

PEUGEOT

manuel d'atelier

DIRECTION COMMERCIALE FRANCE
SERVICE APRES VENTE



Sommaire

Designation	Page	Designation	Page
Instructions pour la mise en service		Remontage	
— Batterie	2	— Remplacement des roulements et joints	7
— Vérification du niveau d'huile dans la boîte relais	2	— Contrôle de l'embellage	7
— Graissage séparé	2	— Montage du vilebrequin dans le carter gauche	7
— Carburant	2	— Fermeture des carters moteur	8
— Vérification avant livraison	2	— Montage du relais	8
Caractéristiques principales		— Pose du système de lanceur	8-9
— Moteur	2	— Transmission primaire	9-10
— Transmission	2	— Montage de la pompe à huile et du démarreur	10
— Châssis	2	— Montage du clapet	10
— Particularités électriques	2	— Cylindre - piston - culasse	11-12
— Tableau des lampes	3	— Pose du carburateur et du starter automatique	12
Couples de serrage	3	— Pose volant magnétique	12
Outillage spécial scooter	3	— Pose du moteur sur le véhicule	13
Outillage commun	3	Maintenance	
Dépose du moteur	4	— Carburateur	13
Pose du moteur sur le support	4	— Pompe à huile	13
Démontage		— Batterie	13
— Dépose du système de refroidissement	4	— Filtre à air principal	13
— Dépose du starter et du carburateur	4	— La jauge à huile	14
— Dépose de la culasse	4	— La jauge à essence	14-15
— Dépose de l'ensemble cylindre-piston	4	— Principes de fonctionnement	15
— Dépose du clapet	5	Equipement électrique	
— Dépose démarreur-pompe à huile	5	— Schémas de principe	16-17
— Dépose de l'ensemble transmission primaire	5	— Plans de câblage	18-19-20
— Dépose du système de lanceur	5-6		
— Dépose du relais	6		
— Dépose du volant magnétique	6		
— Ouverture des carters moteurs	6		
— Dépose de l'embellage	7		

Instructions pour la mise en service

Caractéristiques principales

1. Batterie

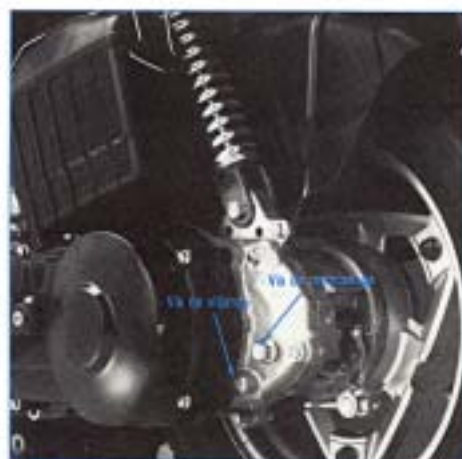
(chargée sèche)

- Sortir la batterie.
- Dévisser les six bouchons de remplissage et retirer le bouchon de mise à l'air libre.
- La remplir jusqu'au niveau marqué sur celle-ci UPPER LEVEL, au moyen du flacon d'électrolyte N° 700783.
- Laisser la batterie au repos environ une demi-heure. Refaire le niveau si nécessaire.
- Charger la batterie durant 1 à 2 heures sous une intensité de 500 m.A. (0,5 Ah). (Utiliser le diagnostic 2000).
- Remettre en place la batterie et brancher sur celle-ci le tuyau d'évacuation des vapeurs.
- Raccorder au + de celle-ci, la cosse fil rouge puis au - la cosse de masse fil vert.
- Par la suite, le niveau de la batterie devra éventuellement être rétabli en utilisant exclusivement de l'eau distillée.



2. Vérification du niveau d'huile dans la boîte relais

- Dévisser et retirer la vis de remplissage et s'assurer que le niveau d'huile atteint l'orifice de remplissage. Véhicule sur béquille et sur un plan horizontal. Huile SAE 10W30 contenance 90 cm³.



3. Graissage séparé

- Capacité 1,3 litre
- Faire le plein du réservoir d'huile avec huile 2 T. pour graissage séparé. (ESSO 2 T. spécial moto, KVAS SY, SHELL super 2 T., MOTUL 300V, CASTROL super T.T. par exemple).

- Après avoir vérifié que le circuit

4. Carburant

- Capacité 5,3 litres
- Pour la mise en service, mettre dans le réservoir un litre de mélange à 4 % (essence ordinaire et huile spéciale 2 Temps), pour assurer une lubrification correcte, lors de la mise en route.
- Après avoir vérifié que le circuit de graissage séparé soit parfaitement amorcé, faire le plein du réservoir avec de l'essence ordinaire.

5. Vérifications avant livraison au client

- Vérifier particulièrement le serrage des écrous de roue.
 - Vérifier le serrage de la boulonnerie.
 - Contrôler le réglage et l'efficacité des freins.
 - Pression de gonflage des pneumatiques à froid :
- Type SC 50**
Dimensions 3 x 10
AV : 1,8 bars - AR : 2,2 bars
- Type SC 80**
Dimensions 3,50 x 10
AV : 1,8 bars - AR : 2,2 bars
- Contrôler le fonctionnement de l'éclairage, des organes de signalisation (feu rouge, clignotants, stop, avertisseur), et des témoins divers.
 - Essai sur route du véhicule.

Moteur

- alésage x course
- Cylindrée
- Taux de compression
- Distribution :
- Echappement
- Transfert
- Admission
- Allumage
- Avance
- Bougie
- Ecartement des électrodes
- Carburateur
- Régime de ralenti
- Position initiale de la vis de richesse
- Hauteur du flotteur
- Capacité de la boîte relais
- Capacité du réservoir d'huile

SC 50

- 2 T. refroidi par air pulsé
- 40 x 39,3 mm
- 49,3 cm³
- 7 : 1
- 154°
- 110°
- Par clapet
- Electronique par décharge de condensateur
- 16° avant le P.M.H.
- KVAS 755 S
- 14 mm
- 1,5 tour en AR
- 8,5 mm
- 90 cm³ d'huile 10W30
- 1,3 litre

SC 80

- 48 x 44 mm
- 79,5 cm³
- 6,8 : 1
- 160°
- 110°
- 14° avant le P.M.H.
- KVAS 755
- 0,6 à 0,7 mm
- 16 mm
- 1800 TR - MN-1
- 1,75 tour en AR
- 8,5 mm
- 90 cm³ d'huile 10W30
- 1,3 litre

Transmission

- Embrayage
- Démultiplication primaire
- Largeur courroie
- Limite d'utilisation courroie
- Démultiplication finale

- Avec, centrifuge, type automatique
- Par courroie trapézoïdale crantée
- 15 mm
- 12,5 mm
- 10,62
- 15,7 mm
- 13,5 mm
- 8,21

Châssis

- Angle de châsse
 - Longueur de châsse
- 27°
70 mm

Particularités électriques

- Allumage électronique de type C.D.I. à décharge de condensateur par thyristor.
 - Démarreur électrique avec contacts de sécurité pour l'utilisateur.
 - Avertisseur électrique.
 - Eclairage :
 - 15 W pour SC 50 L
 - phare-code
 - 25W/25W pour SC 80 L
 - veilleuse 5W
 - et témoin de phare
- } alimenté par volant magnétique

- Régulateur électronique pour courant de charge batterie.
- Jauge électrique pour niveau essence. (indicateur à aiguille)
- Jauge électrique pour niveau huile. (témoin d'huile temporisé)
- Feu stop 21W } par ampoule
- Feu arrière 5 W } combinée
- Clignotants 12V 4 x 10W avec témoins de clignotant droit et gauche et bruiteur.
- Eclairage tableau de bord.

Caractéristiques principales Couples de serrage - Outillage

ÉCLAIRAGE ET TÉMOINS	
Phare feu de route/code SC 80 L	12 V - 25/25 W
SC 50 L	12 V - 15 W
Feu arrière/stop	12 V - 21/5 W
Clignotants	12 V - 10 W
Lampe de compteur	12 V - 3,4 W
Témoins de clignotants	12 V - 3,4 W
Témoin de feu de route	12 V - 3,4 W
Témoin de niveau d'huile	12 V - 3,4 W
Lampe veilleuse (SC 80 L)	12 V - 5 W
FUSIBLE	
	7 A
ELECTRICITÉ	
Batterie	
SC 80 L	12 V - 5 AH
SC 50 L	12 V - 4 AH
Génératrice	Volant magnétique

Couples de serrage

Cloche d'embrayage : 4 m. daN.
 Variateur : 4 m. daN.
 Culasse : 1 m. daN.
 Bougie : 2,5 m. daN.
 Carburateur : 0,8 m. daN.
 Rotor : 4 m. daN.
 Vis et écrou Ø 5 mm (standard) :
 0,5 m. daN.
 Vis et écrou Ø 6 mm (standard) :
 1 m. daN.

Outillage spécial scooter

Après 750 083 Adaptation pour support-
 moteur 64765.
 952127 750 070 Outil de compression et
 d'immobilisation de l'en-
 semble embrayage, poulie
 réceptrice.
 750 071 Clé pour l'écrou de poulie
 réceptrice.
 750 016 Arrache volant.
 750 017 Plaque d'ouverture et de
 fermeture des carters à
 utiliser avec l'outil 64706.
 750 069 Vis 10 au pas de 125 pour
 fermeture des carters.

Outillage commun aux scooters et aux autres véhicules

64 765 Support moteur.
 62 159 Clé à bougie.
 62 411 Broche pour clé à bougie.
 68 570 Serre volant.
 69 646 Griffe d'immobilisation.
 68 007 Embout de protection.
 64 706 Outil d'extraction.
 69 098 Embout de protection.
 750 541 Marbre.
 64 710 Cintreur.
~~64 713 Rondelle de friction.~~
 69 104 Ecrou à broche.
 69 802 Clé dynamométrique.
 68 047 Cale en bois.
 64 729 Coquille pour outil 64 706
 (SC 50 + SC 80).
 750 299 Coquille pour outil 64 706
 (SC 50).

Dépose du moteur - Démontage

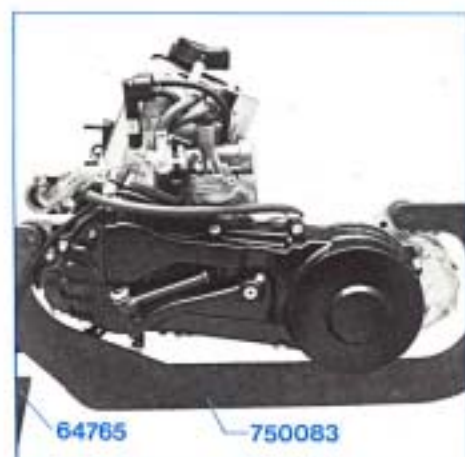
Dépose du moteur

- Débrancher la batterie.
 - Retirer le plancher et son support gauche.
 - Débrancher la commande de frein arrière.
 - Retirer le boulon de fixation supérieur de l'amortisseur.
 - Débrancher le tuyau d'huile.
 - Retirer le capuchon de la bougie.
 - Déconnecter le faisceau du volant magnétique et du démarreur.
 - Déposer le boisseau du carburateur.
 - Débrancher l'arrivée d'essence.
 - Débrancher le tuyau de dépression.
 - Débrancher la commande de pompe à huile.
 - Dévisser l'écrou et retirer l'axe de fixation avant du moteur.
- Le remontage s'effectue suivant l'ordre inverse des opérations de démontage.
- Couple de serrage de l'écrou d'axe de fixation avant du moteur : 3,5 m. daN.



Pose du moteur sur le support

- Positionner le moteur sur l'adaptation 750083 et le fixer au moyen de deux rondelles et de deux écrous.
- Placer l'ensemble sur le support 64765.



Dépose du système de refroidissement.

- Retirer les trois vis de fixation (clé de 10) et déposer le carénage en plastique recouvrant la turbine.
- Retirer les quatre vis de fixation de la turbine (clé de 8) et déposer celle-ci.
- Retirer la bougie avec la clé 62159 et la broche 62411.
- Retirer les trois vis de fixation des deux carénages (clé de 8) et déposer le carénage principal.



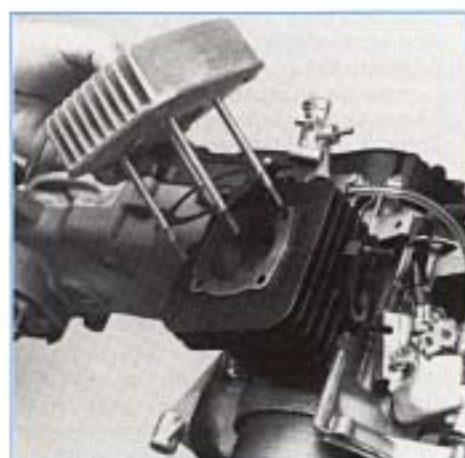
Dépose du starter et du carburateur

- Déposer l'ensemble «starter automatique» (clé de 8).
- Retirer le carénage latéral.
- Déconnecter de la pipe d'admission le tuyau 1 du starter automatique.
- Retirer les deux vis de fixation du carburateur (clé de 10) et déposer l'ensemble carburateur-starter ainsi que l'entretoise plastique.



Dépose de la culasse

- Dévisser en diagonale les quatre vis de fixation de l'ensemble culasse-cylindre (clé de 10).
- Retirer la culasse et le joint.



Dépose de l'ensemble cylindre-piston

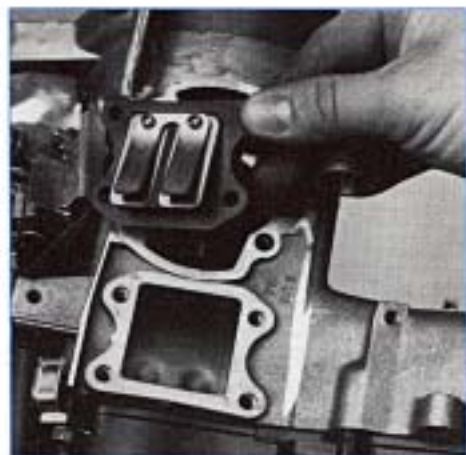
- Retirer le cylindre et le joint d'embase.
- Incliner le moteur sur la gauche et retirer le jonc droit sur le piston.
- Pousser l'axe de piston de la gauche vers la droite. Cette opération ne nécessite pas l'emploi d'une sangle.
- Retirer la cage à aiguilles du pied de bielle.



Démontage

Dépose du clapet

- Retirer la canalisation d'huile de la pipe d'admission.
- Dévisser et retirer les quatre vis de fixation (clé de 8).
- Déposer le raccord, le joint, l'ensemble clapet, le second joint.



Dépose démarreur et Pompe à huile

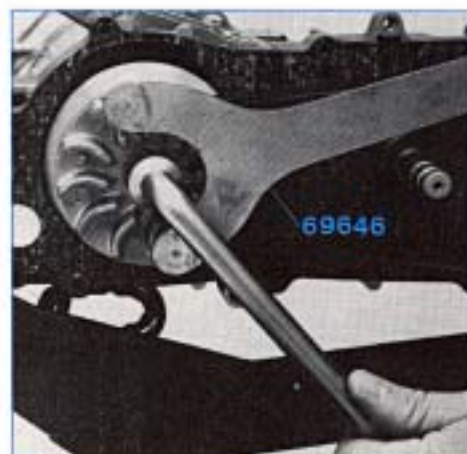
- Retirer les deux vis de fixation du démarreur (clé de 8) et dégager celui-ci.
- Retirer la vis de fixation de la pompe (clé de 8) et sortir celle-ci.



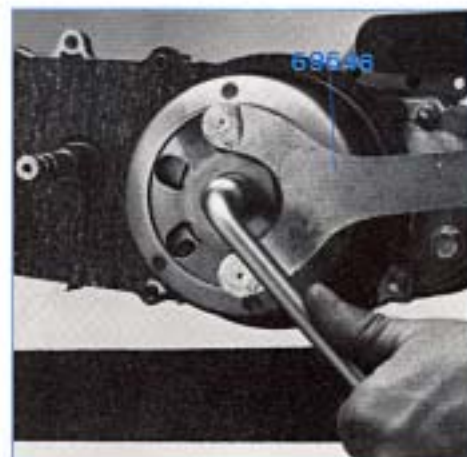
Nota : La dépose de la pompe à huile nécessite la dépose du démarreur. La dépose du démarreur ne nécessite pas la dépose complète du moteur du châssis, il suffit de retirer l'axe d'articulation avant du groupe moto propulseur de façon à pouvoir reculer celui-ci de quelques centimètres.

Dépose de l'ensemble transmission primaire

- Déposer la pédale de kick (clé de 10).
- Dévisser et retirer les vis de fixation du couvercle (clé de 9).
- Retirer le couvercle et la rondelle de l'axe de kick.
- Immobiliser le flasque fixe à ailettes avec le levier de maintien 69646.
- Dévisser l'écrou (clé de 17) et retirer la rondelle de l'axe du secteur de lanceur.
- Retirer le flasque fixe.
- Déposer la courroie.

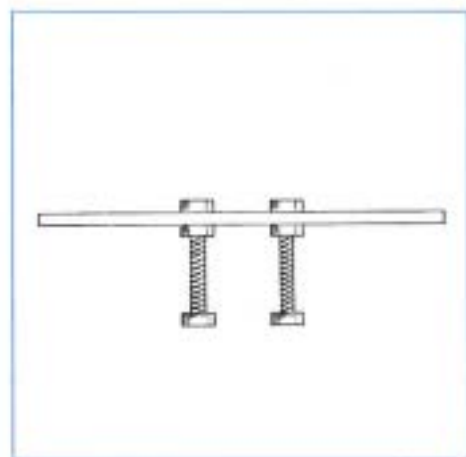


- Retirer le joint de couvercle ainsi que les deux cheminées de centrage.
- Sortir l'ensemble variateur.
- Immobiliser le tambour d'embrayage avec le levier de maintien 69646.
- Dévisser l'écrou (clé de 14) et retirer le tambour et l'ensemble embrayage, poulie réceptrice.

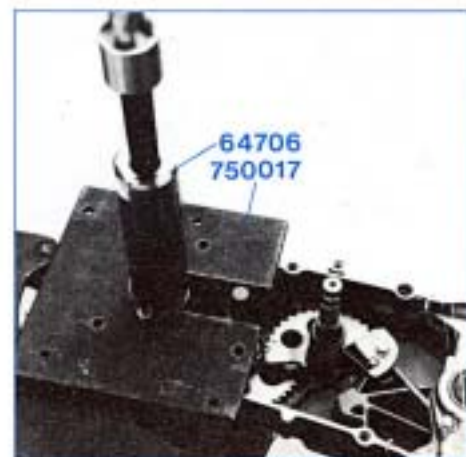


Dépose du système de lanceur

- A — Dépose de la couronne de démarrage (emmanchement conique sur le vilebrequin).
- Equiper la plaque 750017 de 2 vis BTR $\varnothing 6$ et de 4 écrous (voir dessin).



- Placer à l'extrémité du vilebrequin l'embout de protection 69098.
- Mettre en place l'outil 64706 suivi de la plaque 750017, les deux têtes de vis dans les boutonnières de la couronne.



Démontage

— Tourner la vis centrale de l'outil 64706 jusqu'à mise en pression de l'outil.

— Vérifier le bon positionnement de l'ensemble (vis au fond des boutonnières).

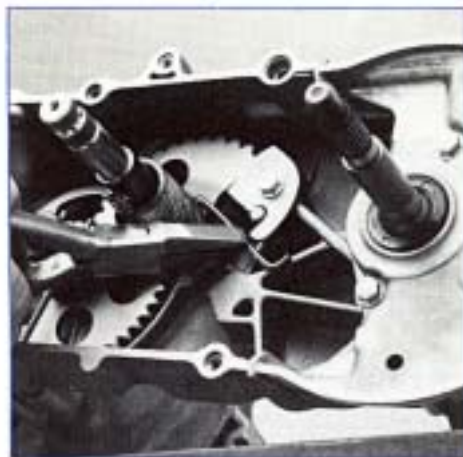
— Visser jusqu'à extraction de la couronne (clé de 23).

Nota : Pour les véhicules non munis de démarreur, l'extraction du pignon de démarrage s'effectue à l'aide d'un extracteur à griffes.

B — Dépose du secteur de lanceur et du pignon de lancement.

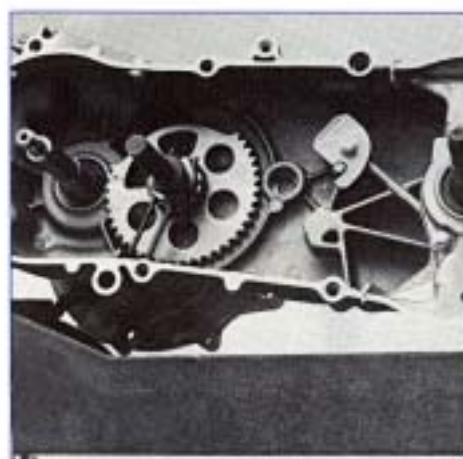
— Décrocher l'extrémité du ressort de rappel à l'aide d'une pince plate.

— Retirer celui-ci ainsi que sa goupille d'arrêt.



— Sortir le secteur du lanceur ainsi que sa bague.

— Retirer le pignon de lancement.

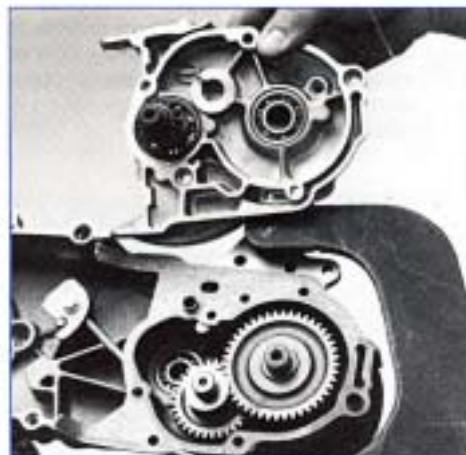


Dépose du relais

— Après avoir vidangé la boîte relais :

— Retirer les 4 vis de fixation du couvercle (clé de 8).

— Déposer le couvercle avec l'arbre primaire (entrée) ; la sortie de celui-ci s'effectue à l'aide d'un maillet.



— Retirer le joint ainsi que les 2 cheminées de centrage.

— Retirer la rondelle de friction de l'arbre intermédiaire.

— Déposer l'arbre secondaire (sortie).

— Retirer l'arbre intermédiaire ainsi que la 2^e rondelle de friction.

Nota : Celui-ci est en deux parties : pour son remontage il y a lieu de repérer le sens du pignon par rapport à l'arbre.

Dépose du volant magnétique

— Immobiliser le rotor à l'aide du serre-volant 68570.

— Retirer l'écrou (clé de 14).

— Placer l'embout de protection 68007 sur l'extrémité du vilebrequin.

— Visser l'arrache-volant 750016 sur le rotor.

Nota : Attention, pas à gauche !

— Extraire le rotor (clé de 17).



— Retirer les 2 vis de fixation de la plaque stator (clé de 8).

— Dégager le passe-fils du carter et sortir l'ensemble induit.

Ouverture des carters moteur

— Retirer les 6 vis de fixation du demi carter droit (clé de 8).

— Placer sur l'extrémité du vilebrequin l'embout de protection 69098.

— Placer sur ce demi-carter l'outil 64706 équipé de la plaque 750017 et fixer celle-ci sur le carter par 4 vis.

Nota : Les 4 trous sont repérés par un usinage appelé lamage.

— Tourner la vis centrale de l'outil 64706 jusqu'à l'ouverture complète (clé de 23).

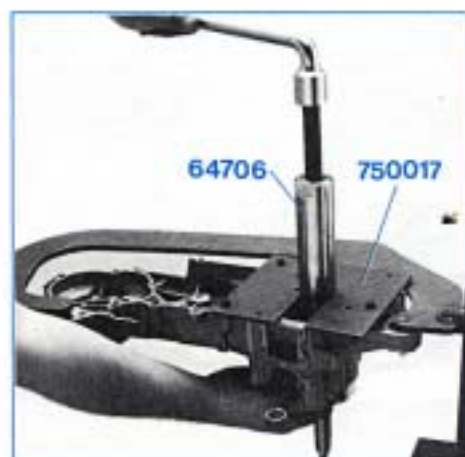


— Retirer le demi carter droit.
— Retirer le joint de demi carter ainsi que les 2 cheminées de centrage.

Démontage - Remontage

Dépose de l'embellage

- Placer sur l'extrémité du vilebrequin l'embout de protection 69098.
- Placer sur le carter l'outil 64706 équipé de la plaque 750017.
- Fixer cette dernière sur le carter avec 3 vis.
- Extraire le vilebrequin en vissant la vis centrale de l'outil 64706.



- Dans le cas où le ou les roulements de vilebrequin restent en place sur celui-ci, utiliser l'outil d'extraction 64706 équipé des coquilles 64729 \varnothing 47 (SC 80) et des coquilles 64729 \varnothing 47 et 750299 \varnothing 42 (SC 50). Placer l'embout de protection 69098 sur le ou les extrémités de l'embellage.

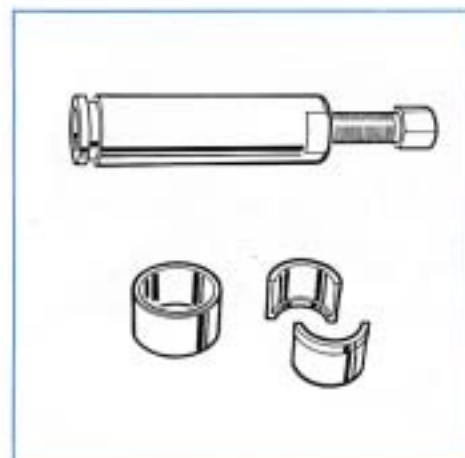
Contrôle de l'embellage

- Le jeu latéral maximum de la tête de bielle ne doit pas dépasser 0,5 mm.



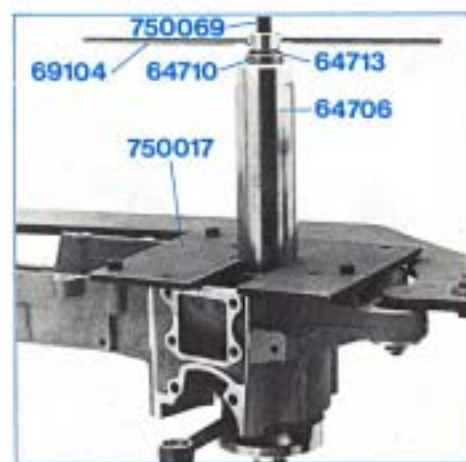
Remplacements des roulements et joints

- Chauffer à 90° environ de façon homogène les carters afin de les dilater.
- Les roulements tombent d'eux-mêmes. Chasser les joints.
- Profiter de la dilatation pour remettre en place les roulements en utilisant des chasses appropriées.
- Positionner les joints d'étanchéité :
- Le joint côté poulie motrice à fleur du carter, les lèvres côté chambre des volants.
- Le joint côté volant magnétique sera engagé d'environ 3 mm ; la pose de la plaque stator déterminera sa position définitive.



Montage du vilebrequin dans le carter gauche

- Engager le vilebrequin à l'intérieur du roulement.
- Visser la broche 750069 en bout de vilebrequin.
- Introduire l'outil 64706 équipé de la plaque 750017 sur la broche.
- Mettre en place le centreur 64710 et la rondelle de friction 64713.
- Visser l'écrou à broches 69104 jusqu'à ce qu'il soit en contact avec la rondelle 64713.
- Centrer l'ensemble sur le carter par la mise en place de 3 vis.
- Continuer à visser l'écrou à broches afin d'amener le vilebrequin au contact du roulement.



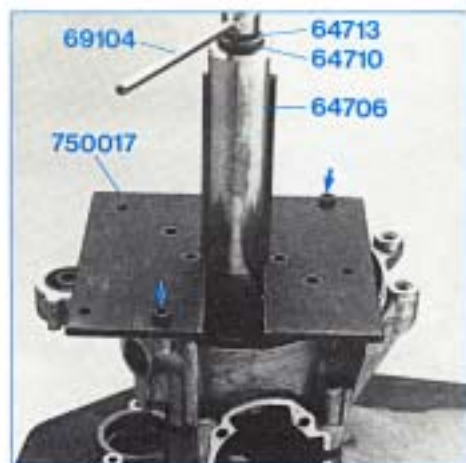
- Contrôler l'alignement du vilebrequin comme indiqué sur la photo (marbre 750541). Les valeurs relevées aux extrémités ne doivent pas être supérieures à 0,10 mm.



Remontage

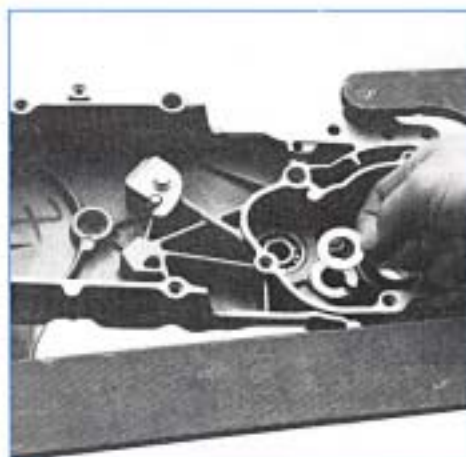
Fermeture des carters moteur

- Mettre en place les 2 cheminées de centrage sur le carter gauche.
- Placer le joint de carter (sans huile, sans graisse).
- Présenter le carter droit et l'engager.
- Visser en bout de vilebrequin la broche 750069.
- Placer l'outil 64706 équipé de la plaque 750017 sur le carter et le fixer par 2 vis afin de centrer l'ensemble.
- Mettre en place le centreur 64710, et la rondelle 64713.
- Visser l'écrou à broches 69104 jusqu'à la fermeture complète des carters.
- Positionner les 6 vis de fixation et les serrer à un couple de 1 m. daN maxi (clé de 8).



Montage du relais

- Remplacer les joints d'étanchéité et les roulements si nécessaire, par la méthode de chauffe et chasses appropriées :
- Placer successivement :
 - Une rondelle de friction sur le bossage du carter de l'arbre intermédiaire.
 - L'arbre intermédiaire.



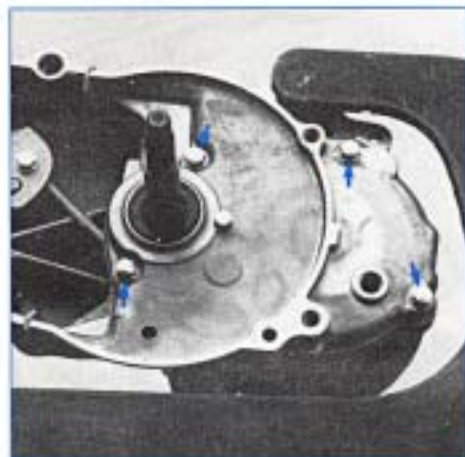
IMPORTANT :

Enduire de graisse graphitée 69145 les extrémités de l'arbre intermédiaire pour assurer un meilleur graissage lors de la mise en service du véhicule.

- L'arbre secondaire (ou de sortie).
- La deuxième rondelle de friction sur l'arbre intermédiaire.



- Mettre en place les 2 cheminées de centrage et le joint de couvercle.
- Placer l'arbre primaire (ou d'entrée) dans son roulement en utilisant un maillet si nécessaire, positionner le couvercle et le fixer à l'aide des 4 vis (clé de 8) serrées à un couple de 1 m. daN.

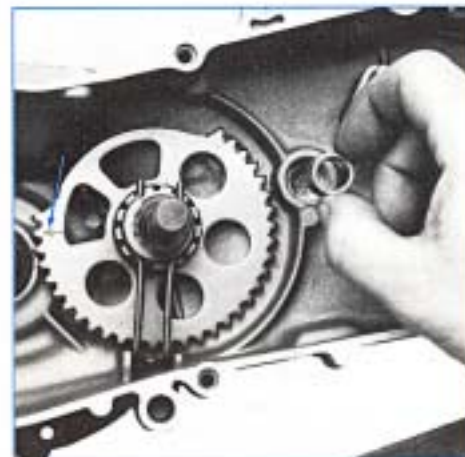


- Remplir la boîte avec 90 cm³ d'huile SAE 10 W 30.

Nota : L'arbre intermédiaire est en deux parties : au remontage il est important de remettre le pignon dans sa position initiale de fonctionnement.

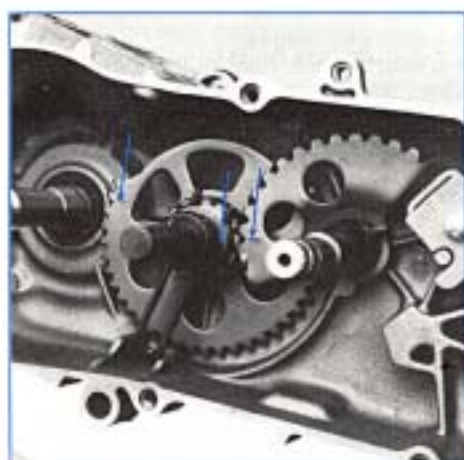
Pose du système de lanceur

- Mettre en place le pignon de lancement, la goupille dans son logement, flèche repère dirigée vers l'avant, le ressort frein dans son logement.
- Placer le palier du secteur de lanceur.



Remontage

— Orienter le secteur de façon que le trait repère soit en regard du coup de pointeau situé sur le pignon de lancement.



— Positionner le ressort de rappel et sa goupille d'arrêt.
— À l'aide d'une pince plate, armer le ressort et engager la couronne de démarrage sur le vilebrequin (son verrouillage est assuré par le serrage de l'écrou du variateur).

Transmission primaire

A — Ensemble embrayage - poulie réceptrice.

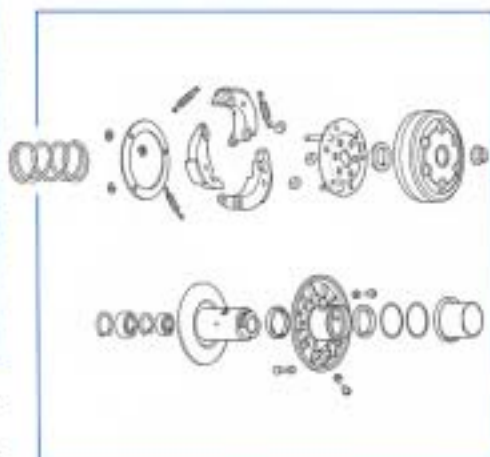
1. Démontage

— Immobiliser l'ensemble à l'aide de l'outil 750070 pris dans un étau et desserrer l'écrou spécial avec la clé 750071.



— Démontez successivement :

- L'ensemble mâchoires d'embrayage.
- Le ressort.
- Le manchon centreur du ressort.
- Sortir les 3 rouleaux et leurs axes.
- Séparer les flasques fixe et mobile.



2. Vérification des différents composants

Après nettoyage vérifier l'usure et contrôler les limites d'utilisation suivantes :

- Garniture d'embrayage : 2 mm mini.
- Diamètre intérieur du tambour d'embrayage 112,5 mm maxi.
- Longueur du ressort au repos, 59 mm mini.

3. Remontage

— Assembler flasque fixe et flasque mobile.

— Mettre en place axes et rouleaux. Graisser les 3 rampes.

Mettre en place :

- le manchon
- le ressort
- l'ensemble embrayage.

— Comprimer ce dernier sur le flasque mobile afin de faire prendre l'écrou.

— Utiliser l'outil 750070 pour serrer l'écrou à un couple de 4 m. daN.

B — Variateur (partie flasque mobile).

1. Démontage

— Retirer l'entretoise de poussée et les 3 vis de maintien de la coupelle (clé de 7).

— Retirer la coupelle à l'aide d'un tournevis.

— Déposer le plateau d'appui, les 3 guides et les 6 rouleaux.

2. Vérification

Après nettoyage, vérifier les rouleaux, ceux-ci ne doivent pas avoir un diamètre inférieur à 17,4 mm et ne doivent pas comporter de facettes.

3. Remontage

— Opérations inverses au démontage après avoir graissé les 6 rouleaux les rampes et l'alésage du flasque mobile en utilisant de la graisse au lithium (15 grs) ou à défaut de la multipurpose.

C — Remontage de la transmission primaire

— Positionner sur l'arbre primaire du relais l'ensemble embrayage poulie réceptrice.

— Mettre en place la cloche d'embrayage, serrer l'écrou à un couple de 4 m. daN.

Immobiliser l'ensemble avec le levier de maintien 69646 (clé de 14).

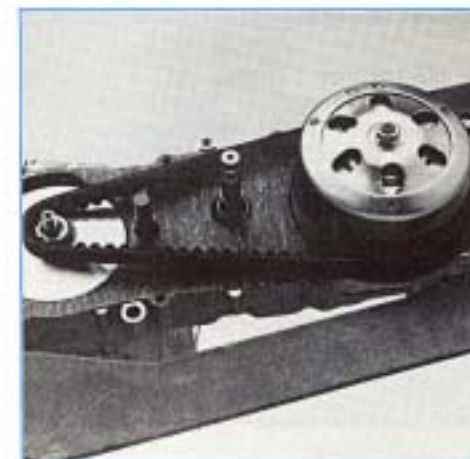


— Placer le variateur sur la couronne de démarrage. Pendant cette opération maintenir une pression sur le plateau d'appui afin que les 6 rouleaux ne quittent pas leurs rampes.

— Positionner les deux cheminées de centrage sur le carter.

— Placer le joint.

— Mettre en place la courroie.



Remontage

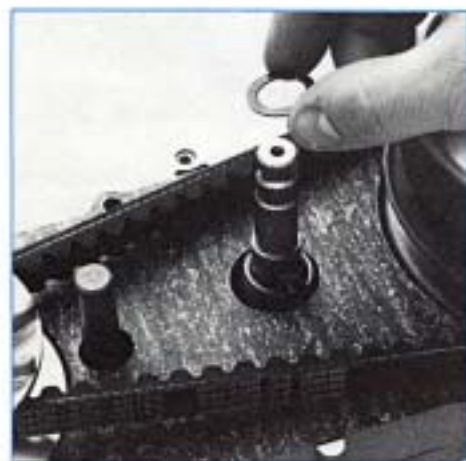
— Monter le flasque fixe, la rondelle et l'écrou.

Pour permettre à la courroie de se mettre en place correctement entre les deux flasques, visser tout en tournant l'ensemble de la transmission.

— Dès que le flasque fixe sera en contact avec l'entretoise de poussée, serrer à un couple de 4 m. daN. Immobiliser l'ensemble avec le levier de maintier 69 646 (clé de 17).



— Positionner la rondelle 21 x 14,2 x 1 sur le secteur de lanceur.



— Mettre en place le couvercle gauche. Donner un coup de kick pour assurer la fermeture de celui-ci.

— Positionner les 9 vis de fixation du couvercle, serrer à un couple de 0,5 m. daN. (clé de 8).

— Monter la pédale serrer à un couple de 1,2 m. daN.

Montage pompe à huile, Démarreur

Pose de la pompe à huile et du démarreur : contrôler l'état général de la pompe, l'état du joint torique et du pignon d'entraînement, le fonctionnement du levier.

— Graisser joint et pignon.

— Mettre la pompe en place, serrer la vis à un couple de 0,5 m. daN (clé de 8).



— Positionner le démarreur et serrer les 2 vis à un couple 0,5 m. daN (clé de 8).

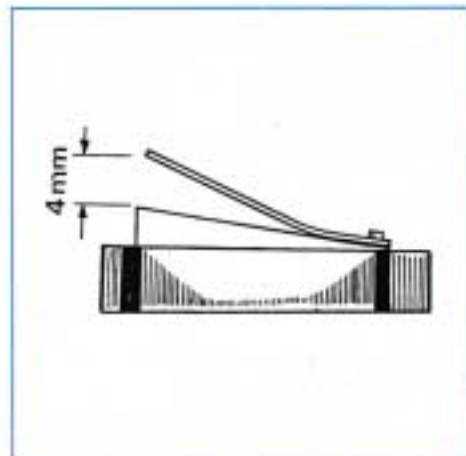


Montage du clapet

Pose du clapet et du raccord d'admission :

— Vérifier :

- L'état des lames
- L'état des sièges
- L'écartement des butées qui devra être de 4 mm, monter successivement sur le carter :



- un joint,
- le clapet,
- un joint,
- le raccord d'admission.



— Fixer l'ensemble à l'aide des 4 vis, couple de serrage. 0,5 m. daN (clé de 8).

Remontage

Cylindre - piston - culasse

Contrôle cylindre

— Vérifier que le cylindre ne comporte pas de rayure ou autre détérioration.

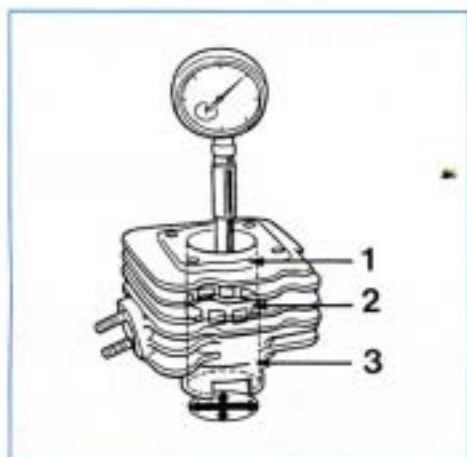
— Nettoyer les dépôts de calamine sur les orifices d'échappement.

Les limites d'utilisation seront de :

SC 50 = 40,050 mm

SC 80 = 48,050 mm

Le contrôle s'effectuera sur trois niveaux et dans deux directions.



2. Segments

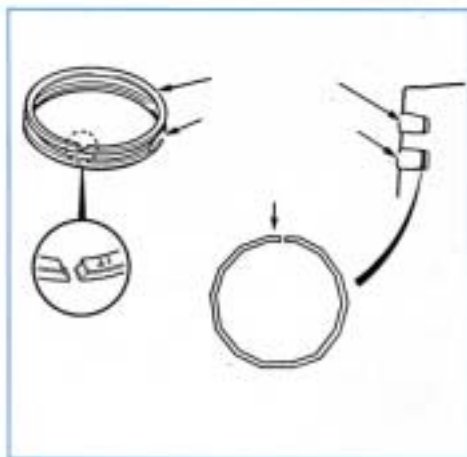
Les deux segments ne sont pas identiques.

— Segment supérieur, coup de feu. Champ de couleur gris, repéré par la lettre T.

— Segment inférieur, étanchéité, repéré par 2 T.

Ce segment est soumis à l'action d'un ressort expandeur.

Les marques T et 2 T seront placées vers le haut.



Contrôle piston et segments

1. Piston

Les limites d'utilisation seront de :

SC 50 = 39,900 mm

SC 80 = 47,900 mm

Le feu fonctionnel maxi cylindre-piston sera de 0,1 mm maxi, les cotes seront prises à 4 mm de la base de la jupe.



Le jeu à la coupe des segments est de 0,6 mm maxi (standard 0,15 à 0,35 mm).



Nota :

— Le remplacement d'un segment implique le remplacement de l'autre.

— Le segment coup de feu ne peut être remplacé par un segment d'étanchéité ou autre.

Contrôle culasse

— Vérifier que la face, plan de joint de la culasse, ne soit pas déformée. La déformation maximum tolérée est de 0,10 mm.

Pose du piston

— Placer la cage à aiguilles dans le pied de bielle après l'avoir huilé (huile 2 temps).

— Présenter le piston sur la bielle, l'indicateur «Ex» orienté vers l'échappement.

— Pousser l'axe de piston.

— Monter le(s) jonc(s) d'arrêt, celui (ou ceux-ci) sera(ont) impérativement neuf(s).



Pose du cylindre

— Les plans de joints devront être nettoyés préalablement.

— Mettre un joint d'embase neuf et a sec.

— Placer le piston en appui sur la câle en bois 68047.

— Huiler piston et fût du cylindre.

— S'assurer que l'ouverture des segments soit en regard des ergots.

— Engager le cylindre et le descendre en comprimant les segments entre le pouce et le majeur.

— Avant de retirer la câle, mettre deux vis de fixation dans les trous du cylindre afin de positionner correctement le joint d'embase.

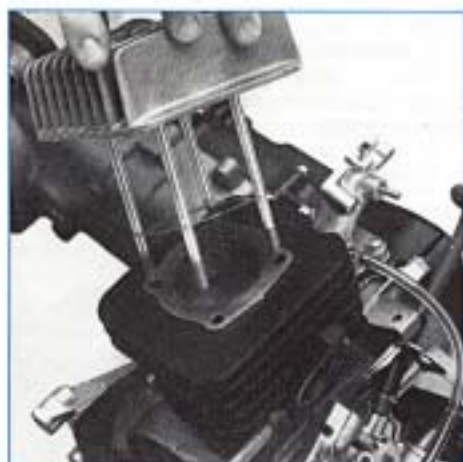
— Retirer la câle, descendre le cylindre à sa place définitive. Retirer les deux vis de centrage.



Remontage

Pose de la culasse

- Mettre en place les 4 vis de fixation sur la culasse.
- Positionner le joint de culasse sur la culasse.



- Descendre l'ensemble culasse - vis - joint, sur le cylindre (support de starter vers l'arrière).
- Serrer progressivement et en diagonale les 4 vis à un couple de 1 m. daN (clé de 10).

Pose du carburateur et starter automatique

- Mettre en place les 2 vis de fixation du carburateur sur la pipe d'admission, sans oublier la bride de maintien de la tuyauterie d'arrivée d'essence.
- Positionner l'entretoise, joint côté pipe.
- Poser le carburateur, serrer les vis à 0,8 m. daN (clé de 10).



- Placer le carénage latéral.
- Positionner et fixer le starter sur la culasse.



- Brancher les tuyauteries.



- Embolter le carénage supérieur de refroidissement.
- Le positionner avec le carénage latéral et fixer par 3 vis.
- Monter la bougie, serrer à un couple de 2,5 m. daN.

Pose volant magnétique

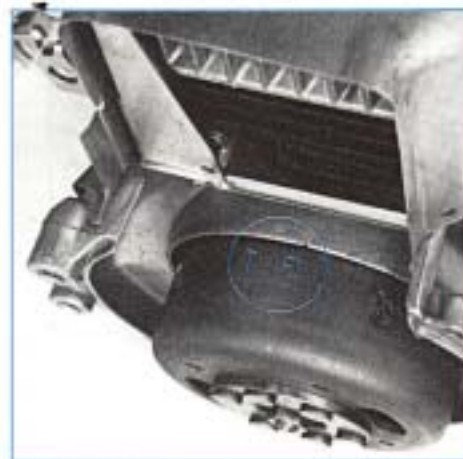
- Passer le faisceau électrique à travers le carter, mettre en place le passe-fils.
- Fixer la plaque stator par 2 vis, couple 1 m. daN (clé de 10).
- S'assurer de la présence de la clavette demi-lune sur le vilebrequin.
- Positionner le rotor.
- A l'aide du serre-volant 68570, immobiliser le rotor, serrer l'écrou à un couple de 4 m. daN (clé de 14).
- Mettre en place la turbine de refroidissement et la fixer (clé de 8) couple de serrage 1 m. daN.
- Positionner la volute de refroidissement et la fixer par 3 vis (clé de 10).



Repère de calage :
sur rotor :
T = point mort haut
F = point d'allumage
sur carter : encoche située entre cylindre et rotor.

Nota : Ces repères permettent un contrôle dynamique et non un réglage.

Avance
SC 50 : $16 \pm 3^\circ$ à 1800 t/mn
SC 80 : $14 \pm 3^\circ$ à 1800 t/mn



Remontage - Maintenance

Pose du moteur sur le véhicule

- Opérations inverses au démontage.
- Couple de serrage de l'écrou d'axe de fixation avant du moteur 3,5 m. daN.

Carburateur

- Réglage de la garde à la poignée des gaz. (2 à 6 mm)
- Réglage de la vis de richesse :
- SC 50** : visser le pointeau de richesse à fond et le dévisser de 1,5 tour.
- SC 80** : visser le pointeau de richesse à fond et le dévisser de 1,75 tour.
- Réglage du régime de ralenti : Agir sur la vis du ralenti pour obtenir un régime de 1800 t/mn. Ce réglage doit s'effectuer moteur chaud.



Pompe à huile

- Réglage pompe à huile. Il sera effectué après s'être assuré du réglage correct de la garde à la poignée des gaz.
- Dévisser le contre écrou sur la commande (A).
- Ouvrir à fond la commande des gaz.
- Noter la position du repère situé sur le secteur de commande de la pompe par rapport au repère fixe situé sur le corps de la pompe.
- Aligner les deux repères en agissant sur l'écrou B.



Nota important :

- Après le remplacement ou le démontage d'un élément du circuit de graissage il est indispensable de purger :
- la tuyauterie d'admission d'huile à la pompe,
 - la pompe,
 - la canalisation de refoulement pompe - raccord d'admission.
- Pour ce faire, il est conseillé de faire tourner le moteur avec du mélange à 4 %.

Batterie

- Contrôler le niveau d'électrolyte. Si celui-ci est en-dessous du repère de niveau maximum (UPPER LEVEL) compléter avec de l'eau distillée.
- Contrôler la densité de l'électrolyte dans chaque élément de la batterie (densimètre) :
- charge normale 1,27 à 1,29
- charge insuffisante 1,23
- Pour charger une batterie utiliser un chargeur approprié débitant un courant de 0,5 ampère.

Nota important : Généralement le chargeur pour batterie automobile est déconseillé, celui-ci débite des intensités supérieures très nuisibles à la longévité de la batterie. L'emploi du Diagnostic 2000 est recommandé.

Filtre à air principal

(tous les 5000 km)

- Laver l'élément filtrant dans un solvant non inflammable, essorer et sécher.
- Tremper l'élément filtrant dans de l'huile moteur SAE 10W30.
- Essorer.
- Graisser le manchon du support de l'élément filtrant.

Nota important : Il est impératif que tous les éléments du filtre soient en place et bien positionnés pour assurer un bon fonctionnement du moteur en particulier le protecteur d'entrée du filtre (705265).

- Filtre à air du starter automatique (tous les 10 000 km) : laver, essorer, sécher, huiler l'élément filtrant.



La jauge à huile

Témoin de niveau d'huile :

Il s'allumera :

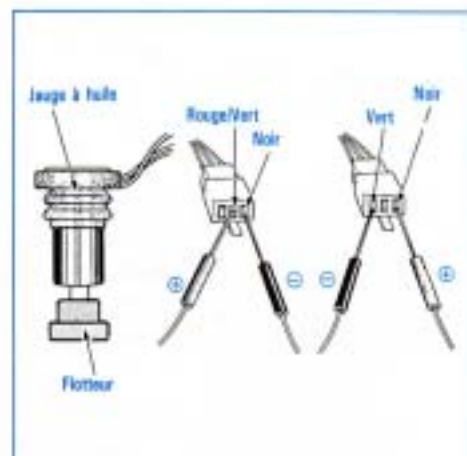
1. A la mise du contact (clé de contact sur ON) et ce pendant quelques secondes, ce qui permettra de vérifier le bon fonctionnement de l'installation et en particulier de l'ampoule.
2. Sur route, il indiquera à l'utilisateur qu'il doit rapidement compléter son plein d'huile.

Contrôle de la jauge à huile :

1. Déposer la jauge à huile et la déconnecter du circuit.

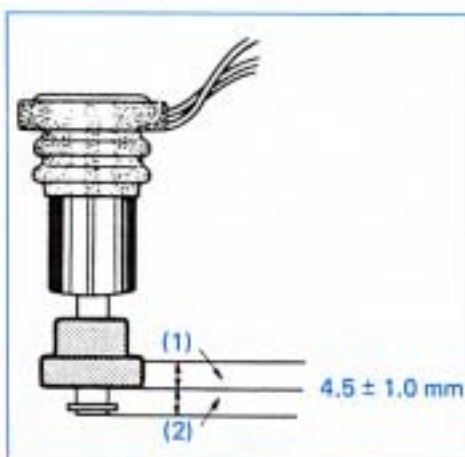


Abaisser le flotteur et mesurer les résistances suivantes sur la jauge :
entre vert/rouge et noir : 5 à 15 ohms,
entre vert et noir : ∞.



2. Rebrancher la jauge au circuit, mettre le contact sur ON, lever le flotteur à fond et mesurer la résistance entre les fils vert/rouge et noir : lire 340 ohms environ.

3. Témoin de niveau d'huile, il doit s'éteindre après un déplacement du flotteur de 4,5 mm de bas en haut.



La jauge à essence

— La jauge à essence, reliée à un indicateur à aiguille, détermine la quantité de carburant présente dans le réservoir.

Constitution :

L'ensemble comprend :

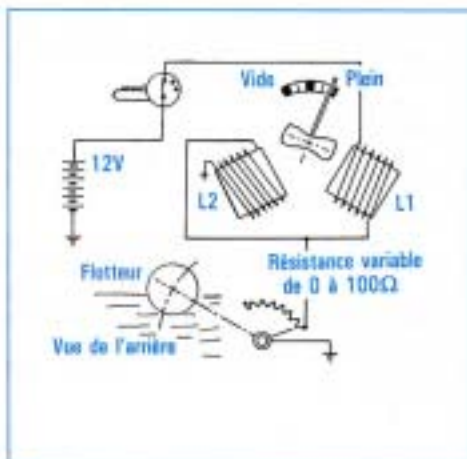
- Une unité électrique, placée au niveau du tableau de bord, constituée de deux bobines montées à 90° devant lesquelles se déplace la palette en acier aimanté d'une aiguille.
- Un flotteur, relié à une résistance variable de 0 à 100 Ω qui est implantée à l'intérieur du réservoir de carburant.

Principe de fonctionnement

Cas du réservoir plein : (flotteur en position haute)

— La résistance variable devenant très faible ($\approx 0 \Omega$), la bobine L2 a ses deux extrémités reliées à la masse. Elle ne sera traversée par aucun courant électrique. Aucun champ magnétique ne sera créé par cette bobine. Par contre, la bobine L1 est alimentée directement sous 12 volts et fournira un champ magnétique qui sera au maximum.

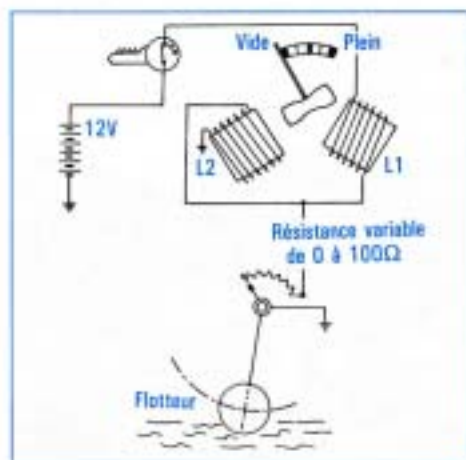
Il s'ensuit un déplacement de l'aiguille vers le haut, en position haute.



Cas du réservoir vide (flotteur en position basse)

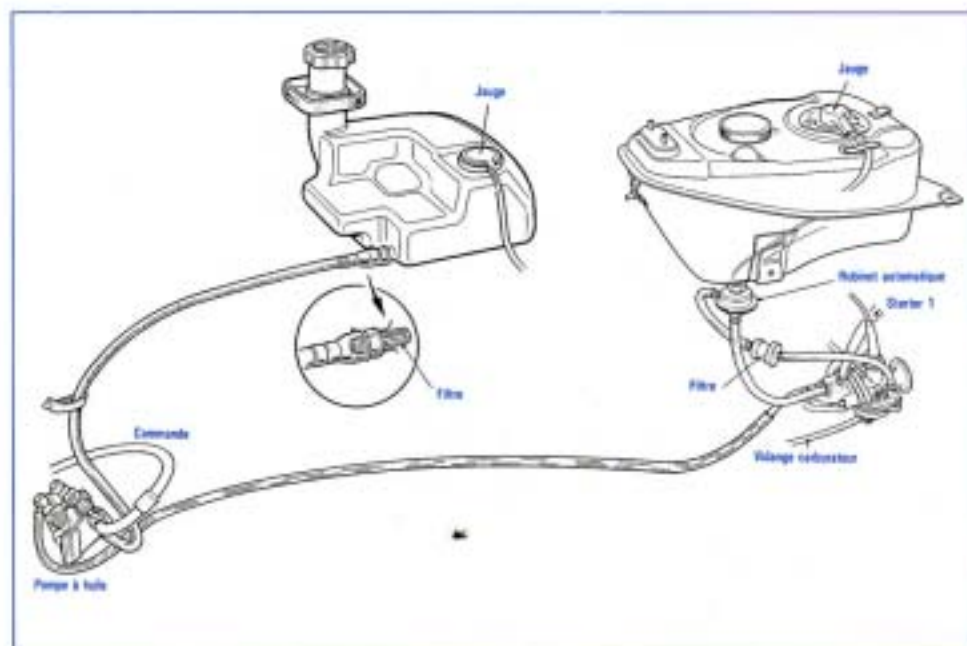
— La résistance variable étant de $\approx 100 \Omega$, les deux bobines L1 et L2 se trouvent pour ainsi dire montées en série et parcourues par une intensité commune. Chacune fournira un champ magnétique dont chaque force résultante agira sur la palette. Il en résultera une position d'équilibre, l'aiguille déviara vers le bas.

Grâce à ce montage différentiel des deux bobines, l'aiguille pourra prendre toutes les positions intermédiaires en fonction de la résistance, c'est-à-dire de la position du flotteur.



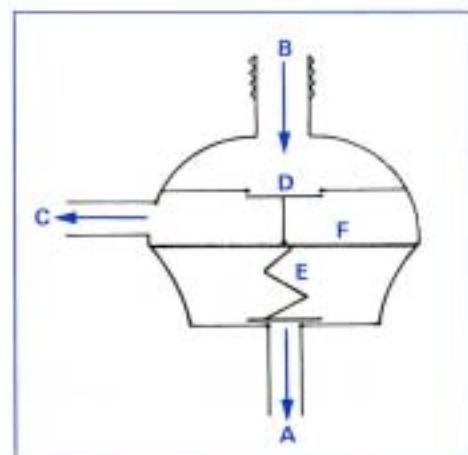
Remarques :

- En cas de rupture de la résistance de 100 Ω ou de son non raccordement l'aiguille déviara vers le bas (en dépassant le repère).
- Dans le cas d'un court-circuit de cette résistance l'aiguille déviara vers le haut (en dépassant le repère).
- Bien que l'alimentation soit coupée, il est normal que l'aiguille reste dans sa position d'équilibre. (Il n'y a pas de ressort de rappel).



2. — Robinet d'essence automatique

- A. Canalisation vers pipe d'admission.
- B. Fixation sur réservoir.
- C. Canalisation vers carburateur.
- D. Clapet.
- E. Ressort de rappel.
- F. Membrane.



Principes de fonctionnement

1. Starter automatique

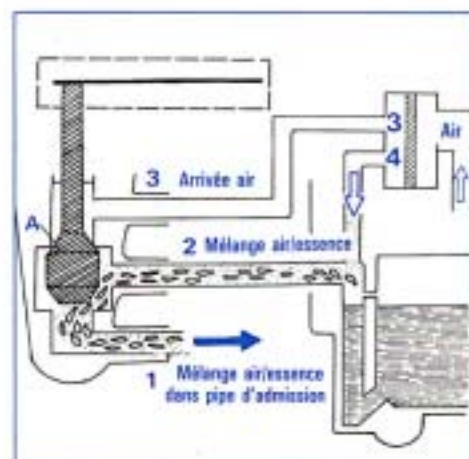
— Son fonctionnement est déterminé par la température de la culasse. Un bilame commande un tiroir (A).

a) — Démarrage à froid moins de 10° C.

Le tiroir A ferme l'arrivée 3 (Air).

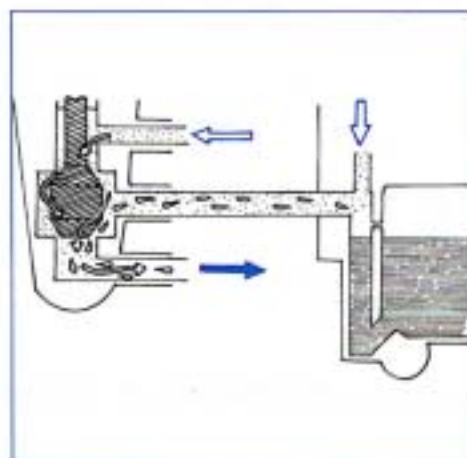
La mise en route crée une dépression dans la canalisation 1 d'où aspiration d'un mélange Air + essence par le canal 2.

— Enrichissement maximum.

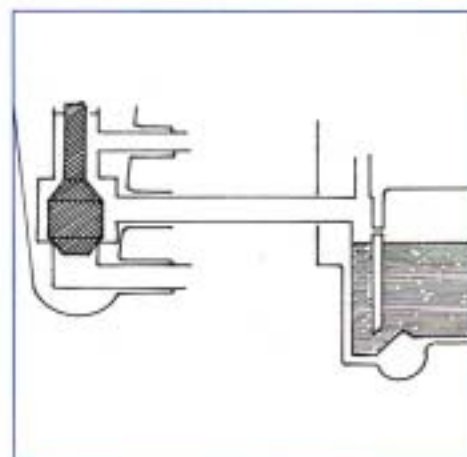


b) — Température culasse de 10° à 45°.

Progressivement le tiroir A descend et libère l'orifice No 3 permettant un appauvrissement progressif du mélange admis dans le moteur.



c) — Température culasse de 46° et plus. Le tiroir A vient en appui sur le siège inférieur. Tout apport complémentaire par le starter est impossible.



Moteur arrêté

— Par l'action du ressort E le clapet D est fermé et isole le réservoir du carburateur.

Moteur en fonctionnement

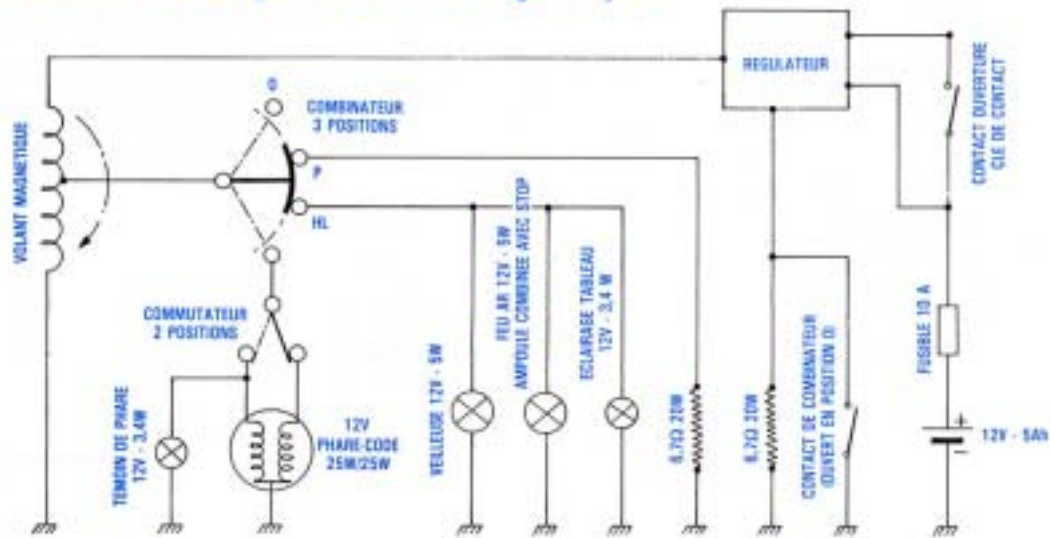
— Sous l'action du démarreur il se crée une dépression en A déformant la membrane F. Celle-ci commande l'ouverture du clapet D ouvrant ainsi le circuit essence réservoir carburateur.

Arrêt du moteur

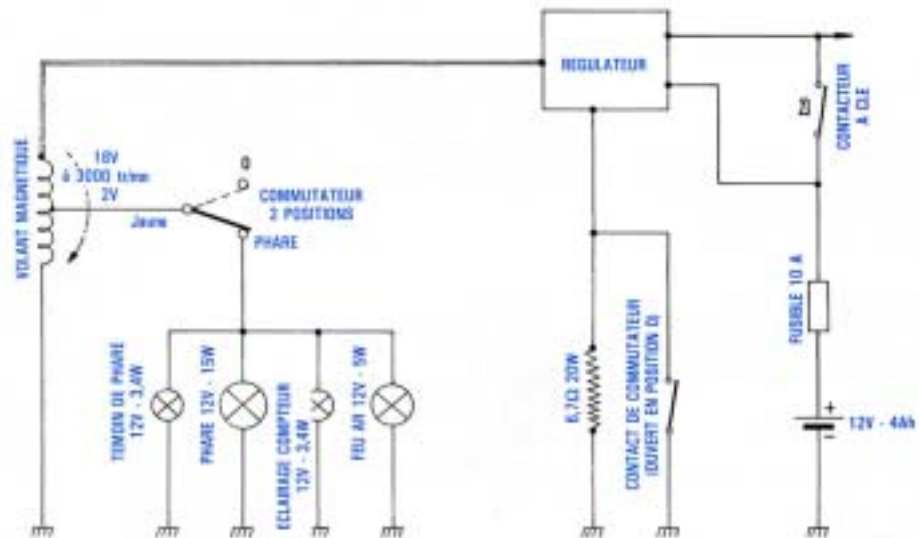
— Dès que la dépression chute en A, le clapet D se ferme par l'action de E et F.

Equipements électriques

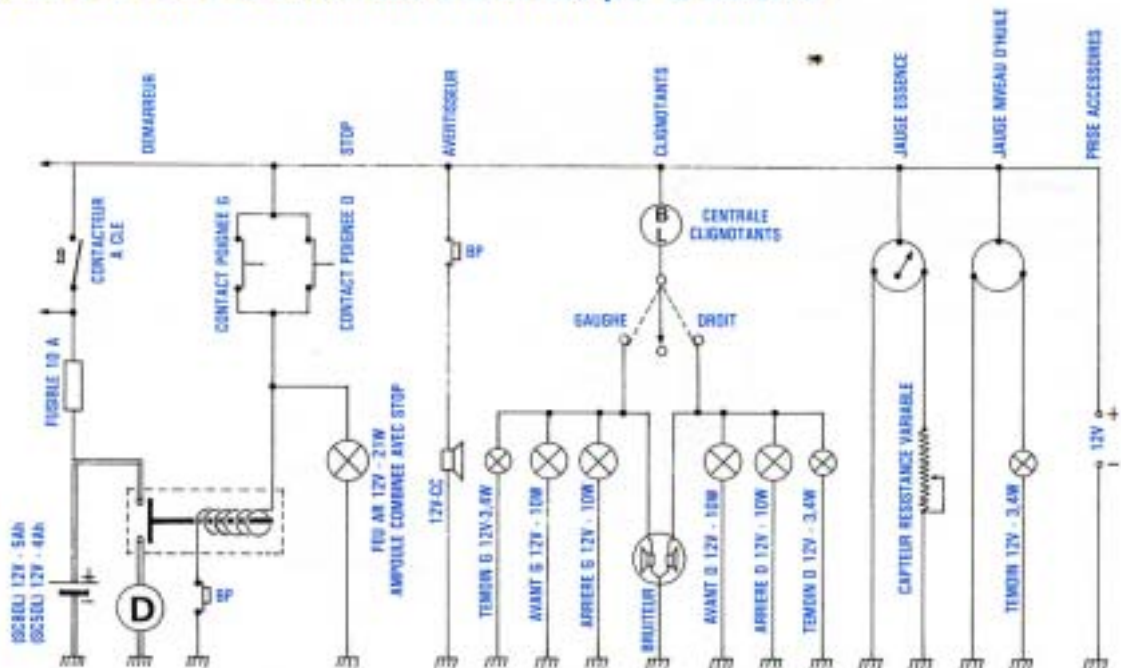
SC 80 L - Circuits alimentés par le volant magnétique



SC 50 N et SC 50 L - Circuits alimentés par le volant magnétique

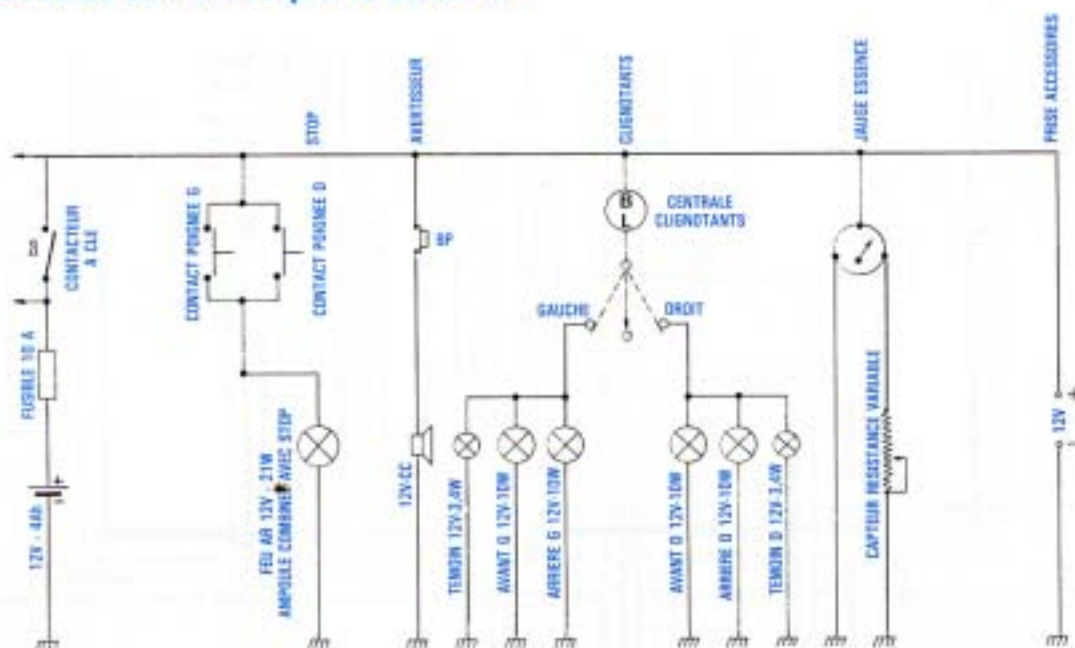


SC 50 L et SC 80 L - Circuits communs alimentés par la batterie

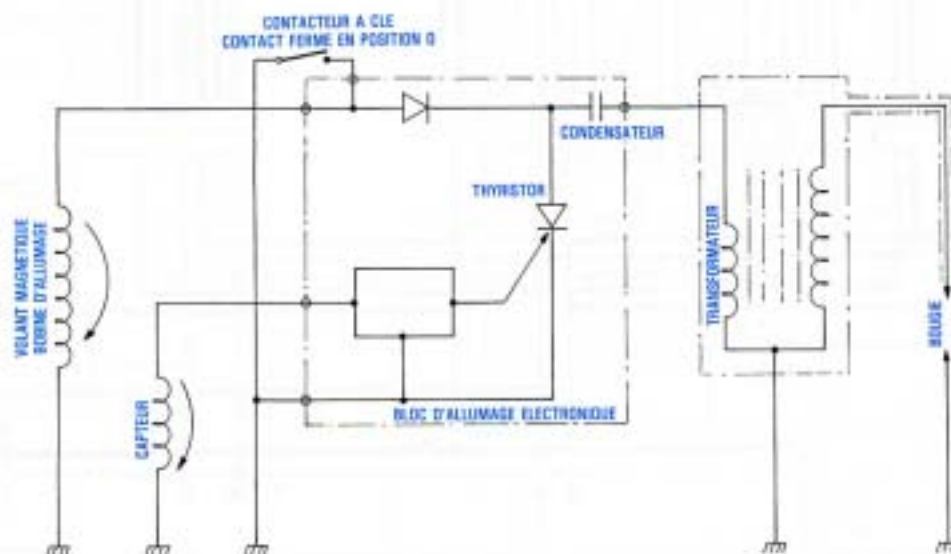


Equipements électriques

SC 50 N - Circuits alimentés par la batterie



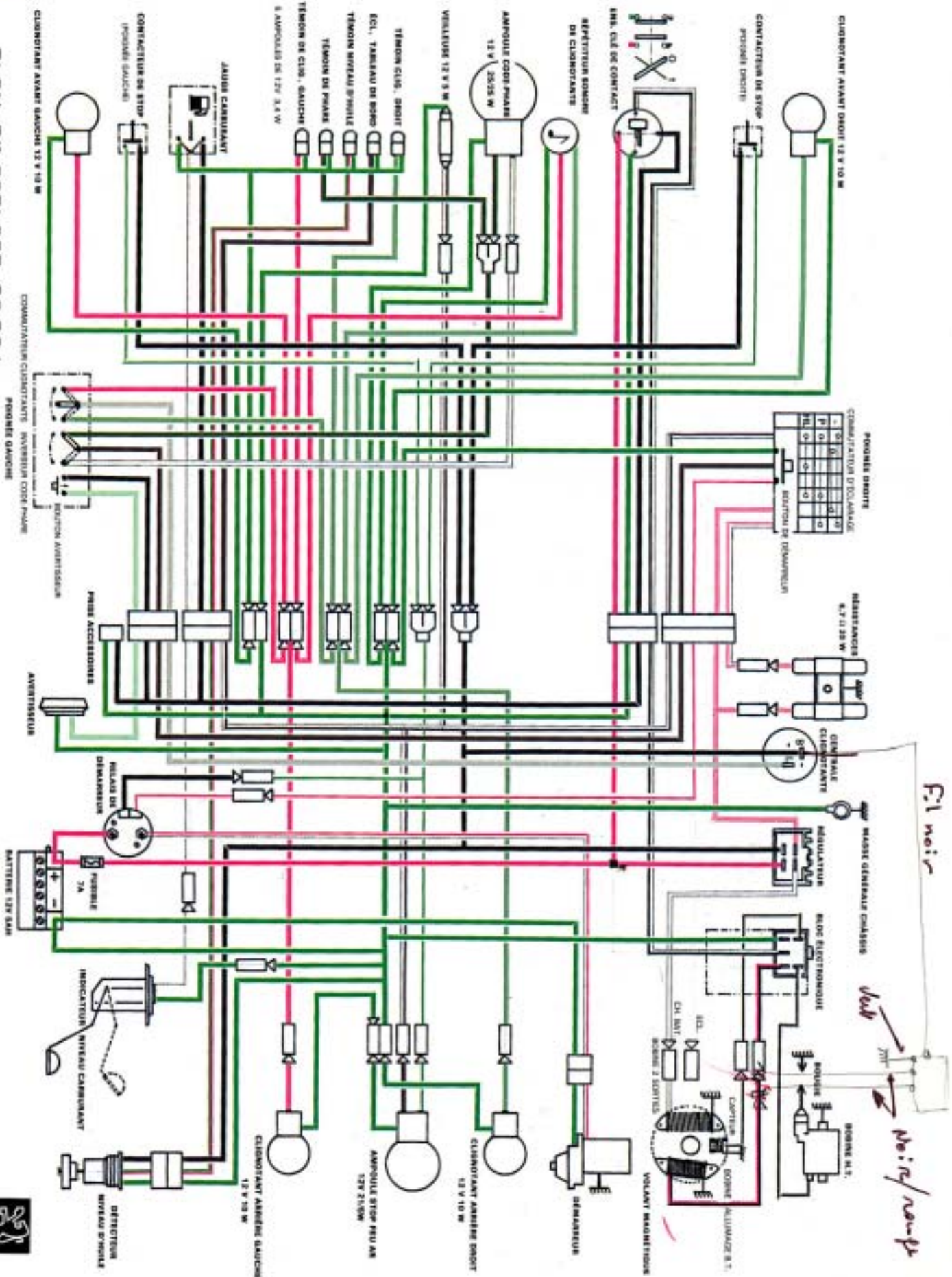
SC 50 L et SC 80 L - Allumage électronique



Plan de câblage

SC 80 L

PLAN DE CÂBLAGE SC 80 L

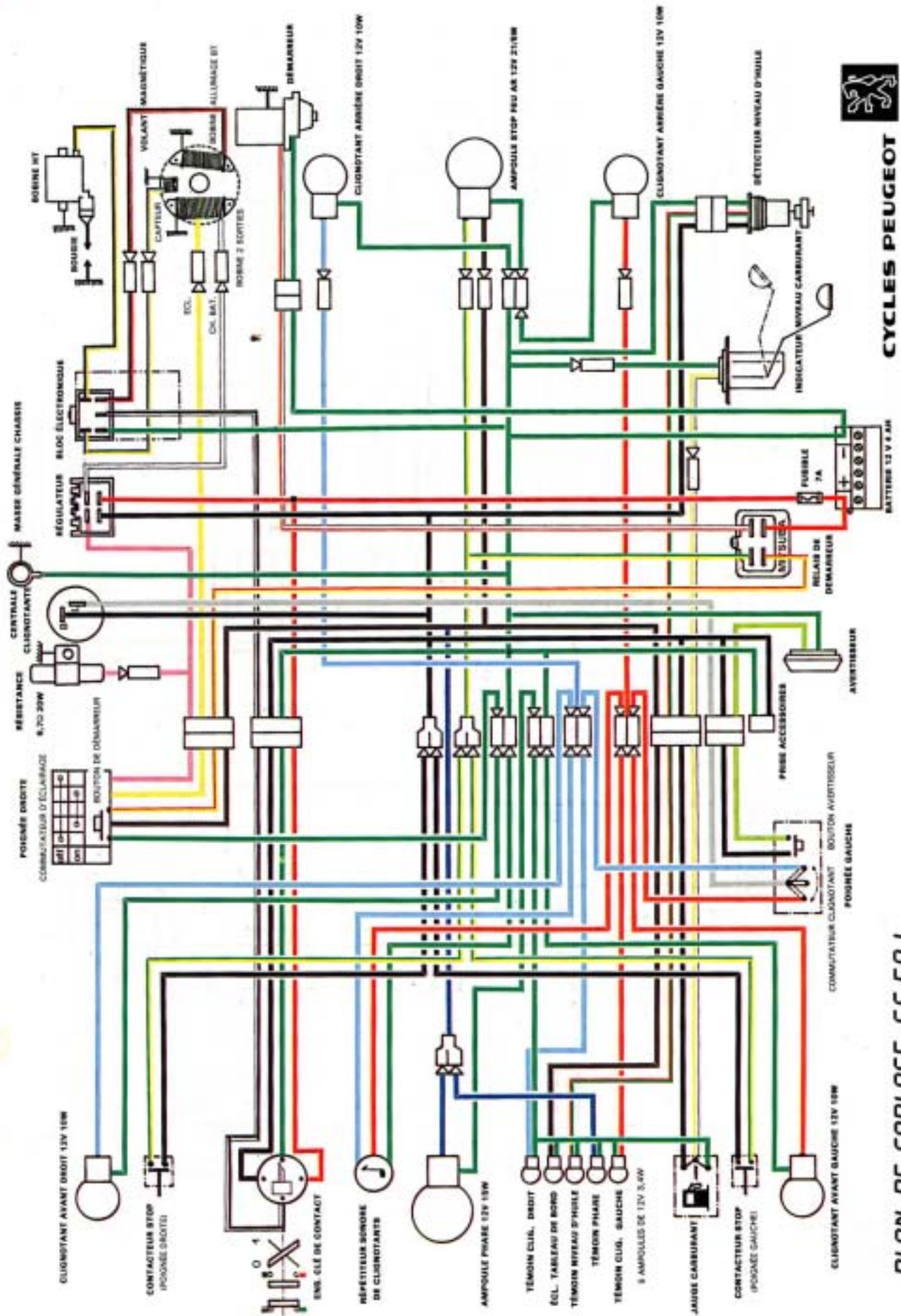


CYCLES PEUGEOT



Plan de câblage

SC 50 L



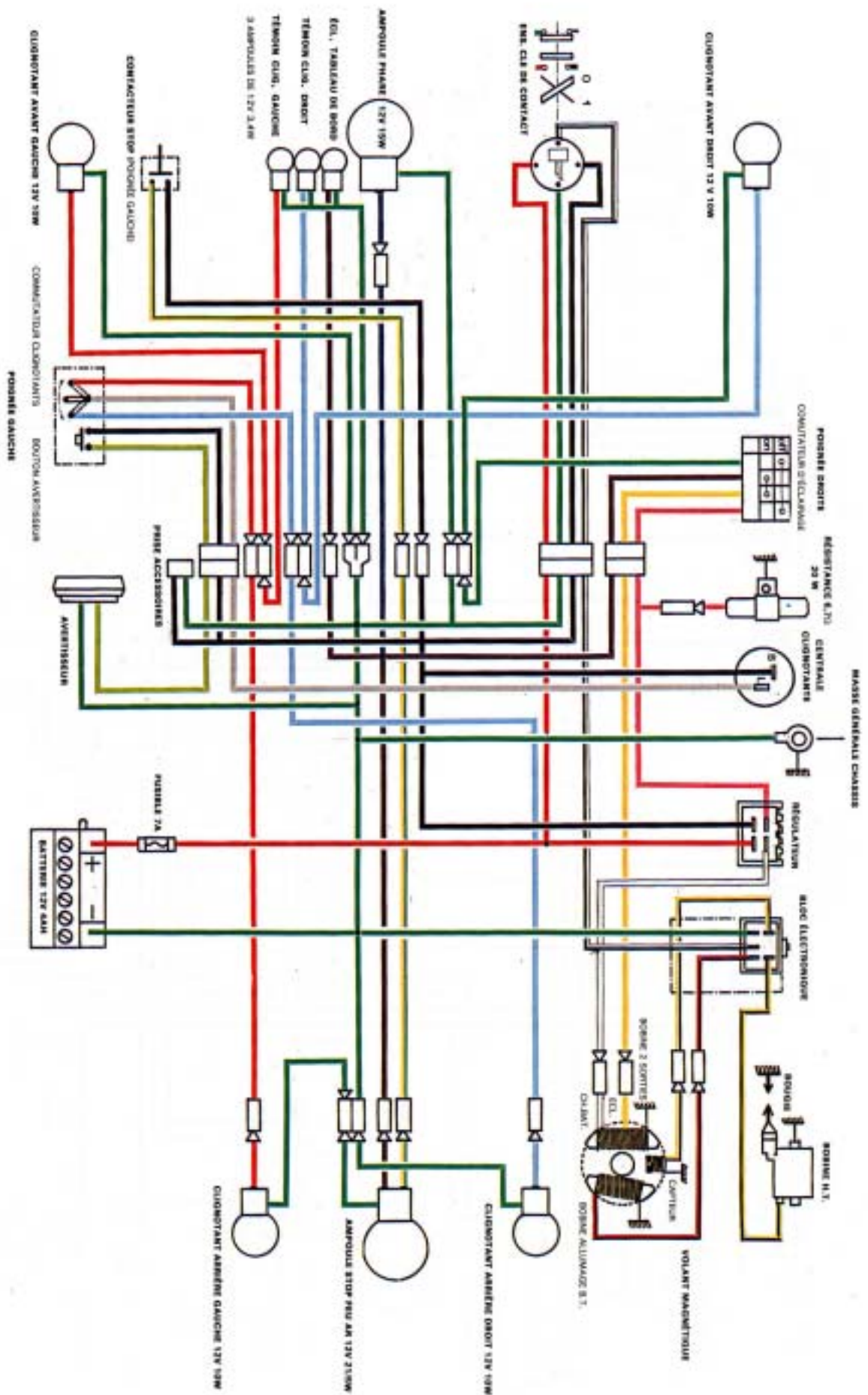
CYCLES PEUGEOT

PLAN DE CÂBLAGE SC 50 L

Plan de câblage

SC 50 N

PLAN DE CÂBLAGE SC 50 N



CYCLES PEUGEOT





CYCLES PEUGEOT

utilisez les pièces d'origine

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 34.227.700 F
TEL : 81.37.51.52 - TELEX : CYPELVA 380503 F - TELECOPIE : 81.37.53.53
RC MONTBÉLIARD B 875 550 431 - APE 3110