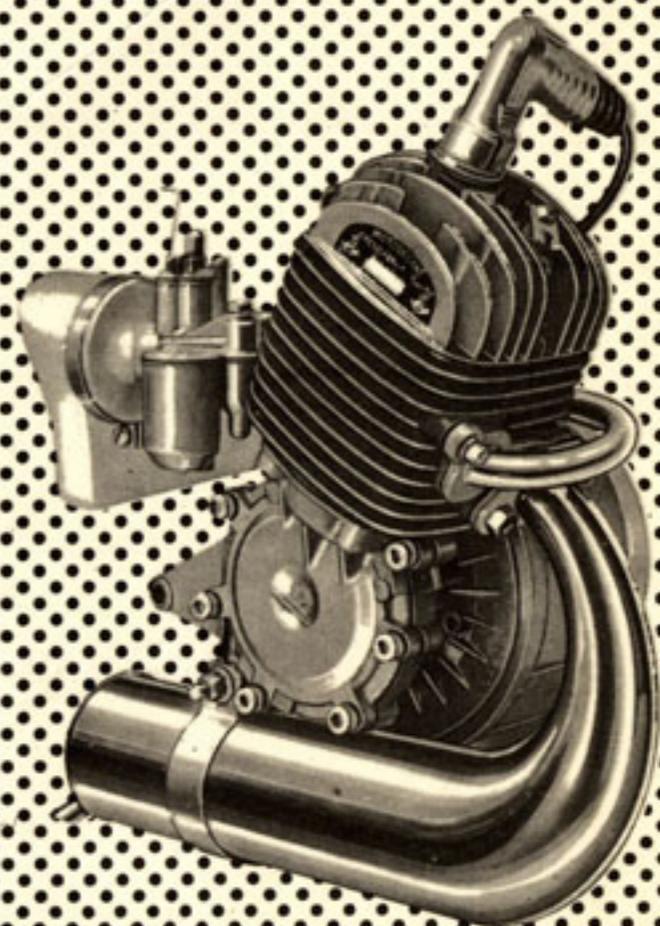


Caddy

*Manuel Général
des Réparations*



Cyclomoteur Caddy

AVANT-PROPOS

Ce "Manuel de Réparations" a été édité spécialement à l'usage de nos Agents pour leur servir de guide et de conseiller pour la plupart des opérations moteur à effectuer. En effet nous admettons que tous nos Agents connaissent l'entretien et la réparation du cycle.

Les techniques préconisées dans ce Manuel sont celles que nous employons et enseignons lors des stages en nos ATELIERS DE RÉPARATIONS (1). Nous espérons donc qu'il vous rendra les services que vous attendez de lui.

(1) Nous demander les notes $\frac{623}{14-24}$ et $\frac{624}{14-24}$ concernant les conditions et demande de stages.

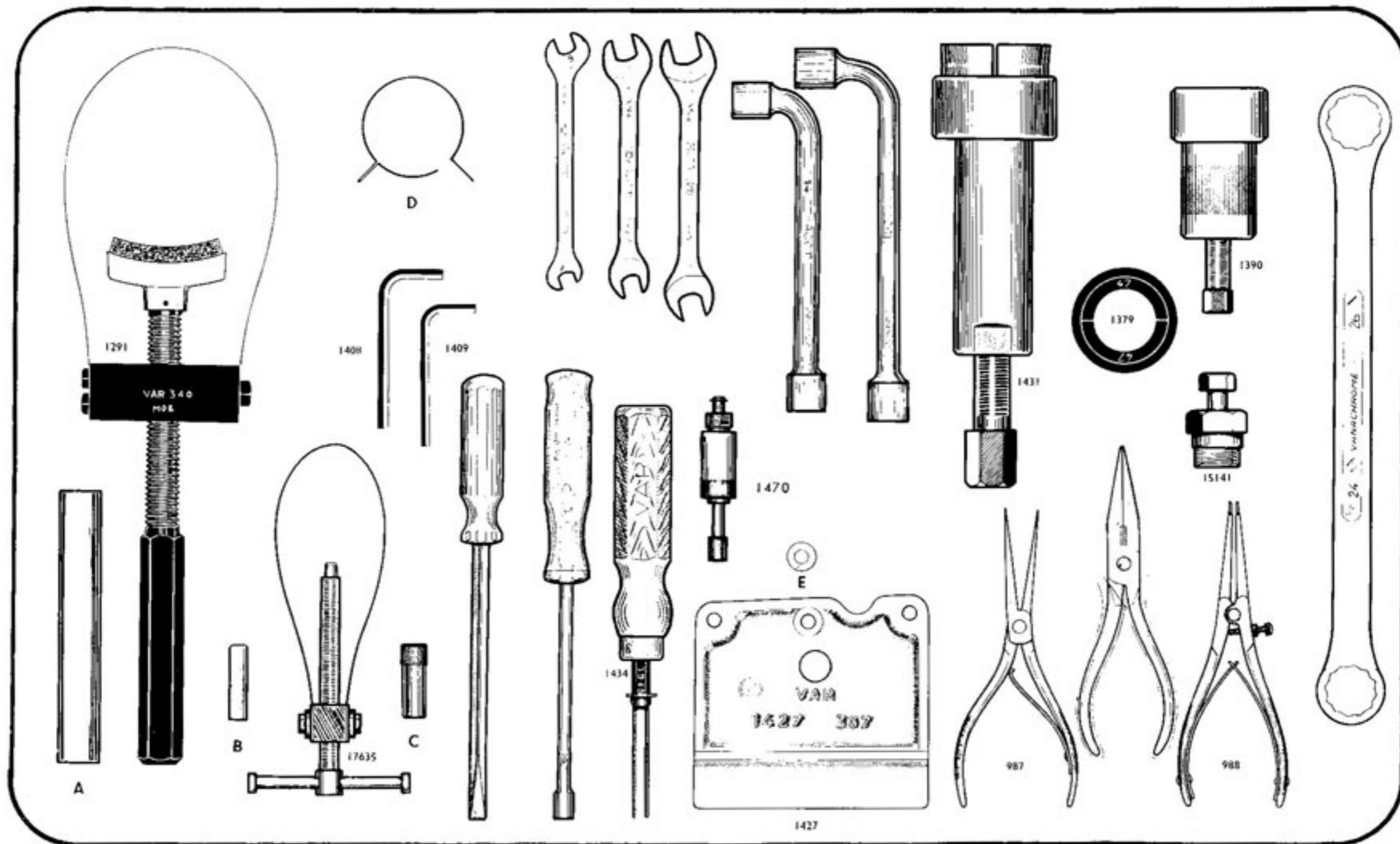
TABLE DES MATIÈRES PAR OPÉRATIONS

Avant-Propos	1
Table des Matières par Opérations	2
Liste d'Outillage (Cycle)	3
Panneau d'Outillage	4
Liste d'Outillage (Moteur)	5
Transmission par courroie	6
Remplacement de la Courroie (Opération n° 1).....	7
Dépose de l'Embrayage Automatique Double (Opération n° 2).....	8
Repose de l'Embrayage Automatique Double (Opération n° 3).....	9
Dépose du Volant Magnétique (Opération n° 4).....	10
Repose du Volant Magnétique-Réglage du Rupteur (Opération n° 5).....	11
Repose du Volant Magnétique-Suite-Réglage de l'Avance à l'Allumage (Opération n° 6).....	12
Dépose et Repose du Moteur (Opération n° 7).....	13
Démontage complet du Moteur (Opération n° 8).....	14
Démontage complet du Moteur (Opération n° 8-Suite).....	15
Remontage complet du Moteur-Mise en place du Vilebrequin dans le Carter (Opération n° 9)	16
Remontage complet du Moteur-Montage du Piston dans le Cylindre (Opération n° 9-Suite).....	17
Remontage complet du Moteur-Vérification de l'équerrage de la Bielle-Repose du Cylindre et de la Culasse (Opération n° 9 Suite et Fin)	18
Mauvais fonctionnement de l'allumage	19
Mauvais fonctionnement de l'allumage (suite)	20

OUTILLAGE POUR CYCLE CADY TOUS TYPES

N° P.D.	DÉSIGNATION - FONCTION	FOURN.	RÉF. FOURN.	N° P.D.	DÉSIGNATION - FONCTION	FOURN.	RÉF. FOURN.						
1012	Pompe à graisse Técalémit	técalémit	PZ		Clé à pipe de 12 mm	FACOM	72						
1352	Outil pour emmanchement des bagues de pédalier	VAR	391		Pince multiprise	FACOM	170						
15790	Démonte roue libre « universel » ..	VAR	01		Pince universelle.....	FACOM	187						
15630	Clé à bougie				Pince à becs ronds	FACOM	189						
	Petit tournevis (long. de lame : 4 mm)	FACOM	AR		Grattoir	FACOM	231						
	Jet d'acier				Burin	FACOM	252						
	Grain d'orge.....				Pointeau	FACOM	256						
	Clé plate de 6 × 7 mm	FACOM	44		Jauge d'épaisseur	FACOM	804						
	Clé plate de 10 × 12 mm	FACOM	44	(1) OUTILLAGE NE FIGURANT PAS DANS CE MANUEL <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td>Banc d'essais " L'UNIVERSEL " ...</td> <td>Marollaud</td> </tr> <tr> <td>BERMASCOPE électronique D53M</td> <td>Bernada</td> </tr> <tr> <td>BERMASCOPE de poche</td> <td>Bernada</td> </tr> </table>				Banc d'essais " L'UNIVERSEL " ...	Marollaud	BERMASCOPE électronique D53M	Bernada	BERMASCOPE de poche	Bernada
Banc d'essais " L'UNIVERSEL " ...	Marollaud												
BERMASCOPE électronique D53M	Bernada												
BERMASCOPE de poche	Bernada												
	Clé plate de 19 × 21 mm	FACOM	44										
	Clé à pipe de 8 mm.....	FACOM	72										
	Clé à pipe de 9 mm	FACOM	72										
	Clé à pipe de 11 mm	FACOM	72	(1) Voir notices spéciales.									

PANNEAU D'OUTILLAGE



LISTE D'OUTILLAGE

NÉCESSAIRE AU DÉMONTAGE,

A LA RÉPARATION ET AU REMONTAGE DES MOTEURS DES DIFFÉRENTS MODÈLES

N° P.D.	DÉSIGNATION - FONCTION	FOURN.	RÉF. FOURN.	N° P.D.	DÉSIGNATION - FONCTION	FOURN.	RÉF. FOURN.
987	Pince fermante à truarcs.....	VAR	420		Clé plate de 8 x 9	FACOM	44
988	Pince ouvrante à truarcs.....	VAR	430		Clé plate de 10 x 11	FACOM	44
1291	Serre-volant universel.....	VAR	340		Clé plate de 12 x 14	FACOM	44
1379	Jeu de coquilles ∅ 47 mm pour utilisation sur outil n° 1431	VAR	47,142		Clé à pipe de 14	FACOM	72
1390	Extracteur de came de volant magnét..	VAR	379		Clé à pipe de 16	FACOM	72
1408	Clé mâle pour vis 6 pans creux ∅ 5 mm sur plats.....	VAR	95 5		Clé polygonale droite de 24 x 26 ...	FACOM	62
1409	Clé mâle pour vis 6 pans creux ∅ 4 mm sur plats.....	VAR	95 4		Pince plate	FACOM	188.14 Y
1427	Outil support moteur sur étau (fourni a entretoise n° 10714)	VAR	387		Tournevis.....	FACOM	AK
1431	Extracteur long de roulement de vilebrequin.....	VAR	142 42 L	A	Clé emmanchée de 7	FACOM	74
1434	Monte-axe de piston (fourni avec faux axe moleté)	VAR	396 bis	B	Tube de 18 x 22 L 150mm		
15141	Extracteur de cloche ∅ 24 x 100	VAR	362		Embout pilote ∅ 7,4 x 10 L 40 mm (fourni a chasse-axe de piston n° 17635)		
1470	Jauge de réglage d'avance à l'allum. .	VAR	239 b	C	Faux-axe (moleté) de piston ∅ 7,5 x 10,8 L 40mm (fourni a monte-axe de piston n° 1434)		
17635	Chasse axe de piston (fourni avec embout pilote).....	VAR	68	D	Collier à segments (voir page 20) .		
	Tendeur de courroie.....	VAR		E	Entretoise ∅ 7 x 15 épaisseur 4mm numéro P.D. 10714 (fournie a outil support moteur n° 1427)...		
1359	Chalumeau " Gazecom "	VAR	350				

Ci-contre, présentation rationnelle des principaux outils démontage et remontage moteur.

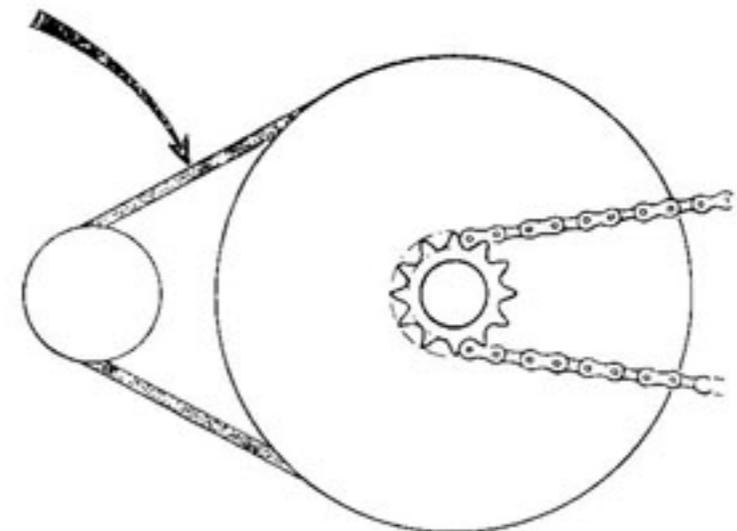
TRANSMISSION PAR COURROIE

Ce système de transmission est très sûr et d'une grande souplesse. En conditions normales il donne entière satisfaction, les raisons du contraire ne peuvent être que les suivantes :

- Courroie non d'origine (cas trop fréquent).
- Tension insuffisante.
- Tension excessive
- Poulie voilée.
- Gorge de poulie déformée, bosselée ou présentant des aspérités.
- Défaut d'alignement par suite d'un choc ayant déporté le moteur ou faussé l'axe de pédalier.

RECOMMANDATION PARTICULIÈRE CONCERNANT LA TENSION DE LA COURROIE

- Lors d'un remontage, il convient de régler la tension de la courroie, de façon qu'en exerçant une pression modérée du pouce sur le brin menant, on obtienne une flexion de 10 mm.
- Ne pas oublier qu'une tension excessive provoque non seulement une usure rapide de la courroie, mais **UNE PERTE DE PUISSANCE** du moteur et la détérioration des roulements du vilebrequin.
- Nous vous recommandons de vérifier le parfait alignement de la courroie sur les poulies et de parfaire cet alignement en dégauchissant si nécessaire les pattes inférieures du moteur.

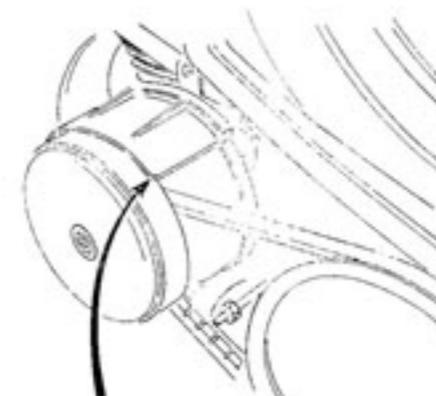
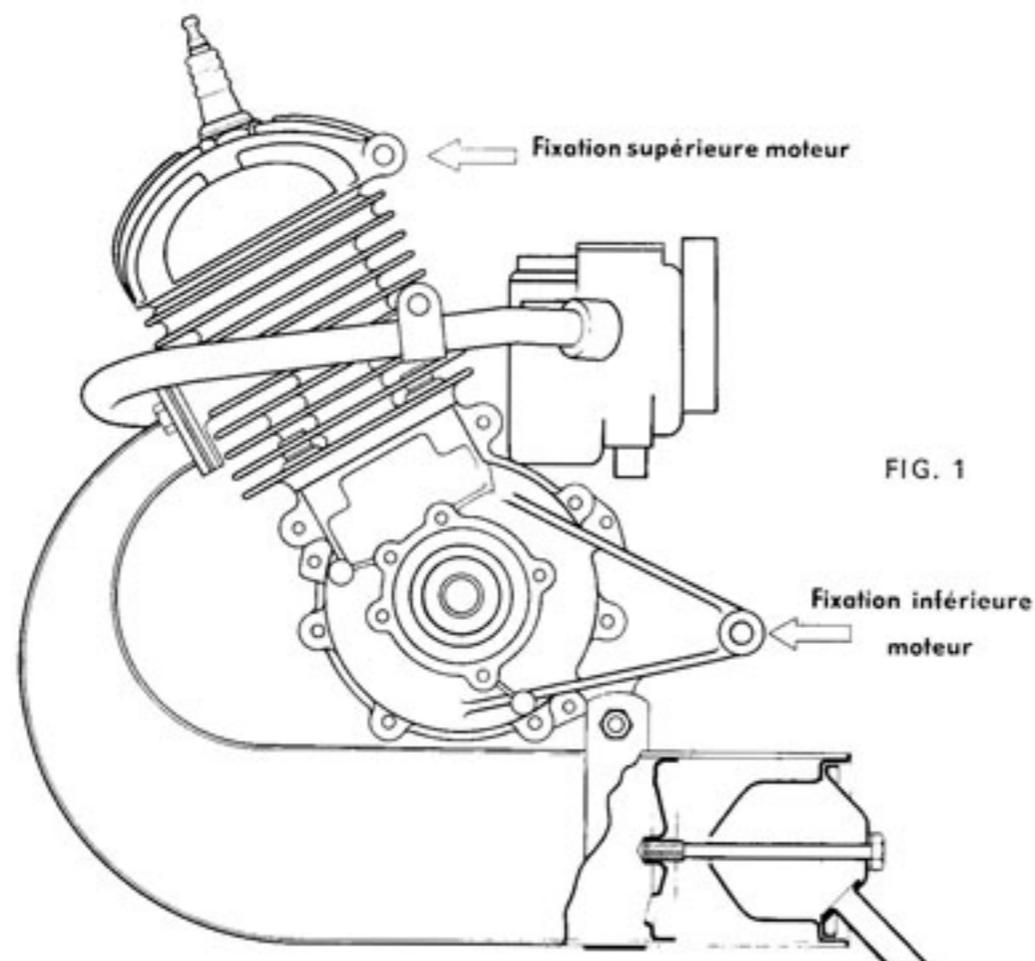


REMPACEMENT DE LA COURROIE (OPÉRATION N° 1)

IMPORTANT

Il n'est pas nécessaire de déposer le carter plastique n° 19074.

- 1° — Déposer le carter gauche
- 2° — Desserrer le boulon support moteur supérieur (clé plate de 10 pour tête de boulon) (clé à tube de 11 pour écrou) voir fig. 1.



- 3° - Desserrer le boulon support moteur inférieur (clé plate de 12 pour tête de boulon). (clé à tube de 11 pour écrou) voir fig. 1.
- 4° - Faire échapper la courroie de la grande poulie. Engager la courroie sous le carter plastique, faire tourner le tambour d'embrayage à gauche en maintenant la courroie et en l'accompagnant dans sa rotation sous le carter. (Voir Fig. 2)
Remonter la nouvelle courroie en opérant inversement.

NOTA : Cette opération n'est valable que dans le cas de changement de courroie seule, si une dépose de l'embrayage est nécessaire, il est recommandé d'enlever le carter plastique. Voir opération n° 2.

OUTILLAGE

Tournevis Facom AK	Clé plate de 10x11 Facom 44
Tournevis fendu MB 1437	Clé à pipe de 11 Facom 72
VAR 353	Clé plate de 12x14 Facom 44

DÉPOSE DE L'EMBRAYAGE AUTOMATIQUE DOUBLE (OPÉRATION N° 2)

LE MOTEUR RESTANT SUR LA MACHINE

Après avoir déposé le carter gauche et desserré le moteur (opération n° 1) détacher le carter de protection plastique, en introduisant un tournevis très effilé entre le bord du Stator et le carter plastique et faire levier. Fig. 3.

Dégager le carter plastique et la courroie.

Pour immobiliser le moteur en rotation, ne jamais utiliser le limiteur de course n° 1179, utiliser le serre volant Universel $\frac{\text{MB 1291}}{\text{VAR 340}}$ Fig. 4.

Dévisser l'écrou d'embrayage (filetage à droite clé à pipe de 14). **Voir nota pour ancien modèle.**

Visser sur le moyeu du tambour l'extracteur $\frac{\text{MB 15141}}{\text{VAR 362}}$

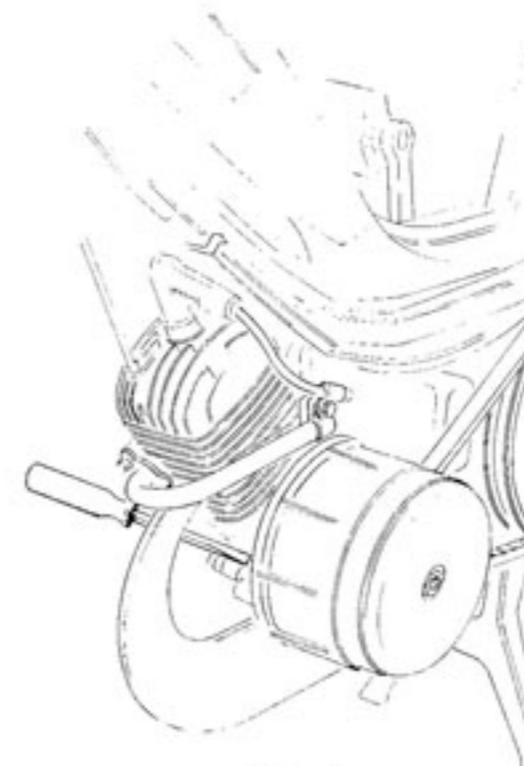


FIG. 3

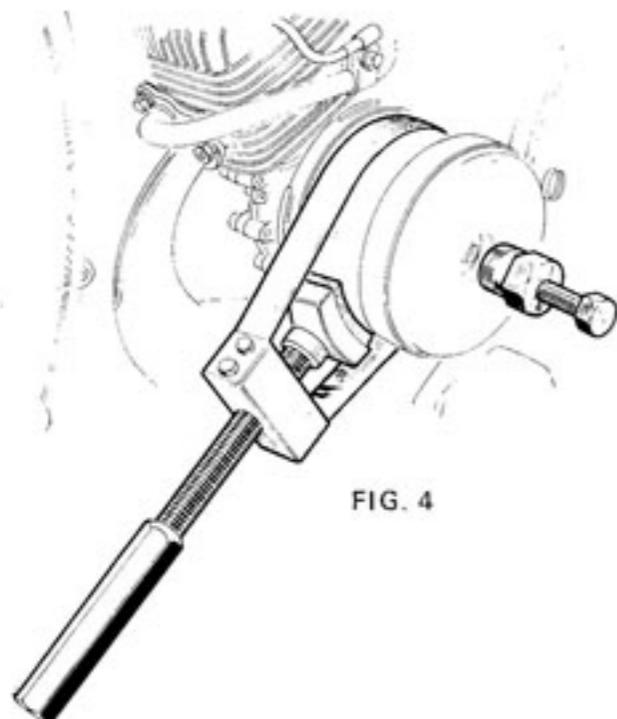


FIG. 4

Serrer la vis centrale progressivement, le tambour monté sur cannelures fines, sort aisément.

Faire coïncider la rondelle crantée du moyeu d'embrayage avec les cannelures du vilebrequin.

Tirer vers soi l'ensemble de mécanisme d'embrayage.

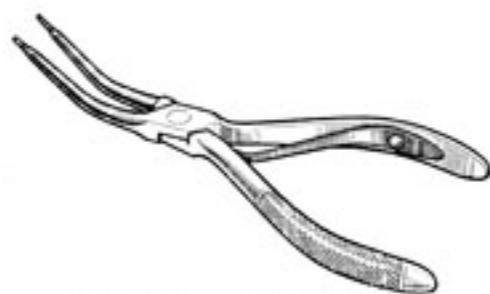
NOTA : Les anciens modèles d'embrayage automatique, possédaient un écrou d'embrayage 16 mm.

OUTILLAGE

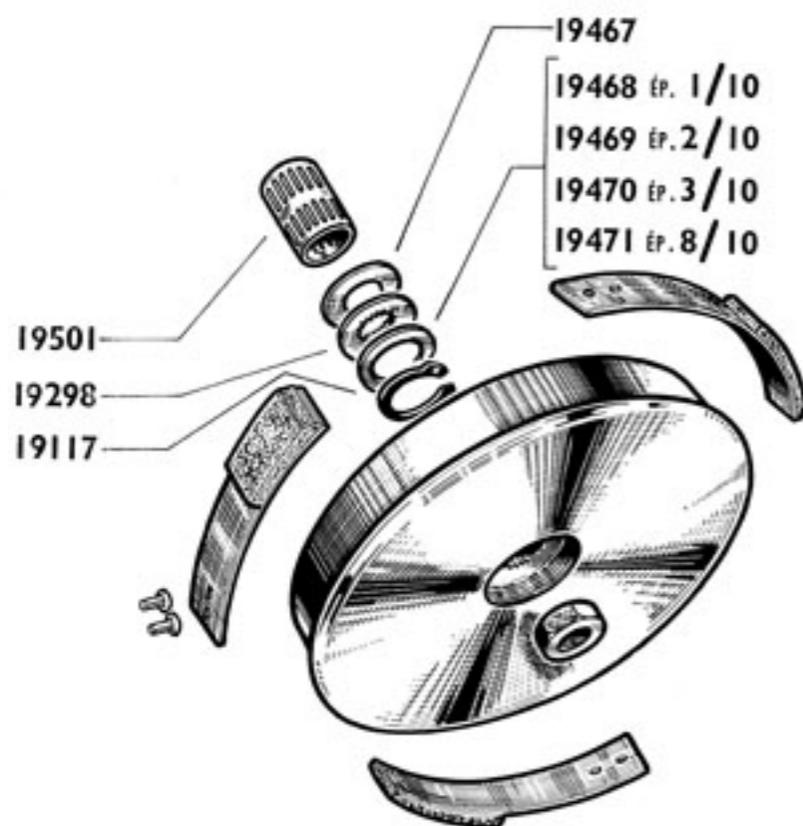
Tournevis Facom AK	Extracteur de cloche embrayage
Serre volant « Universel » MB 1291	24x100 MB 15141
Clé à pipe de 14 Facom 72 ou	Clé plate de 14x17 Facom 44
Clé à pipe de 16 Facom 72	

REPOSE DE L'EMBRAYAGE AUTOMATIQUE DOUBLE (OPÉRATION N° 3)

POSE DE L'ENSEMBLE SUR LA MACHINE



Pince fermante N° 987



Après vérification de l'état des garnitures d'embrayage, positionner à l'intérieur du moyeu d'embrayage :

- 1° — La cage à aiguilles
- 2° — La rondelle plate diam. intérieur 13 mm 3
diam. extérieur 21 mm 6
- 3° — La rondelle crantée n° 19298, 23 cannelures diam. extérieur 21 mm 5.
- 4° — La rondelle plate diam. intérieur 15 mm 5.
diam extérieur 21 mm 8.
- 5° — Positionner à l'aide de la pince fermante $\frac{MB\ 987}{VAR\ 420}$ le truarc n° 19117.

Pousser l'ensemble de l'Embrayage sur la soie du vilebrequin, en faisant coïncider la rondelle crantée n° 19298, avec les cannelures du vilebrequin.

Mettre en place le tambour sur les cannelures.

Visser et bloquer l'écrou d'embrayage (filetage à droite clé à pipe de 14) (voir nota opération n° 2 page 10 pour ancien modèle).

Reposer le carter de protection plastique.

NOTA - Pour les premiers modèles d'embrayage 21 cannelures, opérer de la même façon : voir documentation 359.

L'embrayage 21 cannelures est abandonné. Consulter notre Service Réparation, 35, Rue Baudin, Le Pré-St-Gervais pour échange réparation.

OUTILLAGE

Pince fermante à truarcs $\frac{MB\ 987}{VAR\ 420}$
Clé à pipe de 14 Facom 72 ou
Clé à pipe de 16 Facom 72

DÉPOSE DU VOLANT MAGNÉTIQUE (OPÉRATION N° 4)

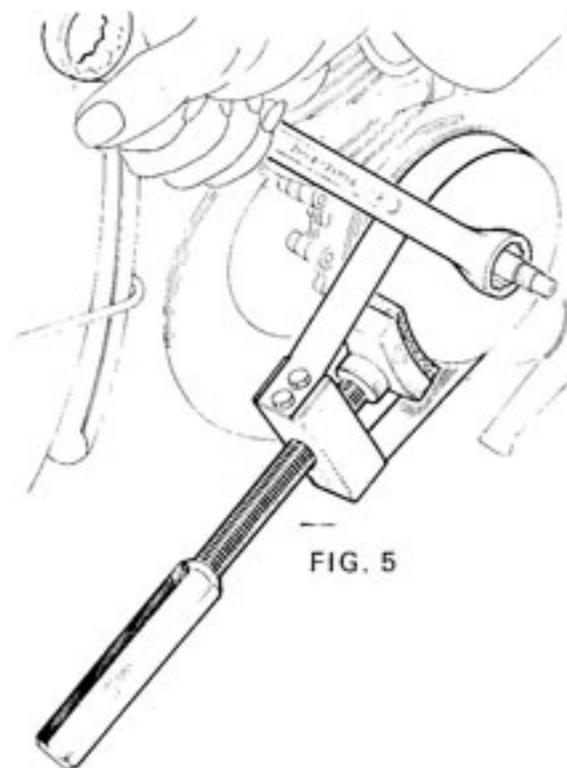


FIG. 5

- Après avoir déposé l'embrayage (opération n° 2)
- Débrancher le fil d'allumage
- Dévisser le collier de maintien du fil sur la tubulure d'admission (clé à pipe de 7 FACOM 72).
- Immobiliser le rotor de volant (Serre volant $\frac{\text{MB 1291}}{\text{VAR 340}}$) Fig. 5.
- Dévisser l'écrou du rotor (filetage à droite) clé polygonale droite 24 mm FACOM 62
- Visser à fond sur la came l'extracteur $\frac{\text{MB 1390}}{\text{VAR 379}}$ Fig. 6.
- Serrer lentement la vis centrale de l'extracteur et sortir la came.
- Débloquer les quatre vis de fixation du stator (clé mâle 6 pans de 4 mm $\frac{\text{MB 1409}}{\text{VAR 95/4}}$ Fig. 7.
- Enlever le stator complet.



FIG. 7

OUTILLAGE

Clé à pipe de 7 Facom 72
 Serre-volant « Universel » MB 1291
 VAR 340
 Clé polygonale droite de 24x26 Facom 62
 Extracteur de came de volant magnétique
 MB 1390
 Clé plate de 14x17 Facom 44
 Clé mâle pour 6 pans creux 4 mm MB 1409
 VAR 95/4

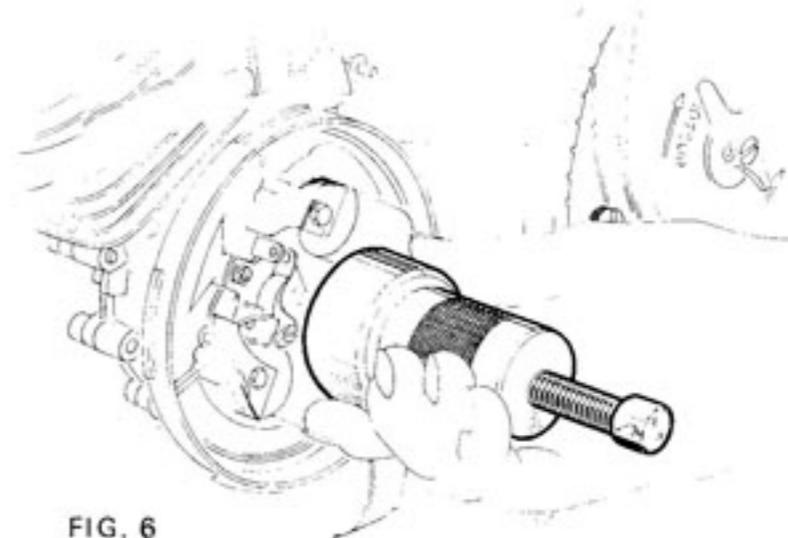


FIG. 6

REPOSE DU VOLANT MAGNÉTIQUE (OPÉRATION N° 5)

RÉGLAGE DU RUPTEUR

- Placer le stator réparé, muni de son joint en matière plastique sur le carter en positionnant la borne haute tension vers le carburateur.

(A dater de FÉVRIER 1967, les volants magnétiques ne possèdent plus de joint thermique).

RÉGLAGE DU RUPTEUR

- Poser provisoirement la came sur le cône du vilebrequin, la faire tourner pour obtenir l'écartement maximum des grains de contact du rupteur.
- Régler l'écartement des grains (de 3/10).

Pour effectuer ce réglage, procéder de la façon suivante :

- Desserrer la vis 853 de blocage du rupteur
- Faire pivoter l'ensemble de celui-ci à l'aide de la came excentrique n° 30 pour obtenir l'écartement indiqué. Fig. 8.
- Après réglage correct, resserrer énergiquement l'ensemble.

Les plateaux de volant complets dont les trous de fixation au carter moteur sont différents du modèle illustré fig. 8 b sont abandonnés.

Consulter notre Service Réparation, 35, Rue Baudin, Le Pré-St-Gervais pour échange réparation.

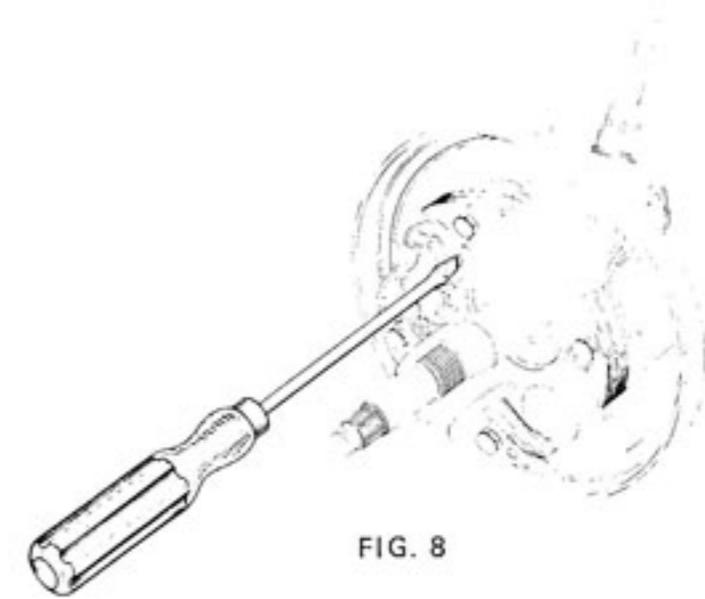


FIG. 8

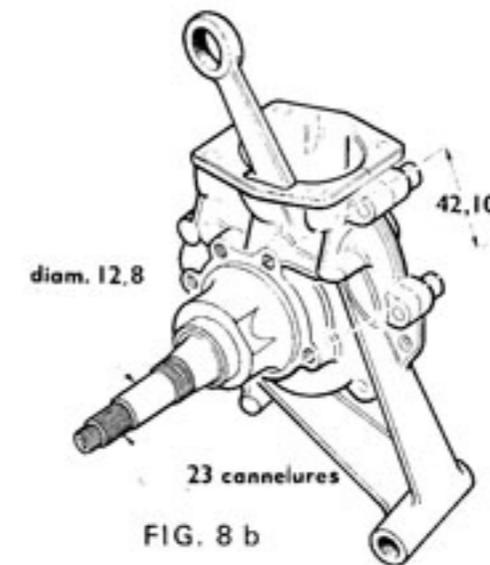


FIG. 8 b

OUTILLAGE

Jauge d'épaisseur Facom 804
Petit tournevis. Longueur de lame 4 mm
Facom AR.

REPOSE DU VOLANT MAGNÉTIQUE (OPÉRATION N° 6) (suite)

RÉGLAGE DE L'AVANCE A L'ALLUMAGE

RÉGLAGE DE L'AVANCE A L'ALLUMAGE

- Poser à la place de la bougie la jauge de réglage :
1470
VAR-239 b
- Placer le piston au P.M.H.
- Faire coïncider la partie supérieure du corps de la jauge avec la partie inférieure de la graduation jaune (1 à 1,2 mm maxi.)
- Tourner doucement le moteur (sens inverse de rotation) pour faire disparaître complètement la couleur.
- Placer la came sur vilebrequin, la faire tourner dans le sens de rotation du moteur (sans que celui-ci soit entraîné).
- Arrêter de tourner la came au moment où l'on sent une résistance. (La came commence à attaquer le toucheau en céloron).
- Donner un petit coup de marteau pour immobiliser partiellement la came sur le vilebrequin en interposant le tube de 18 x 22 L = 150 (de l'opération 9).
- **Vérifier l'exactitude du calage.** →
- Déposer la jauge de calage.
- Placer le rotor
- Visser et bloquer l'écrou de volant, clé dynamométrique: 5 mètres kilogs.



FIG. 9

OUTILLAGE

Jauge de réglage d'avance à l'allumage
1470
VAR 239 b
Tube de 18 x 22 L = 150 mm
Marteau Facom 200
Jauge d'épaisseur Facom 804
Clé dynamométrique Facom

VÉRIFICATION DU CALAGE

- Faire faire au moteur 1/4 de tour en arrière.
- Placer une feuille de papier à cigarette entre les grains de contact du rupteur.
- Faire tourner le moteur (sens normal de rotation)
- Tirer légèrement sur la feuille, celle-ci sort dès que les grains de contact commencent à s'écarter.
- **C'est le point exact d'allumage, à ce moment précis on doit commencer à voir apparaître la couleur jaune.**

DÉPOSE ET REPOSE DU MOTEUR (OPÉRATION N° 7)

DÉPOSE ET REPOSE DU MOTEUR

- Déposer les deux carters de chaîne
- Desserrer **sans enlever le boulon** support moteur supérieur n° 19194, clé plate de 10, et clé à tube de 11 pour écrou.
- Desserrer et enlever le boulon support moteur inférieur clé plate de 12, et clé à tube de 11 pour écrou
- Faire échapper la courroie de la grande poulie
- Dégager le câble décompresseur en comprimant le ressort avec un tournevis, retirer l'embout de câble fixé sous la fourchette de retenue (voir figure n° 10).
- Débrancher le fil d'éclairage (sur les modèles à bobine extérieure, dégager le fil d'alimentation bobine).
- Dévisser complètement la vis de fixation du carburateur (clé à pipe de 8).
- Retirer le carburateur.
- Soutenir le moteur et retirer le boulon supérieur, le moteur se trouve complètement désaccouplé de la partie cycle.
- Procéder inversement lors de la repose en ayant soin d'engager bien à fond le carburateur sur la tubulure d'admission.

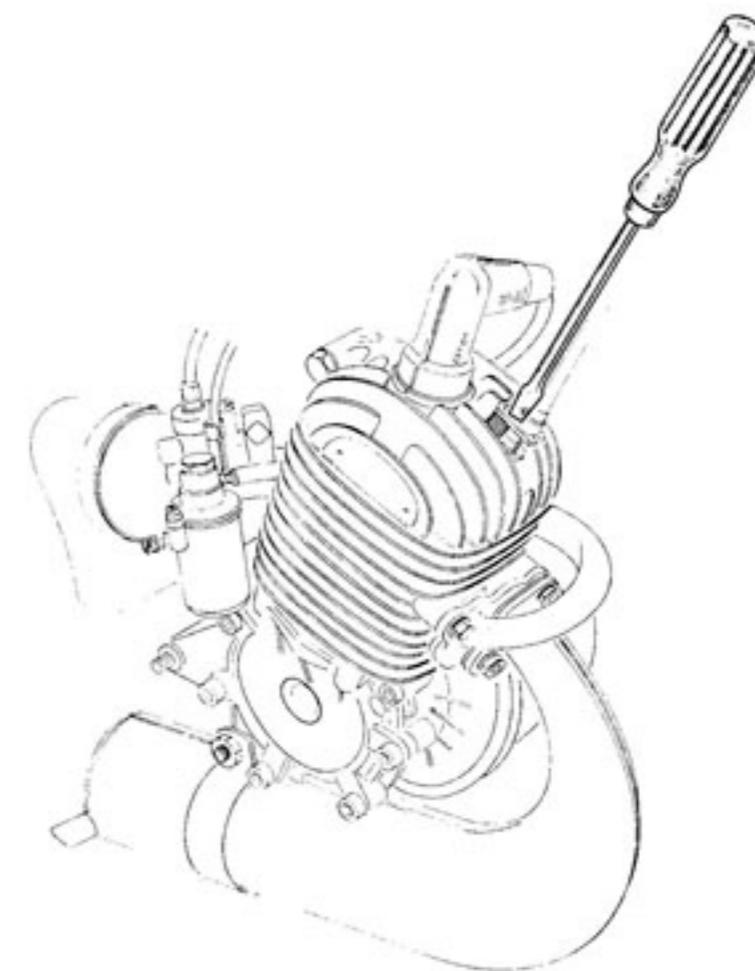


FIG. 10

OUTILLAGE

Tournevis Facom AK

Tournevis fendu MB 1437

Clé plate de 10x11 Facom 44

Clé à pipe de 11 Facom 72

Clé plate de 12x14 Facom 44

Clé à pipe de 8 Facom 72

DÉMONTAGE COMPLET DU MOTEUR (OPÉRATION N° 8)

DÉPOSE DE LA CULASSE DU CYLINDRE ET DÉMONTAGE DU CARTER

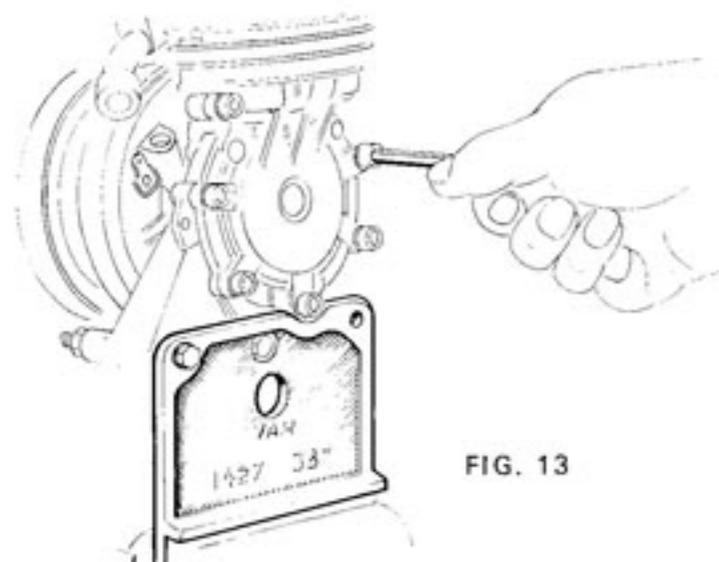


FIG. 13

Après avoir déposé le moteur (opération n° 7) et démonté l'ensemble d'échappement (clé à pipe de 10 déposer la pipe admission, clé plate de 7. Fixer le moteur sur son support MB 1427 VAR 387 à l'aide de l'entretoise fournie et du boulon inférieur support moteur n° 19019) serrer dans l'étau (voir figure 13).

— Dévisser les 4 vis de fixation culasse (clé mâle 6 pans de 5 mm MB 1408 VAR 95 5)

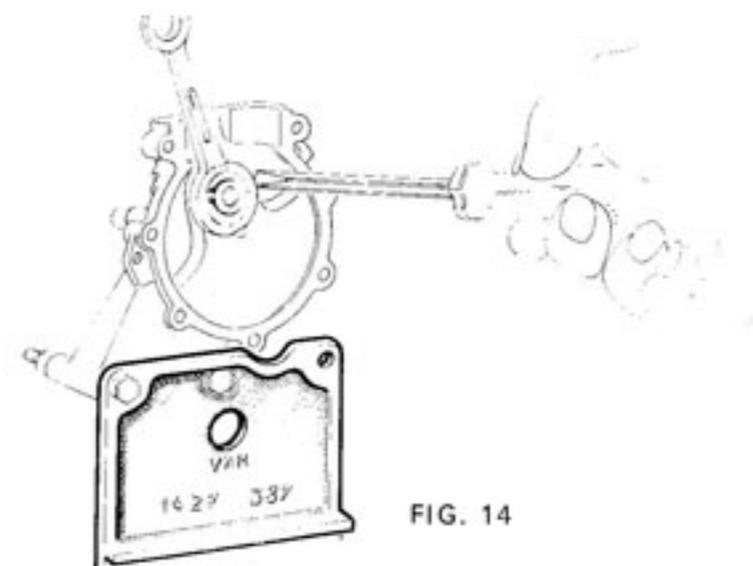


FIG. 14

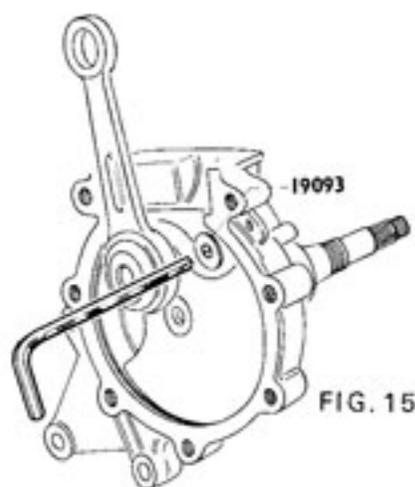


FIG. 15

- Retirer la culasse, dévisser les 4 vis de fixation cylindre (noyées à la partie inférieure des ailettes).
- Déposer le cylindre - Retirer les Segments
- Enlever les freins d'axe de piston (pince bec plat)
- Extraire l'axe de piston (chasse axe piston MB 17635 VAR 68) fonctionnant avec faux axe de 10,8 mm. Fig. 16.
- Dévisser les 7 vis d'assemblage couvercle carter (voir figure 13).
- Enlever le couvercle et dévisser la vis de maintien de roulement dans le carter (voir figure 14) voir nota.

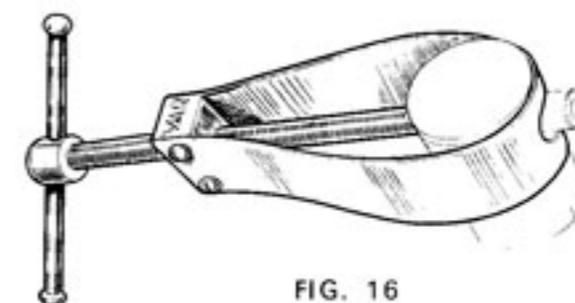


FIG. 16

NOTA : Sur les premiers modèles de CADY le roulement était maintenu par une vis à 6 pans creux n° 19093 pour accéder à cette vis mettre le vilebrequin dans la position indiquée figure 15. Débloquer et retirer cette vis (clé de 4 n° 1409).

OUTILLAGE

Clé à pipe de 10 Facom 72	Clé mâle pour 6 pans creux 4 mm MB 1409 (pour A. mie)
Outil support moteur sur étau MB 1427	Chalumeau Gazécom MB 1359
Clé plate de 7	Maillet bois
Clé mâle pour 6 pans creux 5 mm MB 1408	Pince ouvrente à trarcs MB 988
Pince à bcs plats Facom 188	Extracteur long de roulement de vilebrequin MB 1431
Chasse-axe de piston MB 17635	Jeu de coquilles 47 mm MB 1379
Tournevis Facom AK ou	

DÉMONTAGE COMPLET DU MOTEUR (OPÉRATION N° 8) (suite)

Après avoir démonté le carter de son support, chauffer à environ 100° (chalumeau Gazecom $\frac{\text{MB 1359}}{\text{VAR 350}}$) le carter moteur autour de l'emplacement du roulement Fig. 17.

Le vilebrequin (muni de son roulement) doit sortir par inertie ou par quelques légers coups de maillet en bois appliqués en bout de l'axe.



Pince ouvrante n° 988

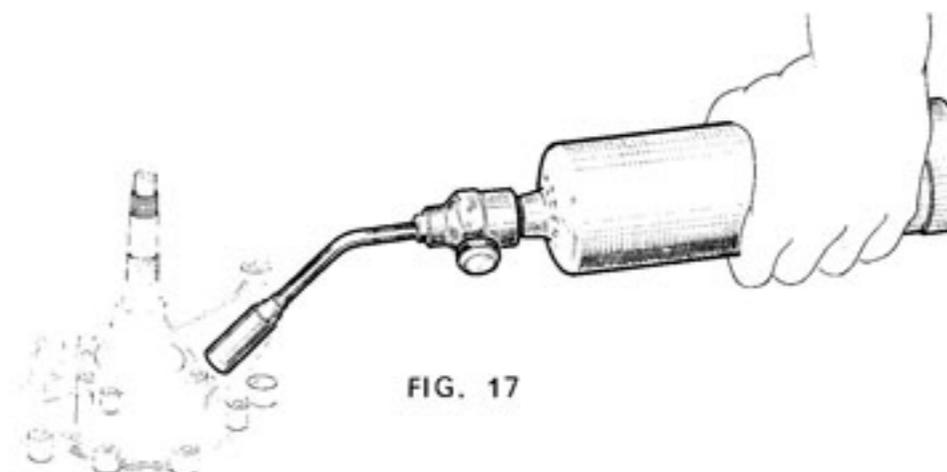
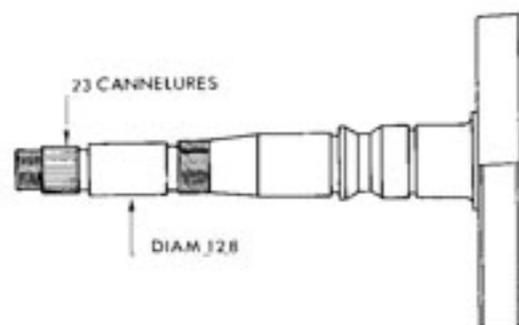


FIG. 17

- Enlever le truarc du roulement à billes à l'aide de la pince ouvrante $\frac{\text{MB 988}}{\text{VAR 430}}$
- Extraire le roulement du vilebrequin, extracteur $\frac{\text{MB 1431}}{\text{VAR 142/42L}}$ Fig. 18 et jeu de coquilles $\frac{\text{MB 1379}}{\text{VAR 47/142}}$



VILEBREQUIN A ROULEMENT ÉTANCHE de 17x47x14 n° 19645

Le vilebrequin représenté ci-contre est monté depuis Juillet 67. Pour remplacement de tous modèles antérieurs consulter notre Service Réparation, 35, Rue Baudin, Le Pré-St-Gervais pour échange réparation.

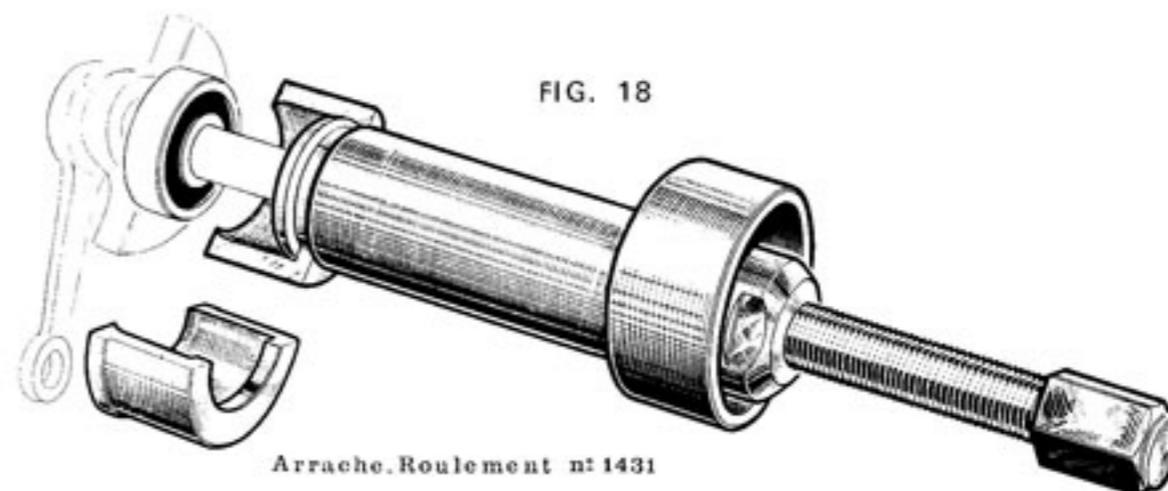


FIG. 18

Arrache Roulement n° 1431

REMONTAGE COMPLET DU MOTEUR (OPÉRATION N° 9) MONTAGE DU VILEBREQUIN DANS LE CARTER

Après avoir mis en place s'il y a lieu la joue d'appui du roulement placer la masse du vilebrequin à plat sur le bord de l'étau.

Enfoncer le roulement bien à fond comme indiqué figure 19.

Pour cette opération, utiliser un tube de 18 x 22 longueur 150.

Mettre en place le truarc sur la soie du vilebrequin pince $\frac{\text{MB 987}}{\text{VAR 420}}$

Huiler soigneusement : tête de bielle et la cage à aiguilles du carter.

Chauffer le carter 100° environ, autour du logement de roulement (chaleurmeau GAZECOM $\frac{\text{MB 1359}}{\text{VAR 350}}$).

Engager rapidement le vilebrequin dans le demi carter en prenant soin de ne pas abimer les lèvres du joint d'étanchéité situé à l'extrémité du palier. Visser et bloquer la vis de maintien de roulement, après avoir enduit le filetage d'une goutte de Loctite (Sté COMET, 12, Rue de Lorraine, 92 - LEVALLOIS - Tél. : 737-79-69).

Placer le joint de carter sur le couvercle et fermer par trois vis triangulairement placées et serrer modérément.

Corriger si besoin est, le plan de joint carter cylindre, en frappant légèrement sur les bords du couvercle.

Bloquer alors toutes les vis de maintien de couvercle 19091, (clé mâle 6 pans de 5-1408).

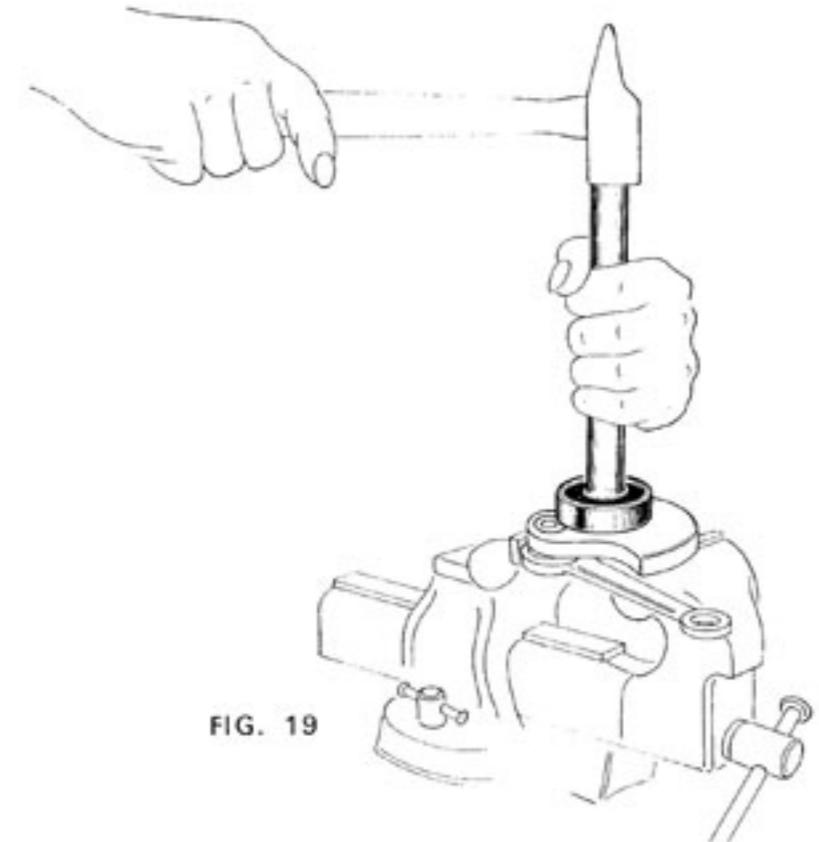
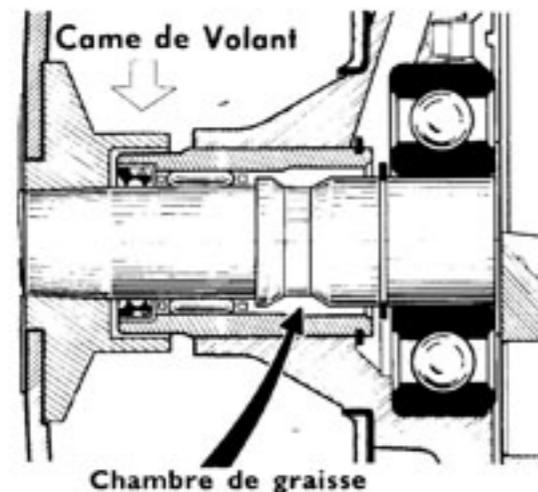


FIG. 19



NOTE IMPORTANTE

Au remontage il est impératif de garnir la chambre de graisse qualité Centoplex jaunecendré des Ets Kluber-Lubrication, 54, Rue de Valenciennes, 59-Roubaix.

NOTA — Le roulement à billes n° 19645 double étanchéité, à 2 flasques plastiques (une de chaque côté), destiné au vilebrequin de ce moteur est garni d'une graisse spéciale insoluble dans l'essence et de plus, prévu avec un jeu de fonctionnement particulier et indispensable.

Ce roulement doit être utilisé à l'exclusion de tout autre roulement étanche lors d'une réparation de moteur CADY même si les numéros mentionnés sont identiques.

L'approvisionnement doit donc être impérativement fait à notre Service PIÈCES DÉTACHÉES, qui seul peut vous fournir le roulement répondant aux conditions techniques précisées.

Pour CADY premier modèle équipé de roulement vilebrequin 15x42x13. Consulter notre Service Réparations, 35, Rue Baudin, Le Pré-St-Gervais pour échange réparations.

REMONTAGE COMPLET DU MOTEUR (OPÉRATION N° 9) (suite)

MONTAGE DU PISTON ET VÉRIFICATION DE L'ÉQUERRAGE DE LA BIELLE

- Fixer énergiquement le carter dans l'étau par l'intermédiaire du support 1427 (voir fig. 13, opération 8).
- Mettre le piston et la cage à aiguilles en position sur la bielle, par l'intermédiaire du faux axe $\varnothing 10,80$ mm.
- Faire reposer le piston sur la cale bois représentée figure 20.
- Chauffer le piston à 100° environ (chalumeau Gazécom MB 1359 VAR 350).
- Placer l'axe définitif sur le monte axe et introduire le tout dans le faux axe, pousser à fond jusqu'à la butée de l'outil. Fig. 21.
- Introduire le piston chaud dans le cylindre, et laisser refroidir.
- Après refroidissement complet, il est recommandé de vérifier l'équerrage de la bielle.

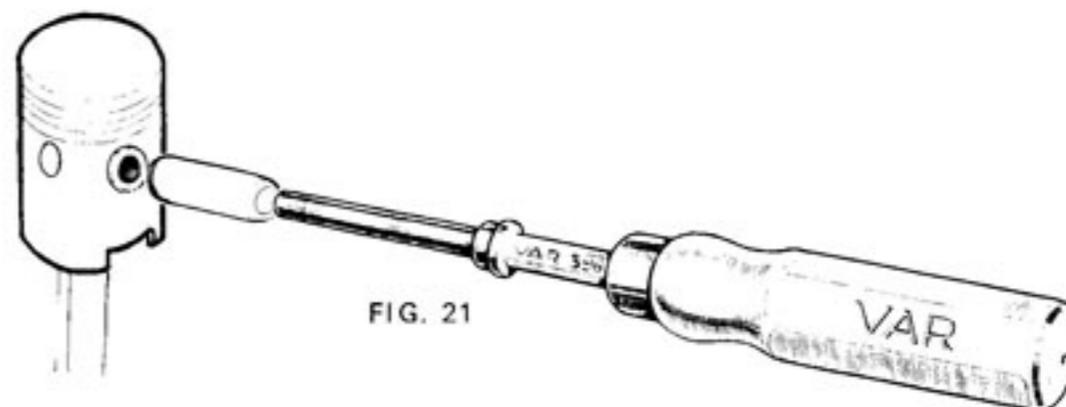


FIG. 21

VÉRIFICATION DE L'ÉQUERRAGE DE LA BIELLE

Placer le cylindre sur le piston sans segments.
 Enlever la cale bois
 Fixer le cylindre par 2 vis 19102 (diagonalement).
 Mettre le piston au point mort haut.
 Glisser entre le piston côté sorties d'axe et le cylindre une jauge d'épaisseur pointue de 0,07 mm.
 Si la jauge passe librement d'un côté et pas de l'autre, retirer le cylindre et procéder à l'opération de dégauchissage. Illustration fig. 22.

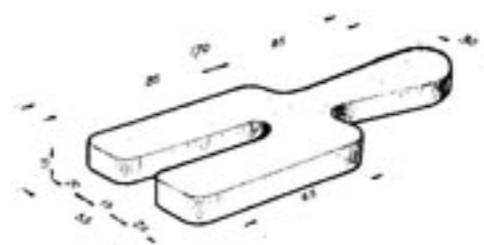


FIG. 20

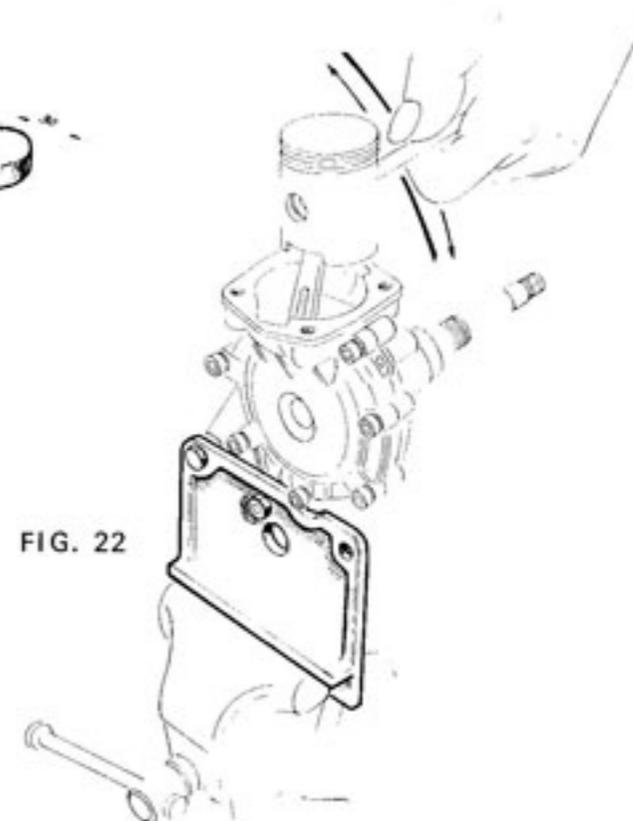


FIG. 22

DÉGAUCHISSAGE D'UNE BIELLE

- Le cylindre étant enlevé et le carter immobilisé dans l'étau. (Fig. 22).
- Mettre une broche dans l'axe de piston.
- Ramener doucement en bonne position en forçant sur la broche.
- Opérer la vérification comme indiqué ci contre et renouveler le dégauchissage jusqu'à l'obtention d'un parfait centrage du piston dans le cylindre.

REMONTAGE COMPLET DU MOTEUR (OPÉRATION N° 9) (suite)

REPOSE DU CYLINDRE ET DE LA CULASSE

REPOSE DU CYLINDRE ET DE LA CULASSE

- Poser les freins d'axe de piston (pince à bec plat)
- Mettre en place les segments (pince $\frac{\text{MB 1355}}{\text{VAR 261}}$)
- Placer le joint de cylindre imprégné d'huile sur chaque face.
- Huiler correctement le piston et le cylindre.
- Comprimer les segments à l'aide du collier représenté figure n° 22.
- Descendre progressivement le cylindre sur son embase.
- Visser et bloquer les 4 vis de fixation de cylindre (clé mâle 6 pans 5 m/m n° 1408)
- Huiler et mettre en place le joint de culasse.
- Visser et bloquer les 4 vis de fixation de culasse clé 1408
- Reposer le volant magnétique opération n° 5
- Reposer l'embrayage opération n° 3.

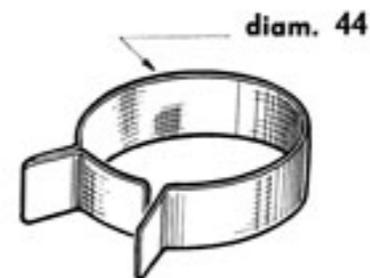
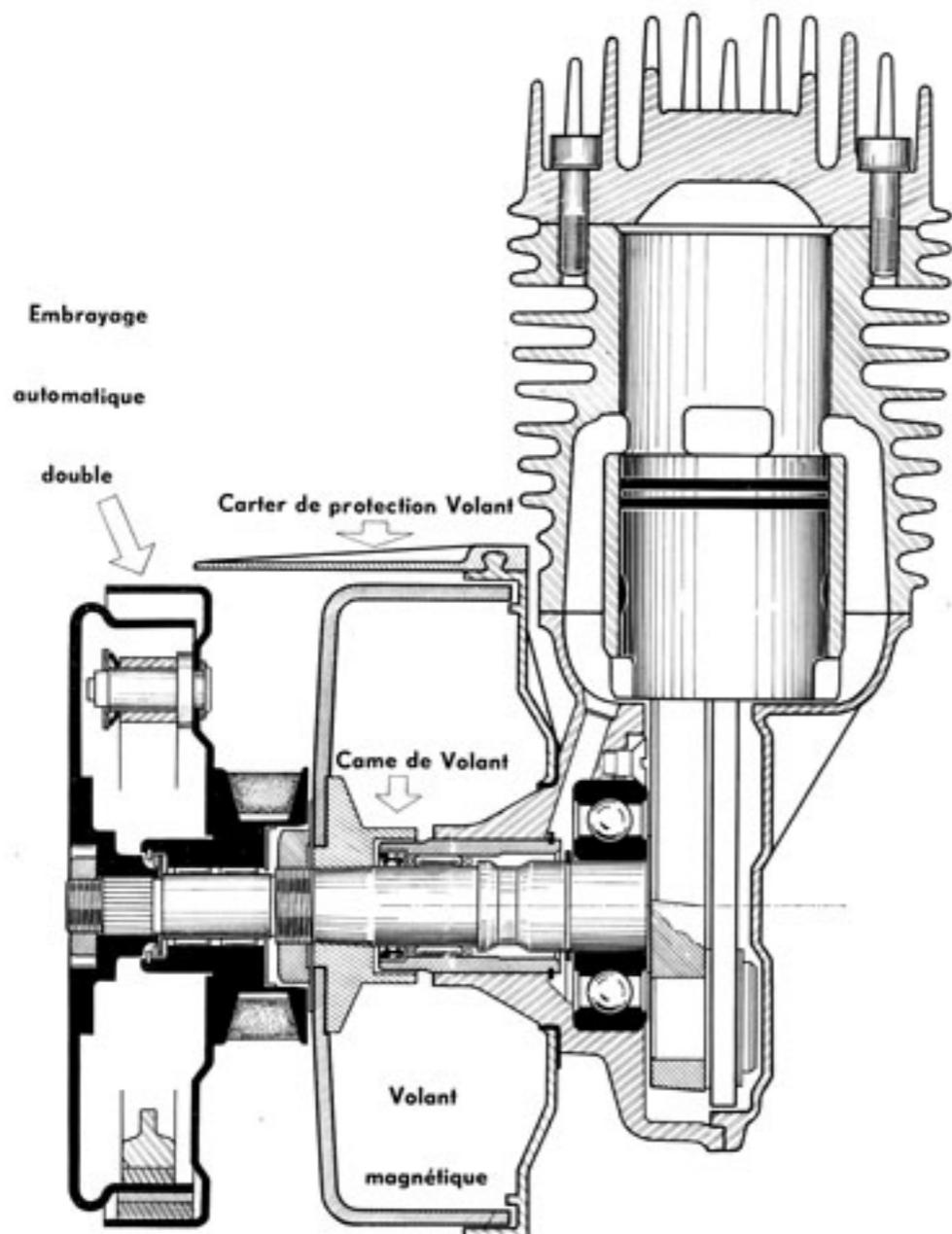


FIG. 22

OUTILLAGE

- | | |
|---|---|
| Tube de 18x22 L = 150 mm | Outil support moteur sur étau MB 1427 |
| Pince fermante à truars MB 987 | Faux axe \varnothing 10,80 mm (moleté) du monte |
| Chalumeau Gazécom MB 1359 | axe de piston MB 1434 |
| Tournevis Facom AK ou | Cale bois (figure) |
| Clé mâle pour 6 pans creux 4 mm MB 1409 | Monte-axe de piston MB 1434 |
| (pour A. Mle) | Jauge d'épaisseur Facom 804 |
| Clé mâle pour 6 pans creux 5 mm MB 1400 | Broche |
| Marteau Facom 200 | |

MAUVAIS FONCTIONNEMENT DE L'ALLUMAGE (VOLANT MAGNÉTIQUE ET CIRCUIT)

ANOMALIES	CAUSES POSSIBLES	REMÈDES CORRESPONDANTS
<p style="text-align: center;">I</p> <p style="text-align: center;">Le moteur ne démarre pas ou difficilement.</p>	<ul style="list-style-type: none"> 1 - Bougie encrassée ou défectueuse. 2 - Les grains de contact ne s'écartent pas ou insuffisamment (usure ou rupture du toucheau.) 3 - Linguet grippé sur son axe. 4 - Ressort cassé. 5 - Corps étranger entre les grains de contact. Grains de contact charbonnés. 6 - Condensateur, bobine H.T. défectueux ou faibles, rarement l'induit d'alimentation est à incriminer. 7 - Fuite à la borne H.T. (point charbonné visible). 8 - Antiparasite défectueux. 	<ul style="list-style-type: none"> 1 - La remplacer par une bougie identique à celle d'origine. Ecartement des électrodes 4/10. 2 - Régler l'écartement à 3/10 maximum. Changer le rupteur selon le cas. Vérifier l'état de la came, la remplacer au besoin. 3 - Toiler l'axe légèrement. Remonter avec une goutte d'huile graphitée. 4 - Remplacer le rupteur. 5 - Retoucher à la pierre India les faces des grains de contact. Changer le rupteur si nécessaire. Vérifier le condensateur et son fil de jonction, le mauvais état de ces organes pouvant en être responsable. 6 - A contrôler au Bermascope. Remplacement éventuel. 7 - La remplacer. Attention de ne pas perdre le ressort de contact. 8 - Le remplacer.

MAUVAIS FONCTIONNEMENT DE L'ALLUMAGE (suite)

(VOLANT MAGNÉTIQUE ET CIRCUIT)

ANOMALIES	CAUSES POSSIBLES	REMÈDES CORRESPONDANTS
<p>I</p> <p>Le moteur ne démarre pas ou difficilement.</p>	<p>9 - Fil de jonction du condensateur en court-circuit avec le plateau ou rompu.</p> <p>10 - Ensemble support des aimants déplacé dans le rotor d'où décalage du champ magnétique.</p> <p>11 - Mauvais calage du point d'allumage (trop ou pas assez d'avance).</p>	<p>9 - Remplacer le fil ou l'ensemble selon le modèle.</p> <p>10 - Remplacer le rotor. Attention au voltage.</p> <p>11 - A vérifier.</p>
<p>II</p> <p>Mauvais départs ou ratés, l'éclairage étant en fonction.</p>	<p>1 - Grains de contact trop écartés ou charbonnés.</p> <p>2 - Fait assez rare : rotor désaimanté.</p>	<p>1 - Ecartement 3/10 (maximum).</p> <p>2 - Faire un essai avec un rotor de même voltage.</p>
<p>III</p> <p>Le moteur tourne irrégulièrement à grand régime.</p>	<p>- Auto-allumage ou point chaud de la bougie par encrassement.</p> <p>2 - Le linguet pivote difficilement sur son axe.</p> <p>3 - Axe de linguet desserti.</p> <p>4 - Jeu anormal du linguet sur l'axe ou ressort trop faible (cas rares).</p> <p>5 - Equerre de connexion du rupteur dessertie.</p> <p>6 - Défaillance du condensateur (claquements au carburateur).</p> <p>7 - Faiblesse de la bobine ou induit H.T.</p>	<p>1 - Sablage ou remplacement de la bougie.</p> <p>2 - Toiler l'axe légèrement. Remonter avec une goutte d'huile graphitée.</p> <p>3 -</p> <p>4 - } Changer de rupteur.</p> <p>5 - }</p> <p>6 - } A contrôler au Bermascope.</p> <p>7 - } Remplacement s'il y a lieu.</p>



SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 35.793.300 Frs
R.C. SEINE 54 B 7011 — C. C. P. PARIS 1597-97



SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 6.629.050 Frs
R.C. SEINE 54 B 7009 — C. C. P. PARIS 1597-98

Siège Social : **16, Rue Lesault** - 93 - PANTIN
Tél. : 845-27-94 - 845-27-67

Adresser la correspondance Boite Postale N° 202 PANTIN

MAGASIN PIÈCES DÉTACHÉES :

13, Rue Beaurepaire — 93 - PANTIN

ATELIER DE RÉPARATIONS ET GARANTIE :

35, Rue Baudin — 93 - LE PRÉ-S^T-GERVAIS

L'atelier de réparations, 35, rue Baudin, 93 - Le Pré-Saint-Gervais, est ouvert tous les jours, sauf le Samedi, de 8 h. à 11 h. 30 et de 13 h. 30 à 17 h. Le Vendredi fermeture à 15 heures.

Le service Pièces Détachées, 13, rue Beaurepaire à 93 - Pantin est ouvert tous les jours, sauf le Samedi, de 8 h. à 11 h. 30 et de 13 h. 30 à 17 h. Le Vendredi fermeture à 15 heures.