

Remontage du couvercle de transmission primaire

Pas de difficultés spéciales :

Refermer le réservoir d'huile en interposant un joint papier (ne pas oublier le petit filtre central).

Replacer la commande de débrayage.

Remonter le kick starter dont le ressort sera bandé convenablement. Veiller à ce que l'ergot de positionnement du boîtier de kick vienne se loger dans le cran prévu dans le couvercle.

(Notons que l'ensemble du kick peut être remonté, le carter étant fermé.)

ATTENTION. — Bien veiller lors de la mise en place du levier lanceur (645) sur l'axe (635) à ce que la butée de retour se fasse entièrement sur le tampon caoutchouc et jamais sur le petit ergot (654) qui est trop faible pour supporter le choc et serait inmanquablement cisailé.

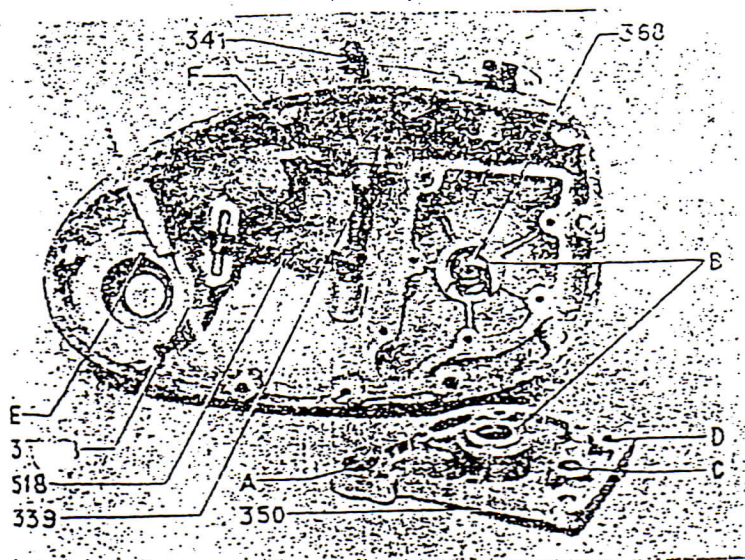
Choisir à cet effet la position d'emmanchement qui convient avant de bloquer la vis (646).

Enduire la bordure du couvercle de carter avec de l'« Hermétique » et y placer le joint papier. (Ne pas mettre d'« Hermétique » sur le plan de joint du carter.)

Replacer le couvercle en prenant soin d'engager convenablement l'extrémité de l'arbre de kick dans le pignon à rochets intérieurs resté dans le carter principal.

Fig. 5. — Vue de l'intérieur du couvercle de transmission primaire

- 350 - Couvercle
- 368 - Filtre central
- 339 - Arbre de débrayage
- 519 - Linget d'appui
- 341 - Levier de débrayage
- 337 B - Jauge d'huile
- A - Arrivée d'huile venant de la pompe
- B - Vers le vilebrequin
- C - Vers l'arbre à cames
- D - Vers les toucheaux
- E - Cran de positionnement du boîtier de kick
- F - Orifice du bouchon de remplissage



Serrer progressivement et également les vis de fixation situées sur le pourtour du couvercle.

Démontage de la distribution

Le couvercle du carter de transmission primaire étant enlevé ainsi que les tiges de culbuteurs :

Retirer à l'aide d'un tournevis, la douille fendue qui maintient les deux toucheaux sur leur axe.

Sortir le ressort et dégager les deux toucheaux qui sont absolument identiques.

Retirer à la main le pignon de l'arbre à cames. (On pourra séparer celui-ci de l'arbre en rabattant la rondelle frein et en dévissant l'écrou, le pignon est simplement emmanché sur les cannelures de l'arbre.)

Démonter le petit pignon d'entraînement de la distribution, il est emmanché sur les cannelures du vilebrequin et retenu par un écrou freiné (pas normal), prendre point d'appui avec une clé à griffes sur la denture du pignon moteur.

Remontage de la distribution

Aucune difficulté spéciale, sens inverse des opérations ci-dessus.

IV — DÉMONTAGE

DU CHANGEMENT DE VITESSES

Pour effectuer ce démontage, il n'est pas nécessaire de déposer le moteur de la machine.

Le soin apporté à l'étude de ce dispositif permet d'y avoir accès d'une part pour vérifications, au moyen du couvercle amovible portant le barillet du sélecteur et placé sur le dessus du carter où il est retenu par quatre écrous borgnes seulement, et d'autre part, pour démontage, au moyen d'un flasque intérieur, placé dans le carter de transmission primaire.

Ordre des opérations à effectuer :

Enlever le carter de volant magnétique et de sélecteur.

Dévisser avec une clé à ergols l'écrou de retenue du pignon de chaîne (attention, pas inversé).

Retirer l'écrou, le ressort, la came, le pignon et l'embout cannelé qui sera dégagé à l'aide d'un extracteur.

Retirer le couvercle supérieur portant le barillet du sélecteur.

Retirer la vis de verrouillage de l'arbre des fourchettes du côté droit sous le couvercle supérieur de boîte.

Démonter le couvercle du carter de transmission primaire et déposer d'un bloc la roue démultiplicatrice et l'embrayage (ces différents démontages sont décrits dans les chapitres précédents).

Retirer à la main le pignon à rochets intérieurs servant au lancement du moteur, son arbre commande la pompe à huile par l'intermédiaire d'une