



01 / Premièrement, démonter la vis de purge située sous le bas moteur pour sortir l'huile du moteur. Déposer ensuite le bas moteur du cadre et démonter la pipe, boîte à clapets, carburateur, pignon et sélecteur de vitesse...



07 / Puis dévisser les 3 vis qui fixent la platine du stator au carter.



02 / Dévisser les vis du carter d'allumage moteur.



08 / Dévisser toutes les vis du carter coté embrayage pour pouvoir le retirer.



03 / Puis l'écrou du vilebrequin coté allumage.



09 / Retirer le système de kick.



04 / Démonter ensuite l'ensemble cylindre piston culasse.



10 / Dévisser les 4 vis de l'embrayage.



05 / Retirer le rotor d'allumage à l'aide d'un arrache volant.



11 / Déposer ensuite le plateau de pression, les disques garnis ainsi que les disques lisses.



06 / Dévisser les 3 vis qui maintiennent le stator à son support.



12 / Retirer de l'axe primaire...



13 / ...Le poussoir, la bille et la tige de poussée.



19 / Dévisser l'écrou de l'axe du vilebrequin avec une clé à choc ou en immobilisant les engrenages, en vissant une vis sur le pignon de l'arbre d'équilibrage et en la bloquant contre une nervure du carter.



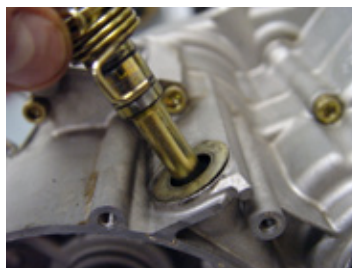
14 / Rabattre la rondelle de l'écrou d'embrayage pour pouvoir dévisser l'écrou.



20 / Déposer les deux pignons ainsi que la clavette du vilebrequin.



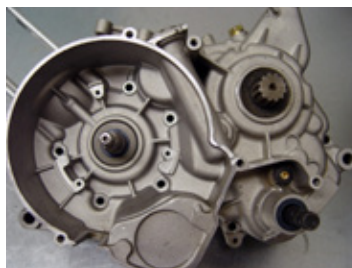
15 / Dévisser l'écrou à l'aide d'une clé à choc ou autrement, en bloquant la noix d'embrayage.



21 / Retirer le levier de la commande d'embrayage.



16 / Déposer ensuite la noix d'embrayage.



22 / Dévisser les 13 vis de fixation du carter.



17 / Retirer l'entretoise cannelée.



23 / Poser le carter coté embrayage sur deux cales.



18 / Déposer la cloche d'embrayage ainsi que la rondelle plate et la rondelle conique.



24 / Et séparer le carter en maintenant une pression sur l'arbre secondaire.



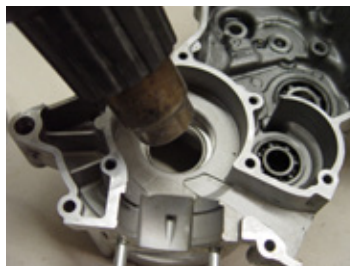
25 / Récupérer éventuellement les rondelles qui auraient pu rester dans le carter collées par l'huile ainsi que le joint torique et son entretoise qui étaient sur l'arbre du vilebrequin coté embrayage.



31 / Nous allons maintenant passer à l'étape du remontage du vilebrequin. Nous utiliserons des roulements de très haute qualité à jeu radial C3 et deux joints spy, le tout venant de la marque Stage6, disponible également dans notre shop.



26 / Déposer l'arbre de sélection ainsi que ses deux rondelles.



32 / Chauffer le logement du roulement à l'aide d'un décapeur thermique, à environ 80°.



27 / Puis déposer l'arbre primaire et secondaire avec ses fourchettes, ainsi que le barillet de sélection avec la bille et le ressort situé sous celui-ci.



33 / Puis placer immédiatement le roulement dans son logement. Si le carter a bien été chauffé, celui-ci doit tomber tout seul au fond de son logement.



28 / Sortir le roulement à l'aide d'une douille du diamètre du logement du joint spy en tapant dessus à l'aide d'un marteau.



34 / Répéter la même opération pour l'autre carter.



29 / Dans le cas où le vilebrequin resterait dans le roulement, visser un écrou sur l'arbre de celui-ci pour ne pas abîmer le pas de vis et tapoter légèrement avec un maillet. Extraire le joint spy de la même façon que le roulement.



35 / Le roulement se place tout seul en butée au fond du logement. Vue carter, côtés embrayage.



30 / Si un roulement est resté sur le vilebrequin, le retirer à l'aide du kit de démontage de roulement Buzzetti, disponible dans notre shop.



36 / Vue carter côtés allumage.



37 / Insérer le joint spy coté allumage.



43 / Positionner l'ergot de la fourchette de l'arbre primaire dans la gorge centrale du barillet de sélection.



38 / Insérer le vilebrequin sur le demi carter droit.



44 / Placer la fourchette sur l'arbre secondaire sur le pignon baladeur de 6ème loger l'ergot dans la gorge supérieure du barillet de sélection. Faire de même pour la fourchette coudée de l'arbre secondaire en plaçant son ergot dans la gorge inférieure du barillet de sélection.



39 / Poser la rondelle sur le roulement à aiguille qui est sur le demi carter droit.



45 / Placer l'axe des fourchettes de l'arbre secondaire dans son logement et placer l'axe de sélection en le positionnant en 4ème.



40 / Poser l'arbre primaire avec sa fourchette ainsi que l'arbre secondaire.



46 / Prendre soin de vérifier la présence d'une rondelle sur l'arbre secondaire, sur le barillet de sélection ainsi que sur le sélecteur de vitesses.



41 / Placer la fourchette coudée de l'arbre secondaire dans son logement sur le pignon baladeur de 5ème.



47 / Dégraisser entièrement le plan de joint du demi carter droit puis l'enduire de pâte à joint.



42 / Placer le ressort ainsi que la bille dans son logement.



48 / Vue générale.



49 / Poser le demi carter droit sur deux cales pour ne pas que les arbres qui en dépassent ne fassent ressortir toute la boîte, puis poser le demi carter gauche.



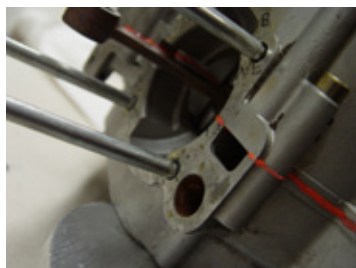
55 / Placer le petit pignon sur l'arbre du vilebrequin en plaçant le lamage de celui-ci vers l'extérieur, puis serrer l'écrou.



50 / Effectuer un serrage en croix sur les 13 vis pour refermer les carters.



56 / Placer sur l'arbre primaire la rondelle conique avec le coté bombé coté roulement puis par-dessus la rondelle plate.



51 / Une fois le carter refermé, vérifier que le vilebrequin tourne bien librement et que les vitesses passent correctement.



57 / Poser la cloche d'embrayage sur l'arbre primaire ainsi que la rondelle cannelée.



52 / Placer le joint torique ainsi que l'entretoise contre le roulement du demi carter droit.



58 / Poser ensuite la noix d'embrayage, la rondelle frein et l'écrou.



53 / Mettre en place le joint spy.



59 / Serrer l'écrou et rabattre un coté de la rondelle comme à l'origine pour bloquer l'écrou.



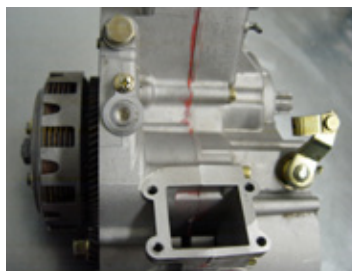
54 / Placer la clavette et le pignon sur l'arbre du vilebrequin en faisant attention à bien placer le repère unique qui est sur une dent du pignon du vilebrequin entre les deux repères sur les deux dents du pignon d'arbre d'équilibrage



60 / Remettre en place le levier de commande d'embrayage



61 / Placer dans l'arbre primaire le poussoir, la bille ainsi que la tige de poussée.



67 / Desserrer le contre écrou du couvercle de pression de l'embrayage et serrer ou desserrer plus ou moins la vis centrale de façon à ce que le levier de commande d'embrayage soit positionné à 30° par rapport au plan de joint du couvercle d'allumage. Une fois réglé, resserrer le contre écrou du couvercle de pression.



62 / Nous allons changer les disques d'embrayage.



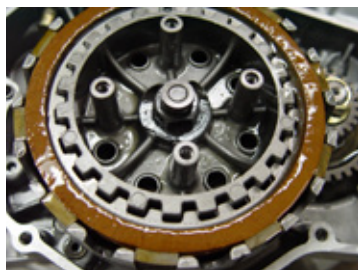
68 / Mettre en place le ressort sur le couvercle de carter d'embrayage, ainsi que le rochet du lanceur.



63 / Plonger les disques garnis dans de l'huile de boîte pendant une nuit complète pour que les garnitures s'imprègnent bien d'huile. Un montage à sec des garnitures aura pour conséquence une usure prématurée des disques d'embrayage.



69 / Remettre en place le couvercle du carter et revisser toutes les vis.



64 / Monter les disques d'embrayage en commençant en premier par un disque garni, puis un disque lisse, et ainsi de suite en alternant garni et lisse.



70 / Remonter ensuite l'allumage en suivant les mêmes étapes que précédemment, ainsi que les autres éléments du moteur



65 / Poser le plateau de pression en veillant bien à place la flèche de celui-ci en face du repère rond de la noix d'embrayage.



66 / Placer les 4 vis avec leurs rondelles ainsi que les 4 ressorts dans leurs emplacements.