

Montage d'un kit 150 de manière facile

Moi qui suis nul en mécanique je me suis dis qu'un petit tuto pour les « nuls » serait pas mal. Avec l'aide de Kerberos (enfin l'aide, il a tout fait ;-)) voici comment on pratique la « dépose moteur » sur un Jonway 125 Aztral GT facilement.

On commence par un bon café pour se réveiller. On vérifie qu'on a bien le kit (dans ce cas, il vient de chez GY6.fr que nous connaissons tous.)



Ok on est bon :

Paré pour 2 heures de travail ?

On place un cric sous le bloc moteur sur un endroit solide... pas sur de l'alu creux...



Ouverture du couvre batterie pour accéder au carbu et aux câbles de masse par exemple....



En rouge la pipe du carbu, 2 écrous à mettre dans la gamelle ;-)

On le maintient par une corde, un élastique... ce qu'ont veut mais qui tient !!



Une fois que tout ce qui est accessible et débranché, on démonte la boîte à air.



Une fois que notre boîte est enlevée et que les reniflards renifleurs et autres tuyaux sont enlevés,

Nous passons au démontage de l'amortisseur gauche.



Ensuite démontage de l'échappement.



Autre truc de Tonton Georges... une petite découpe dans le plastic de « protection » sous le scooter à l'aide d'un cutter chauffé, pour pouvoir accéder plus facilement aux boulons de fixation de l'échappement.



Dépose complète de l'échappement.

Maintenant on s'attaque à la dépose de l'étrier de frein (arrière ça va de soit...) pour pouvoir le remboîter facilement pousser fortement dessus, le piston rentre alors un peu dans son logement



Démontage de la « patte » de maintien du flexible de frein



On se glisse sous le scoot et on découple les cosses qui viennent du volant magnétique.



On attaque le deuxième amortisseur.



On fait glisser l'axe central, Kerberos a une technique bien à lui, il perce un trou du diamètre d'une douille pour avoir accès à la tige de support sans devoir déposer la carrosserie (sacré gain de temps !!!)



Une clé plate d'un côté et de l'autre la douille...





Avec l'aide du cric positionné sous le moteur (pas n'importe où, rappel) on peut faire monter ou descendre l'ensemble à sa guise sans forcer.



La preuve que c'est plus simple ? :



Et voila il est liibre Max...



On vérifie que plus aucun fil, câble ou autre flexible ne tiennent.



Puis on retire le tout avec un léger pivotement de l'avant vers la gauche pour ne pas s'embêter avec les amortisseurs...





On dépose le moteur sur une vieille caisse en bois...



Commencement du démontage du « guide » d'air frais mais après la pause café. 4 boulons et un clips...



Ha oui, n'oubliez pas le chiffon qui bouche la pipe d'admission...



Et voila notre bloc enfin visible !! Et hop la bougie.



Démontage du cache culbuteur avec ses 4 vis



Retrait du tendeur de chaîne.



Culbuteurs et l'arbre à came. Après vérif. du point mort haut !!



Retrait tout en douceur :



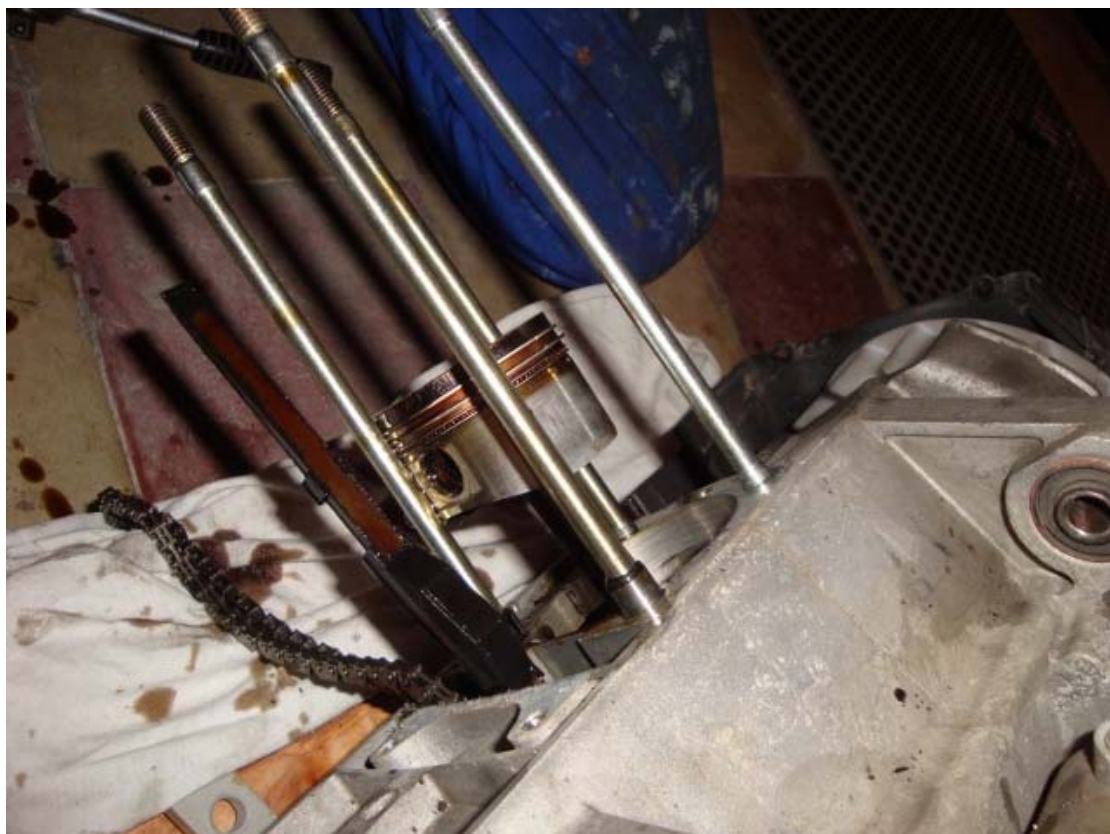
Maintenant on attaque la culasse ce qui nous permettra de libérer le cylindre



Et un joli piston.



Retrait du cylindre pour l'extraction du piston hors de son axe tenu par les circlips.



Petit truc, un chiffon pour boucher l'entrée du moteur un clips ça peut partir n'importe où...



Une machine bien rôdée !!



Maintenant on change d'atelier. On joue dans la cours des $1/100^{\text{ème}}$ de mm... un jeu de calles et vérifier que les segments quand ils sont en place disposent d'au moins 0,20 à 0,25 mm pour leur dilatation (ça évite les serrages)

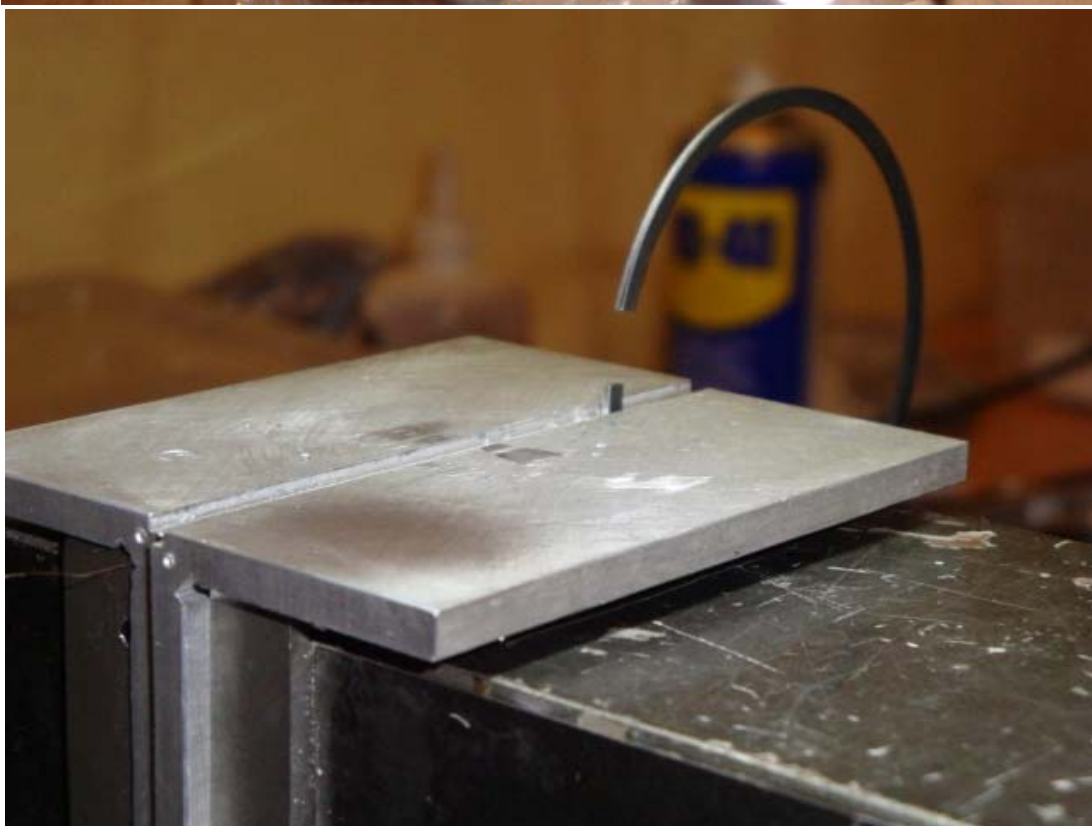




On pousse les segments à l'aide du piston pour les avoirs bien droits.



Vérification avec le jeu de calles, ça ne passe pas !!! Rectification nécessaire.



Quelques petits coups de lime par ici et par là...



Les photos montrant le passage des calles sont floues... sorry mais tout les segments on été légèrement repris. Ici mise en place des segments tiercé et des circlips



Le piston reprend sa place sur la bielle grâce à son axe et les circlips pour maintenir le tout, le IN est généralement vers le haut **VERIFIEZ !!**



Huilez généreusement le tout !!!



Y compris les joints, des deux côtés



Ici kerberos utilise simplement une burette pleine d'huile 10 W 40



Mise en place du cylindre et du joint de culasse, le bosselage vers l'intérieur !!!



Pose de la culasse.



Remise en place de l'arbre à cames et des poussoirs tant qu'on y est ;-)



Serrage à la main en **diagonale** puis à la clé dynamométrique toujours en **diagonale**



Remise en place du tendeur de chaîne.



Le petit joint de la pipe d'admission.



Réglage des soupapes à 0.08 et 0.12 mm



On remet le cache soupape en place, puis on refait gentiment la manœuvre inverse pour remettre le moteur et a transmission en place... avec le cric, toujours plus facile !!!



Comptez une petite ½ heure pour le remontage et le tour est joué...

Merci à Georges le Kerberos, JC pour les intimes ;-)

Mise en page et photos AceOfSpades pour <http://www.scooterchinois.fr/>

