

NOTICE ATELIER

NOTICE TECHNIQUE POUR MONTAGE Haut moteur G1 MVT PEUGEOT 103

Démonté votre cylindre en contrôlant que le vilebrequin est en bon état.

Vérifier que le carter est propre et étanche

Changer la cage à aiguille pour une cage haute performance MVT ref CA2 et huilé la avant de la placer
Dans le pied de bielle.

Après avoir mis un clips correctement d'un côté de l'axe du piston présenté l'axe sur la cage et poussé
Pour que l'axe rentre dans la cage. Et présenté le second clips dans sa gorge sans le faire tomber dans le
carter.

Présenté le segment sur le piston, avec les joints d'embase fourni sur les goujons pour le descendre en
appui sur l'embase carter ,

Enduire légèrement d'huile 2 temps l'intérieure du cylindre et présenté le sur son piston en comprimant
le segment autour de l'ergot du piston à l'arrière du cylindre côté transfert AR,

Après avoir placé le cylindre sur le carter en appui sur ses 3 joints d'embase

positionné le torique de culasse dans la rainure de culasse , que vous pouvez maintenir avec 2 petits
points de CAF,

Et présenté la culasse sur le cylindre et serrer à 1.5 M Kilo.

Pour un usage course vous pouvez contrôler le squish et réduire éventuellement un des 3 joints d'
embase , le squish idéal se situant entre 0,65 et 0,5 pour un carburant type 100II

Bougie type B 10 ES ou 105

RODAGE 50 KM

Amélioration moteur

calage idéal éch 190 ° transferts 128 ° volume de chambre 3,5cm 3

ALLUMAGE DD Calage à 0.4 mm

ou millénium Digital avec digimax sur mvt1 +1°

pour un montage avec PHBBG 19 ou 21 ,Si l'allumage est d'origine ou un premium 03 conserver l'
aiguille w6 ou w7 , si l'allumage est un DD 03 ou un millénium digital ,Remplacé l'aiguille par une w16
ou w 2 , POT Type Doppler -2 cm à la corne,

Attention : le montage d'un moteur G1 MVT ne peut s'effectuer avec un variateur d'origine
ce moteur de course nécessite un échappement et des réglages adaptés,