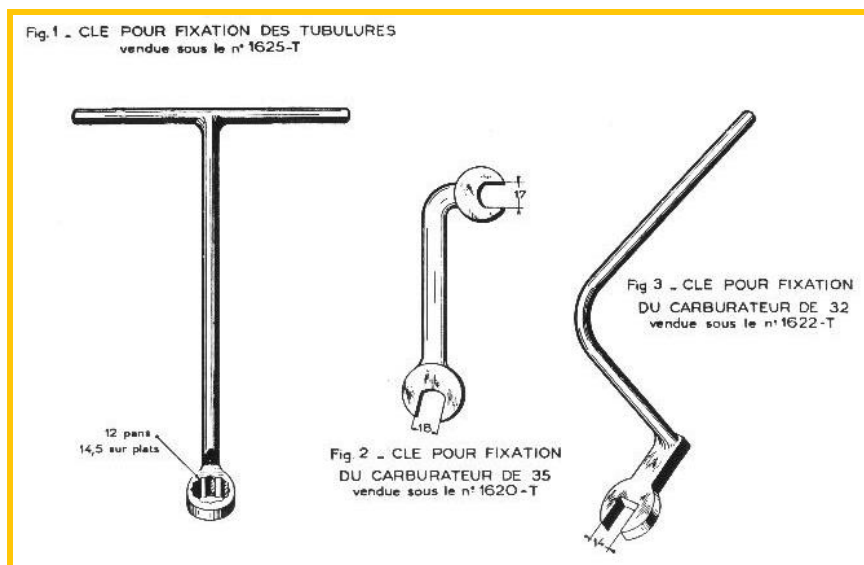
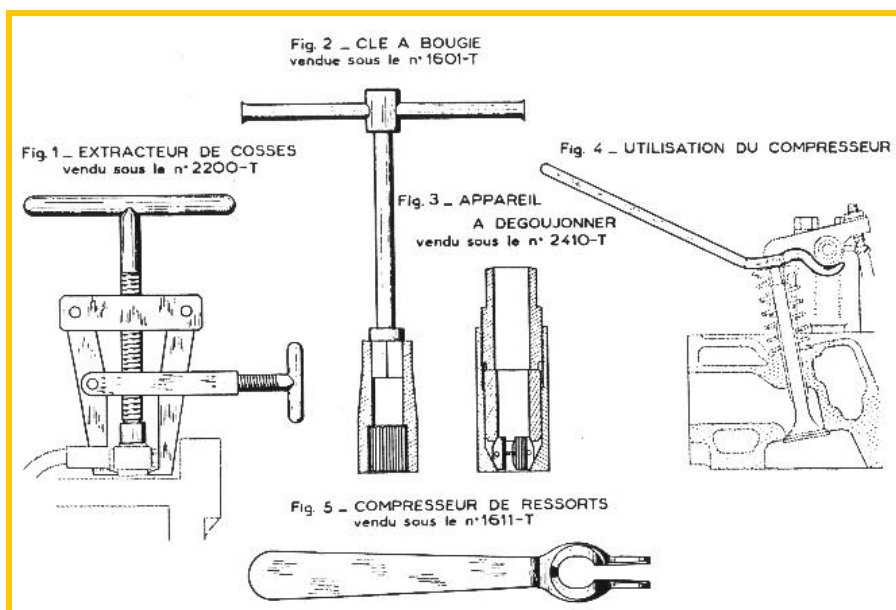


## Dépose

- Vider l'eau du radiateur et du carter cylindre. Déposer le capot. déconnecter le fil positif de la batterie. Désaccoupler les durites d'eau de la pompe.
- Déposer le silencieux d'admission. Déposer le carburateur (sans désaccoupler les commandes), (utiliser la clé 1620-T, voir Pl.35, fig.2, pour les carburateurs de 35 et la clé 1622-T, voir Pl.35, fig.3 pour les carburateurs de 32). Déposer le tuyau d'essence.



- Désaccoupler le tube vertical d'échappement et l'entretoise de maintien de ce tube. Désaccoupler le tendeur de dynamo et dégager la courroie.
- Déposer le couvre-culbuteurs, désaccoupler le tube d'huile de la rampe. Déposer les bougies, (utiliser la clé 1601-T, voir Pl.2, fig.2)
- Desserrer les écrous de culasse. Dépose la culasse (la décoller, si nécessaire, avec un tournevis).  
Dégager les tiges de culbuteurs. Déposer le joint.



## Outillage

Clé plate de 12

Clé 1620-T

Clé 1622-T

Clé plates 10-16-17

Clé articulée 17

Clé plate 12

Clé tube 12, clé plate 10,

Clé à bougies 1601-T

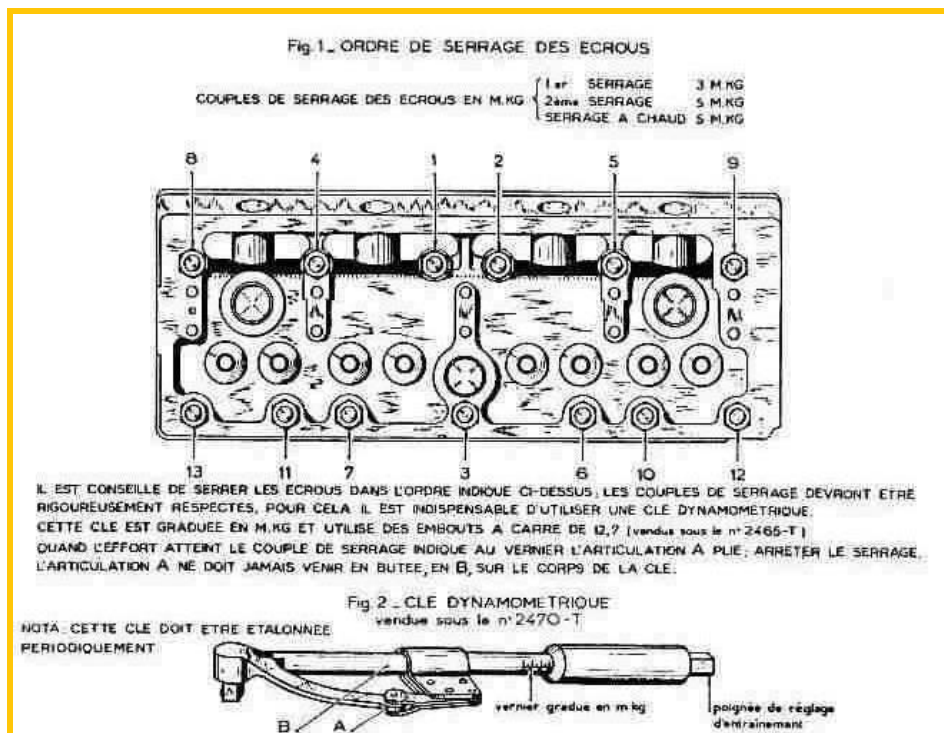
Vilebrequin rallonge 17



## Pose

- Enduire le joint d'huile moteur ; l'engager sur les goujons, les sertissages dirigée vers la culasse. Placer la culasse sur les goujons, la laisser descendre en entraînant le joint. S'assurer pendant cette opération qu'aucun corps étranger ne s'est interposé entre culasse et joint. Enduire les filetages des goujons de culasse d'hermétique. Serrer les écrous de culasse dans l'ordre indiqué (voir Pl.6) : premier serrage 3 mkg, deuxième serrage à 5 mkg. Les couples de serrage ont une grande importance. C'est pourquoi une clé dynamométrique est indispensable, (utiliser la clé 2470-T, voir Pl.6, fig.2). Observer l'ordre de serrage.

Clé dynamométrique 2470-T, embout 17



- Engager les tiges de culbuteurs dans les poussoirs et les rotules en abaissant l'ensemble ressorts et soupape, (utiliser le compresseur de ressorts 1611-T, voir Pl.2, fig.4). Régler le jeu des culbuteurs provisoirement à 0.20 mm pour l'admission et 0.25 mm pour l'échappement. (Le réglage définitif à 0.15 mm et 0.20 mm étant exécuté le moteur chaud, après resserrage de la culasse).

- Huiler les ressorts de soupapes et les rotules des culbuteurs.

- Monter le tube d'arrivée d'huile sur culasse, intercaler un joint vellumoïd, serrer les vis avec rondelle grower sous tête.

- Accoupler le tube d'échappement, intercaler un joint métal-plastique, serrer énergiquement les écrous et monter l'entretoise de maintien. Monter le carburateur, le silencieux d'admission, la courroie de dynamo et régler la tension. Monter les bougies, (utiliser la clé 1601-T, voir Pl.2, fig.2)

- Accoupler les durites d'eau à la pompe. faire le plein du radiateur.

- Connecter le fil positif à la batterie.

- Mettre le moteur en marche. laisser tourner 15 mm environ au ralenti (500tr/mm environ)

- Resserrer la culasse à 5 mkg dans l'ordre indiqué (voir Pl.6), (utiliser la clé dynamométrique 2470-T, voir fig.2)

- régler les culbuteurs (0.15 mm pour l'admission et 0.20 mm pour l'échappement)

- Poser le couvre culbuteurs (si le joint est à remplacer, le coller à l'hermétique sur le couvre-culbuteurs seulement)

- Poser le capot.

Compresseur de ressorts 1611-T

Clé plate de 10

Clé articulée 17  
Clé plates 12-16-17  
Clé à bougies 1601-T

Clé plates 10

Clé dynamométrique 2470-T, embout 17

Jeu de cales  
Clé plate 12  
Clé tube 12

