Important

Contrôler aussi la pastille de désablage (52 mm) qui sert d'étanchéité de la circulation d'eau juste derrière la pompe à eau. Au cas où celle-ci vous paraitrait endommagée, changez la, car vous risquez une surchauffe de culasse.
Numéro 12 sur l'éclaté du bloc cylindre.

Maintenant retournez le moteur et déposez le carter inférieur.

Attention
Il n'est pas nécessaire de démonter le vilebrequin si le moteur ne faisait pas de bruit suspect.

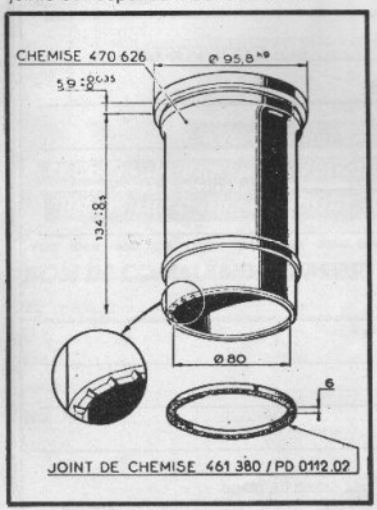
- démonter les chapeaux de bielles en repérant (marquage sur les bielles) leur position et orientation (clé de 12 mm).
- enlever les bielles et pistons (par le haut du bloc).
- dégager les chemises en frappant par le dessous avec une cale de bois et un maillet.
- nettoyer le bloc qui risque d'être entartré ce qui gêne le refroidissement (surtout au niveau du premier cylindre, celui le plus au fond).

REMISE A NEUF

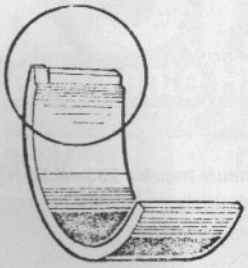
Pour ce qui est de l'achat des pièces détachées nécessaires, pistons, chemises, coussinets de bielles, soupapes, joints, vous les trouverez à un prix raisonnable, en considérant que très peu de magasins en vendent, chez Auto Rétro Accessoires (83, rue du 11 Novembre 94700 Maisons-Alfort - Tél. 375.29.42).
Michel se fera un plaisir de vous renseigner et vous conseiller. C'est un spécialiste de ce genre de moteur.
Renseignements pris : les pièces du 8 ch coûteraient moins cher que du 7 ch, donc à vous de choisir.

REMONTAGE DU MOTEUR

- remettre les chemises, pistons et leurs joints correspondant dans le bloc.

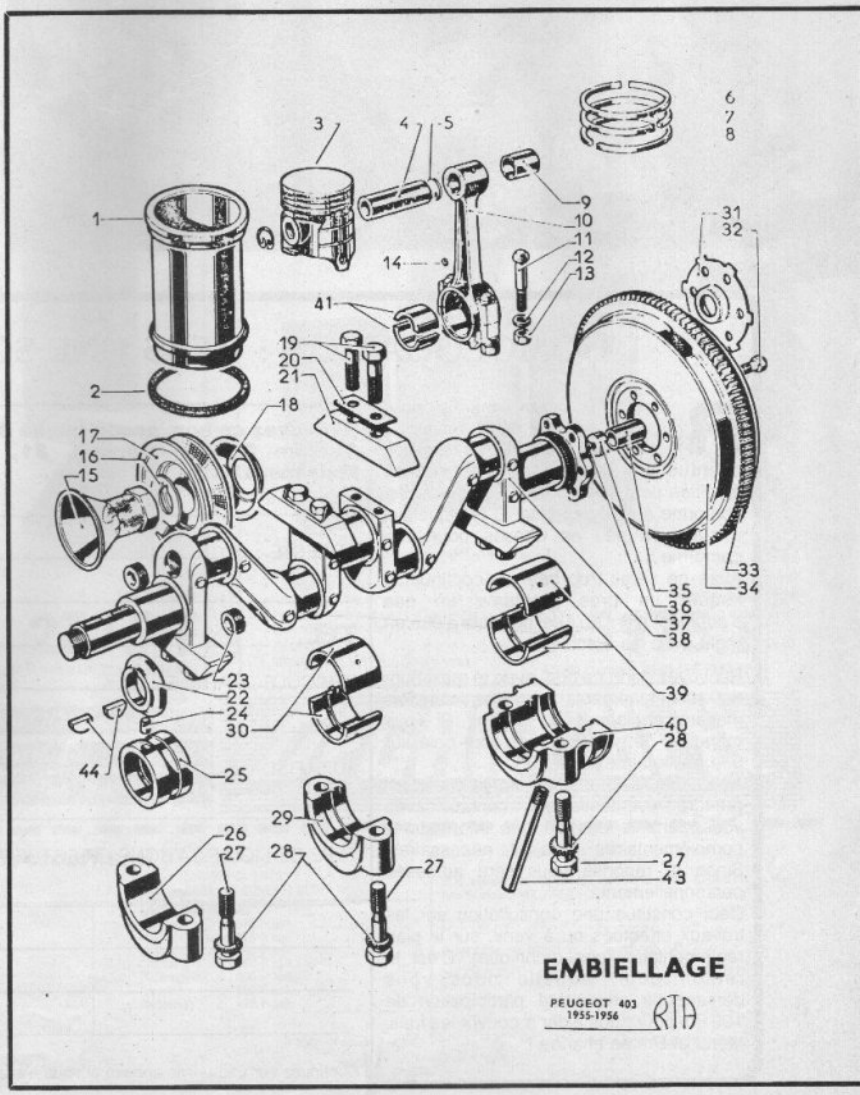


- monter les coussinets de bielle neufs sur leurs chapeaux et les fixer sur les bielles (couple de serrage 4,25 à 4,75 m/Kg).



- commencer par la 1 et 4 puis la 2 et 3. Ne pas oublier les rondelles Blocfor.
N° 28 sur éclaté d'embiellage.
- monter le carter inférieur et ses joints (au nombre de 3) ramollis si possible à l'huile de lin.
- après avoir bloqué les chemises en haut du bloc, vérifier que les bielles tournent sans point dur sur le vilebrequin.
- remonter la culasse.
- monter le joint de culasse (le repère "dessus" convenablement orienté).
- positionner la culasse et visser à la main les 10 vis de fixation, 5 courtes et 5 longues (ces dernières passent à travers les supports de rampe de culbuteur, côté échappement).
- mettre en place les tiges de culbuteur, ainsi que les rampes (tiges courtes : admission).

Couple de serrage de 5 à 7 m/kg puis de 7,5 à 8,5 m/kg au bout de 500 kms.

- régler le jeu des soupapes à froid (admission (0,10 mm - échappement 0,20 mm).
- remontage de la pompe à eau en pensant à changer la pastille d'étanchéité sur la culasse.

Bien nettoyer et peindre le moteur avec une peinture appropriée. Profiter de ce démontage pour changer les joints du carter de distribution, de la pompe à eau, pompe à essence.
Éventuellement, le disque d'embrayage (bien repérer la position du mécanisme).