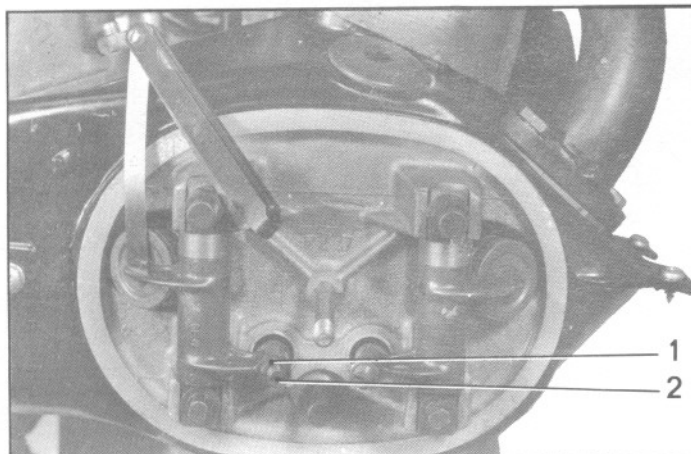


## REGLAGE DES CULBUTEURS.

4112



1. Placer un récipient sous les carters pour récupérer l'huile, et déposer les couvre-culasses.

2. Régler le jeu des culbuteurs :

*Le réglage doit se faire à froid.*

Régler une soupape lorsque la soupape correspondante du cylindre opposé est en pleine ouverture :

Admission = 0,20 mm

Echappement = 0,20 mm

Desserrer le contre-écrou (1) et régler par la vis-rotule (2). Serrer le contre-écrou.

3. Monter les couvre-culasses :

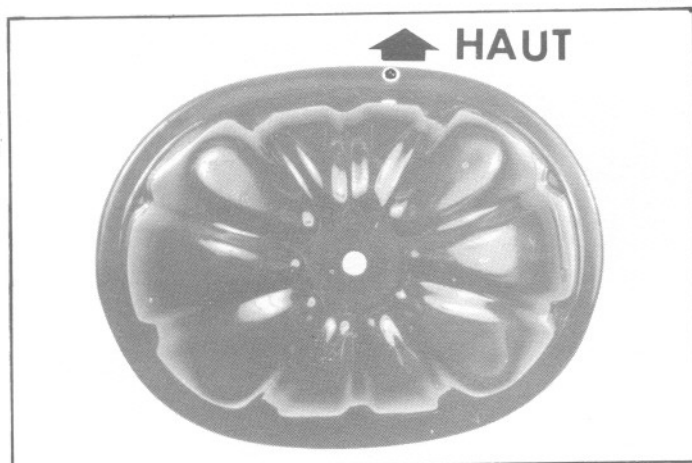
S'assurer qu'il n'y a pas d'aspérité sur le plan de joint. Les faces en contact doivent être sèches.

Coller le joint sur le couvre-culasse ( colle Bostick 1400 ou Minnesota F 19 ).

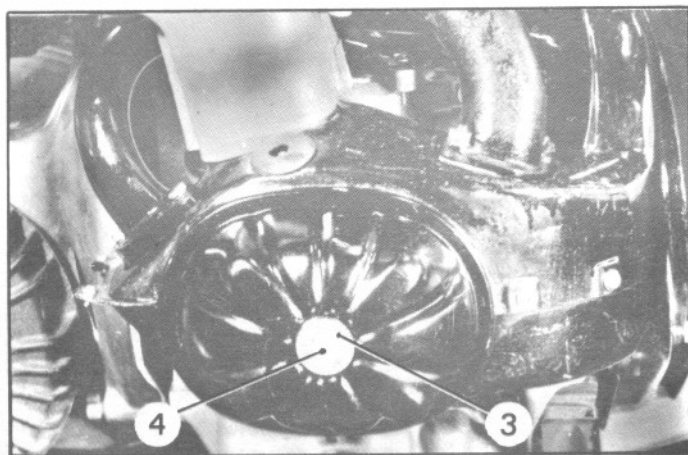
**ATTENTION :** Sur un certain nombre de moteurs, les couvre-culasses sont repérés d'une lettre « O » marquée à froid. Ce repère doit être placé vers le haut.

**NOTA :** Un mauvais positionnement des couvre-culasses, un mauvais montage des joints ou un serrage insuffisant de l'écrou de fixation du couvre-culasse peut entraîner la perte totale de l'huile. Serrer l'écrou (4) de 5 à 7 mAN (0,5 à 0,7 m.kg). ( Intercaler la rondelle caoutchouc et la rondelle plate (3), s'il y a lieu ).

4278



3986



4. Mettre le moteur en marche et vérifier l'étanchéité des joints.

5. Le moteur étant chaud, régler le ralenti, si nécessaire ( 750 à 800 tr/mn ).

6. Dans le cas d'un embrayage centrifuge, vérifier le réglage du frein de ralenti. ( Le temps d'action doit être de 1 à 2 secondes ). Le régler, si nécessaire.

7. Faire le niveau d'huile du moteur.

## CONTROLE DU CALAGE DE LA DISTRIBUTION

REMARQUE : Pour faire cette opération, il faut que le moteur soit froid.

1. Placer un récipient pour recueillir l'huile et déposer le couvre-culasse du cylindre gauche.
2. Tourner le moteur pour amener la soupape d'admission à son ouverture maximum.  
Régler le jeu du culbuteur d'échappement à :
 

- Moteur A 53 .....	1,95 mm
- Moteurs A 79/0 et M4 .....	2,40 mm
- Moteur A 79/1 .....	2,40 mm
- Moteurs M28/1 et M28 .....	2 mm
3. Introduire une pige de  $\phi = 6$  mm (MR. 630-51/15) dans le trou du carter-moteur, côté gauche, prévu pour le calage de l'allumage.  
Tourner le moteur dans le *sens inverse du sens de la marche* jusqu'à ce que la pige pénètre dans le trou du volant.
4. Mesurer le jeu au culbuteur de la soupape d'échappement. Si la distribution est bien calée, ce jeu doit être compris entre :
 

- Moteur A 53 .....	0,04 et 0,83 mm
- Moteurs A 79/0 et M4 .....	0,06 et 0,80 mm
- Moteur A 79/1 .....	0,09 et 0,88 mm
- Moteurs M28/1 et M28 .....	0,03 et 0,75 mm

REMARQUE : Sur certains moteurs A 79/1 (435 cm<sup>3</sup>) il n'est pas possible d'obtenir un jeu de 2,40 mm entre le culbuteur et la soupape d'échappement.

Opérer comme suit :

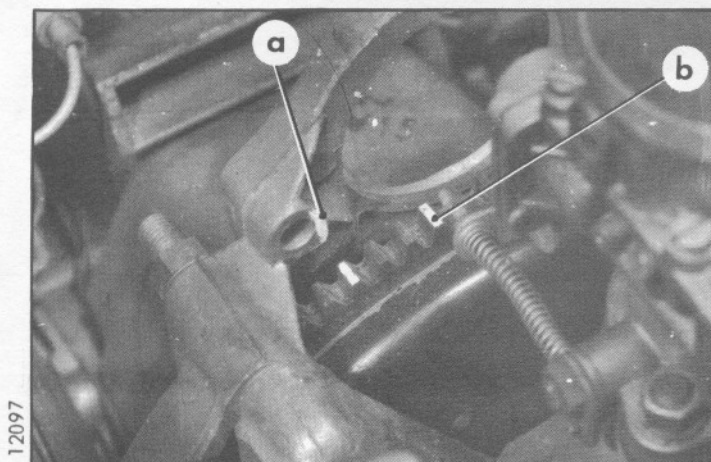
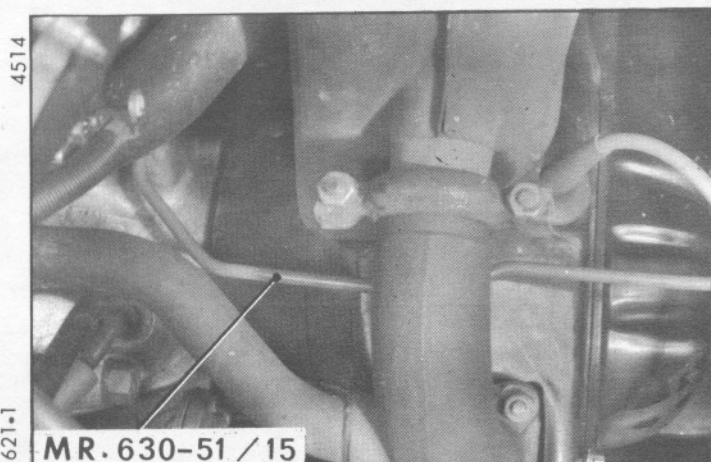
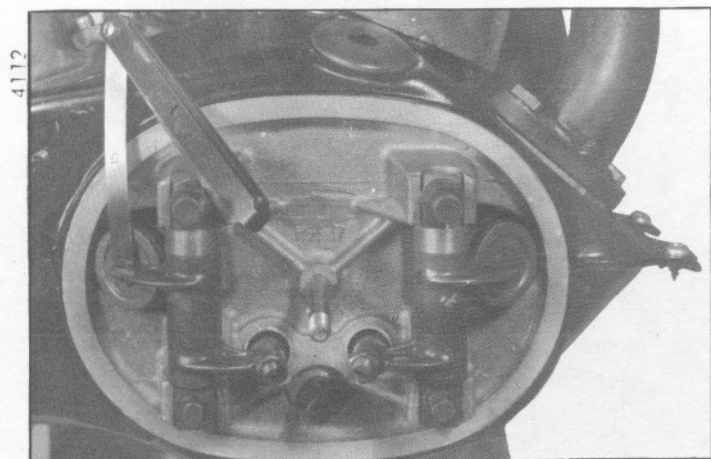
- a) Tourner le moteur pour amener la soupape d'admission à son ouverture maximum et régler le jeu du culbuteur d'échappement à 1,50 mm.
- b) Introduire la pige MR. 630-51/15 dans le trou du carter-moteur, côté gauche, prévu pour le calage de l'allumage.
- c) Tourner le moteur dans le *sens inverse de la marche* jusqu'à ce que la pige pénètre dans le trou du volant moteur.
- d) Faire un repère « b » à la craie sur une dent de la couronne du démarreur et un autre repère « a » sur le carter-moteur, en vis à vis.

**Déposer la pige de calage.**

- e) Tourner le moteur dans le *sens normal de marche de trois dents*.

Mesurer le jeu au culbuteur de la soupape d'échappement.

Si la distribution est bien calée, ce jeu doit être compris entre : 0,05 et 0,65 mm



**5. Régler les cubiteurs :**

*Le réglage se fait à froid.*

Régler une soupape quand la soupape correspondante du cylindre opposé est en pleine ouverture :

Admission = 0,20 mm

Echappement = 0,20 mm

**6. Monter les couvre-culasses :**

Vérifier qu'il n'y a aucune aspérité sur les plans de joint.

Vérifier l'état du joint collé sur le couvre-culasse.

Monter :

- les couvre-culasses,
- les joints caoutchouc (1),
- les rondelles plates (2) (sur les couvre-culasses qui en sont équipés),
- les écrous borgnes (3).

Serrer les écrous (3) de 5 à 7 mAN ( 0,5 à 0,7 m.kg )

**ATTENTION :** Un mauvais positionnement des joints ou un mauvais serrage des écrous (3) peut entraîner la perte totale de l'huile du moteur.

**7. Mettre le moteur en marche.**

Vérifier l'étanchéité des joints des couvre-culasses,  
Etablir le niveau d'huile du moteur.

