

DESHABILLAGE.

1. Mettre en place une chaîne de levage 1619-T et lever l'ensemble moteur-boîte.

Vidanger le moteur et les couvre-culasses.

2. Déposer l'ensemble pot de détente et silencieux d'échappement.

Desserrer l'écrou (1) : clé 1791-T et déposer les vis (2). Ne pas désaccoupler les pots (en « a »).

Déposer les demi-colliers d'accouplement, à la tubulure.

3. Placer l'ensemble moteur-boîte sur une table d'atelier. Déposer la chaîne.

4. Désaccoupler le moteur, de la boîte (clé 1791-T).

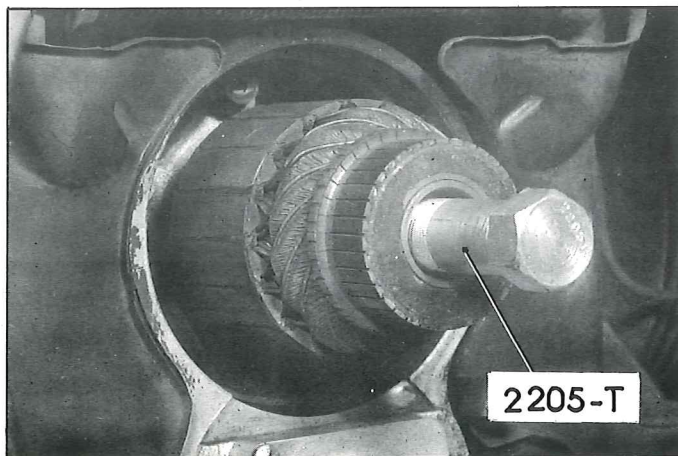
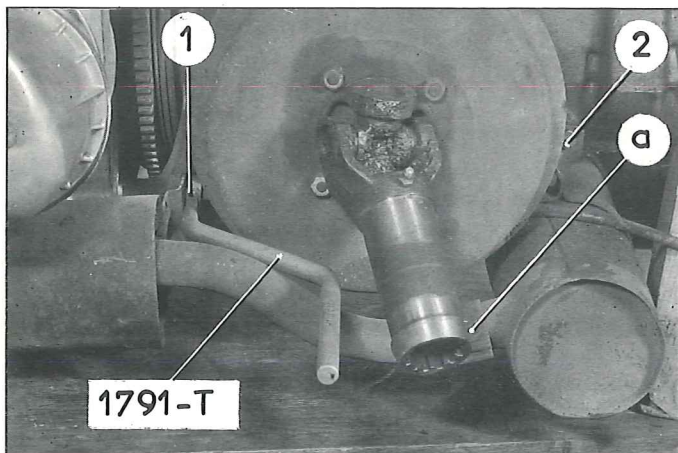
NOTA : En dégageant la boîte de vitesses, s'assurer qu'elle ne repose pas sur l'arbre de commande : les filets de retour d'huile s'imprimeraient dans le carter.

5. Déposer :

- la couronne porte-masselottes (embrayage centrifuge) ou le mécanisme d'embrayage (embrayage classique)
- les bougies (clé 1601-T)
- le filtre à air et le carburateur
- la pompe à essence
- les deux blocs élastiques avant
- le collecteur d'air et le reniflard
- les supports avant moteur
- l'ensemble des tubulures admission et échappement
- les prises de chauffage
- la dynamo (ne pas tirer par le couvercle porte-balais pour ne pas arracher les fils).

Dégager :

- l'induit, du vilebrequin (extracteur 2205-T).



HABILLAGE.

6. Monter la dynamo (voir Op. A 532-1 §§ 7 à 11)

7. Monter la pompe à essence.

- Huiler la tige de commande, la mettre en place dans son alésage. Vérifier qu'elle coulisse librement. Faire tourner le moteur à l'aide du volant pour amener la tige au point le plus bas. S'assurer que l'entretoise isolante est propre, la placer sur le carter, la tige (1) doit dépasser de 1 mm de l'entretoise.

- Remplir de graisse (graisse spéciale roulement) le logement du levier. Monter la pompe. Serrer les vis (rondelle grower).

8. Monter la durite, sans collier, sur l'embout de refoulement, de la pompe.

9. Monter le reniflard.

Poser un joint Klingérit entre la bride et le carter. Placer le reniflard, le clapet vers l'arrière. Serrer les vis (rondelle éventail).

10. Poser l'ensemble des tubulures admission et échappement :

REMARQUE :

Dans le cas où l'on monte une tubulure provenant d'un moteur usagé, il faut vérifier la planéité des brides. Si le défaut de planéité dépasse 0,1 mm, surfacer les brides.

- Poser les tôles supérieures de chauffage sur les culasses. Présenter les joints métalloplastiques, enduits de pâte Lowac sur les deux faces, engager les tubulures sur les goujons. Serrer les écrous (rondelle éventail) de 1,5 à 1,9 m.kg (15 à 19 mAN).

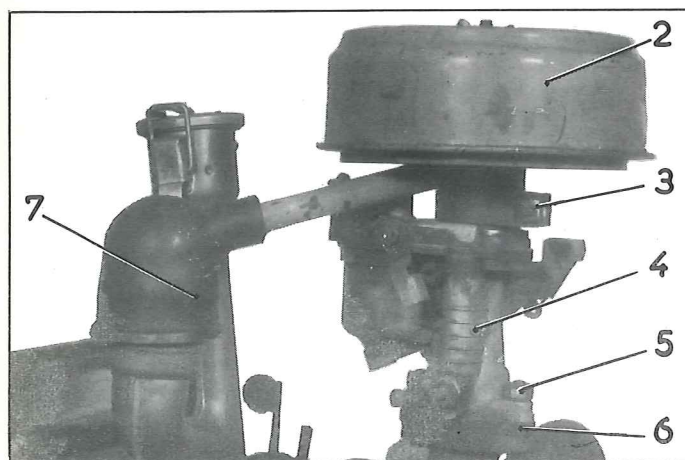
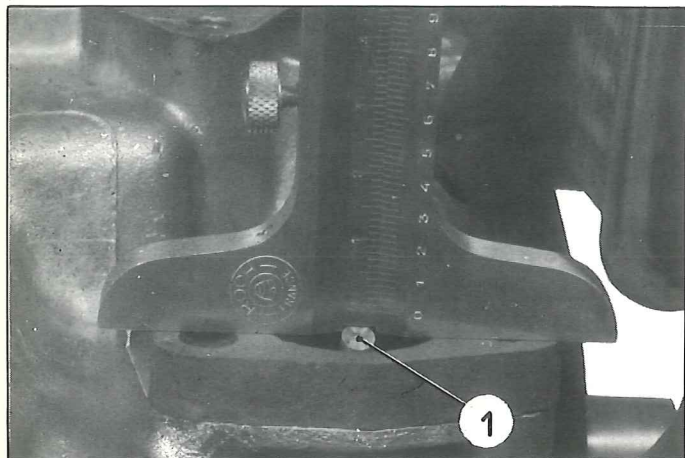
11. Poser le carburateur (4)

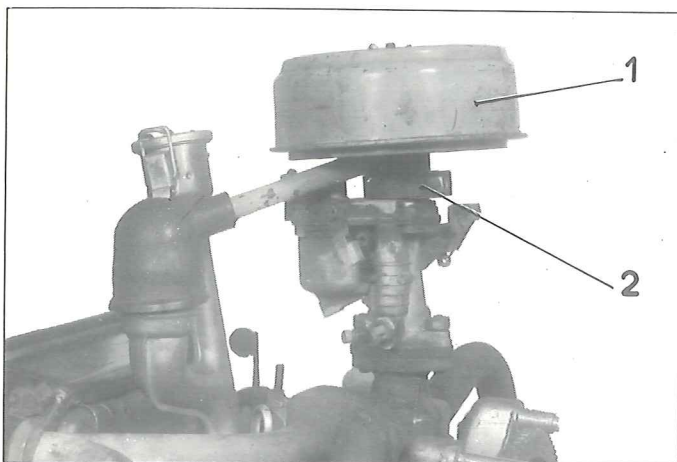
Mettre en place l'entretoise (6) enduite de pâte Lowac sur les deux faces.

Monter le carburateur en orientant la cuve vers l'avant du moteur. Serrer les écrous (5) (rondelle éventail). Accoupler la durite.

12. Monter le filtre à air.

Poser le filtre à air (2). Placer le raccord caoutchouc (7) entre reniflard et filtre à air. (Cette liaison doit être étanche).





Serrer le collier (2) du filtre à air (1).

13. Monter

- les bougies
- les supports avant moteur. Serrer les vis à 6 m.Kg soit 58 m Λ N. (rondelle grower).
- le collecteur d'air et les prises de chauffage. Serrer les vis (rondelles plate et grower).
- les deux blocs élastiques AV.
- la couronne porte-masselottes (embrayage centrifuge), ou le mécanisme d'embrayage (embrayage classique). (voir opération A 312-1).

14. Accoupler la boîte de vitesses.

REMARQUES :

Il a été monté successivement deux types de douilles à aiguilles de centrage d'arbre de commande de boîte de vitesses, entraînant des modifications de cet arbre et par conséquent des conditions de montage différentes :

1) Le moteur comporte une douille à aiguilles INA de $12 \times 18 \times 12$ sans bague d'étanchéité (montage jusqu'à Mai 1966) : il peut être accouplé à une boîte de vitesses équipée de l'un ou l'autre modèle d'arbre de commande.

2) Le moteur comporte une douille à aiguilles de $12 \times 18 \times 10$ protégée par une bague d'étanchéité (montage depuis Mai 1966) : il doit être obligatoirement accouplé à une boîte de vitesses équipée du nouvel arbre de commande dont la partie lisse tourillonnant dans la douille, est plus longue (19 mm au lieu de 15 mm).

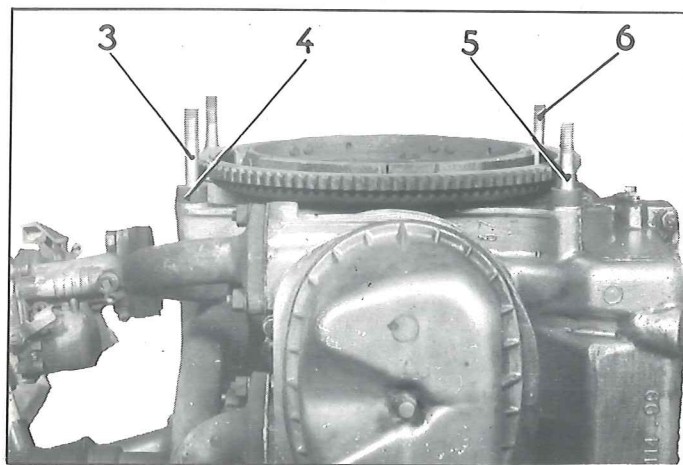
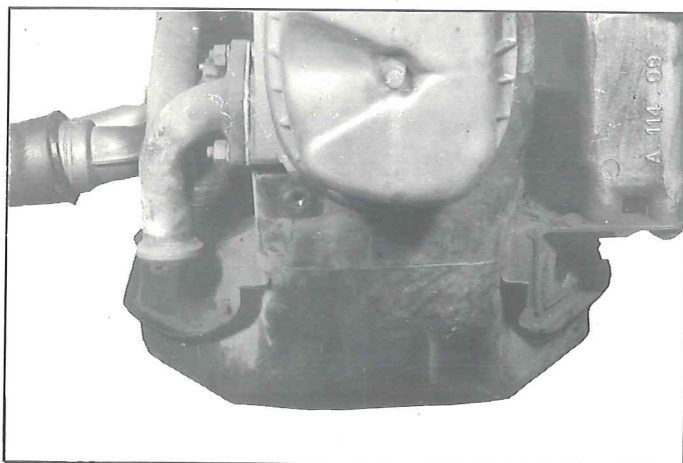
- Placer le moteur sur une table d'atelier. Le faire reposer sur la face avant du collecteur d'air (le moteur ne doit pas contenir d'huile).
- S'assurer que les deux pieds de centrage (5) sont en place dans leur logement sur le carter moteur. S'assurer également que le logement de ces pieds, dans le carter d'embrayage, n'est pas déformé.

REMARQUE IMPORTANTE : Si les logements des pieds de centrage sont détériorés, il faut remplacer le carter-moteur ou le carter-boîte, un mauvais alignement de la boîte et du moteur provoquant une détérioration rapide de l'embrayage.

Pour vérifier l'alignement de l'ensemble moteur-boîte voir l'opération n° A 300-0.

- Mettre en place les entretoises (4) sur les pieds de centrage (5), et sur les goujons (3) et (6).

Additif N° 1



15. Assembler la boîte de vitesses (préalablement vidangée)

1^{er} cas. Moteur à embrayage centrifuge.

Présenter la boîte sur le moteur, engager l'extrémité de l'arbre de commande dans la douille à aiguilles.

2^{ème} cas. Moteur à embrayage classique.

Mettre une vitesse en prise. Présenter la boîte sur le moteur, l'engager sur les goujons pour amener l'arbre primaire au contact du moyeu cannelé du disque. Agir sur les deux mâchoires à coulisse pour faire tourner l'arbre primaire, la boîte doit descendre par son propre poids.

S'assurer que le carter d'embrayage et les deux demi-carters moteur sont en contact. Sinon, les pieds de centrage gênent la mise en place, parce que le disque d'embrayage n'est pas centré.

- Libérer le disque en desserrant les vis de fixation du mécanisme sur le volant.
- Centrer le disque en déplaçant la boîte pour faciliter l'entrée des pieds de centrage.
- Placer les supports d'avertisseur sur les goujons supérieurs, serrer les écrous de fixation de la boîte (clé 1791-T (rondelle grower).
- Serrer les vis de fixation du mécanisme d'embrayage sur le volant s'il y a lieu.

16. Monter le pot de détente et le silencieux.

- Placer une cale de bois (A) de 15 cm d'épaisseur sous la boîte de vitesses.
- Présenter l'ensemble des pots. Visser de quelques filets les vis (2) de fixation du silencieux sur le carter de boîte (rondelles plate et grower).
- Monter les demi-colliers d'accouplement du tube d'échappement (serrer les vis).
- Serrer l'écrou (1) fixant la patte support du pot de détente sur le carter d'embrayage (clé 1791-T).
- Serrer définitivement les vis fixant le silencieux d'échappement à la boîte de vitesses.

17. Mettre le moteur à terre.

- Placer une cale de 15 cm d'épaisseur sous la boîte pour ne pas déformer le silencieux.

