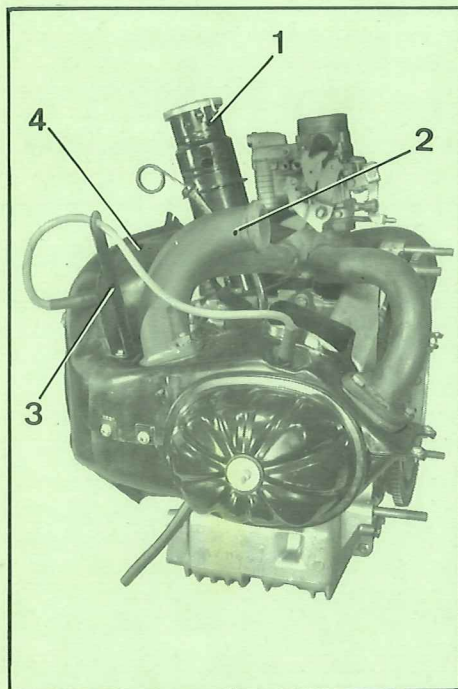
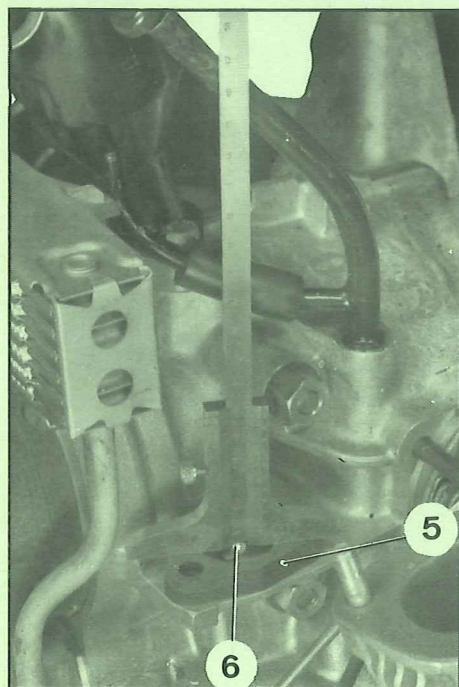


4500



4045



## ◆ DESHABILLAGE ET HABILLAGE D'UN MOTEUR. DESHABILLAGE.

1. Vidanger le moteur et les couvre-culasses (en les déposant).

Placer le moteur sur une table d'atelier.

2. Déposer l'alternateur (*sur certains modèles*).

3. Déposer :

- les bougies (clé 1601-T), et les protecteurs caoutchouc,
- le reniflard (1) (cas du remplacement moteur),
- la pompe à essence et sa durite, sortir la tige de commande (6) et l'entretoise isolante (5).
- les blocs élastiques,
- le ventilateur (Voir Op. AY. 241-1),
- les supports (5) des fils de bougie.

4. Déposer :

- le carburateur, sortir l'entretoise,
- la tubulure d'admission et d'échappement (2) et ses joints.

5. Déconnecter les fils d'alimentation de l'allumeur et de la dynamo.

Déposer la dynamo : (Voir Op. AY. 532-1) (*Sur les modèles qui en sont équipés*).

6. Déposer :

- le collecteur d'air (4) et les tôles supérieures et inférieures. (Voir Op. AY. 241-4).
- les supports avant moteur,
- l'embrayage,
- la jauge à huile.

7. Nettoyer les pièces.

## HABILLAGE.

8. Monter la dynamo et son induit. (Voir Op. AY. 532-1 pour les précautions de montage) (*sur les modèles qui en sont équipés*).

9. Monter la pompe à essence.

Huiler la tige de commande (6) et vérifier qu'elle coulisse librement dans son alésage. Faire tourner le moteur à la main pour amener la tige au point le plus bas.

S'assurer que les faces de l'entretoise sont propres, la mettre en place.

Vérifier que l'extrémité de la tige dépasse de 1,2 mm mini, la face supérieure de l'entretoise (5). Sinon vérifier la longueur de la tige qui doit être de :

$$110,7 \begin{matrix} 0 \\ - 0,1 \end{matrix} \text{ mm.}$$

Remplir de graisse le logement du levier de la pompe à essence (graisse à roulement).

Monter la pompe à essence. Serrer les deux vis (rondelles plate et grower).

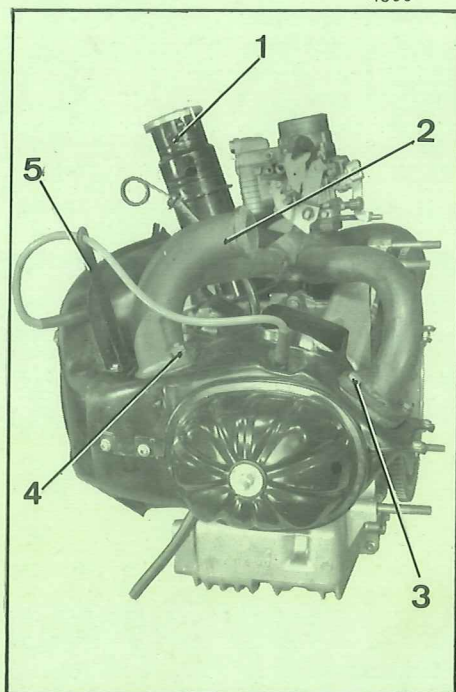
10. Monter les support avant moteur. Serrer les vis (rondelles éventail).

11. Monter le collecteur d'air et les tôles supérieures et inférieures. Engager le faisceau dans le collecteur d'air et connecter les fils à l'allumeur et à la dynamo. (*Sur les modèles qui en sont équipés*).

Monter les blocs élastiques. Serrer les écrous provisoirement (rondelles plates et éventail). La position des blocs est déterminée au montage sur le véhicule.



4500

**12. Monter la tubulure d'admission et d'échappement.**

Présenter les joints sur les culasses.

**ATTENTION :** Les joints d'admission et d'échappement sont différents : le trou de passage des gaz est plus grand sur les joints d'échappement. Après montage, vérifier que le trou de passage des gaz du joint coïncide exactement avec celui de la culasse.

**NOTA :** Les joints doivent être remplacés à chaque intervention.

Mettre de la pâte Lowac sur les deux faces des joints.

Engager les tubulures (2) sur les goujons à l'avant.

Serrer les écrous (4) (rondelle crantée) et les vis (3) de 14 à 15 mAN (1,4 à 1,5 m.kg).

**13. Monter le carburateur.**

Placer l'entretoise (enduite de pâte Lowac sur les deux faces).

Monter le carburateur en orientant la cuve vers l'avant du moteur.

Serrer les écrous de fixation de 15 à 19 mAN (1,5 à 1,9 m.kg) (rondelle grower).

Accoupler la durite, sans collier.

**14. Monter le reniflard (1).**

Poser le joint Klingérit entre bride et carter.

Serrer les vis (rondelle contact).

**15. Monter :**

- les bougies (clé 1601-T) et les protecteurs caoutchouc,
- les supports (5) des fils de bougie (rondelle contact),
- la jauge à huile.

**16. Monter le ventilateur (Voir Op. AY. 241-1) et mettre en place la courroie d'entraînement de l'alternateur (Sur certains modèles).****17. Monter l'alternateur (Sur certains modèles).**

Tendre la courroie.

Poser le demi-boîtier de ventilation.

**18. Monter l'embrayage. (Voir Op. AY. 312-4).****19. Monter les couvre-culasses. (Intercaler un joint caoutchouc et une rondelle plate sous écrou).**

**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.

Serrage de l'écrou : de 5 à 7 mAN (0,5 à 0,7 m.kg).

**20. Faire le plein d'huile.**

4278

↑ HAUT

