

REGLAGE DES CULBUTEURS.

1. Déposer les joues latérales de capot.
2. Déposer les ailes.
3. Déposer les couvre-culasses. Placer un récipient sous les carters pour récupérer l'huile.

4. Régler le jeu des culbuteurs.

Faire le réglage, moteur chaud, à 0,20 mm pour les soupapes admission et échappement. (La cale de 0,20 doit passer librement, la cale de 0,25 ne doit pas passer). Régler une soupape lorsque l'autre soupape du même cylindre est levée au maximum. Desserrer le contre-écrou (1) et régler par la vis rotule (2). Serrer le contre-écrou.

5. Monter les couvre-culasses.

Interposer les joints caoutchouc.

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

La partie la plus large du joint se monte vers le bas, en « a ». Il doit être collé sur le couvre culasse (colle Bostik 1400 ou Minnesota F.19).

NOTA : 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 de 0,5 à 0,7 m.kg (5 à 7 mAN).

Depuis Décembre 1966. La fixation des couvre-culasses est modifiée : l'écrou a une embase conique et le couvre-culasse comporte une portée conique au trou de fixation. Ce couvre-culasse peut être monté avec l'ancien écrou, le nouvel écrou à embase conique ne doit pas être utilisé avec les anciens couvre-culasses.

6. Faire le niveau d'huile.

Mettre le moteur en marche. (Vérifier l'étanchéité des joints).

7. Poser :

- les ailes,
- les joues latérales de capot.

8. Le moteur étant chaud, régler le ralenti si nécessaire.