

Dépose

1. Déconnecter le câble négatif de la batterie (extracteur de cosses 2200-T si nécessaire).
2. Déposer la joue d'aile et l'aile, du côté où le travail est à effectuer.
3. Désaccoupler la tige (3) d'accélérateur, du levier de commande de papillon, et déposer la manche (4) de chauffage.

4. Déposer l'ensemble tubulures et carburateur (sans désaccoupler la tirette de starter) :

Déposer :

- les demi-colliers (2) de serrage du pot sur tubulure.
- les écrous (1) de fixation des tubulures sur la culasse.

Dégager l'ensemble et le laisser reposer, sur l'arrière du moteur.

Déposer les joints entre tubulures et culasse. Obturer les orifices de la culasse, du côté opposé où le travail est à effectuer.

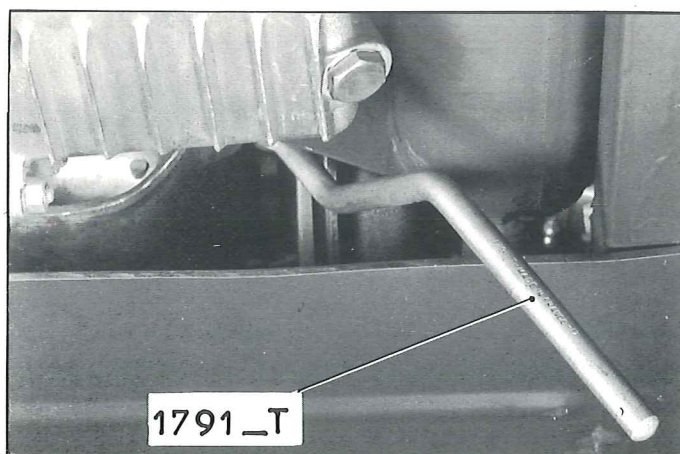
5. Déconnecter le fil, de la bougie. Déposer la bougie (clé 1601-T).
6. Amener le piston au point mort haut en fin de temps de compression (côté culasse à remplacer) les deux culbuteurs ne doivent plus être en contact avec leur soupape respective. Déposer le ventilateur (voir Op. A. 241-1).

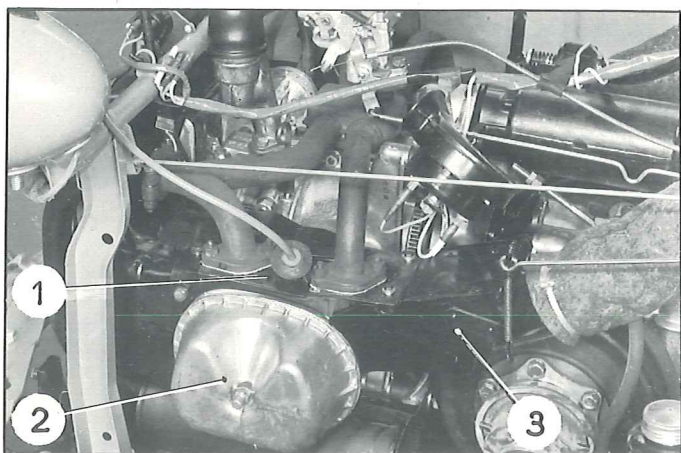
7. Sur culasse coté gauche seulement :

Desserrer :

- l'écrou de fixation de la patte d'attache du pot de détente (clé 1791-T).
- le collier de serrage du tube AV de silencieux sur le tube AR du pot de détente.

Faire pivoter le pot de détente vers l'extérieur du véhicule afin de pouvoir avancer le collecteur d'air.

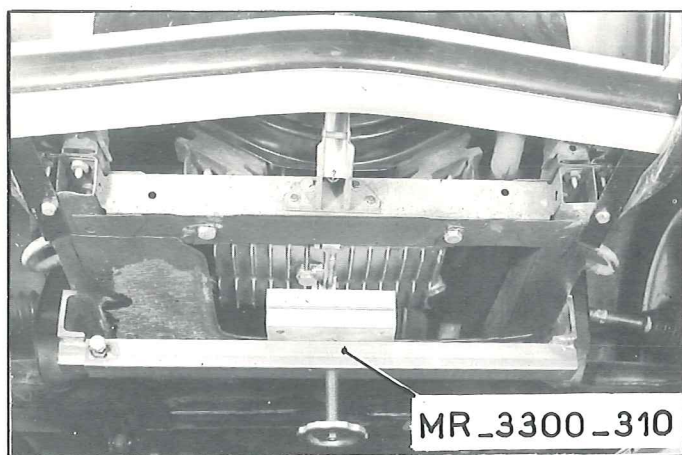




8. Déposer :

- la tige et le ressort de commande du volet,
- la prise de chauffage (3)
- la tôle supérieure (1) avec puits de bougie,
- les deux vis de fixation des blocs élastiques sur plate-forme.

9. Desserrer les quatre écrous des supports AV moteur sur le collecteur d'air. Dégrafer le faisceau de la patte soudée sur le collecteur d'air.



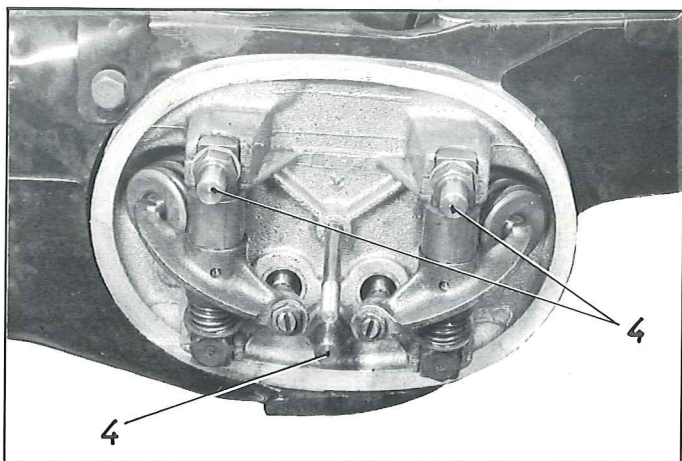
10. Lever le moteur à l'aide de l'outil MR 3300-310 ou à défaut intercaler une cale de bois entre la tête du cric et le carter-moteur. Faire pivoter le moteur à droite puis à gauche pour dégager le collecteur d'air vers l'avant, sans le déposer.

11. Désaccoupler le tube de graissage, de la culasse.

12. Déposer la culasse

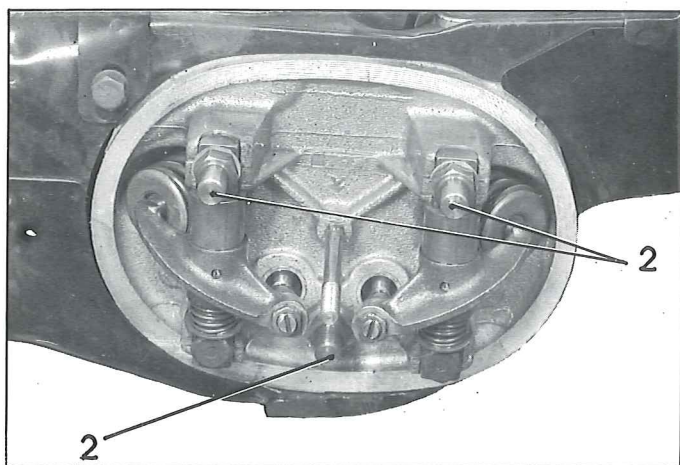
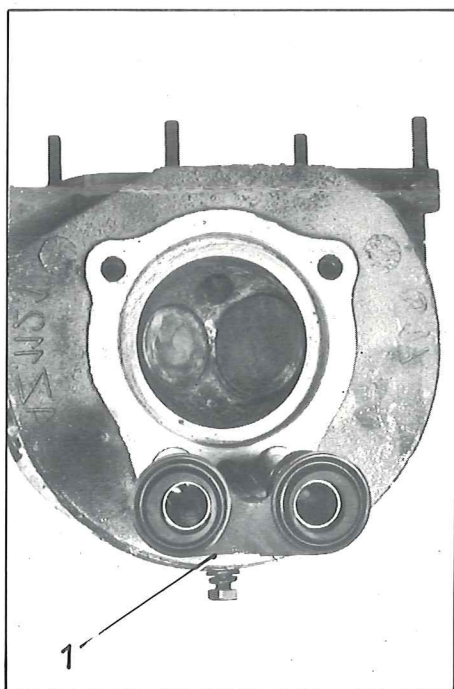
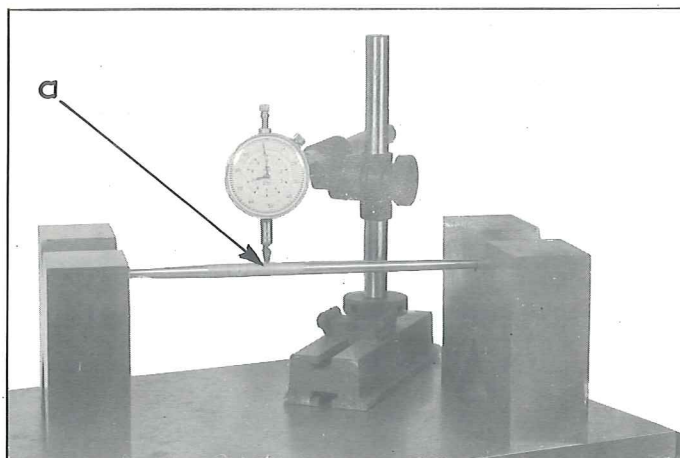
Déposer :

- le couvre-culasse (2). Placer un récipient pour recueillir l'huile.
- les trois écrous (4) de fixation en commençant par l'écrou inférieur.



13. Maintenir le collecteur d'air écarté vers l'avant. Dégager la culasse et les tiges de culbuteurs.

14. Extraire les poussoirs à l'aide d'un fil de fer formant crochet prenant appui dans un des trous de graissage,

**Pose.**

15. Nettoyer le dessus du piston et le plan de joint sur cylindre.

16. Huiler les poussoirs et les mettre en place dans leur logement.

REMARQUE : Il est possible de remplacer les poussoirs à lanterne par des poussoirs à godet à condition de les remplacer deux par deux ainsi que les tiges de culbuteurs d'un même côté du moteur.

17. Préparer la culasse.

Huiler et placer les tiges des culbuteurs dans les tubes-enveloppes (rotule de plus grand rayon côté poussoir).

REMARQUES : La flèche de la tige en « a » ne doit pas dépasser 0,2 mm. La contrôler sur deux vés (si nécessaire, redresser la tige au maillet). La rotule ne doit présenter ni bavure, ni rayure, ni trace d'usure.

Depuis Octobre 1966, les tiges de culbuteurs sont modifiées : elles comportent, côté poussoir, une rotule rapportée, en acier, à la place de l'épanoui de la tige, du modèle précédent. La rotule, côté culbuteur est cuivrée. Les nouvelles tiges peuvent être montées à la place des anciennes, sans changer les poussoirs.

S'assurer que les rondelles d'appui, les ressorts, les coupelles et le joint double soient bien en place sur les tubes-enveloppes et que les faces d'appui des joints sur le carter soient propres. Vérifier la position du joint double (1) (voir figure).

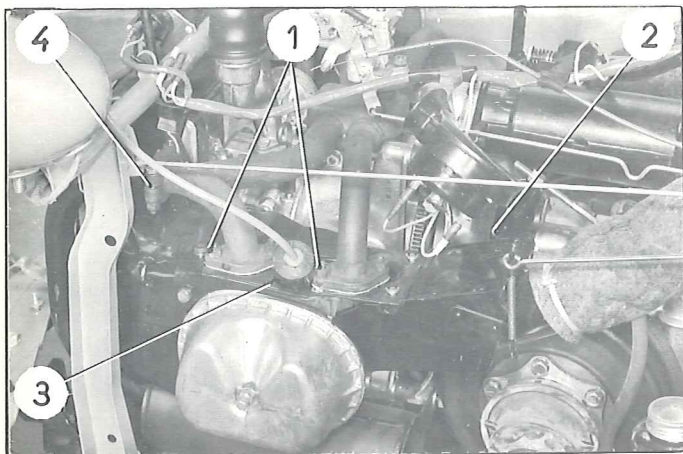
18. Monter la culasse.

a) Pousser le collecteur d'air vers l'avant et présenter la culasse.

b) Approcher progressivement les trois écrous (2) (rondelle plate) jusqu'à ce que la culasse soit en appui sur le cylindre et le cylindre sur le carter.

Pendant cette opération, guider les tubes-enveloppes pour que l'épaulement des caoutchoucs d'étanchéité pénètre dans les alésages du carter.

Serrer provisoirement les écrous à 0,5 m.kg maximum (soit 50 mN) en commençant par l'écrou inférieur.



19. Accoupler le tube de graissage sur la culasse. S'assurer que les trous de la vis-raccord ne sont pas obstrués. Placer un joint cuivre double, neuf, sur le raccord. Serrer la vis.

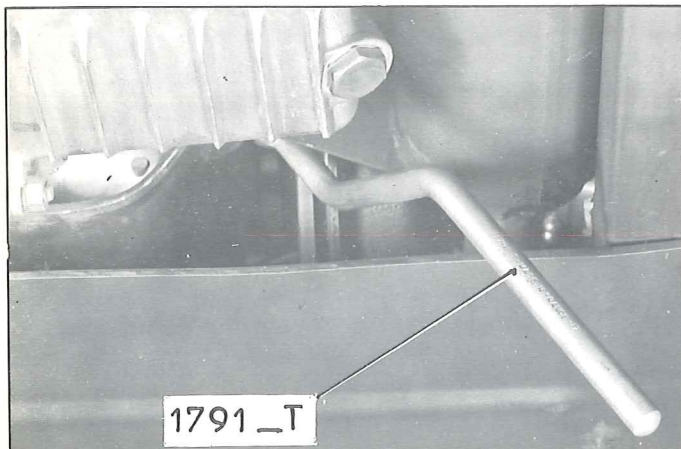
20. Mettre en place :

- le collecteur d'air,
- la tôle supérieure (3) avec puits de bougie (rondelles plate et grower).
- la prise de chauffage (2) (rondelles plate et crantée),
- la tige et le ressort de commande du volet.

21. Poser l'ensemble tubulures et carburateur

Poser les joints métalloplastiques enduits de pâte Lowac sur les deux faces, sur la culasse. Il est nécessaire de monter des joints neufs à chaque intervention. Présenter les tubulures et engager le raccord caoutchouc sur le reniflard.

Serrer les écrous (1) des tubulures d'échappement et d'admission à 1,5 m kg, (14,7 m AN) - (rondelle crantée) clé dynamométrique 2471-T. Poser les demi-colliers (4) de serrage du pot sur tubulure.



22. Sur culasse, côté gauche seulement :

Serrer :

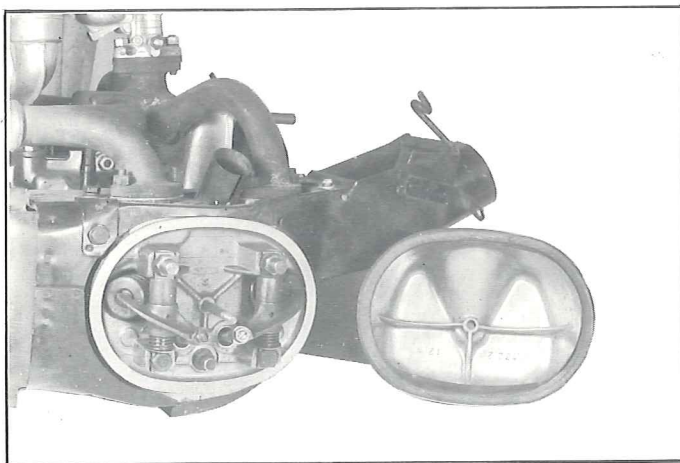
- l'écrou de fixation de la patte d'attache du pot de détente (clé 1791-T)
- le collier de serrage du tube AV de silencieux sur le tube AR du pot de détente.

23. Serrer les écrous de culasse :

- 1er serrage = 1 m,kg (10 m AN)
- 2ème serrage = 2,5 m kg (24,5 m AN)

Commencer toujours le serrage par l'écrou inférieur.

Additif No 1



24. Baisser le moteur puis poser :

- les deux vis de fixation des blocs élastiques sur plate-forme. Intercaler un arrêtoir sous la tête des vis. Serrer les vis, rabattre les arrêtoirs,
- serrer les quatre écrous des supports AV moteur sur le collecteur d'air.
- agraffer le faisceau par la patte soudée sur le collecteur d'air.

25. Poser le ventilateur, l'orienter de façon qu'à la mise en place de la manivelle, celle-ci soit horizontale; serrer la vis de fixation du ventilateur (rondelle grower) en immobilisant le volant à l'aide d'un tournevis : 5,2 m.kg (51 mAN).

26. Régler le jeu des culbuteurs (voir Op. A. 112-0).

27. Poser la bougie. Intercaler un joint métalloplastique (clé 1601-T). Connecter le fil à la bougie,

28. Monter le couvre-culasse muni de son joint. S'assurer qu'il n'y a pas d'aspérité sur le joint, et que les faces en contact sont sèches.

NOTA : La partie la plus large du joint se monte vers le bas. Un mauvais positionnement du joint ou un mauvais serrage peut entraîner la perte totale de l'huile. Le joint doit être collé sur le couvre-culasse (colle Bostik 1400 ou Minnesota F.19).

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.

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

29. Accoupler la tige d'accélérateur au levier de commande de papillon et poser la manche de chauffage.

30. Faire le niveau d'huile et connecter le câble négatif à la batterie.

31. Mettre le moteur en marche et vérifier l'étanchéité des raccords et des tubes-enveloppes.

32. Le moteur étant chaud, vérifier le réglage des culbuteurs (Voir Op. A. 112-0).

33. Poser la grille du ventilateur (rondelle grower) l'aile et la joue d'aile.