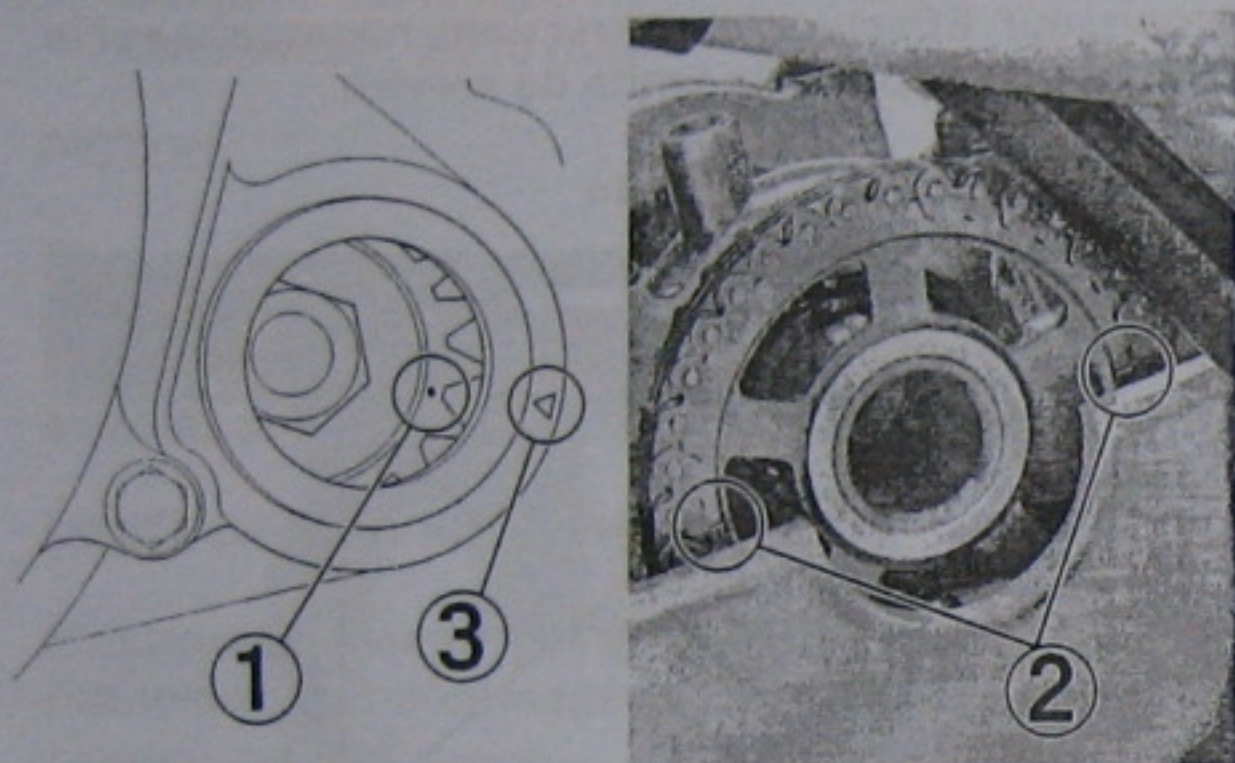


Tourner le vilebrequin dans le sens des aiguilles d'une montre et aligner le repère au poinçon du dispositif de transmission primaire sur l'index du demi-carter droit du moteur.

S'assurer que le piston est au PMH (point mort haut) de la course de compression.

S'assurer que l'index du pignon d'arbre à cames est en regard de la face supérieure de la culasse.

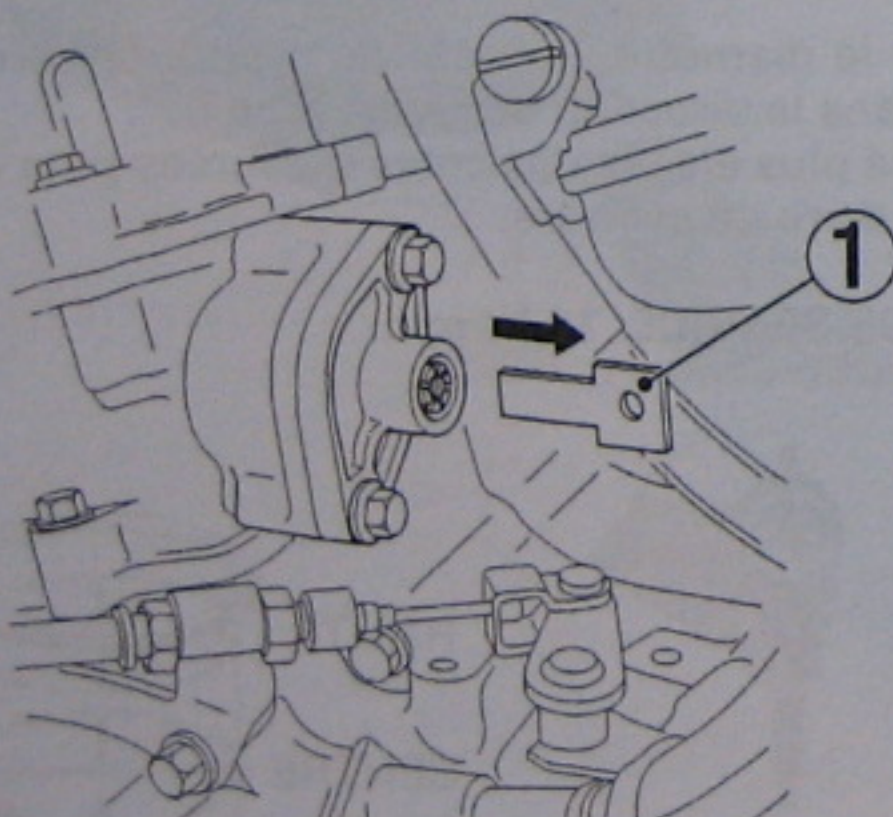


(1) REPERE AU POINCON

(2) ALIGNER

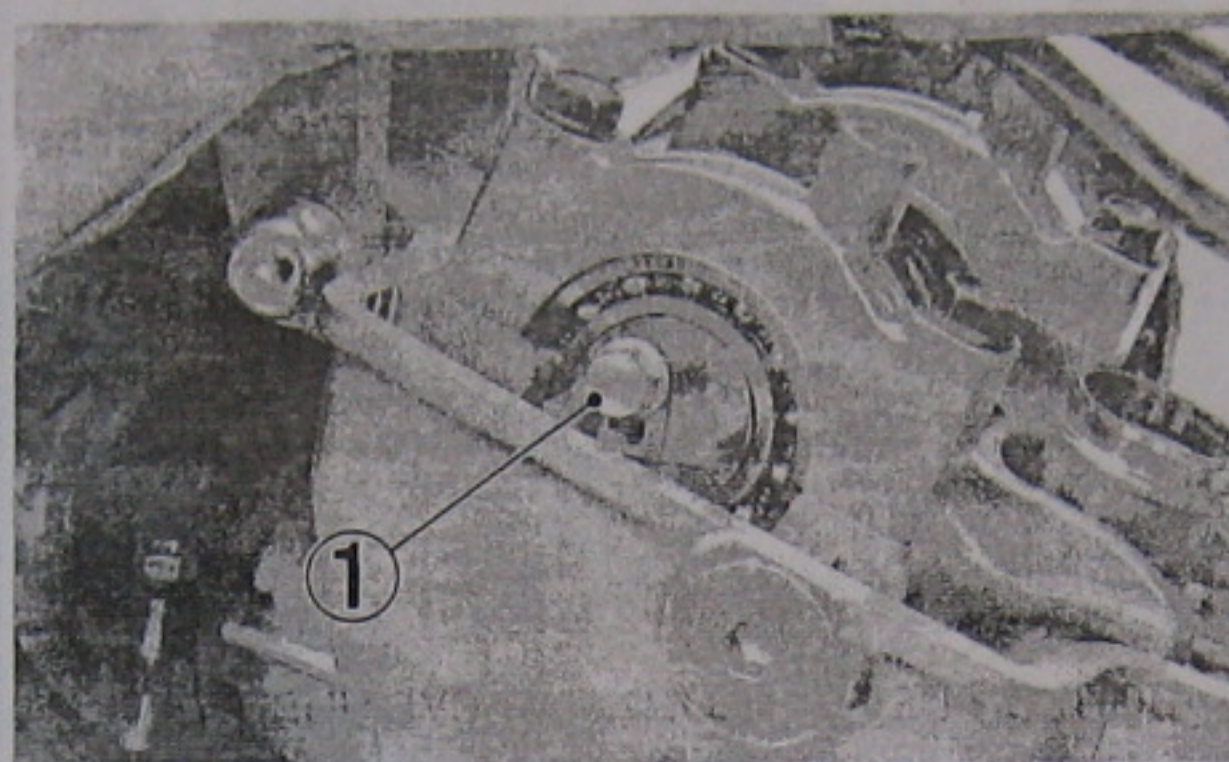
(3) INDEX

Retirer l'outil de blocage du poussoir de tendeur de chaîne de distribution, puis reposer le bouchon d'étanchéité avec une rondelle d'étanchéité neuve.



(1) OUTIL DE BLOCAGE

Serrer le boulon de la plaque de butée à fond s'il a été déposé.

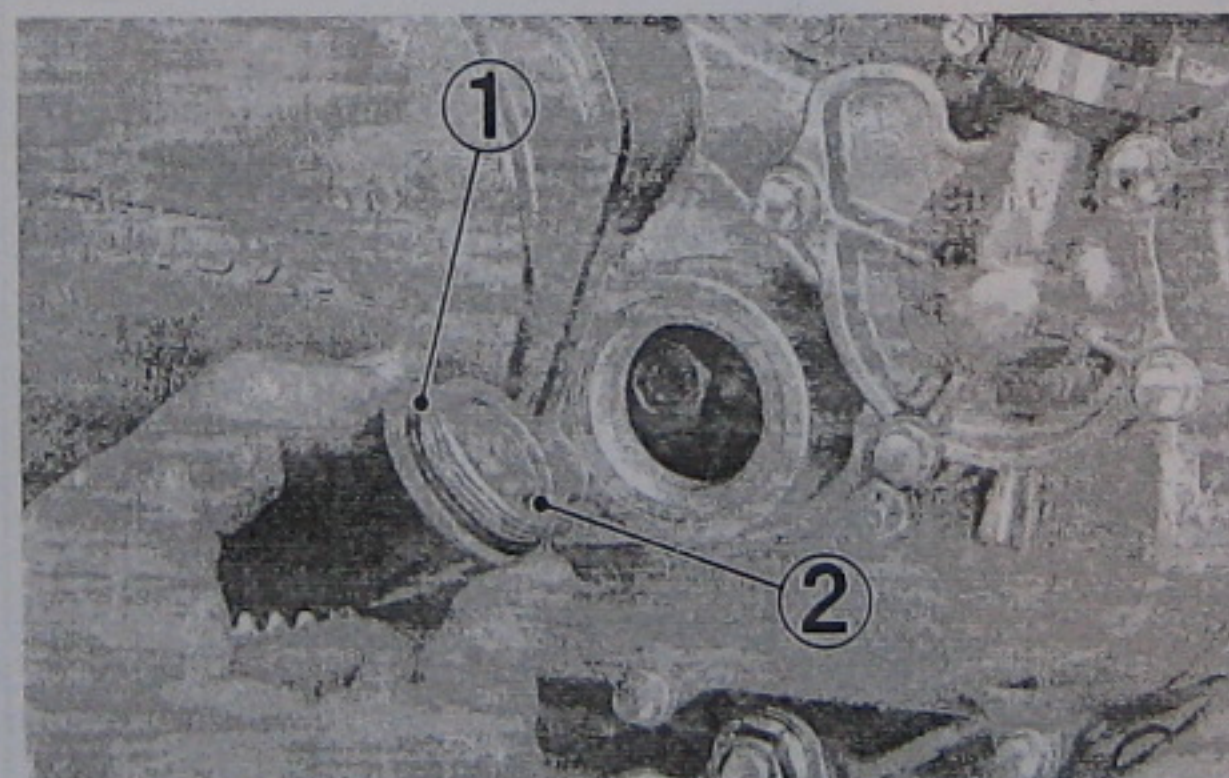


(1) BOULON DE PLAQUE DE BUTEE

Enduire de graisse un nouveau joint torique et le poser sur le bouchon de l'orifice.

Reposer le bouchon de l'orifice de vilebrequin et le serrer au couple spécifié.

COUPLE DE SERRAGE: 15 N·m (1,5 kgf·m)



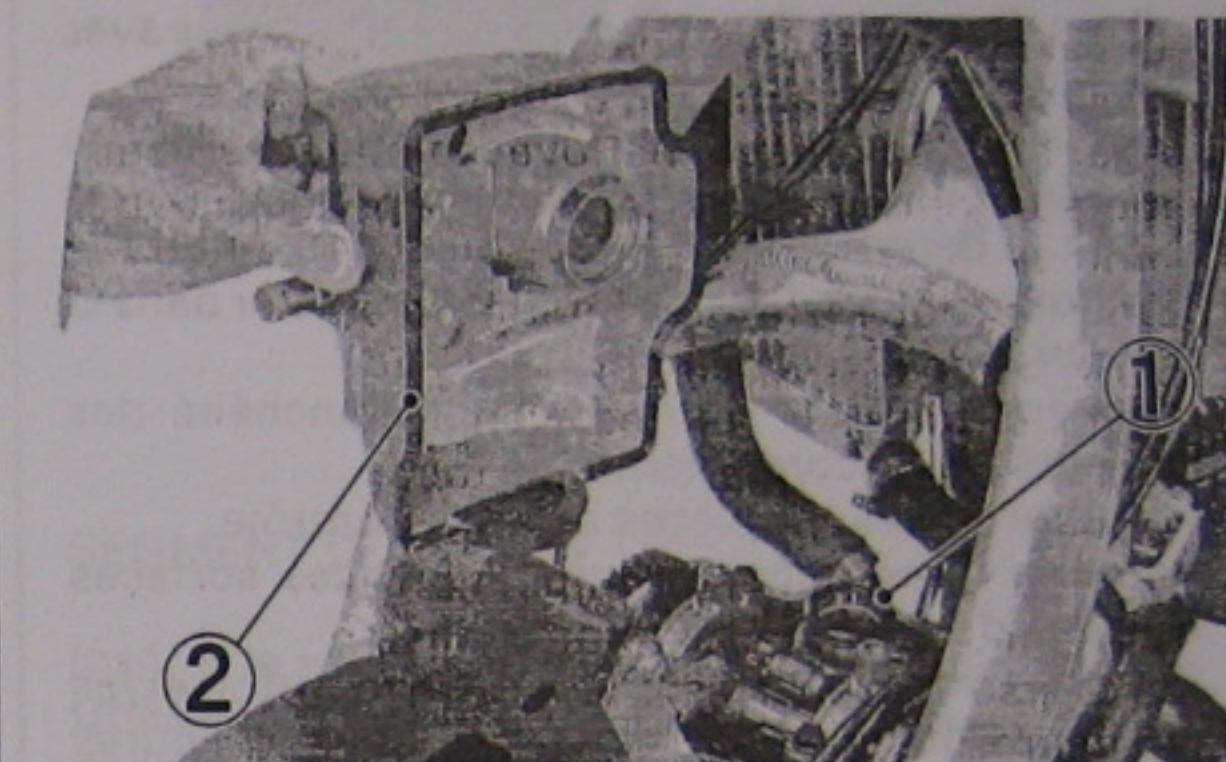
(1) JOINT TORIQUE

(2) CHAPEAU D'ORIFICE DE VILEBREQUIN

CACHE-CULBUTEURS

Poser le joint sur le trou du bouchon.

Vérifier que l'emballage du cache-culbuteurs n'est pas abîmé ni détérioré et le remplacer si nécessaire.



(1) JOINT D'ETANCHEITE

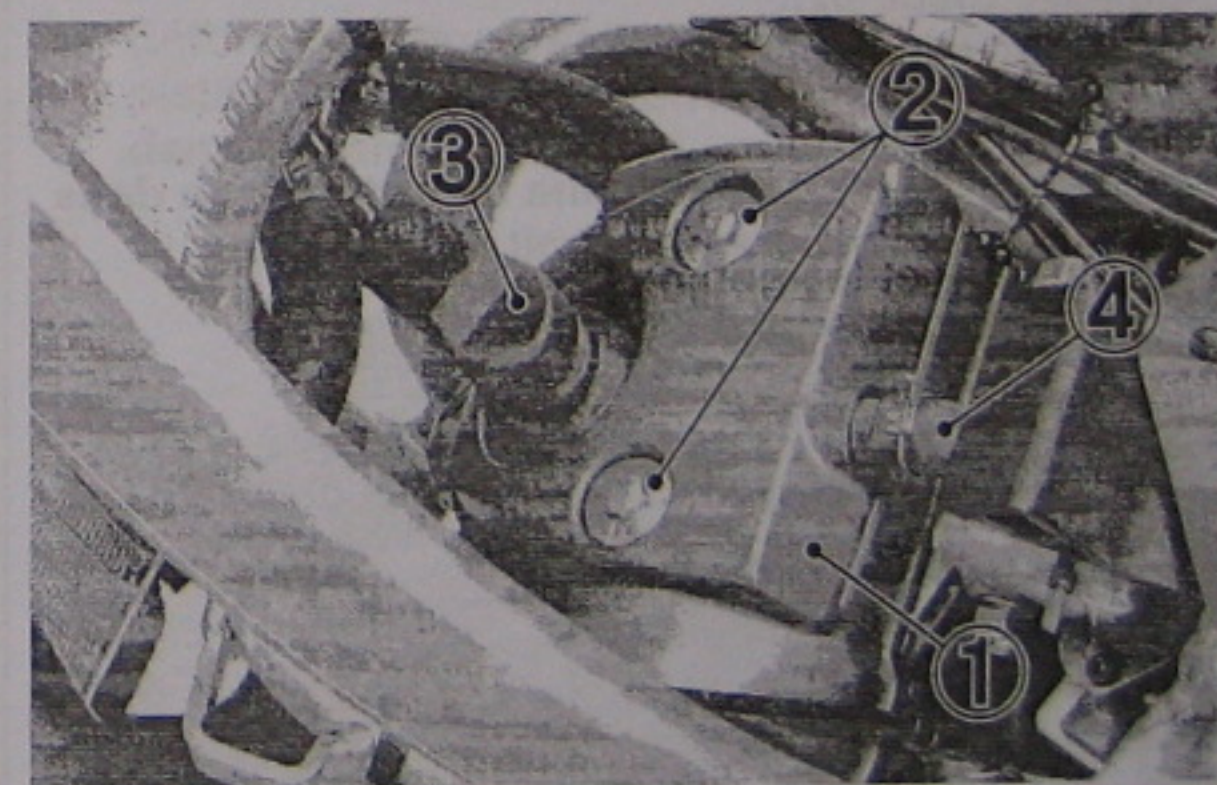
(2) JOINT DU CACHE-CULBUTEURS

Reposer le cache-culbuteurs et serrer les boulons au couple spécifié.

COUPLE DE SERRAGE: 9,8 N·m (1,0 kgf·m)

Rebrancher la bobine d'allumage direct et le tuyau reniflard de cache-culbuteurs.

Reposer le réservoir de carburant (page 17).



(1) CACHE-CULBUTEURS (2) BOULONS

(3) BOBINE D'ALLUMAGE DIRECT

(4) TUYAU RENIFLARD