

14. DEMONTAGE/REMONTAGE

CULASSE

Instructions d'entretien

- Ce chapitre couvre les interventions sur la culasse, les soupapes et l'arbre à cames. Ces opérations peuvent être effectuées avec le moteur dans le cadre.
- Au démontage, marquer et ranger les pièces démontées dans l'ordre pour pouvoir les reposer sur leur position initiale.
- Nettoyer toutes les pièces démontées avec un solvant propre et les sécher avec de l'air comprimé avant de procéder au contrôle.
- Faire attention à ne pas endommager les surfaces de raccordement lors du retrait de la culasse.
- L'huile lubrifiante d'arbre à cames passe par les passages d'huile de la culasse. Nettoyer les passages d'huile avant de remonter la culasse.

ESSAI DE COMPRESSION DE CYLINDRE

Echauffer le moteur.

Arrêter le moteur et déposer la bougie (page 22).

Connecter le calibre de compression.

Ouvrir entièrement la poignée des gaz.

Actionner plusieurs fois la pédale de kick.

NOTE:

- S'assurer que la compression ne fuit pas au niveau du compresseur.

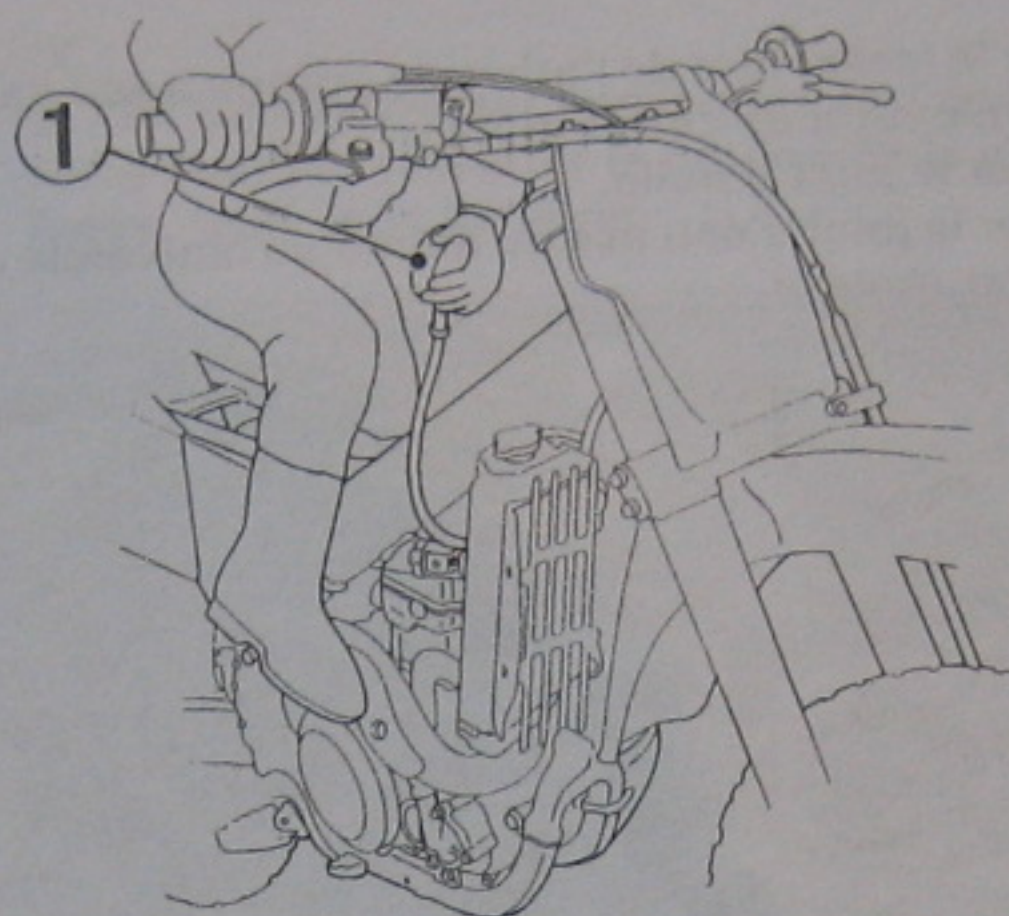
COMPRESSION: 392 kPa (4,0 kgf/cm²) à 800 tr/mn

Une compression insuffisante peut être due à:

- Réglage incorrect des soupapes.
- Fuite des soupapes.
- Rupture du joint de culasse.
- Segment de piston ou cylindre usé.

Une compression excessive peut être due à:

- Dépôts de calamine dans la chambre de combustion ou sur la tête de piston.



(1) COMPRESSIOMETRE

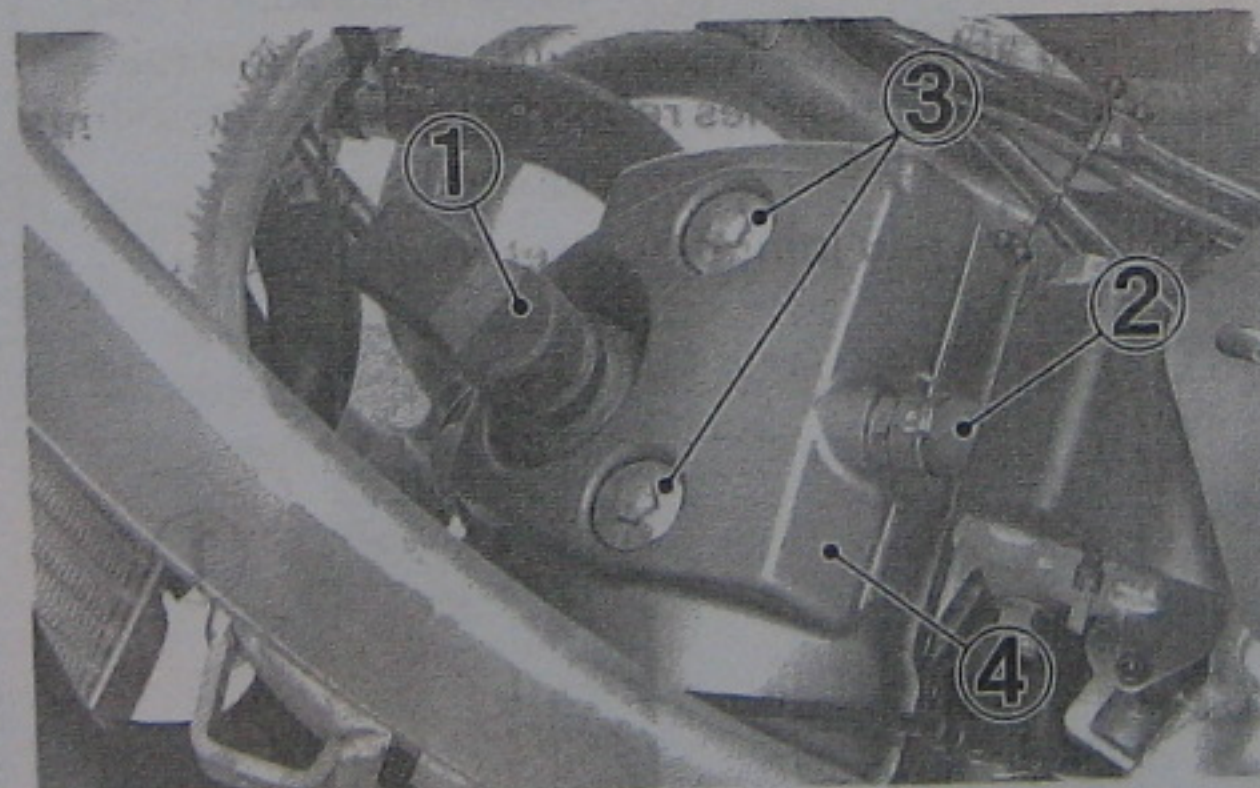
Dépose

CACHE-CULBUTEURS

Déposer le réservoir de carburant (page 17).

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

Déposer les boulons, le cache-culbuteurs et le joint.



(1) BOBINE D'ALLUMAGE DIRECT

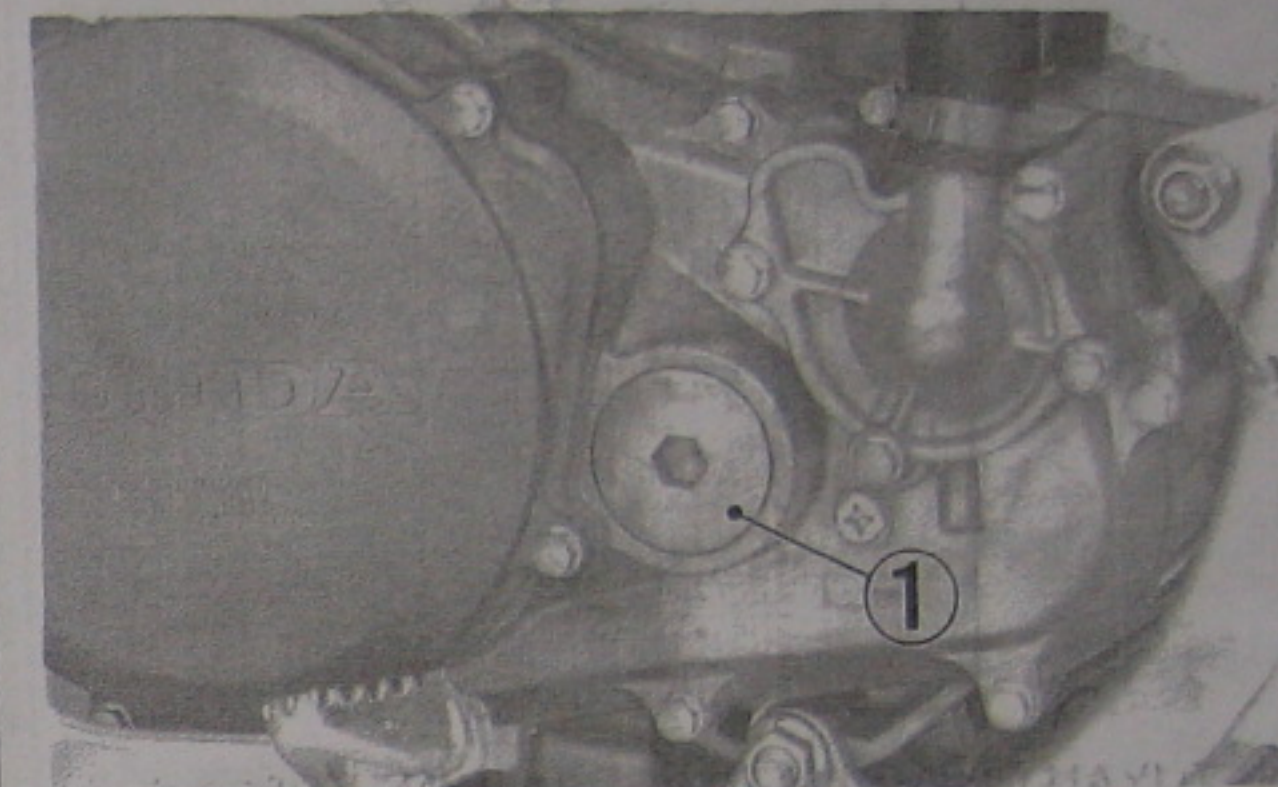
(2) TUYAU RENIFLARD

(3) BOULONS

(4) CACHE-CULBUTEURS

ARBRE A CAMES

Déposer le chapeau d'orifice de vilebrequin.

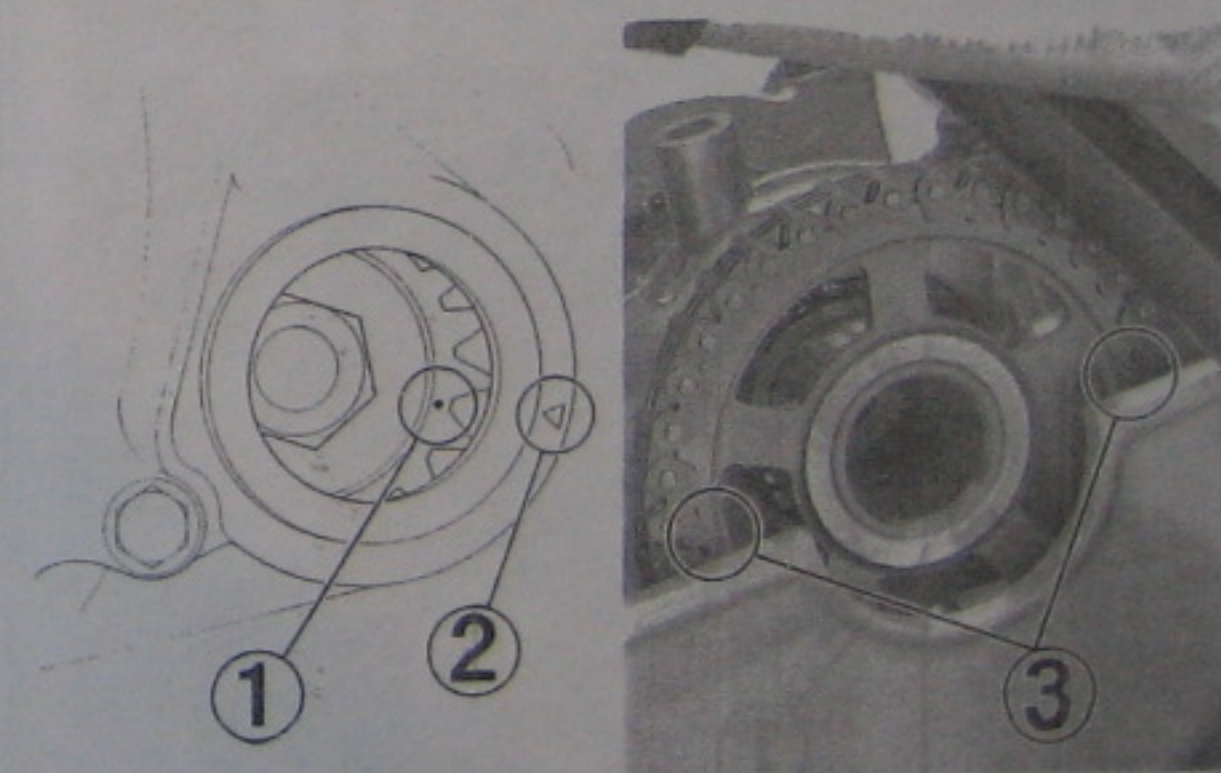


(1) CHAPEAU D'ORIFICE DE VILEBREQUIN

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

S'assurer que le piston se trouve 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) INDEX

(3) ALIGNER