

6) Montage de l'arbre à cames et des poussoirs:

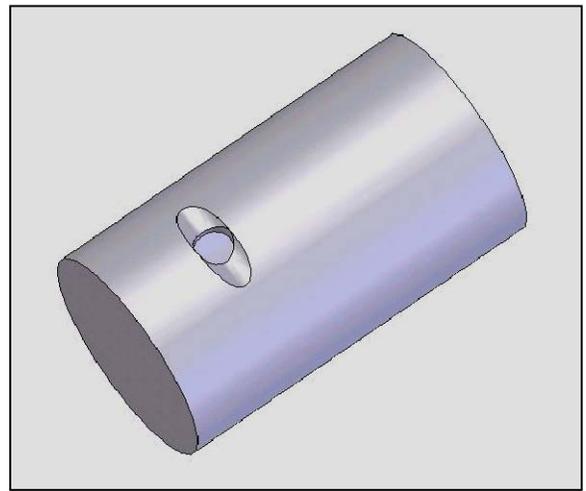
- Huiler les paliers d'arbre à cames et l'insérer dans le bloc.
- Monter la bride et la serrer au couple.
- Vérifier le jeu latéral comme pour le vilebrequin.
- Rabattre les freins de vis.

Petit conseil de préparateur:

pour les poussoirs, on peut améliorer le graissage en réalisant un petit dégagement avec une petite lime ronde au niveau du trou d'évacuation comme ci-contre.

L'intérêt est ici de favoriser la diffusion de l'huile tout en constituant une petite réserve disponible lors du démarrage.

- Huiler et monter chaque poussoir dans son logement respectif.



7) Montage de la culasse

- Positionner les pistons à mi-course, ceci pour éviter qu'une soupape ne vienne toucher un piston lors du serrage.
- Dégraisser soigneusement les plans de joints de la culasse et du bloc. (Les joints de culasse fournis maintenant ne se montent plus à l'huile)
- Positionner le joint en respectant le sens de montage, puis la culasse.
- Insérer respectivement les tiges de commande.
- Huiler les vis et assembler le tout avec les rampes de culbuteur en respectant l'ordre et le couple de serrage.

8) Calage de la distribution:

Ici, deux possibilités:

- Soit vous caler la distribution en utilisant les repères constructeur si l'arbre à cames est d'origine. (Voir doc)
- Soit vous caler au comparateur avec un disque gradué comme ici car l'arbre à cames n'est pas d'origine (48-78-78-48, levée 7.8).

Sur le diagramme ci-contre, on constate donc la symétrie entre AOA et RFE.

Le calage de la distribution se fera donc en balance (fin échappement début admission au PMH)

Alain Philippeau célèbre préparateur maintenant en retraite conseil une légère avance qui correspond à une ouverture supérieure de 0.4mm de la soupape d'admission par rapport à la soupape d'échappement. Cette avance permet affirme t-il de compenser l'usure d'une chaîne neuve le temps qu'elle prenne sa place.

