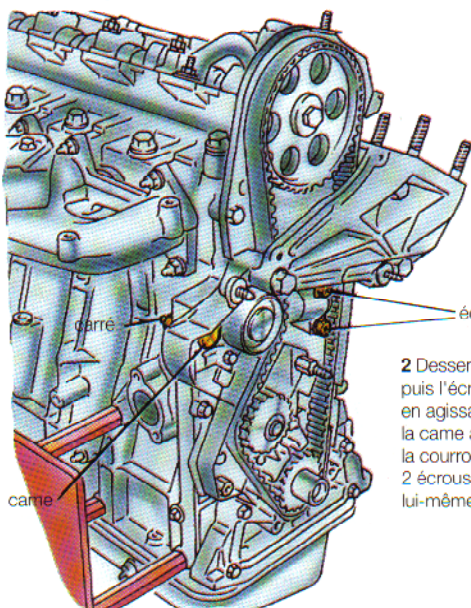


Démontage de la distribution

Après avoir déposé la courroie de l'alternateur, démontez la poulie d'entraînement de celui-ci, puis les carters frontaux de la courroie de distribution (1). Notez que la visserie de ces carters n'est pas standard : conservez-la soigneusement.

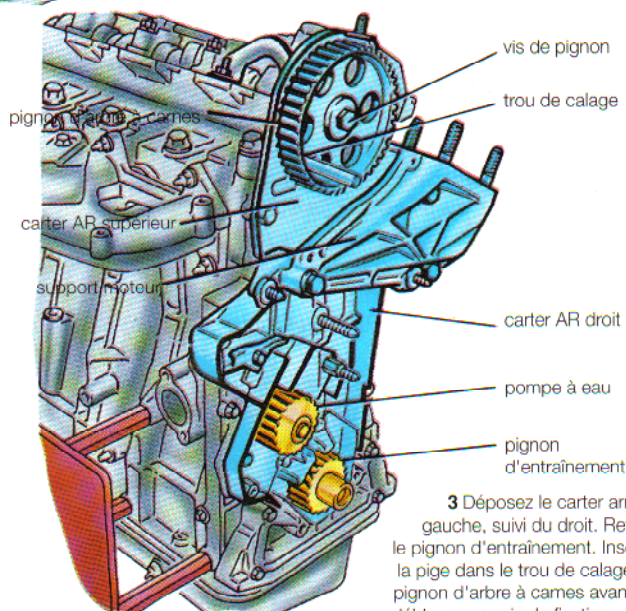
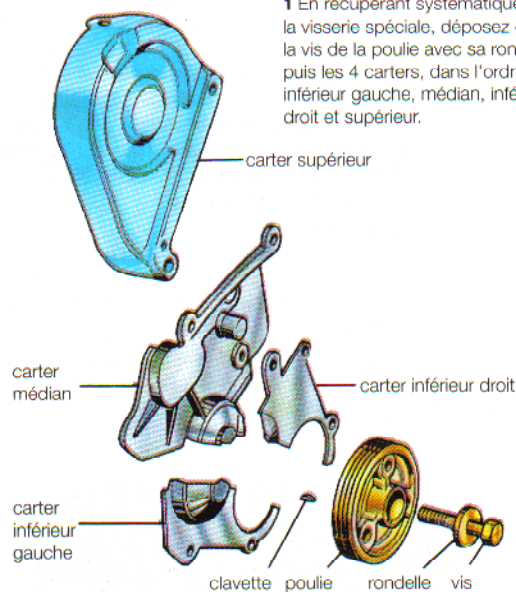
Débloquez les fixations du tendeur et dégagez complètement sa came, afin de pouvoir déposer la courroie (2). Déposez ensuite les carters arrière inférieurs, puis le pignon d'entraînement ; défaits le pignon d'arbre à cames, après avoir placé la pige de calage, puis déposez le support moteur et le carter arrière supérieur (3).



écrous AV

2 Desserrez les 2 écrous avant, puis l'écrou arrière du tendeur ; en agissant sur le carré, placez la came à l'horizontale. Sortez la courroie, puis déposez les 2 écrous avant et le tendeur lui-même.

1 En récupérant systématiquement la visserie spéciale, déposez d'abord la vis de la poulie avec sa rondelle, puis les 4 carters, dans l'ordre : inférieur gauche, médian, inférieur droit et supérieur.

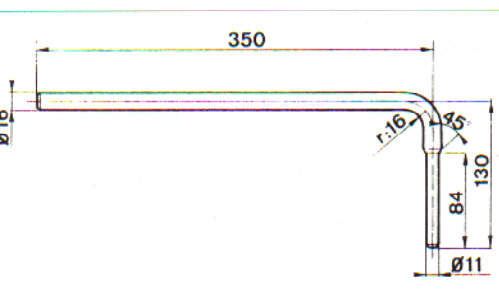


3 Déposez le carter arrière gauche, suivi du droit. Retirez le pignon d'entraînement. Insérez la pige dans le trou de calage du pignon d'arbre à cames avant de débloquer sa vis de fixation ; puis

déposez cette vis, avec sa rondelle, puis le pignon. Démontez ensuite le support moteur, puis le carter arrière supérieur.

Outils pour décoller la culasse

Pour décoller la culasse, confectionnez deux tiges selon ce dessin, dans du fer rond de bonne qualité, de 16 mm de diamètre. Si vous n'avez pas de tour pour réaliser la portée de $\varnothing 11$ mm, soudez une pige de $\varnothing 11$ mm et 84 mm de long à l'extrémité d'un rond de $\varnothing 16$ mm, avant de plier celui-ci selon les cotes indiquées ; utilisez une chute du rond pour cintrer celui-ci dans l'étau sur un rayon de 16 mm.



Sur ce type de moteur, les premiers symptômes d'usure sont un grondement du haut moteur à chaque coup d'accélérateur, accompagné d'un cliquetis nettement audible à froid et au ralenti.

Si le moteur ne consomme pas excessivement d'huile et n'émet de la fumée bleue que par bouffées à l'accélération, le haut moteur est probablement seul en cause ; sa rénovation peut s'effectuer sans avoir à déposer le moteur complet. Vérifiez les compressions (voir la fiche Mécanique 10) : si un cylindre perd plus de 10 % de compression par rapport à la moyenne des trois autres, cela dénote l'avarie d'au moins la soupape d'échappement ; il faudra au minimum remplacer les

quatre soupapes d'échappement et roder - ou mieux, remplacer - les soupapes d'admission. Par la même occasion, il est recommandé de remplacer les ressorts et les guides de soupapes. Dans ce cas, montez des guides "réparation" en laiton.

Dépose et démontage

Serrez le frein à main et calez les roues, puis débranchez la batterie. Déposez tout ce qui gêne l'accessibilité à la culasse : boîtier de filtre à air, durites du circuit de refroidissement, tuyauteries d'essence, câbles de commande d'accélérateur et de starter. Démontez les boulons de fixation de l'échappement sur le collecteur et les écrous de fixation