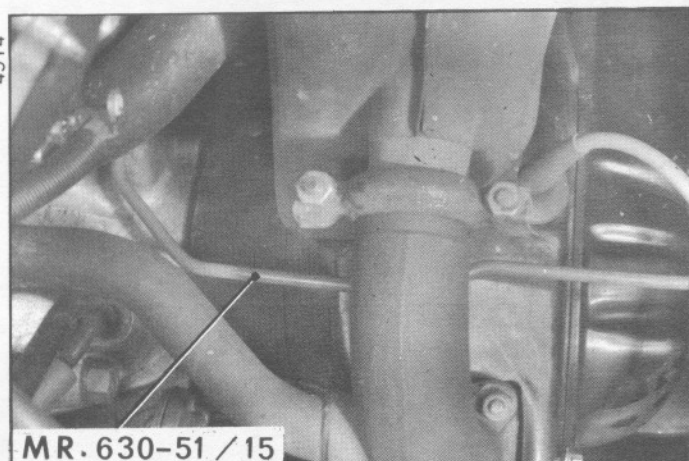
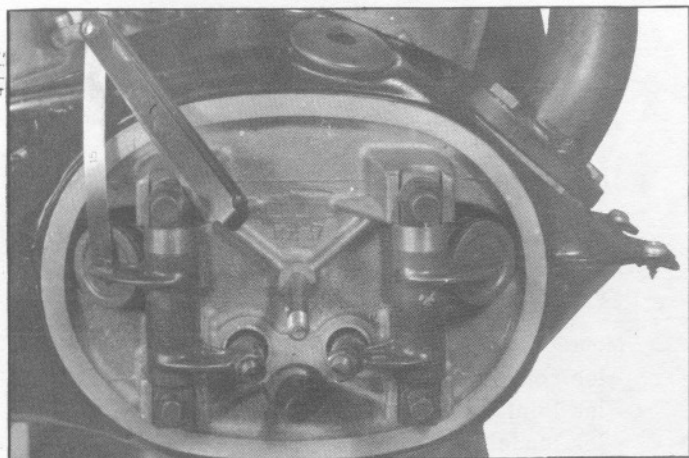
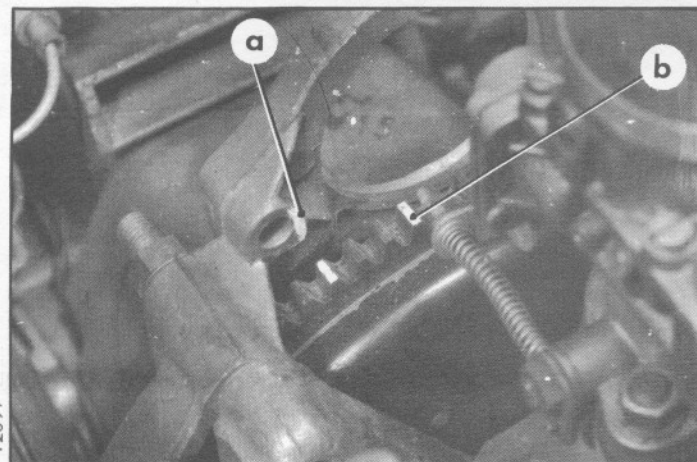
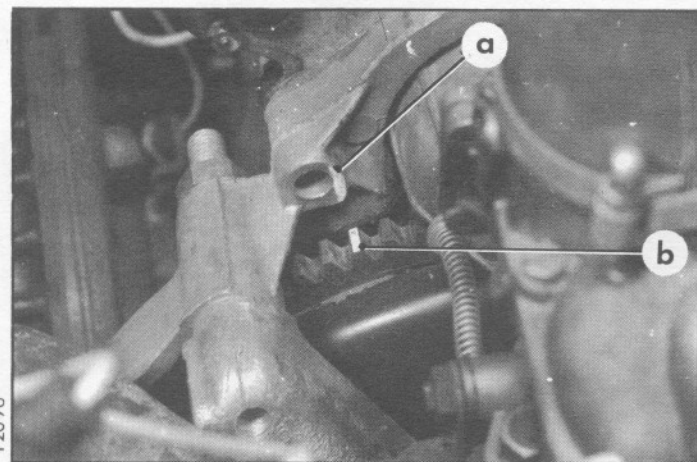


## CONTROLE DU CALAGE DE LA DISTRIBUTION



MR. 630-51 / 15



REMARQUE : Pour faire cette opération, il faut que le moteur soit froid.

1. Placer un récipient pour recueillir l'huile et déposer le couvre-culasse du cylindre gauche.
2. Tourner le moteur pour amener la soupape d'admission à son ouverture maximum.  
Régler le jeu du culbuteur d'échappement à :
  - Moteur A 53 ..... 1,95 mm
  - Moteurs A 79/0 et M4 ..... 2,40 mm
  - Moteur A 79/1 ..... 2,40 mm
  - Moteurs M28/1 et M28 ..... 2 mm
3. Introduire une pige de  $\phi = 6$  mm (MR. 630-51/15) dans le trou du carter-moteur, côté gauche, prévu pour le calage de l'allumage.  
Tourner le moteur dans le *sens inverse du sens de la marche* jusqu'à ce que la pige pénètre dans le trou du volant.
4. Mesurer le jeu au culbuteur de la soupape d'échappement. Si la distribution est bien calée, ce jeu doit être compris *entre* :
  - Moteur A 53 ..... 0,04 et 0,83 mm
  - Moteurs A 79/0 et M4 ..... 0,06 et 0,80 mm
  - Moteur A 79/1 ..... 0,09 et 0,88 mm
  - Moteurs M28/1 et M28 ..... 0,03 et 0,75 mm

REMARQUE : Sur certains moteurs A 79/1 (435 cm<sup>3</sup>) il n'est pas possible d'obtenir un jeu de 2,40 mm entre le culbuteur et la soupape d'échappement.

*Opérer comme suit :*

- a) Tourner le moteur pour amener la soupape d'admission à son ouverture maximum et régler le jeu du culbuteur d'échappement à 1,50 mm.
- b) Introduire la pige MR. 630-51/15 dans le trou du carter-moteur, côté gauche, prévu pour le calage de l'allumage.
- c) Tourner le moteur dans le *sens inverse de la marche* jusqu'à ce que la pige pénètre dans le trou du volant moteur.
- d) Faire un repère « b » à la craie sur une dent de la couronne du démarreur et un autre repère « a » sur le carter-moteur, en vis à vis.  
**Déposer la pige de calage.**
- e) Tourner le moteur dans le *sens normal de marche de trois dents*.

Mesurer le jeu au culbuteur de la soupape d'échappement.

Si la distribution est bien calée, ce jeu doit être compris entre : 0,05 et 0,65 mm

**5. Régler les cubuteurs :**

*Le réglage se fait à froid.*

Régler une soupape quand la soupape correspondante du cylindre opposé est en pleine ouverture :

Admission = 0,20 mm  
Echappement = 0,20 mm

**6. Monter les couvre-culasses :**

Vérifier qu'il n'y a aucune aspérité sur les plans de joint.  
Vérifier l'état du joint collé sur le couvre-culasse.

Monter :

- les couvre-culasses,
- les joints caoutchouc (1),
- les rondelles plates (2) (sur les couvre-culasses qui en sont équipés),
- les écrous borgnes (3).

Serrer les écrous (3) de 5 à 7 mAN ( 0,5 à 0,7 m.kg )

**ATTENTION :** Un mauvais positionnement des joints ou un mauvais serrage des écrous (3) peut entraîner la perte totale de l'huile du moteur.

**7. Mettre le moteur en marche.**

Vérifier l'étanchéité des joints des couvre-culasses,  
Etablir le niveau d'huile du moteur.

