

## Mesurage des carters pour le montage du vilebrequin

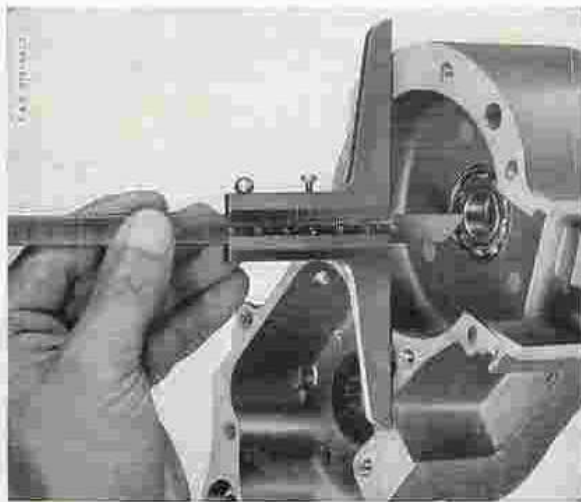


Fig. 29

Jeu axial du vilebrequin: 0,05 — 0,15 mm

Placer le joint Abil sur le demi-carter.

### Exemple:

Profondeur du côté  
embrayage + joint: 26,30 mm  
Profondeur du carter  
côté volant: + 6,10 mm

Espace libre entre les  
deux carters: 32,40 mm

Dimension du vilebrequin  
(gravée électriquement)

p. ex.: — 30,10 mm

Différence: — 2,30 mm

Jeu axial: — 0,10 mm

Différences: — 2,20 mm

Ces 2,20 mm doivent être rattrapés en plaçant des rondelles d'épaisseur (d, fig. 30) derrière les bagues intérieures de roulement (e) du vilebrequin, en les partageant exactement des deux côtés, soit 1,10 mm de chaque côté.

### Remarque:

Lors du remontage des bagues intérieures de roulement, il faut absolument se servir de la plaquette 0276 019 001 (Ill. 20, page 4) qui se place entre les joues du vilebrequin et sert d'appui pour repousser correctement les bagues.

Attention! Ne jamais serrer les axes du vilebrequin dans l'étau ni essayer de monter les bagues en frappant. Car ainsi on déforme les joues, on abîme le roulement de la tête de bielle et le vilebrequin est inutilisable.

## Remplacement des bagues intérieures de roulement sur les axes de vilebrequin

Retirer d'abord, au moyen d'une poussee, les bagues à billes (f) de leur bague intérieure (e) et, à l'aide de l'arrache-roulement 0277 073 005 et de la coiffe de poussee 0277 070 000, retirer la bague de roulement en vissant l'écrou de l'outil.

Lors du remontage des bagues intérieures, il est bon de réchauffer celles-ci.

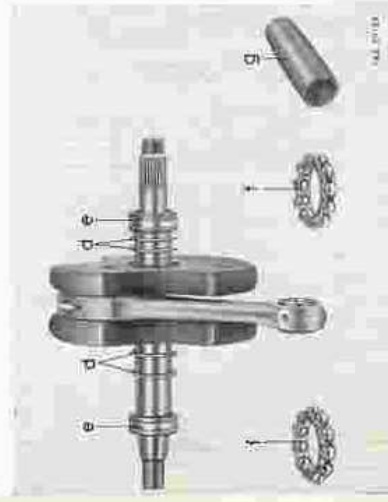


Fig. 30

## Montage de la membrane

Fig. 31

Avant de remonter la plaque avec membrane (b), il faut vérifier si elle est bien plane. Des plaques déformées ne doivent en aucun cas être réajustées. Il faut les remplacer par des nouvelles.

Les sous-pièces de la plaque avec membrane ne sont pas livrables séparément.

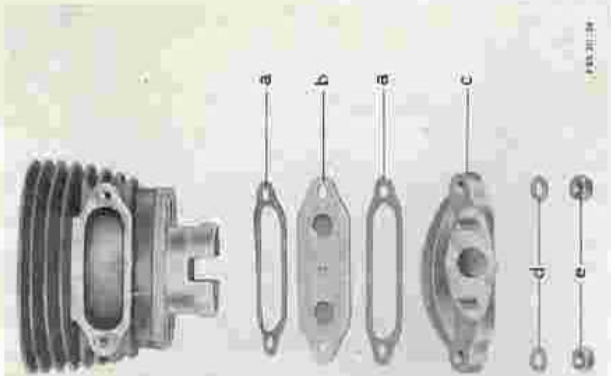


Fig. 31

Avant de monter le cylindre, il est à conseiller de remonter d'abord le système de la membrane dans l'ordre suivant:

1. Enduire les deux joints (a) de pâte spéciale pour joints no. 40 (voir adresse du fabricant page 29).
2. Joint (a)
3. Plaque avec membrane (b) avec son cintre butée vers le cylindre.
4. Joint (a)
5. Pipe d'admission cpl. (c) à fixer au moyen de deux rondelles (d) et deux écrous (e) force de serrage 0,5—0,6 mkg).

## Carburateur

L'exécution du carburateur et la grandeur du gicleur sont déterminées par l'usine après de nombreux essais. Le réglage qu'on a obtenu ainsi est celui convenant le mieux au moteur et il n'est pas à conseiller d'y apporter des modifications arbitraires. Si on désire des réglages spéciaux de précision, il faut opérer par l'aiguille du gicleur en ce sens que le mélange devient plus riche en remanant l'aiguille, plus pauvre en la descendant.

Il faut tenir compte ici que la position de l'aiguille ne peut apporter une modification dans le dosage du mélange que dans les régimes inférieur et moyen. Quand le carburateur est correctement réglé, que le filtre d'air est en parfait état et qu'on emploie la bougie prescrite, le fond de la bougie est brun. Des bougies noires et humides proviennent d'un mélange trop riche, des bougies blanches d'un mélange trop pauvre. Ceci n'est vrai naturellement que si la bougie a le coefficient thermique prescrit par le constructeur.