

## Table des matières

Contrôle du jeu latéral du vilebrequin.....	3
Habillage de la rampe (voir Pl. 4).....	5
Monter provisoirement l'arbre à cames (voir Pl. 4) :.....	6
Monter les chemises. Régler les hauteurs.....	6
Monter la culasse.....	8
Monter les tiges de culbuteurs.....	9
Montage rampe de culbuteurs.....	9
Monter les pistons dans le carter-cylindre.....	11
Monter les bielles sur le vilebrequin : (modèle a régule).....	13
Monter les bielles sur le vilebrequin : (bielles de 11d).....	13
Monter le vilebrequin.....	13
Monter la distribution (voir Pl. 4 et 22) :.....	16
Poser la pompe à huile.....	17
Monter le carter inférieur (voir Pl. 19) :.....	18
Monter le carter de distribution (voir Pl. 19) :.....	19
Monter le volant (sa position est déterminée par un boulon décalé).....	20
Accoupler l'embrayage au volant moteur.....	20
Monter le couvre-culasse.....	20
Monter la pompe à eau.....	20
Monter les tubulures d'échappement et d'admission :.....	21
Monter les supports latéraux.....	21

Conventions :

En bleu les rajouts/modifications par rapport au MR.

En rouge, les questions, interrogations....

En vert, les pièces du catalogue.

Liens /références :

[La traction du Val de Sarre , démontage-nettoyage-remontage d'un moteur "hy-bride"](#)

[La traction du Val de Sarre , révision d'un moteur pré-perfo](#)

[Gégé Citroën 11 BL "RPVS" 1938 Remontage du moteur](#)

## Contrôle du jeu latéral du vilebrequin

a) Monter le gicleur de circulation d'huile :

Dans le cas du montage d'un cylindre carter neuf ou d'échange standard du cylindre, il faut s'assurer de la présence du gicleur de circulation d'huile dans le palier côté volant.

b) Placer les coussinets de ligne d'arbre, s'assurer que les alésages dans le carter sont propres; huiler à la burette (un pinceau peut laisser des poils ou entraîner des impuretés) (huile moteur SAE 20).

c) Engager le vilebrequin.

Monter les chapeaux de paliers.

serrer les écrous de paliers à 7 m. kg, (utiliser la clé 2470-T, voir l'1. 6, fig. 2), faire tourner le vilebrequin pour s'assurer qu'il n'existe aucun point dur.

<http://horta.ulb.ac.be/gvg/tractions/cabtrac//coussinets%20paliers.jpg>

[http://horta.ulb.ac.be/gvg/tractions/cabtrac//IMG\\_7124.JPG](http://horta.ulb.ac.be/gvg/tractions/cabtrac//IMG_7124.JPG)

[http://horta.ulb.ac.be/gvg/tractions/cabtrac//IMG\\_7123.JPG](http://horta.ulb.ac.be/gvg/tractions/cabtrac//IMG_7123.JPG)

[http://horta.ulb.ac.be/gvg/tractions/cabtrac//IMG\\_7132.JPG](http://horta.ulb.ac.be/gvg/tractions/cabtrac//IMG_7132.JPG)

Placer une rondelle de réglage (43) de 0,05 mm, la rondelle de butée (44), le pignon de vilebrequin (45) (provisoirement sans la clavette),

serrer l'écrou (46) *avec une douille de 46.*

pousser le vilebrequin vers le palier côté distribution, à l'aide d'un levier ou d'un coin oblique placé entre un maneton du vilebrequin le carter,

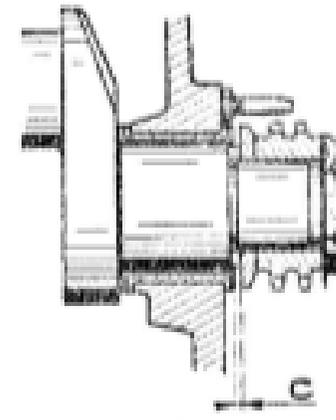
mesurer, entre la rondelle d'appui et le coussinet (en « c », voir fig. 3) le jeu latéral du palier.

Ce jeu doit être de 0,10 à 0,15 mm.

[http://horta.ulb.ac.be/gvg/tractions/cabtrac//IMG\\_7140.JPG](http://horta.ulb.ac.be/gvg/tractions/cabtrac//IMG_7140.JPG)

Ajouter les rondelles de réglage nécessaires pour obtenir cette cote.

Fig. 3 \_ REGLAGE  
DU LATERAL



Déposer le pignon.

Déposer le vilebrequin, remettre en place les chapeaux de palier.

Autre méthode plus simple de mesure :

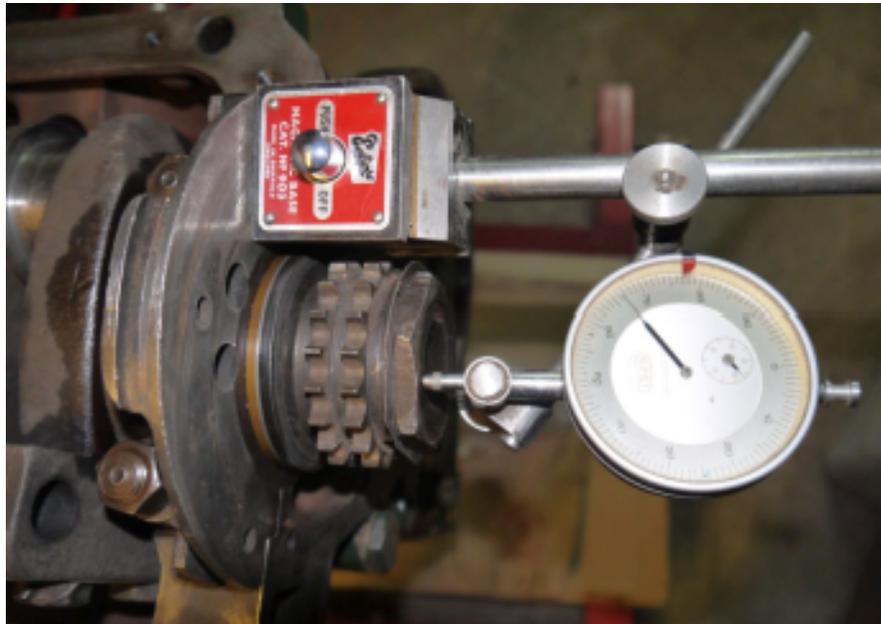


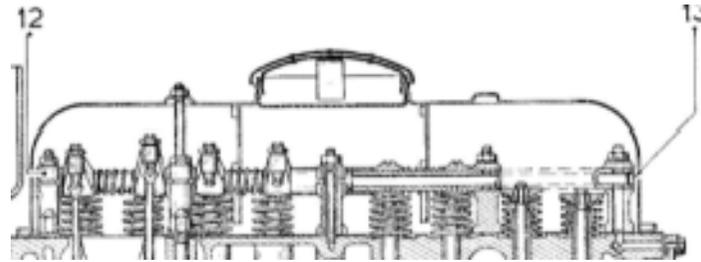
Photo traction.valdesarre.fr

On pourra profiter de cette opération pour vérifier les coquilles à turbine de retour d'huile.  
Voir OP109 du MR.

### Habillage de la rampe (voir Pl. 4).

a) Bien nettoyer l'intérieur de l'axe à l'aide d'un goupillon métallique et s'assurer que les trous de graissage sont débouchés, ainsi que ceux des culbuteurs.

b) Enduire d'hermétique le repos des rondelles expansibles (13) d'étanchéité, avant de les aplatir au marteau pour les sertir.



c) Placer les supports, culbuteurs, ressorts, rondelles dans l'ordre ci-dessous, sur l'axe préalablement huilé. L'extrémité de l'axe recevant la clavette se monte vers l'arrière du moteur (côté arrivée d'huile) ainsi que le support percé. Les trous de graissage des culbuteurs sur l'axe sont toujours orientés vers le bas et vers les soupapes. Les fentes des supports sont dirigées du côté des trous de bougies.

Commencer l'empilage par l'avant :

1° support extrême non percé	12° rondelle de 1mm	23° culbuteur gauche
2° rondelle de 1mm	13° ressort	24° rondelle de 3,5 mm
3° culbuteur droit	14° rondelle de 1mm	25° support
4° rondelle de 1mm	15° culbuteur gauche	26° rondelle de 3,5 mm
5° ressort	16° entretoise de 18,5 mm	27° culbuteur droit
6° rondelle de 1mm	17° support central	28° rondelle de 1mm
7° culbuteur gauche	18° entretoise de 18,5 mm	29° ressort
8° rondelle de 3,5mm	19° culbuteur droit	30° rondelle de 1mm
9° support	20° rondelle de 1mm	31° culbuteur gauche
10° rondelle de 3,5mm	21° ressort	32° rondelle de 1mm
11° culbuteur droit	22° rondelle de 1mm	33° support extrême percé

<p>Mettre en place les rondelles entretoises dans la fente des supports et la clavette dans celle du support AR.</p> <p>Ne pas monter la rampe sur la culasse ou la monter provisoirement.</p> <p><a href="http://horta.ulb.ac.be/gvg/tractions/cabtrac/nouveau%20moteur/restauration/Moteur/remontage/IMG_4135.JPG">http://horta.ulb.ac.be/gvg/tractions/cabtrac/nouveau%20moteur/restauration/Moteur/remontage/IMG_4135.JPG</a>  <a href="http://horta.ulb.ac.be/gvg/tractions/cabtrac/nouveau%20moteur/restauration/Moteur/remontage/IMG_4137.JPG">http://horta.ulb.ac.be/gvg/tractions/cabtrac/nouveau%20moteur/restauration/Moteur/remontage/IMG_4137.JPG</a></p>	
<p><b>Monter provisoirement l'arbre à cames (voir Pl. 4) :</b></p> <p>Engager l'arbre à cames (les portées préalablement huilées) dans le carter.  Serrer les vis de la bride de butée AV (10) d'arbre à cames à 1 m. kg. <b>483-S Vis de 7 x 15</b>  Rabattre les arrêtoirs <b>88.795 Arrêtoir simple de 8,5</b>  <b>Monter provisoirement le pignon, Vérifier le jeu latéral ?</b>  Placer les poussoirs huilés dans leurs alésages.  Les maintenir en place à l'aide de chiffons propres.</p> <p><a href="http://horta.ulb.ac.be/gvg/tractions/cabtrac/nouveau%20moteur/restauration/Moteur/remontage/IMG_4220.JPG">http://horta.ulb.ac.be/gvg/tractions/cabtrac/nouveau%20moteur/restauration/Moteur/remontage/IMG_4220.JPG</a>  <a href="http://horta.ulb.ac.be/gvg/tractions/cabtrac/nouveau%20moteur/restauration/Moteur/remontage%20suite/IMG_5576.JPG">http://horta.ulb.ac.be/gvg/tractions/cabtrac/nouveau%20moteur/restauration/Moteur/remontage%20suite/IMG_5576.JPG</a>  <a href="http://horta.ulb.ac.be/gvg/tractions/cabtrac/nouveau%20moteur/restauration/Moteur/remontage%20suite/IMG_5579.JPG">http://horta.ulb.ac.be/gvg/tractions/cabtrac/nouveau%20moteur/restauration/Moteur/remontage%20suite/IMG_5579.JPG</a></p>	Clé tube 14
<p><b>Monter les chemises. Régler les hauteurs.</b></p> <p>Placer le cylindre carter sur un support, (utiliser le support MR-3053-70, voir Pl. 25. fig. 3)  a) S'assurer de la propreté des surfaces d'appui dans le carter et sur les chemises .</p> <p>Le réglage des hauteurs a une très grande importance. <i>Si la chemise désaffleure d'une façon excessive</i> au-dessus du plan de joint du cylindre, elle se déforme au serrage de la culasse; au cas contraire, si elle est trop en retrait, des passages d'eau ou de gaz peuvent se produire.</p> <p>b) Présenter les chemises sans joint, vérifier qu'elles ne boitent pas sur leurs portées et qu'elles ont un léger jeu dans l'alésage inférieur du carter.</p> <p>c) Vérifier que les chemises montées sans joint sont en retrait du plan supérieur du carter de 0,43 à 0.50 mm et que leurs faces</p>	Support MR-3053-70

supérieures sont dans un plan parallèle à celui de la face du carter (tolérance 0,05 mm); pour cela, utiliser une règle bien dressée et des cales d'épaisseur.

(Placer la règle successivement suivant l'axe longitudinal, puis l'axe transversal du. moteur).

(Ou mieux, utiliser la règle à comparateur MR-3377, et le comparateur 2437-T. voir Pl. 15).

Le retrait des chemises refabriquées est en général bien plus faible que 0,43 à 0,50, les joints seront aussi beaucoup moins épais.

d) Utiliser **exclusivement** les joints Hugo-Reintz vendus par notre Service des pièces détachées.

Choisir les joints pour qu'avant serrage le dépassement des chemises soit de **0,09 à 0,16 mm** au-dessus du plan du carter. Mesurer soigneusement ce dépassement à l'aide de la règle MR-3377.

Accoler par paires les chemises pour placer le joint H-R. légèrement enduit d'huile de lin cuite (à l'exclusion de tout autre ingrédient).

Vu la faible épaisseur des joints et l'état de surface du bloc, un peu d'Hermetic sur les 2 faces du joint est conseillé.

Le rajout d'épaisseur serait inférieur à 0,02mm.



Photo traction.valdesarre.fr

Engager par paires les chemises dans le cylindre-carter; ces chemises doivent descendre par leur propre poids sans être gênées par les joints.

Vu l'utilisation d'Hermetic, ne pas tarder à remonter la culasse.

Règle, jeu de cales  
Règle MR-3377  
Comparateur 2437-T

Règle MR-3377

## Monter la culasse.

a) Monter les goujons de culasse, les serrer à 1 in. kg, (utiliser l'appareil à goujonner 2410-T, voir Pl. 2, fig. 3) (le filetage le plus court du goujon est vissé dans le carter-cylindre) (cas du montage avec goujons).

b) Enduire le joint d'huile ~~moteur~~ de lin ; le mettre en place, l'engager sur les goujons s'ils existent, les sertissages dirigés vers la culasse.

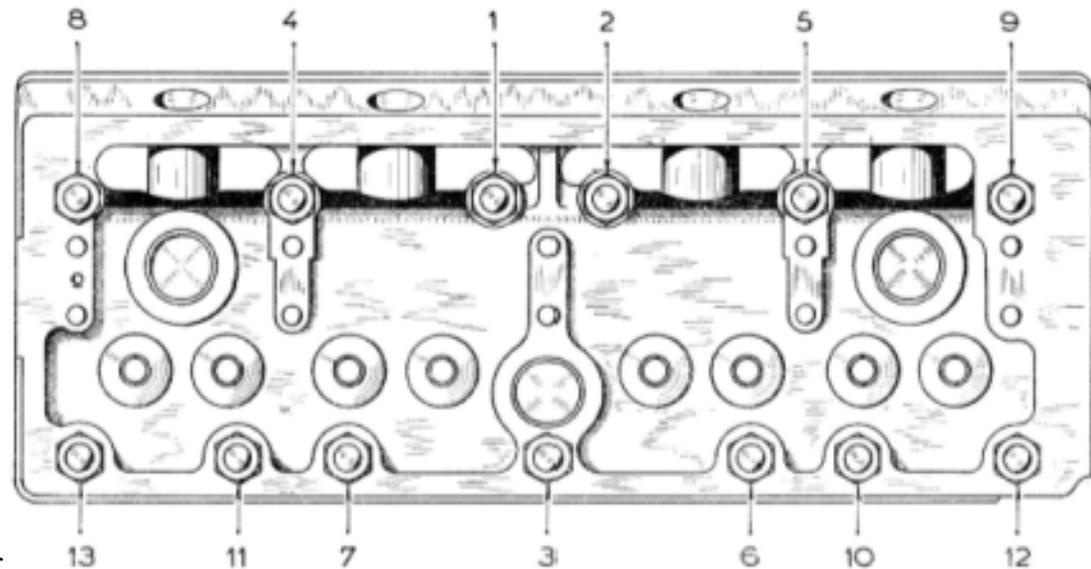
Mettre en place la culasse.

S'assurer, pendant cette opération qu'aucun corps étranger ne s'est interposé entre culasse et joint.

Enduire les filetages des goujons de culasse ou des vis d'hermétique.

Serrer les écrous ou les vis dans l'ordre indiqué (voir Pl. 6) (1er serrage à 3 m. kg, 2eme serrage à 5 m. kg),

(utiliser la clé dynamo-métrique 2470-T, voir PL 6, fig. 2), les couples ont une grande importance. C'est pourquoi une clé dynamométrique est indispensable. Observer l'ordre de serrage.

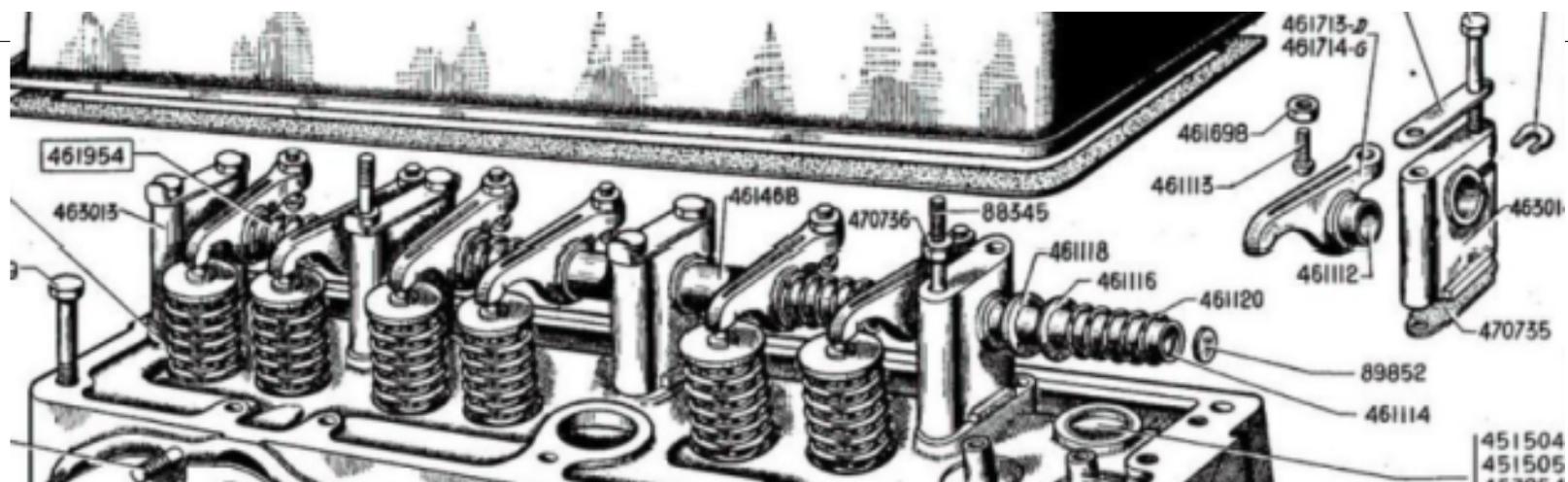


Retourner le moteur, le placer sur un support, (utiliser le support MR-3053-60, voir Pl. 25, fig. 2).

Vérifier que les alésages ne sont pas déformés, (utiliser le comparateur pour alésage 2440-T).

L'ovalisation ou la déformation ne doit pas dépasser 0,03 mm, sauf dans les 20 mm du bas où l'on peut admettre 0,05 mm. Si la

<p>déformation dépasse ces tolérances, déposer la culasse et remplacer les joints inférieurs des chemises par des joints moins épais. Remonter la culasse et contrôler à nouveau la déformation.</p> <p>On peut vérifier à l'aide d'un piston qu'il coulisse librement.</p> <p>Ne plus toucher à la culasse après le dernier contrôle constatant le bon montage des chemises. Le jeu entre pistons et chemises doit être compris entre 0,06 et 0,08 mm.</p> <p>La mesure de ce jeu nécessite des appareils de haute précision (fluidomètres) et ne peut être faite qu'en fabrication. Il ne faut, sous aucun prétexte, désapparier l'ensemble chemise-piston vendu par notre Service de pièces détachées.</p> <p>Retourner le moteur, le placer sur le support MR 3503-70 (voir Pl. 25, fig. 4). Enlever les chiffons maintenant les poussoirs.</p> <p>Attendre que l'hermetic soit bien prise ? Autre produit que l'hermetic, plus souple et plus simple à enlever en cas de démontage futur des chemises ?</p>	
<p><b>Monter les tiges de culbuteurs.</b>  <del>Les mettre en place en comprimant les ressorts de soupapes, (utiliser le compresseur de ressorts 1611-T, voir Pl. 2, fig. 4)</del>  La mise en place se fait en montant la rampe.</p>	
<p><b>Montage rampe de culbuteurs.</b>  Peut se faire plus tard, mais attention aux poussoirs en cas de retournement du moteur.</p> <p>Placer un joint papier sous chaque support.  Enduire d'Hermetic le joint arrière.</p> <p>Placer les rondelles entretoises dans chaque support et la plaquette d'arrêt dans la fente du support AR.  Présenter la rampe sur la culasse, guider les tiges de culbuteurs sous les rotules des culbuteurs.  Serrer les vis de fixation de la rampe à 1 m.kg 1,2 m. kg. 8* 589-S Vis TH de 7 x 60 et 2* 88.345 Goujon de 7 x 112 (filetages 12 et 55)</p>	



Rabattre les arrêteurs sur un pan des têtes de vis ou écrous . 5\* 463.015 Arrêteur double de 7,5 (entr'axes : 26 mm)

Régler provisoirement le jeu des culbuteurs à 0,20 mm pour les soupapes d'admission et 0,25 pour les soupapes d'échappement.

[http://horta.ulb.ac.be/gvg/tractions/cabtrac/IMG\\_7176.JPG](http://horta.ulb.ac.be/gvg/tractions/cabtrac/IMG_7176.JPG)

[http://horta.ulb.ac.be/gvg/tractions/cabtrac/IMG\\_7179.JPG](http://horta.ulb.ac.be/gvg/tractions/cabtrac/IMG_7179.JPG)

## Monter les pistons dans le carter-cylindre

Huiler les pistons (à la burette). Orienter les coupes des segments (les 2eme et 4eme à 180° par rapport aux 1er et 3eme.)

~~Placer des bagues d'entrée de segments, (utiliser les bagues 1656-T, voir Pl. 16).~~

~~Engager le vilebrequin en guidant les pistons pour éviter les coincements et ruptures des segments.~~

~~Dégager les bagues.~~

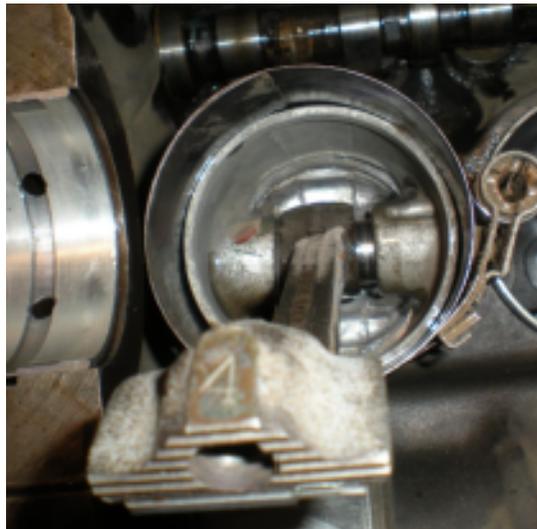
Placer un serre-segment sur un piston.

Le présenter à la chemise puis faire rentrer le piston dans la chemise.

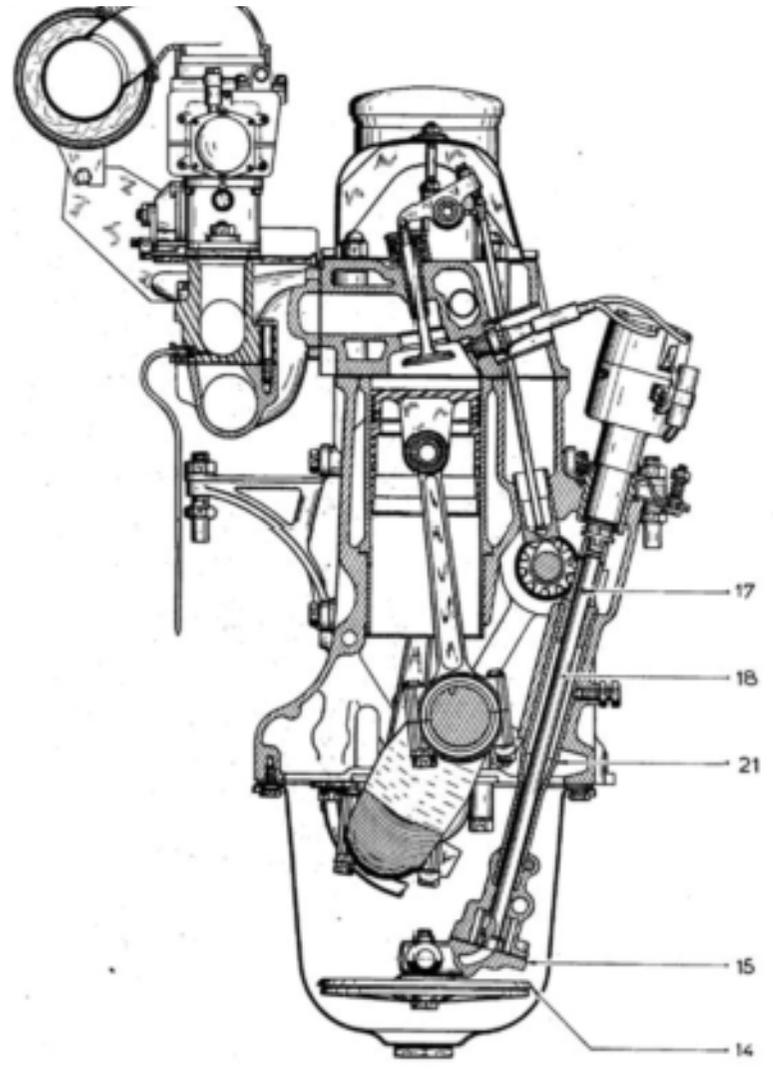
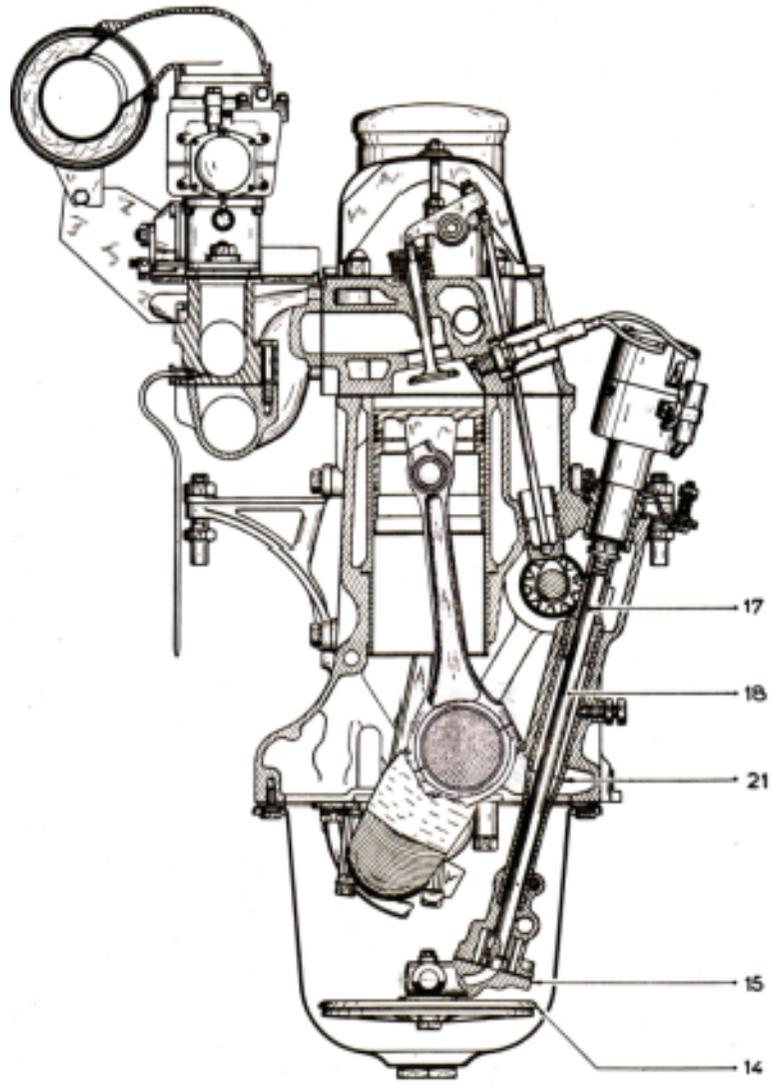
Respecter l'ordre et orientation (voir ci-dessous pour bielles à coussinets) relevés lors du démontage.



Photos traction.valdesarre.fr



[http://horta.ulb.ac.be/gvg/tractions/cabtrac//IMG\\_7202.JPG](http://horta.ulb.ac.be/gvg/tractions/cabtrac//IMG_7202.JPG)



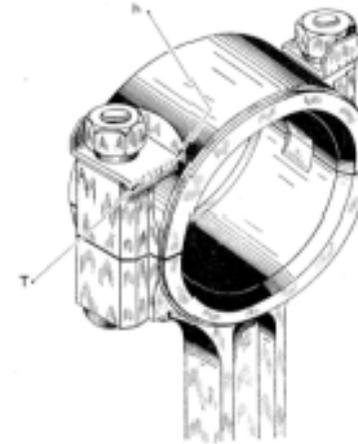
### Monter les bielles sur le vilebrequin : (modèle a règle)

Huiler les portées à l'aide d'une burette (huile moteur SAE 20): proscrire le pinceau, qui peut entraîner des impuretés ou perdre ses poils.

Placer les arrêteurs des écrous des boutons de bielles, pour qu'ils empêchent toute rotation dans le sens du desserrage (voir Pl. 14, fig. 2).

Serrer les écrous à  $3 +1 -0$  m. kg, (utiliser la clé 2470-T, voir Pl. 6, fig. 2).

Freiner en rabattant la partie arrondie sur l'un des pans .



### Monter les bielles sur le vilebrequin : (bielles de 11d)

#### Huiler les chapeaux ?

a) Mettre en place les coussinets dans les bielles et dans les chapeaux. Ils sont positionnés par un ergot.

ATTENTION. — Les bielles sont montées avec des coussinets minces, moins larges que la tête de bielle. Le chapeau est également moins large que la tête de bielle.

Les deux coussinets sont identiques, toutefois sur un moteur ayant déjà tourné, il est nécessaire de les remonter à leur position d'origine.

b) Huiler les portées à la burette (huile moteur SAE 20)

c) Monter les bielles

Serrer les vis à 5 m. kg (utiliser la clé dynamométrique 2470-T, voir Pl. 6 A)

IMPORTANT. - *Le couple de serrage doit être scrupuleusement respecté. Les vis se montent sans arrêteur.*

### Monter le vilebrequin

Si ce n'est déjà fait, confectionner 2 joints d'étanchéité pour les coquilles à turbine de retour d'huile. (OP 109)



Photo traction.valdesarre.fr

Selon le type de volant moteur, vérifier s'il peut être posé après la pose du vilebrequin sur le carter cylindre.

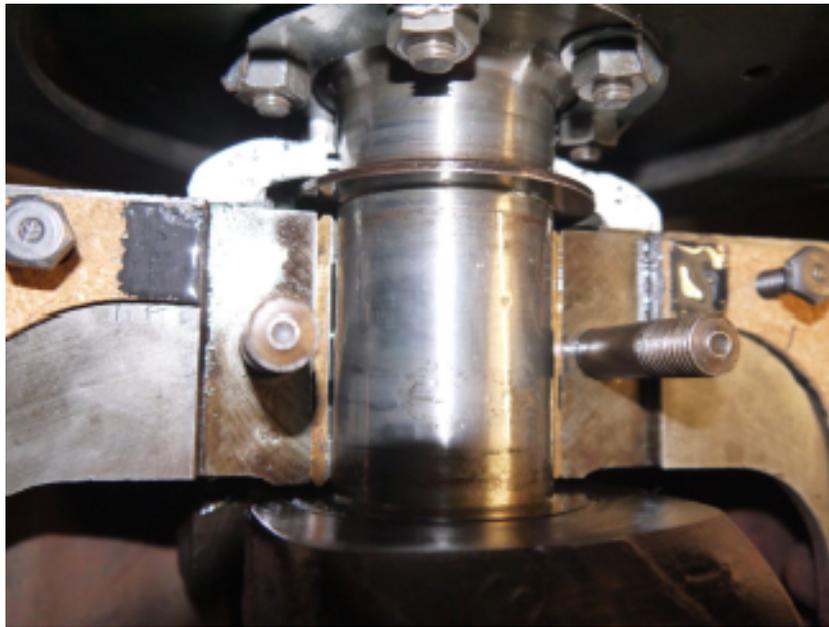
<http://horta.ulb.ac.be/gvg/tractions/cabtrac/nouveau%20moteur/restauration/Moteur/remontage%20suite%20bis/421.jpg>

Vérifier la présence des 3 bouchons du circuit d'huile :  
Côté volant, côté chaîne et proximité pompe à essence.

Placer les 2 joints liège du carter inférieur, bien engagés à fond sous les paliers AV et AR et enduits dans ces zones d'hermétique (voir PL 19, fig. 2, voir ci-dessous),  
Placer les joints des coquilles à turbine de retour d'huile avec de l'hermétique si les coquilles sont déjà montées sur les chapeaux sinon à faire ensuite, Voir OP 114 §38 ;  
*Attention à ne pas obturer les filets des demi-coquilles.*  
Après le montage des coquilles, il faut s'assurer que ces coquilles ne touchent en aucun point sur le vilebrequin, ce qui entraînerait une fuite d'huile importante.  
Il doit subsister un jeu minime de 0,1 mm entre coquille et vilebrequin.

Les joints du carter inférieurs peuvent être maintenus par quelques vis.  
Hermetic sur les 2 faces ?

serrer les écrous de paliers à 7 m. kg, (utiliser la clé 2470-T, voir l'1. 6, fig. 2),  
faire tourner le vilebrequin pour s'assurer qu'il n'existe aucun point dur.  
Rabattre les arrêteurs sur les écrous.

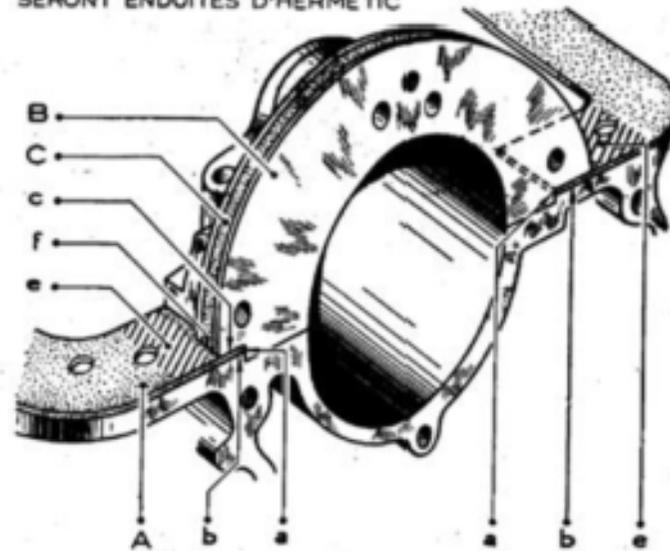


Photos traction.valdesarre.fr

[http://horta.ulb.ac.be/gvg/tractions/cabtrac//IMG\\_7238.JPG](http://horta.ulb.ac.be/gvg/tractions/cabtrac//IMG_7238.JPG)

Fig 2 - MISE EN PLACE DU JOINT  
DE CARTER INFERIEUR

- 1<sup>er</sup> LE JOINT A DOIT ETRE POUSSE A FOND CONTRE LE CHAPEAU B (VOIR EN a) IL DOIT AFFLEURER JUSTE POUR S'APPLIQUER CONTRE LE JOINT DU CARTER DE DISTRIBUTION ET EMPECHER TOUTE FUITE D'HUILE A L'EXTERIEUR (VOIR EN b) IL DOIT ETRE PINCE SOUS LE CHAPEAU (VOIR EN c). AJOUTER UNE CALE EN LIEGE SI NECESSAIRE
- 2<sup>er</sup> S'ASSURER QUE LE CARTER INFERIEUR PORTE BIEN A PLAT SUR LE JOINT DANS LES ZONES INDIQUEES (VOIR EN e) AU BESOIN DRESSER CES ZONES. POUR NE PAS DETERIORER LE JOINT CIRCULAIRE C DU CHAPEAU A LA MISE EN PLACE DU CARTER INFERIEUR ADOUCIR LEGEREMENT A LA PIERRE LES ARETES QUI POURRAIENT EXISTER SANS CREER NI ARRONDIS NI CHANFREINS  
LES EXTREMITES f DU JOINT CIRCULAIRE C ET LES ZONES DE PORTAGE DU JOINT A EN e ET SOUS LE CHAPEAU B SERONT ENDUITES D'HERMETIC



### Monter la distribution (voir PI. 4 et 22) :

Monter le graisseur (48) de chaîne de distribution, le trou orienté dans l'axe du vilebrequin, le serrer à 1 m. kg et le contre-écrou à 1,400 m. kg.

Monter le bouchon de circulation d'huile, ????????

Placer sur l'établi les 2 pignon, vilebrequin et arbre à cames. Orienter les 2 repères.

Un réglé passant par les axes des 2 pignons doit passer par le repère coup de pointe ou trait) du pignon d'arbre à cames.

Le pignon de vilebrequin peut être repéré (trait ou coup de pointe) :

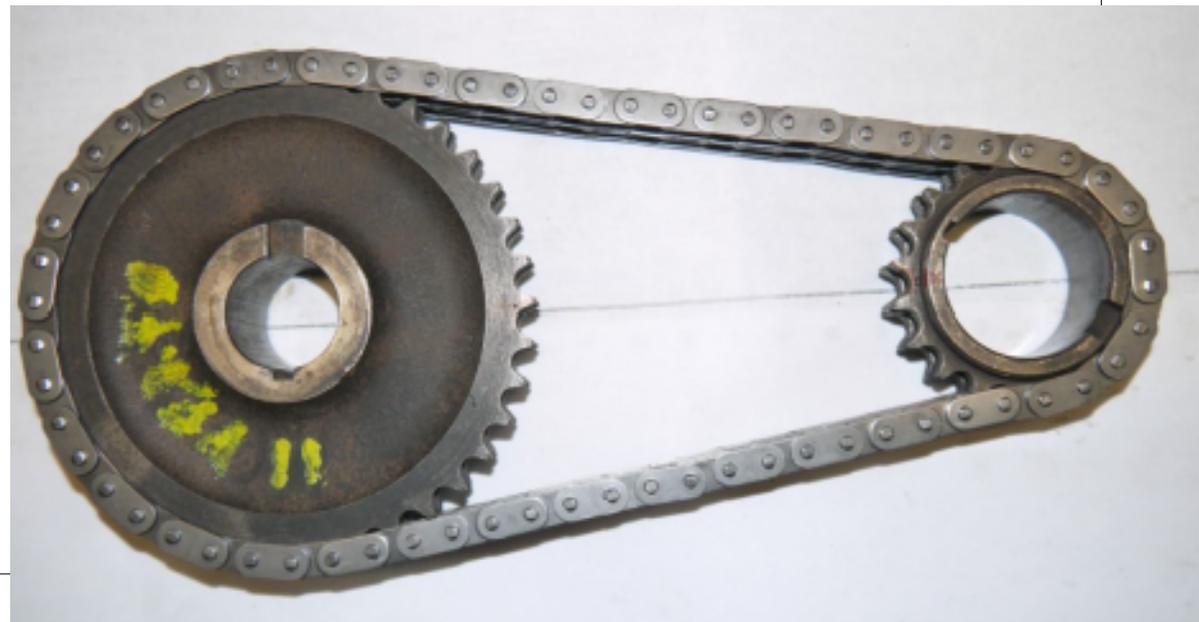
1° Sur une dent;

2° D'une un entre-dent.

Dans le 1er cas, le repère est décalé à droite de la ligne rejoignant les axes des 2 pignons.

Dans le 2eme cas. il doit être placé sur cette ligne.

Photos traction.valdesarre.fr



Monter l'ensemble chaîne et pignons.

Mettre approximativement les 2 pistons extrêmes au point mort haut.

Sans décaler les pignons, monter l'ensemble chaîne et pignons en s'assurant que les clavettes sont bien en place sur l'arbre à cames et le vilebrequin.



Photo traction.valdesarre.fr

Serrer l'écrou d'arbre à cames à 15 m kg, (utiliser la clé 1731-T. voir Pl. 22, fig. 2)

et celui du vilebrequin à 20 m. kg, (utiliser la clé 1667-T, voir Pl. 19, fig. 1)

(en maintenant le vilebrequin à l'aide d'une cale placée entre un maneton et le carter).

Rabattre les arrêtoirs sur un plan de chaque écrou.

## Poser la pompe à huile.

a) Placer le vilebrequin au point mort haut ler cylindre (fin de compression)



Photo traction.valdesarre.fr

b) Engager la pompe à huile de façon que l'encoche d'entraînement soit parallèle à l'axe du moteur et le petit côté vers l'intérieur du moteur après mise en place.

*Serrer la vis pointeau à 1,5 m. kg maxi pour ne pas écraser le tube et serrer le contre-écrou à 3 m. kg*

c) Placer les raccords coniques dans le cylindre et le corps de pompe.

Monter la tuyauterie d'huile entre pompe et cylindre,  
serrer les écrous raccords à 6 m. kg et les contre-écrous à 4 m. kg .

**Monter le carter inférieur (voir Pl. 19) :**

a) Placer dans les gorges des paliers AV et AR les joints liège (préalablement trempés dans l'eau pendant quelques minutes) et dont les extrémités seront enduites d'hermétique.

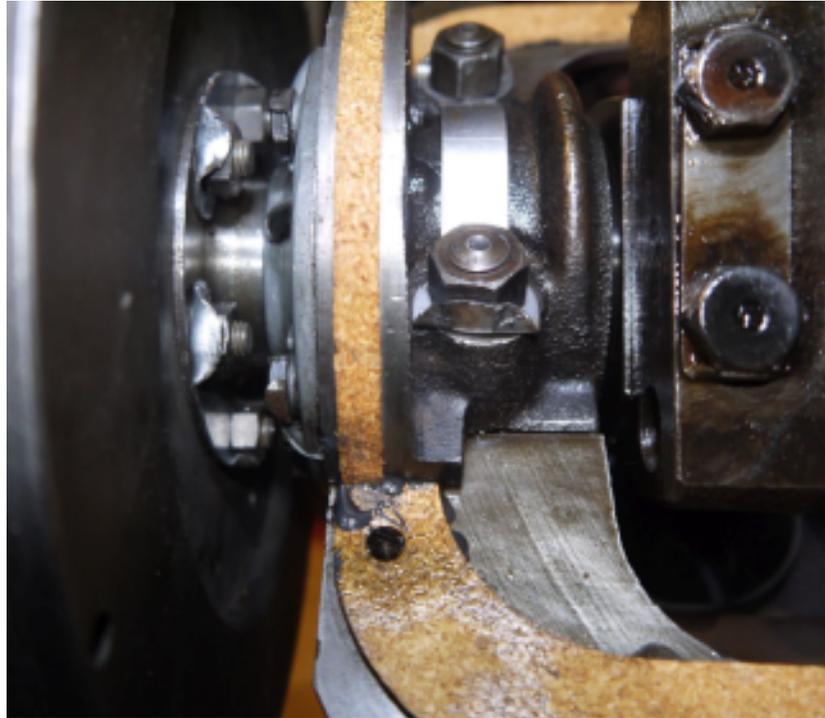


Photo traction.valdesarre.fr

Monter le carter.

Adoucir si nécessaire et très légèrement les arêtes du carter qui pourraient détériorer les joints des paliers.

Serrer les vis du carter inférieur avec rondelle grower sous tête à 1.2 m. kg. **484-S 30 Vis TH à pointe de 7 x 22,5**

**Monter le carter de distribution (voir Pl. 19) :**

Monter le carter de distribution avec un joint papier.

<p>Placer une rondelle plate enduite d'hermétique sous la tête des 3 vis passant dans les trous débouchant à l'intérieur du carter de distribution.</p> <p>Placer un arrêtoir double aux 2 vis latérales inférieures droite et gauche et aux 2 vis supérieures côté D.</p> <p>Serrer les vis à 1,5 m. kg.</p> <p>Rabattre les arrêtoirs</p> <p>483-S Vis de 7 x 15</p> <p>588-S Vis TH de 7 x 55</p> <p>611.006 Arrêtoir double de 7,5, entr'axes :27 mm</p> <p>611.009 Arrêtoir double de 7,5, entr'axes :36 mm</p> <p>611.010 Arrêtoir double de 7,5, entr'axes :60 mm</p>	
<p><b>Monter le volant (sa position est déterminée par un boulon décalé).</b></p> <p>Placer le roulement (47) (enduit de graisse spéciale roulement), l'arrêtoir.</p> <p>Serrer les écrous à 2,5 +0,250 -0 m. kg, (utiliser la clé 2470-T, voir Pl. 6, fig. 2).</p> <p>Rabattre les arrêtoirs sur les pans des écrous.</p>	
<p><b>Accoupler l'embrayage au volant moteur.</b></p> <p>a) S'assurer que les faces d'appui du disque sur le volant et l'embrayage sont propres.</p> <p>b) Accoupler l'embrayage au volant en utilisant un mandrin ou un arbre primaire pour centrer le disque par rapport au roulement du vilebrequin.</p> <p>S'assurer encours du serrage que le mandrin coulisse normalement, indiquant ainsi un bon centrage du disque.</p> <p>S'assurer que le pied de centrage de la couronne est en place.</p> <p>Serrer les vis à 2 +0,250 -0 m. kg avec rondelle grower sous tête.</p> <p>Dégager le mandrin.</p>	
<p><b>Monter le couvre-culasse</b></p> <p>Huiler les ressorts de soupapes et les rotules des culbuteurs.</p> <p>Monter le couvre-culasse, le joint sera collé à l'hermétique seulement sur celui-ci.</p> <p>Ou pas du tout ?</p>	
<p><b>Monter la pompe à eau.</b></p>	

<p>Monter le couvercle de pompe à eau, intercaler le joint enduit d'hermétique.  Monter la pompe à eau en interposant son joint enduit d'hermétique.  Serrer les vis avec rondelle grower sous tête à 3,5 m.kg.</p>	
<p><b>Monter les tubulures d'échappement et d'admission :</b></p> <p>Assembler les 2 collecteurs. Les faces des 6 brides doivent être sur un même plan.  Mesurer le désaffleurement à l'aide d'une règle et d'un jeu de cales; si le désaffleurement dépasse 0,1 mm, surfacer les plans à la fraise ou à défaut, à la lime.  Après dressage des faces, souffler de l'air comprimé pour évacuer les poussières de fonte et d'émeri.  Serrer les écrous à 2 m. kg, (utiliser la clé de 1625-T, voir Pl. 35, fig. 1)</p>	
<p><b>Monter les supports latéraux,</b></p> <p>Serrer les vis à 4,5 m. kg avec rondelle grower sous tête.  Monter la tôle d'élinguage, serrer les vis à 2 m. kg.  Monter le tube d'aération; la languette de l'écran sera orientée vers le haut et l'écran intercalé entre 2 joints.  Serrer les vis avec rondelle grower sous tête à 2,5 m. kg.  Monter la tuyauterie d'arrivée d'huile sur culasse, avec un joint vellumoïd entre la bride et la culasse;  serrer les vis avec rondelle grower sous tête à 2 m. kg.  Serrer la vis orientable à 2 m. kg également en intercalant un joint fibre de chaque coté des raccords .</p> <p>Monter le support de jauge d'huile, mettre la jauge en place.</p>	