



Il manque quelque chose...

- ...On va commencer par le début !

Bien sûr, je ne suis pas rentré dans tous les détails, les joints sont neufs, les serrages effectués avec une clé dynamométrique réglée au couples préconisés.

Et obligatoirement le manuel d 'atelier (merci OURS57) a portée de main pour les bricoles spécifiques a ce modèle

Et aussi un peu de débrouille et beaucoup de temps...

A photograph showing the internal components of an engine oil pan. The pan is a complex, cast metal part with various ports and mounting points. Several bearings are visible, some already seated in their respective housings. The surface of the pan appears clean and well-maintained. The text is overlaid on the image in white and red.

On commence par remettre la pompe à huile
dans le demi carter droit

**Le carter est propre, les plans de joints sont nettoyés, les
roulements sont en place et huilés**

La crépine a été nettoyée, la pompe aussi et vérifiée (jeu, usure)
attention au sens de la flèche, vers l'avant du moteur



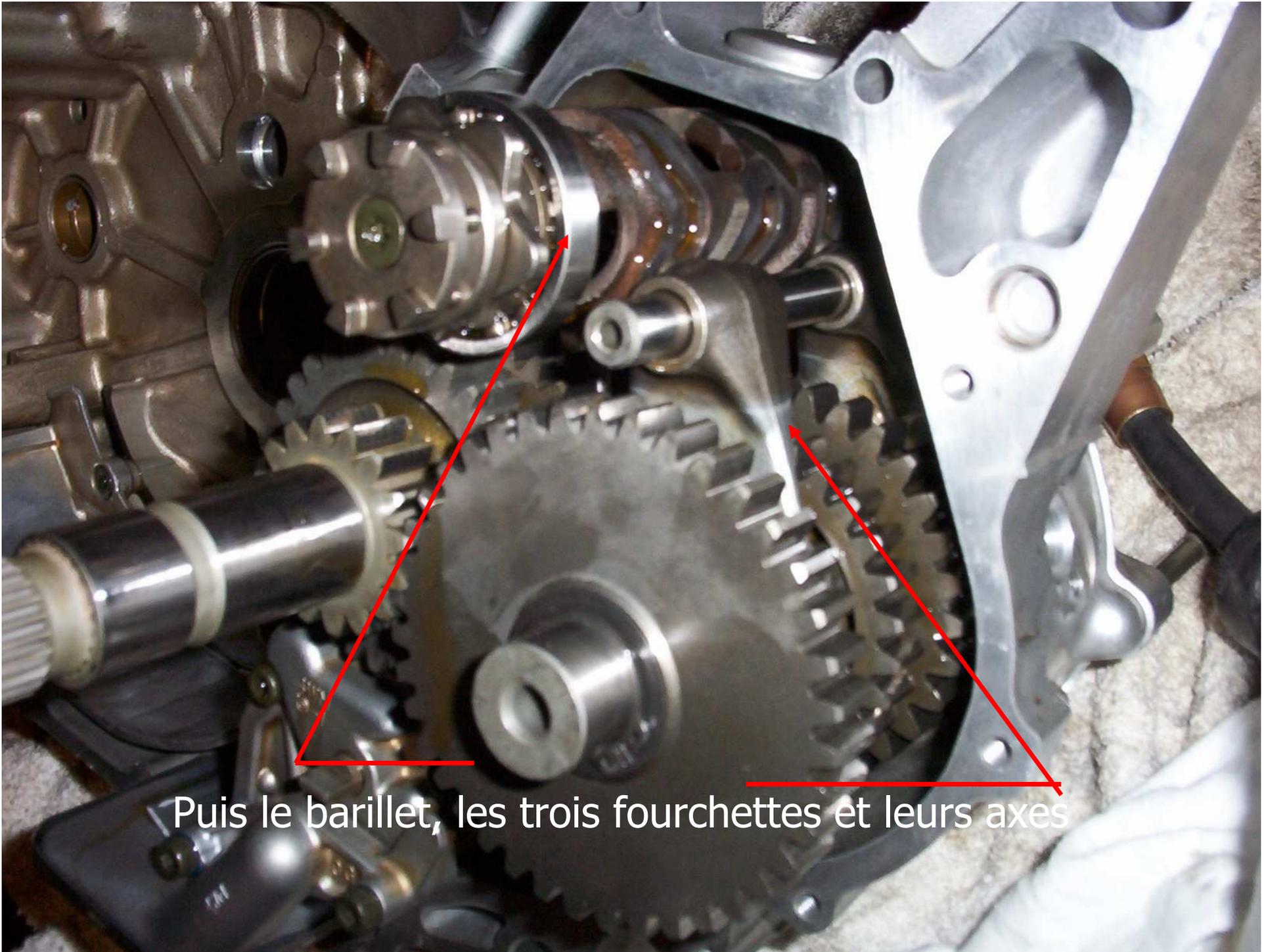
On met une goutte de « freinilet » sur les vis de la crépine

La pompe est déjà vissée en place



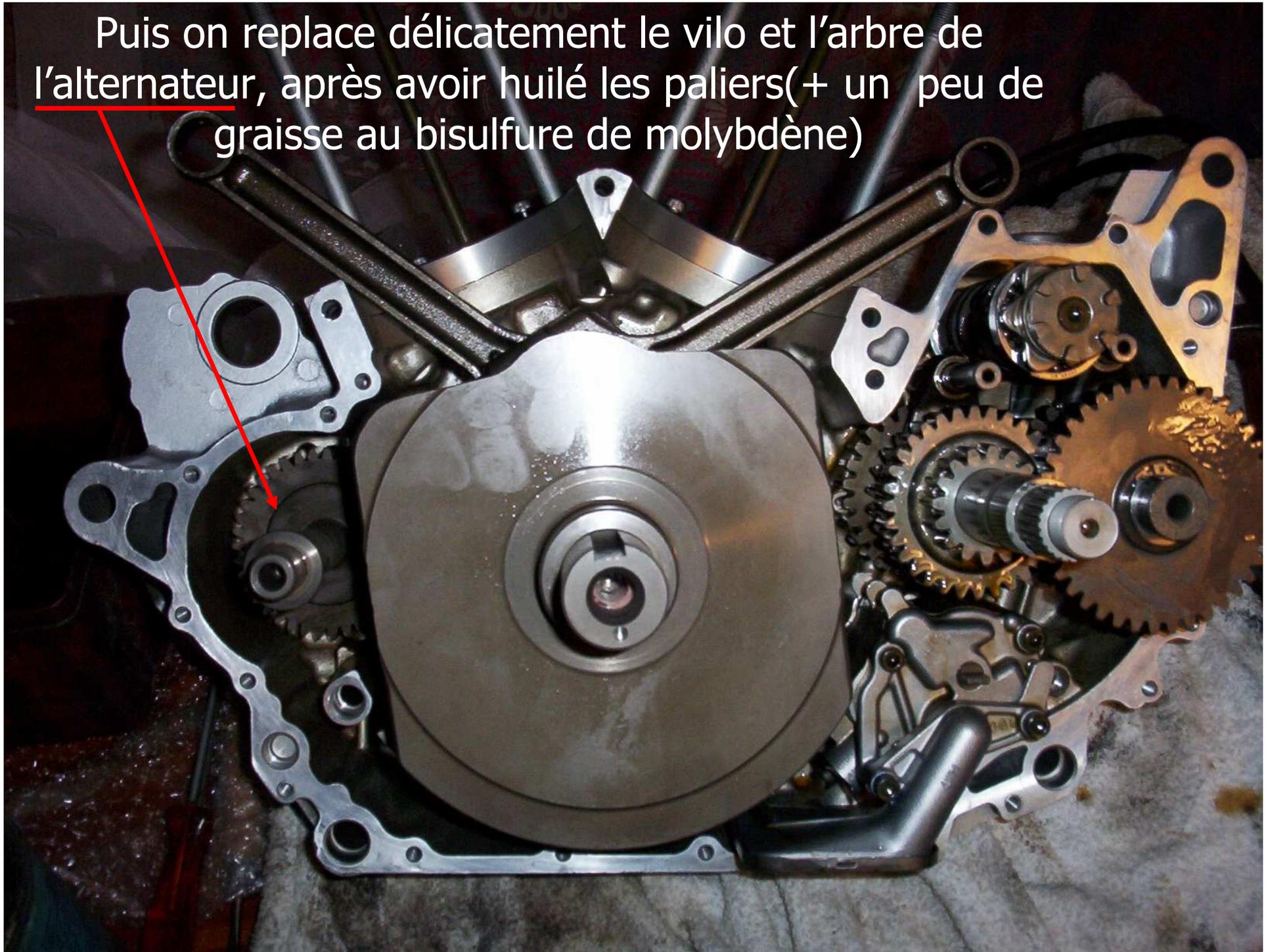
On repose les arbres avec leurs pignons





Puis le barillet, les trois fourchettes et leurs axes

Puis on replace délicatement le vilo et l'arbre de l'alternateur, après avoir huilé les paliers(+ un peu de graisse au bisulfure de molybdène)



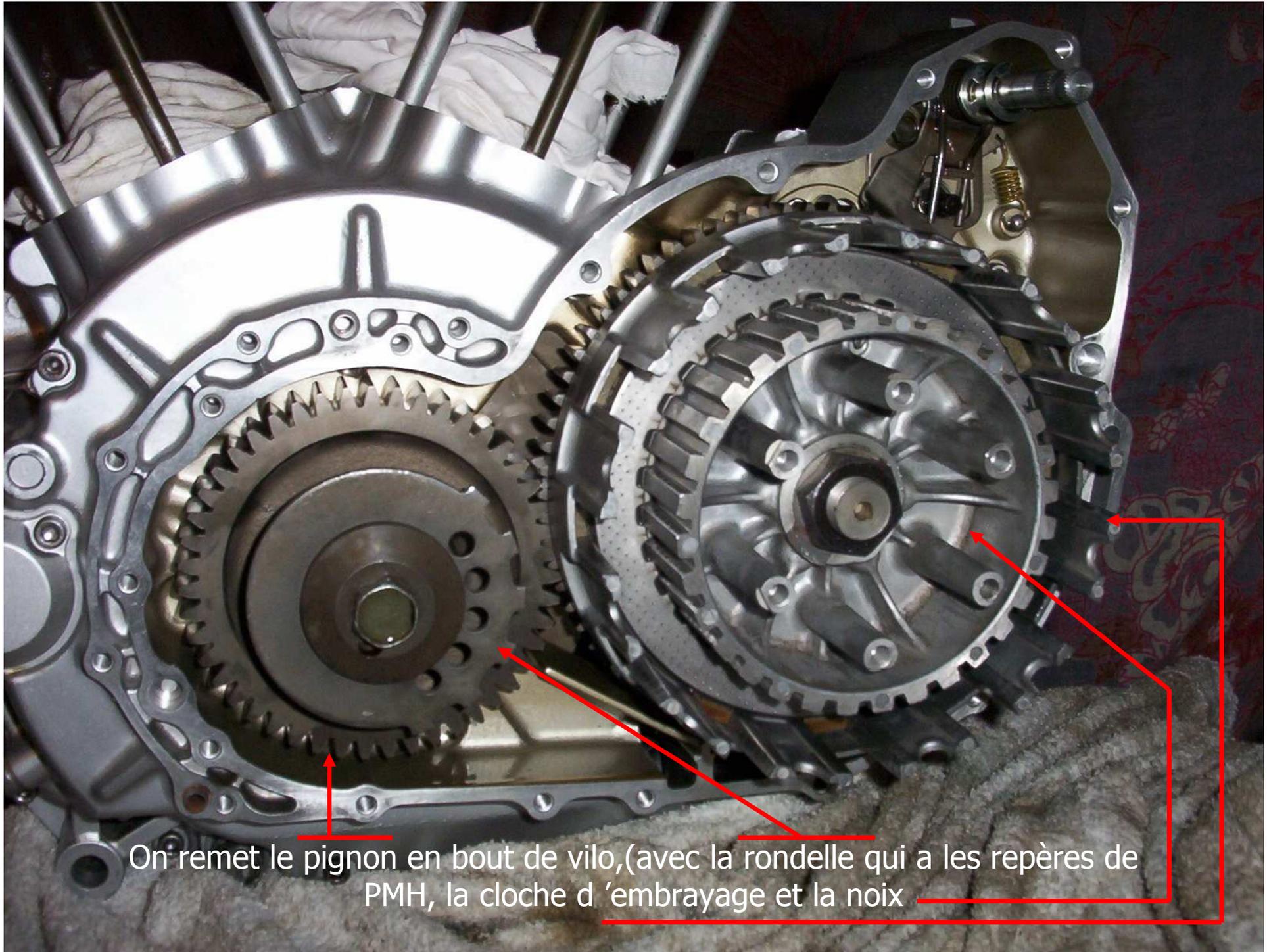


Ça y est, on peut enfin refermer le bas moteur avec le demi-carter gauche. Le joint est fait à la pâte loctite « silicomet JS545 » gris métal

On remet le mécanisme de sélection des vitesses et le boulon en bout d'arbre d'alternateur

Et le pignon d'entraînement de la pompe a huile avec le tube qui traverse le carter





On remet le pignon en bout de vile, (avec la rondelle qui a les repères de PMH, la cloche d'embrayage et la noix



Le voilà en place...



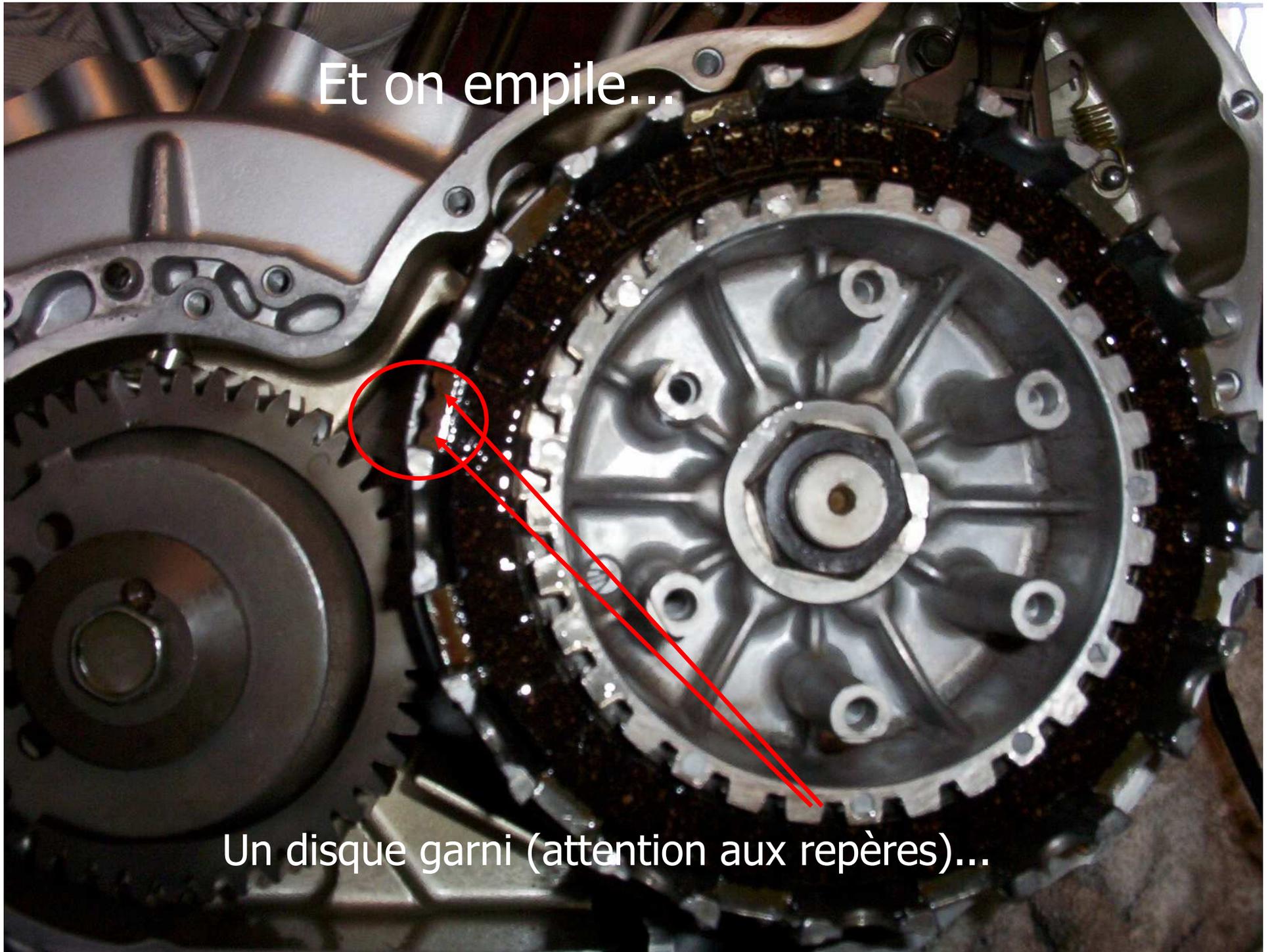


Maintenant, on remonte l'embrayage

On commence par faire tremper les disques garnis neuf dans de l'huile moteur

Et on empile...

Un disque garni (attention aux repères)...



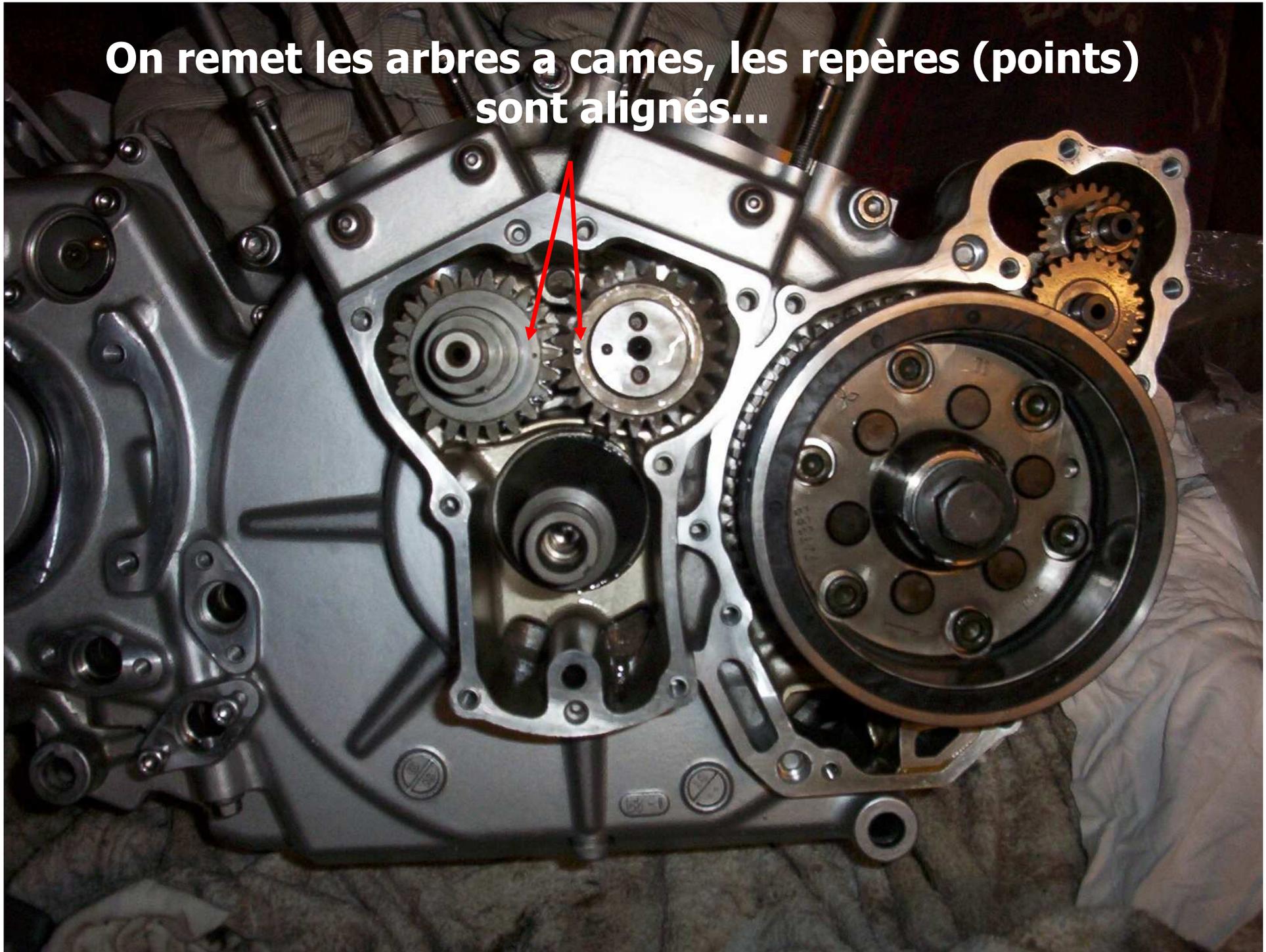
...Un disque lisse



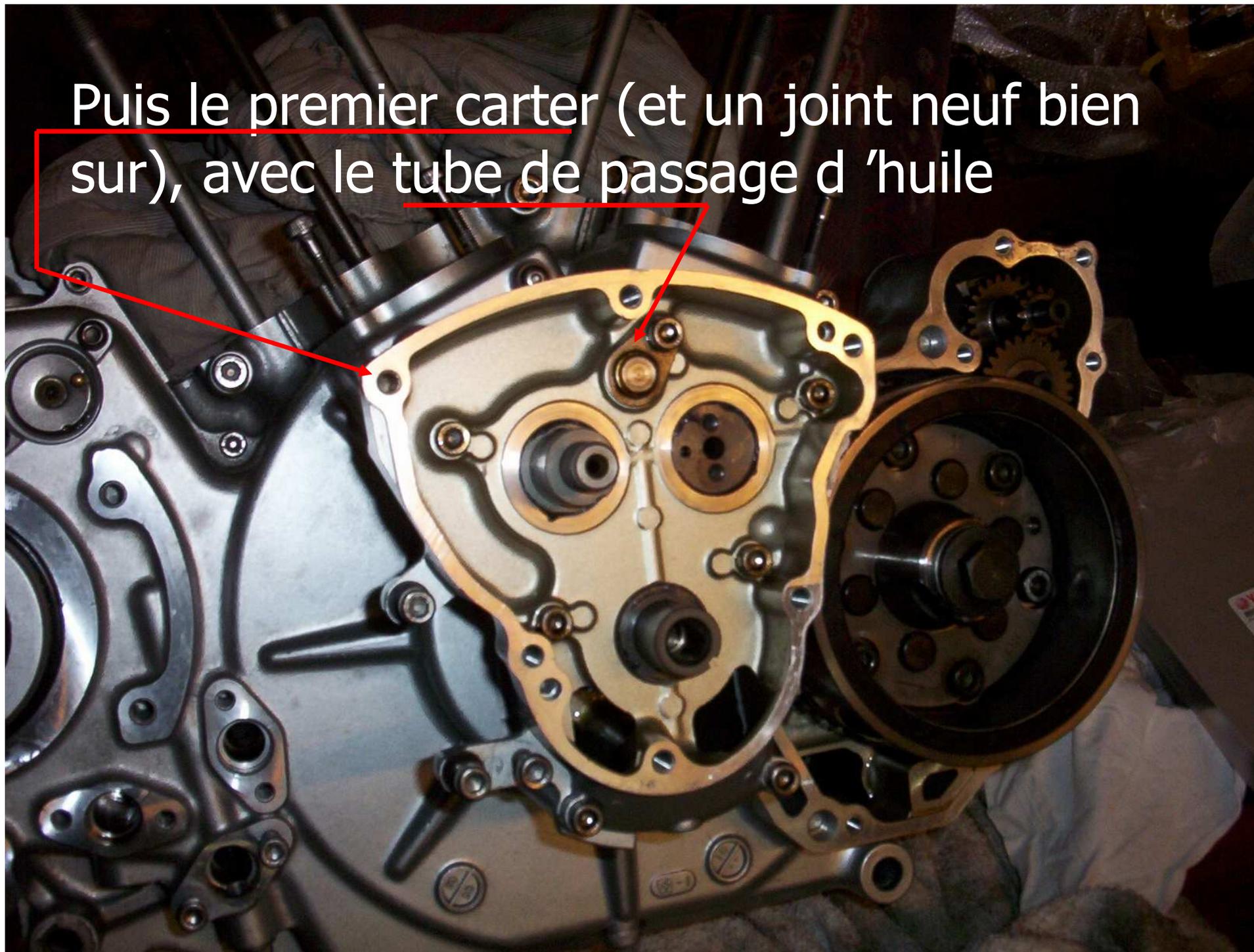
Après avoir remis le plateau presseur et le diaphragme,
on referme le carter



On remet les arbres a cames, les repères (points) sont alignés...



Puis le premier carter (et un joint neuf bien sur), avec le tube de passage d'huile



Les clavettes en place, on remet les pignons (arbre ar+vilo) en alignant les repères. Le tournevis sert a aligner le double pignon amortisseur de bruit (car monté avec un ressort)





On remonte le carter d'alternateur (là aussi joint neuf),
le solénoïde du décompresseur, et la durite d'huile

Il est temps de remettre les pistons (avec des segments et des circlips neufs)



Les chiffons protègent le piston des rayures et empêchent un circlips de tomber dans le carter

Joint d'embase neuf, on pose le cylindre et on passe au suivant





Les deux cylindres sont posés, on met des joints de culasse neufs et on recoiffe les culasses

Les culasses sont serrées en croix au couple préconisé



Il faut maintenant remonter les poussoirs hydrauliques
et les tubes qui cachent les tiges de culbuteurs



on commence par les embases des
poussoirs

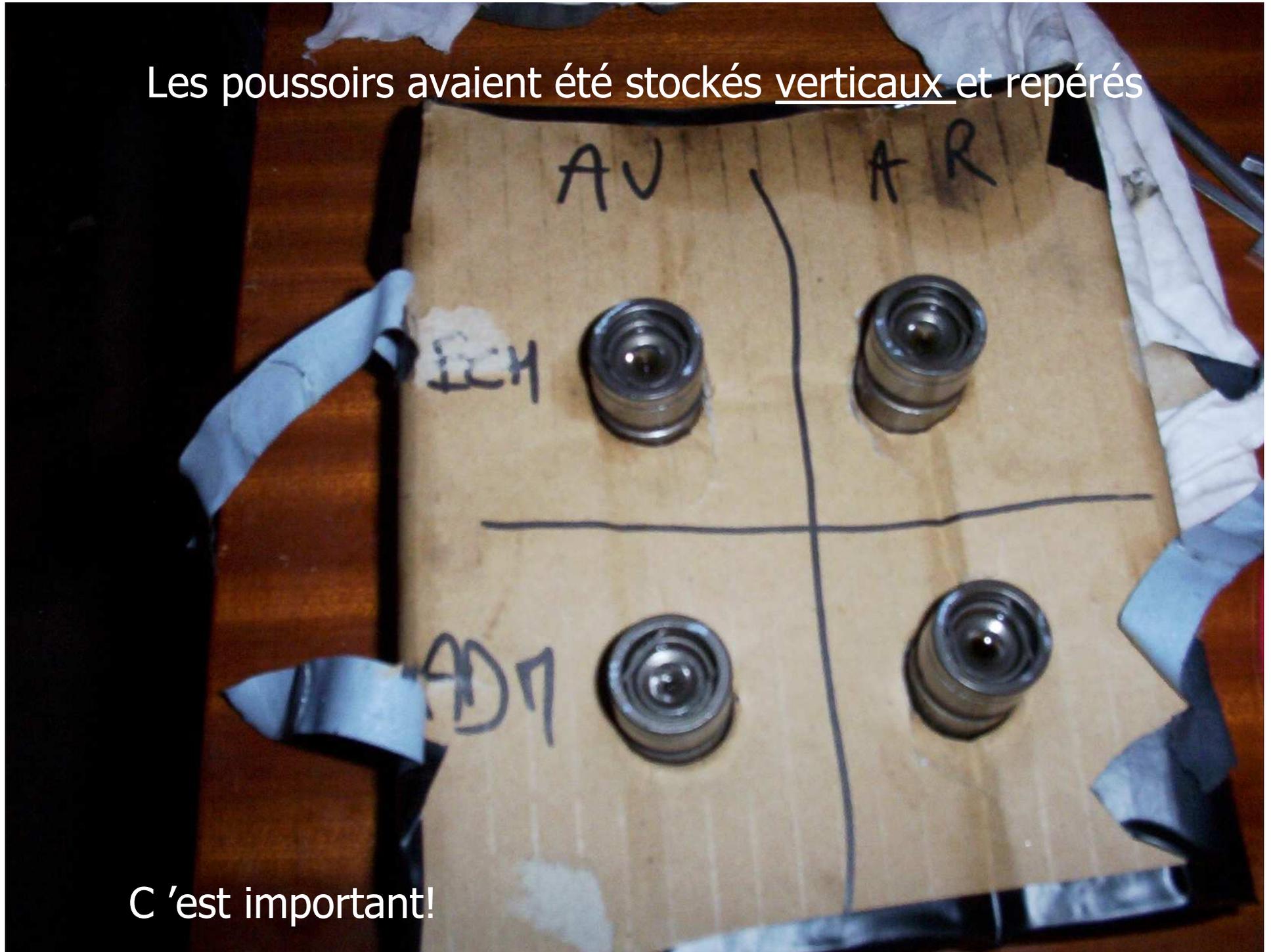
Les poussoirs avaient été stockés verticaux et repérés

AV AR

ICH

AD7

C'est important!



Les poussoirs sont à leur place, on remet les tubes chromés



Notez l'excès de pâte a joint qui déborde des supports. C'est toujours un peu gras par là, alors j'ai « doublé » les joints toriques par de la pâte a joint JS545. Une fois sec, le surplus s'enlève facilement.

On peut remonter les supports de basculeurs (qui tiennent aussi les tubes sur leur partie supérieure), avec les tiges de culbus en place



On oublie pas le petit tube de passage d'huile
(monte avec des joints cuivre neufs)

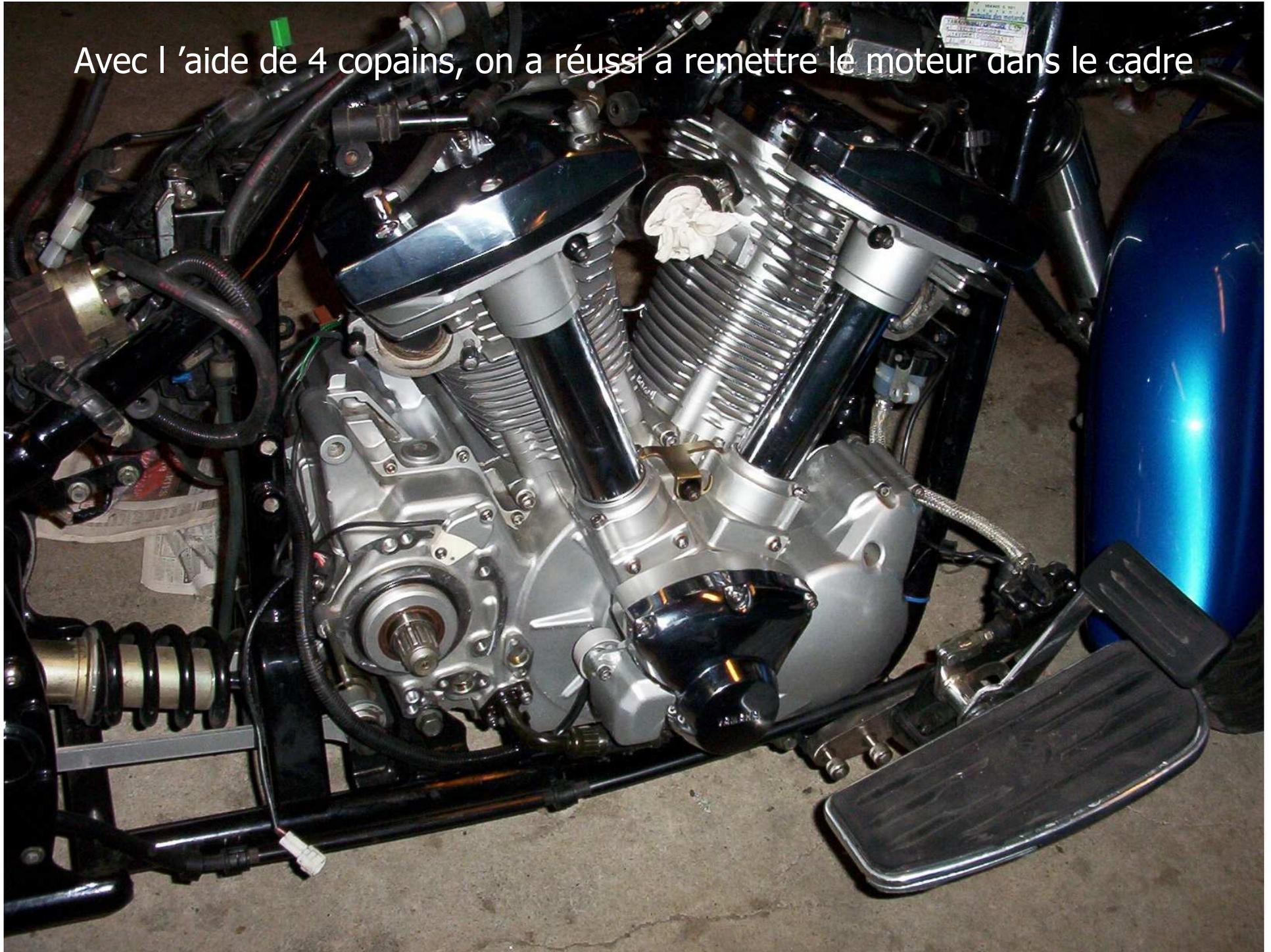




On fini par les caches culbuteurs (en deux parties)

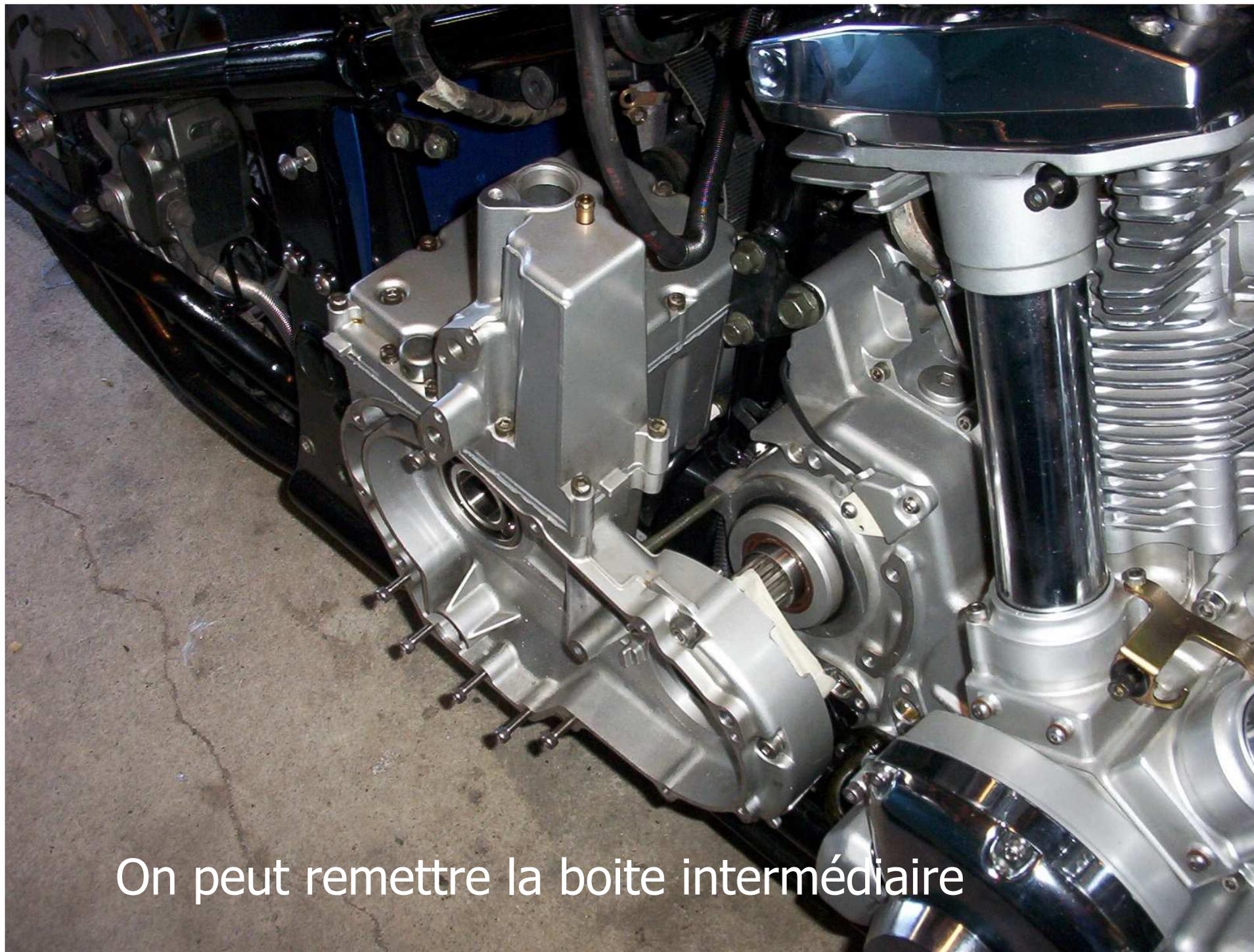
Reste quelques bricoles, comme la pipe d'admission, mais le moteur est désormais remonté. Reste à le remettre dans le cadre et remonter la boîte intermédiaire

Avec l'aide de 4 copains, on a réussi à remettre le moteur dans le cadre

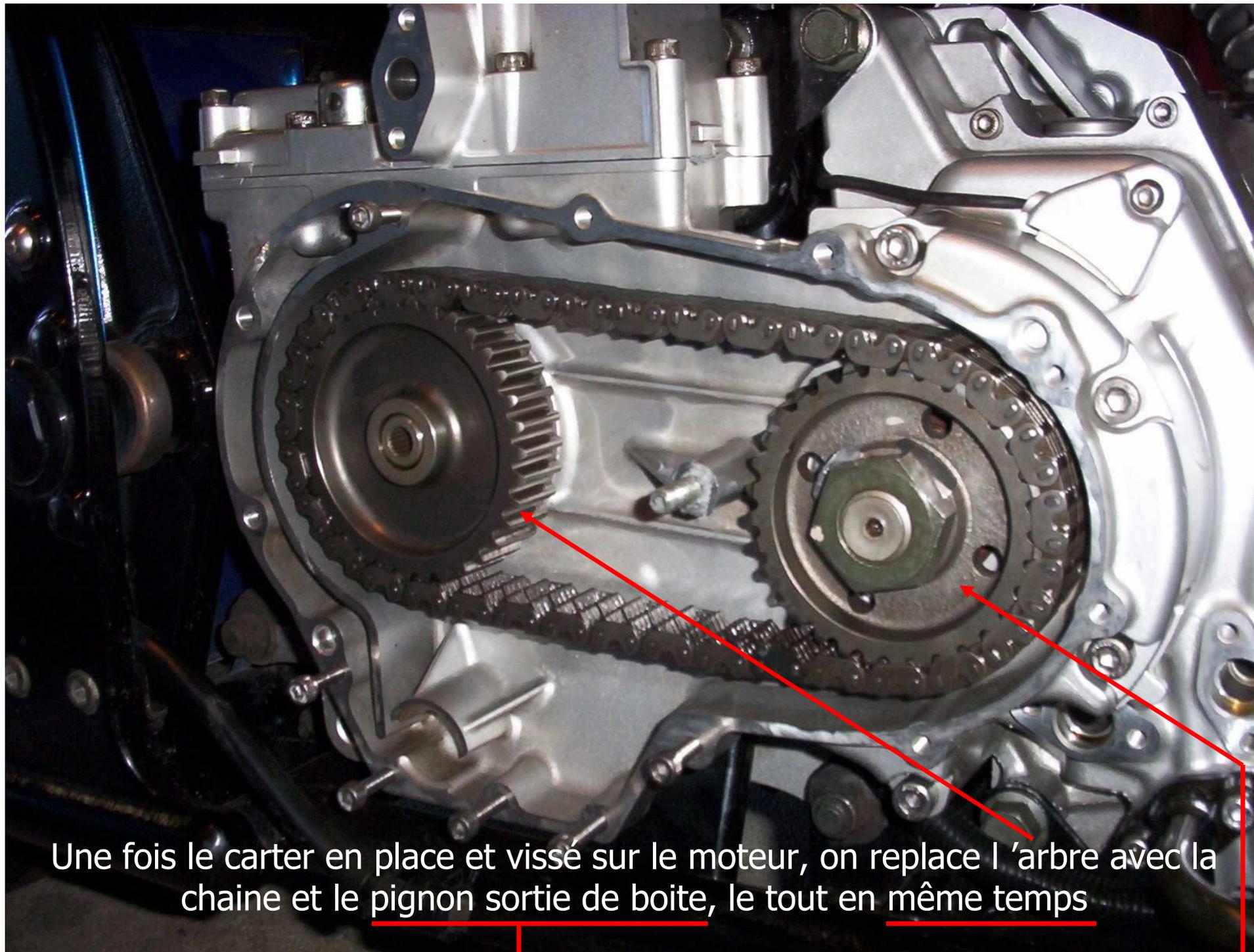




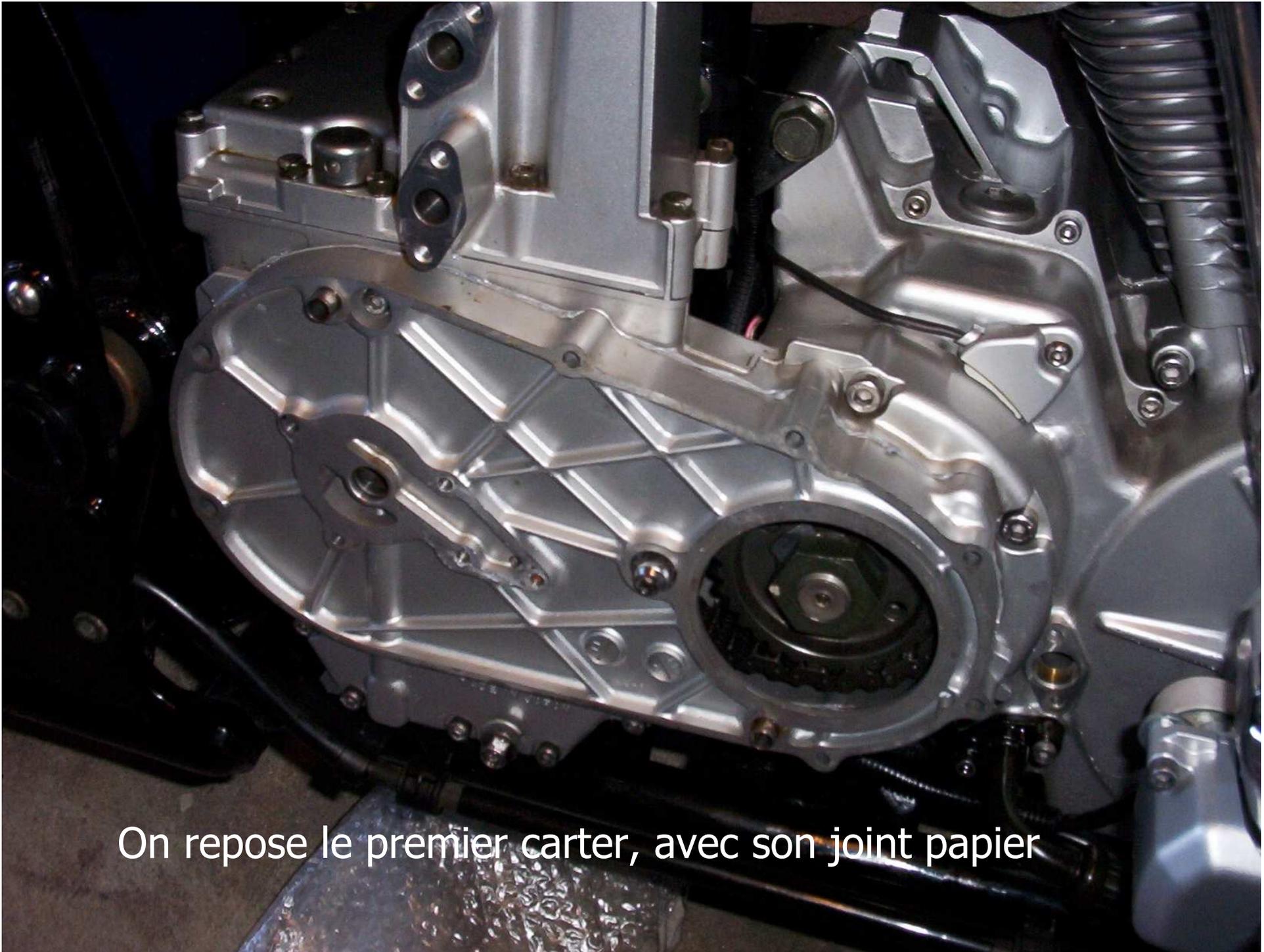
La boîte intermédiaire, qui fait aussi office de réservoir d 'huile a été ouverte et nettoyée, ainsi que la crépine



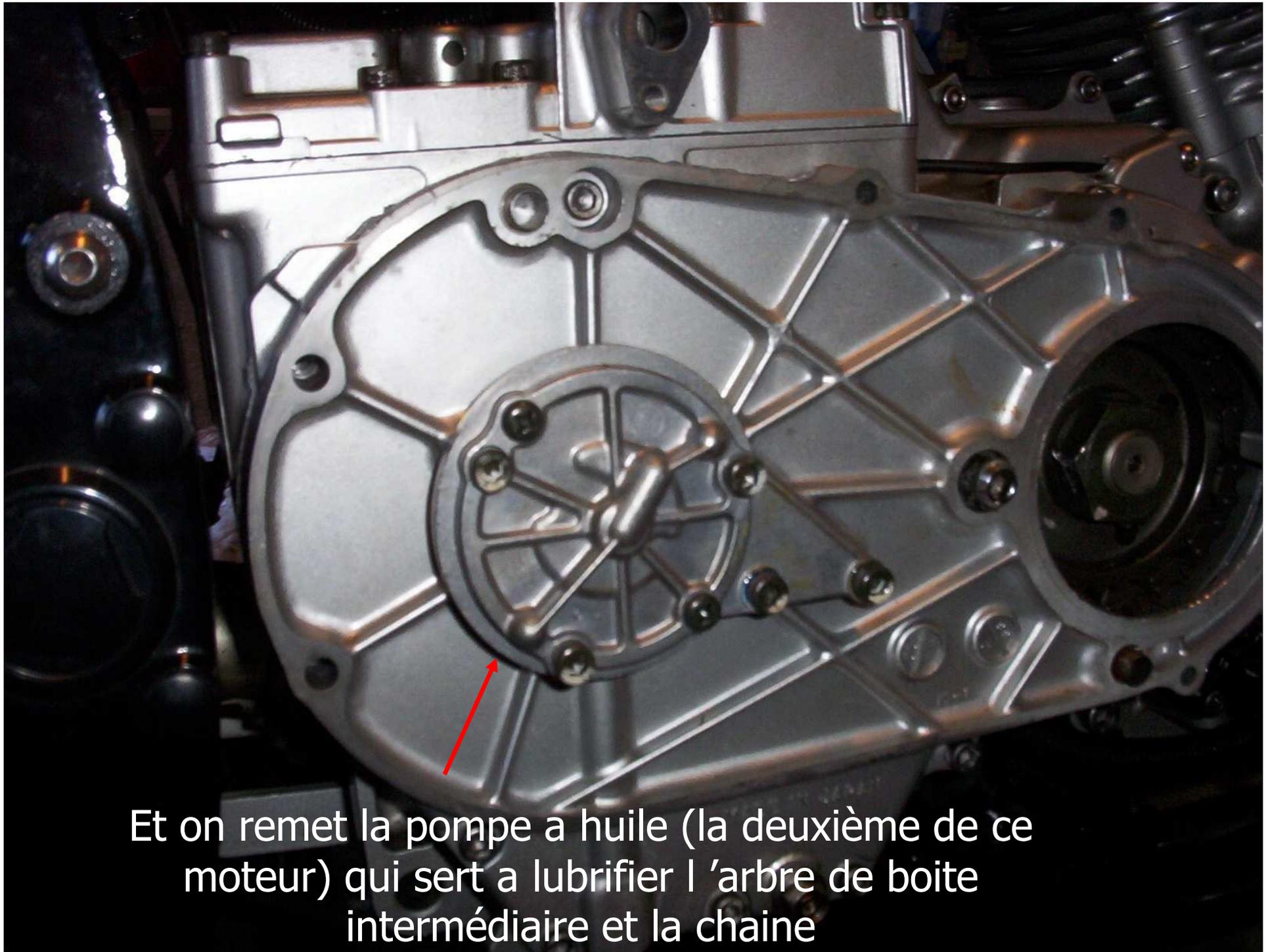
On peut remettre la boîte intermédiaire



Une fois le carter en place et vissé sur le moteur, on replace l'arbre avec la chaîne et le pignon sortie de boîte, le tout en même temps



On repose le premier carter, avec son joint papier

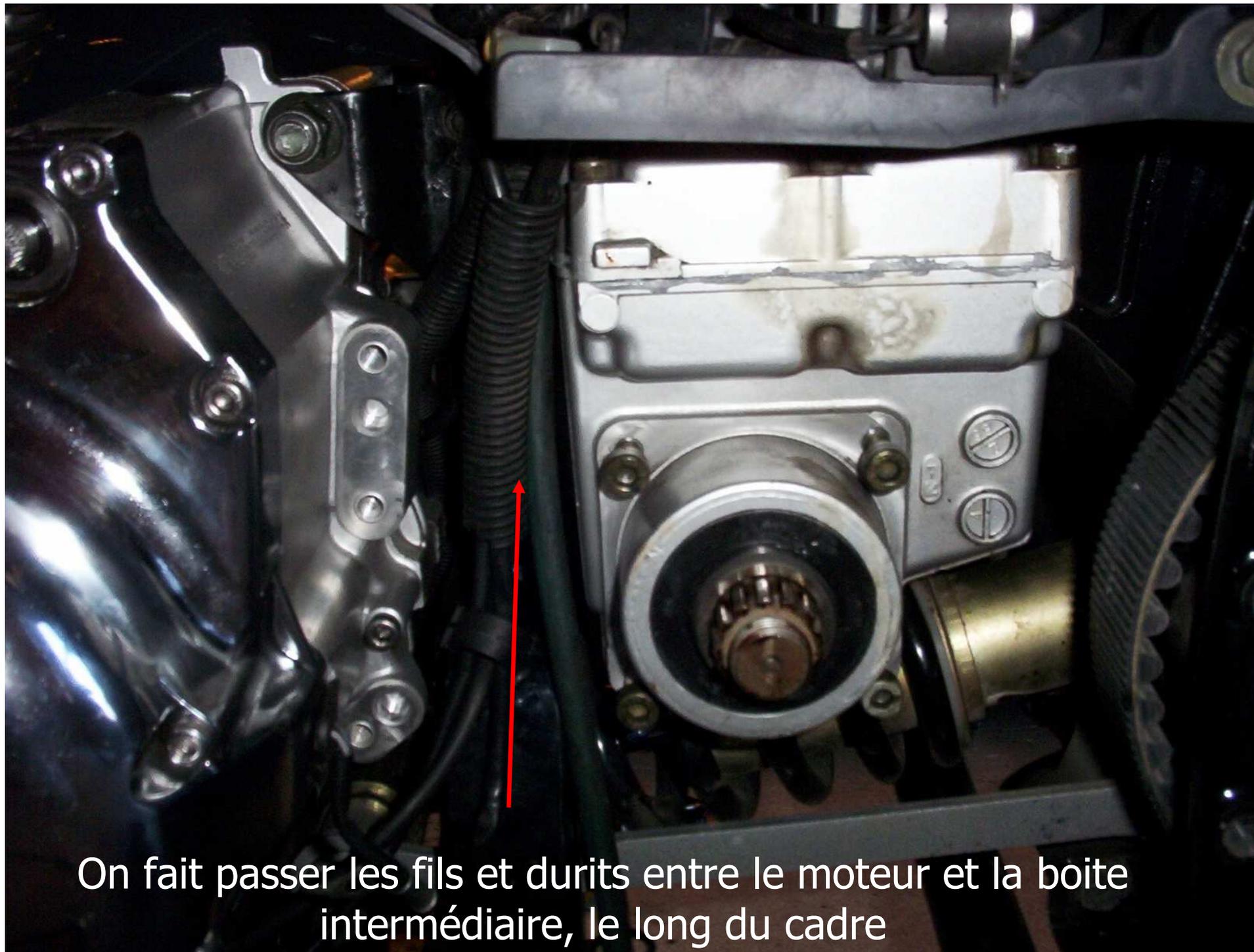


Et on remet la pompe a huile (la deuxième de ce moteur) qui sert a lubrifier l'arbre de boite intermédiaire et la chaine

Et on passe de l'autre côté de la moto...

Et enfin le carter chromé et les tuyaux de distribution
d'huile





On fait passer les fils et durits entre le moteur et la boîte intermédiaire, le long du cadre

Il faut remonter le carter de la poulie, qui sert aussi (et surtout) de renfort pour la boîte intermédiaire



Car fixé sur le moteur et sur la boîte



On remonte la poulie, le carter...

Le carter « décoratif », le sélecteur.



Et voilà, les pots, le carbu, de l'huile moteur, de l'huile
(sae 80) dans la boîte intermédiaire, le réservoir, la
selle et hop ! C'est reparti...