



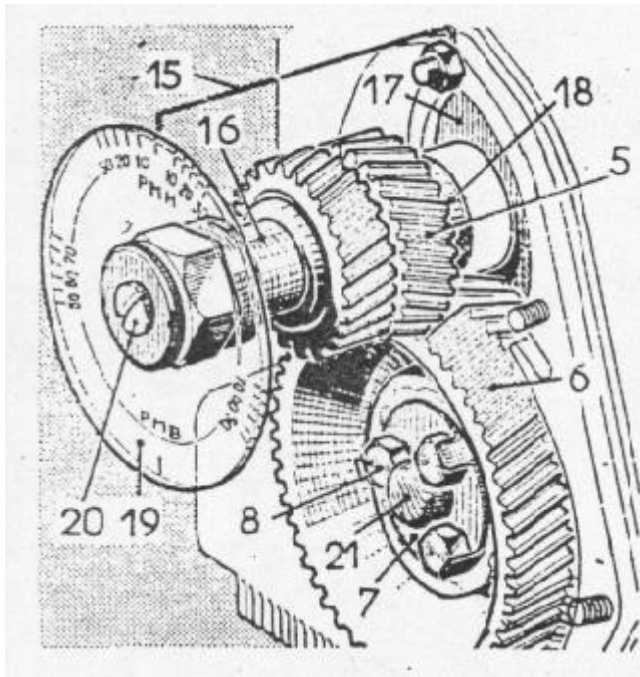
CALAGE DE LA DISTRIBUTION par Claude PIQUET

POSE DES PIGNONS DE DISTRIBUTION

Si on utilise les pignons qui étaient déjà sur le moteur, on les reposera conformément aux repères exécutés avant démontage.

Si on monte des pignons neufs, procéder comme suit :

- Vérifier si la rondelle entretoise (17) (fig. 1) est bien montée sur le vilebrequin.



Contrôle du calage de la distribution- figure 1

- Dégager suffisamment tous les culbuteurs, sauf celui de l'échappement D sur lequel le réglage sera effectué.

- Monter trois goujons-guides (10) (fig. 2) (Ø 8, longueur 60 mm environ) sur l'arbre à cames. Par le pivot, approcher le culbuteur d'échappement droit jusqu'à le mettre en contact avec la queue de soupape ; approcher, également, le contre-écrou du pivot.

- Placer une broche (II) entre les goujons (10) et tourner l'arbre à cames dans son sens de marche (sens inverse d'horloge) jusqu'à l'ouverture maximum de la soupape.

- Repérer la position de l'arbre à cames par rapport au carter (traits de crayon (12) et (13) (fig. 2), puis tourner l'arbre à cames toujours dans le même sens, jusqu'à lui faire exécuter un demi-tour à l'opposé du repère (12) ; dans cette position, le poussoir est sur le dos de la came, (c'est-à-dire soupape fermée).

- Régler le culbuteur à 0,78 mm (réglage gras).



- Dégager la cale de 0,78 mm et la remplacer par une" cale de 0,10 mm
- Tourner l'arbre à cames, toujours dans le même sens, jusqu'au moment où la cale coulisse grassement.
- Placer les pistons au P-M.H. en amenant le coup de pointeau du volant dans l'axe de la fenêtre du carter. Immobiliser le volant avec le doigt Wilmonda D.A.T.

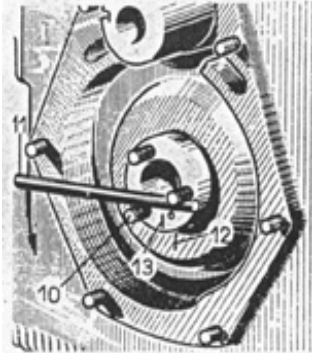
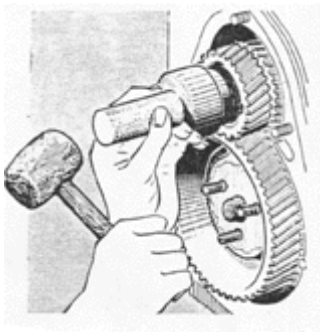


Figure 2 -

- Poser la clavette sur l'embout de vilebrequin, puis visser l'outil Wilmonda DAG (16 et 18) (fig.1), sans le disque gradué (19).
 - Poser le pignon de vilebrequin (5) sur l'outil DAG.
 - Poser le disque gradué, son repère P M H se trouvant dirigé vers le haut (à peu près dans l'axe vertical). Monter un fil de fer (15) soit sur un des goujons du couvre-engrenage, soit sur un des goujons du boîtier de commandes auxiliaires. Couder ce fil de fer, pour faire coïncider sa pointe avec le repère P M H du disque gradué.
 - Mettre en place la roue de distribution (6) sur les trois goujons-guides, la touche de couleur vers le haut.
 - Retirer le doigt DAT, tourner le vilebrequin dans le sens de marche du moteur et amener le disque à 52° A 0 E pour le moteur M 8 N et 56° pour les moteurs M 8 S et M 10 S en face de l'index (15) avant le PMB.
 - Reposer le doigt DAT et déposer le disque gradué, mais laisser le mandrin en place.
 - Présenter et engager le pignon de vilebrequin (gorge intérieure vers l'avant) sur le mandrin du disque gradué. Le pignon de vilebrequin étant pourvu de 4 rainures de clavette, chercher celle qui permet à la fois d'introduire le pignon sur la clavette de vilebrequin et l'engrènement sur la roue de distribution.
- Noter également que, lorsque pignon et roue sont engrenés, les touches de couleurs doivent être le plus près possible l'une de l'autre (tolérance 1/6 de tour).



- Repérer, à la craie, les dentures correspondantes du pignon et de la roue.
- Déposer le mandrin, puis à l'aide d'un tampon Wilmonda D A V, en frappant avec un maillet sur le manche (fig. 3) pousser à fond le pignon sur le vilebrequin, tout en faisant suivre, dans le même plan, la roue avec ses dents engrenées suivant les repères à la craie. Faire attention de ne pas coincer le piston compensateur du manocontact (l'emploi des 3 goujons-guides permet d'éviter cet inconvénient).
- Remonter le disque gradué et vérifier si l'on trouve toujours les mêmes valeurs angulaires avant le PMB.
- Poser le frein (7) sur les goujons guides et remplacer, un par un, ce: derniers par les vis (8). Bloquer ce: vis avec un couple de $2,5 \pm 0,5$ m-k (mais ne pas les freiner encore).
- Approcher les trois autres culbuteurs, par les pivots, en laissant toujours un certain jeu.
- Régler le culbuteur d'admission droit (opérer comme on l'a fait pour l'échappement en mettant un jeu provisoire de 0,78 mm lorsque le poussoir porte sur le dos de la came, puis en contrôlant sur le disque le temps de la fermeture admission au moyen d'une cale. de 0,10 mm glissant sous le culbuteur) (voir tableau des réglages angulaires aux " Caractéristiques Détaillées).
- Procéder aux mêmes réglages pour les 2 soupapes du cylindre gauche. **Le réglage de la distribution doit être le plus égal possible sur les deux cylindres.**



Mise en place du couple de distribution - figure 3

- Le couple de distribution étant réglé définitivement, démonter le mandrin Wilmonda, s'assurer du blocage des 3 vis (8) et les freiner.
- En vue d'un démontage ultérieur, repérer à la peinture la dent du pignon et les deux dents de la roue précédemment marquées à la craie.
- Rétablir le jeu normal des culbuteurs : 0,15 mm.
- Poser le couvre-engrenage muni des déflecteurs et du manocontact.



- Poser la pompe à huile et procéder au calage du dépresseur après avoir posé la plaquette Wilmonda DEQ sur le boîtier support des commandes auxiliaires (voir opérations décrites plus haut).

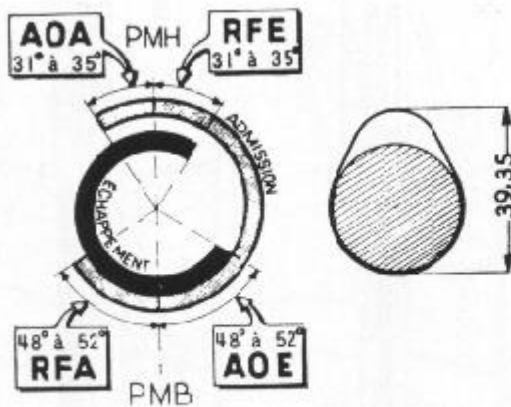
NOTA. - Avant de remettre en place la pompe à huile, ne pas oublier de reposer les deux ressorts-clapets (neufs de préférence) n° 342.177 dans leur logement du carter.

Positionner l'ergot du clapet dans le trou opposé à celui d'arrivée d'huile, c'est-à-dire vers l'avant du moteur.

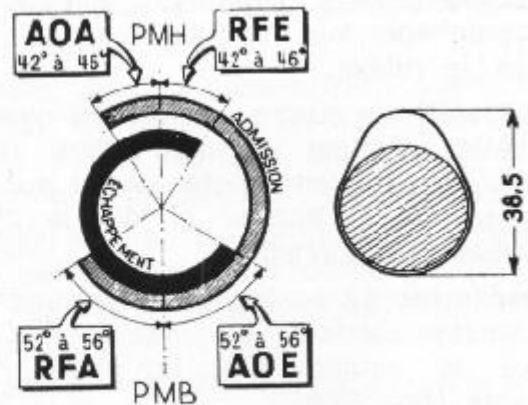
- Poser le carter des pignons de distribution.

- Régler les culbuteurs à leur jeu de marche (0,15 mm), voir plus haut.

- Poser les couvercles de culbuteur et les tuyauteries de graissage.



**Moteurs M 6 et M 8 « N ».
Arbres à cames 371.698 (marqué M).**



**Moteurs « TIGRE B » et M 8 « S ».
Arbres à cames 371.696 (marqué S).**