

La Boutique



MONTAGE D'UN KIT CYLINDRE ET CULASSE



Voilà le piston (59mm) et ses 5 segments.



Commencer par mettre le segment en forme d'accordéon, si vous essayez dans un autre ordre, vous allez vous arracher les cheveux !



Positionner ensuite les deux segments les plus fins au dessus et en dessous de celui en accordéon. Il n'y a pas de sens pour ces segments.



Positionner ensuite le deuxième segment (position 2 en partant du haut piston). La marque 2R doit être positionnée vers le haut du piston.



Et le premier segment pour finir.

Prendre garde à ce que les ouvertures de segments ne soient jamais alignées les unes avec les autres.



Voyez comme sur le JMSTAR, après avoir enlevé simplement la selle, la boîte à air, et le cache plastique de devant, on a une très bonne ouverture pour travailler.
Sur d'autres modèles, il faudra sans doute enlever les caches latéraux.

(j'ai passé la phase démontage qui est très simple, et l'inverse du remontage).

Si vous montez un kit supérieur à 59mm (63mm par exemple), il faudra agrandir l'ouverture du bas moteur (le trou par lequel sort la bielle).

Pour ce faire, l'utilisation d'un Dremel est quasi indispensable, vu le peu de place pour travailler.

Il faudra surtout bien bourrer le bas moteur de papier journal huilé, afin d'éviter que de la limaille puisse tomber dans le bas moteur (se faire assister par quelqu'un qui aspire en même temps serait l'idéal)



De façon générale, penser à huiler généreusement toutes les pièces que vous aller monter.

Commencer par mettre un circlip sur le piston (bien s'assurer qu'il soit rentré dans sa gorge)
Positionner le piston sur la bielle (marque IN= intake donc en direction de l'admission, s'il y a une flèche, elle indique l'échappement), passer l'axe de piston dans le piston et la bielle, et ensuite mettre le deuxième circlip à l'aide d'une pince à bec.

A ce moment là il est fortement conseillé de mettre un chiffon dans l'orifice de bas moteur, car si le circlip saute dedans, vous êtes plutôt mal !

Vérifier de nouveaux que les deux circlips soient bien enclenchés (un circlip mal enclenché = mort du kit à brève échéance)

Mettre le joint d'embase (légèrement graissé au préalable, cela simplifiera un démontage ultérieur).



Enfiler ensuite, le cylindre, tout en maintenant la chaîne avec un tournevis (sinon, il retombe).
Et bien serrer chaque segment avec les doigts (prendre garde que les segments de tournent pas), pour faire progresser le piston dans le cylindre, une fois tous les segments passés, il n'y a plus qu'à enfoncer le cylindre à fond !



Remettre le guide de chaîne inférieur.



Mettre le joint de culasse (légèrement graissé aussi)
Pour la suite, mettez bien le piston en position haute (point mort haut), pour ce faire tourner le volant magnétique à la main jusqu'au repère T



Ici, on voit bien le repère proéminent en aluminium, parfaitement aligné avec le trait situé sous le T



Positionner la culasse, et mettre la chaîne sur l'arbre à cames, en alignant parfaitement les deux petits trous le long de la culasse, le gros trou étant vers l'extérieur.

Ceci alors que le repère T du volant magnétique est parfaitement aligné sur le repère proéminent !

On appelle cela le calage de l'arbre à cames, si cela n'est pas parfaitement réalisé (décalage d'une dent), le moteur ne tournera pas correctement.

Si c'est très mal fait, le piston risque d'aller toucher les soupapes ouvertes et plier des soupapes



Finir en mettant l'ensemble culbuteurs, et revisser fermement, ne pas oublier les deux grandes vis sur le côté droit du cylindre.

Pensez à bien arroser tout ça d'huile, surtout l'arbre à cames.



Pour remettre le tensionneur de chaine, avec un petit tournevis, tourner vers la droite, pour tendre le ressort interne, et donc ramener le tensionneur en position haute.



Tout en maintenant le tensionneur en tension, le mettre à sa place, bien le maintenir (surtout sans le relever), et là vous pouvez dévisser jusqu'au contact avec le guide chaîne, la tension sera donc la bonne sur le guide de chaîne supérieur.

Tout en maintenant bien le tensionneur, le visser.

Puis remettre sa vis pour le fermer.



Le piston est toujours au point mort haut, et le volant magnétique sur le repère T.
On peut donc régler le jeu aux soupapes, avec ce qu'on appelle la méthode en équilibre (aucun des deux culbuteurs n'appuie sur une soupape).

Dans mon cas, je n'ai aucun jeu, donc il faut régler.



Dévisser à la clé de neuf, puis avec une pince, dévisser la tête carré vers la gauche.
Contrôler avec un jeu de cales avant et après resserrage.
La cale doit avoir un passage gras, c'est-à-dire sans forcer, mais pas trop lâche non plus.

Là j'ai mis 0.08mm en admission, et 0.12 mm en
échappement.



Changer le joint du cache culbuteurs (graissé également).
Et visser (sans oublier le fil de masse)



Voilà, c'est fini, il n'y a plus qu'à remettre les caches plastiques du moteur, le collecteur d'échappement, la pipe d'admission, le carburateur, la boîte à air, et rebrancher le reniflard, l'anti-parasites (un classique que j'oublie souvent !), la selle et amorcer le circuit d'essence.