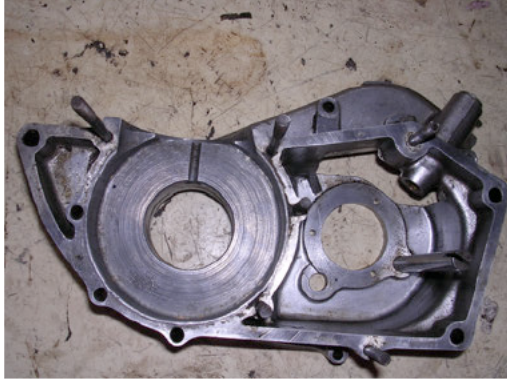


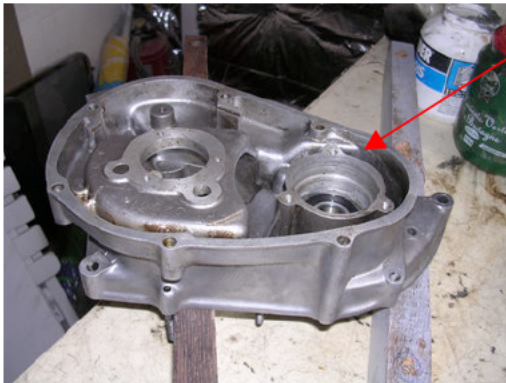
Remontage du moteur S57

Attention, les photos ne correspondent pas obligatoirement au texte car quelque fois je manquais de photos. Il faut privilégier le texte.

I CARTER CENTRAL



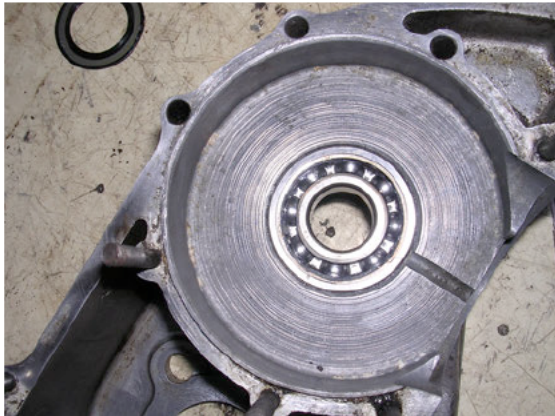
1. Insérer jusqu'au bout le roulement 63004 du côté extérieur en gardant l'étanchéité du côté interne. Pour ceci monter le carter sur deux cales en bois.



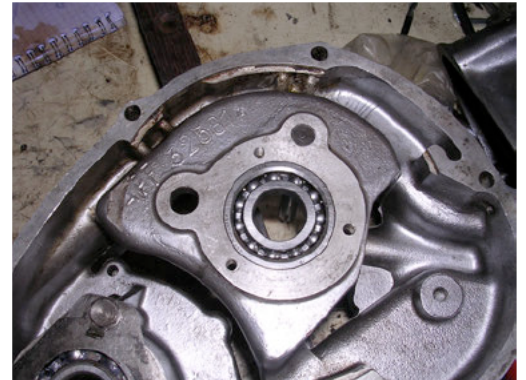
2. Retourner le carter et insérer le joint spy de l'intérieur 47mm*27mm*8mm muni de sa **bague interne**.



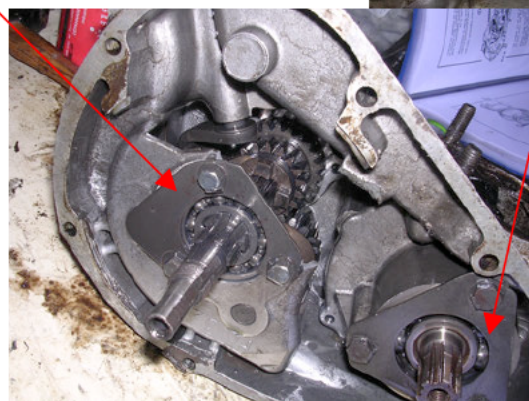
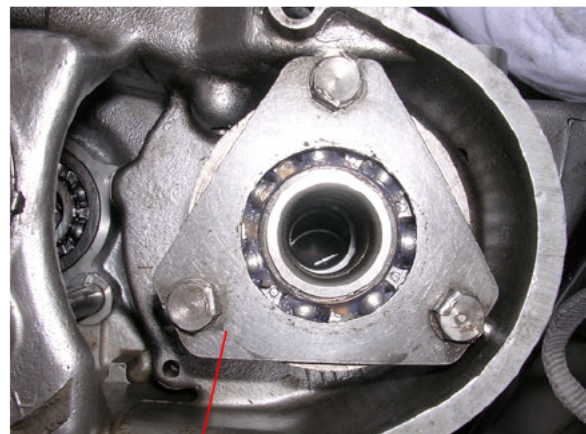
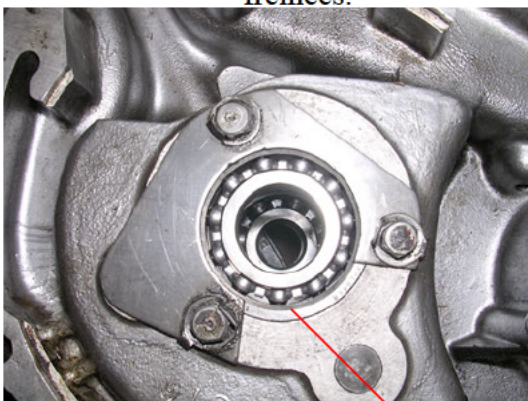
3. Monter le roulement 6204 de l'intérieur qui poussera le joint spy. L'étanchéité du roulement est conservée à l'extérieure, mais pas à l'intérieur.



4. Retourner à nouveau le carter et positionner le sur deux cales en bois pour insérer délicatement le roulement de boîte de vitesse 16004 sans etanchéité. Délicatement car cette pièce est fragile (beaucoup de moteur lâche à cet endroit)



5. Sur ce même côté mettre les plaques qui rigidifient la cage de roulement côté vilebrequin et boîte de vitesse. Mettre à chaque fois , les trois écrous avec rondelles freinées.

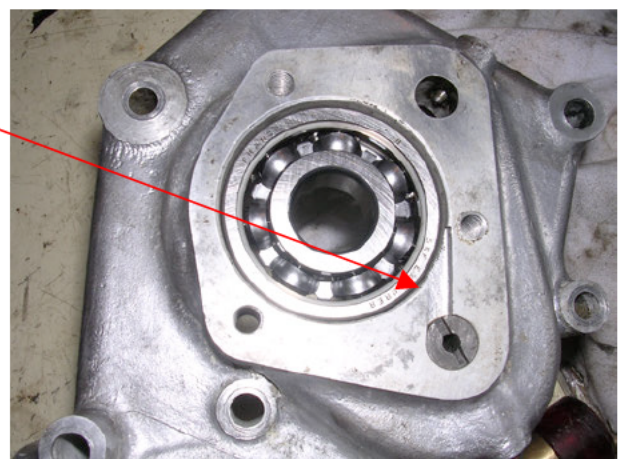


II CARTER DE GAUCHE :

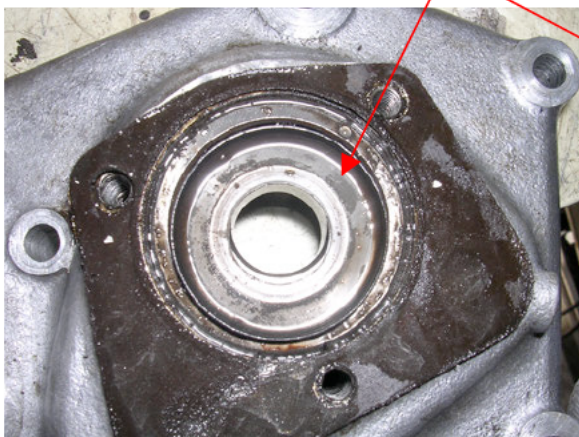


Côté boîte de vitesse :

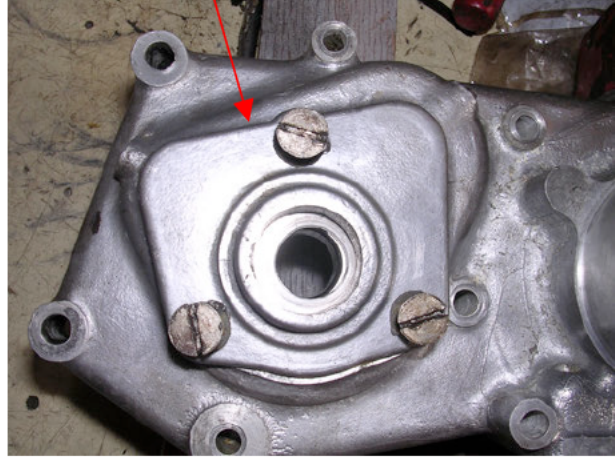
Insérer par l'intérieur le roulement 6303 (Avec étanchéité à l'extérieur pas comme sur la photo). Comme l'on peut le voir sur la photo de droite à l'époque les roulements ne possédaient pas d'étanchéité et l'huile partait par l'extérieur, et revenait par l'intérieur de la boîte par cette chicane. Mais cette chicane est par dépit, mais n'a aucune autre utilité.



Insérer sur le roulement la bague d'étanchéité avec le rebord vers le haut.



Mettre le joint papier sur le carter et refermer avec les trois vis de maintien.

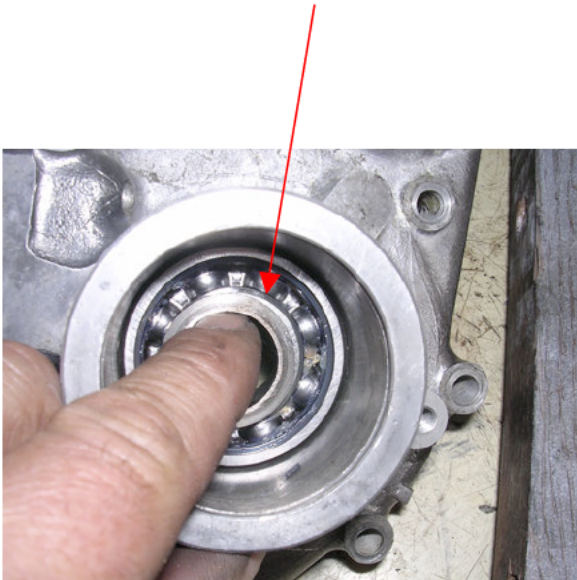


Côté vilebrequin :

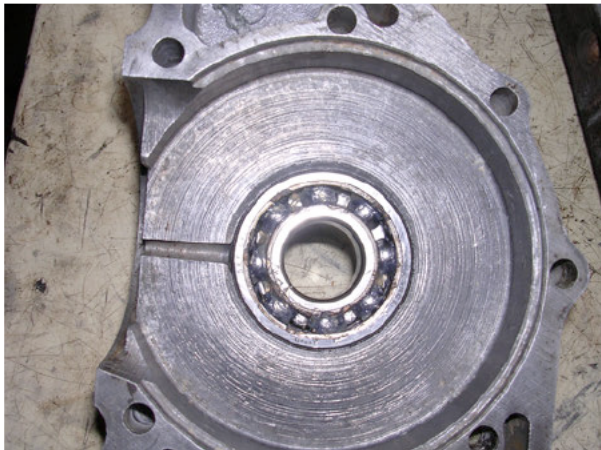
Pour faciliter la manipulation et ne pas endommager le joint , remonter le joint spy par l'intérieur 47mm*27mm*7 mm

Insérer par l'intérieur un premier roulement 2004 avec uniquement étanchéité à l'extérieure (côté joint spy)

Mettre en place la bague qui viendra entre les deux roulements.



Remonter le deuxième roulement 6204 par l'intérieur sans aucune étanchéité



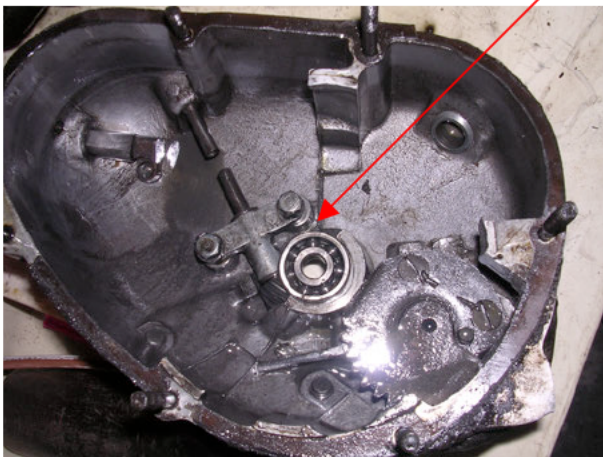
Mettre le circlips dans la gorge extérieure



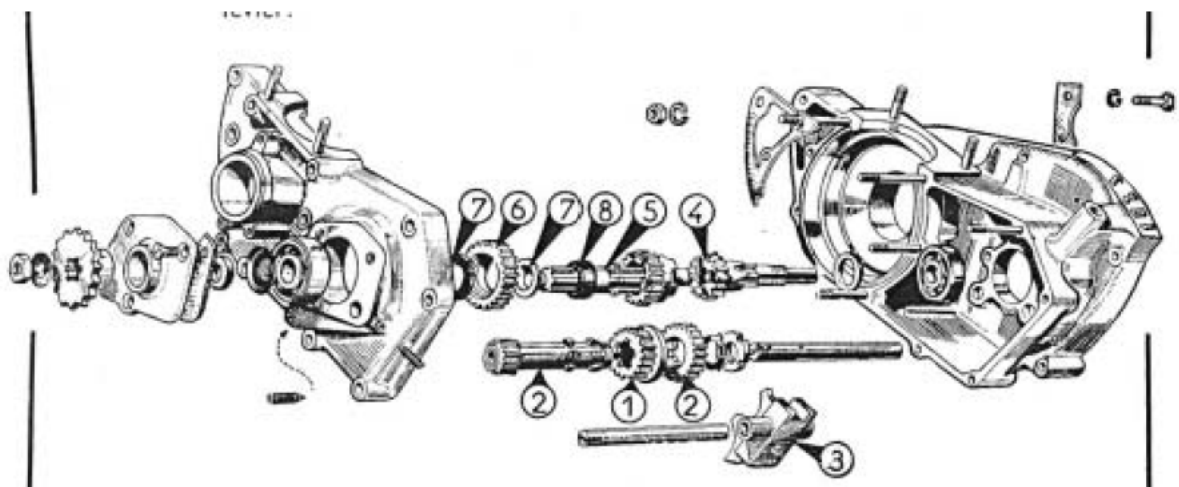
III CARTER DROIT



Insérer le roulement 6200 dans son logement puis remettre la roue dentée pour le compteur à l'aide des deux écrous (rondelles freinées)



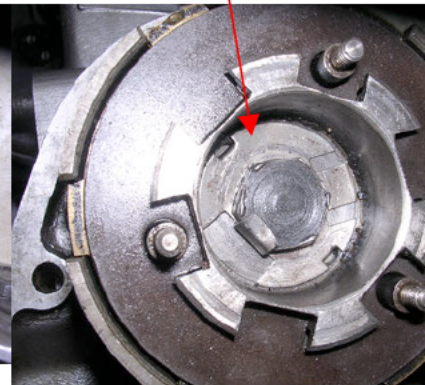
ASSEMBLAGE DES CARTER



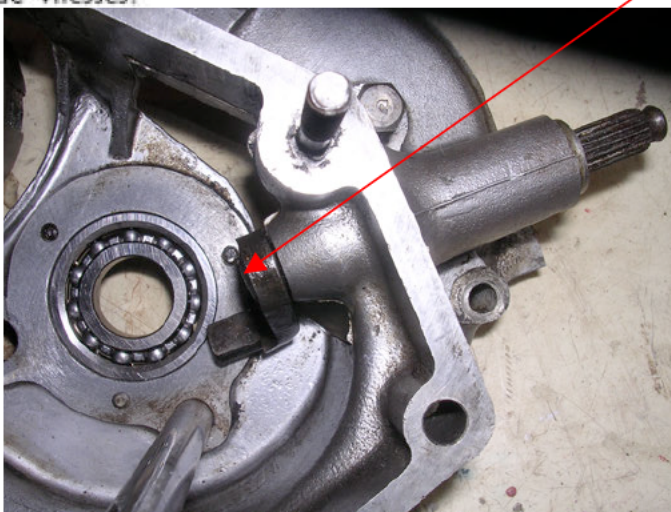
Prendre le carter central et emmancher le vilebrequin (si nécessaire, chauffer le carter)



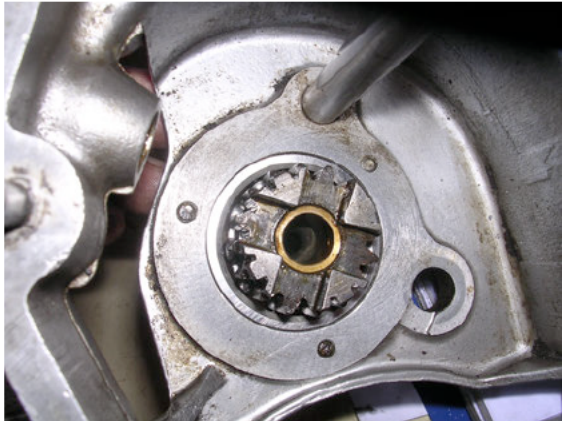
Mettre provisoirement la bague d'appui des roulements, puis le support d'embrayage, et viser (clé de 17) afin de tenir en position le vilebrequin. (ne pas bloquer de suite la rondelle contrairement à la photo)



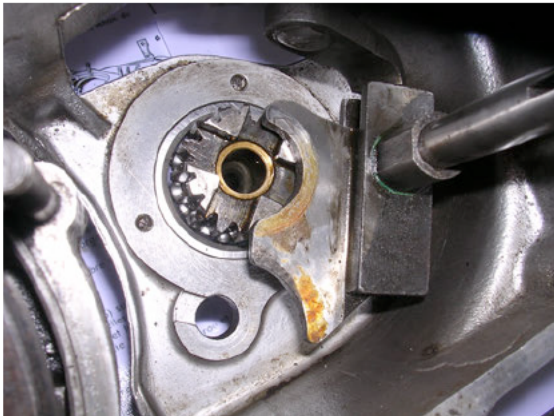
Mettre en place le levier de commande de la fourchette de changement de vitesses.



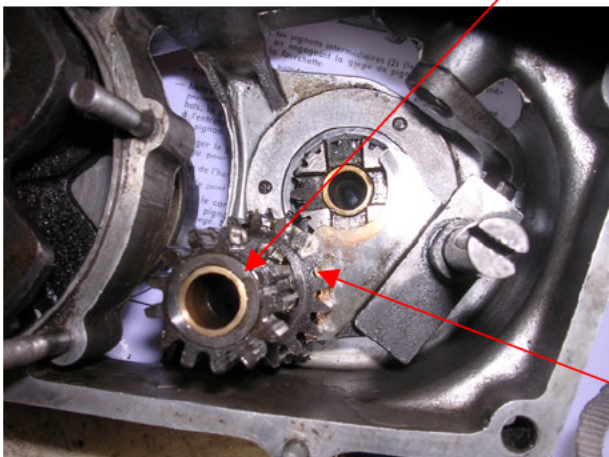
— Emmancher l'arbre primaire (4) dans son roulement.



Mettre en place la fourchette (3) sur son axe en engageant le tenon du levier.

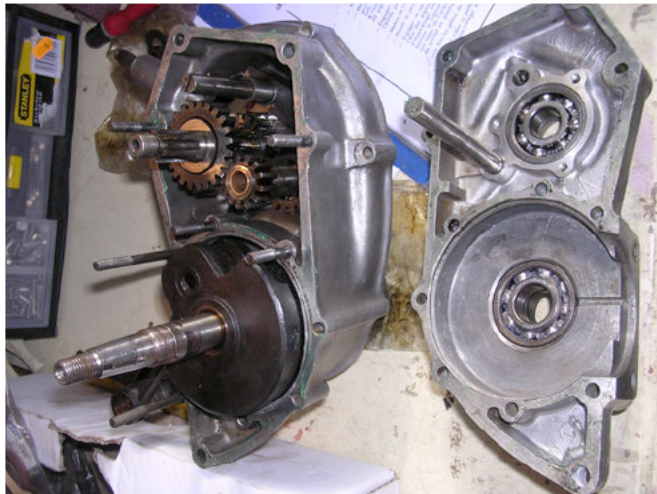
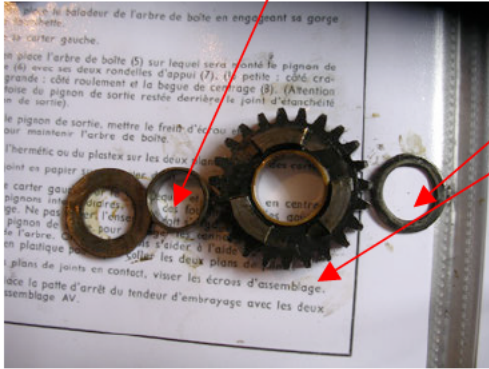


Mettre en place les pignons intermédiaires (2) (le gros pignon dans le fond du carter) en engageant la gorge du pignon baladeur intermédiaire (1) dans la fourchette.

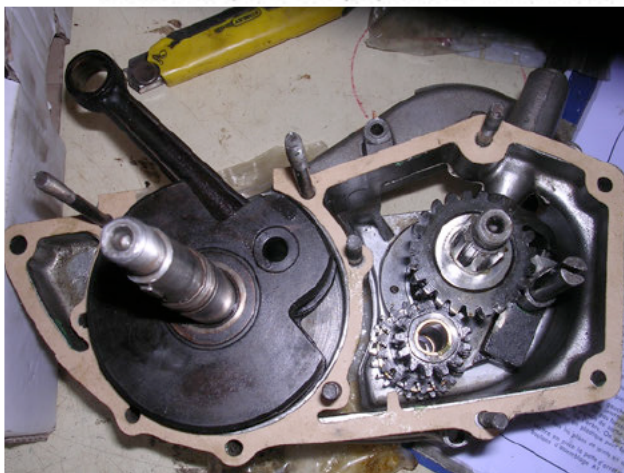


Mettre en place le baladeur de l'arbre de boîte en engageant sa gorge dans la fourchette.

Mettre en place l'arbre de boîte (5) sur lequel sera monté le pignon de sortie de première (6) avec ses deux rondelles d'appui (7), (la petite ; côté crabo, la grande : côté roulement et la bague de centrage(8)

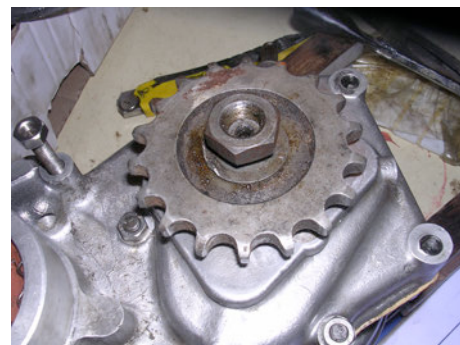


**Mettre de l'hermétique ou du plastex sur les deux plans de joints des carters.
Placer le joint en papier sur le carter droit.**



Engager le carter gauche sur le vilebrequin et le pousser en centrant l'axe des pignons intermédiaires, l'axe des fourchettes et les goujons d'assemblage. Ne pas forcer, l'ensemble doit s'engager à la main, faire tourner le pignon de sortie pour engager les cannelures des pignons sur celles de l'arbre. On peut toutefois s'aider à l'aide de petits coups de maillet en plastique pour faire coller les deux plans de joints.

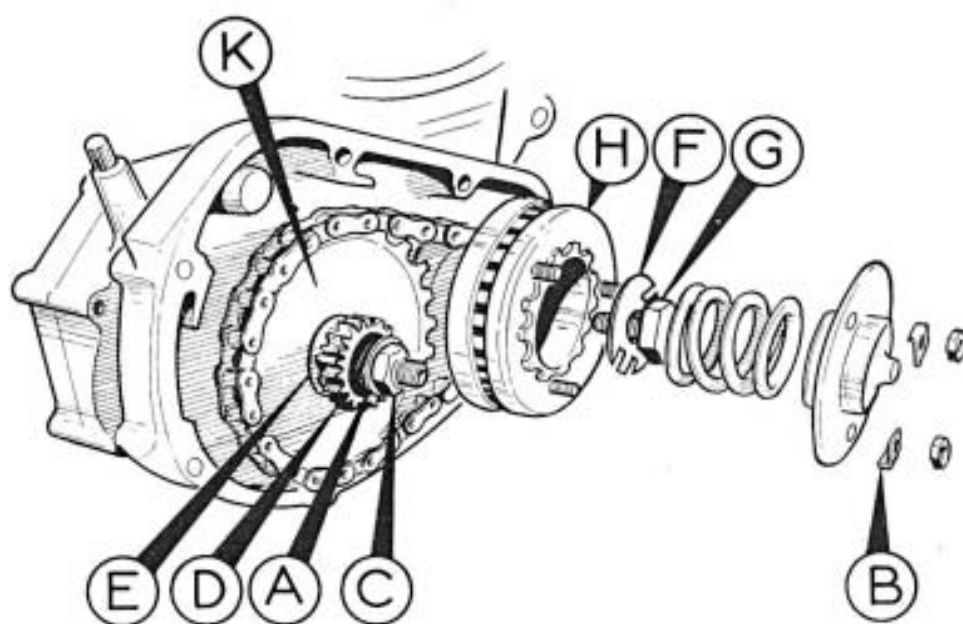
Mettre en place l'entretoise de sortie de boîte avant de mettre le pignon muni de sa rondelle frein à retourner plus tard.



Mettre en place la patte d'arrêt du tendeur d'embrayage avec les deux boulons d'assemblage AV.



Remontage de l'embrayage.

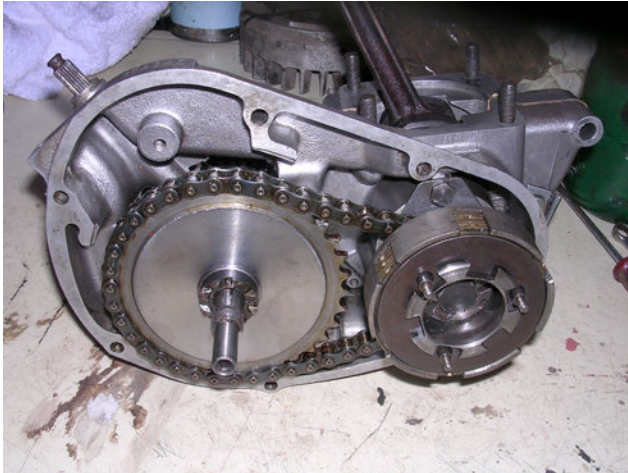


Après avoir dévissé la vis de fixation, enlever le support d'embrayage qui avait été monté provisoirement.

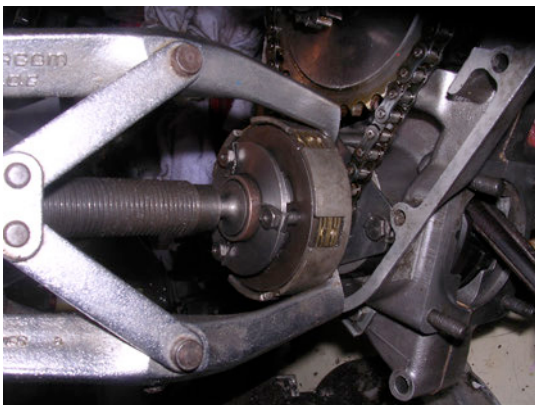
Remettre le support dans l'embrayage.

Monter ensemble : le pignon récepteur (K) de chaîne primaire et l'embrayage (H) avec la chaîne en place sur les pignons.

Mettre en place le frein (F) et la vis (G) de fixation du support d'embrayage.



- Immobiliser le vilebrequin à l'aide du faux cylindre et bloquer la vis du support, puis rabattre le frein.
- Mettre, à l'intérieur du support, le ressort d'embrayage.
- Engager le plateau d'embrayage en orientant les trous en face des goujons, puis comprimer le ressort avec la presse 0.7.
- Mettre les trois freins d'écrous (B) et visser les trois écrous de fixation du plateau d'embrayage. **Ne pas bloquer trop fort.** (Attention aux ruptures).



Laisser le faux cylindre en place pour les opérations suivantes.

Remontage pignon libre de lanceur.

- Mettre en place la griffe (E) contre le pignon récepteur.
- Mettre la douille de centrage.
- Mettre le pignon libre (D).
- Mettre le ressort, le frein (A) et l'écrou (C).
- Visser et bloquer l'écrou puis rabattre le frein.



Appui des roulements de vilebrequin côté volant.

- Mettre en place la bague du joint d'étanchéité sur l'arbre du vilebrequin.
- Mettre en place le frein d'écrou, visser et bloquer l'écrou de la bague et rabattre le frein.

(douille de 26)

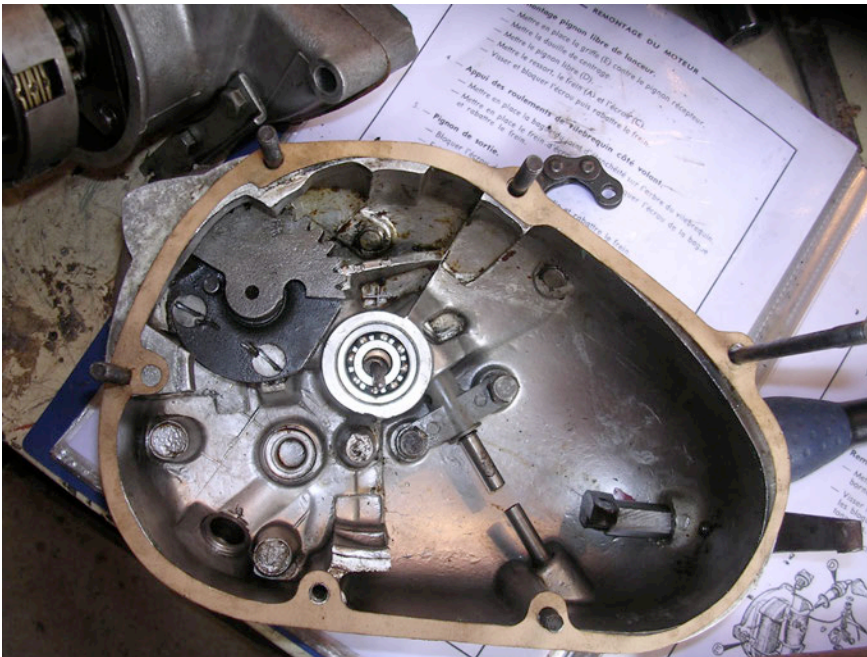


Pignon de sortie.

- Bloquer l'écrou du pignon de sortie et rabattre le frein.
- Enlever le faux cylindre et l'axe d'immobilisation du vilebrequin.

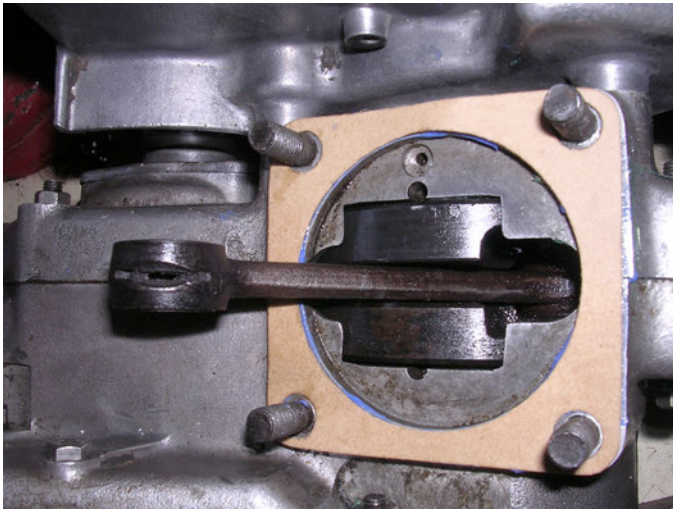
Remontage du couvercle droit.

- Remettre en place s'ils ont été démontés : le secteur de lanceur et son support ainsi que la came de commande d'embrayage.
- Mettre de l'hermétique sur le plan de joint du carter et celui du couvercle.
- Mettre en place le joint papier sur le couvercle.
- Mettre en place le couvercle, au besoin s'aider de quelques petits coups de maillet en plastique à l'emplacement du roulement.
- Visser et bloquer les quatre écrous sur le carter droit et un écrou sur le carter gauche.
- Visser et bloquer bouchons de remplissage et de vidange.
- Mettre en place le pignon en bronze et l'entraîneur du compteur (au besoin tourner le pignon de sortie pour que les tenons de l'entraîneur s'engagent dans la fente d'entraînement du pignon).
- Visser et bloquer le bouchon du pignon de compteur. Attention, ne pas oublier de mettre le joint en caoutchouc sous la tête de bouchon.

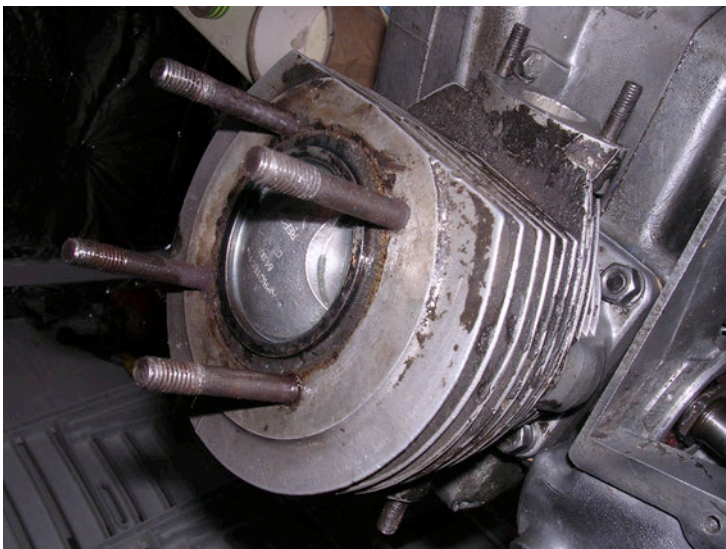


Remontage du piston et du cylindre.

- Prendre le piston et mettre en place un des jons d'arrêt de l'axe.
- Chauffer préalablement le piston, de 40 à 50°, emmancher l'axe pour qu'il dépasse légèrement à l'intérieur du bossage.
- Mettre en place le piston sur la bielle en orientant les déflecteurs vers l'arrière, puis avec l'outil 0.12 et l'embout 0.12 G, emmancher l'axe jusqu'à l'appui sur le premier jonc d'arrêt.
- Mettre en place le deuxième jonc d'arrêt.
- Enduire d'hermétique le plan de joint du cylindre et celui du carter.
- Mettre le joint en papier sur le cylindre.



- **Orienter les coupes des segments en regard des ergots du piston.**
- Avec l'outil 0.17 B, comprimer les segments et mettre en place le cylindre.
- Mettre les quatre rondelles Grower, visser les quatre écrous.
- Visser et bloquer en quinconce, les quatre écrous de fixation.

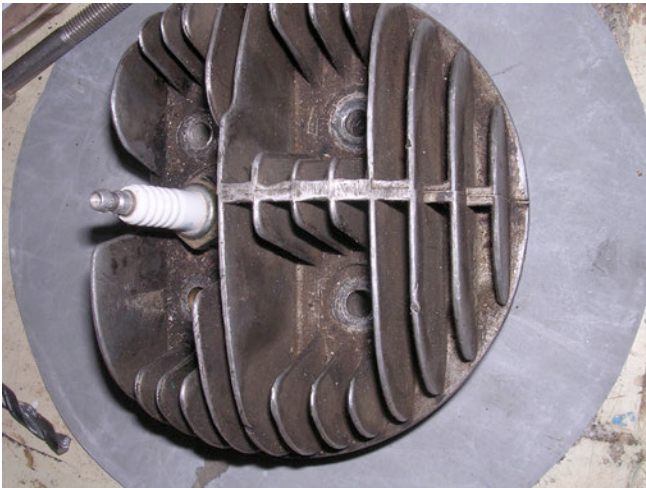


Remontage de la culasse.

- Enduire d'hermétique les plans de joint du cylindre et de la culasse.
- Mettre en place le joint de culasse sur le cylindre.
- Mettre en place la culasse.
- Mettre en place les quatre rondelles plates, les quatre rondelles Grower et les quatre écrous.
- Visser et bloquer en quinconce, les écrous.

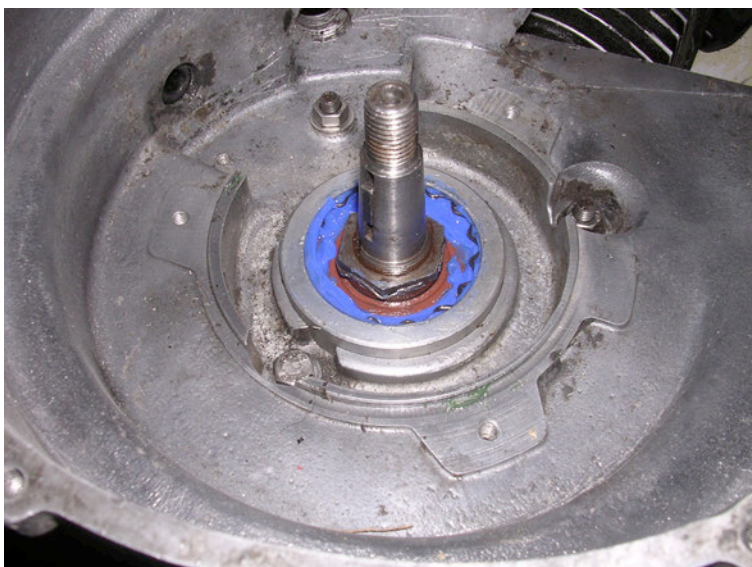
Nota : A chaque démontage de la culasse, le joint doit obligatoirement être remplacé.

Au préalable bien vérifier la planéité de la culasse et ne pas hésiter à passer au papier de verre supérieur à 500 μm sur un marbre.



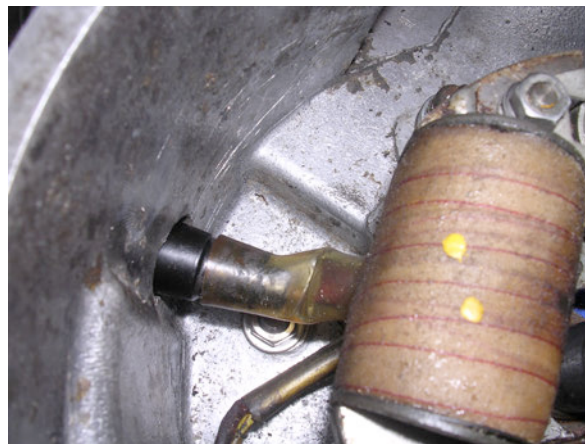
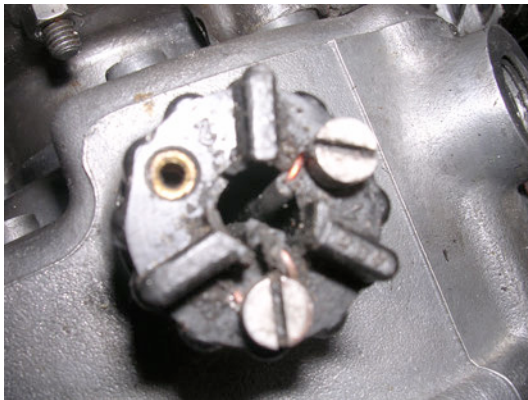
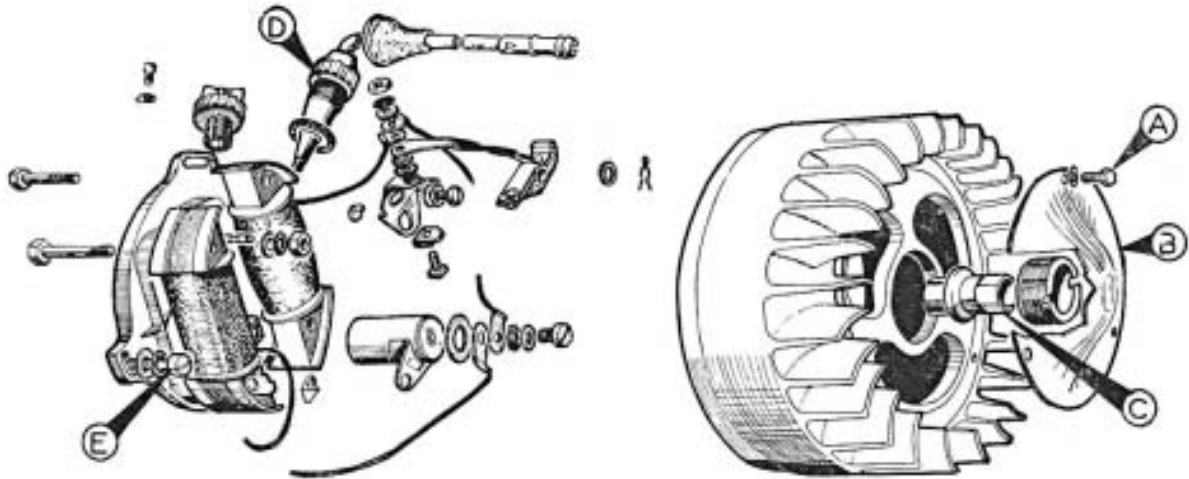
Remontage du carter de ventilateur.

- Mettre en place le carter de ventilateur.
- Visser les deux écrous de la fixation supérieure.
- Visser la vis de fixation inférieure à tête six pans.



10. — Remontage du volant magnétique.

- Mettre en place le stator du volant en engageant les deux fils dans la borne d'éclairage restée sur le carter du ventilateur.
- Visser les trois vis de fixation (E), avec rondelle plate sous la tête, sans les bloquer de manière à ce que le stator puisse tourner entre les boutons.
- Mettre la clavette du rotor sur l'arbre du vilebrequin.



Prendre le rotor, dévisser le contre-écrou de l'écrou (C) de fixation et enlever ces deux pièces (ceci pour faciliter l'engagement du rotor sur l'arbre).

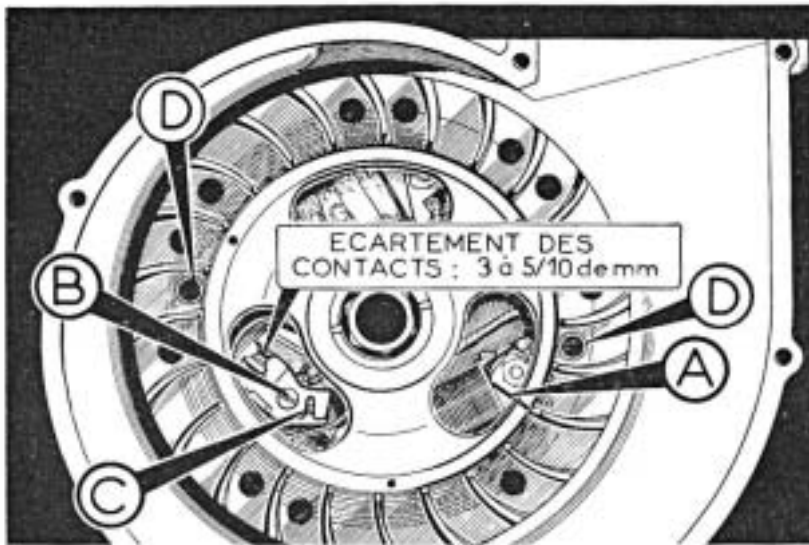
Mettre en place le rotor sur l'arbre. **Attention** à la clavette.

Avec la clé 0.22, visser puis bloquer l'écrou (C) de fixation en immobilisant le rotor à l'aide de la griffe 0.64.

Visser et bloquer le contre-écrou de l'écrou de fixation.

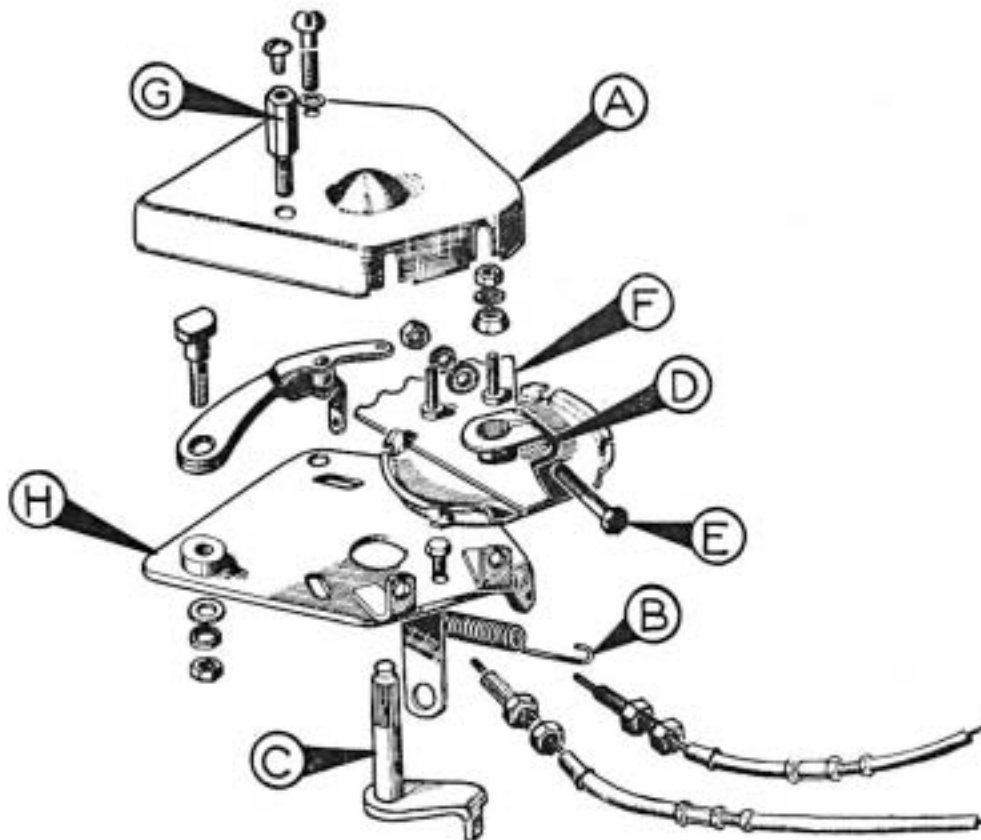
Calage et réglage de l'avance.

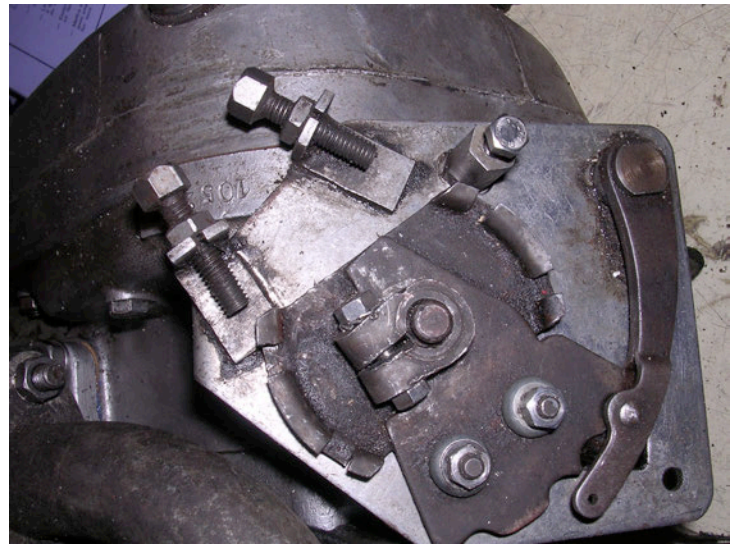
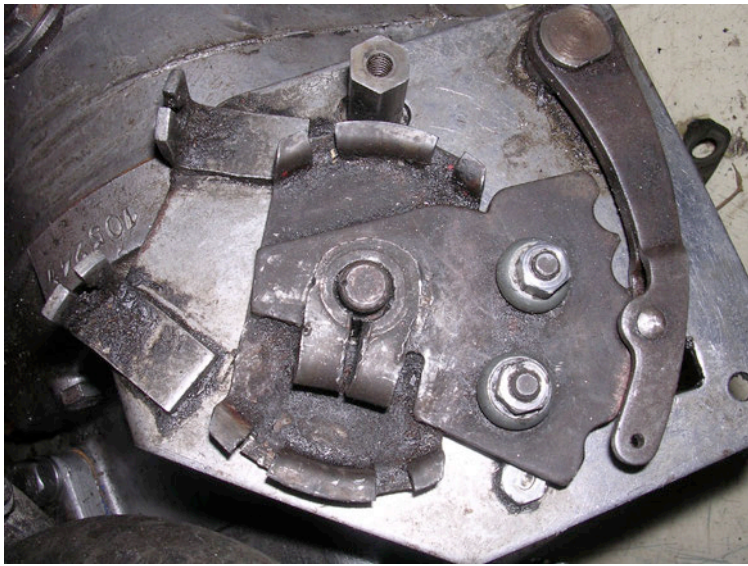
- Introduire la réglette graduée 0.24 dans le trou de la bougie.
- Faire tourner le volant dans le sens de rotation normal pour trouver le point mort haut, noter cette position sur la réglette.
- Ensuite, tourner en sens inverse de manière à abaisser le piston de 5 à 6 m/m puis tournant dans le sens de rotation normale, amener le piston à 3 m/m 5 du point mort haut, ce qui correspond à l'avance prévue pour le moteur.
- Sans déplacer le piston, faire tourner le stator pour amener le repère du stator en regard du repère du rotor.



- **Remontage du boîtier commande des vitesses.**

- Mettre en place la semelle (H), le bossage du carter engagé dans le trou de la semelle.
- Visser l'écrou qui fixe la patte de la semelle au carter et la vis écrou (G).
- Engager le secteur (F) sur l'axe du levier (C) en orientant la fente de la pince (D) en face du repère fait au cours du démontage (comme nous l'avons conseillé).
- Avec une pince, tirer sur l'axe et frapper sur le secteur pour l'engager à fond afin de supprimer tout jeu latéral puis bloquer la vis de serrage (E) de la pince du secteur.





Remontage du boîtier commande des vitesses (suite).

- Accrocher le ressort (B) du levier de verrouillage du secteur.
- Pour vérifier si le secteur est bien orienté, le faire tourner à fond à droite puis à gauche.

Le réglage est correct si le secteur se verrouille bien dans les positions correspondantes aux 1^{re} et 2^e vitesses.

Si l'écart est peu important, il suffira de desserrer les deux fixations de la semelle et de déplacer celles-ci pour parfaire le réglage.

Si, au contraire, la différence est grande, il faudra sortir et déplacer le secteur d'une ou deux stries jusqu'à obtenir un bon centrage des verrouillages extrêmes (première et troisième).