

MONTAGE D'UN KIT CYLINDRE ET CULASSE PAR NFORTO



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.



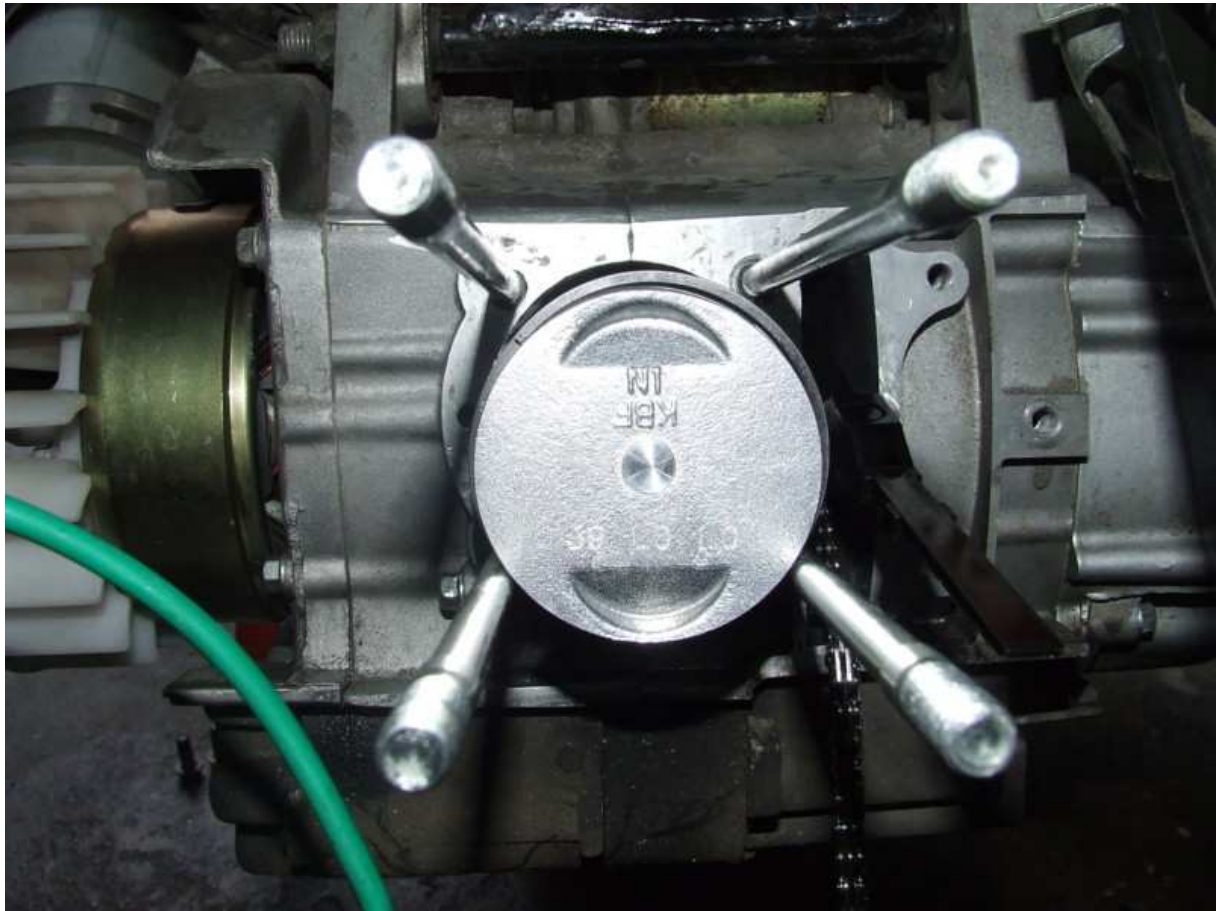
Et le premier segment pour finir.

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).



Positionner le piston sur la bielle, passer le canon du piston dans le piston et la bielle, et ensuite mettre les agrafes de chaque côté du piston pour bien le verrouiller. Mettre le joint d'embase (légèrement graissé au préalable, cela simplifiera sans doute 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, pour faire progresser le piston dans le cylindre,
une fois tous les segment 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)



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 !





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



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 lever le tournevis, pour que la tension soit la bonne sur le guide de chaîne supérieur.

Tout en maintenant bien le tensionneur, le visser.



Contrôler ensuite le jeu aux soupapes.
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 heu de cales avant et après resserrage.

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, 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.