

Méthode de calage:

- Régler les culbuteurs du cylindre N°1 à 0.3mm de jeu.
- Tourner l'arbre à cames dans le sens de rotation afin de mettre les soupapes du 1er cylindre en balance.
- Tourner le vilebrequin afin de mettre le piston de ce cylindre au PMH (Repère de la poulie sur 0°), ou disque gradué sur 0°
 - Remonter la chaîne provisoirement pour faciliter la rotation de l'arbre à cames.
 - Tourner le vilebrequin 1/2 tour en arrière. (La soupape d'admission se libère)
 - Monter et régler le comparateur sur 0, la touche en appui sur la coupelle supérieure de la soupape d'admission.
 - Tourner doucement le vilebrequin jusqu'au repère 0 (PMH) et noter la déviation du comparateur.
- Tourner maintenant le vilebrequin 1/2 tour en avant afin de libérer la soupape d'échappement.
- Monter le comparateur comme pour l'admission, réglé sur 0.
- Tourner le vilebrequin de 3/4 de tour en arrière, puis revenir doucement au point 0 (PMH) et noter la déviation du comparateur.



Correction:

- Comparer les deux mesures. Si vous obtenez 2.6 mm à l'échappement et 3.4 mm à l'admission, tourner le vilebrequin de façon à ce que l'admission soit enfoncée de 0.4 mm de plus que l'échappement, soit 2.8 mm et 3.2 mm par exemple.
 - Evidemment, vous n'êtes plus au point 0. Il convient donc de déposer la chaîne sans bouger l'arbre à cames, puis de repositionner le vilebrequin sur 0° avant de remonter la chaîne brin tendu côté distribution.
 - Oui mais... C'est probable que les trois trous (non équidistants) ne tombent pas en face. Il faudra donc dans ce cas ovaliser les 3 trous de la roue dentée, mais de façon à ce que les vis restent en appui dans le sens de rotation pour l'entraînement.
- Voir photo ci-contre.



Une fois les vis remontées, il faut vérifier en remontant le comparateur que l'admission est bien ouverte de 0.4 mm en plus que l'échappement au point 0° (PMH)

Reste à serrer les vis au couple, à rabattre les freins et à régler les culbuteurs au jeu de fonctionnement.

Si vous en êtes arrivé là, vous avez déjà bien travaillé et la suite ne devrait pas poser de difficultés. Attention toutefois aux bagues d'étanchéité car dans les pochettes de joints à tout faire, elles peuvent être fournies pour un sens de rotation à droite (moteur 1100 1307 etc...). Le montage de bagues non appropriées entraînerait des fuites importantes.