

505 Turbo / Moteur 1/2

SOMMAIRE

	Pages
Avant-Propos	3
IDENTIFICATION - CARACTERISTIQUES	
— Culasse	4 - 7
— Bloc-cylindres	8 - 9
— Vilebrequin - coussinets	10 - 11
— Principaux couples de serrage	12
— Outillage spécial	14 - 17
— Outillage facultatif ou à réaliser	16 - 17
DEMONTAGE	18 - 23
REVISION DE LA CULASSE	24 - 29
PREPARATION DU VILEBREQUIN	30 - 31
PREPARATION BIELLES-PISTONS	32 - 33
REMONTAGE	
— Vilebrequin	34 - 37
— Bielles - pistons	36 - 37
— Culasse - distribution	38 - 41
— Pompe à huile - carter de distribution	40 - 43
— Réglage des culbuteurs	44 - 45
— Assemblage final	46 - 49

CULASSE

Hauteur nominale de la culasse : $H = 152,4 \pm 0,1$ mm.

Déformation maximale admise : 0,10 mm.

Valeur de retouche maximale admise pour le plan de joint : 0,20 mm.

SOUPAPES

COTES (mm)

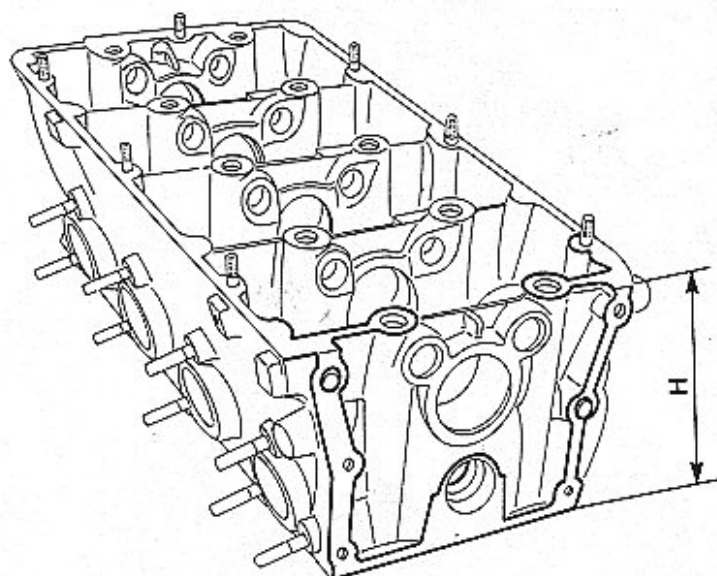
	α	L	$\emptyset 1$	$\emptyset 2$	e1		e2	S		X
					9N2	N9T/TE		9N2	N9T/TE	
●	90°	119	8,990	43	3,35	3,84	1 mini	1,5	2,2	0,20
⊗	90°	117,9	8,965	38	4,14	4,63		1,85	2,55	0,30

NOTA - Les soupapes d'échappement pour moteur N9T sont creuses et contiennent du sodium liquide pour assurer le refroidissement.

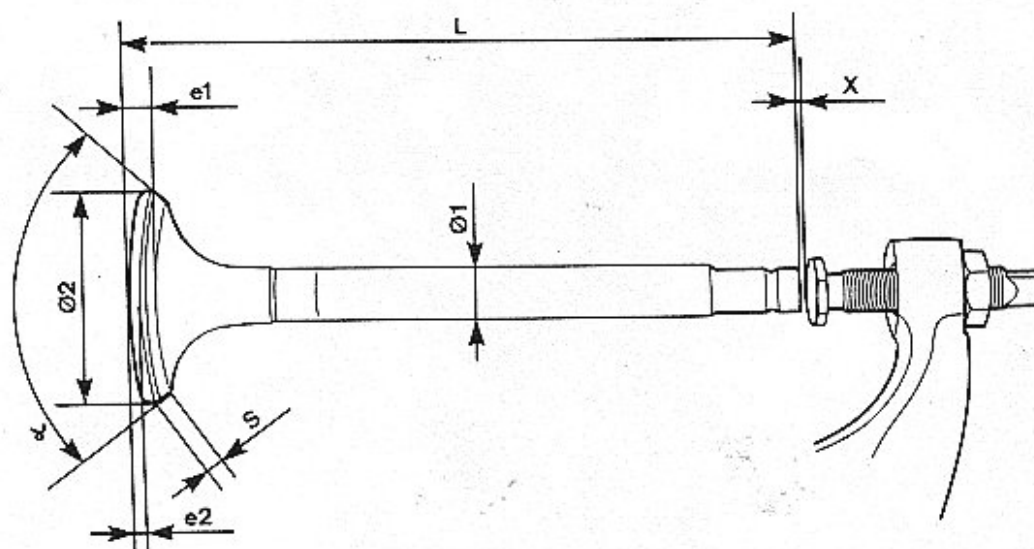
RESSORTS DE SOUPE

- \emptyset du ressort : 31,5 mm
- Hauteur libre (H) : 52,3 mm
- Hauteur sous charge (H') : 37 mm
- Charge à appliquer : $48 \pm 1,5$ daN.

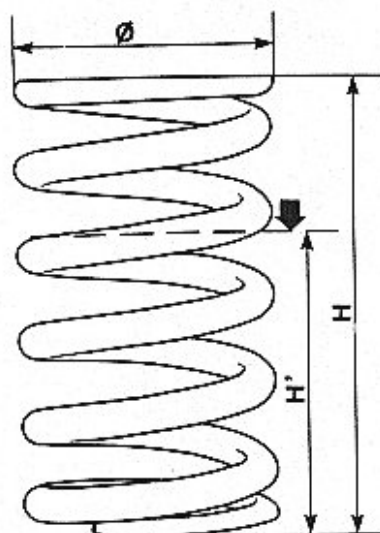
- Admission
- ⊗ Echappement



15-11-83 - C 216



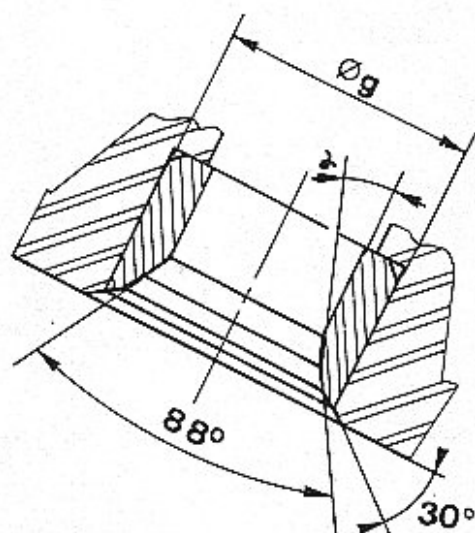
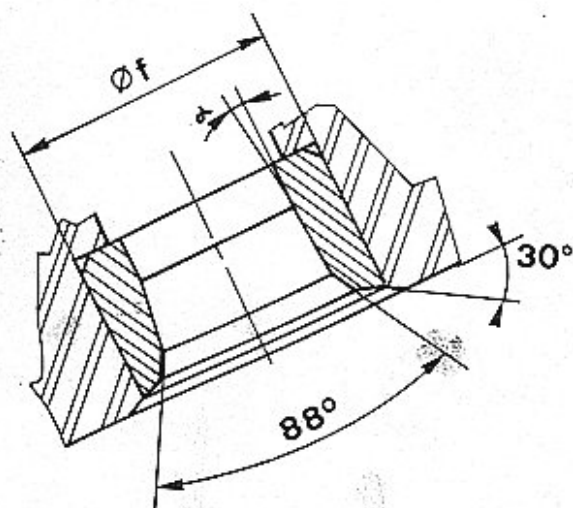
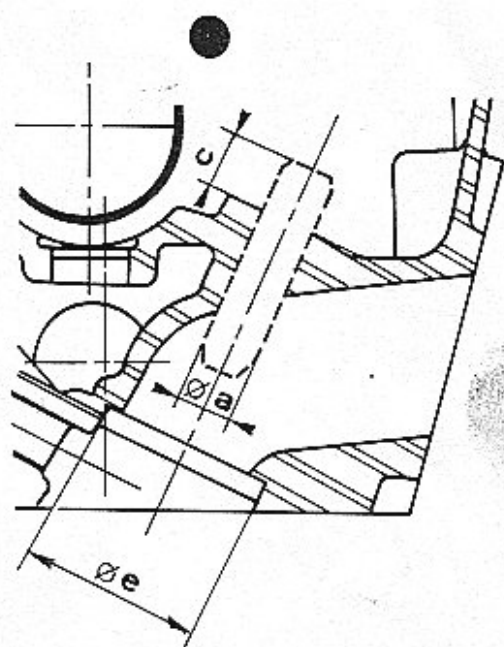
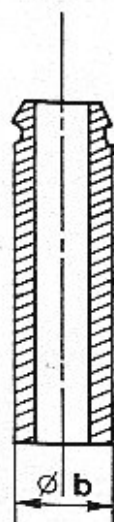
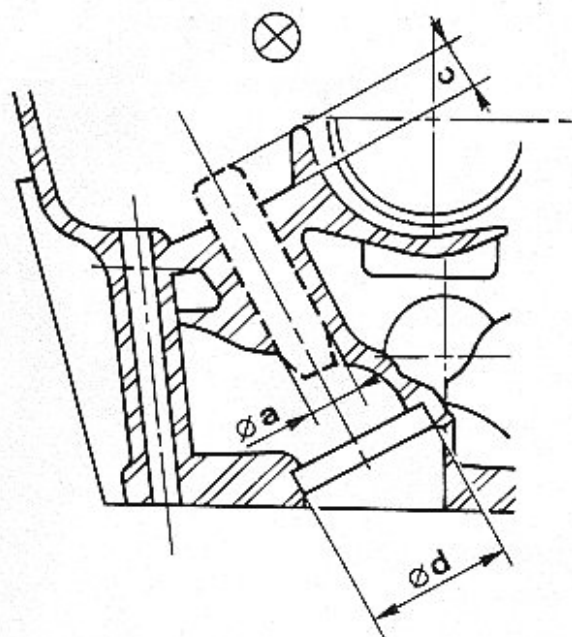
15-11-83 - C 222



15-11-83 - C 219

1

9N2-N9T



GUIDES ET SIEGES DES SOUPAPES

GUIDES

Matière { 9N2 : Fonte
N9T/TE : Bronze

		⊗ + ●
Ø a	→ 0	15
	└┐ + 0,05	15,05
	└┐ + 0,10	15,10
	└┐ + 0,20	15,20
	└┐ + 0,35	15,35
Ø b	→ 0	15
	└┐ + 0,05	15,05
	└┐ + 0,10	15,10
	└┐ + 0,20	15,20
	└┐ + 0,35	15,35
c		12 ± 0,5

SIEGES

Matière { ⊗ Acier
● Fonte

	⊗	●
	15°	15°
Ø d	→ 0	→ 0
	└┐ + 0,10	└┐ + 0,10
	└┐ + 0,30	└┐ + 0,30
	└┐ + 0,50	└┐ + 0,50
Ø e	→ 0	→ 0
	└┐ + 0,10	└┐ + 0,10
	└┐ + 0,30	└┐ + 0,30
	└┐ + 0,50	└┐ + 0,50
Ø f	→ 0	→ 0
	└┐ + 0,10	└┐ + 0,10
	└┐ + 0,30	└┐ + 0,30
	└┐ + 0,50	└┐ + 0,50
Ø g	→ 0	→ 0
	└┐ + 0,10	└┐ + 0,10
	└┐ + 0,30	└┐ + 0,30
	└┐ + 0,50	└┐ + 0,50

● : Admission




⊗ : Echappement

→ 0 : Origine

└┐ : Cote réparation

BLOC CYLINDRES

La cote d'alésage (a) qui doit être relevée à 40 mm du plan de joint de la culasse peut avoir les valeurs suivantes : (mm).




	cl. A	91,692 - 91,699
	cl. B	91,700 - 91,707
	cl. C	91,708 - 91,714
	cl. D	91,715 - 91,722
 + 0,10		91,80 - 91,807
 + 0,40		92,10 - 92,107

Les classes (cl.) \rightarrow 0 sont repérées à la partie supérieure du bloc-cylindres (b).

PISTONS

Les pistons doivent être appariés aux cylindres, les classes (cl.) \rightarrow 0 sont repérées sur le dessus (c).

La cote doit être mesurée perpendiculairement à l'axe à 60 mm de la face supérieure.

	cl. A cl. B cl. C cl. D	9N2 (A)	N9T (B)
		*	*
		91,665 - 91,673	91,640 - 91,647
		91,674 - 91,680	91,648 - 91,654
		91,681 - 91,687	91,655 - 91,662
 + 0,10		91,765 - 91,773	91,740 - 91,747
 + 0,40		92,065 - 92,073	92,040 - 92,047

* non livré en rechange - monter cl. B.


Différence de poids entre pistons d'un même moteur : 4 grammes.

Orientation

(A) 9N2

— repère (e) sur la jupe à orienter côté distribution.

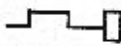
\rightarrow 0 : origine

 : cote réparation

Cl : classe

(B) N9T - N9TE

— flèche (f) à orienter côté distribution, ou

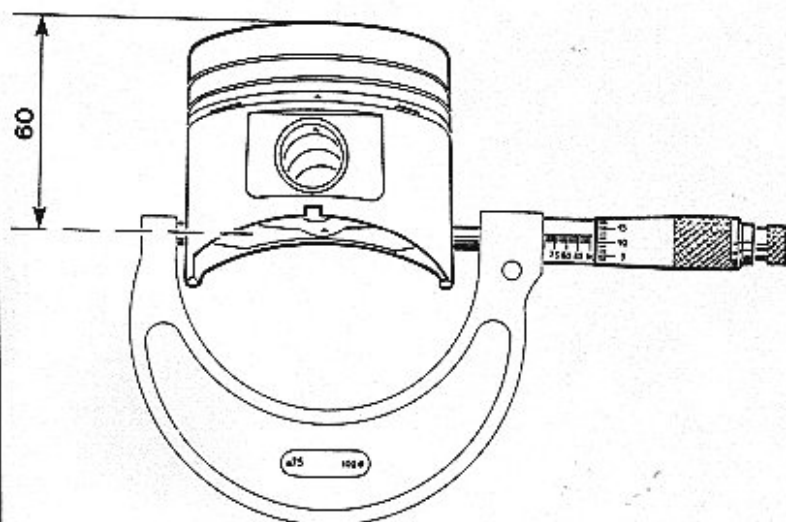
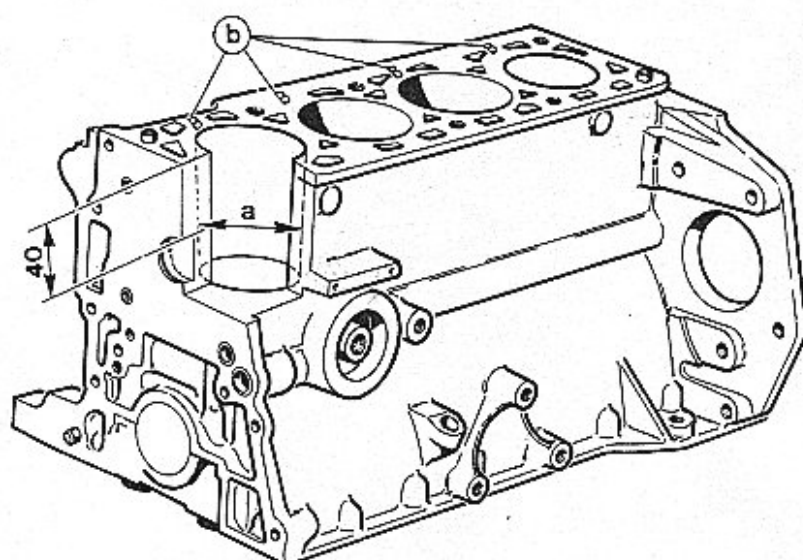
— repère  (g) symbolisant un volant moteur, à orienter côté volant.

PROFONDEUR DE L'EVIDEMENT (h) de la tête.

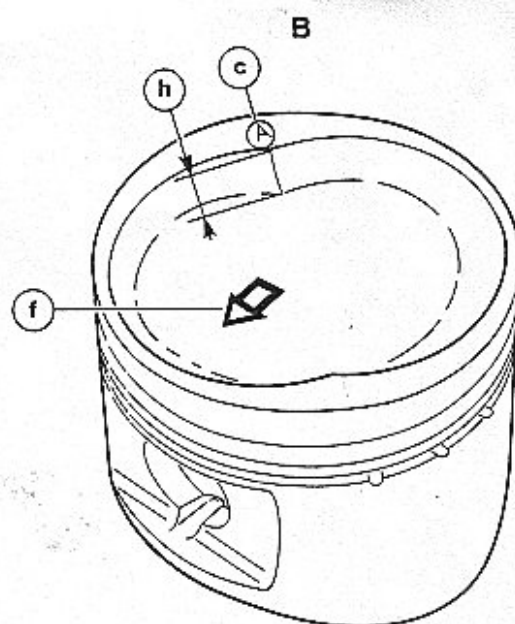
N9T : taux 7,5 = 4,8 mm

N9TE : taux 8 = 3,5 mm

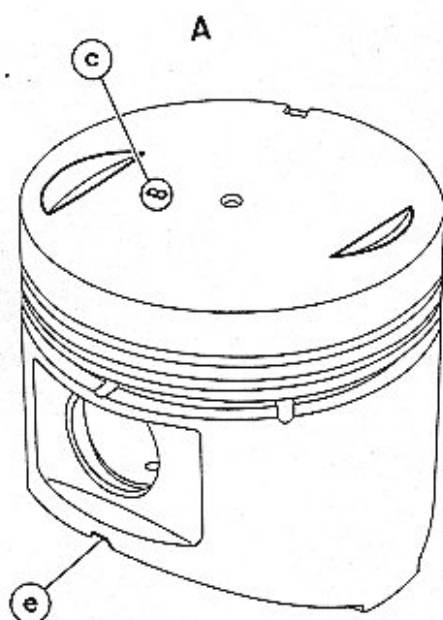
N9T/US : taux 7 = 5,3 mm.



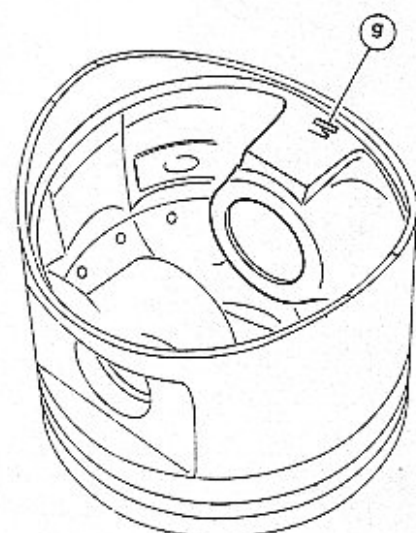
15-11-83 - C 53



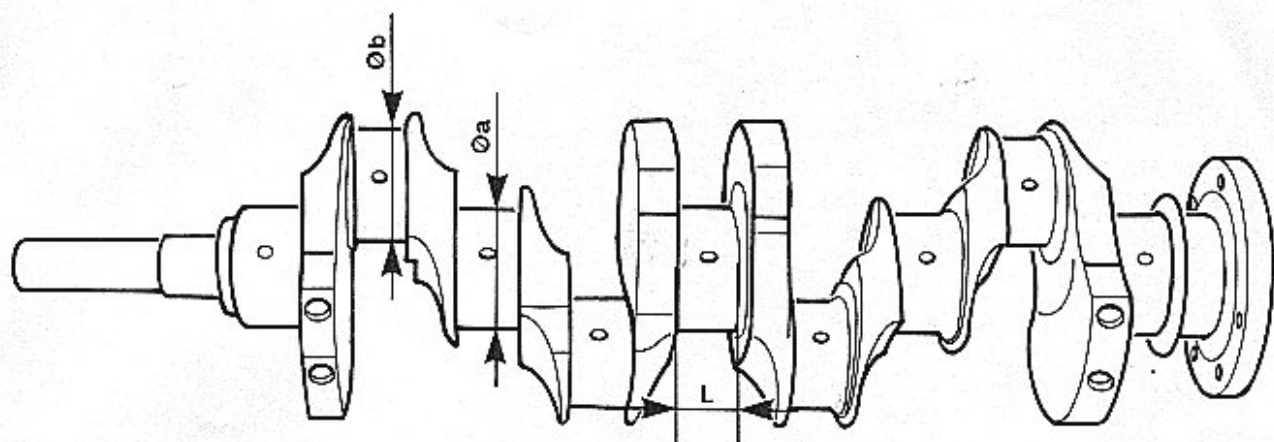
15-11-83 - C 49



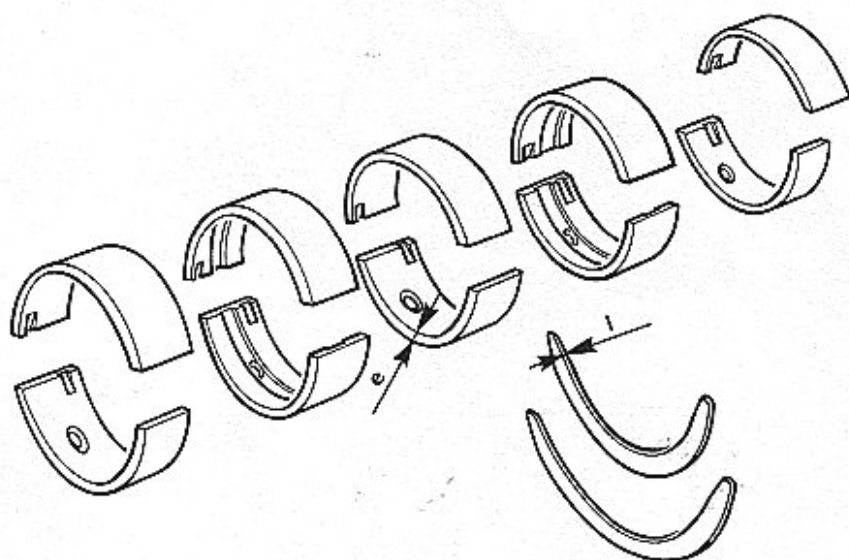
15-11-83 - C 51



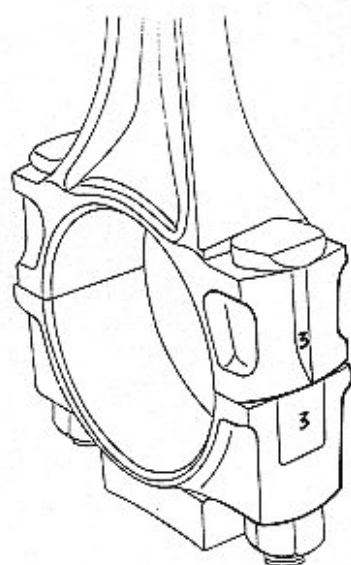
15-11-83 - C 55



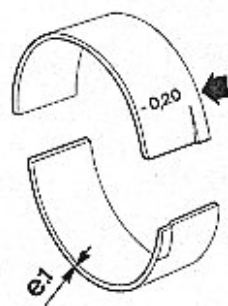
15-11-83 - C 178



15-11-83 - C 180



15-11-83 - C 182



15-11-83 - C 166

VILEBREQUIN

JEU LATERAL

Jeu latéral de 0,09 à 0,27 mm réglé par deux demi-flasques.

	L	I
$\rightarrow 0$	$33,05 \pm 0,02$	$2,335 \pm 0,025$
$\leftarrow + 0,2$	$33,25 \pm 0,02$	$2,435 \pm 0,025$
$\leftarrow + 0,3$	$33,35 \pm 0,02$	$2,485 \pm 0,025$
$\leftarrow + 0,4$	$33,45 \pm 0,02$	$2,535 \pm 0,025$

TOURILLONS

\emptyset	$\emptyset a$	e
$\rightarrow 0$	$56,967 \pm 0,01$	1,901 - 1,910
$\leftarrow - 0,2$	$56,767 \pm 0,01$	2,001 - 2,010
$\leftarrow - 0,5$	$56,467 \pm 0,01$	2,151 - 2,160
$\leftarrow - 0,75$	$56,217 \pm 0,01$	2,276 - 2,285

MANETONS

\emptyset	$\emptyset b$	RE	e.1
$\rightarrow 0$	51,959 - 51,967	R	1,932 - 1,941
	51,951 - 51,959	BI	1,940 - 1,949
$\leftarrow - 0,10$	51,851 - 51,867	BI	1,990 - 1,999
$\leftarrow - 0,20$	51,751 - 51,767	BI	2,040 - 2,049
$\leftarrow - 0,50$	51,451 - 51,467	BI	2,190 - 2,199
$\leftarrow - 0,75$	51,201 - 51,217	BI	2,315 - 2,324

Les repères (RE) rouge (R) et bleu (BI) correspondent :

— Bielles :

Au \emptyset d'alésage de la tête (repère de couleur sur le corps), monter un demi-coussinet correspondant côté chapeau.

— Vilebrequin :

Au \emptyset du maneton (repère couleur à côté de chaque maneton), monter un demi-coussinet correspondant dans la bielle, côté corps.

Il est parfaitement possible d'avoir des coussinets bleus et rouges dans une même bielle. En rechange (\leftarrow), ne sont livrés que des coussinets bleus (BI).

$\rightarrow 0$: origine

\leftarrow : cote réparation.

PRINCIPAUX COUPLES DE SERRAGE

	m.daN
Alternateur sur carter cylindre	5
Bouchon de vidange sur bloc	2
Bouchon de clapet de pompe à huile sur corps	4,5
Bouchon de vidange d'huile	4
Bouchon de visite du tendeur de chaîne	4
Bougie sur culasse	3
Capteur de cliquetis sur bloc-cylindre	1,5
Carburateur sur collecteur admission	2
Carter d'huile sur bloc	1,5
Carter AV sur culasse et sur carter distribution	1,25
Carter de distribution sur bloc	1,25
Chapeau de bielle	6,5
Chapeau de palier sur bloc	11
Collecteur ADM sur culasse	1,5
Collecteur ECH sur culasse	2
Couvre-culasse	0,5
Vis de culasse	5
{ Préserrage	8,5
{ Serrage final	
Fixation démarreur	5,5
Détecteur de niveau d'huile	2
Manocontact sur bloc	3,5
Mécanisme d'embrayage sur volant	2,5
Pompe à huile sur bloc	2
Pompe à eau sur carter de distribution	1,5
Pompe à essence	2
Poulie de vilebrequin	13,5
Prise de température	1,5
Pignon d'arbre à cames	1,5
Support joint de palier de vilebrequin	1
Support moteur sur bloc-cylindres	2
Volant moteur sur vilebrequin	8

9N2-N9T

ENSEMBLE MOTEUR

1

DEMONTAGE

REMONTAGE

PEUGEOT

OUTILLAGE SPECIAL

(-).0118 EY : Tige de comparateur.

(-).0118 FZ : Support de comparateur.

(-).0314 S2 : Rallonge de comparateur.

(-).0132 K1 : Corps d'extracteur de roulement de vilebrequin.

(-).0132 K5 : Vis d'extracteur.

0002 096 900 : Pince pour dépose des joints de queue de soupape.

(-).0134 T : Tampon de montage du joint de poulie moteur.

ou

(-).0134 KZ : Griffes d'extracteur.

0001 552 200 : Manchon pour montage joint de poulie moteur.

(-).0134 D : Chasse de montage du roulement de vilebrequin.

0020 861 000 : Tampon de montage du joint de poulie.

(-).0134 V : Outil de mise en place des joints latéraux de palier AR.

(-).0134 U : Outil de mise en place des tresses de palier AR.

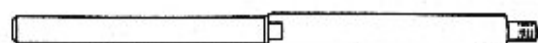
(-).0110 A3 : Poignée pour outil .0134 U.

0016 884 900 : Chasse de démontage des axes de piston.

0002 160 500 : Chasse de montage et broche pour bouchons de vilebrequin

(-).0134 Q : Arrêtoir de volant moteur.

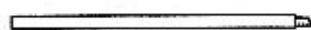
(-).0210 : Centreur pour friction d'em-brayage.



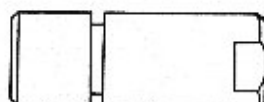
(-)0118 EY



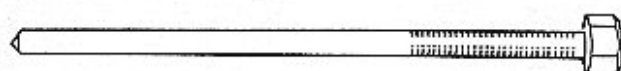
(-)0118 FZ



(-)0314 S2

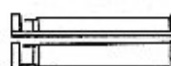


(-)0132 K1

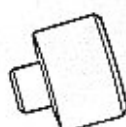


(-)0132 K5

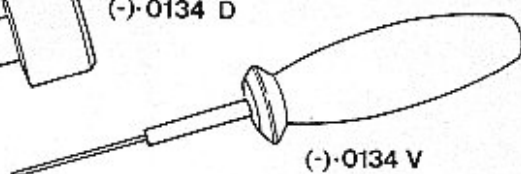
15-11-83 - C 79



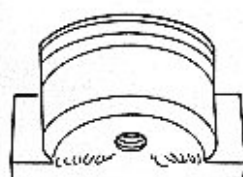
(-)0134 KZ



(-)0134 D

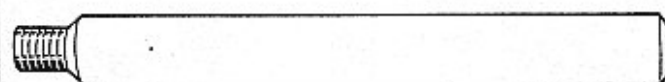


(-)0134 V

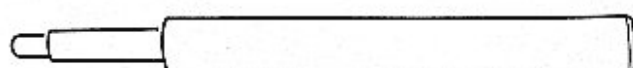


(-)0134 U

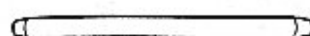
15-11-83 - C 83



(-)0110 A3

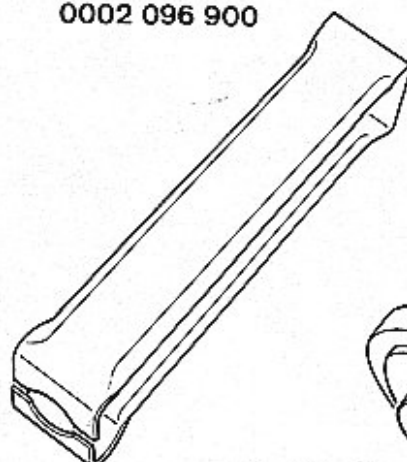


0002 160 500

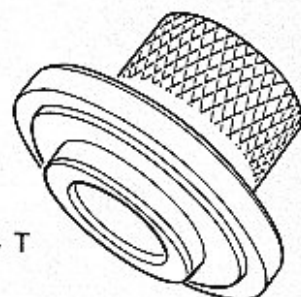


15-11-83 - C 115

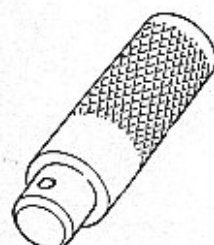
0002 096 900



(-)0134 T

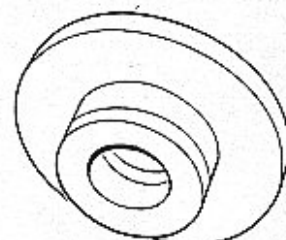


15-11-83 - C 139



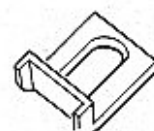
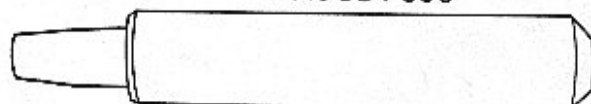
0001 552 200

0020 861 000

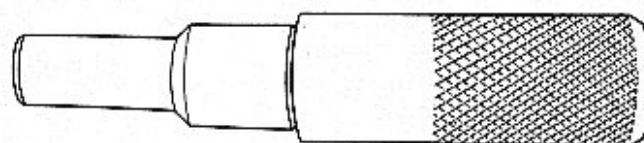


15-11-83 - C 186

0016 884 900



(-)0134 Q



(-)0210

15-11-83 - C 105

- 16 -

OUTILLAGE FACULTATIF

0001 552 500 : Extracteur des pignons de vilebrequin.

0002 083 300 : Fourche et grain d'appui pour extracteur 0001 552 500.

0016 928 200 : clé de réglage des culbuteurs.

(-).1403 AZ : Clé pour cartouche de filtre à huile.

(-).1403 B : Embout de 23 mm.

OUTILLAGE A REALISER**SUPPORT MOTEUR EN BOIS**

0.0140 : Jeu de 2 leviers de décollement de culasse.

Matière : acier étiré Ø 16.

I

En aucun cas, le moteur ne doit être posé au sol sur le carter d'huile :

Risque de détérioration de la pompe à huile.

IV

Montage DESVIL N9T - N9TE.

II

Déposer :

- sur 9N2
 - le support moteur droit,
 - la tôle pare-chaleur,
 - le collecteur d'échappement.
- sur N9T - N9TE
 - l'ensemble turbocompresseur et ses tuyauteries.

V

Déposer les accessoires restants :

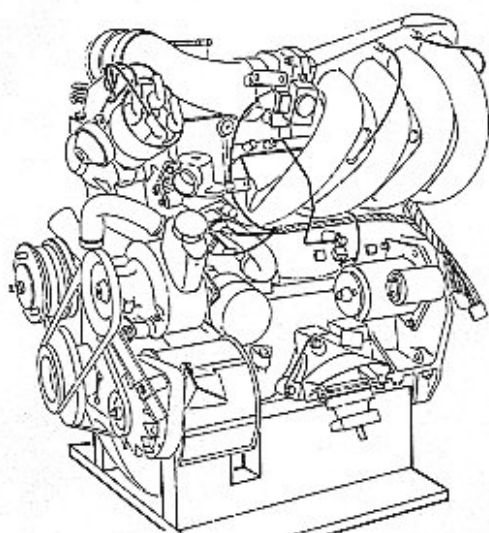
- 9N2 -

III

Fixer le moteur sur un support approprié,
(montage DESVIL 9N2).

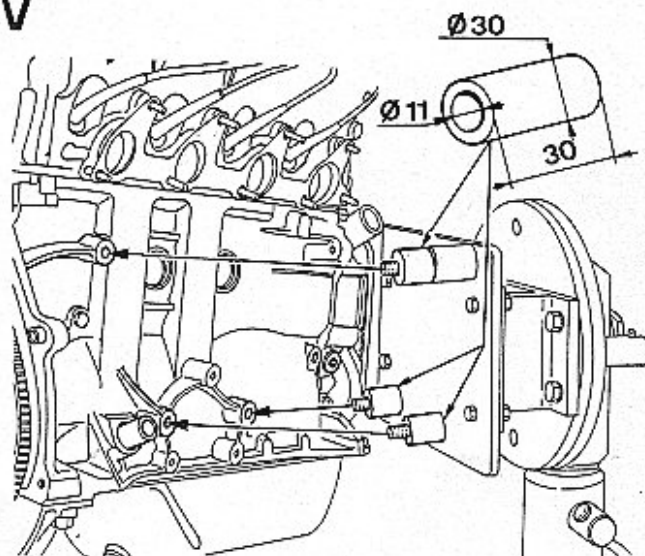
- N9T - N9TE -

I



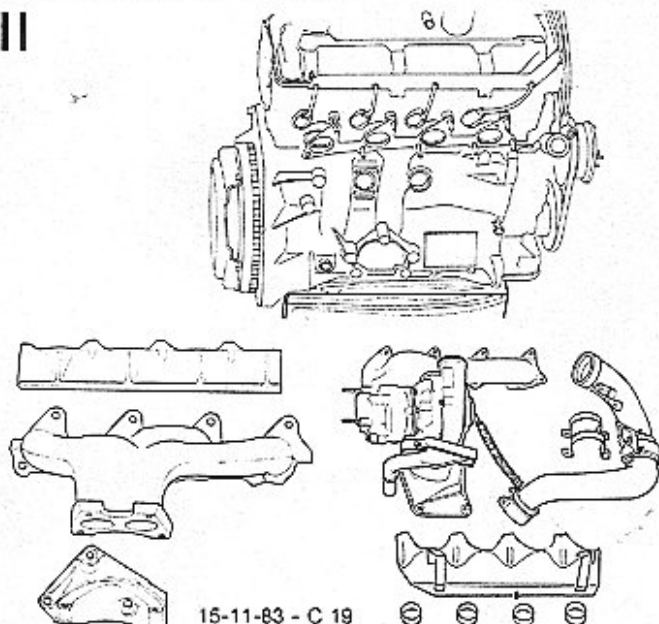
15-11-83 - C 290

IV



15-11-83 - C 40

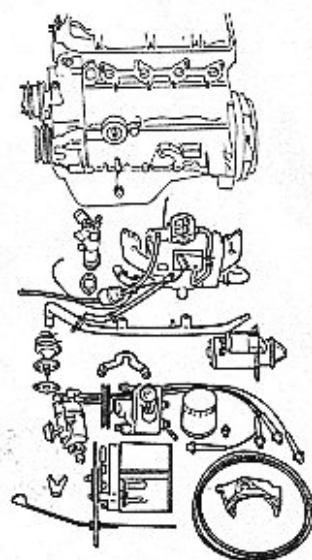
II



15-11-83 - C 19

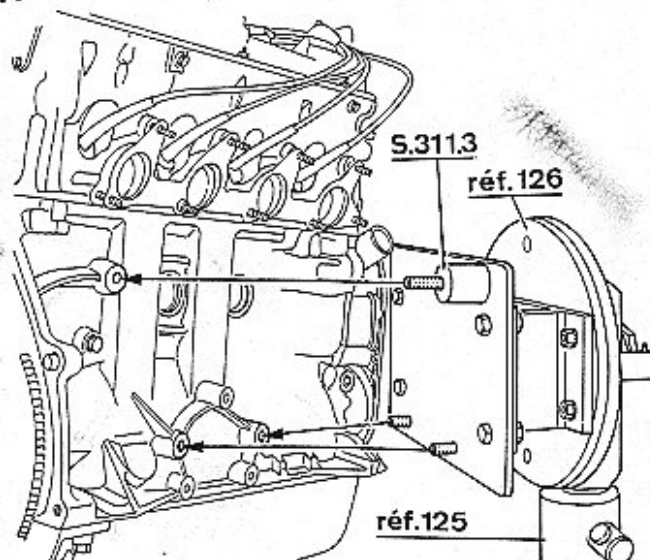
15-11-83 - C 81

V



15-11-83 - C 66

III

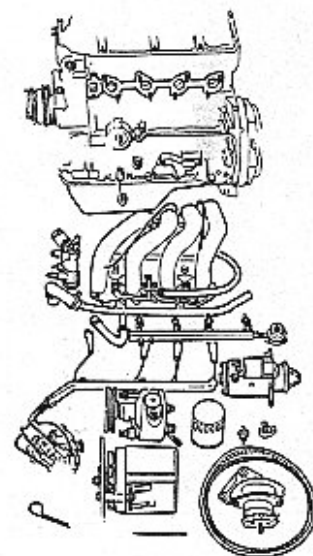


S.311.3

réf.126

réf.125

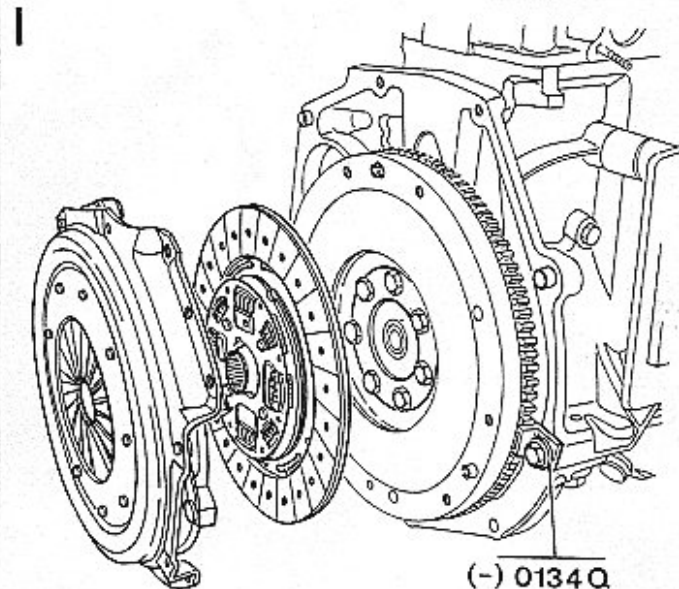
15-11-83 - C 42



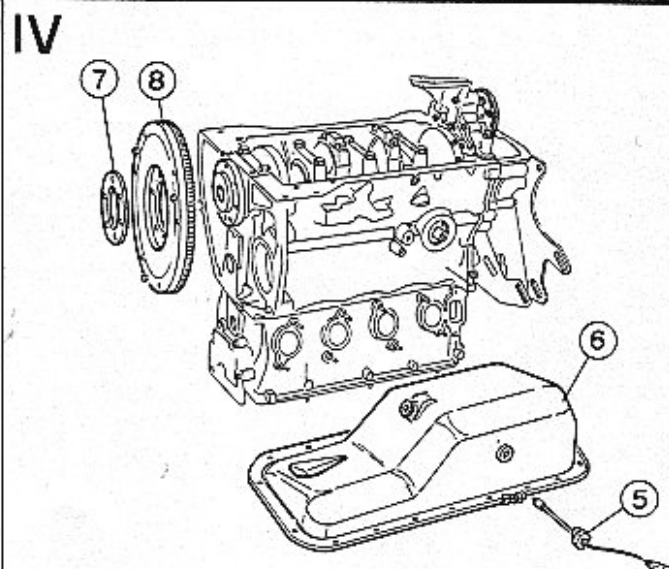
15-11-83 - C 68

1

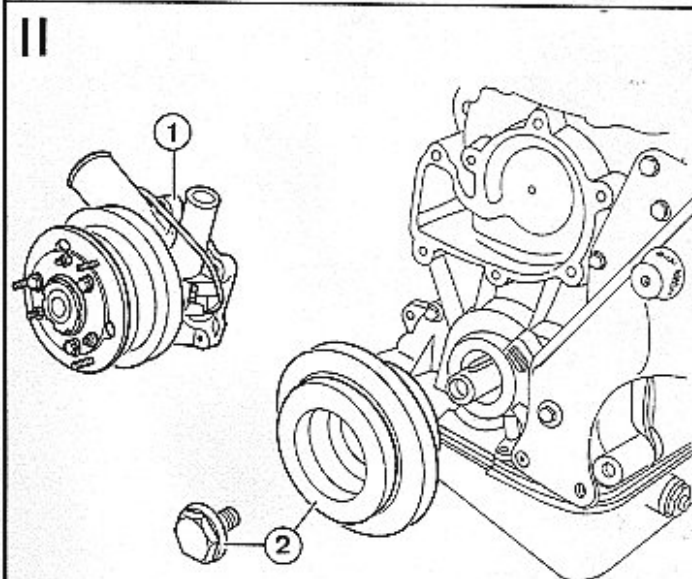
9N2-N9T



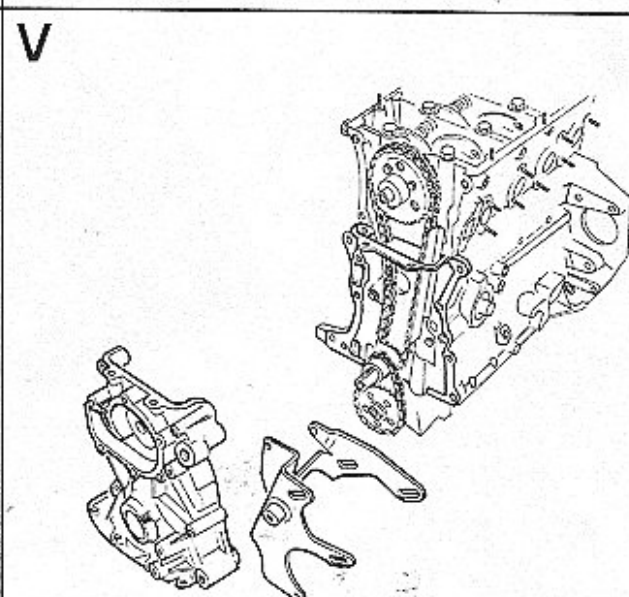
15-11-83 - C 75



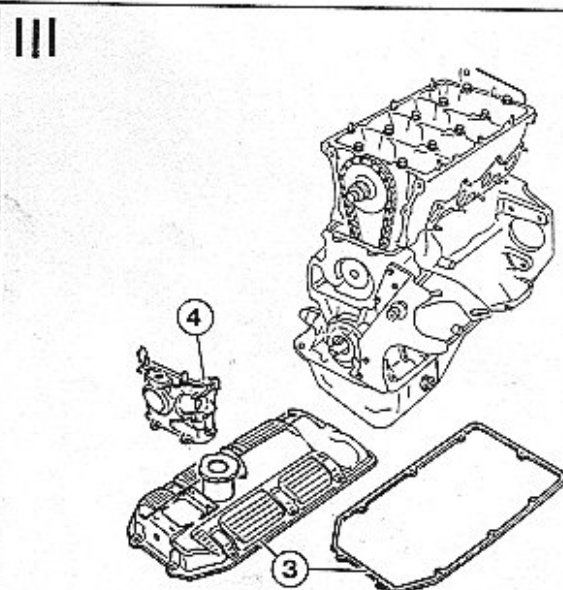
15-11-83 - C 89



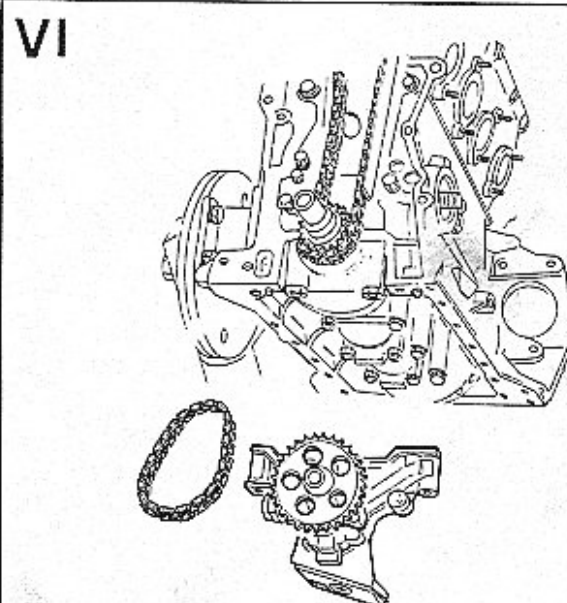
15-11-83 - C 93



15-11-83 - C 133



15-11-83 - C 88



15-11-83 - C 120

I

Immobiliser le volant moteur.

Déposer le mécanisme et le disque d'embrayage.

IV

- la sonde de niveau d'huile (5),
- le carter d'huile (6),
- la rondelle d'appui du volant (7),
- le volant moteur (8).

II

Déposer :

- la pompe à eau (1),
- la poulie de vilebrequin (2).

V

- le carter de distribution.

III

- le couvre-culasse (3).
- la partie supérieure du carter de distribution (4).

VI

- la pompe à huile et sa chaîne.

I

Désamorcer le tendeur de chaîne de distribution :

Tendeur Brampton (A).

Déposer la vis (1),

Engager une clé Allen de 3 mm en (2).

Tourner à droite pour libérer le patin.

Tendeur WINKLOFER (B).

Enfoncer l'axe (3) jusqu'en butée puis tourner à droite.

IV

— la culasse.

II

Déposer :

— le tendeur de chaîne (4).

— les patins fixes (5) et (6).

— le pignon d'arbre à cames (7),

— la chaîne (8).

V

— les chapeaux de bielles (s'assurer du repérage, sinon le réaliser).

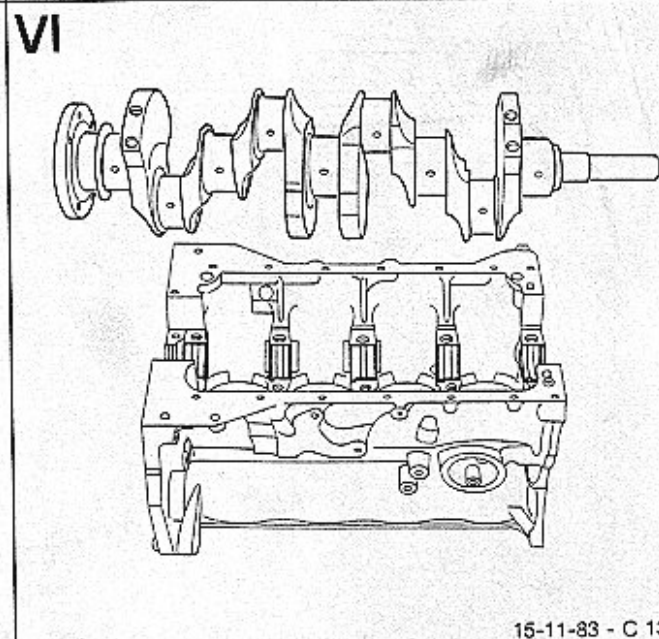
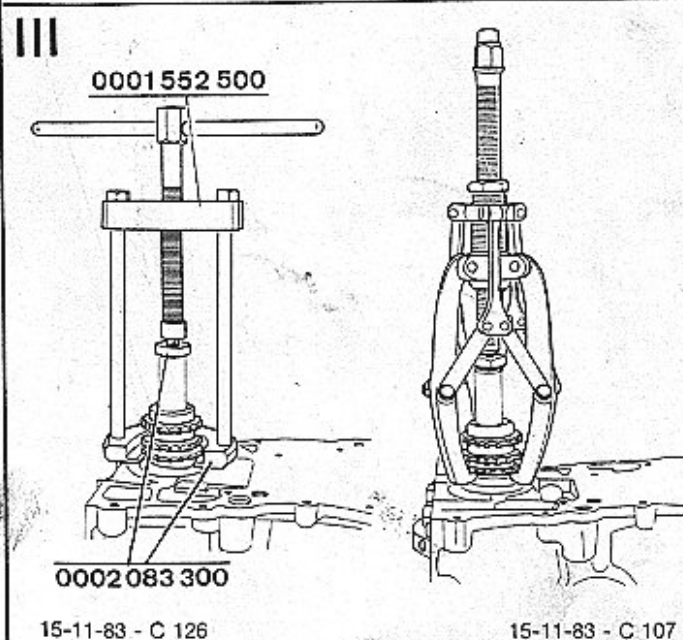
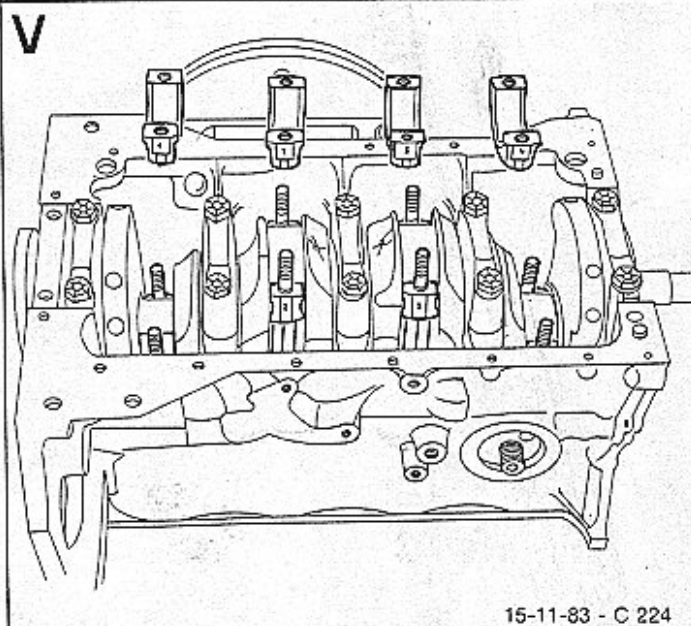
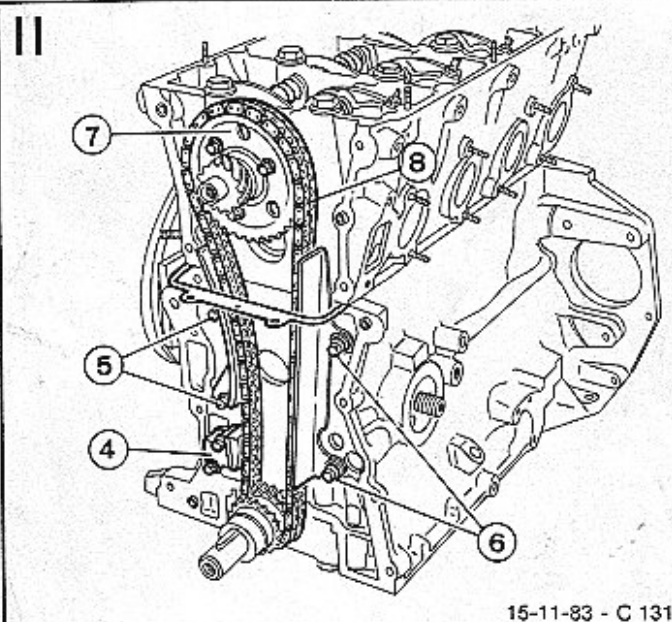
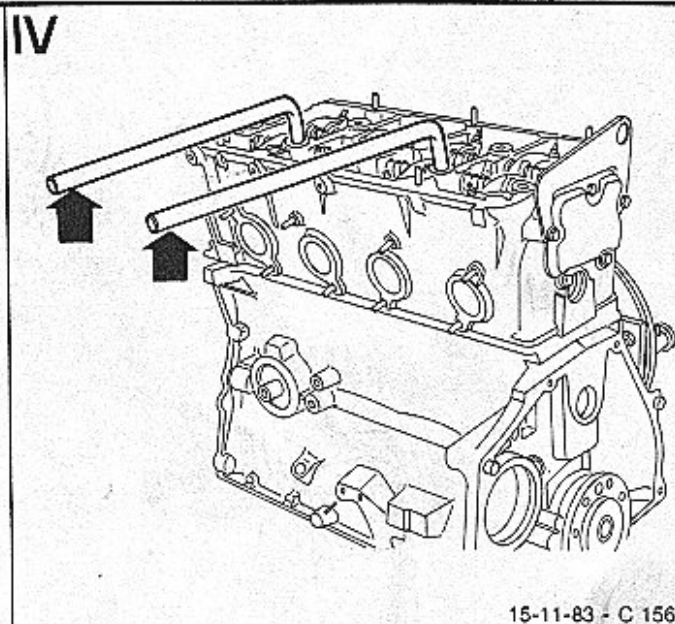
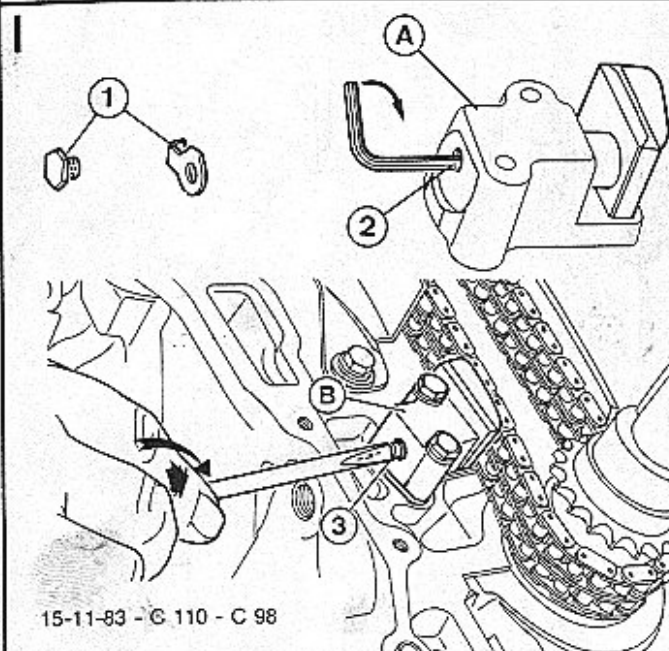
Retirer les ensembles bielles-pistons.

III

— les pignons du vilebrequin.

VI

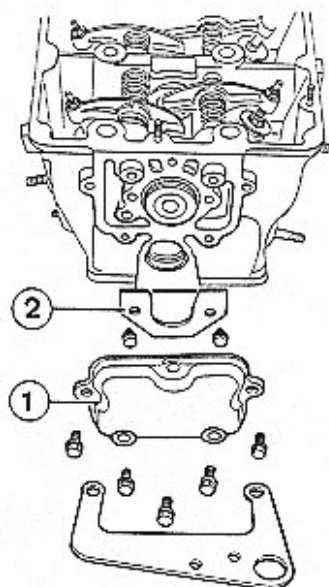
Déposer le vilebrequin.



1

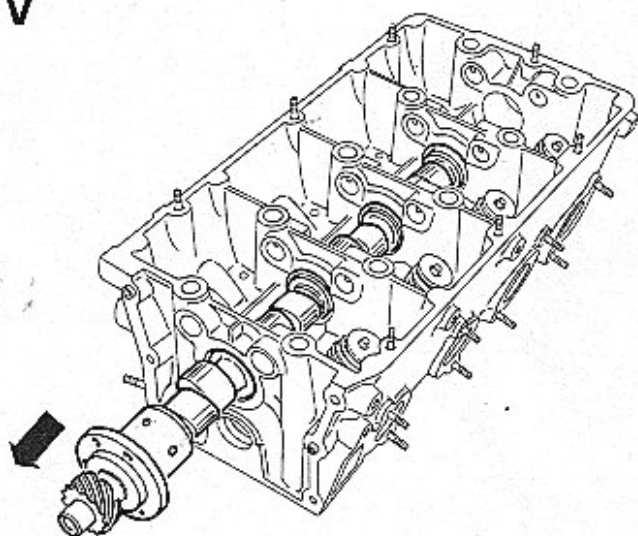
9N2-N9T

I



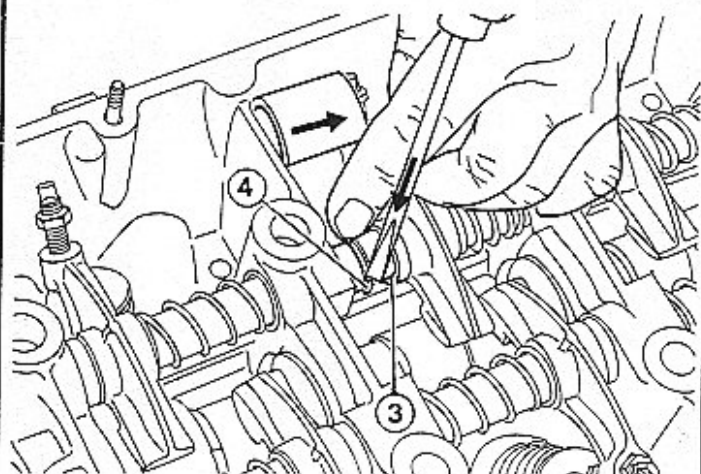
15-11-83 - C 233

IV



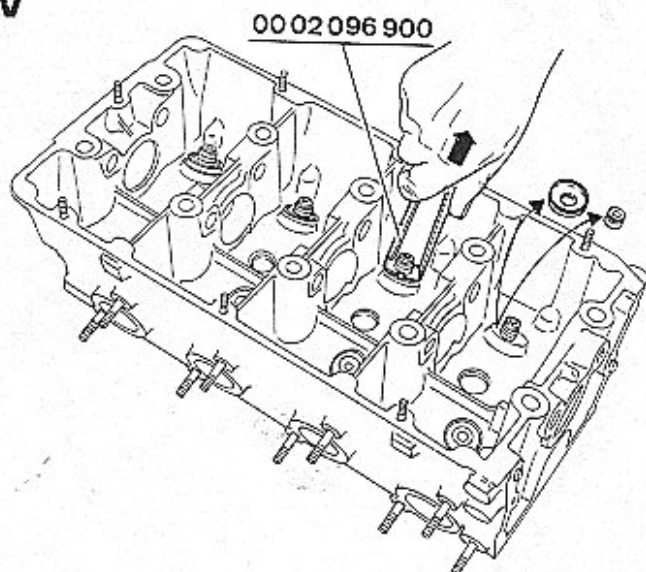
15-11-83 - C 214

II



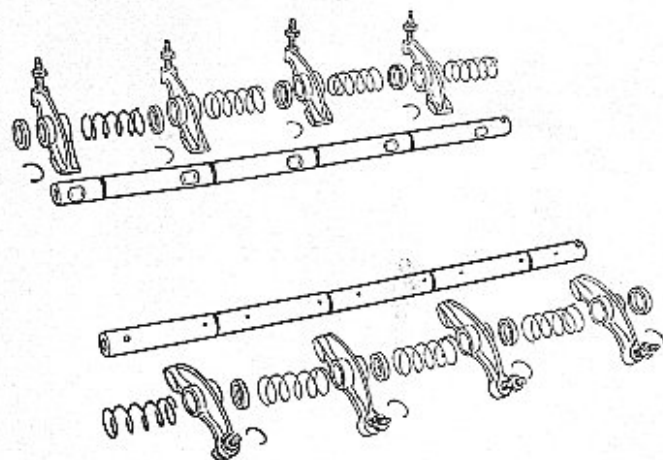
15-11-83 - C 228

V



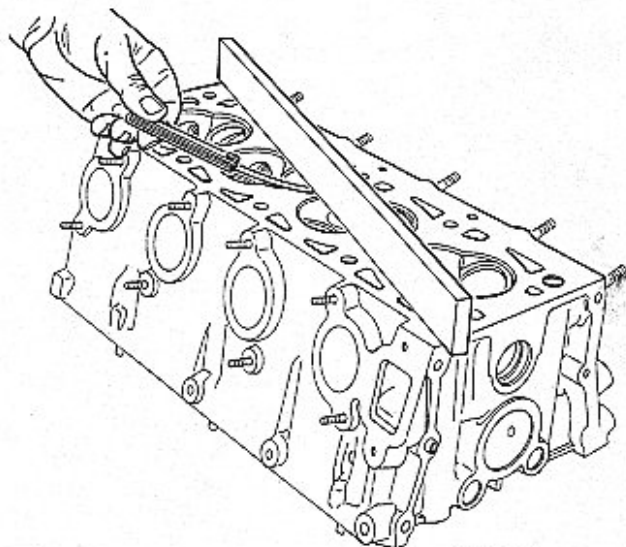
15-11-83 - C 252

III



15-11-83 - C 232

VI



15-11-83 - C 249

I

Déposer :

- le couvercle AR (1),
- la fourchette de maintien (2) de l'arbre à cames.

IV

Dégager l'arbre à cames.

II

Desserrer les vis de réglage de tous les culbuteurs.

Pour chaque culbuteur, après avoir dégagé la coupelle (3), retirer le jonc (4).

V

Déposer les soupapes.

Retirer les joints.

Récupérer les coupelles inférieures de ressorts.

III

Déposer les axes des culbuteurs.

Récupérer :

- les culbuteurs,
- les ressorts,
- les coupelles.

VI

Procéder au nettoyage de toutes les pièces.

Vérifier la planéité du plan de joint.

I
RECOMMANDATION IMPORTANTE

Les soupapes de ces moteurs NE DOIVENT PAS ETRE RODEES.

L'étanchéité est obtenue en rectifiant :

- les sièges de soupapes avec une pente α de 44° ,
- les portées de soupapes avec une pente α 1 de 45° .

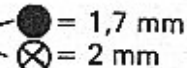
A froid, la portée a lieu suivant une ligne de contact (A), à l'entrée des sièges de soupapes.

En fonctionnement, l'échauffement des soupapes produit une déformation telle que leur portée épouse parfaitement celle des sièges.

II

RECTIFICATION DES SIEGES TOUS TYPES

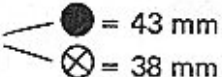
Cônicité de la portée : $\alpha = 88^\circ$

Largeur de la portée : L  = 1,7 mm
= 2 mm

Pour rétablir (L) après rectification de la portée, pratiquer un dégagement α 2 = 120° côté chambre de combustion.

III

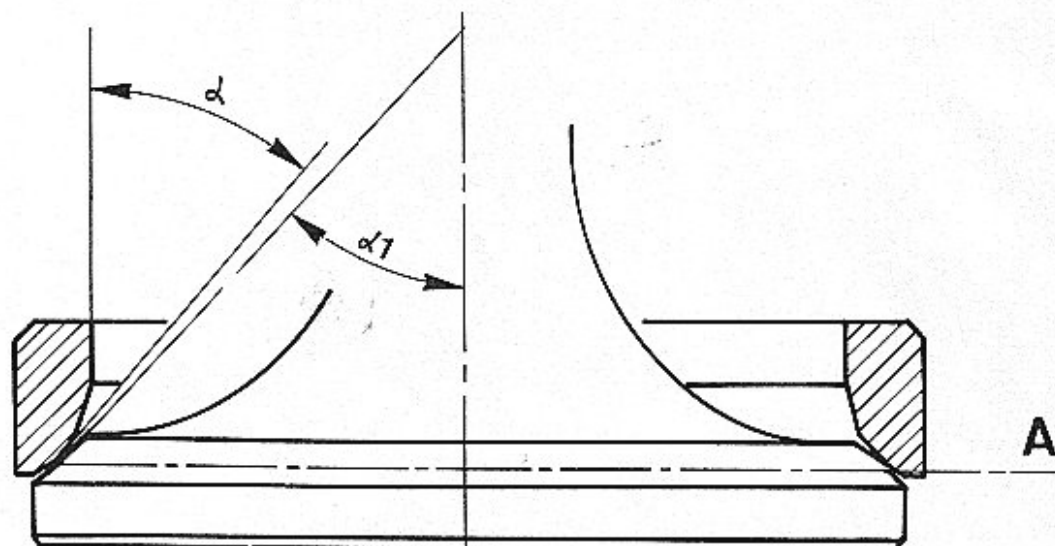
RECTIFICATION DES SOUPAPES

\emptyset de la tête : \emptyset 1  = 43 mm
= 38 mm

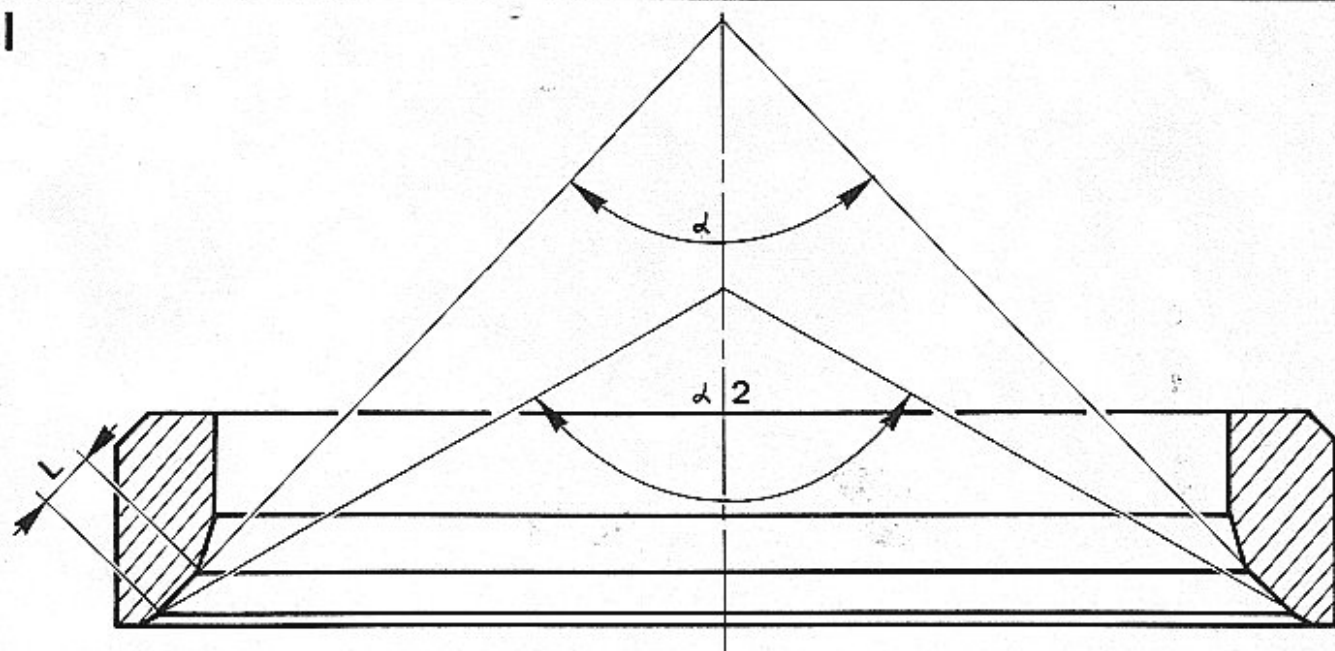
Inclinaison de la portée : α 3 = 45°

Pour obtenir le détail des caractéristiques des différents types de soupapes, se reporter au chapitre "IDENTIFICATION - CARACTERISTIQUES".

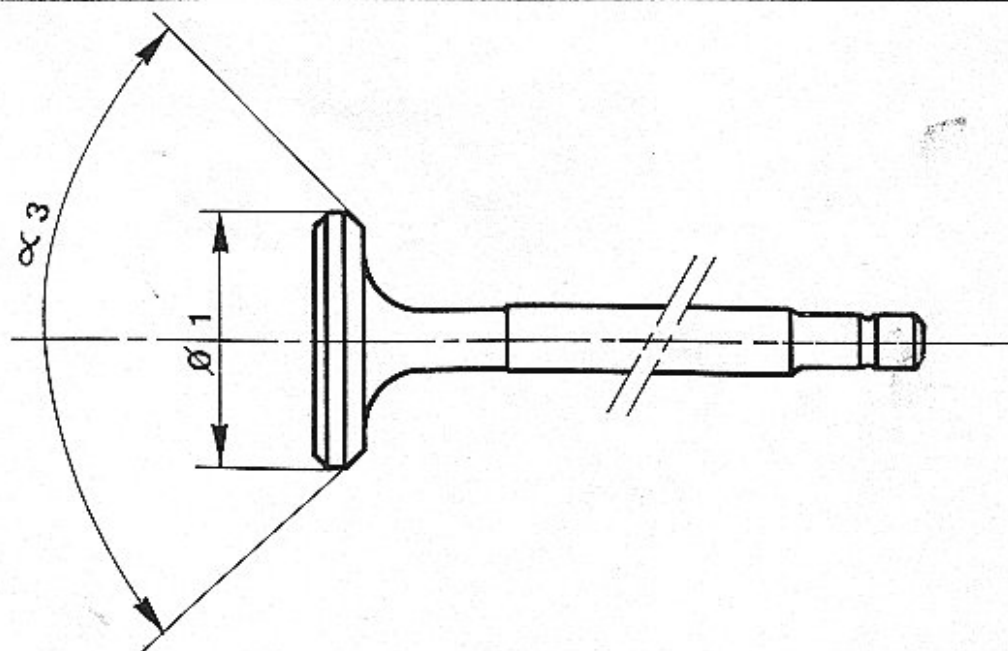
I



II

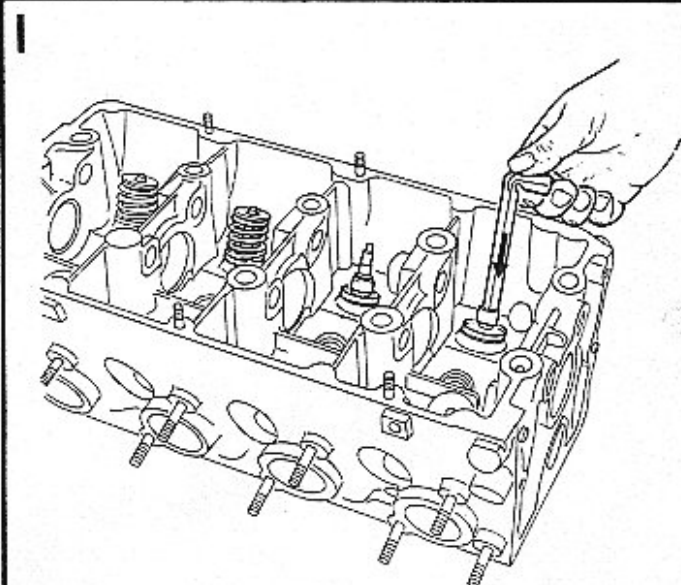


III

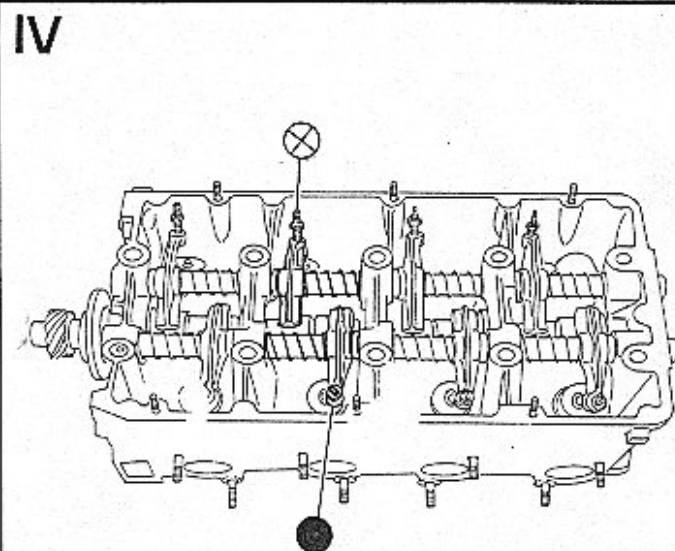


1

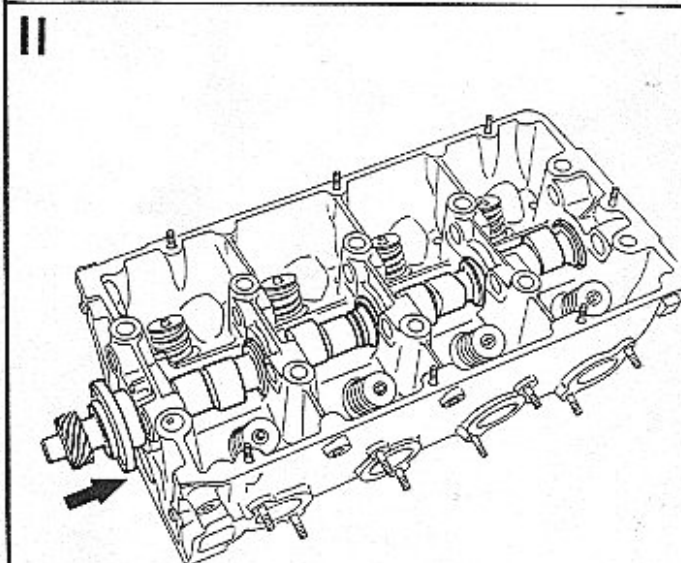
9N2-N9T



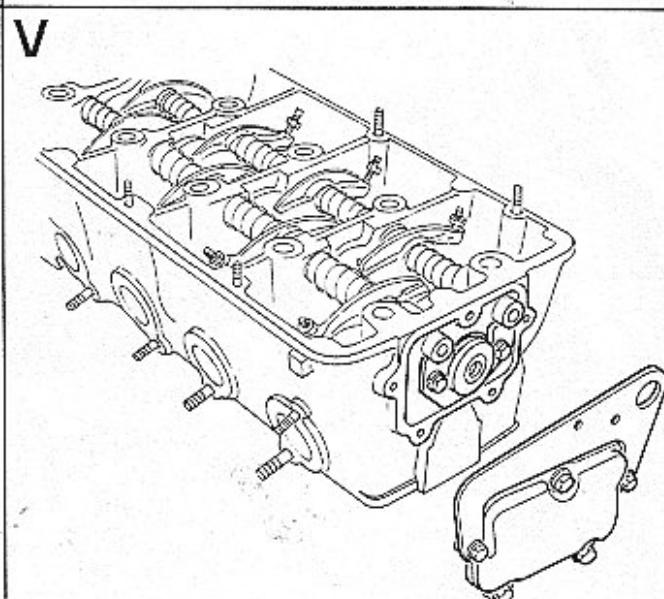
15-11-83 - C 253



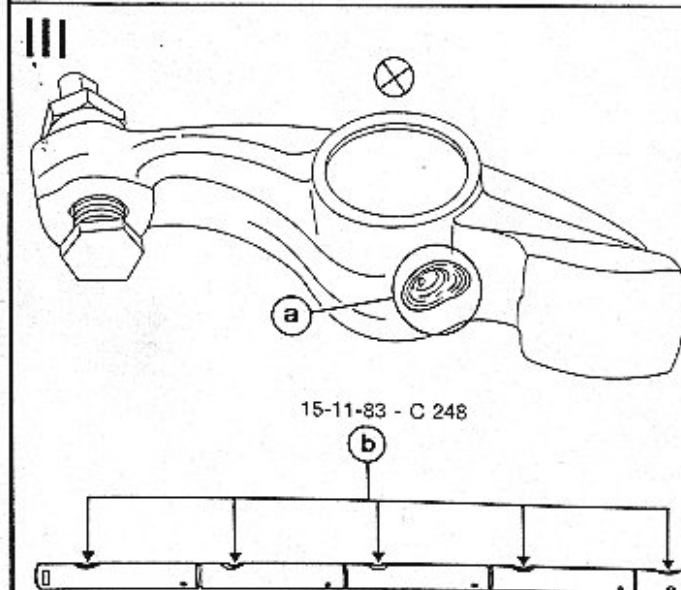
15-11-83 - C 244



15-11-83 - 237

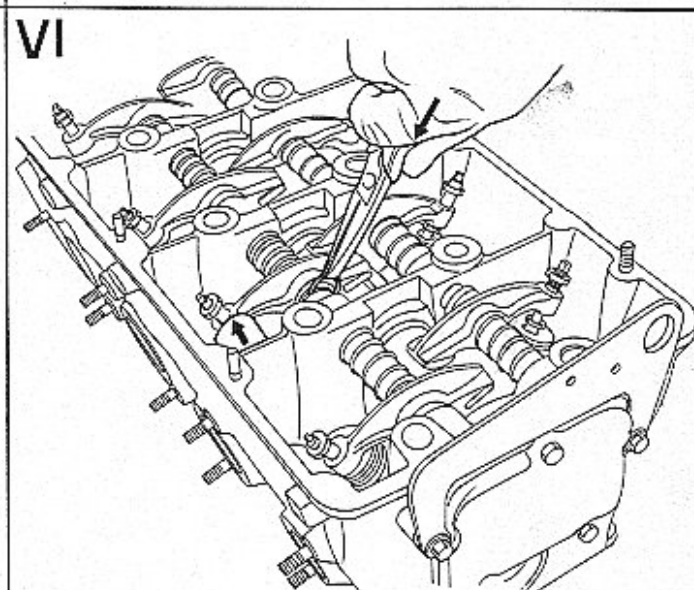


15-11-83 - C 241



15-11-83 - C 248

15-11-83 - C 245



15-11-83 - C 240

I

Monter les soupapes.

Mettre les joints en place en utilisant éventuellement une clé à tube.

IV

Engager les axes et mettre en place au fur et à mesure :

- les culbuteurs,
- les ressorts,
- les coupelles.

II

Engager l'arbre à cames.

V

Monter :

- la plaque de maintien de l'arbre à cames et des axes,
- la plaque de fermeture et son joint,
- la patte de levage pour N9T - N9TE.

III

Identifier les culbuteurs et les axes.

Echappement : ⊗

Culbuteurs avec trou (a) de graissage de la came.

Axe avec 5 alvéoles (b) pour passage des vis de culasse.

VI

Mettre les jons d'arrêt en place.

1

PREPARATION DU VILEBREQUIN

9N2-N9T**I**

Si le vilebrequin a été rectifié, il est indispensable de retirer les bouchons de manetons (1) pour assurer le nettoyage du circuit de graissage.

II

Retirer les bouchons avec un foret $\varnothing 7,5$ mm.

IV

Enfoncer le bouchon à l'aide de la chasse 000 2 160 500 B jusqu'en butée sur la broche A.

Retirer la broche (A).

III

Après nettoyage et soufflage à l'air comprimé, rebouchonner :

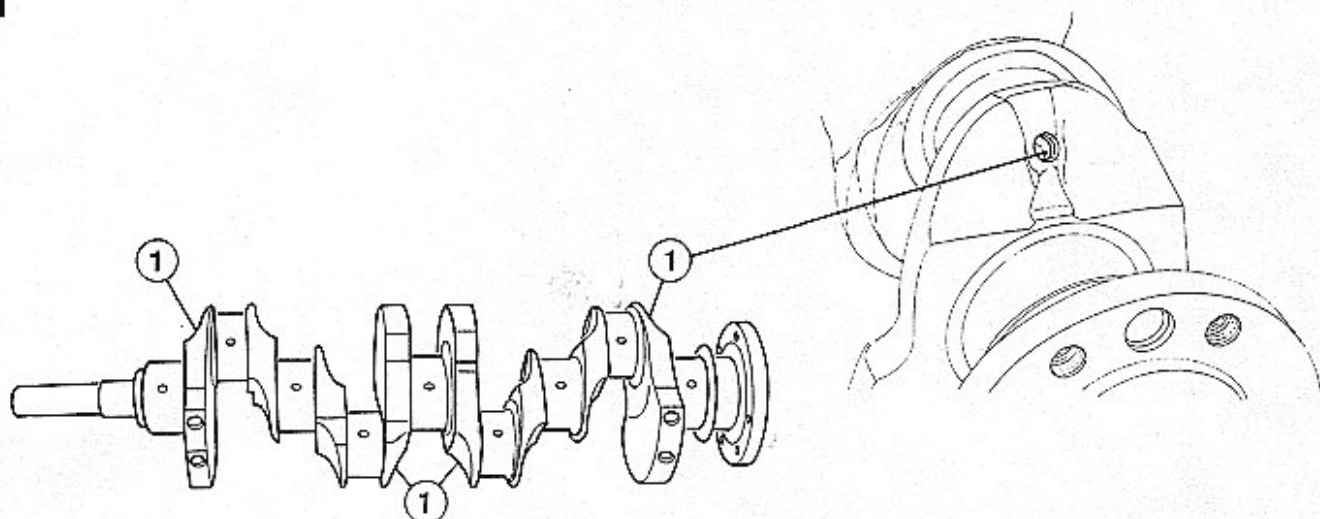
Pour chaque bouchon :

— introduire la broche 0002 160 500A dans le trou de graissage.

V

Si nécessaire, remplacer le roulement.

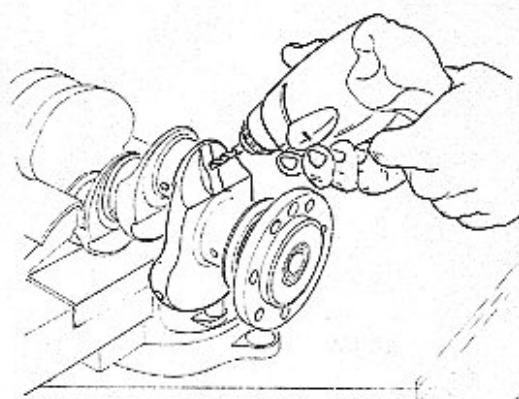
I



15-11-83 - C 178

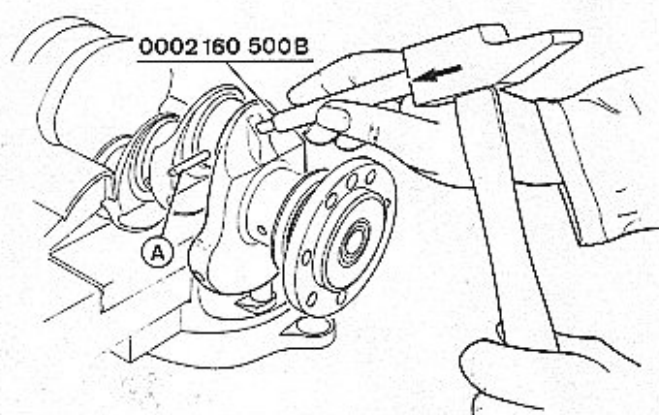
15-11-83 - C 201

II



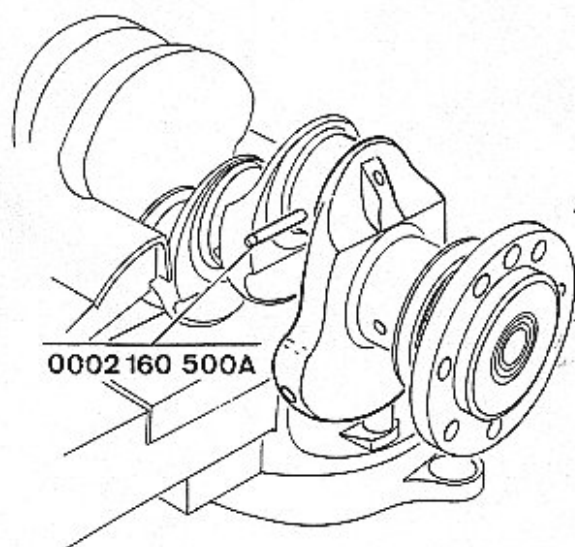
15-11-83 - C 184

IV



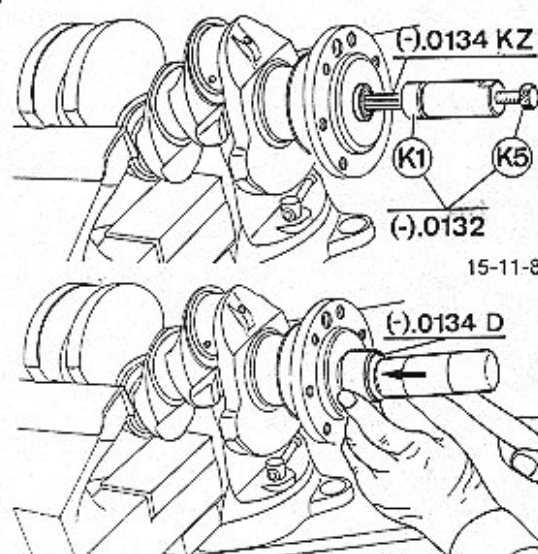
15-11-83 - C 170

III



15-11-83 - C 163

V

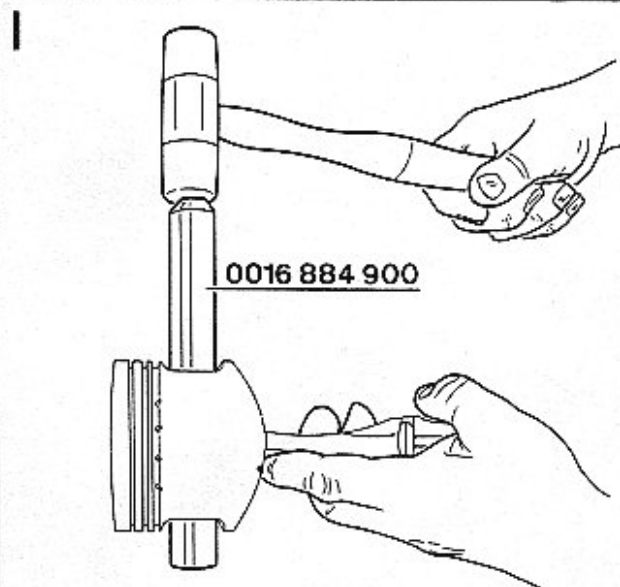


15-11-83 - C 159

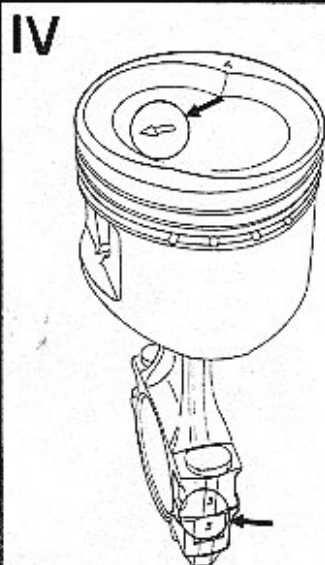
15-11-83 - C 161

1

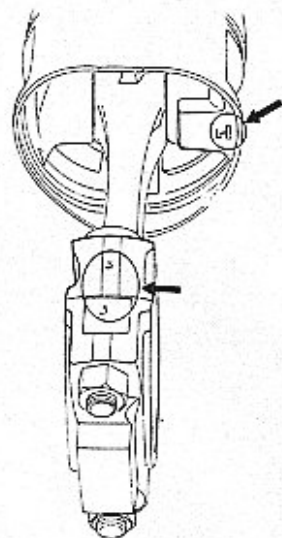
9N2-N9T



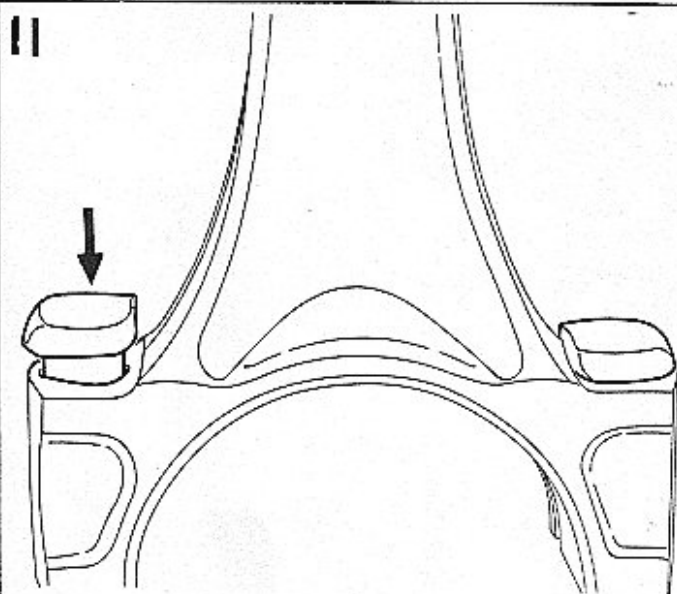
15-11-83 - C 172



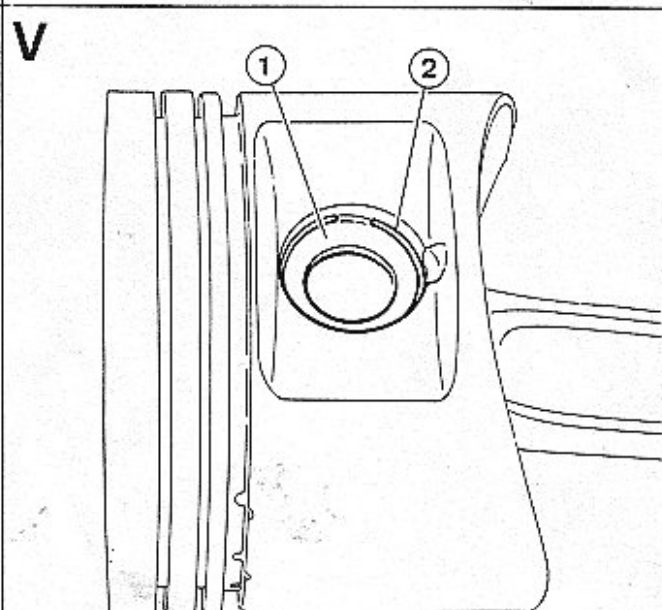
15-11-83 - C 191



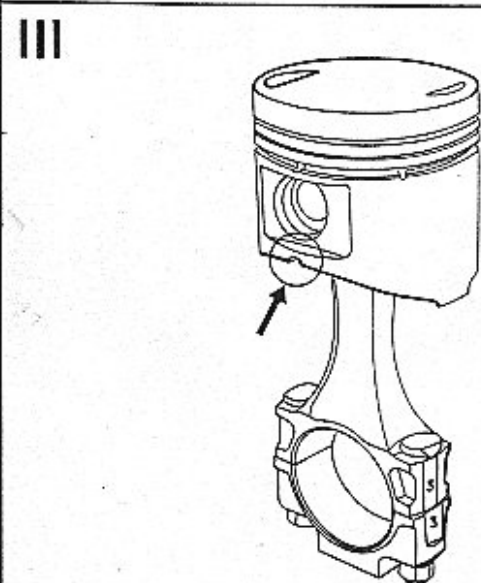
15-11-83 - C 189



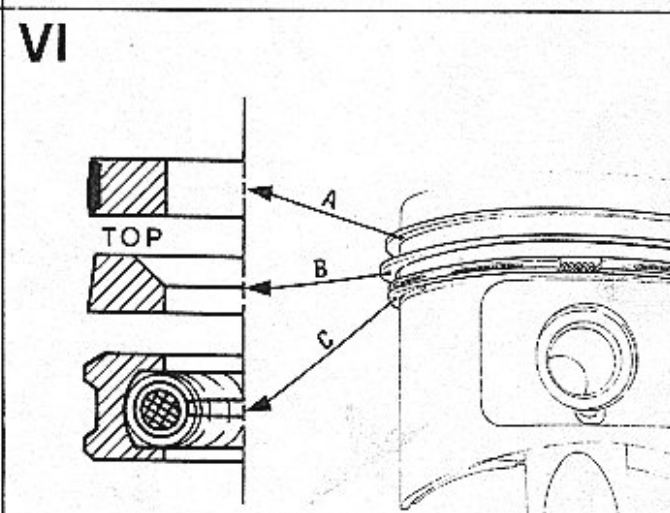
15-11-83 - C 188



15-11-83 - C 199



15-11-83 - C 174



15-11-83 - C 176

I

Après avoir retiré les joncs d'arrêt extraire les axes de piston à l'aide de la chasse 0016 884 900.

IV

N9T - N9TE

La flèche située sur le dessus du piston doit être orientée vers la distribution.

ou

le graphisme de fonderie situé sur le bossage de l'axe doit être orienté côté volant.

II

Si nécessaire, remplacer les vis de bielle en respectant l'orientation des têtes.

V

Tremper les pistons dans de l'eau bouillante..

Monter :

- l'axe de piston huilé (1),
- 2 circlips neufs (2).

III

Orientation des pistons 9N2 :

Le repère situé sous l'alésage de l'axe doit être orienté vers la distribution.

(repère des bielles côté filtre à huile).

VI

Mettre les segments en place et les tiercer.

(repère "TOP" sur segment (B) orienté vers le haut).

1

REMONTAGE

9N2-N9T**I****ETANCHEITE PALIER AR**

Déposer 1 goutte de colle au fond des gorges (1) et (2) du palier AR.

IV

Monter les coussinets de diamètres appropriés (voir "IDENTIFICATION").

Placer les cales de latéral (4) de part et d'autre du palier central, rainures côté vilebrequin.

Mettre en place le vilebrequin.

II

Mettre en place les tresses (3) dans leurs gorges en utilisant l'outillage ci-contre.

(Ne pas modifier la longueur ni la forme des tresses).

V

Monter les chapeaux de paliers.

Serrer à 11 m.daN.

III

Sélection des coussinets de vilebrequin : 3 sortes.

Côté bloc-cylindre :
PALIER 1 - 3 - 5, TYPE A :
(lisse avec trou de graissage).

Dans chapeaux, cyl. 1 - 3 - 5 :
TYPE B (lisse sans trou).

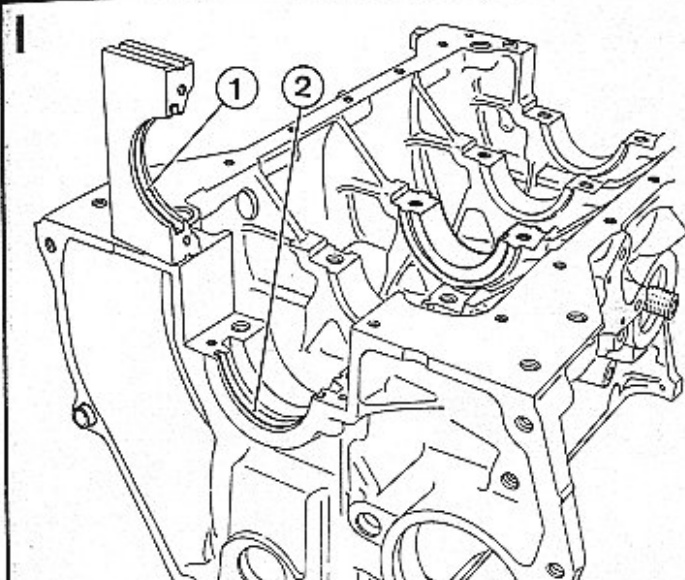
PALIER ET CHAPEAUX, cyl 2 - 4, TYPE C.
(rainurés avec trou de graissage).

VI

Contrôle du jeu latéral du vilebrequin.

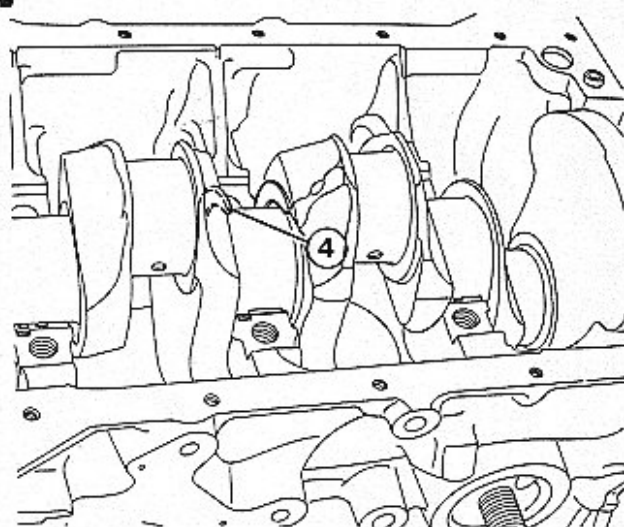
s'effectue à l'aide de l'outillage ci-contre.

JEU ADMIS : 0,09 à 0,27 mm.



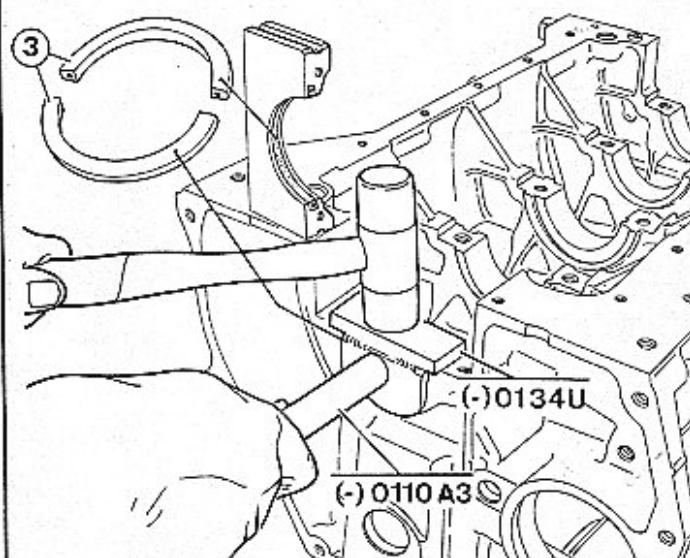
15-11-83 - C 158

IV



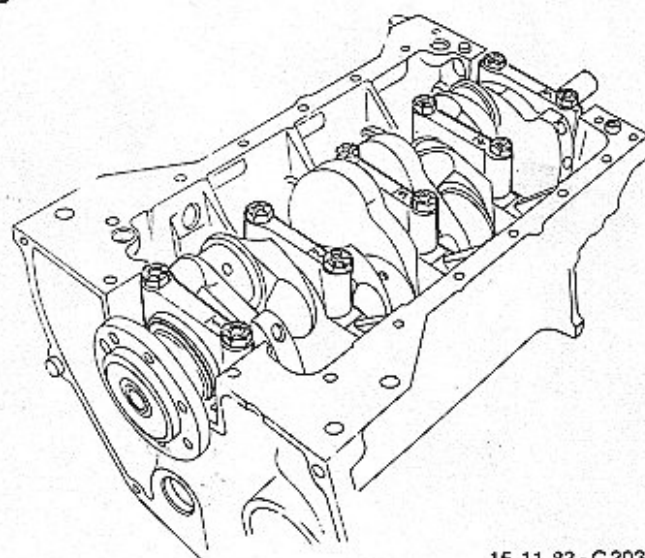
15-11-83 - C 149

II



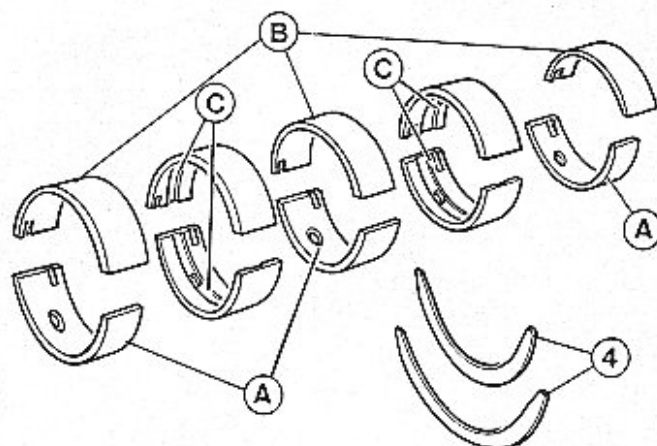
15-11-83 - C 146

V



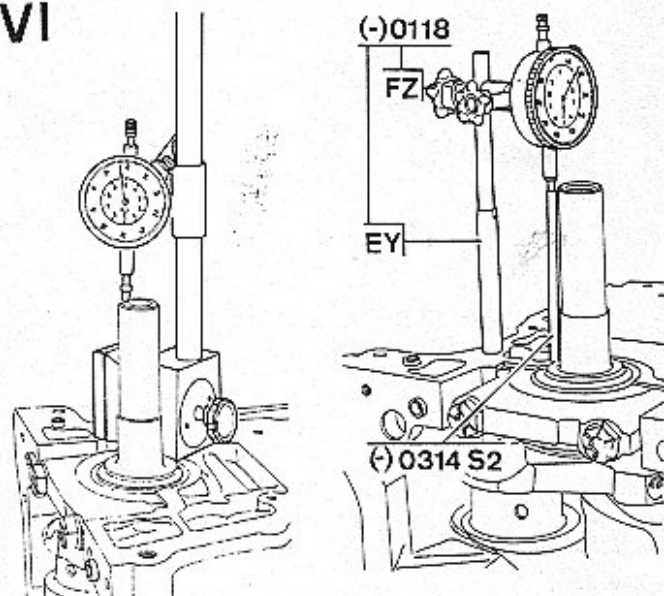
15-11-83 - C 203

III



15-11-83 - C 180

VI

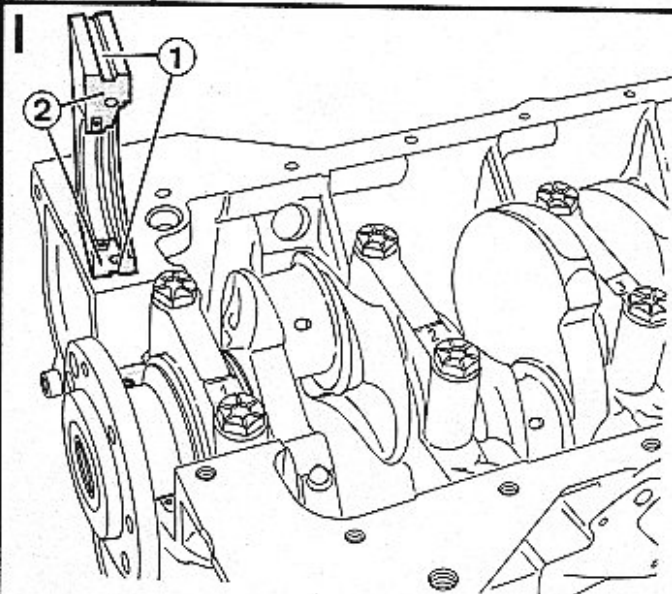


15-11-83 - C 197

15-11-83 - C 196

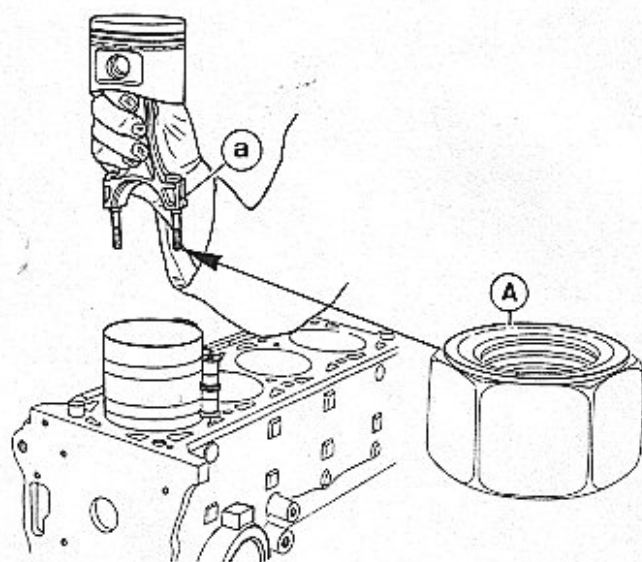
1

9N2-N9T



15-11-83 - C 194

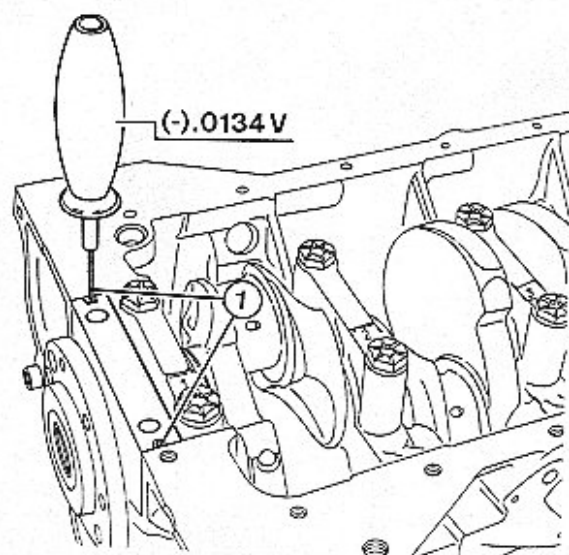
IV



15-11-83 - C 218

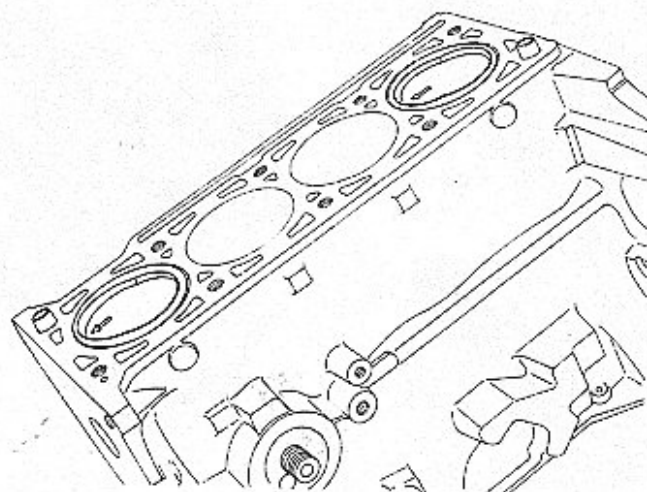
15-11-83 - C 236

II



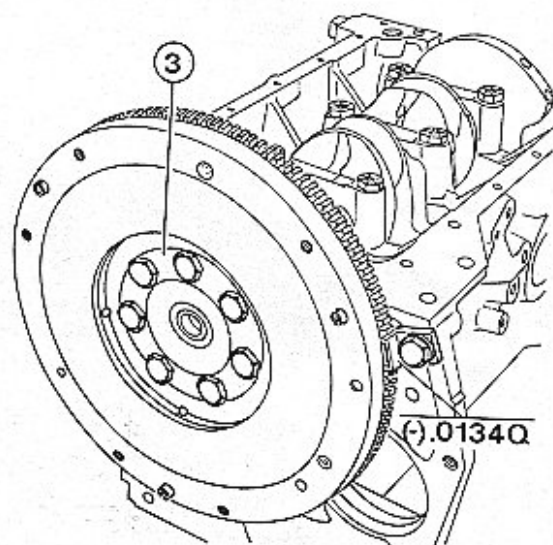
15-11-83 - C 205

V



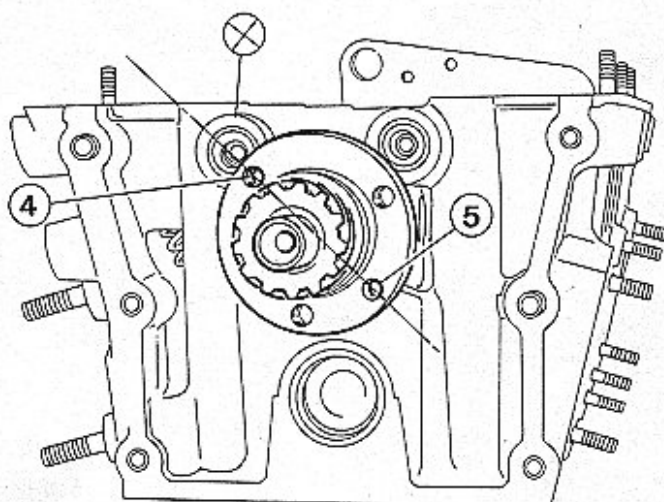
15-11-83 - C 229

III



15-11-83 - C 207

VI



15-11-83 - C 118

I

Enduire les rainures latérales (1) et le plan d'appui du chapeau porte-tresses (2) de pâte d'étanchéité.

Monter le chapeau (2).

IV

Monter les 4 ensembles bielles-pistons, repères (a) sur bielles côté filtre à huile.

ATTENTION : Face rectifiée "A", des écrous en appui sur chapeaux de bielles.

Serrer à 6,5 m.daN.

II

Placer dans chaque rainure (1) un joint tubulaire.

(outil (-).0134 V).

V

Positionner le vilebrequin, pistons 1 - 4 au PMH.

III

Monter le volant en interposant la couronne d'appui (3) (vis propres, enduites de LOC-TITE FREIN-FILET NORMAL).

Serrer à 8 m.daN.

S'assurer de la libre rotation du vilebrequin.

VI

Immobiliser l'arbre à cames en position "bas-cule" du cylindre (1) : orienter le trou taraudé (4) et le trou lisse (5) suivant un axe passant par l'axe de culbuteurs. ⊗

I

MONTAGE DE LA CULASSE

Placer les 2 douilles de centrage (1).

Poser le joint de culasse à sec, repère "DES-SUS-TOP" vers le haut.

IV

Passer la chaîne de distribution à travers le joint de culasse (4) et la monter simultanément sur l'extrémité de l'arbre à cames et le pignon de distribution.

II

Monter la culasse.

— Poser les vis de culasse, filets et rondelles HUILES, et serrer dans l'ordre ci-contre :

- préserrage : 5 mdaN.
- serrage : 8,5 mdaN.

V

Passer le voile du pignon d'arbre à cames (5) dans la gorge en arrière du pignon-renvoi (6) en le coiffant de la chaîne.

Positionner le repère (b) du pignon face à l'index (c) sur culasse.

Fixer le pignon sur son flasque.

III

Mettre en place la clavette (2) sur le vilebrequin.

Engager à fond le pignon de distribution (3), double denture (a) côté bloc-cylindres.

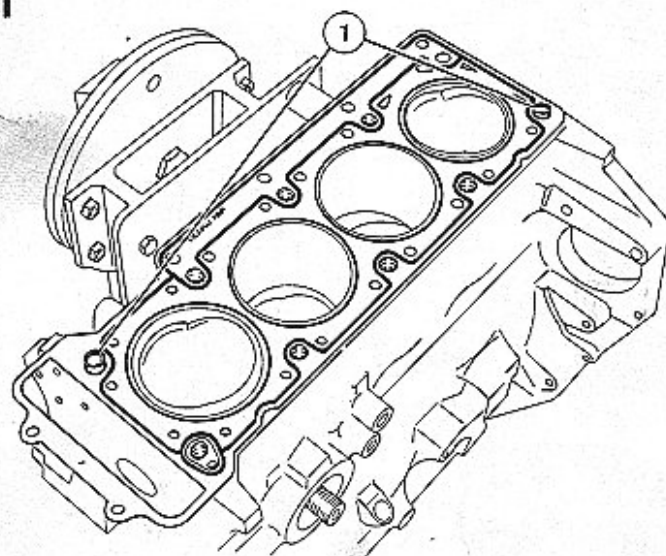
VI

Monter les patins de guidage (7) et (8).

Appliquer le patin réglable (8) contre la chaîne pour tendre le brin opposé.

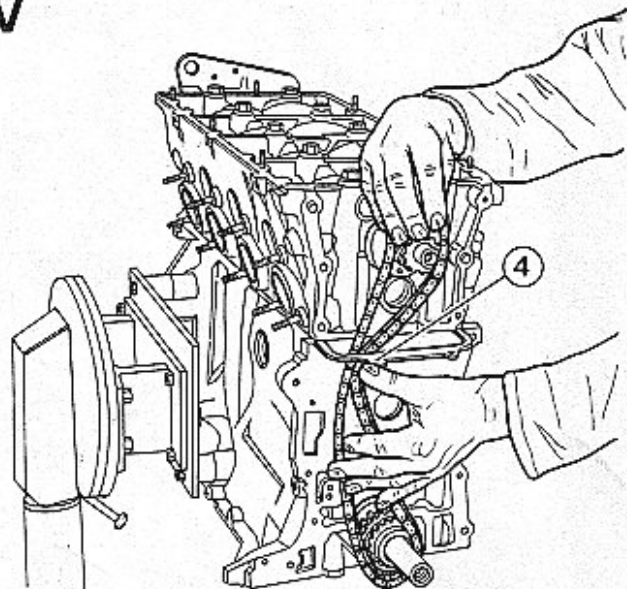
S'assurer de la concordance des repères (b) - (c).

I



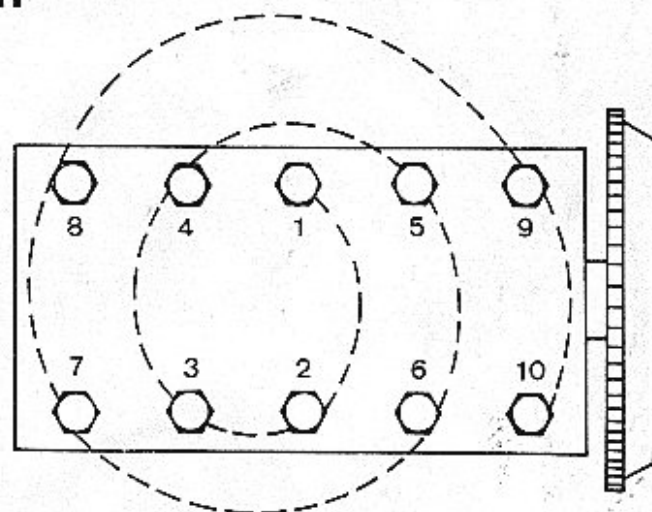
15-11-83 - C 152

IV

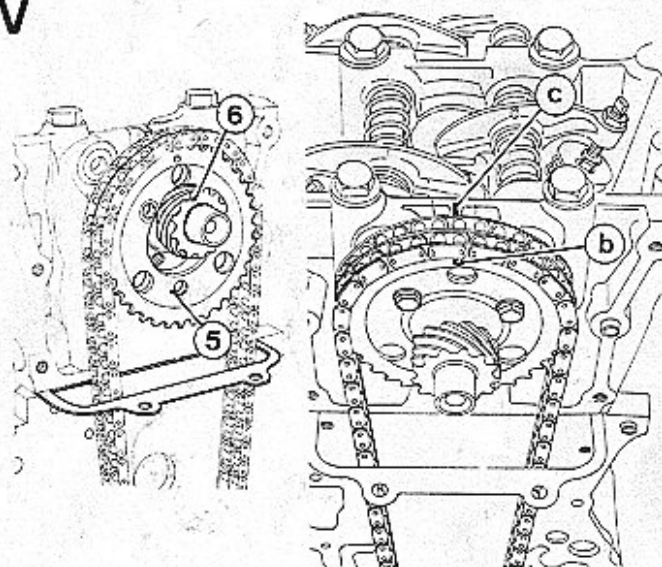


15-11-83 - C 101

II



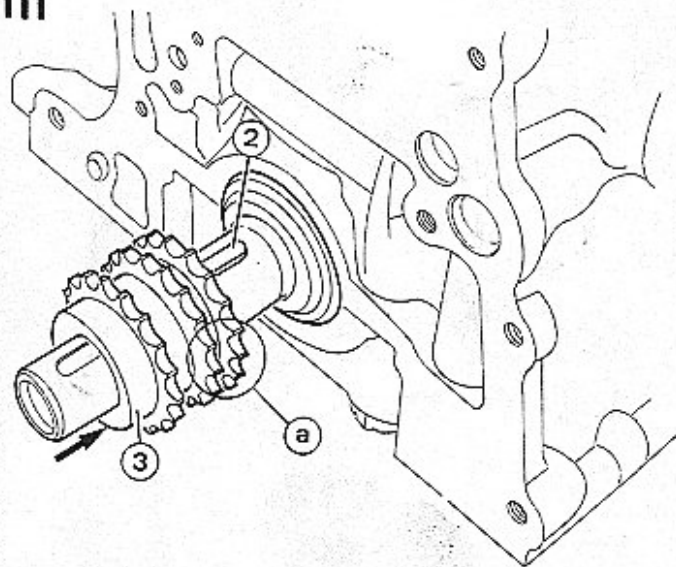
V



15-11-83 - C 127

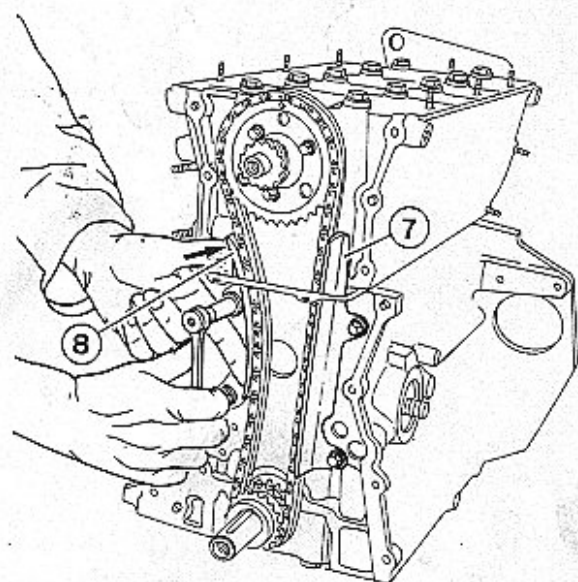
15-11-83 - C 104

III



15-11-83 - C 100

VI

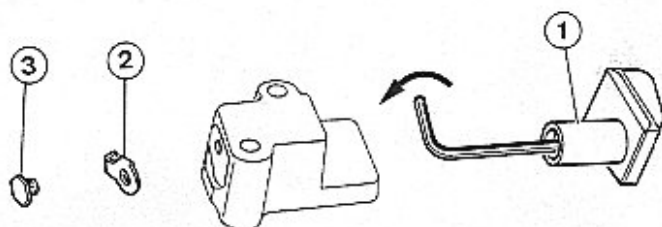


15-11-83 - C 114

1

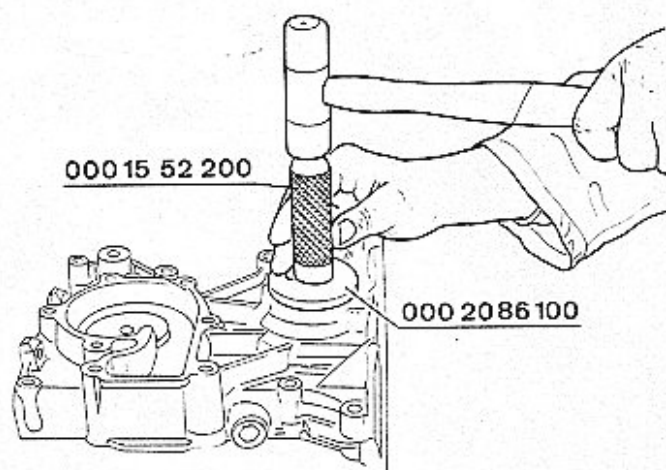
9N2-N9T

I



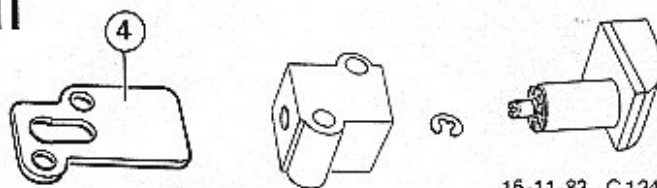
15-11-83 - C 122

IV

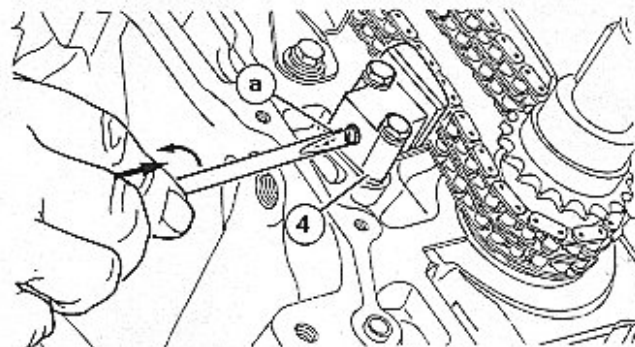


15-11-83 - C 210

II

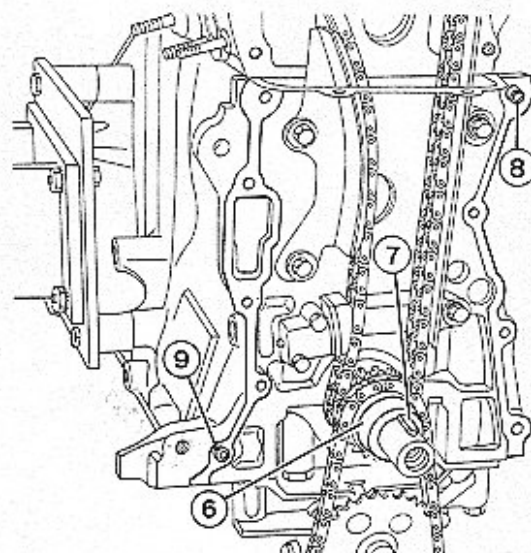


15-11-83 - C 124



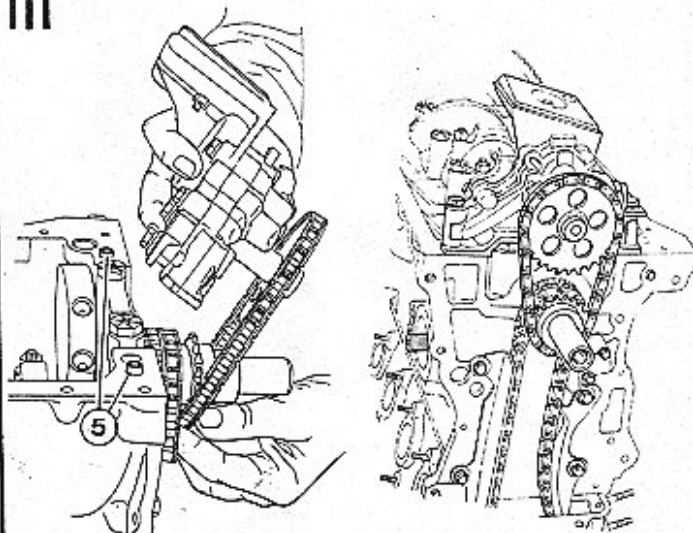
15-11-83 - C 110

V



15-11-83 - C 267

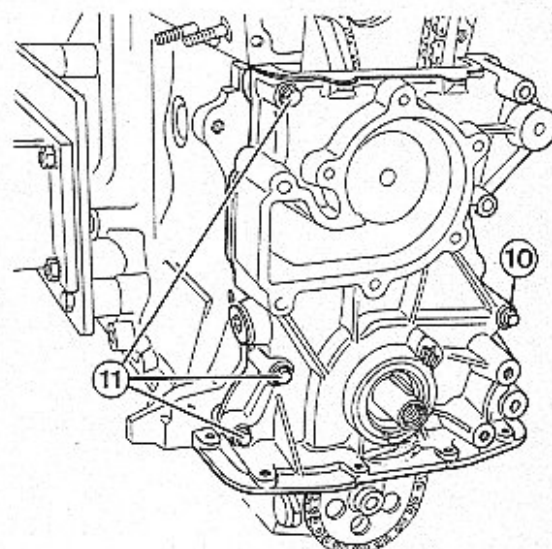
III



15-11-83 - C 284

15-11-83 - C 273

VI



15-11-83 - C 262

I

Monter le tendeur de chaîne de distribution.

TENDEUR BRAMPTON :

- déverrouiller le patin (1) avec une clé ALLEN, sens anti-horaire.

Monter le frein tôle (2) et la vis (3).

Rabattre le frein (2).

IV

POSE DU CARTER DE DISTRIBUTION

Déposer la bague d'étanchéité à l'aide d'un gros tournevis.

Suiffer ou graisser la bague neuve et la mettre en place.

II

TENDEUR WINKLOFER

Intercaler la plaque d'appui (4).

Appuyer avec un tournevis en (a), puis déverrouiller dans le sens anti-horaire.

V

Monter sur l'embout de vilebrequin :

- l'entretoise (6),
- la clavette (7),

S'assurer de la présence des douilles de centrage (8) et (9).

Coller les joints papier à la graisse sur le bloc-cylindre.

III

POSE DE LA POMPE A HUILE

Mettre en place les 2 douilles de centrage (5).

Présenter la pompe à huile équipée de sa chaîne et la monter.

VI

Monter le carter de distribution :

- 1 vis de 7 x 70 (10),
- 3 vis de 7 x 55 (11).

I

Monter la pompe à eau :

- 5 vis de 7 x 30
- 1 vis de 7 x 75 (1),
- 1 vis de 7 x 80 (2).

IV

Monter le carter supérieur :

Fixer le porte-fil du V.D. (11).

- 2 vis de 7 x 20 (12),
- 1 vis de 7 x 20 (13),
- 4 vis de 7 x 30 (14),
- 1 vis de 7 x 70 (15).

Serrer légèrement les vis (13) - (14) et (15).

Serrer dans l'ordre :

- les vis (12),
- les vis (13) - (14) et (15).

II

Monter le support de pompe d'assistance et d'alternateur (3).

- 2 vis de 7 x 80 (4),
- 1 vis de 7 x 75 (5),
- 1 vis de 7 x 18 avec rondelle large (6),
- 1 vis noyée à six-pans creux (7).

V

Montage de l'arbre d'entraînement de l'allumeur.

Monter en position "PMH" sur cylindre 4 : (allumage).

- présenter le toc d'entraînement, partie étroite vers la culasse.

III

S'assurer de la présence des douilles de centrage (8).

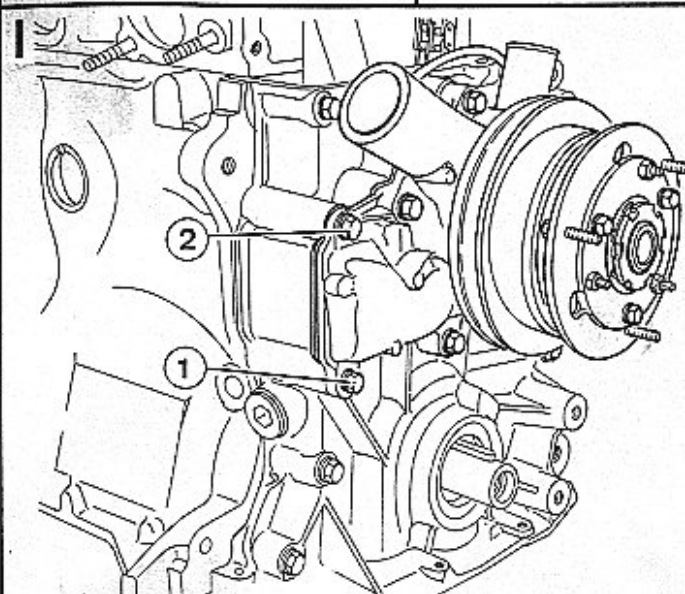
Coller le joint papier (9) sur la culasse.

Enduire de pâte d'étanchéité les deux faces du joint de culasse (10).

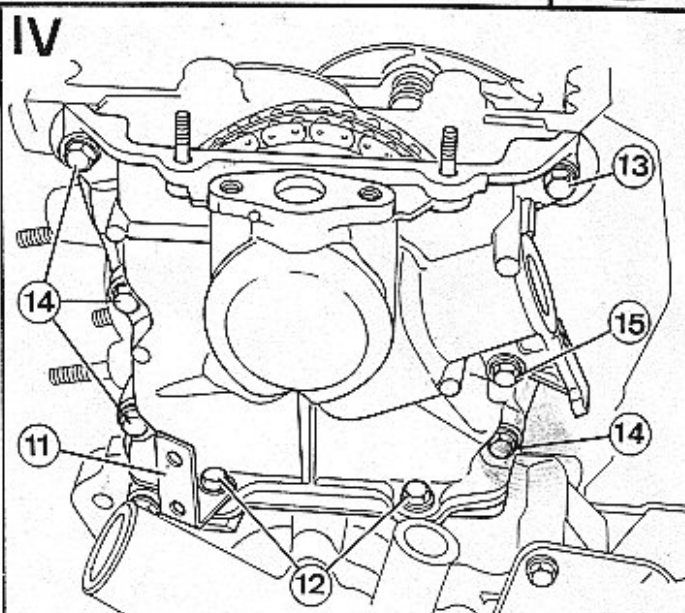
VI

L'engagement provoque une rotation à gauche du toc :

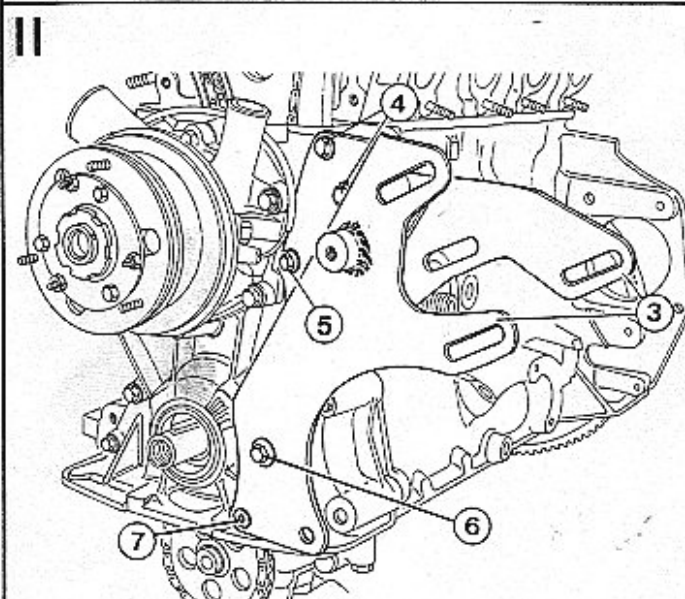
- en butée, la fente doit occuper la position ci-contre.



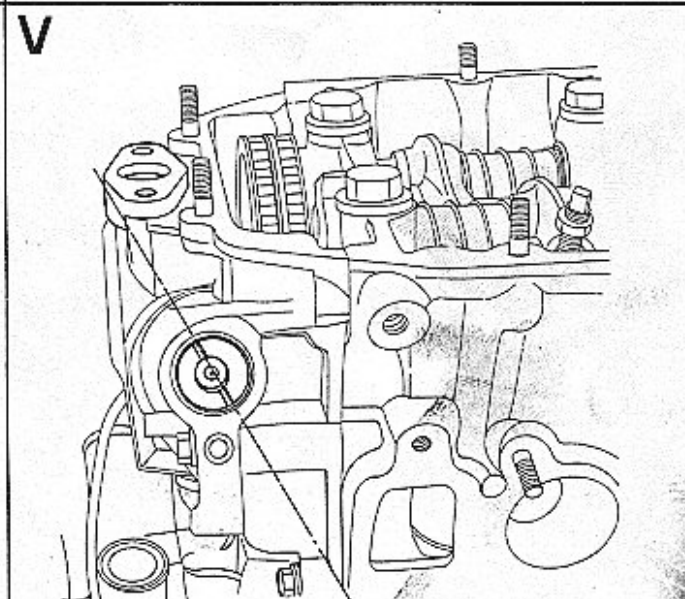
15-11-83 - C 276



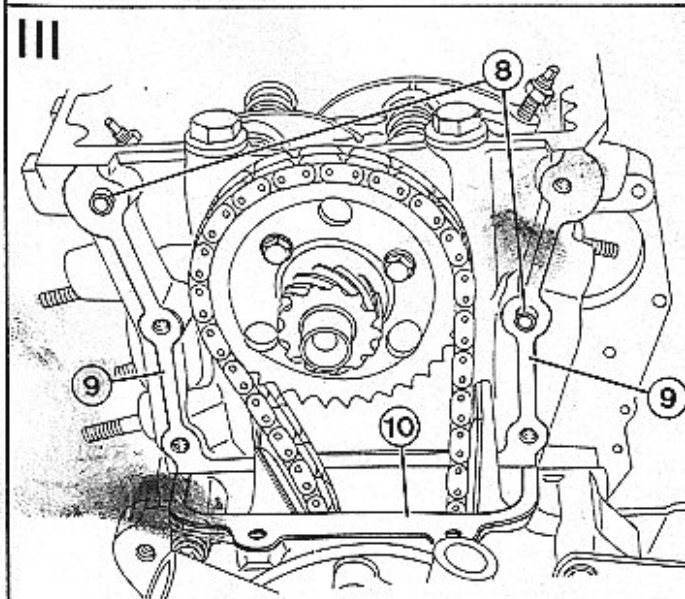
15-11-83 - C 268



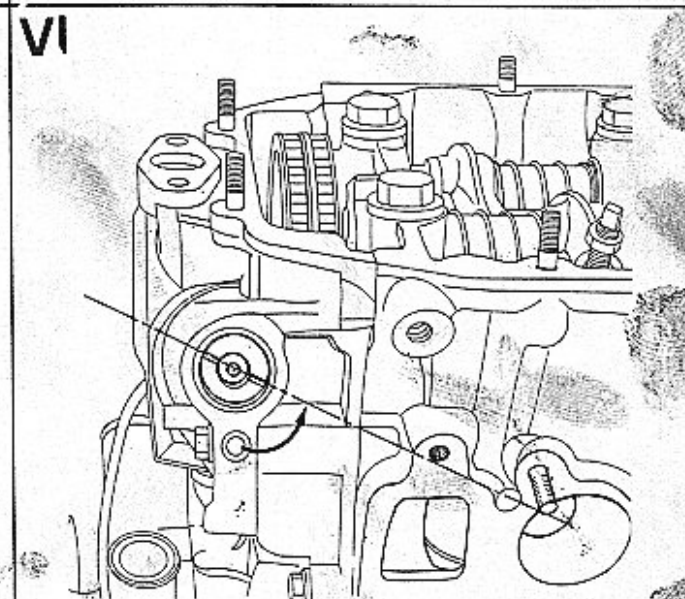
15-11-83 - C 270



15-11-83 - C 260



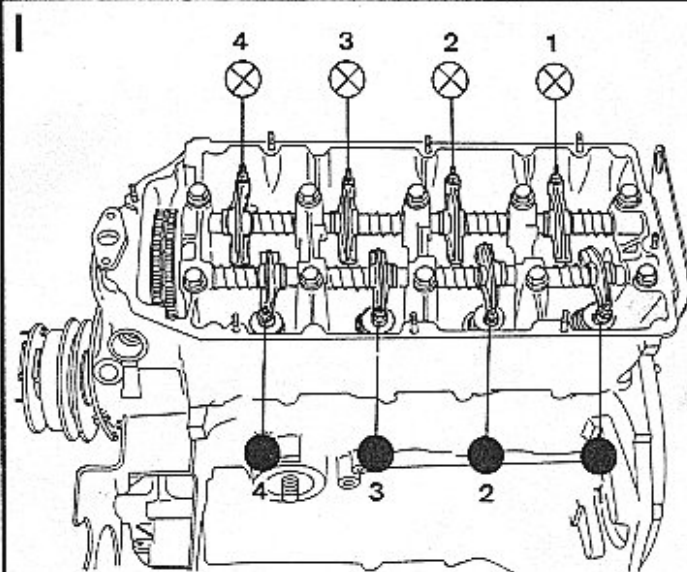
15-11-83 - C 279



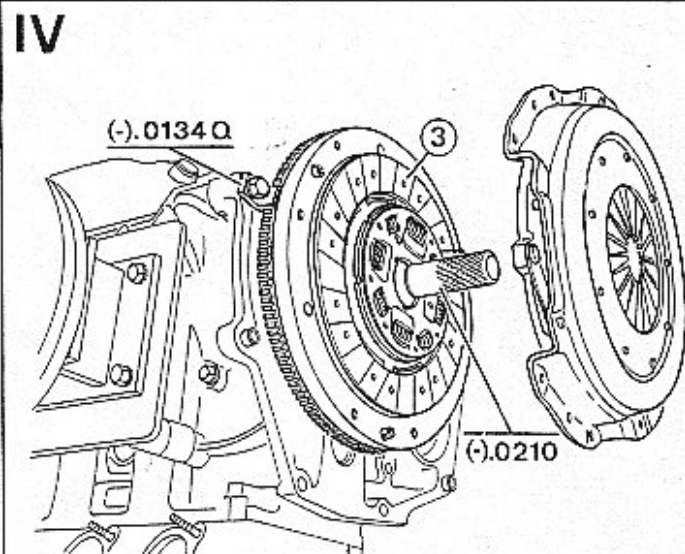
15-11-83 - C 258

1

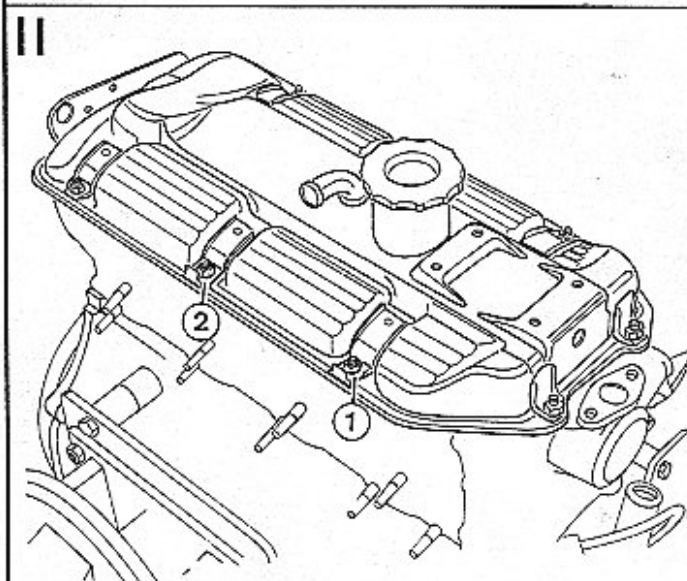
9N2-N9T



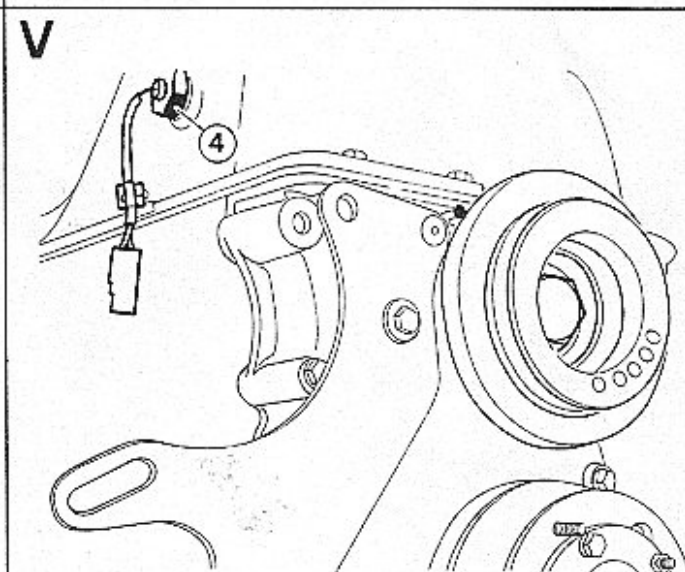
15-11-83 - C 281



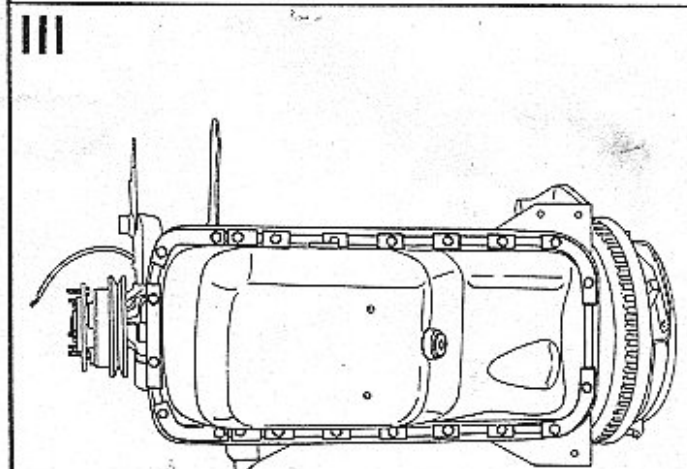
15-11-83 - C 77



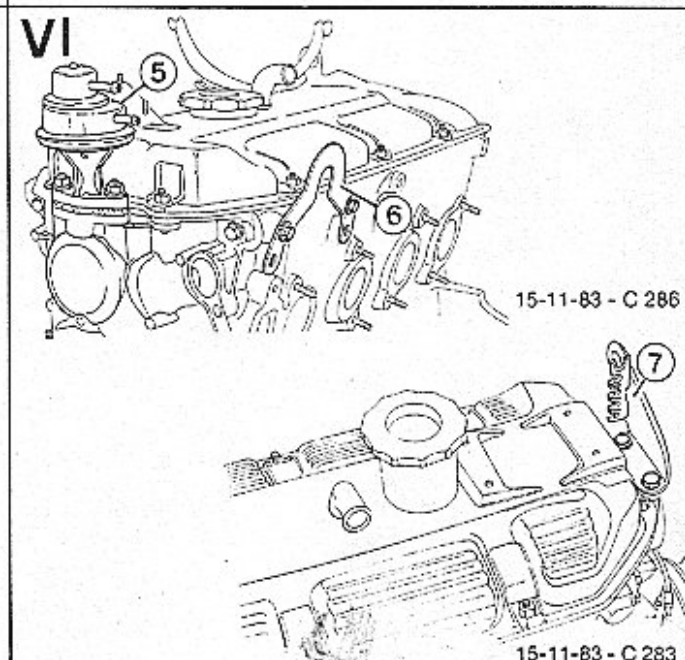
15-11-83 - C 274



15-11-83 - C 70



15-11-83 - C 287



15-11-83 - C 286

15-11-83 - C 283

I

Procéder au réglage des jeux de soupapes :

- Admission : 0,20 mm.
- ⊗ Echappement : 0,30 mm.

"Pleine ouverture" ou "Bascule"

Pleine ouverture soupape	régler :	Bascule	régler :
⊗ 1	3 ● ⊗ 4	1 ● ⊗ 1	4 ● ⊗ 4
⊗ 3	4 ● ⊗ 2	3 ● ⊗ 3	2 ● ⊗ 2
⊗ 4	2 ● ⊗ 1	4 ● ⊗ 4	1 ● ⊗ 1
⊗ 2	1 ● ⊗ 3	2 ● ⊗ 2	3 ● ⊗ 3

IV

Immobiliser le volant moteur.

Monter :

- la friction (3),
- le mécanisme d'embrayage.

II

Monter :

- le couvre-culasse.

N9T - N9TE

- les supports de rampe d'allumage (1) et (2).

V

Le détecteur de niveau d'huile (4) ; serrer à 2 m.daN.

- la poulie moteur.

Serrer à 13,5 m.daN.

déposer l'arrêt de volant (-).0134 Q.

III

Le carter inférieur en disposant les plaquettes d'appui selon vue ci-contre.

VI

MOTEUR 9N2 :

Monter :

- la pompe à essence (5),
- la patte de levage (6).

MOTEURS N9T - N9TE

- la patte de levage AV (7).

1

REMONTAGE

9N2-N9T**I**

REMONTER LES ACCESSOIRES

MOTEUR N9T

Côté gauche

Côté droit

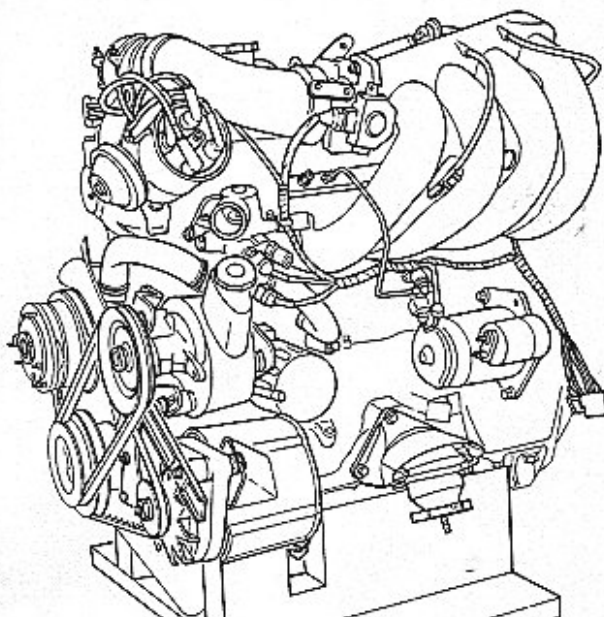
II

MOTEUR N9TE

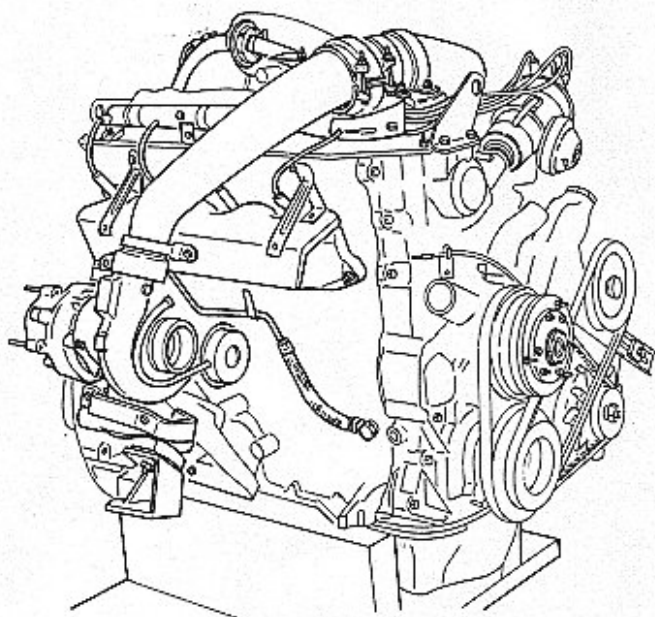
Côté gauche

Côté droit

I

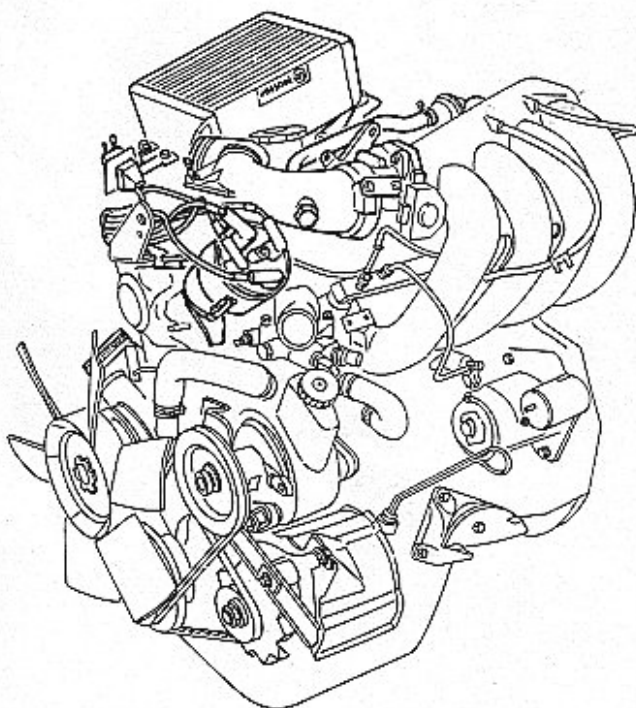


15-11-83 - C 290

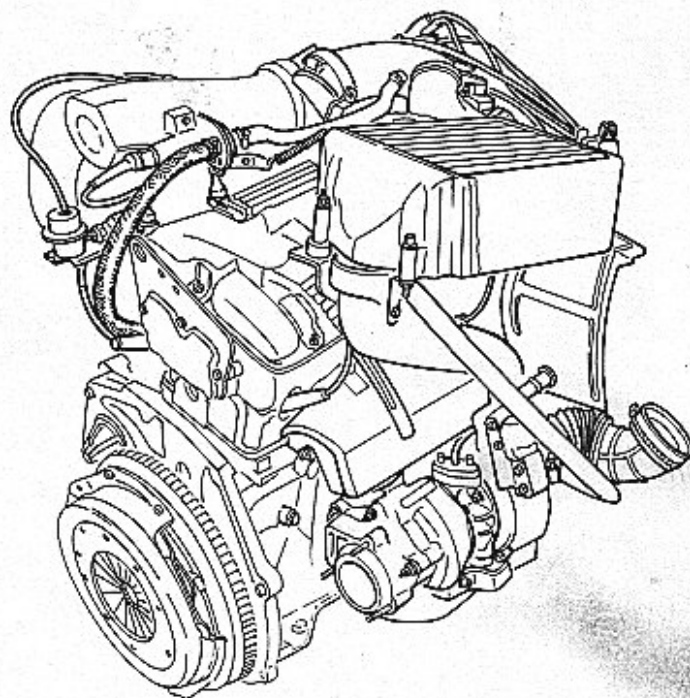


15-11-83 - C 292

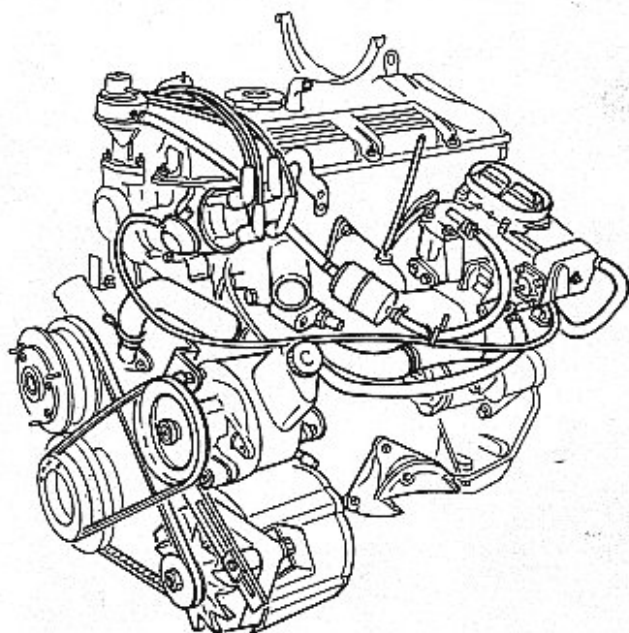
II



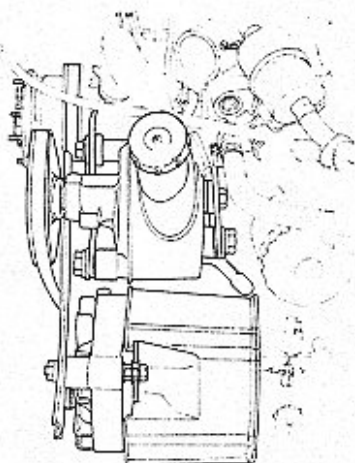
14-10-83 - C 13



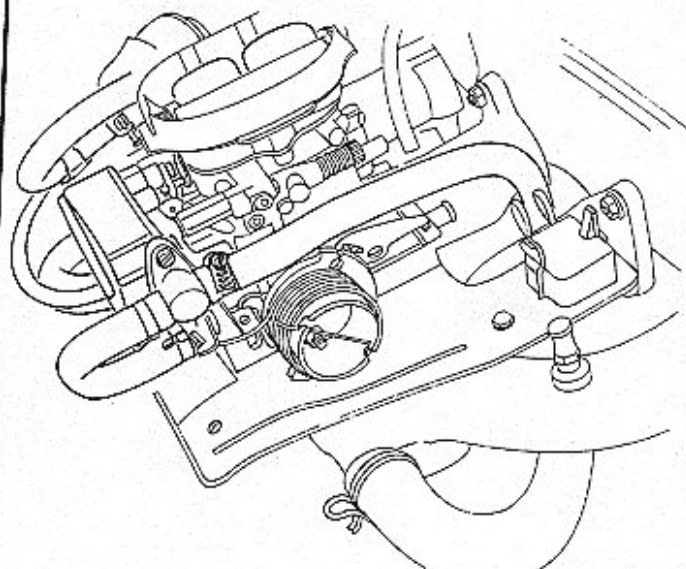
14-10-83 - C 14



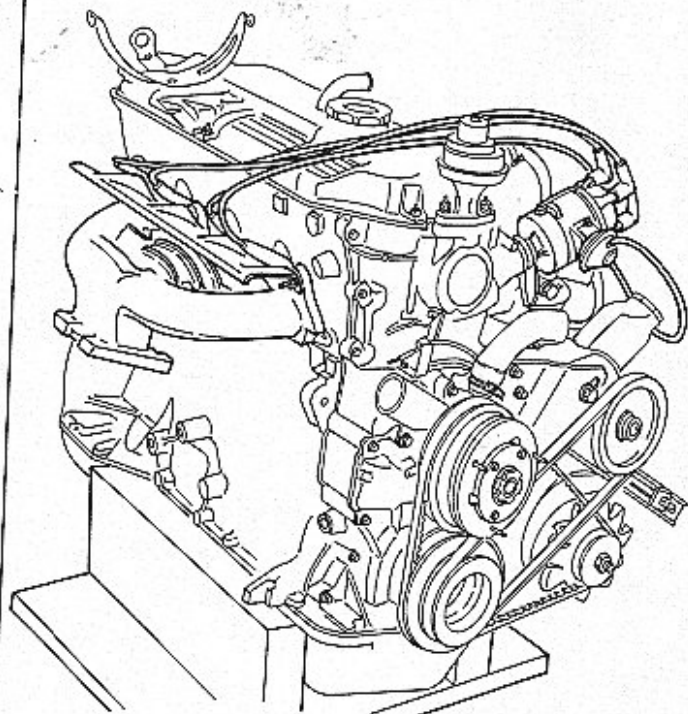
15-11-83 - C 29



15-11-83 - C 27



15-11-83 - C 26



15-11-83 - C 43

ASSEMBLAGE FINAL**MOTEUR 9N2****Montage accessoires côté GAUCHE****Dispositif de mise en action et
réchauffage carburateur****Montage accessoires
côté DROIT**