

[Découvrez un nouveau fournisseur de pièces neuves et reconditionnées pour 4CV !](#)



MEMENTO POUR LE MONTAGE DES MOTEURS

662-xx & 670-xx

[RETOUR PAGE TECHNIQUE](#)

Cette page "consommable" est à imprimer pour chaque remontage de moteur. Toutes les questions que l'on se pose pendant le remontage, y sont contenues. Si tout est respecté, le moteur tournera du premier coup avec des gages de longévité.

Si la page imprimée a réellement été utilisée (et utile), elle doit être maculée de graisse à la fin du montage du moteur, et bonne à jeter à la poubelle.... !

1- JEUX DE FONCTIONNEMENT À AJUSTER OU À RESPECTER :

Voile admissible au volant moteur : < 0,08 mm

Jeu latéral du vilebrequin : 0,04 mm <--> 0,09 mm

Dépassement chemises : 0,08 mm <--> 0,15 mm (très important !!!)

2- COUPLES DE SERRAGE (Recommandations personnelles en fonction des nombreux moteurs aux aciers fatigués que j'ai remonté) :

Vis d'assemblage volant moteur : 2,5 MKG (voir moins en fonction de l'état des vis...) avec Loctite et freins neufs.

Paliers de vilebrequin : 4,5 MKG avec Loctite et rondelles "Belleville" (se sont les rondelles élastiques ondulées).

Têtes de bielles : 2,5 MKG (pas plus en fonction de l'état des vis...) avec Loctite et freins neufs.

Culasse pas plus que 5,5 MKG (impératif sans Loctite). Je recommande 4,5 MKG pour un premier serrage puis 5,5 MKG après 500 Km et vidange.

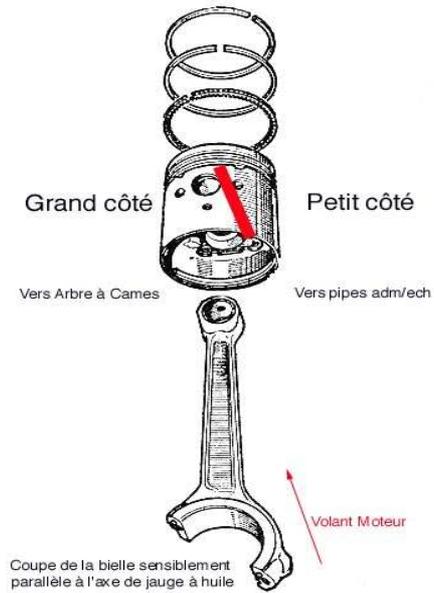
3- SENS DE MONTAGE DE CERTAINES PIÈCES :

Disque d'embrayage : gros déport côté boîte, petit déport côté interne au moteur.

Coupe des bielles orientés sensiblement parallèle à l'axe de jauge à huile.

Déport des axes de pistons conformes au dessin suivant :

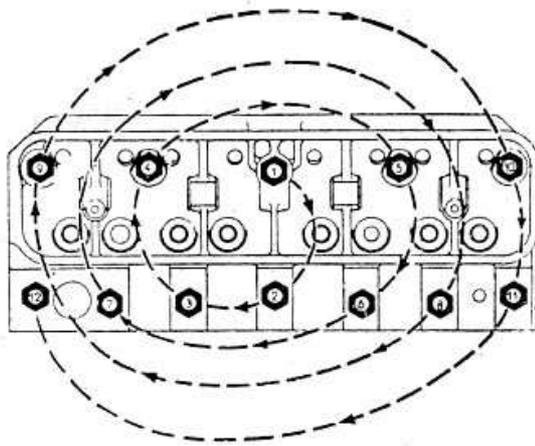
Dessiner le déport de l'axe sur la tête de piston.
Le déport de l'axe doit être placé à l'opposé de l'AC



Axe du doigt d'allumeur orienté à 45° avec le gros côté du toc d'entraînement orienté vers l'arbre à cames. Il faut en plus, deux conditions simultanées pour un bon calage :

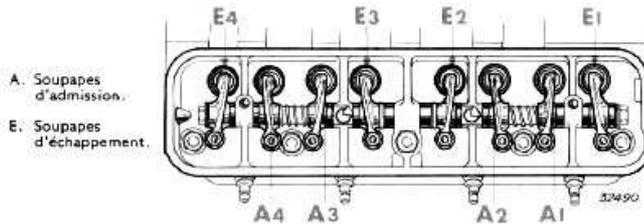
- Le piston du cylindre n°1 (côté pompe à eau) doit être au PMH
- Les soupapes ADM et ECH du cylindre n°4 doivent être en bascule

4- SERRAGE DE CULASSE :

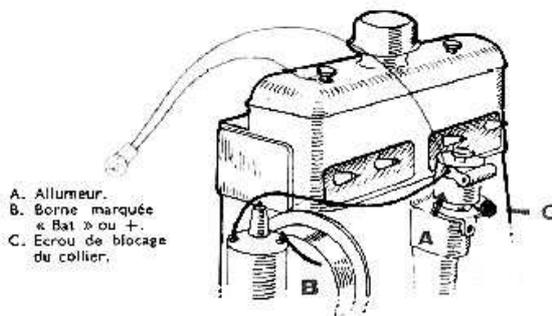


5- REGLAGE DES CULBUTEURS :

Pour régler les culbuteurs	Tournez avec la manivelle, pour mettre à pleine ouverture la soupape
A 3 — E 4	E 1
A 4 — E 2	E 3
A 2 — E 1	E 4
A 1 — E 3	E 2



6- CALLAGE DE L'ALLUMAGE (dégrossissage du réglage pour premier démarrage), puis réglage à la Lampe Stroboscopique :



- 1° Mettre le contact d'allumage;
- 2° Enlever le couvercle de l'allumeur;
- 3° Brancher une lampe témoin entre la masse et la borne primaire de l'allumeur;
- 4° Avec la manivelle, amener le repère de la poulie à environ 3 mm de l'index soudé sur le couvercle de distribution;
- 5° Donner quelques légers coups sur la manivelle; s'arrêter au moment précis où la lampe témoin s'allume et mesurer la distance a . Elle doit être au minimum de 1 mm, sinon, procéder au calage de l'allumeur;
- 1° Effectuer sensiblement un tour de moteur pour amener le repère de la poulie à 2 mm avant l'index;
- 2° Desserrer l'écrou de blocage (C) du collier;
- 3° Tourner légèrement le boîtier de l'allumeur « sens d'horloge », puis le ramener doucement en arrière, jusqu'au moment précis où la lampe témoin s'allume, serrer l'écrou de blocage du collier dans cette position.

