

Décalaminez votre moteur

Hitchcocks Motorcycles traduit par Philippe Tagnani

Le besoin de décalaminer varie beaucoup, en fonction du kilométrage et de l'état du cylindre, des segments, des réglages du carburateur et de l'usage habituel de la moto. Des difficultés à monter les côtes, du cliquètement à chaud, des difficultés de démarrage à cause de soupapes grillées en sont les meilleurs indicateurs.

Il faut donc démonter: en premier le réservoir d'essence, le carburateur, la tige de maintien de la culasse et le tuyau d'échappement. Retirez les cache-culbuteurs, dévissez les deux banjos de la pipe Y aonsique que l'écrou de fixation sur le carter, pour ne pas la tordre. Retirez le câble du décompresseur au guidon: ainsi vous pouvez comprimer le ressort en appuyant sur la coupelle avec une petite clé plate afin de pouvoir tout retirer. Positionnez le piston au PMH avec les 2 soupapes fermées. Démontez les culbuteurs et retirez les tiges (notez que la tige d'admission est plus courte).

Dévissez les 6 écrous qui maintiennent la culasse: 4 à côté des culbuteurs, 1 à côté de la bougie, 1 à côté du décompresseur. La culasse peut alors être enlevée. Elle peut être collée par de la pâte à joint. Dans ce cas, commencez par kicker après avoir remis la bougie, cela peut suffire. Sinon, armé d'un peu de patience et d'un maillet en caoutchouc et tapez gentiment sous l'orifice d'échappement puis sous celui d'admission. Cela peut toujours être utile si ce sont les rondelles qui fond blocage, parce qu'elles sont trop fines ou trop molles.

Pour retirer les soupapes, ôtez les pastilles de queue de soupape (les anglaises n'en ont pas) en utilisant un compresse-ressort (réf 2018) enlevez les clavettes en les décollant d'un léger coup de marteau si nécessaire. Retirez les ressorts, les éléments de fixations et les soupapes. Si elles ne passent pas dans le guides, retirez soigneusement la calamine qui a pu se déposer sur les tiges avec de la toile émeri fine.

Décalaminer par grattage doux la chambre de combustion, la calotte du piston et les soupapes. Une pièce de 5 cents va bien et vous finissez au papier de verre très fin, à sec, puis humidifié avec un peu de vaseline ou du nettoyant pour carburateur. Notez cependant que de la suie molle et abondante peut indiquer soit que les guides ou les segments sont usés, soit un phénomène de « wet sumping », et qu'un dépôt de carbone dur et brillant indique une richesse trop élevée de la carburation. Vérifiez, changez ce qu'il faut. Nettoyez toutes les pièces à l'essence (ou au gasoil), huilez et remontez.

Si le cylindre donne des signes de fatigue, rayé ou glacé, il faut le sortir. Débloquer les deux goujons maintenant les 1/2 carters moteurs juste en dessous du cylindre, retirez l'écrou au-dessus de la trappe d'inspection et sortez gentiment le cylindre. Si vous décidez de retirer le piston, prenez la précaution de boucher l'ouverture des carters avec un gros chiffon pour éviter d'y laisser tomber un circlip de l'axe. Chauffez légèrement la calotte du piston (avec un sèche-cheveux) vous permettra de retirer l'axe du piston plus facilement (idéalement avec l'outil 2015).

Si vous remontez le même piston, prenez le temps de bien nettoyer les gorges des segments: un bout de segment cassé emmanché sur un bout de bois est l'outil idéal. Vérifiez le jeu à la coupe: vous mettez le segment dans le **bas** du cylindre et vous vérifiez le jeu avec des cales – 0,38<JC<0,76 pour une 350, 0,38<JC< 1 mm pour une 500 . Si vous mettez des segments neufs, ajustez-les (à la lime ou avec l'outil spécial) de manière à avoir le jeu minimum. Si votre piston comporte une fente sur la jupe, montez-le fente devant. Assurez de tiercer les segments afin que leurs ouvertures ne soient pas superposées. Si vous le pouvez, mettez des circlips neufs, de section ronde sur les pistons d'origine. Remontez le cylindre en n'étant pas avare d'huile (attention à ne pas casser les segments: si le bord inférieur de la chemise n'est pas chanfreiné, faites-le à la lime, cela vous aidera à rentrer les segments). N'oubliez pas de rebloquer les deux goujons des carters et de remettre l'écrou à la base.

Reposez la culasse avec un nouveau joint si métal-plastique, ou le joint cuivre recuit s'il est en bon état. Vous pouvez aussi ajouter un peu de pâte à joint (je mets du silicone salle de bain -ndt). N'oubliez pas les 6 rondelles: nous vous conseillons nos rondelles améliorées réf 90123 qui éviteront tout blocage de la culasse. Serrez en deux passes: d'abord à 2,2 kg/m puis 3,2 kg/m. Remontez les soupapes, sans oublier les pastilles s'il y en a, les culbuteurs que vous serrez à 1,3 kg/m (0,7 si vous avez des Samrat).

Profitez-en pour régler le jeu aux culbuteurs, au PMH: les tiges doivent tourner « gras », sans jeu. Remontez les cache-culbuteurs, le couvercle de trappe d'inspection, le carbu, l'échappement, la tige de maintien de la culasse et le réservoir.

Après une courte sortie, à froid, vérifiez le serrage de la culasse et le jeu aux culbuteurs, et vous serez tranquille pour un moment.