

Je n'ai pas de photo de la réparation de ce moteur, à l'époque, je n'avais pas d'appareil numérique, il faut bien reconnaître que cet appareil son bien pratique pour faire de bon reportage.

J'ai donc démonter le vilebrequin et les fameux pallier, vous savez ceux qu'il ne faut pas mélanger ou retourner sous peine de voir son moteur ne plus tourner du tout. Si le moteur était bloqué, le vilebrequin lui n'était pas abîmer et je n'ai changer que les coussinets la première fois. Oui, vous allez comprendre pourquoi (la première fois). Je regarde les bielles et elles non plus ne sont pas très abîmer, je regarde la première et je m'aperçois qu'elles sont à une côte de rectification, 0.15. je commande donc tout ce petit monde et je remonte ce fameux moteur.

Les premier coups de clef non pas été très concluant. Et oui, même moi, j'avais mis l'arbre à came à 180 °. Pas de problème, au point ou j'en suis, un démontage de plus ou de moins.

Réglage de l'allumage, je ne vous explique pas non plus je crois que je vous ai déjà fait un document sur le sujet. Un tour de clef et la miracle le moteur ce mais en route, c'est vraiment la joie de voir ce moteur reprendre vie. Bon, il ne tourne pas comme une horloge non plus. La aussi, pas de soucis, je vais régler les carburateurs que je n'avais jamais vu jusqu'à présent. La, vous l'avez compris, je ne vous fait pas de détails puisque vous avez un document qui relate comment faire ces réglages.

Après quelques jours, ce moteur commençais à tourner comme une horloge et j'étais plus que content de mon travail. Mais voilà, au bout de quelques jours un tac, tac, tac commençais à se faire entendre. Je me demandais bien ce que je n'avais pas fais pour que cela cogne comme ça après avoir tourner à plusieurs reprise environs 1 heure.

Dans ce cas la, il n'y a pas trente six solution et oui il faut démonter encore une fois.

Voici les photos.

