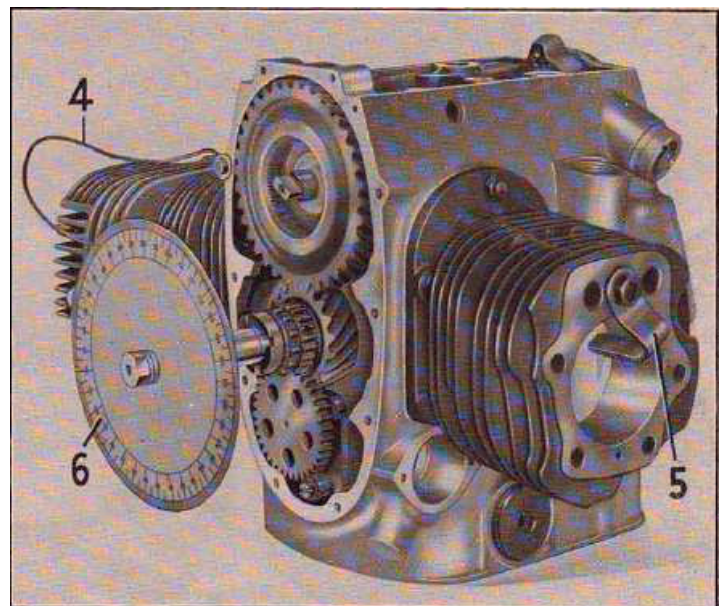
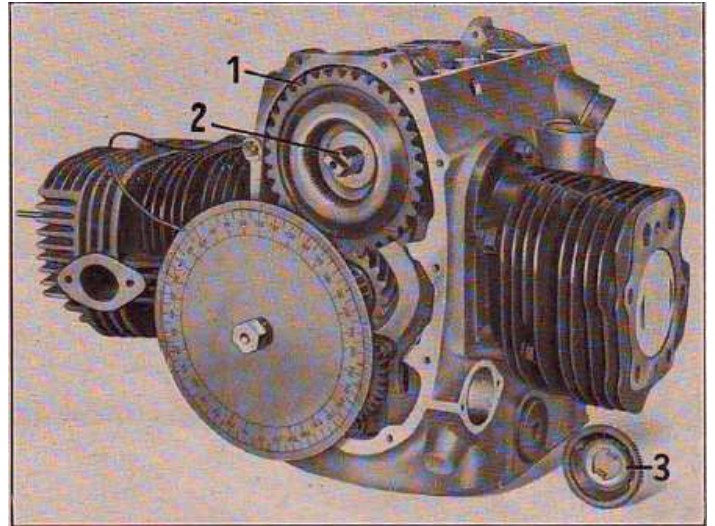


Calage de l'arbre à cames des KS 600 et KS 601

Les demandes de renseignements de nos concessionnaires concernant le calage de la distribution sur nos moteurs KS 600 et KS 601 indiquent qu'il existe des incertitudes quant à ce réglage.

Nous vous fournissons donc les instructions suivantes vous permettant d'effectuer le réglage correctement (les chiffres entre parenthèses renvoient aux illustrations).

1. Déposer la dynamo.
2. Déposer le carter de distribution.
3. Retirer l'écrou de fixation du grand pignon d'arbre à cames (1) après avoir rabattu sa rondelle frein (pas à droite). L'arbre à cames (2) doit pour cela être immobilisé par le tenon d'entraînement de la soupape de reniflard, afin d'éviter d'endommager les dents du pignon (1).
4. Sortir l'entraîneur (3) entre l'arbre à cames (2) et le pignon d'arbre à cames (1).
5. Déposer le pignon d'arbre à cames (1).
6. Déposer la culasse gauche (dans le sens de marche).
7. Déposer les cache-culbuteurs de la culasse droite.
8. Insérer les tiges de culbuteurs dans le cylindre gauche et appuyer dessus avec deux doigts.
9. Tourner l'arbre à cames jusqu'à ce que les tiges se trouvent au point de balance des soupapes.
10. Régler un jeu de 1 mm sur les culbuteurs du cylindre droit.



11. Tourner l'arbre à cames (2) (peu importe le sens) jusqu'à ce qu'il stoppe dans une position fixe. À partir de là, ne plus y toucher.
12. Fixer un disque gradué (6) sur le vilebrequin (taroudage M12x1) et une aiguille de cadran (4) en fil de fer sur le bloc moteur, dont l'autre extrémité pointe sur le cadran du disque.
13. Fixer une équerre métallique (5) sur le plan de joint du cylindre gauche avec une vis M10x15. L'autre extrémité de l'équerre, dont la longueur est d'environ 35 mm, pénètre dans le cylindre.
14. Faire tourner le vilebrequin jusqu'à ce que le piston gauche arrive en butée sur l'équerre (5).
15. Marquer la position indiquée par l'aiguille sur le disque (6).
16. Faire tourner le vilebrequin dans l'autre sens jusqu'à ce que le piston arrive de nouveau en butée contre l'équerre (5).
17. Marquer cette 2^e position indiquée par l'aiguille sur le disque (6).
18. Compter la valeur de l'angle correspondant au secteur que l'aiguille (4) n'a pas parcouru et compris entre les deux marques du disque (6).
19. À la moitié de cet angle correspond la position exacte du point mort haut (faire une marque sur le disque (6)).
20. Retirer l'équerre (5).
21. Faire tourner le vilebrequin jusqu'à ce que l'aiguille indique la marque du point mort haut sur le disque (6). Les pistons se trouvent maintenant au point mort haut.
22. Pour les arbres à cames dont la hauteur de cames est de 27 mm (n° de pièce 1961 z 17), le vilebrequin doit être positionné à 2° après le point mort haut. Pour ceux ayant une hauteur de cames de 28 mm (n° de pièce 1961 z 12), il doit être positionné à 3° avant le point mort haut.
23. Mettre en place le grand pignon d'arbre à cames (1) dans une position quelconque sur l'arbre à cames (2).
24. Insérer l'entraîneur (3) dans l'arbre à cames (2) sans forcer, la denture devant coïncider avec celle du pignon d'arbre à cames. Si l'entraîneur ne rentre pas (dents ne coïncident pas), tenter de le tourner de 180°. Si cela ne convient toujours pas, sortir le grand pignon d'arbre à cames (1) et le décaler d'une dent par rapport au pignon du vilebrequin. Retenter d'insérer l'entraîneur qui doit rentrer sans résistance. Si ce n'est toujours pas le cas, répéter les opérations précédentes jusqu'à ce qu'il rentre facilement.
25. Mettre en place la rondelle de sécurité et l'écrou de fixation du pignon d'arbre à cames (1). Durant le serrage, l'arbre à cames doit être immobilisé par son tenon (2) pour ne pas endommager les dents du pignon Novotex (1). Rabattre la rondelle de sécurité.
26. Retirer le disque gradué et son aiguille.
27. Remonter les pièces déposées.
28. Régler le jeu aux culbuteurs : 0.20 mm pour l'admission et 0.25 mm pour l'échappement.

Merci de faire en sorte que votre personnel connaisse parfaitement cette procédure.

Remarque :

Comme les différences entre les arbres à cames 1961 z **12** et 1961 z **17** peuvent conduire à des confusions, à l'avenir ils seront identifiés par le marquage **12** ou **17** sur leur extrémité. En cas de doute et afin d'en déterminer le type, merci de nous envoyer les arbres à cames.

Pièces livrables :

1 disque gradué	ZWN 392 E
1 vis de fixation M12 x 1 x 20,	DIN 933

Ndt : le moteur sport est sorti après la diffusion de ce bulletin technique. L'identification de l'arbre à cames sport se fait par le marquage **25** sur son extrémité. La procédure de calage est la même. Le vilebrequin est à caler entre 3° et 5° avant le point mort haut.