

Réglage cylindre MUGELLO

par

eloire.maxime@wanadoo.fr

On commence par dréméliser le boc moteur pour ajuster les transferts au cylindre choisi (ici un Mugello). Remonter ensuite le piston en respectant le sens de montage (flèche vers l'échappement). O



Contrairement à ce que montre la photo, je vous invite à ne pas monter les segments dans un premier temps!



On pose le cylindre avec son joint d'embase (sans pâte à joint) ainsi que les tétons de centrage (s'assurer au passage que les tétons permettent un montage correct de la culasse sans joint..... s'ils sont trop longs, il y a risque de fuite de la culasse!).



Le but de l'opération suivante est de garantir une distance piston culasse de 2mm environ de manière à ce que le piston ne puisse jamais entrer en contact avec la zone de squish de la culasse ce qui ruinerait le vilebrequin....

Poser sur le piston une spire d'étain de 2mm. Reposer la culasse en mettant un joint puis faire tourner le volant magnétique. On cherchera l'épaisseur de joint de sorte que notre spire en étain puisse passer le PMH. L'idée est de laisser entre 1.5 et 2mm d'espace entre la calotte du piston et la culasse pour permettre la dilatation de l'appareillage mobile sans risque de taper dans la culasse!



Après avoir passé le PMH en force (léger tout de même)... on mesure l'épaisseur de notre spire d'étain...1.9.... tout bon...



Le joint de culasse est choisi... on dépose le cylindre pour procéder au montage définitif avec segments, pâte à joint au niveau du joint d'embase et scellement fort au niveau du joint de culasse (très léger film).



Serrage de la culasse à la clef dynamométrique et en diagonale... 2 kg.m



Pose de la pipe d'admission obstruée par du papier et pose d'une bougie... culot long indice 9.

