

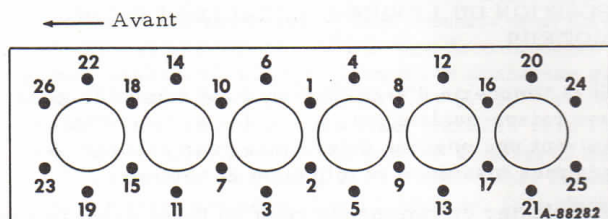
REGLAGES ET REPARATIONS MINIMES DU MOTEUR

site:www.acada.fr

JOINT DE CULASSE

Vérifiez le serrage des boulons de culasse après les 100 premières heures de fonctionnement sur un tracteur neuf ou après remplacement du joint de culasse. Les boulons doivent être serrés de 12 à 13 m kg (87 à 94 ft. lbs).

Pour obtenir un serrage égal et correct suivez l'ordre indiqué sur la Fig. 68. Lors d'une première passe, serrez modérément les boulons pour asseoir la culasse. Resserrez ensuite dans l'ordre indiqué petit à petit, d'une fraction de tour à chaque passe, jusqu'à l'obtention du serrage final. Nous vous recommandons de faire appel à votre distributeur International Harvester pour effectuer cette opération.



- Figure 68 -

Ordre de serrage des boulons de culasse.

1^{er} passage..... 6,9 m kg.(50 ft. lbs)

2^e passage..... 9,6 m kg.(70 ft. lbs)

3^e passage..... 12,4 m kg.(90 ft. lbs)

Note : Le boulon d'assemblage des supports de rampe de culbuteurs doit être serré au couple de 6,9 m kg. (50 ft. lbs)

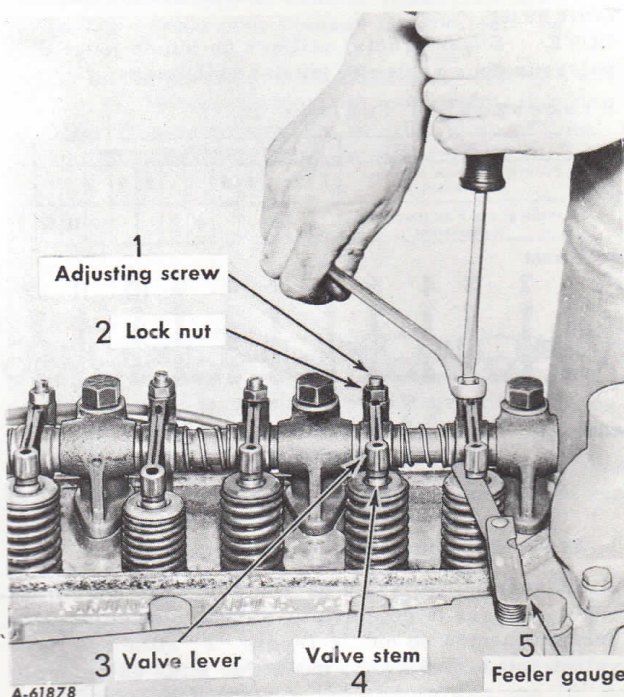
Après remplacement du joint de culasse il y a lieu de vérifier l'absence de fuite et de les prévenir en resserrant la culasse après avoir fait chauffer le moteur.

NOTE : Après avoir resserré la culasse, procédez au réglage du jeu des culbuteurs. Voir "Réglage du jeu des culbuteurs".

COUSSINETS DU VILEBREQUIN, PISTONS ET SEGMENTS

Nous ne recommanderons jamais assez de laisser à votre agent IH le soin de remplacer les coussinets de bielles et de vilebrequin, les pistons et les segments ainsi que d'effectuer le rodage des soupapes.

REGLAGE DU JEU DES CULBUTEURS



- Figure 69 -

Réglage du jeu des culbuteurs au moyen d'un jeu de cales de réglage.

- | | |
|-----------------------|------------------------------|
| 1. Vis de réglage | 4. Queue de soupape |
| 2. Contre-écrou | 5. Jeu de jauge d'épaisseur. |
| 3. Doigt de culbuteur | |

Un jeu de 0,25 mm (.010") pour l'admission et de 0,30 mm (.012") pour l'échappement (mesuré lorsque les soupapes sont fermées et que le moteur est chaud) doit être laissé entre le doigt de culbuteur et la queue de soupape.

Les soupapes d'admission et d'échappement sont équipées de rotateurs tournant dans le sens positif. Vérifiez le jeu des soupapes après les premières 100 heures de fonctionnement.

Par la suite, vérifiez le jeu après chaque 500 heures de fonctionnement.

NOTE : Ne réglez jamais les soupapes lorsque le moteur tourne.

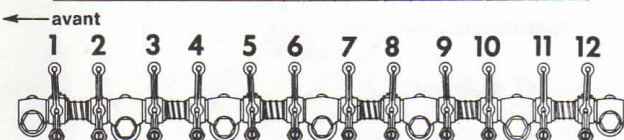
Le réglage s'effectue le moteur étant chaud c'est-à-dire depuis le moment où il est arrêté jusqu'à environ +65°C (150°F). La disposition des soupapes de l'avant à l'arrière s'établit comme suit : échappement, admission; échappement admission etc...

En vous référant à la Fig. 69 vous pouvez régler toutes les soupapes en effectuant uniquement deux rotations du moteur. Réglez six soupapes lorsque le piston N°1 est en compression point mort haut et les six autres lorsque le piston N°6 est en compression point mort haut.

NOTE : Soyez précis, utilisez un jeu de jauge d'épaisseur pour régler le jeu des culbuteurs.

Processus du réglage :

Disposition	Régler les culbuteurs (Moteur chaud)											
Piston n° 1 au Point Mort Haut (compression)	1	2	4	5			8	9				
Piston n° 6 au Point Mort Haut (compression)			3			6	7			10	11	12



A-84634 A

- Figure 70 -

Ordre de réglage des culbuteurs.

1. Enlevez le couvercle de culbuteurs.
2. Enlevez le couvercle de visite du carter d'embrayage situé sur le côté droit. Faites tourner le vilebrequin jusqu'à ce que le repère "T" situé sur le volant soit aligné avec l'index fixe situé du carter.

L'un ou l'autre des pistons N°1 ou 6 est à présent en position Point Mort Haut (PMH) compression.

NOTE : Les tiges de culbuteurs sont libres sur le cylindre qui est au PMH compression.

3. Réglez les six soupapes indiquées sur la Fig. 69, puis faites tourner le vilebrequin d'un tour complet et réglez les six autres soupapes dans l'ordre donné. Procédez de la façon suivante.

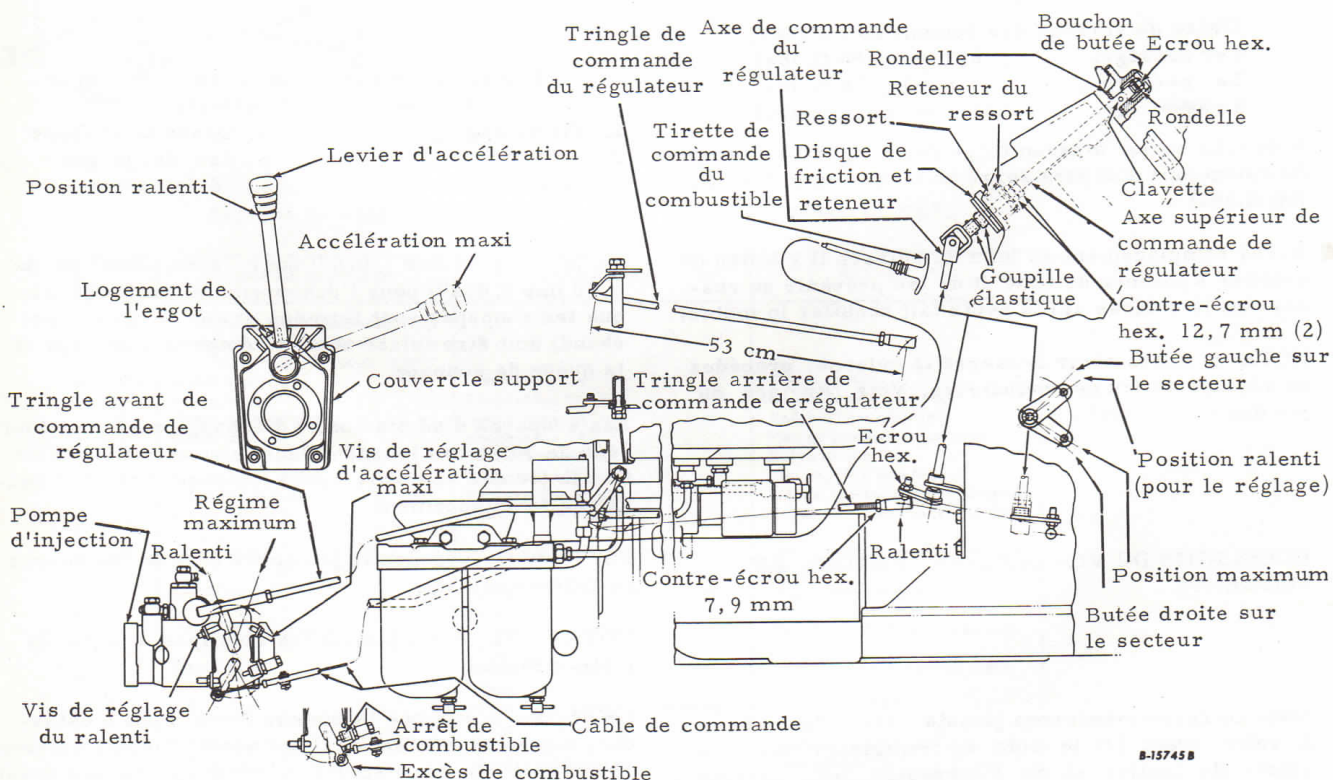
Insérez la jauge d'épaisseur entre la queue de soupape et le doigt du culbuteur. Vissez ou dévissez la vis selon besoin, pour que la jauge soit serrée mais puisse glisser. Lorsque le réglage est obtenu, maintenez la vis au moyen d'un tournevis et bloquez le contre-écrou. Vérifiez à nouveau le jeu.

4. Remettez le couvre-culbuteurs en place. Vérifiez l'étanchéité du couvercle sur la culasse. Remplacez le joint si cela s'avère nécessaire.

POSITION DU LEVIER D'ACCELERATION DU MOTEUR

Si la timonerie d'accélération a été démontée pour une raison quelconque, il y a lieu de la remonter suivant une position déterminée pour assurer les régimes maximum et minimum du moteur.

Si le levier de commande vient en butée avant la position ralenti au régime maximum à vide, effectuez le réglage comme suit :



B-15745 B

- Figure 71 -
Réglages de la timonerie d'accélération.