

Mise en place d'un culbuteur sur la rampe
1. Culbuteur - 2. Axe - 3. Palier

- Commencer par déposer le raccord extensible, pour cela :
- Comprimer le ressort des culbuteurs à l'aide de la pince spéciale puis, lorsque les cônes sont découverts, engager davantage la pince pour comprimer le ressort du raccord.
- Dégager le raccord. Attention que le ressort des culbuteurs ne se dégage pas des pinces.
- Déposer les rampes de la culasse et retirer les culbuteurs de ces dernières.

MONTAGE DE LA RAMPE

- Vérifier que le jeu entre culbuteur et axe soit correct.
- Assembler les culbuteurs, ressorts, paliers sur l'axe.

Attention, les culbuteurs pour l'admission et l'échappement sont différents.

Après assemblage des axes et mise en place sur la culasse, et sans serrer les vis de fixation des paliers, monter le raccord extensible pour que la partie femelle soit dirigée vers l'arrière de la culasse pour ne pas freiner le passage de l'huile.

- Comprimer les deux ressorts comme pour la dépose.
- Monter le raccord extensible pour qu'il porte correctement sur l'extrémité des axes.
- Serrer les vis des paliers.

Après réglage des culbuteurs et mise en marche du moteur, vérifier qu'il n'y a pas de fuite au raccord extensible.

RÉGLAGE DES CULBUTEURS

- Régler le jeu aux culbuteurs (à froid) aux valeurs prescrites (voir « Caractéristiques ») tout en respectant l'ordre d'injection et la disposition des soupapes sur la culasse (voir figure).

Réglage des culbuteurs

Placer les soupapes en bascule du cylindre n°	Régler les soupapes du cylindre n°
1	6
5	2
3	4
6	1
2	5
4	3

RESSERRAGE DES VIS DE CULASSE

Après avoir monté la culasse, il est nécessaire de resserrer les vis de fixation. Cette opération doit être réalisée de la façon suivante :

- Mettre le moteur en marche afin qu'il atteigne sa température de fonctionnement, éventuellement, effectuer un parcours.
- Déposer le couvre-culbuteurs, desserrer légèrement les vis une par une, dans l'ordre mais jamais ensemble.

Resserrer les vis dans l'ordre et au couple de 110 mN.

- Régler les culbuteurs moteur froid. Si ce dernier est encore à une température élevée, attendre environ 20 mn avant d'effectuer le réglage.

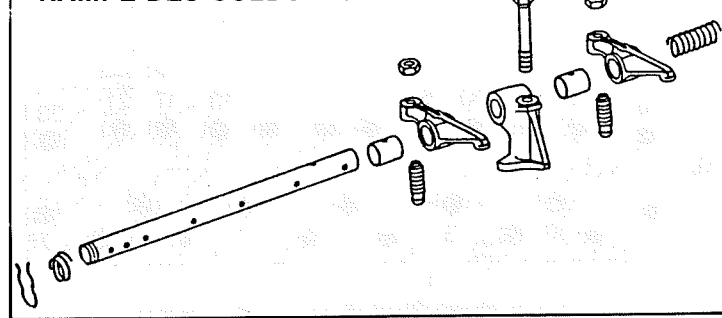
Un second resserrage des vis de culasse sera nécessaire après un parcours de 500 km environ. Cette opération devra être réalisée dans les mêmes conditions décrites précédemment. Attention de ne pas oublier de régler les culbuteurs.

BLOC-CYLINDRES

CYLINDRES

Les pistons du moteur OM 366 coulisent directement dans le bloc-

RAMPE DES CULBUTEURS



AV

○ ADM

● ECH

Disposition des soupapes sur le moteur OM 366

cylindres. En cas de consommation d'huile anormale, manque de compression suite à une ovalisation des fûts, il est possible de les réalésés à la cote + 0,50 mm. Dans le cas d'usure fortement prononcée, les fûts peuvent subir un second usinage pour recevoir des chemises sèches. Le plan de joint supérieur peut être surfacé si celui-ci est déformé.

En ce qui concerne le moteur OM 366 A, ce dernier est équipé d'origine de chemises sèches pouvant être remplacées en réparation.

CHEMISES

Si les cylindres du moteur OM 366 sont usés et que ceux-ci sont réalésés à la cote maxi (+ 0,50 mm), il est possible de les usiner pour y monter des chemises sèches. Ces opérations sont à confier à des ateliers spécialisés et doivent être réalisées avec précaution.

Les logements étant usinés à la cote correspondante (voir « Caractéristiques Détaillées »), les enduire de graisse neutre (par exemple de la graisse ATE).

Attention. — Prendre soin des gicleurs d'huile lorsqu'il s'agit du moteur suralimenté.

- Présenter la chemise sur son logement, poser une plaque de protection sur la partie supérieure de la chemise et engager cette dernière à l'aide d'une presse d'atelier jusqu'à un dépassement de 20 mm.
- Arrêter momentanément d'introduire la chemise, envoyer de l'air comprimé dans le logement de la collerette afin qu'aucune souillure ne soit présente.
- Continuer d'introduire la chemise, toujours à la presse, jusqu'à sa mise en place définitive, en exerçant une force de 3 tonnes.
- Relâcher la pression quelques instants, ensuite, effectuer une seconde pression de 7 tonnes pendant 5 secondes.
- Relâcher la pression, rassembler les collerettes de chemises puis contrôler la planéité.

PALIER DE LIGNE D'ARBRE

- Vérifier l'alésage du logement des coussinets ; si ceux-ci se sont déformés par suite d'un manque d'huile (demi-coussinets à tourné avec le vilebrequin), il est nécessaire de remplacer le cylindres.

Nota. — Le palier de butée avant le réglage du jeu latéral du vilebrequin est le n° 4.

CHAPEAUX DE PALIERS

Sur ces moteurs, les chapeaux de paliers sont positionnés de l'intermédiaire de pions de trage. Sur les premières séries de moteurs, ces pions étaient cylindriques sur toute leur hauteur.

Dans le courant de l'année, les moteurs ont leurs chapeaux de paliers équipés de pions de trage cylindriques du côté chapeau et coniques du côté bloc-cylindres.

Lors du montage, engager les pions du nouveau modèle dans le logement de manière que la partie conique soit à l'extérieur. Le coup de serrage des vis de fixation ne doit pas être changé.

Important. — Un moteur équipé de chapeaux de paliers avec des têtes de pistons cylindriques ne peut pas recevoir des pions coniques vice-versa.

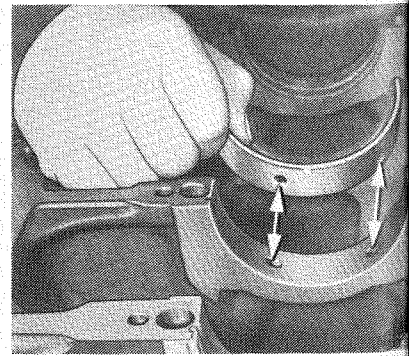
GICLEURS DE REFRIGÉRISSMENT DES PISTONS

Le moteur suralimenté OM 366 est équipé de gicleurs pour refroidir les têtes des pistons. Ils sont montés sur le bloc-cylindres, à la partie inférieure des chemises.

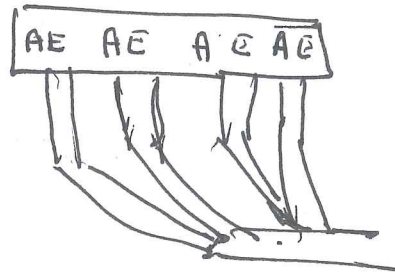
Les gicleurs doivent être montés après la mise en place des chemises et avant le montage du vilebrequin.

Depuis le début de fabrication de ce moteur et jusque courant

Mise en place d'un demi-coussinet dans un palier intermédiaire du bloc-cylindres. Les flèches indiquent les orifices de lubrification qui doivent correspondre entre eux



collecteur d'échappement
pour un 4 cylindres



pour un 4 cylindres
flux transversal

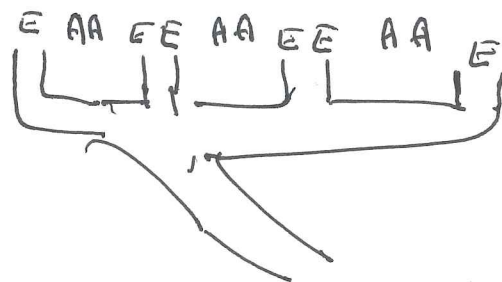


Montage Simca
flux transversal
ou
d'un seul côté



Montage Renault
carbu et collecteur
du même côté

Sur la Revue OII 366



ce n'est pas
un 4 cylindres