

Réglage des culbuteurs

La méthode présentée ci-après est valable pour toutes les Ural 750 – voire les 650 – seuls les jeux changent avec l'époque de naissance du side.

POURQUOI BIEN RÉGLER LES CULBUTEURS :

A – S'il n'y a pas de jeu aux culbuteurs, on marque les queues des soupapes et on abîme l'arbre à cames. Les soupapes ne tournent plus sur elles-mêmes et des défauts apparaissent au niveau de l'étanchéité des soupapes sur les sièges.

B – S'il y a trop de jeu aux culbuteurs, il se passe que pendant que l'arbre à cames tourne, il n'y a aucun effet sur la distribution : les soupapes sont commandées avec retard.

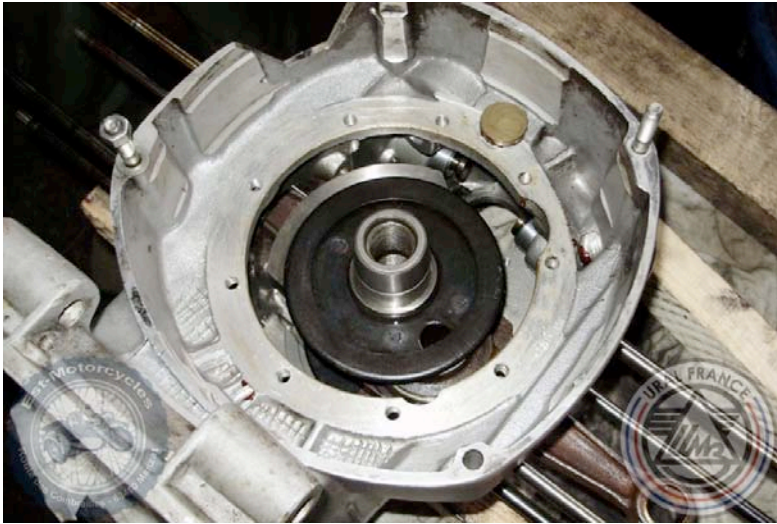


Juste après le point mort des soupapes, il peut alors arriver qu'un angle important s'effectue sans aucune commande des soupapes (zone marquée), le diagramme de distribution est mauvais, la machine ne tire pas et elle consomme puisqu'on ouvre plus pour sentir la même poussée.

LES INGÉNIEURS URAL ONT DÉTERMINÉ QU'UN JEU DE 0,15 MM SUR LES MODÈLES À PARTIR DE 2011 ET DE 0,20 MM SUR LES MODÈLES ANTÉRIEURS COMME SUR LES 650, SONT LES BONS JEUX.

Il faut avoir une cale de 0,12 pour les 750 modernes et une de 0,15 pour les plus anciens, on verra pourquoi plus bas.

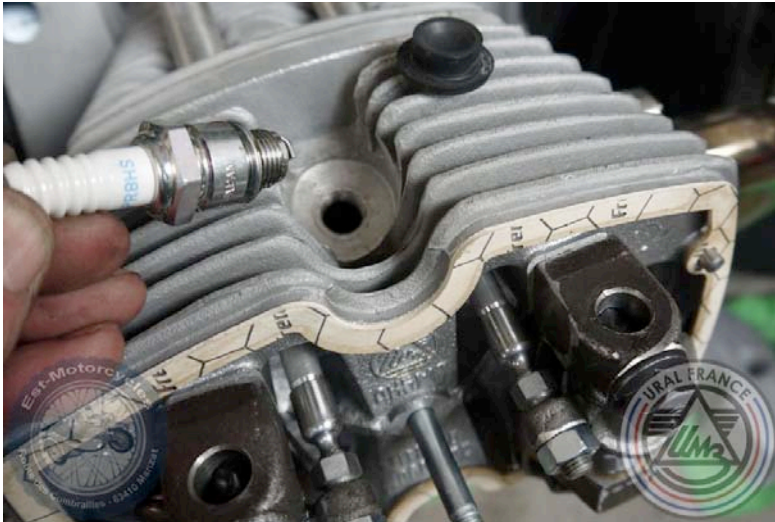
POURQUOI CETTE DIFFÉRENCE ?



Parce que les modèles antérieurs à 2011 et les 650 ont une bague en bronze au cul de l'arbre à cames, dont le jeu nominal est déjà de 0,15 mm pour un moteur en excellent état. Si on règle à 0,15, il y aura des moments où les soupapes ne fermeront pas sur les sièges.

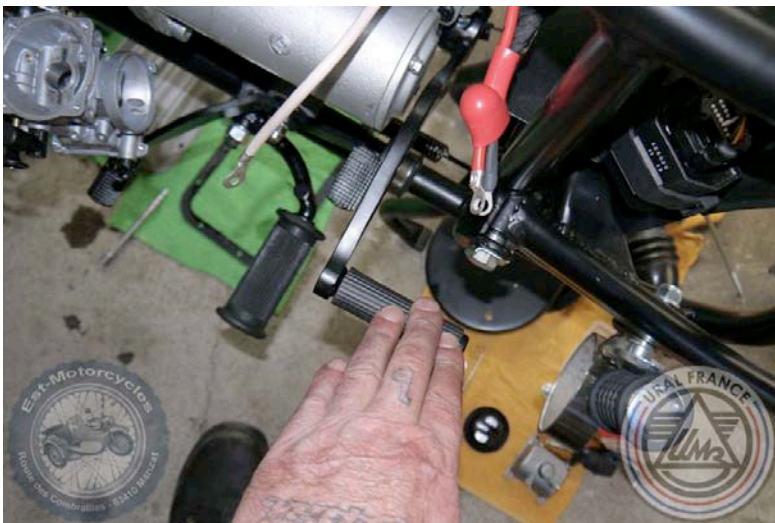


Parce que les modèles postérieurs à 2011 ont un roulement à aiguilles qui a remplacé la bague bronze et qui est beaucoup plus précis.



1 Le moteur doit être en bon état, FROID, les culbuteurs avec un jeu raisonnable (maxi 0,05 mm en radial) et les vis-écrous de réglages impeccables.

2 Retirer les deux bougies ainsi que la capsule en caoutchouc située sur le coté droit qui tient lieu de regard sur les repères du volant. Retirer les caches culbuteurs : attention de l'huile coule et il faut placer une bassine dessous.

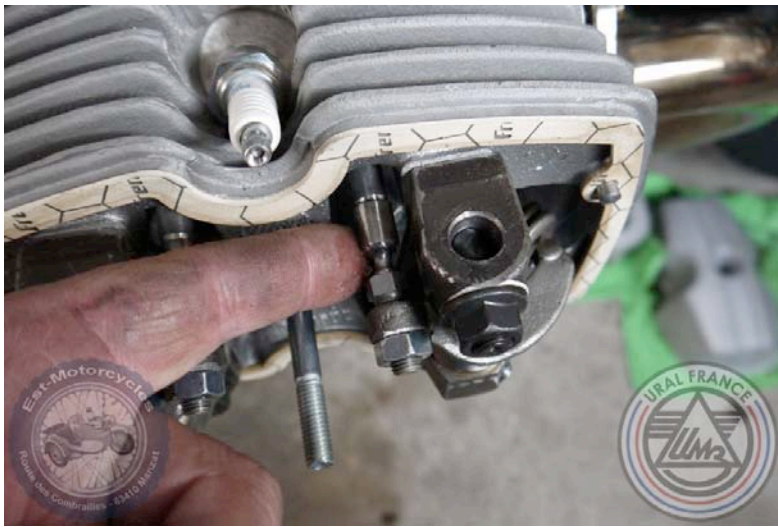


3 Se servir du kick à la main pour placer le repère du PMH en face du regard.



4 Une fois que la flèche ou l'un des repères, n'importe lequel ce n'est pas grave, est dans l'œil, **cela veut dire qu'un des deux cylindres est au PMH (Point Mort Haut).**

COMMENT SAVOIR LEQUEL ?



Simple, il suffit de tourner avec les doigts les tiges de culbuteurs : ce seront celles qui tournent qui disent que le cylindre est au PMH, alors que celles qui ne tournent pas indiquent que les soupapes sont en croisement sur le cylindre opposé.

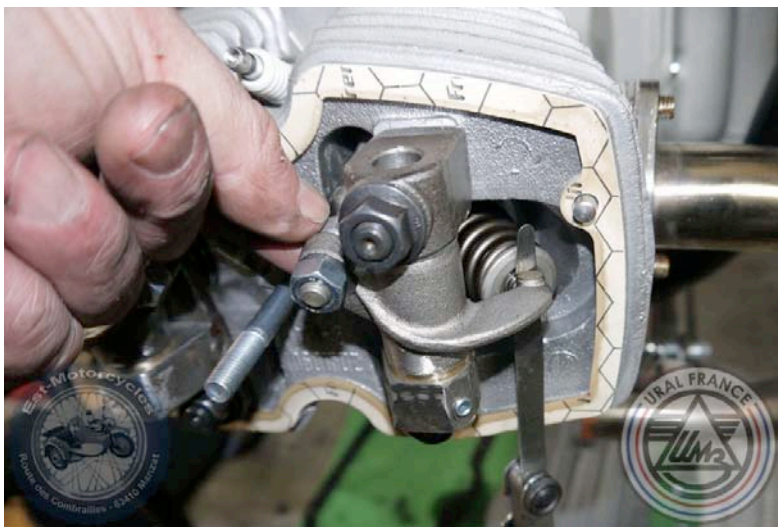


5 Choisir **une bonne clé de 13.**

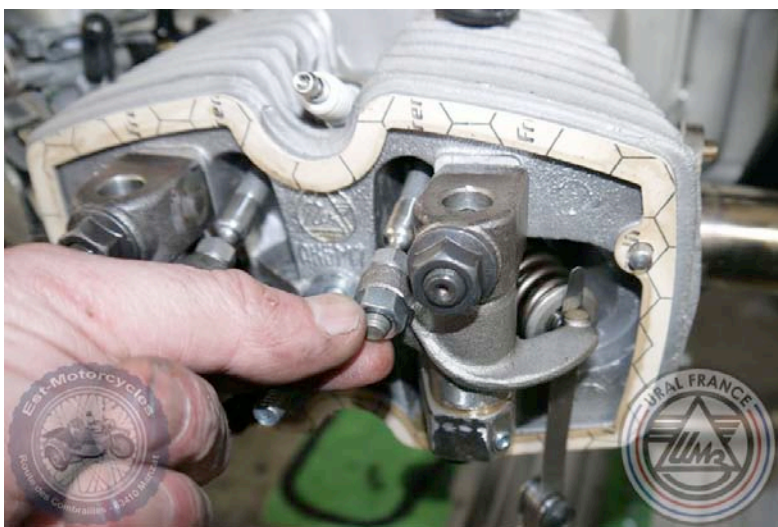




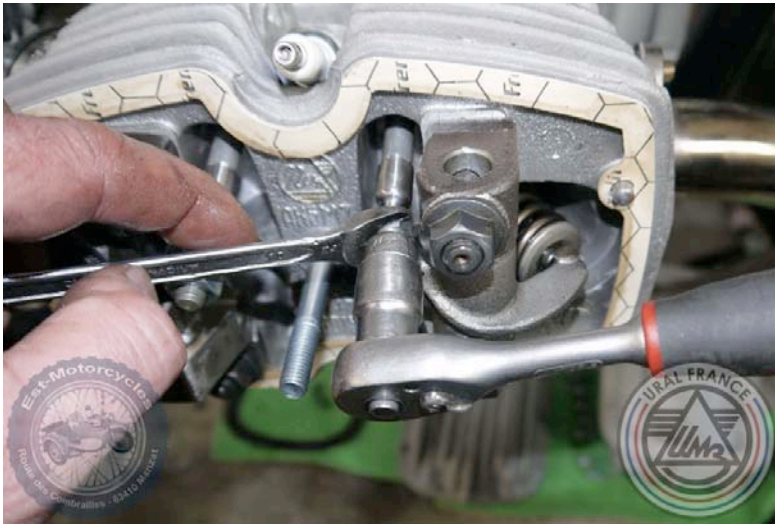
- 6** Désolidariser par desserrage l'écrou de la vis afin que les deux tournent librement.



- 7** Prendre la cale nécessaire et la caler à la main avec la vis de 10 qui est libre. La cale nécessaire est **une cale de 0,12 pour les 750 récents et 0,15 pour les anciens.**



- 8** Approcher ensuite l'écrou en le plaquant sur le culbuteur, afin que rien ne tourne plus. Le top est de le serrer très légèrement en maintenant la vis avec les clés afin de réduire au maximum le jeu entre la vis et l'écrou, de manière à ce que la vis force à peine et ne soit plus folle. Il faut être très doux dans cette opération.



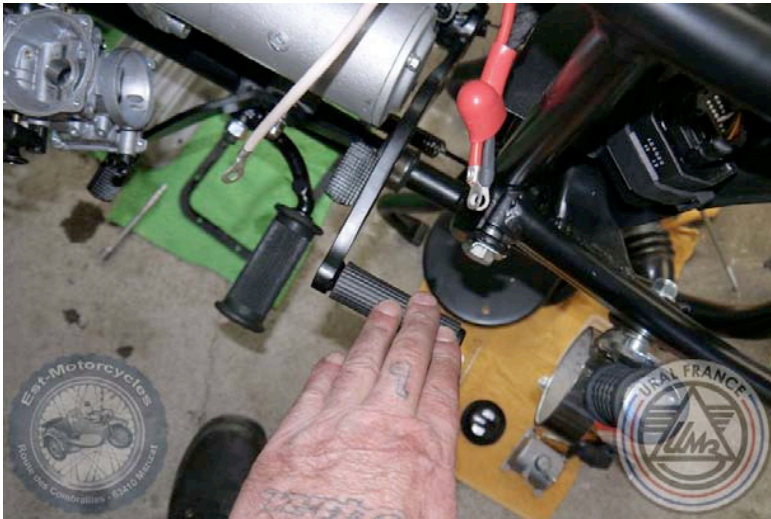
- 9 Serrer alors avec la clé de 13 en maintenant la vis de 10 en maintenant la vis de 10** avec une clé de 10 qui n'a quasi pas de jeu avec la vis – une clé neuve quoi. Il est alors normal que la cale tombe.
Le serrage de l'écrou rattrape le jeu nominal qui existe entre la vis et l'écrou. Ce rattrapage fera que vous aurez un jeu réel de 0,15 mm !



- 10** Faire les deux soupapes évidemment, vérifier que le joint du cache-culbu est propre et en bon état. Ne pas mettre de pâte à joint ni pour les joints carton ni pour les caoutchouc, ne pas huiler ni graisser. Essuyer le côté cache-culbu qui doit être quasi sec.



- 11 Serrer le cache-culbu à 2 m.Kg (ou 20 m.N).**



12 Passer à l'autre cylindre en faisant tourner avec le kick le moteur de 1 tour, pas plus. Recommencer les mêmes opérations sur le cylindre opposé. **Ne jamais régler les jeux aux soupapes en « opposition », car l'arbre à cames n'est pas à 180°**

13 Remonter les bougies avec un peu de pâte au cuivre, à peine. Place de la graisse contact électrique dans les antiparasites afin de garder le caoutchouc souple et de réaliser une étanchéité à l'eau.

14 Faire un petit tour et au bout d'une vingtaine de kilomètres **regarder le niveau d'huile**, puisqu'en ouvrant les caches-culbu l'huile qui était contenue dedans est partie. Niveau juste au dessous du maxi jauge posée, sur terrain plat.