

CLASSIFICATION DES RUBRIQUES

Le chiffre sur cercle noir indique la classe

La première tranche de chiffres indique la classification des rubriques. La deuxième tranche le numéro de la feuille dans chaque rubrique.

MOTEUR	1	1705
Châssis		
à partir		jusqu'à
série		
244.878		
52		

1

MOTEUR

- 1 - Courbe de puissance du moteur
- 2 - Culasse
- 3 - Bloc cylindres
- 4 - Carter inférieur
- 5 - Chemises
- 6 - Pistons
- 7 - Bielles
- 8 - Vilebrequin
- 9 - Volant Moteur
(Voir également classe **2** 1 ou 2 - Embrayage)
- 10** - Distribution (Commande)
 - Pignons
 - Chaîne
- 11 - Distribution
 - Arbre à cames
 - Poussoirs
 - Culbuterie
 - Soupapes
- 12 - Carburateur - Alimentation - Pompe à essence
- 13 - Graissage - Pompe à huile
- 14 - Bac inférieur
- 15 - Pompe à eau - Ventilateur
- 16 - Échappement
- 17 - Fixation

RÉGLAGES DES MOTEURS

Tous types

1

1001

Types châssis	Moteurs	Réglage de distribution								Avance à l'allumage Repère sur volant AL	
		en mm sur course piston				en degré sur volant				en mm	en degré
		AOA	RFA	AOE	RFE	AOA	RFA	AOE	RFE		
202	TG	0.20	10.0	13.3	3.0	5°	47°5	53°43	20°22	0.4	8°
202-202B-202BH / 202-U 202UB-202UH	TG2 TG2U	0.20	11.7	13.3	3.0	5°	48°4	53°32	20°8	0.4	8°
302-SK3	TE	0.25	11.8	15.7	3.5	5°	48°4	53°32	20°8	0.4	8°
402 Spéciale Darl'Mat	TH Spt	0.25	12.4	15.8	3.8	5°	48°4	53°32	20°8	0.3	6°
402-402L-402LT / 402 Légère	TH	0.25	11.8	15.7	3.5	5°	48°4	53°32	20°8	0.6	8 à 10°
402B-402BL 402B Légère	TH2	0.25	12.4	15.8	3.8	5°	48°4	53°32	20°8	0.3 à 0.6	6 à 8°
SK4-MK4-MKN	THU	0.25	11.8	15.7	3.5	5°	48°4	53°32	20°8	0.6	8 à 10°
MK5-DK5	THU2	0.25	12.4	15.8	3.8	5°	48°4	53°32	20°8	0.4	8°
Q5A-DMA-DMAH	THU3	0.25	12.4	15.8	3.8	5°	48°4	53°32	20°8	2.5	16°
DK5G	TH2G	0.25	12.4	15.8	3.8	5°	48°4	53°32	20°8	0.4	8°
DMAG-Q5AG	THU3G	0.25	12.4	15.8	3.8	5°	48°4	53°32	20°8	2.5	16°
203-Q3A	TM	0.	5.7	5.7	0	0° (PMH)	37°30	37°30	0° (PMH)	3.5 ⁽¹⁾	22° ⁽¹⁾

(1) L'avance initiale sur 203 et Q3A doit être réglée, la commande à main dans la position avance maxi.

NOTA. — Pour tous les types antérieurs à la 203, le réglage avec le minimum d'erreur est le point AOE, à condition que les jeux sous les culbuteurs soient parfaitement corrects et correspondent à ceux qui sont mentionnés sur le document « JEUX DES CULBUTEURS - Tous types ».

ATTENTION. — En 203 et Q3A (Moteur TM) le réglage s'opère avec un jeu sous culbuteurs anormalement grand de mm 0,70. Après vérification du réglage de la distribution, il est nécessaire de procéder à un nouveau réglage des culbuteurs, en tenant compte des jeux normaux : A - mm 0,10 — E - mm 0,20.

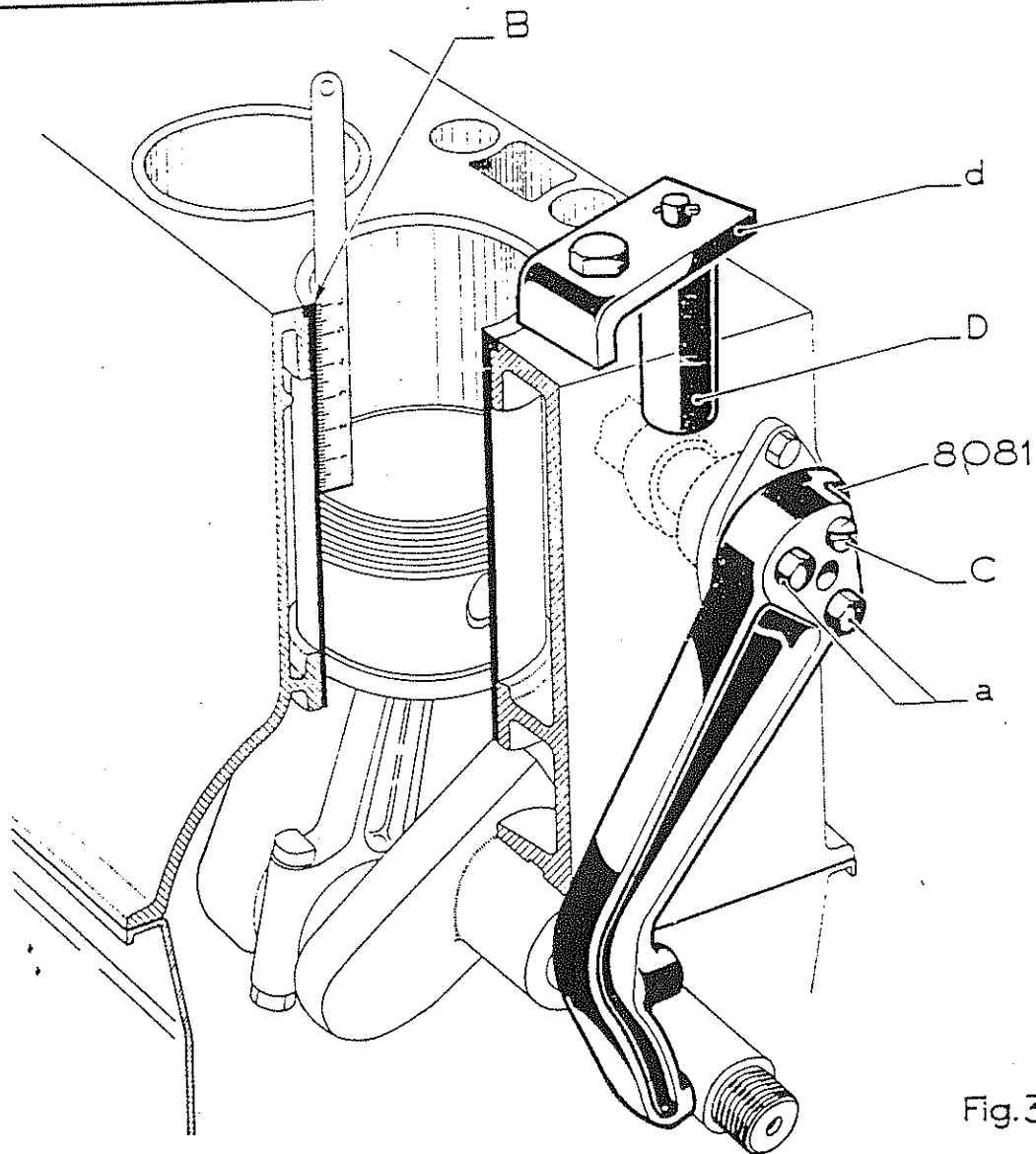
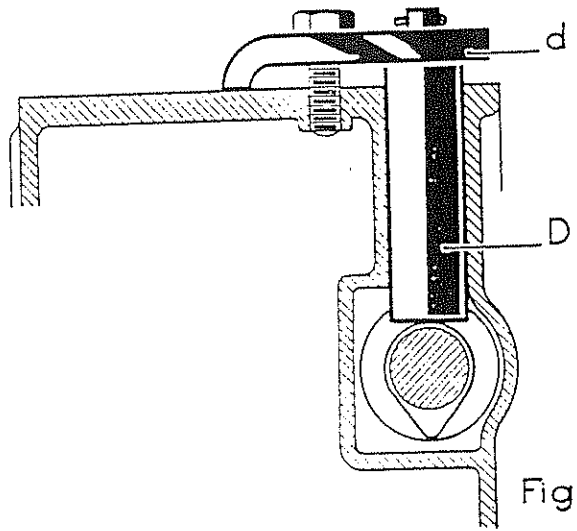
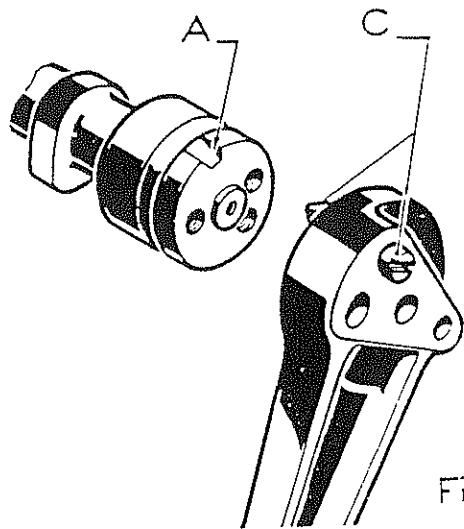
MOTEUR (Réglage de la Distribution)

202 BH - DMAH

et types précédents à culbuteurs

1

1002



Peugeot

1003

1

MOTEUR (Réglage de la Distribution)

202 BH - DMAH

et types précédents à culbuteurs

RÉGLAGE DE DISTRIBUTION - MOTEURS 402 - 302 - 202

Principe de réglage :

Les arbres à cames sont usinés en partant de l'encoche (A) indiquée au croquis. Il y a lieu d'utiliser cette encoche pour le réglage. La culasse étant enlevée, la variation des jeux entre soupapes et culbuteurs n'intervient plus.

Réglage (emploi du dessin

Mode opératoire :

- 1 - Enlever la culasse et le couvercle de distribution, la chaîne et le pignon d'arbre à cames.
- 2 - Positionner le piston du 1^{er} cylindre dans le sens de montée à une distance (B) du plan supérieur du cylindre correspondant au tableau ci-dessous :

Côté à mesurer av/une réglette graduée	TYPE MOTEUR		
	B =	302-402 66 mm.	402 B 61 mm. 6

- 3 - Fixer le calibre n° 8081 sur le plateau de l'arbre à cames en appuyant à la main les 2 vis de fixation (a).
Engager ensuite la vis pointeau (C) dans l'encoche du plateau.
Serrer les 2 vis de fixation.
- 4 - Amener la touche de l'appareil en contact avec le vilebrequin (il existe 2 touches sur l'appareil :
celle inférieure pour 302-402-402B-DK5-DMA,
celle supérieure pour 202 et dérivés).
- 5 - Enlever le 1^{er} poussoir et introduire à sa place le faux poussoir (D). Serrer modérément la bride (d) pour immobiliser l'arbre à cames.
- 6 - Retirer l'appareil (8081) en enlevant les 2 vis de fixation (a).
- 7 - Monter le pignon et la chaîne de distribution (le pignon fixé à l'arbre à cames est percé de 5 trous permettant 5 positions dont l'une est celle cherchée).
En cours de montage s'assurer que la position de l'arbre à cames et du vilebrequin n'a pas varié.
- 8 - Monter et serrer les vis de fixation du pignon d'arbre à cames.
- 9 - Retirer la bride (d) et le faux poussoir (D). Remonter le poussoir n° 1.
- 10 - Remonter le carter de distribution et la culasse.