

Modifs carter huile

L'origine



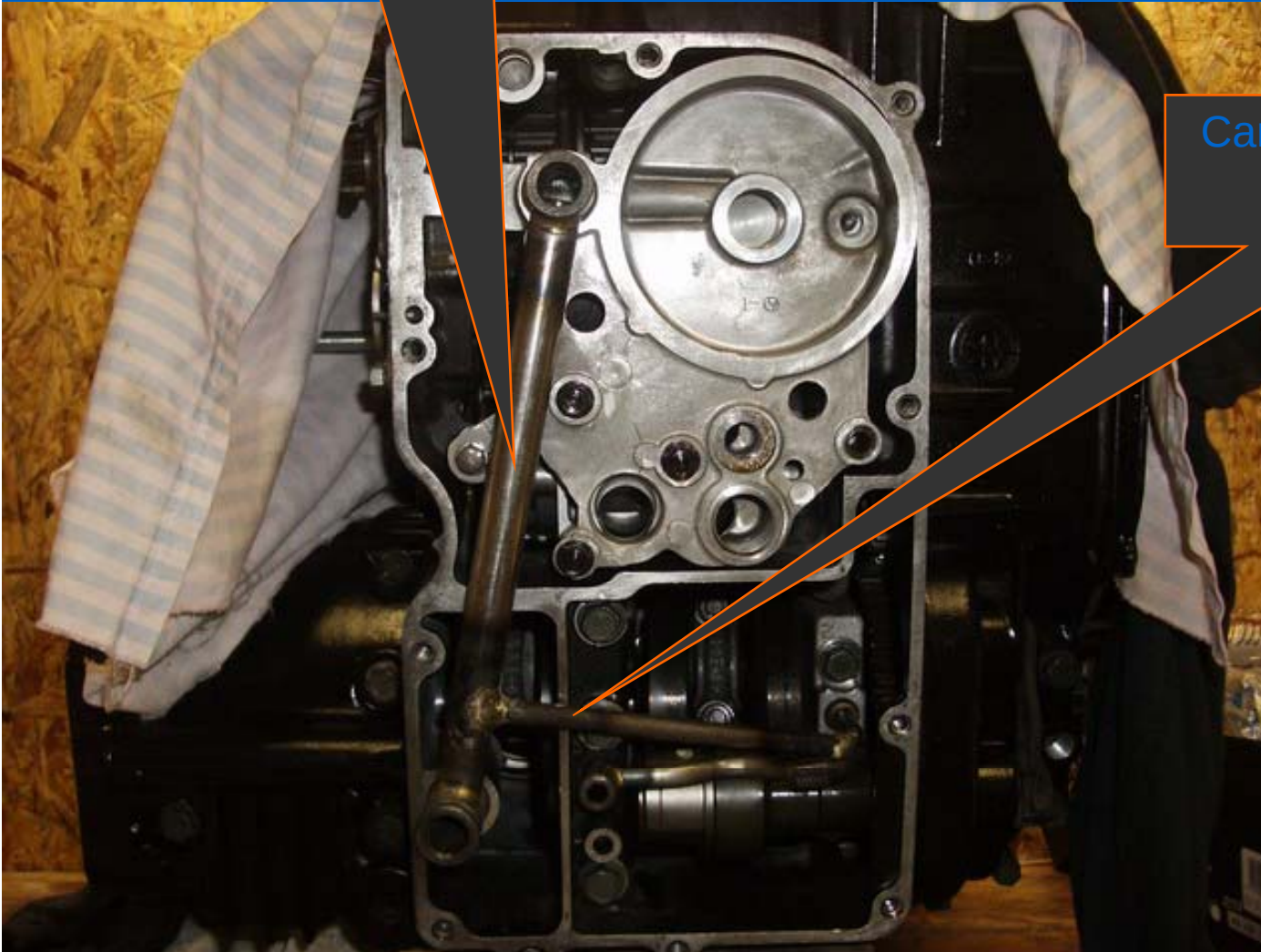
L'idée ...



Le résultat : sur carter moteur

Canalisation Principale

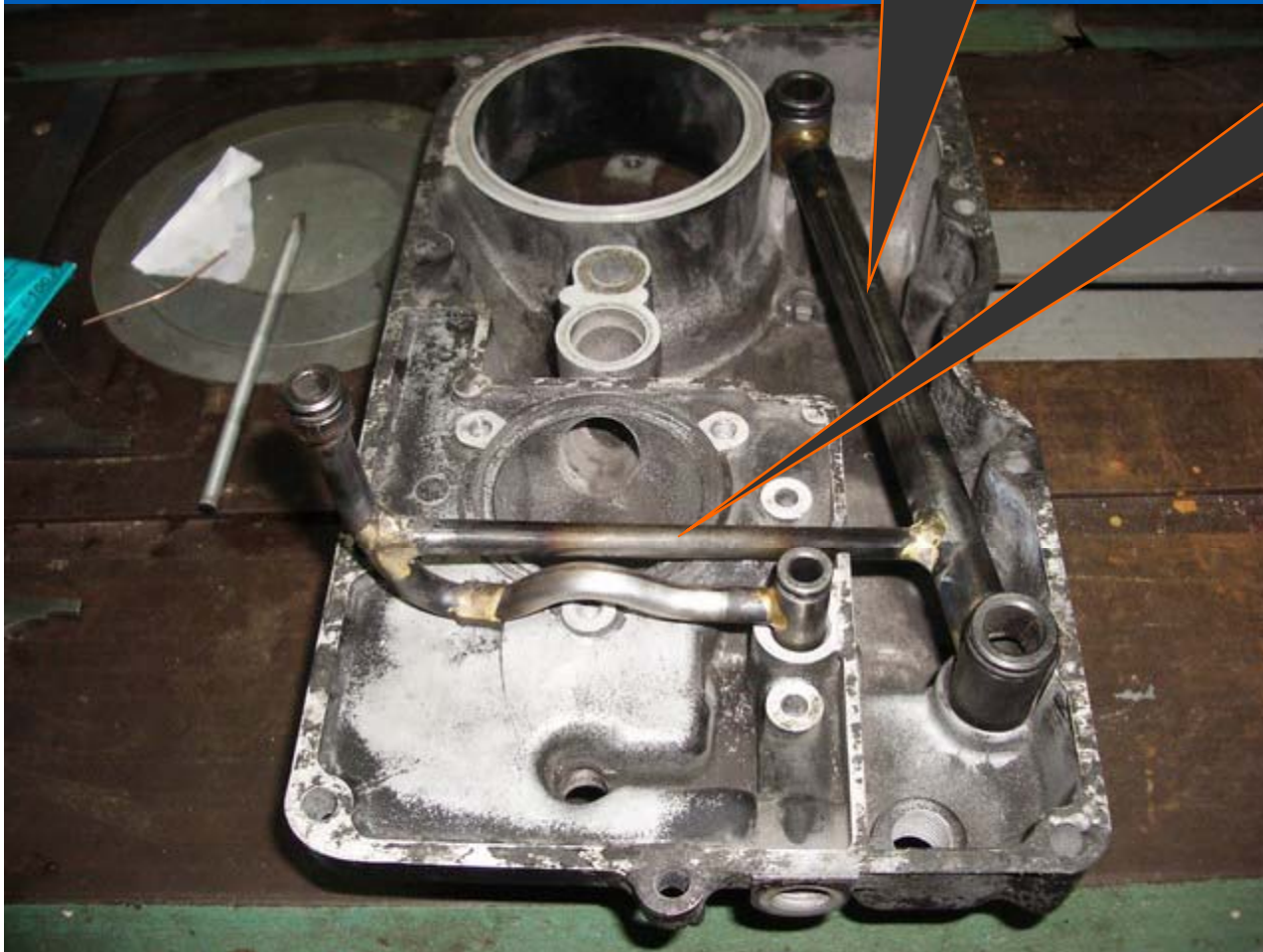
Canalisation rajoutée



Le résultat : sur carter d'huile

Canalisation Principale

Canalisation rajoutée

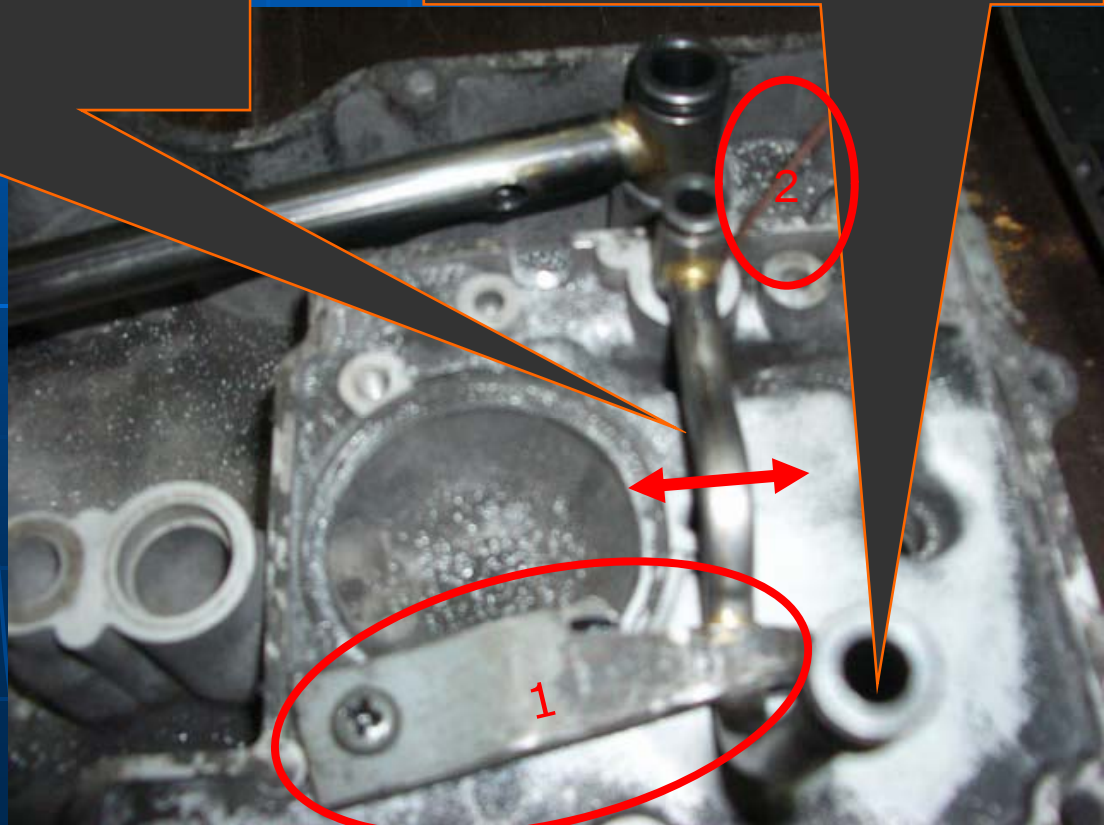


Comment faire

Etape 0 :

Commencer par repérer la position de la petite canalisation en positionnant le carter d'huile sur le carter moteur et la bloquer avec une patte de fixation (1). C'est une étape cruciale! Faire plusieurs essais...

Veiller à l'équerrage correcte de la canalisation, si besoin caler avec ce qu'il faut (2)

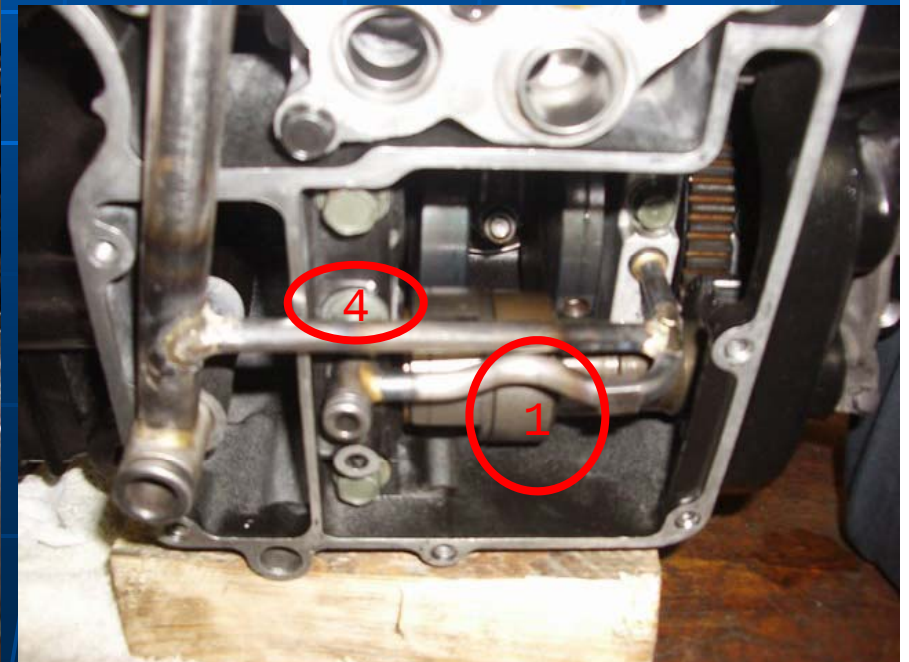
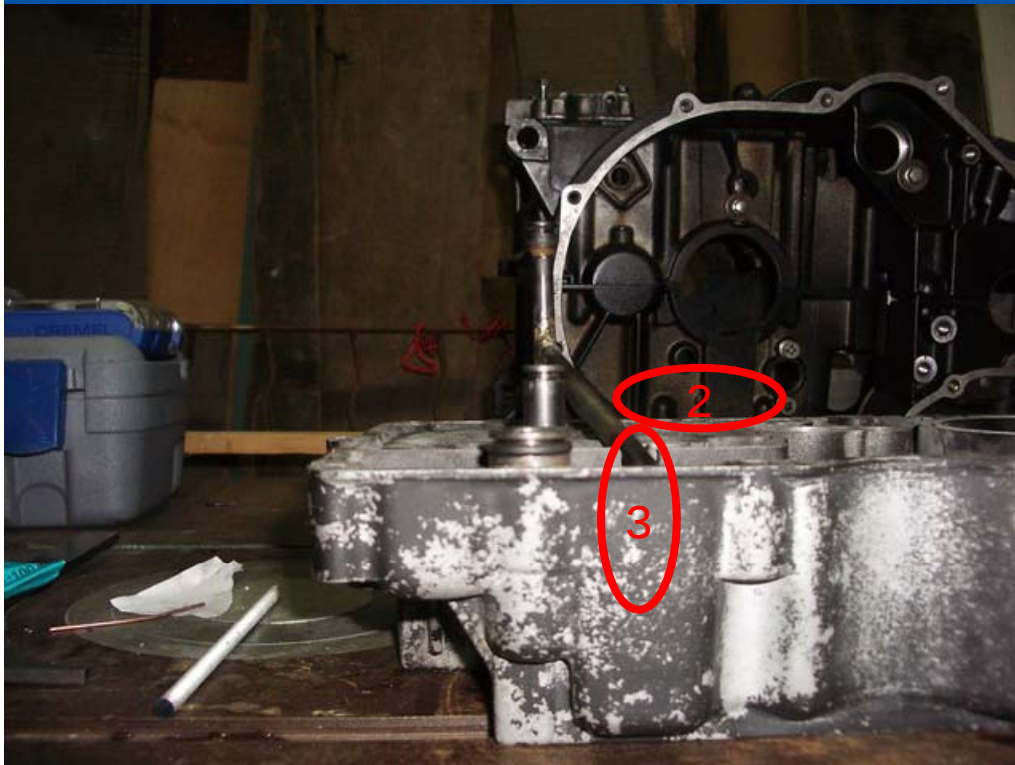


Comment faire

Etape 1 :

Commencer par faire des essais à blanc en intégrant les paramètres suivant :

- Attention à l'arbre d'équilibrage (1)
- La crépine passe assez proche de la canalisation que l'on rajoute (2)
- L'entaille dans le carter doit permettre de passer un tube de 8mm sans dépasser du plan de joint (3)
- Un boulon de serrage des 2 carters moteur passe proche de la canalisation que l'on rajoute (4)



Comment faire

Etape 2 :

Une fois les essais à blanc terminer :

- Repérer l'emplacement de l'encoche à réaliser
- Faire l'encoche petit à petit à la lime ronde ou à la dremel
- Contrôle au fur et à mesure avec un bout de tube de 8mm que tout correspond bien, ajuster si besoin



Etape 3 :

Faire des essais à blanc et confirmer la position du trou à faire dans la canalisation principale :

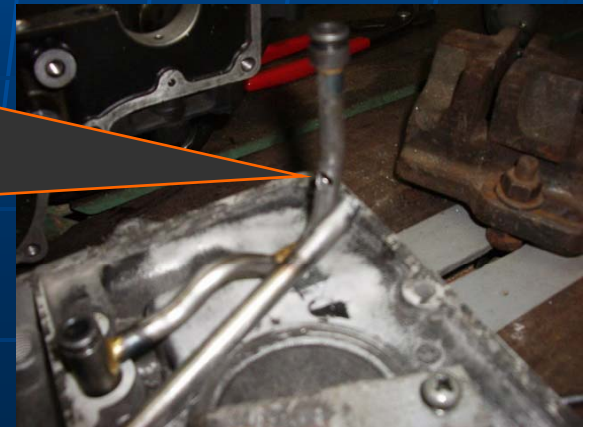
- Veiller à la bonne position de la canalisation principale, laisser les torques
- Pointer puis percer doucement à 8mm
- Ebavurer
- La canalisation que l'on rajoute vient s'emboîter d'1mm dans la canalisation principale



Etape 4 :

Faire des essais à blanc et confirmer la position du trou à faire dans la petite canalisation :

- Veiller à la bonne position de la canalisation, laisser les torques
- Pointer puis percer doucement à 6mm
- Ebavurer
- La canalisation que l'on rajoute vient s'appuyer sur la petite



Comment faire

Etape 5 :

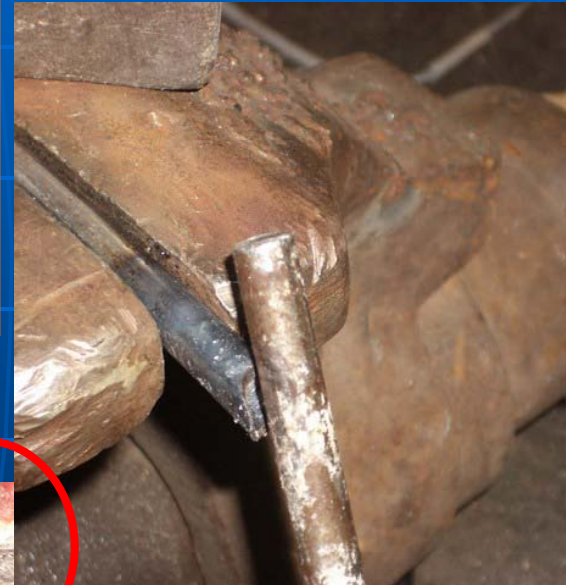
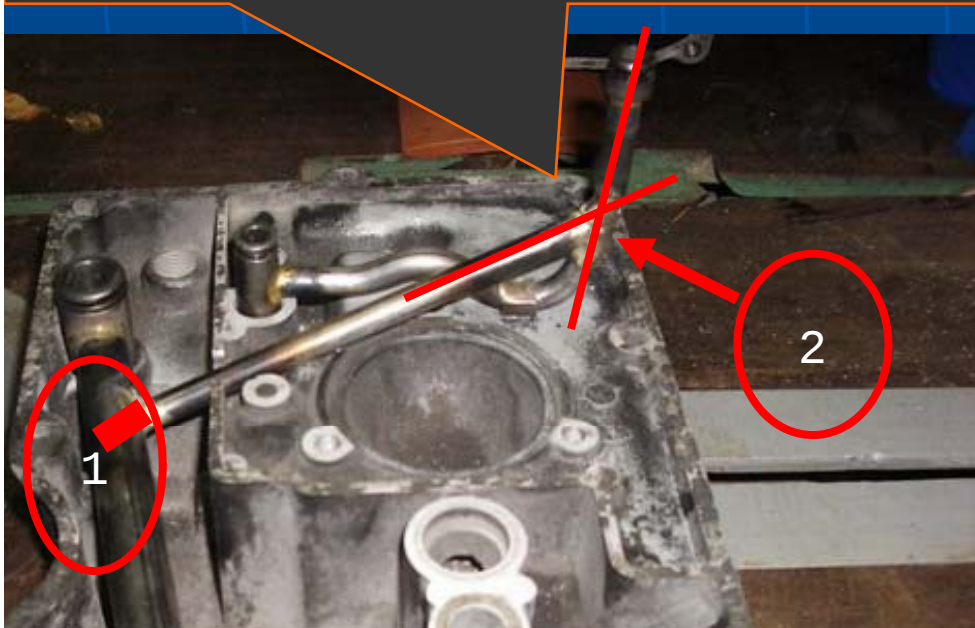
Une fois l'encoche et les trous réalisés :

- Réaliser la canalisation que l'on rajoute
- Diamètre 6mm épaisseur 1mm en acier

Etape 6 :

La nouvelle canalisation vient en appui sur la petite. Commencer par celle ci est plus simple car la réalisation de la liaison est plus difficile. De ce fait, laisser 1 cm de tube dans la canalisation principale (1) puis :

- couper le tube suivant le bon angle (2)
- Dégrossir la forme à la lime ronde
- Finaliser en chauffant le tube au rouge et mâter avec un rond de 8mm (3)
- Ajuster parfaitement les deux canalisations et ébavurer

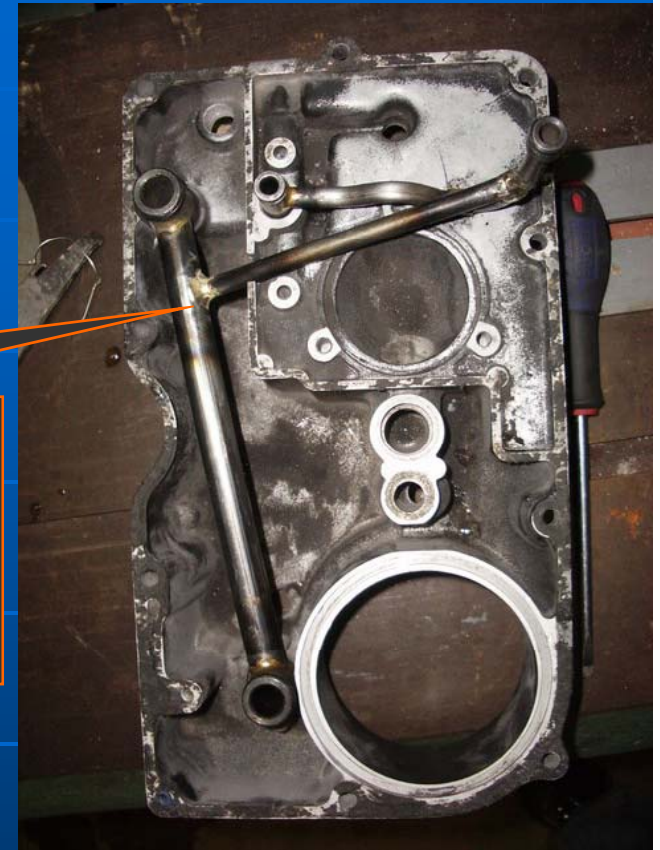


Comment faire

Etape 7 :

La nouvelle canalisation s'emboîte dans la principale d'1mm :

- Réaliser cette liaison en coupant petit à petit le tube,
- On peut l'arrondir légèrement pour limiter les pertes de charge dans la principale
- Bien ébavurer



Soudure

Etape 8 : Soudure

Soudure au laiton avec chalumeau (pas une lampe), trouver un bon soudeur que vous connaissez pour le faire avec lui et vérifier au fur et à mesure! La qualité des ajustements est primordiale pour la soudure afin d'éviter toute coulure à l'intérieur des tubes mais aussi pour l'étanchéité.

Avant :

- Ebavurer minutieusement
- Nettoyer les pièces et poncer
- S'assurer de la bonne position de l'ensemble des canalisations (équerrage, ...)
- Brider les canalisations

Pendant :

- Contrôler que rien ne bouge régulièrement
- Attention au carter en alu, le protéger avec un pare flamme et un chiffon mouillé

Après :

- Faire un montage à blanc sur carter moteur pour contrôler
- Vérifier l'absence de coulure à l'intérieur, d'où l'intérêt d'un bon soudeur et de bien faire les raccords!
- Contrôler l'absence de fuite, boucher les orifices, faire un circuit fermé avec la soufflette et 10bars pendant 1h dans une bassine, si pas de bulle tant mieux sinon dommage!
- Nettoyer à fond les canalisations, nettoyer les soudures

Remontage

Contrainte de l'encoche :

L'étanchéité doit être assurée entre la partie haute et basse du carter d'huile :

- Poncer correctement le carter
- Appliquer une patte à joint adhérente dans l'encoche
- Reposer les canalisations
- Appliquer de la patte à joint pour terminer de combler l'encoche, laisser dépasser de plusieurs mm au dessus du plan de joint
- Laisser sécher 24h puis découper proprement la surépaisseur de patte à joint, on laissera 1mm au dessus du plan de joint afin de comprimer celle-ci au montage

Opérations préalables :

Remonter tout les éléments sur le carter comme si vous deviez le monter :

- Joints toriques
- Crépines (les deux!)
- Le nettoyer
- etc...

Puis remontage du carter de manière classique, c'est un peu plus difficile tout de même!



Les (+) et (-)

Avantages de cette solution :

- + Pas cher, quelques euros
- + Efficace
- + Pas d'usinage compliqué
- + Invisible de l'extérieur
- + Temps de réalisation hors démontage et montage carter = une après midi

Inconvénients de cette solution :

- La contrainte de l'encoche et de son étanchéité
- En cas de redémontage du carter d'huile, on doit refaire l'étape d'étanchéité de l'encoche



Photos en vrac !













