**Repose de l'ensemble moteur / boîte**

**Peugeot 402 LE**

En cas de changement des agrafes de la butée d'embrayage graphitée, vérifier leur bon positionnement et généralement il faut couper 5mm de la tige des agrafes neuves.

Préalablement, poser les centreurs en tôle avec du Loctite 648 ( bloc-presse fort) dans les logements des collecteurs d'échappement/admission et laisser sécher.

Accoupler la boîte Cotal au bloc moteur (s'aider de deux serre-joints).

Visser les écrous sauf les deux autour du levier de commande des vitesses (seront mis plus tard).

Passer une sangle (dessus poulie, dessous supports avant puis arrière du carter d'huile).

Soulever l'ensemble qui va se mettre presque à la verticale et le présenter dans le compartiment moteur avec un cric rouleur sous la boîte.

Le mettre progressivement en place (supports avant et arrière).

Approcher les deux écrous des supports avant.

Soulever la boîte au maximum et accrocher les deux ressorts de suspension arrière (fil de fer plus pince bécro).

Enfiler les axes des supports arrière par le dessus (s'aider d'un pied de biche).

Serrer les quatre écrous des supports moteur (clé de 18 et 21).

Serrer les cinq vis de la cloche de rotule du tube de poussée.

Mettre en place la bielle d'ancrage de boîte Cotal (4 vis clé de 17) et insérer l'axe (deux clés de 21, pince plate pour goupiller).

Mettre le câble du compteur de vitesse (clé à tube de 9).

Visser l'axe de commande d'embrayage, positionner le ressort de rappel, insérer la pédale et serrer l'écrou de la goupille (clé de 10).

Fixer le support du câble inverseur Cotal (clé à tube de 14 + tournevis), poser l'axe et le goupiller.

Enfiler le tuyau d'échappement dans le silencieux et visser le collier sans le serrer.

Mettre l'axe goupillé et le ressort de rappel du câble de frein avant droit.

Enfiler et visser les deux charbons des électros tournants de la boîte Cotal.

Brancher les deux fils des électros fixes (tournevis).

Faire le plein d'huile de la boîte.

Poser le couvercle tôle sur la boîte Cotal (7 vis avec tournevis + 2 vis avec cliquet de 11).

Poser les deux planchers bois sous les pieds (5 vis).

Poser la moquette avant et celle de la boîte Cotal.

Poser le démarreur Paris – Rhône type DS 314 (clés de 17 puis 26).

Brancher le câble de commande (clé de 7) et les deux fils du + 12V (clé de 14).

Poser la pompe à eau avec son joint enduit et placer la courroie.

Poser le radiateur et serrer la vis de fixation inférieure (cliquet de 21).

Fixer la durit inférieure du radiateur sur la pompe (clé de 8).

Fixer la tubulure supérieure du radiateur (clé à tube de 14).

Poser la dynamo (deux clés de 14 et deux clés de 17 par-dessous) en la passant d'abord par la courroie, puis brancher les fils (clés de 10 et 14).

Connecter la durit inférieure de chauffage intérieur (clé de 7) et la sécurité de température d'eau.

Poser les joints, mettre en place correctement (centreurs en tôle) les collecteurs admission / échappement et les serrer (clé à tube débouchée de 17 + plate de 17 sur le champ).

Mettre le joint et les trois vis de la bride du tuyau d'échappement.

Fixer le câble du starter (clé à tube de 8 et pince plate) qui passe par-dessous les câbles de commande d'inverseur et de compteur de vitesses.

Serrer le tuyau d'échappement sur le silencieux (clés de 14 et 17).

Enfiler la rondelle, le ressort et le renvoi d'accélérateur sur le goujon du collecteur ; goupiller et poser les deux biellettes de commande du carburateur.

Poser le tuyau du chauffage intérieur (un collier clé de 7 et deux vis avec pâte Corteco, clé de 11).

Visser le fil de la sonde de température d'eau à l'arrière de la culasse (clé de 8).

Visser le tuyau de pression d'huile sur le bloc.

Brancher le fil de la sonde de pression d'huile (clé de7) et le scotcher au tuyau d'huile.

Mettre en place la jauge d'huile.

Fermer le robinet de vidange du bloc.

Visser l'allumeur (clé de 14) puis son fil de masse.

Enduire les vis de pâte Corteco et visser le reniflard (clé de 10 + tournevis).

Enfiler l'axe de commande et visser la pompe à essence.

Fixer le câble de masse sur le carter de distribution.

Faire le plein d'huile (7 litres de 25W70 PW40 Dynolite).

Enlever les bougies et caler l'allumeur :

 - mettre l'avance manuelle du tableau de bord au milieu de la course,

 - aligner le trait sous la lettre "A" du volant moteur au milieu de la lumière du carter (si le doigt d'allumeur n'est pas en face du fil du cylindre 1, faire un tour supplémentaire au moteur) ;

 - régler l'allumeur en début d'ouverture du rupteur (extinction de la lampe témoin).

Faire tourner le moteur au démarreur pour vérifier la bonne circulation d'huile sur les culbuteurs (attention à l'essence en sortie de pompe).

Poser le cache culbuteurs (joint avec pâte Corteco des deux côtés + rondelle + écrou).

Fixer la tubulure d'essence entre la pompe (clé de 14) et le carburateur (clé de 17) puis visser la patte de maintien sur le cache culbuteurs (pâte Corteco + clé de 10).

Faire le plein du circuit d'eau, mettre le moteur en marche et le faire chauffer.

Mettre deux cales de 15 cm un peu en arrière et poser le pare chocs dessus.

Coller du ruban de masquage sur le bord des ailes côté du jonc (protection).

Poser l'entourage de calandre (les joues d'ailes à l'intérieur de l'entourage) en soulevant les ailes pour faire passer les vis têtes fraisées dans leur logement.

Mettre les autres vis en place et approcher les écrous.

Approcher les écrous des vis de fixation de la traverse des phares et des ailes.

Poser la traverse des capots sans la serrer.

Visser la patte support des gaines de freins à main et compteur de vitesse sur la traverse des capots (clé de 10).

Poser les capots et serrer leurs écrous (clé de 10).

Ajuster les joues d'ailes, les ailes, la calandre, les capots fermés et serrer le tout.

Attacher la gaine du starter avec la gaine de l'inverseur Cotal à l'aide de ruban adhésif.

Mettre en place le pare chocs et serrer les boulons (clé de 21).

Poser le couvercle du bac à batterie puis la calandre.

Rouler une heure environ puis resserrer la culasse à chaud à 5,5mkg.