

Allez, un petit rappel, certains devant ouvrir les blocs d'ici peu

- bielles: 3.3mkg(eventuellement 3.5 pour les moteur hautes perfs)
- gougeons M12 de bloc: 3.5 d'origine, 4.2 pour les moteurs prenant entre 6000 et 7500, 4.7 pour ceux qui prennent plus de 7500rpm
- gougeons M8 de tour de bloc: 2mkg avec les rondelles ressorts, 2.7 quand on modifie à la Berg
- culasses: pour les M8, c'est 2.7, pour les M10, 3.2
- Pompe à huile 2mkg
- plaque de vidange, entre 0.6 et 0.7
- si il y a un carter sup, le carter doit etre serré à 1.1 pour ceux ayant des ecrous epaulés.
- rampes de culbus: 2mkg
- volant moteur: entre 30 et 36 pour un ecrou avec une rondelle d'origine, 45 avec une grosse rondelle et ecrous modifiés(voir 55 avec des ecrous en chrome moly), ceci dans le cas de vilos forgés ou en chrome moly.
- .dans le cas d'un vilo coulé, 30mkg, pas un de plus
- poulie: 6.5 avec un boulon d'origine, 10 avec les boulons longs de chez Berg entre autre.

il y a quelques modifs à expliquer où à faire.

- les tiges sont collées au frein filet fort, les ecrous aussi. ça evite d'avoir à resserrer apres les 1500 premiers kms.
- pour les bielles, on colle les ecrous au loctite, mais juste apres le serrage, on tape sur la vis pour que tout se mette en place et on reverifie immediatement le serrage(en general, il y a un resserrage leger)
- Pour ce qui est de la modif Berg, il s'agit d'un lamage pour mettre "à plat" les portées de rondelles. Si on va au bout de ce que fait Berg, on utilise des ecrous de culasses et des rondelles de culasses en M8. Pour ceux que le prix rebute(compter environ 50centimes d'€ par ecrou et par rondelle chez VW, et il faut 20 rondelles et 17 ecrous), on peut mettre 2 rondelles larges en 8(les 2 sont superposées, donc 2 rondelles par ecrous), qui ont pour diametre exterieur 22mm, comme celle des culasses. Si on on veut pas faire les lamages(quelque soit la raison), utiliser de la rondelle moyenne qui fait 16mm de diametre exterieur, on en mets 2 comme precedement, et on serre à 2.7.
- pour les rampes de culbus, l'ideal est de mettre des rondelles de culasses et des ecrous de culasses (serrage toujours de 2mkg), mais on peut à defaut monter des rondelles plates moyennes de 16. eviter de remonter des rondelles ressorts.
- Pour les ecrous de volant moteur, les modifier est super simple. Il siffit de retirer 1mm sur la tete au tour (cote transmission, de l'autre coté se pose un probleme de congé de raccordement), et monter une rondelle large de 58 ou 56mm de diametre exterieur. Ces rondelles sont dispo en quincaillerie industrielle comme des rondelles de construction metallique pour du 28mm, elles font 4mm d'epaisseur

à noter qu'apres des années de montages ainsi(avec les couples Berg), j'ai noté que ce n'etait plus le bloc qui se mettait hors cotes(ce qui est le cas lorsqu'on serre comme dans la rta), mais les coussinets qui s'usaient, ce qui revient moins cher quand meme!!

Pour ce qui est des produits, c'est Permatex ou gasgacinch, et pas d'autojoint, quelque soit sa couleur. La raison est que ces joints silicone forment une pellicule d'une certaine épaisseur, ce qui fait que les demi carters se mettent à ne plus etre solidaire, ce qui flingue la ligne d'arbre à la vitesse grand V, avec les problemes de pertes de pression d'huile, bielles qui se mettent hors cotes, pertes de compression Si on ne trouve pas, on peut utiliser le Formajoint rouge de chez Loctite(en seringue), mais il est tres penible à enlever quand on demonte.

Sinon, il y a l'"hylomar", pate fabriquée par Rolls Royce. Elles est aussi tres bien à l'embase des cylindres et derriere la pompe à huile. Elle est souvent utilisée par les reconditionneurs de boite de vitesse. enfin, pour ceux qui pouront en trouver dans le garage du grand pere, le "hermetix" utilisé sur les carter de 2cv est le pere du permatex, donc utilisable.

si vous avez d'autres astuces, rejoutez bien sur 🤖

noteimportante

le Gasgacinch est un poison mortel, assez violent, donc pour ceux qui ont des enfants ou qui sont distraits, je leur conseille le permatex.