



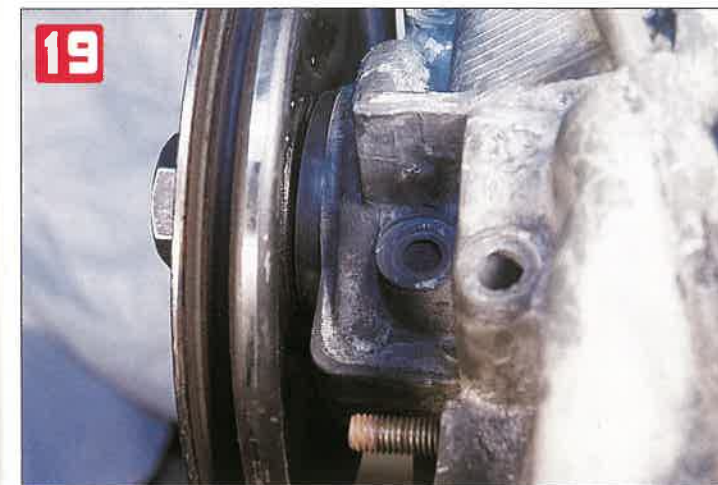
10
Au bout de X cycles du même type, vous arrivez sur ces butées, c'est fini!



11
Faites d'abord tourner le porte-burin sur lui-même pour le dégager du vilebrequin.



12
On voit sur cette photo que le joint torique du porte-burin retient bien la limaille.



19
Pour l'enfoncer, montez la poulie à l'envers avec la vis la plus longue.



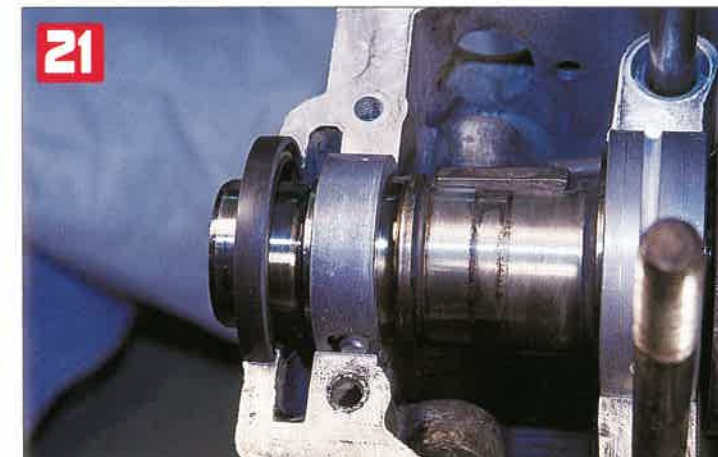
20
Serrez jusqu'à ce que le joint soit en place. Laissez sécher toute une nuit, poulie en place.



13
Sortez-le définitivement à l'aide d'un démonte-pneus, mais allez-y mollo.



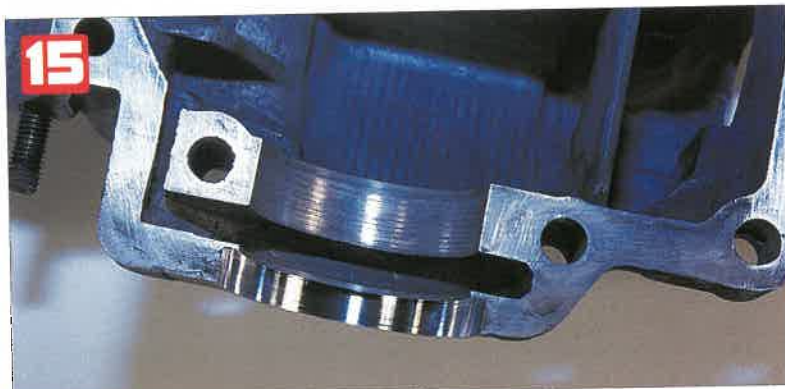
14
Voilà ce que cela donne.



21
Cette vue vous montre à quoi ressemble l'assemblage vu de l'intérieur. L'étanchéité est assurée!



22
La même chose vue de l'extérieur.



15
Sur cette autre vue, vous remarquez bien l'épaule sur lequel va buter le joint spi.



16
Avec une lime, il faut légèrement casser l'angle du rebord de carter, qui pourrait endommager le joint spi. Cela ne doit plus être coupant lorsque vous passez le doigt.



23
Voici une poulie acier (à gauche) dont la portée est usinée au diamètre 45 mm. A comparer avec une poulie d'origine (diamètre 50 mm). Attention, faites en sorte que l'usinage ne se termine pas en angle droit (source de fêlures et de casse), mais en léger arrondi.



24
A droite, une poulie alu usinée et sertie d'une douille acier (au diamètre 45 mm, évidemment!) pour un meilleur contact poulie-joint. Pas facile à trouver, mais CB, par exemple, en propose.



17
Voici le joint spi. La face creuse avec le petit ressort se monte évidemment vers l'intérieur du bloc.



18
Présentez le joint spi sans l'enfoncer. Enduisez-le sur le pourtour extérieur de pâte à joint style 3M que l'on trouve dans les kits cylindres. Cela va aider à le faire glisser, puis à le coller au bloc.



AUTRES SOLUTIONS...

Il existe d'autres kits joint spi, plus ou moins sophistiqués, comme celui qui est fabriqué par CB Performance. Beaucoup plus simple, il ne demande aucun usinage (sauf celui de la poulie, que l'on peut acheter déjà aux cotes chez CB), puisque le joint se cale dans une douille rapportée, cette dernière se montant à l'emplacement de la poulie.

D'autre part, nous savons fort bien que vous n'allez pas tous acheter un outil Berg pour effectuer cette transformation, à moins de vous grouper entre amis. La solution est alors de confier le bloc nu (sans vilebrequin) à un atelier de mécanique de précision qui l'usinerait aux cotes du joint spi qu'il aura choisi. Il usinera également la poulie, toujours en fonction du joint, cela va sans dire. Rappelez-vous tout de même que la profondeur de l'usinage avec le joint Berg est de 7,6 mm, et que le diamètre d'usinage de la poulie est de 45 mm. Cela vous donnera une idée pour trouver un joint aux dimensions semblables.