

cercle laissé libre par le nouveau joint d'embase placé sur le plan de joint. C'est un travail qui demande du soin, de la propreté et un outillage adapté.

Malgré toutes les précautions prises en bouchant le trou qui donne à l'intérieur du carter, un peu de limaille réussit toujours à s'infiltrer dans le moteur. Ce qui nécessite un rinçage après le remontage : on fait le plein du moteur avec une huile assez fluide, on fait chauffer et on roule quelques kilomètres, après quoi on vidange, on nettoie ou change le filtre et on peut remettre de la bonne huile neuve.

Mais là j'anticipe sur le timing des opérations. Bref, pour reprendre dans l'ordre, lorsque le bas moteur accepte le nouveau cylindre, on passe à l'opération de remontage. Elle ne diffère en rien de celle qu'on aurait à faire avec le haut moteur d'origine, sauf pour une chose : la pose du segment racleur.

Rayer et J.P.X. ont équipé leur piston (fonderie Bretille pour les connaisseurs) d'un segment racleur de type U-Flex, différent de ceux qu'on est habitué à trouver sur les moteurs de moto. Comme son nom l'indique, il a une section en U, les extrémités du U venant s'appliquer contre la paroi du cylindre et la bas du U pénétrant dans la gorge du piston. Toujours comme son nom l'indique, il est flexible et peut éventuellement épouser une autre forme que celle à l'origine et à froid du cercle théoriquement parfait du cylindre. Vous saisissez immédiatement l'avantage... Lorsque pour diverses raisons, température ou usure, le cylindre perd sa parfaite circularité, le segment en épouse tout de même la forme, limitant ainsi les pertes d'étanchéité et la consommation d'huile.

Le rodage

Bien que la période de rodage préconisée par les conducteurs soit de 500 à 1000 km, si cette période s'avère suffisante pour ne plus trop risquer de serrage, l'expérience nous a démontré que ces kits réclament en fait un rodage beaucoup plus long.

Bien comprimé dans sa gorge, le segment U-Flex engendre des frictions assez importantes, d'autant plus que le cylindre, brut d'usinage, présente une surface rugueuse augmentant la résistance au va-et-vient du piston.

Première consigne de rodage : prendre absolument le temps (5 mm environ) de laisser chauffer le moteur avant de rouler : une habitude indispensable à la longévité d'un mono, qu'il est d'ailleurs conseillé de conserver même après la période de rodage.

Pendant les mille premiers kilomètres, nous avons constaté une température assez élevée du cylindre, et lorsque le moteur est bien chaud, on perçoit parfaitement cette résistance au coulisement du piston, simplement en agissant sur le kick qui devient plus dur à actionner qu'à froid.

Les kits Rayer (photo) et JPX sont quasiment identiques, seule diffère la fonderie du cylindre. Le piston vient du même fabricant, les Ets. Bretille, dont la réputation en la matière n'est plus à faire, aussi bien en auto qu'en moto. Au premier plan, le fameux segment racleur « U-Flex ». Dans la pochette jaune, le cicleur de 240, livré avec le Rayer.

