

Ce texte pour ceux qui s'intéressent aux pignons doubles, **voir plus bas**.

mais vous pouvez vous intéresser aussi aux arbres à cames.

6 arbres à cames de Spit pour amateurs éclairés.

SAH57, small bearings. Là, on est dans du lourd. La face porte un poinçon qui ressemble bien à celui de Piper, ce qui est probable, SAH connaissait bien cette maison. Bon état, prix: 150€uros.

320. pas de marque sur cet AàC, seule indication sur la face: 320 , de toute évidence son temps d'ouverture. small bearings, bon état, prix 80€uros.

RFK , je ne sais rien de cet AàC, manifestement un profil bien musclé, small bearings, occasion, état correct. prix 80€uros.

Kent TH5, large bearings, très peu tourné mais un des lobes est légèrement abimé (au bord, probablement depuis sa sortie). Assez de matière pour le retailler ou reprendre la came incriminée, ceci dit, il est utilisable tel quel pour un dépannage ou des essais. à vous de prendre le risque pour 25 €uros (!)

2 A à C plus ordinaires:

204420 , occasion bon état, small bearing,
vous trouverez facilement à quel modèle il convient, je n'ai plus de documentation pour le dire.
prix: 50€uros

312188, c'est un 18/58, large bearing, équivalent au RKC3305, bon état SAUF la came de pompe à essence qui est bouffée. Ça peut bien sûr se réparer (au prix d'un arbre à cames?) mais le plus simple est de le monter dans une Spit déjà équipée d'une pompe à essence électrique.
prix: 30 €uros.

Je peux revoir les prix pour le lot complet.
Alain.



Pignons chaine doubles pour une distribution plus précise.

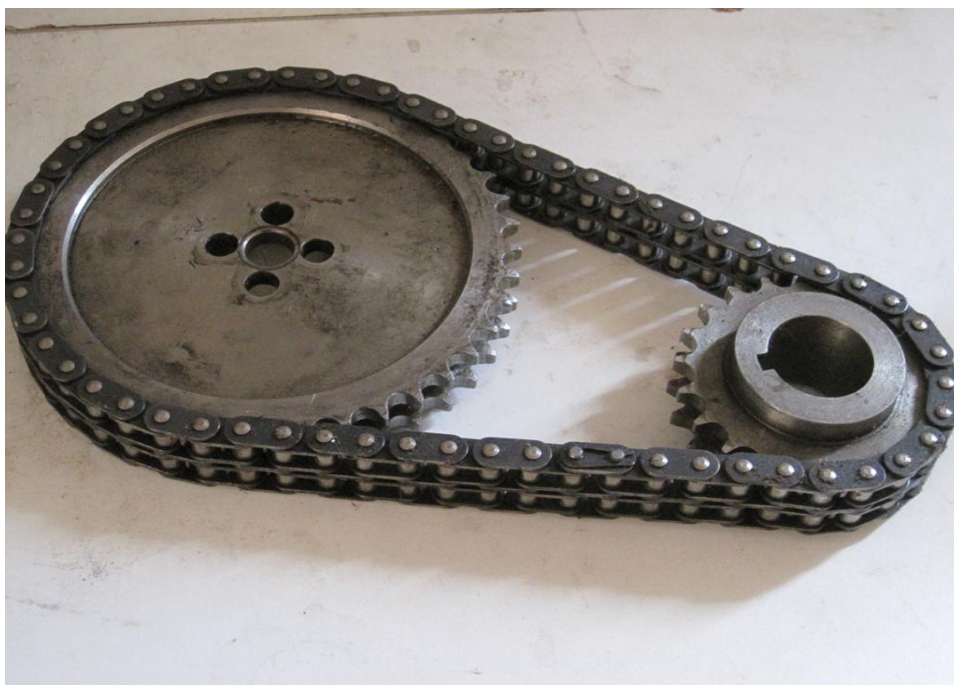


Pignons de distribution doubles pour Mk1/2/3.

Plusieurs pignons de vilo en chaine double pour une distribution sans soucis. Certains demandent encore une mise à la longueur, suivant moteur. Ces sont les restes des fabrications « Spitsfit ». Tous nos moteurs étaient ainsi montés.

(celui en haut à gauche est un Triumphtune)

un ensemble pour Mk1/2/3, typiquement « Spitsfit ».



Outre l'ensemble présenté en photo et qui intéresse les plus rapides d'entre vous, il reste quelques pignons de vilo qui représentent la plus grosse complication pour monter une chaine double sur les moteurs "small". Je m'explique: l'autre pignon, celui de l'arbre à cames, peut être le pignon de base des TR5 et TR6, référence 145865 toujours disponible à un prix raisonnable chez vos dealer habituels. La chaine, pareil, un chaine de TR6 ref 2H4286 chez certains, 62 axes 3/8 double chez d'autres, existe aussi chez Mazda et surement d'autres, si vous êtes exigeants vous en ferez faire une

dans votre agence (ex) Brampton Reynolds pour avoir une chaîne de la meilleure qualité. Le tendeur de chaîne, c'est assez simple: vous mettez le votre à la poubelle et vous ne remettez pas de ces saloperies qui balancent de la limaille de fer ou du caoutchouc dans votre huile.

Pour un moteur "1100" ou Mk3 prenez ce pignon de vile!! et ajustez le latéral avec une rondelle taillée dans votre vieux pignon simple.(si utile).

Pour un moteur Mk4 ou 1500 ou 13/60, utilisez tous les composants de TR5 ou TR6, pas cher, soignez l'alignement (oui, le latéral) et hop.

La chaîne cinématique qui va de votre vilebrequin à votre allumeur, en passant par votre arbre à cames, son pignon, sa chaîne, et cette cochonnerie d'axe dont le tenon s'use voire qui a du jeu entre axe et pignon, et cette connerie d'entraîneur sur l'allumeur, qui s'use et prend du jeu, sans parler de jeu latéral (en z) du foutu pignon qui monte et qui descend à chaque variation de charge (la charge c'est le poids de votre pied sur la pédale de droite), toute cette chaîne cumulée c'est beaucoup d'incertitude sur ce que fait votre allumeur à chaque fois que vous l'obligez à changer de rythme. la chaîne double est une alternative pour améliorer les choses mais n'a aucun intérêt si vous n'êtes pas attentifs à toutes les autres pièces qui, elles aussi, rattrapent le jeu à chaque fois que votre moteur doit changer rapidement de régime.

Bref, mettez des chaînes doubles si vous êtes exigeants et prêt à réviser toute la chaîne cinématique de la distribution, sinon ça ne sert à rien.

Alain