

INSTALLATION d'un moteur VISA ou LNA 652, à la place d'un moteur 602.

- Pour faire plaisir à Kironk ;) , il y a 4 méthodes qui s'affrontent :

2 assemblages moteur sur boîte

- avec entretoise
- sans entretoise

2 installations d'allumage

- avec découpe de boîte visa/lna
- avec papatte sur mesure

C'est le mixage qui engendre la diversité !!

Donc ca donne

- avec entretoise et découpe de boîte visa/lna
- avec entretoise et papatte sur mesure
- sans entretoise et découpe de boîte visa/lna
- sans entretoise et papatte sur mesure

On peut différencier, principalement 4 modèles de moteurs visa/lna :

- le type 644. monté dans les visa/lna dans les années 1982 à 1989 pistons de 9.5 pour 34.5 cv
- le type 630. monté dans les visa/lna de 1978 à 1982 pistons de 9 pour 35 cv
- le type 664 monté dans les visa de 1986 à 1989 pistons de 9. pour 34.5 cv
- le type 665 monté dans les visa de 1986 à 1989 pistons de 9 pour 34.5 cv

Si vous avez la chance de récupérer la voiture complète. Il faut démonter :

- le moteur, le filtre à air, les capteurs, tout le faisceau électrique (surtout la prise du calculateur) la capsule à dépression, le calculateur.

LE PREMIER MONTAGE (le plus fiable et le plus facile à réaliser)

J'ai essayé plusieurs montage, le seul qui m'ai convenu est celui-ci, par gain de temps, facilité de montage, l'investissement financier.

Ce montage se fait sans entretoises entre le moteur et la boîte, il suffit simplement d'enlever la couronne du démarreur visa, et de décoller le volant de 6mm. Ensuite soit vous remontez la couronne du visa, soit vous remontez une couronne 2cv. A mon avis de remonter une couronne 2cv est intéressante, c'est qu'en cas de pépin de démarreur, on trouvera plus facilement un démarreur de deudeuche, que de visa. Enfin chacun fait ce qu'il veut.....

Il faut don retirer la couronne du volant mloteur :

La méthode de Marc 25 😊 placer le volant moteur une nuit dans le congélateur. Le lendemain chauffer la couronne (soudogaz, chalumeau) sur tout son pourtour, et taper doucement avec un maillet elle va se décoller toute seule. Ensuite emmener le volant moteur chez un rectificateur afin qu'il vous retire 6 mm de matière afin de reculer la couronne. en hachuré, ce qu'il faut retirer. Demandez en meme temps qu'il équilibre votre volant. (rectif du volant + équilibrage = 15 euros).....

La couronne, et son volant moteur séparés :

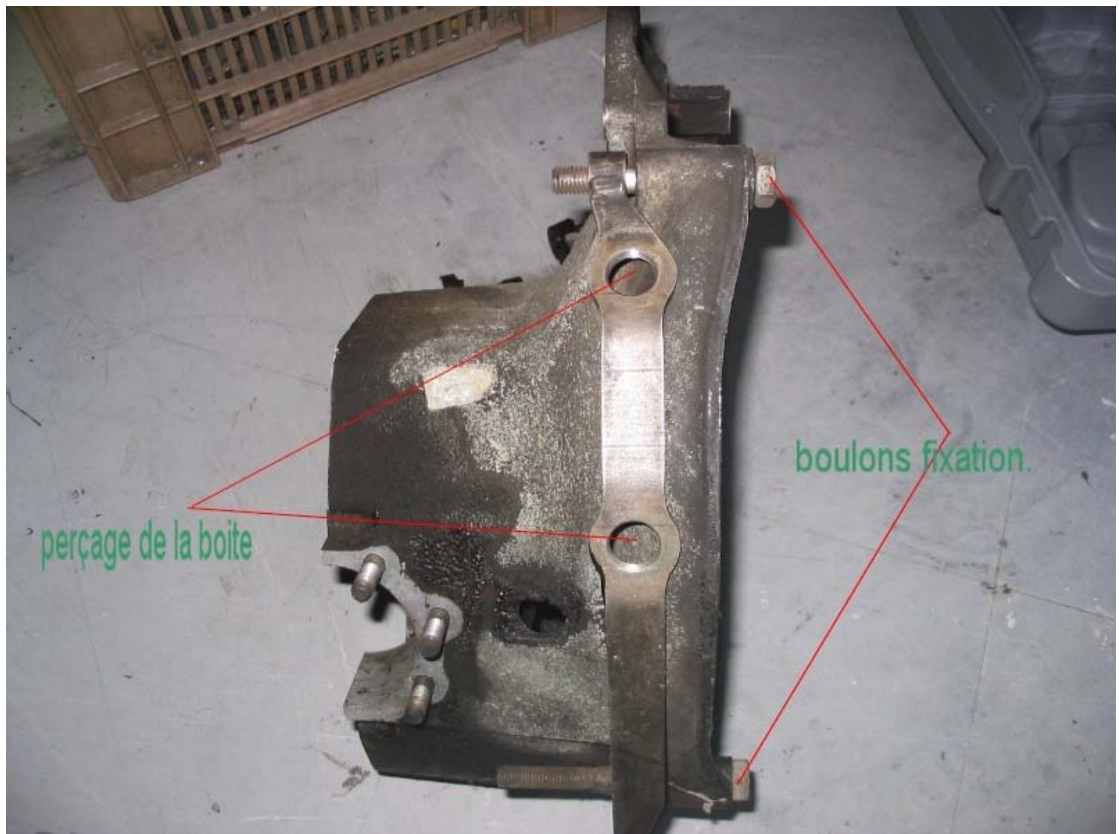


L'usinage du volant à faire effectuer :



Ensuite, même opération, le volant réintègre le congélateur pour une nuit (attendre que votre femme s'endorme, sinon gare... 😊) et le lendemain vous passez votre couronne visa ou deuche, au four plein pot pendant 1/2 heure. Vous sortez votre volant moteur du congèle et vous remettez en place votre couronne cuite à point (prendre des gants, c'est très chaud...) à son emplacement initial (pas besoin de taper, ça rentre tout seul).

Ensuite se procurer une patte support capteur, ou se la faire. Présenter la patte sur la boîte, la boulonner avec des goujons de diamètre 10, et percer la boîte (couvrir l'intérieur de la boîte, pour éviter d'avoir des copeaux de ferraille partout).



Les capteurs ne doivent pas frotter au montage, sur les rebords du trou percé. Pendant que vous y êtes, vérifiez la fourchette d'embrayage, surtout l'usure, des pattes, et de vérifier si elle n'est pas tordue.

Bon, on renquille le moteur, sur la boîte, on positionne la patte des supports capteurs derrière la boîte, et on sert modérément. On

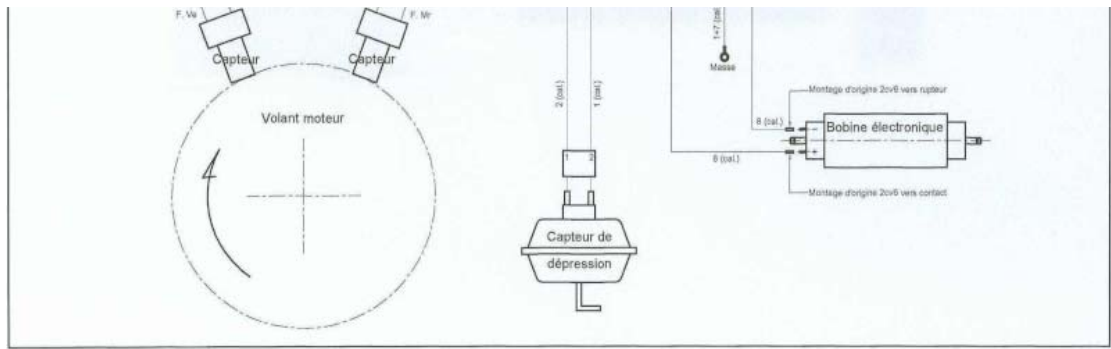
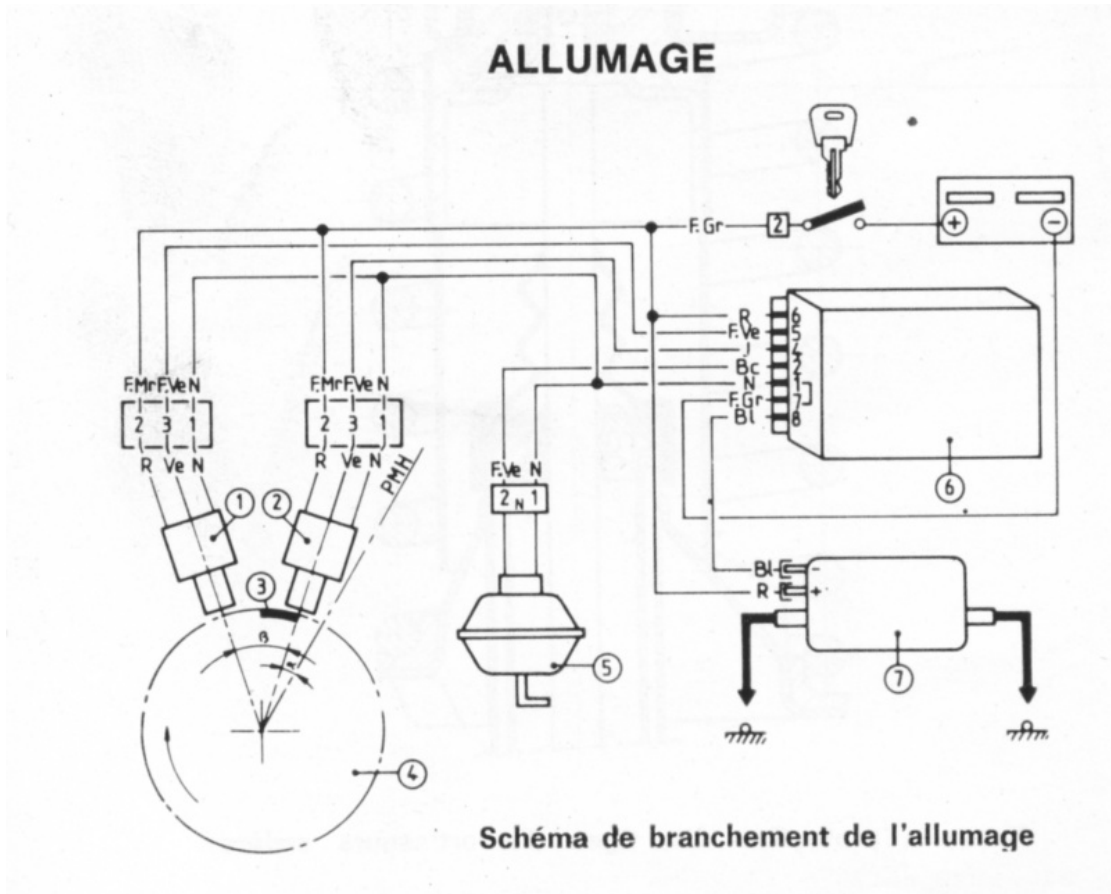


schéma capteurs 3 fils



Il ne reste plus qu'à installer le calculateur :

- VD1 = moteur 630
- VD4 = moteur 644

Le retour de masse du calculateur, est impérativement à faire sur le - batterie. La moindre interférence provoque des parasites, qui perturbent le calculateur (bien penser à monter une self anti-parasite sur l'alternateur).

Vérification du signal des capteurs :

démarrage difficile 650 Page 1 sur 1

[citer](#)

La différence entre le capteur 2 fils et le 3 fils est simplement que la masse ne passe pas par le faisceau.
 En regardant de près le capteur, tu dois trouver un petit rivet. C'est à cet endroit qu'est pris la masse.
 Donc pour tester un capteur 2 fils il faut :

- ★ prendre un voltmètre
- ★ légèrement écarter les connecteurs male/femelle,
- ★ mettre le contact
- ★ mettre le fil de masse du voltmètre sur le moins de la batterie
- ★ vérifier la présence de 12V sur l'un des contacts du connecteur du capteur
- ★ vérifier que la tension sur l'autre fil du connecteur. Elle doit passer de 0V-2V à une tension >7V lorsque la cible passe devant.

Cette vérif peut être réalisée hors moteur. Il suffit d'alimenter correctement le capteur, sans oublier

... la masse qui doit être prise sur le corps du capteur. Le fait d'approcher une masse métallique, un gros boulon peut faire l'affaire, à environ 1 mm du bout en plastique noir du capteur doit faire monter la tension en sortie au dessus de 7V.

J'espère que cela reste clair 😊

A+
Philippe
92 Rueil Malmaison

CAPTEURS

VISA

+

SCHEMAS

ELECTRIQUES

Il se peut que vous ayez le même problème que moi, concernant la garde d'embrayage..... impossible de la régler, trop de débattement, dans ce cas là, il faut introduire entre la butée et le roulement une cale d'épaisseur de 3mm.

D'autre part sur les carbus de visa, il y a un "étouffoir", s'il se met à merder, les symptômes sont celui d'une panne d'essence.
Remède : vous le démontez et à l'intérieur du tube vous trouvez une aiguille qui se déplace (électro aimant), vous tirez sur cette aiguille et vous la coupez, ensuite ne rebranchez pas le + 12 sur l'étouffoir.

Je vous déconseille le montage du filtre à air 2cv6, car votre visa ne respirera pas suffisamment.