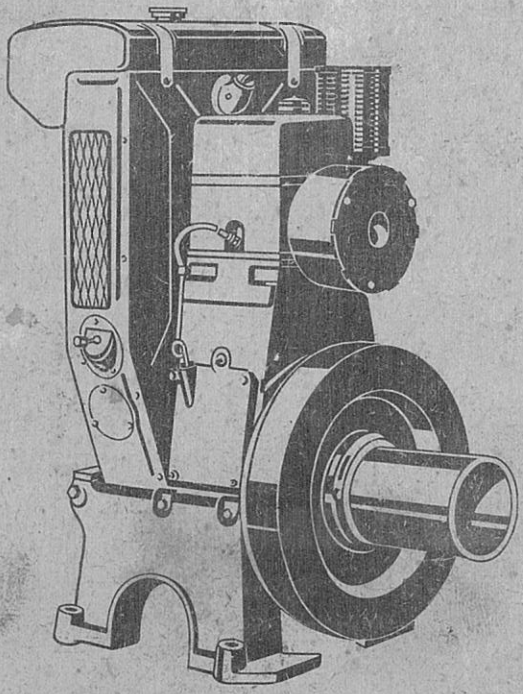
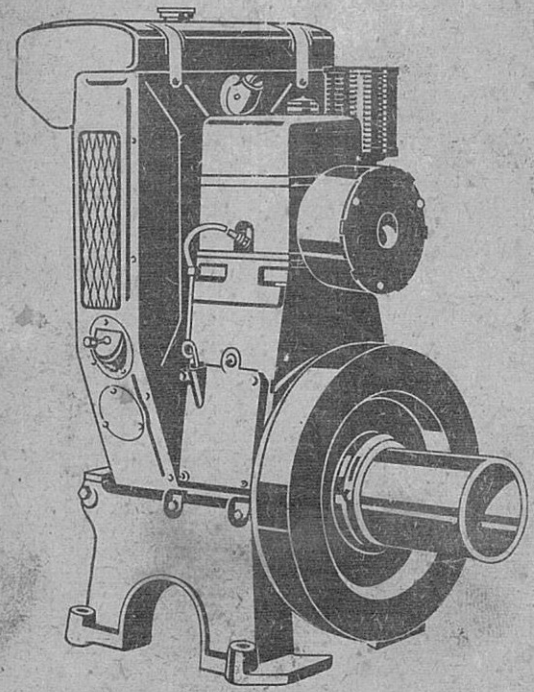


Manuel pour l'usage et l'entretien des moteurs

TYPE . 13

N°2.060

S. A. " BERNARD-MOTEURS "
12, RUE MÉDÉRIC
BOITE POSTALE 163-17 - PARIS 17e
TÉL. WAG. 96-30



Manuel pour l'usage et l'entretien des moteurs

TYPE . 13

N°2.060

AVANT-PROPOS

Vous venez de faire l'acquisition d'un moteur de notre fabrication.

Le choix judicieux des métaux employés, le fini des pièces obtenu grâce à l'outillage le plus perfectionné et aux multiples contrôles faits en cours et en fin de fabrication, en assurent une construction parfaite.

Sa conception est telle qu'il n'exige de votre part que très peu de soins pour son entretien.

Nous sommes certains qu'il vous donnera toute satisfaction.

N'oubliez pas que la durée et le bon fonctionnement de ce moteur dépendent essentiellement de la façon dont il sera conduit et des soins qui lui seront donnés. Nous vous demandons de lire attentivement cette notice, où tout l'essentiel de ce qu'il faut savoir est indiqué.

Pour la révision et la réparation de votre moteur, consulter notre Agent. C'est un spécialiste qui connaît parfaitement bien nos moteurs, et il vous donnera rapidement satisfaction.

Toutefois, ceux de nos clients qui n'auraient pas la possibilité de faire exécuter leurs réparations par l'un de nos Agents qualifiés, pourraient s'adresser à nous, en nous indiquant le type et le numéro de leur moteur. Nous ne manquerions pas de les conseiller utilement.

- C A R A C T E R I S T I Q U E S -

Alésage.....	96 mm	Puissance
Course.....	100 mm	10 Ch. à 1.800 t/m
Cylindrée.....	724 cm^3	ne jamais utiliser le
Cycle.....	4 temps	moteur au-dessous de
Poids sur socle....	210 kgs.	1.200 t/m

POULIES	Plates	
Diam.	150	180
Larg.	246	246

Poulie normale..... Diam. 150 Larg. 246

(Voir mode de calcul page 5)

Capacité

ESSENCE : 11 litres EAU : 9 litres
HUILE : 3 litres

Utiliser des huiles de bonne qualité. Nous recommandons :

	SHELL	MOBILOIL
ETE...	X-100 - 30	Mobiloil A
HIVER...	X-100 - 20/20 W	Mobiloil Arctic

Réglages

1°) Carburateur : (buse..... 20 mm
(gicleur principal.... 0,90 mm. - Gicleur ralenti 0,55 mm

2°) Allumage : a) Bougie : EYQUEM 121 S
Ecartement pointes 0,4 mm
b) Rupteur : Ecartement des contacts 0,4 mm

3°) Distribution : a) Jeux entre soupapes et culbuteurs (à froid)
admission... 0,30 mm- échappement... 0,40 mm
B) Ouverture admission..36 mm avant P.M.H.
Fermeture admission..126mm après P.M.B.
Ouverture échappement161mm avant P.M.B.
Fermeture échappement 36mm après P.M.H.
Avance à l'allumage... 80mm avant P.M.H.

Toutes ces valeurs mesurées avec un réglet souple sur la jante du volant dont le diamètre normal est de 412 mm.

VIDANGE.- Vidanger totalement toutes les 70 heures de marche et après 30 heures à la première mise en service.

- DESCRIPTION -

Sur les figures I et 2 sont indiqués les organes et accessoires dont est muni le moteur (voir pages 4 et 5)

PREPARATION DU MOTEUR POUR LA MISE EN MARCHE

I- EAU :

Faire le plein d'eau du radiateur dont la contenance est de 9 litres.

Dévisser le bouchon du radiateur et mettre de l'eau de façon que le niveau arrive à environ I cm du bord de l'orifice de remplissage.

Ne mettre que de l'eau propre et ne jamais laisser fonctionner le moteur sans le bouchon du radiateur

Il ne faut pas mettre de joint au bouchon de radiateur, afin de ne pas obturer le trou d'aération.

La tubulure de remplissage comporte un filtre constitué par une plaque de laiton perforée, serrée entre le bac à eau et cette tubulure Il est donc facile de nettoyer ce filtre en démontant la tubulure.

EN PREVISION DES GELEES, si le moteur doit rester au repos un certain temps, il faut vidanger le moteur par le bouchon situé sur le côté droit à la partie inférieure du cylindre, au-dessous de la bougie (Fig. 2).

Si au contraire on se sert du moteur d'une façon courante, il est préférable, pendant les saisons froides de ne pas vidanger l'eau mais d'y incorporer un antigel tel que l'alcool à brûler ou un produit du commerce, MOBILGEL ou Antigel SHELL par exemple, Les proportions à employer sont les suivantes :

ALCOOL	MOBILGEL	Antigel SHELL	Quand la température ne descend pas au-dessous de
10 %	12,5 %	12 %	-5° C.
20 %	25 %	20 %	d° -10°C.
30 %	32,5 %	25 %	d° -15°C.
40 %	40 %	32 %	d° -20°C.
50 %	45 %	40 %	d° -25°C.

L'alcool s'évaporant rapidement, il sera nécessaire de refaire de fréquents appoints.

On pourra vérifier la teneur en alcool à l'aide d 'un pèse-alcool, le mélange devant titrer 2° Baumé par degré au-dessous de zéro (par exemple, pour une température de -15° , la teneur en alcool sera correcte si le pèse-alcool indique 30° Baumé.

II - HUILE :

Rétablir le niveau si cela est nécessaire.

Le moteur étant placé sur un sol horizontal, retirer la jauge d'huile 7 (côté droit) (fig.2.) pour se rendre compte de la quantité d'huile manquante.

Dévisser le bouchon (au-dessus du couvre-culasse). Après une vidange complète, verser 3 litres. Si exceptionnellement le niveau affleure l'extrémité inférieure de la jauge (ne jamais laisser tourner le moteur ainsi, vérifier le niveau toutes les 8 heures de marche), compléter le niveau d'huile avec la quantité nécessaire pour atteindre le maxi indiqué par la jauge. Vérifier en même temps le bon état du reniflard qui, pour assurer son office doit être maintenu propre; le nettoyer à l'essence ou au gas-oil si cela est nécessaire.

-III- ESSENCE :

Retirer en le tournant d'un quart de tour le bouchon 5 (Fig. I). Faire le plein du réservoir avec un entonnoir muni d'un filtre.

Le filtre est indispensable pour éviter l'arrêt du moteur par gicleur bouché, éviter également l'usure des segments, du piston ou du cylindre, ainsi que le grippage du robinet.

La capacité du réservoir à essence est de II litres.

-IV- FILTRE A AIR :

Ce filtre II (Fig.2) doit être nettoyé, en principe, chaque semaine (plus souvent et même deux fois par jour si le moteur travaille dans un air chargé de poussière)

Pour plus de détails, se reporter aux instructions apposées sur le filtre.

-V- Nettoyer votre moteur, en particulier les grillages dont sont munis les entrées et les sorties d'air. Le bon entretien de votre moteur augmentera sa durée.

- MISE EN MARCHE -

1°) Assurer le contact en tirant le bouton de contact de la magnéto situé sur le côté droit du carter mobile 8 (fig. 2).

2°) Ouvrir le robinet d'essence (I) situé en bas et sur le côté du réservoir (Fig. I).

3°) Fermer le papillon de départ, en relevant la manette (position 1)

4°) LANCEMENT DU MOTEUR : Engager la manivelle et lancer le moteur.

Aussitôt que le moteur est parti, ramener progressivement la manette du papillon de départ vers la position de marche (position 2).

Par temps froid, si le moteur a des ratés, il convient de laisser en action le dispositif de départ plus ou moins longtemps en position intermédiaire, suivant la température extérieure

Lorsque le moteur est chaud, il est inutile d'utiliser le dispositif de départ pour la mise en route.

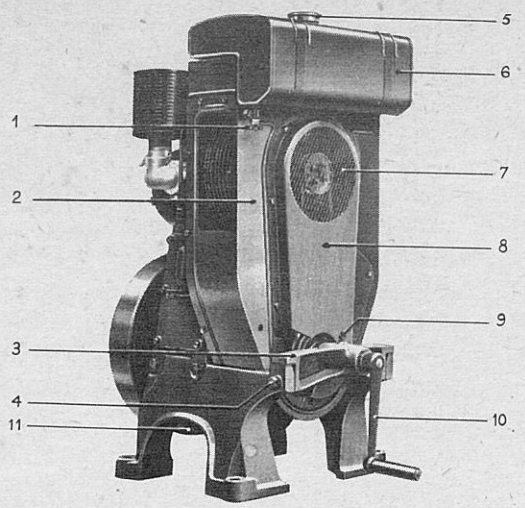


Fig. 1.

1- Robinet d'arrivée d'essence
2- Carter mobile
3- Traverse de manivelle
4- Vis fixant la traverse sur le support gauche du moteur
5- Bouchon de remplissage
6- Réservoir de combustible
7- Entrée d'air
8- Carter de courroie
9- Vis d'arrêt de manivelle
10- Manivelle
11- Vidange huile

- REGLAGE DE LA VITESSE -

Sur le côté droit du carter-mobile (fig.2) est placé le levier de changement de vitesse (-6) . Ce levier permet, suivant la position qu'il occupe, d'obtenir une vitesse comprise entre 1.200 et 1.800 t/m.

EXEMPLE : Pour augmenter la vitesse jusqu'à 1.800 t/m, tourner le levier dans le sens des aiguilles d'une montre; pour réduire la vitesse jusqu'à 1.200 t/m, tourner dans le sens inverse.

Avant de déplacer le levier, tirer d'abord sur le bouton moleté, de façon à dégager le téton, qui lui,est solidaire du trou du secteur dans lequel il est engagé, amener le levier à la position voulue et laisser revenir le bouton moleté à sa position initiale.

Lorsqu'on procède au règlage de la vitesse pour ajuster celle du moteur en fonction de la machine conduite, il est nécessaire, lors de cette opération, de vérifier que le moteur n'est pas en surcharge pour la vitesse déterminée.

Le moyen de vérifier si le moteur n'est pas en surcharge est d'agir sur la commande du papillon et de regarder si l'on a encore la possibilité d'accélérer le moteur; s'il n'en est pas ainsi, il est nécessaire de revoir les calculs de rapport de poulies afin d'augmenter la vitesse du moteur et, par voie de conséquence, d'augmenter la puissance.

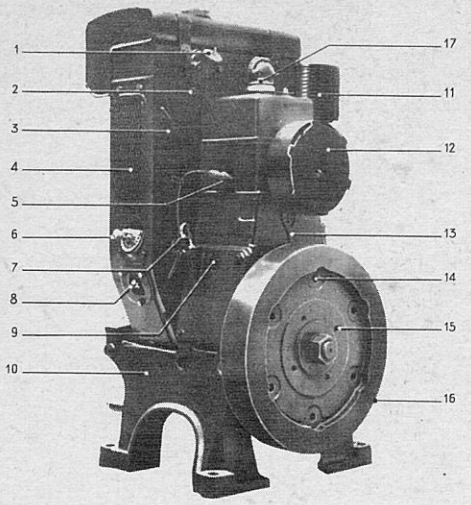


Fig.2.

1- Bouchon de remplissage d'eau
2- Vis de carter fixe
3- Carter fixe
4- Sortie d'air
5- Bougie
6- Levier de réglage de vitesse
7- Jauge d'huile
8- Bouton de contact de la magnéto.
9- Bouchon de vidange d'eau
10 - Support droit du moteur
11 - Filtre à air
12 - Pot d'échappement
13 - Flèche index de repérage
14 - Trou de fixation accouplement
15 - Trou de fixation de poulies
16 - Volant
17 - Remplissage d'huile

Dans le cas particulier d'une application de groupe moto-pompe opérer à l'inverse, c'est-à-dire que, pour éviter la surcharge du moteur, il y a lieu de réduire sa vitesse.

La vitesse à choisir dépend, évidemment, de la vitesse de la machine à entrainer (choix des poulies).

Pour déterminer le diamètre de la poulie à monter sur le moteur, multiplier le diamètre de la poulie montée sur l'appareil commandé par la vitesse à laquelle cet appareil tourne et diviser le nombre ainsi obtenu par la vitesse du moteur.

EXEMPLE : Pour une machine devant tourner à 900 tours par minute et possédant une poulie de 400 mm, le diamètre de la poulie du moteur tournant à 1.800 tours par minute est de :

$$\frac{400 \times 900}{1800} = 200 \text{ mm}$$

Les diamètres calculées doivent être majorés de 5% pour tenir compte du glissement de la courroie.

Pour obtenir une installation qui donne entière satisfaction, il faut :

-1°) que la puissance du moteur à la vitesse utilisée soit toujours supérieure à celle absorbée par la machine entrainée;
-2°) que le moteur tourne entre 1.200 et 1.800 tours-minute;
-3°) que l'arc d'enroulement sur la petite poulie soit d'au moins un tiers de circonférence (120°);
-4°) utiliser des poulies d'aussi grand diamètre que possible;
-5°) utiliser des courroies larges;
-6°) ne jamais utiliser des poulies plus petites que 100 m/m.

- ARRET DU MOTEUR

Fermer le robinet d'essence.
Pousser le bouton de contact de la magnéto 8 (fig.2.)

IRREGULARITES de MARCHE

1°) DEPART A FROID DIFFICILE OU IMPOSSIBLE

Si le moteur ne part pas, vérifier :
I- l'alimentation en essence;
II- l'allumage;
III- la compression.

I) ALIMENTATION EN ESSENCE s'assurer :

- que le réservoir contient assez de combustible;
- que le robinet d'essence est ouvert ;
- que l'essence arrive au carburateur. Fermer le robinet 1 (fig.1) desserrer le raccord d'arrivée d'essence au carburateur. Ouvrir progressivement le robinet. Si l'essence ne coule pas, la canalisation ou le robinet sont obstrués, déboucher et nettoyer;
- que les gicleurs ne sont pas bouchés. Démonter, vérifier et déboucher s'il y a lieu, uniquement en soufflant dans les gicleurs, ne pas faire usage d'objets métalliques qui peuvent agrandir le trou du gicleur. Pour que cela ne se reproduise pas, il faut nettoyer avec soin : réservoir, tuyauterie et carburateur et, à l'avenir, filtrer soigneusement l'essence.

II) ALLUMAGE

Si l'on soupçonne que l'allumage est défaillant, s'assurer que la bougie donne des étincelles bien franches. Pour cela découiffer la bougie, la démonter du cylindre, remonter la bougie sur son câble et placer celle-ci de façon que le culot soit en contact avec une partie métallique du moteur non peinte (mise à la masse) et faire tourner le moteur à la manivelle. S'il n'y a pas d'étincelle, vérifier l'état du fil et si cela est nécessaire le changer.

En cas d'insuccès, vérifier la propreté des connexions, l'oxydation et l'écartement des contacts du rupteur.

Pour cela, démonter le bouton de contact de la magnéto 8 (fig. 2 page 5) puis le couvercle du rupteur et amener le frotteur du rupteur à la fin du chanfrein de la came circulaire

Dans cette position, les vis de contact doivent être écartées de 0,4 mm. On corrigera l'écartement s'il y a lieu en agissant sur la vis centrale bloquée par un contre-écrou. La tête de cette vis et le grain sur le bras du rupteur doivent être propres et non oxydés.

En cas d'insuccès, consulter notre Agent.

III) COMPRESSION :

Le manque de compression peut provenir des soupapes ou des segments ou du piston. Consulter notre Agent.

2°) DEPART A CHAUD DIFFICILE OU IMPOSSIBLE

L'utilisation du dispositif de départ avec moteur chaud peut rendre le départ difficile par excès d'essence. Fermer le robinet d'essence et mettre en route, papillon de départ à la position 2. Dès que le moteur est parti, ouvrir progressivement le robinet du réservoir.

3°) MAUVAIS RALENTI :

Vérifier si le gicleur de ralenti n'est pas bouché, ou s'il n'y a pas une entrée d'air additionnel (trop de jeu par usure à l'axe du papillon du carburateur, joint de carburateur détérioré ou mal serré bride du carburateur fendue) qui se manifeste par des retours au carburateur.

Vérifier également si l'écartement des pointes de bougie n'est pas trop grand (0,4 mm).

4°) MAUVAISES REPRISES :

Le moteur étant à vide, ne reprend pas franchement son régime, quand on le met en charge. Cela peut provenir de ce que :
- le moteur est surchargé : réduire la charge,
- la timonerie de commande du papillon présente un point dur: vérifier et lubrifier les articulations et voir si le papillon ouvre à fond,
- le gicleur est partiellement bouché : le nettoyer,
- la bougie est défectueuse : la remplacer

5°) LE MOTEUR CHAUFFE :

Le fait se décèle par une abondante vaporisation de l'eau de refroidissement et la sortie de fumées d'huile au reniflard.

Nous supposons que le règlage du carburateur n'a pas été modifié, c'est-à-dire que ni la buse ni les gicleurs n'ont été remplacés par d'autres ayant des orifices différents des pièces d'origine.

L'échauffement peut alors provenir de ce que :
a) la courroie de ventilateur n'est pas assez tendue;
b) le dispositif de refroidissement est encrassé; nettoyer l'entrée d'air et les faisceaux du radiateur pour les débarrasser des débris végétaux ou des poussières qui ont pu s'y accumuler.

L'emploi d'une eau calcaire ou boueuse peut amener en un temps plus ou moins long, la formation d'un dépôt sur la chemise du moteur, ou à l'intérieur des tubes du radiateur. Ce dépôt constitue un véritable calorifuge qui peutêêtre évité par l'emploi d'eau propre, d'eau de citerne, ou en cas d'impossibilité, en mélangeant à l'eau du radiateur des produits désincrustants.

c) Utiliser de l'huile de graissage de bonne qualité (voir page I) et maintenir le niveau;

d) Le pot d'échappement est obstrué; le nettoyer, démonter les trois vis d'assemblage pour séparer les éléments et gratter les dépôts.

6) Le moteur est en surcharge voir installation paged 4. 5. 6.

6° REMONTEES D'HUILE :

Se manifestent par une fumée bleue à l'échappement, en particulier au ralenti et aux reprises. Elles sont dues à l'usure du piston, segment ou cylindres. Faire réviser le moteur par un Agent de notre marque.

PRECAUTIONS A PRENDRE POUR LA MISE EN CHOMAGE D'UN MOTEUR A ESSENCE

Lorsque l'on prévoit de ne pas se servir d'un moteur pendant un certain temps il y a lieu de prendre quelques précautions, à savoir :

1°)- Introduire par l'orifice de la bougie une petite quantité d'huile (environ la valeur d'une demi-cuillerée à soupe) dans le carter-cylindre.

2°)- Tourner ensuite à la main quelques tours, de façon à bien enduire la chemise et le piston de l'huile introduite. Ensuite, lubrifier à l'aide d'une burette ou d'un pinceau, les queues de soupapes et les culbuteurs.

3°)- Amener le moteur sur le temps de compression de façon que les soupapes soient fermées, évitant ainsi l'introduction d'air humide à l'intérieur du moteur.

Il y a également une autre recommandation à faire si l'utilisateur a la possibilité de se procurer l'huile dont il est préconisé l'emploi.

En effet, la Maison SHELL a mis sur le marché les huiles "ENSIS", antirouille et hydrofuges, qui utilisées avant l'arrêt d'un moteur, évitent à celui-ci tous inconvénients de rouille en particulier piqûres de rouille sur les roulements et sur le vilebrequin.

La manière d'utilisation est la suivante :

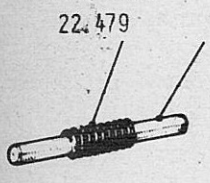
-Vidanger l'huile normale contenue dans le moteur,
- Remplacer par l'huile "ENSIS" SHELL,
- Faire tourner le moteur pendant quelques minutes (environ 5 à 10 minutes)
- Arrêter le moteur- amener ce dernier sur le temps de compression pour que les soupapes soient fermées.

A la mise en route, il n'y a aucun inconvénient à faire tourner le moteur pendant un certain temps avec l'huile "ENSIS" (environ 1/2 heure à 1 heure). Vidanger cette huile et la remplacer par l'huile normalement prévue

NUMEROTAGE DES PIECES

Les pièces détachées doivent être désignées sur les bons de commande uniquement par leurs numéros. Ci-dessous les indications facilitant la lecture de ces numéros :

1°) NUMERO SIMPLE : Exemple : (planche page 24)

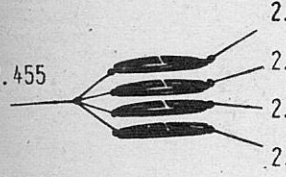


N° 22.479 = 1 ressort

N° 32.479 = 1 axe

Le numéro désigne la pièce.

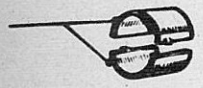
Si le numéro désigne sur la planche plusieurs pièces (deux, trois ou plus) cela veut dire que, sous ce numéro, seront expédiées les deux trois pièces ou plus désignées par ledit numéro.



Exemple : (planche page 14)

N° 2.455 = 1 jeu de 4 segments Ø 92

2.482



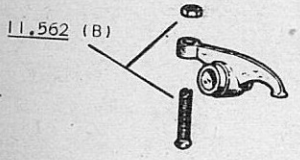
N° 2.482 = 1 jeu de 1/2 coussinets

2°) NUMERO SOULIGNE : Exemple : N° 522

On trouvera vis-à-vis de la planche des précisions complémentaires concernant les pièces désignées par les numéros soulignés, précisions qui faciliteront la lecture des planches.

3°) NUMERO SUIVI D'UNE LETTRE :

Les pièces désignées par les numéros suivis d'une lettre entrent dans la composition d'ensembles comme défini au paragraphe 4. Elles sont également vendues seules.



Exemple : (planche page 24)

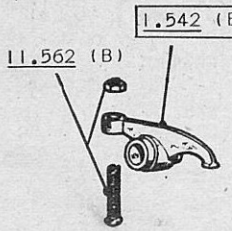
N° 11562(B): 1 vis avec écrou

(13)

4°) NUMERO ENCADRE : Exemple : N° 1542 (B)

désigne des pièces composées.

Ces numéros sont suivis d'une ou plusieurs lettres. Cela signifie que la pièce composée est vendue montée avec toutes les pièces simples de la planche dont le numéro est suivi de la même lettre.

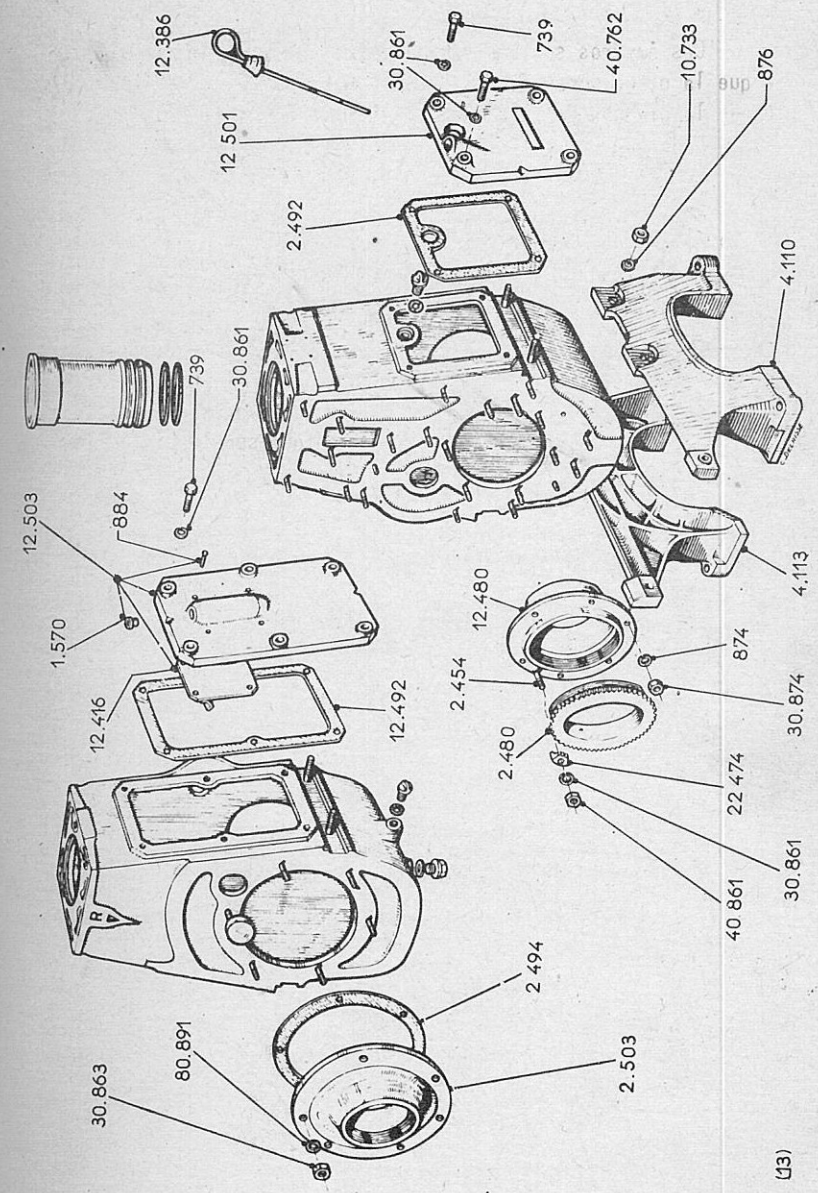


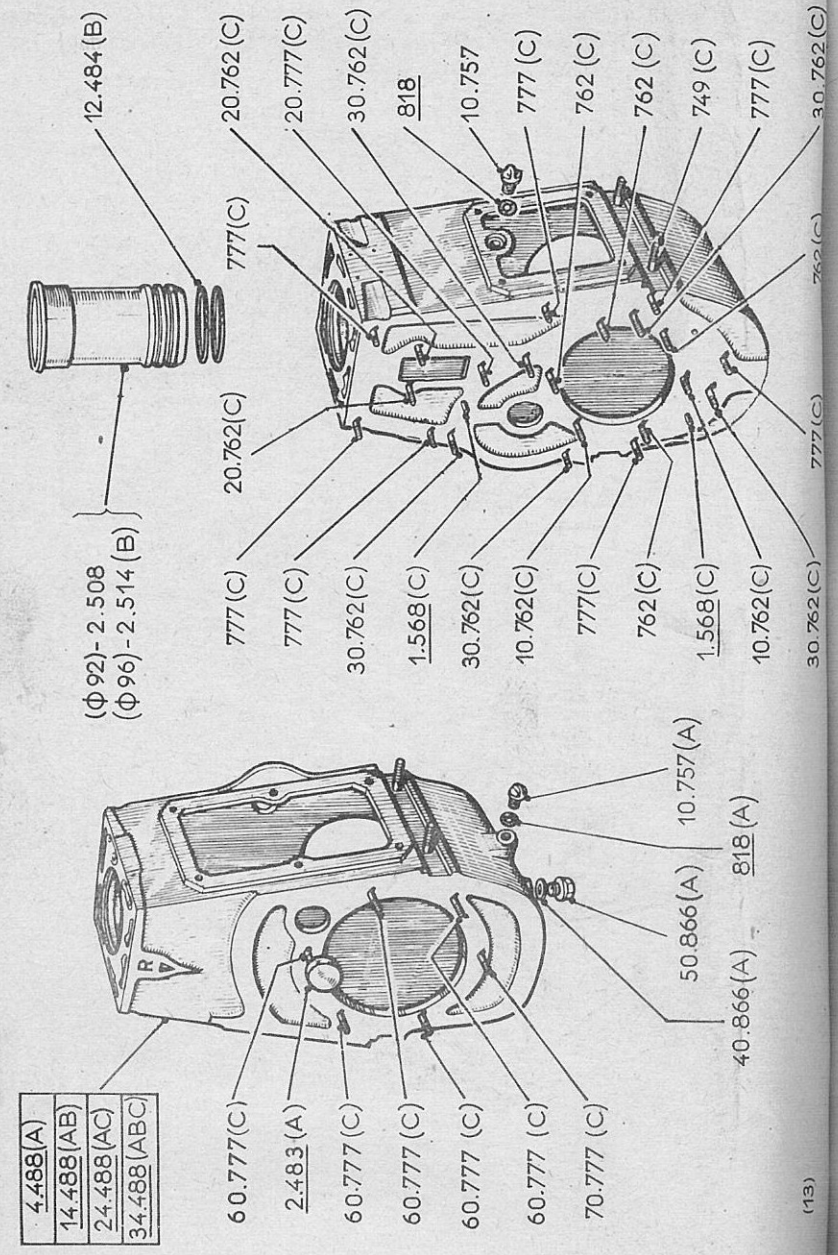
Exemple (planche - page 28)

N° 1542 (B) = 1 culbuteur monté avec 1 vis complet n° 11562 (B).

5°) NOTA.- Les lettres qui suivent les numéros ont uniquement pour objet de faciliter la lecture des planches. Seul le numéro de la pièce doit être indiqué sur le bon de commande.

CARTER

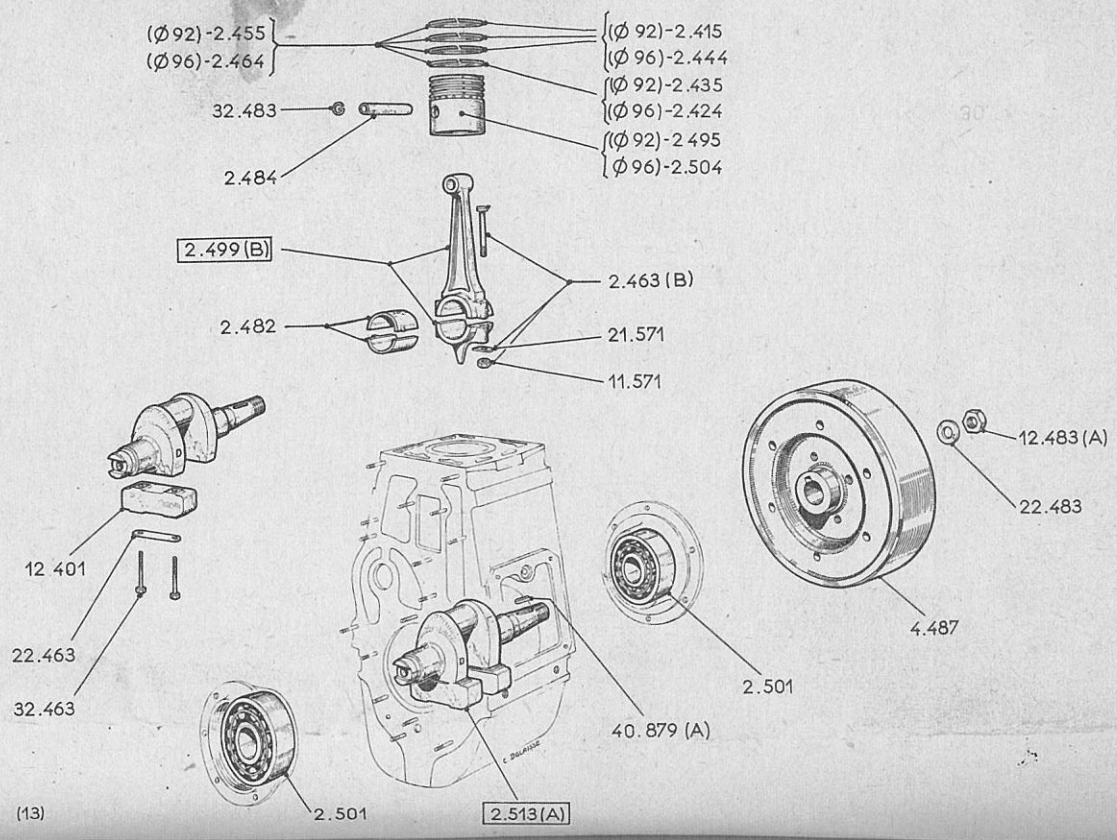




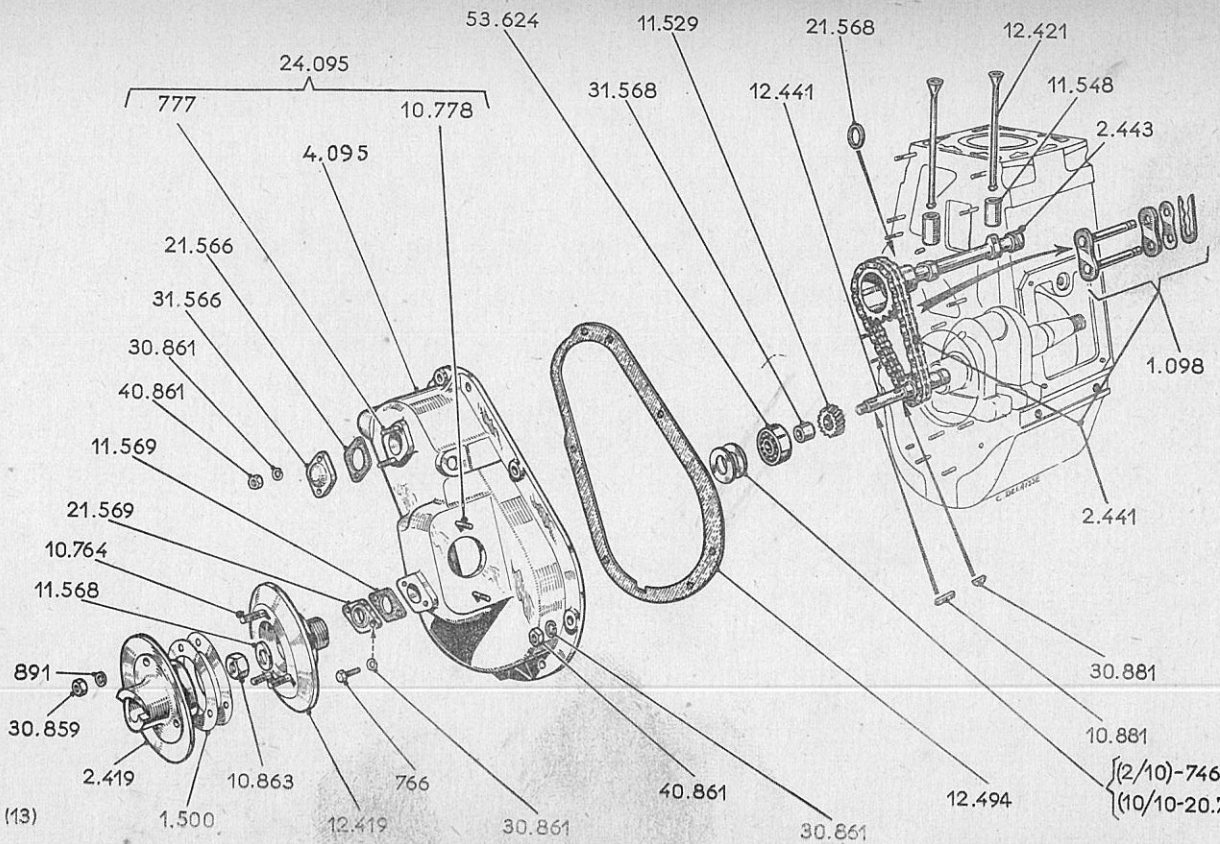
C A R T E R

Précisions complémentaires concernant les pièces dont le n° est souligné.

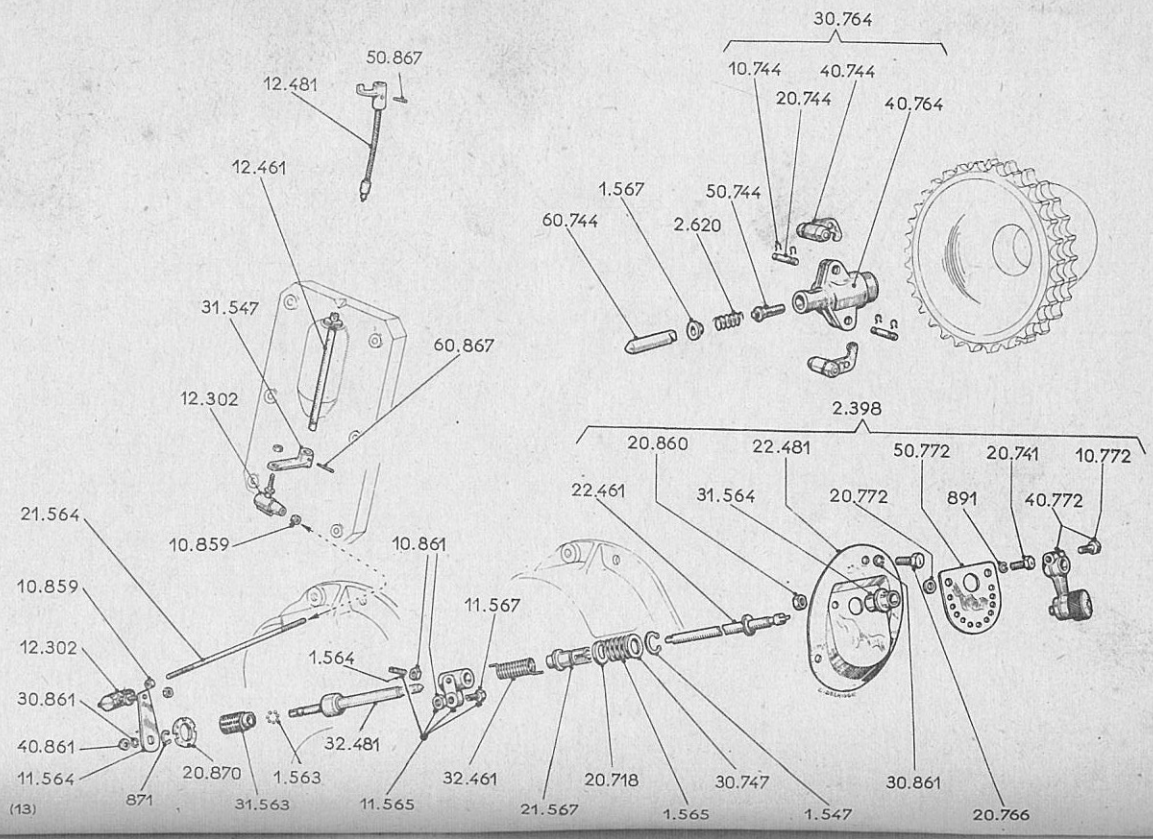
818	Joint fibre
1568	Pied de centrage
2483	Bouchon tôle
4488	Carter cylindre N U
14488	Carter cylindre chemise (Ø 96)
24488	Carter cylindre goujonné non chemisé
34488	Carter cylindre goujonné chemisé (Ø/96)

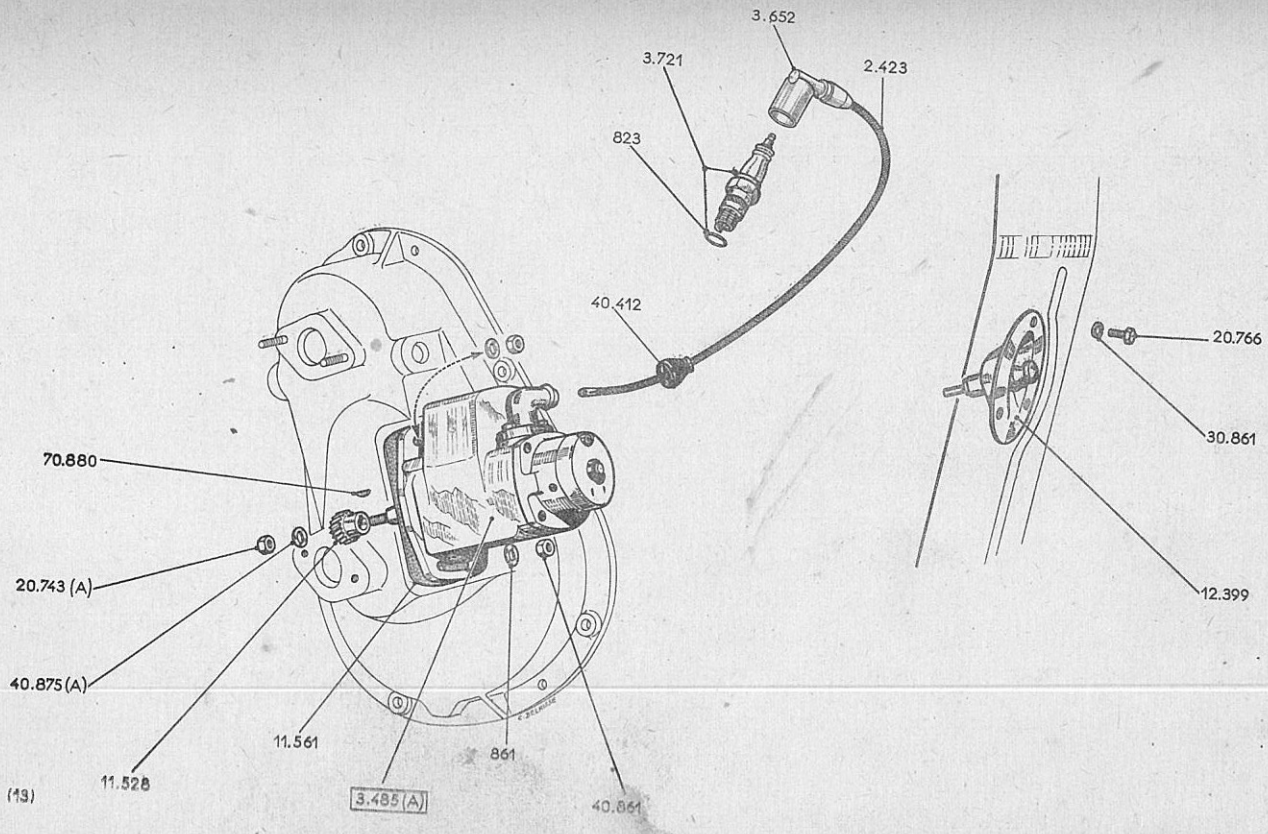

(Ø92)-2.455
(Ø96)-2.464
32.483
2.484
(Ø92)-2.415
(Ø96)-2.444
(Ø92)-2.435
(Ø96)-2.424
(Ø92)-2.495
Ø96)-2.504
2.499(B)
2.482
2.463(B)
21.571
11.571
12.483(A)
22.483
4.487
12 401
22.463
32.463
2.501
40.879(A)
2.501
2.513(A)

(13)

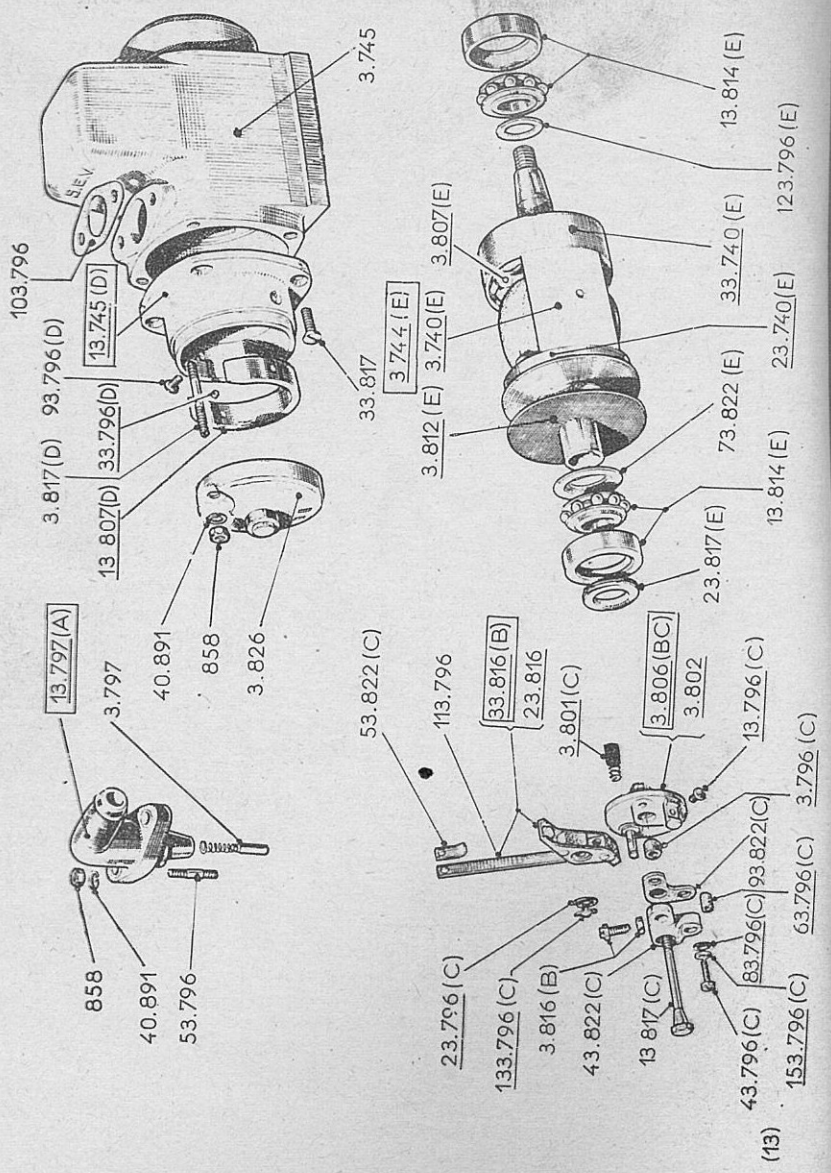

24.095
777
10.778
4.095
53.624
11.529
21.568
12.421
31.568
12.441
11.548
2.443
21.566
31.566
30.861
40.861
11.569
21.569
10.764
11.568
1.098
2.441
30.881
10.881
(2/10)-746
(10/10-20.746
891
30.859
2.419
10.863
766
40.861
12.494
1.500
12.419
30.861
30.861

(13)


30.764
10.744
40.744
20.744
40.764
50.867
12.481
12.461
1.567
50.744
60.744
2.620
31.547
60.867
12.302
2.398
20.860
22.481
50.772
20.741
10.772
22.461
31.564
20.772
891
40.772
21.564
10.859
10.861
10.859
11.567
12.302
1.564
30.861
40.861
32.481
11.564
871
20.870
1.563
31.563
11.565
32.461
21.567
20.718
30.747
1.565
1.547
30.861
20.766
(13)


3.652
3.721
2.423
823
40.412
20.766
30.861
12.399
70.880
20.743 (A)
40.875 (A)
11.561
861
11.528
3.485 (A)
40.861
(13)

MAGNETO- S.E.V
Type N1D



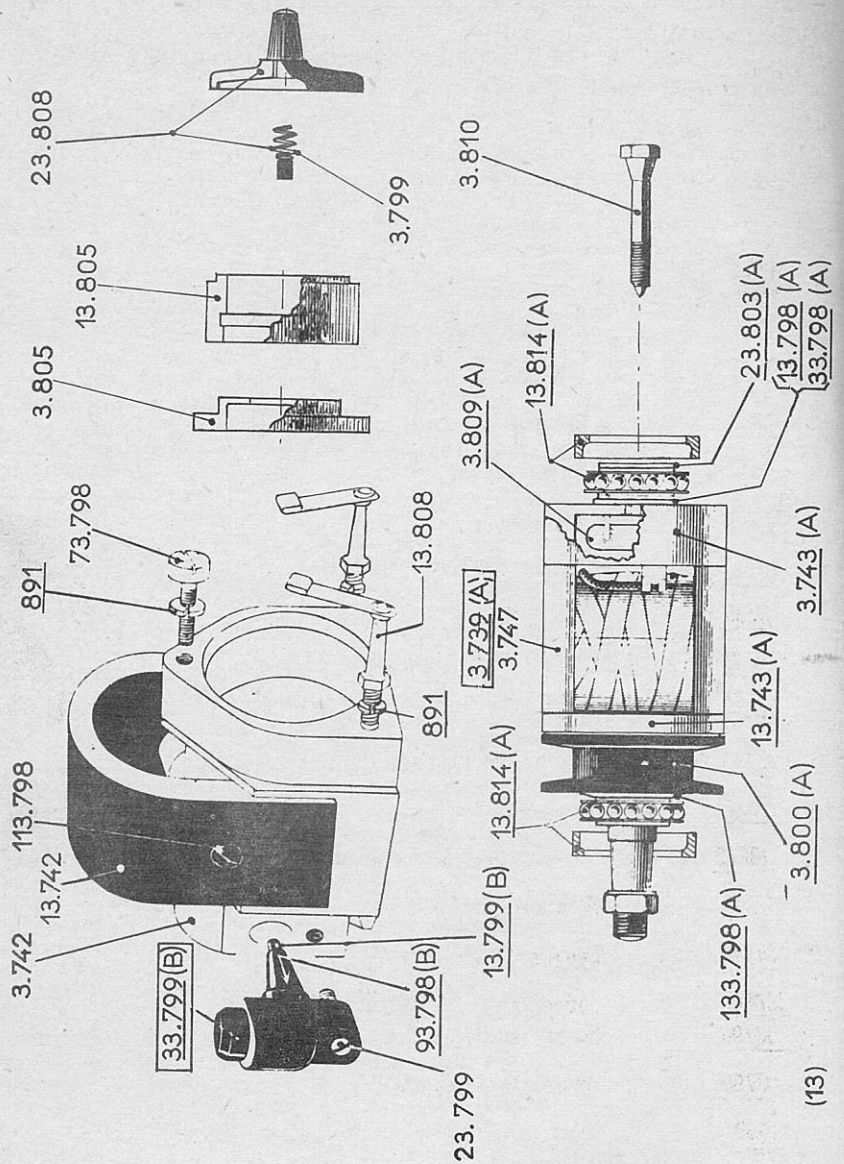
MAGNETO SEV TYPE N I D

Précisions complémentaires concernant les pièces dont le numéro est souligné :

3740	Noyeau d'induit
3744	Induit complet
3796	Canon isolant (alésage rupteur)
3801	Charbon avec ressort
3802	Plateau de rupteur
3806	Rupteur complet
3807	Condensateur
3812	Collecteur
13745	Palier arrière complet
13796	Vis
13797	Prise de courant avec charbon
13807	Came
23740	Plateau arrière
23796	Rondelle isolante
23816	Levier de rupteur avec contact et ressort
33740	Plateau avant
33796	Feutre
33816	Jeu de vis de contact
63796	Canon isolant
83796	Rondelle isolante
133796	Jonc
153796	Rondelle acier

(13)

MAGNETO-LAVALETTE
Type AT1DS51



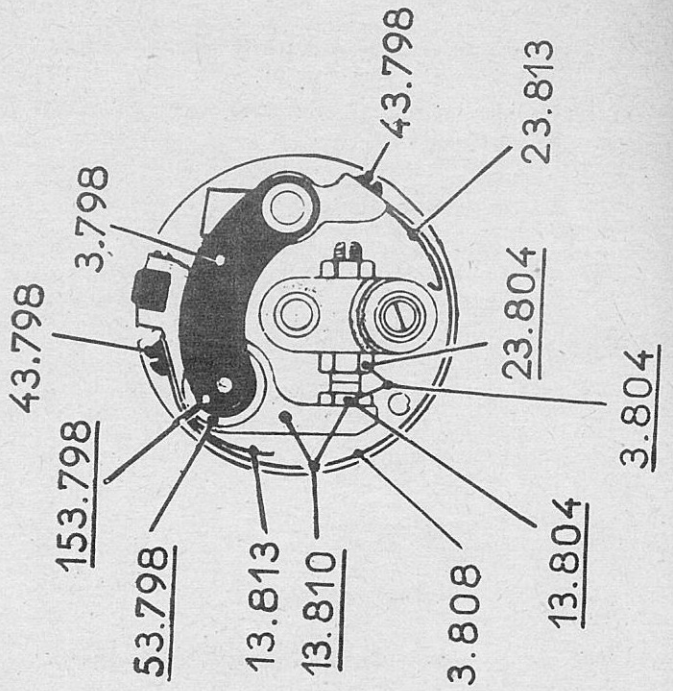
MAGNETO LAVALETTE TYPE AT I D S 51

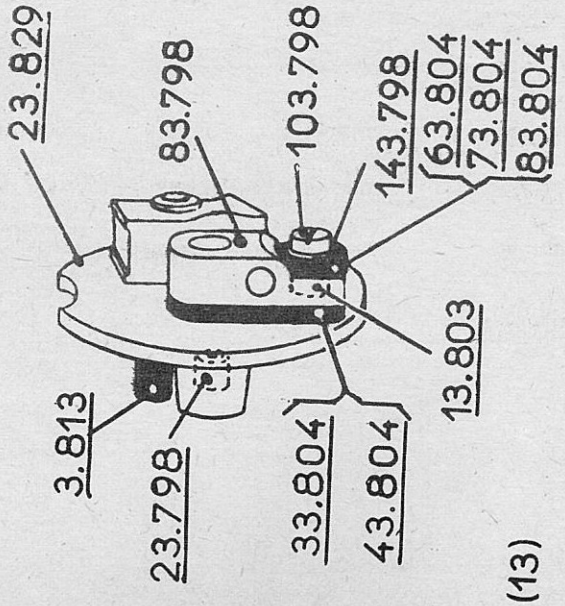
Complète ..... nº 3.485

Précisions complémentaires concernant les pièces dont le numéro est souligné.:

891	Rondelle grower
3.739	Induit complet
3.743	Plateau arrière
3.747	Noyeau d'induit
3.800	Collecteur
3.809	Condensateur
13.743	Plateau avant
13.798	Rondelle de réglage (épaisseur 2/10)
13.799	Charbon avec ressort
13.814	Roulement complet
23.803	Bague
33.798	Rondelle de règlage (épaisseur 1/10)
33.799	Prise de courant complète
93.798	Vis pointue.

MAGNETO LAVALETTE
Type AT1DS51





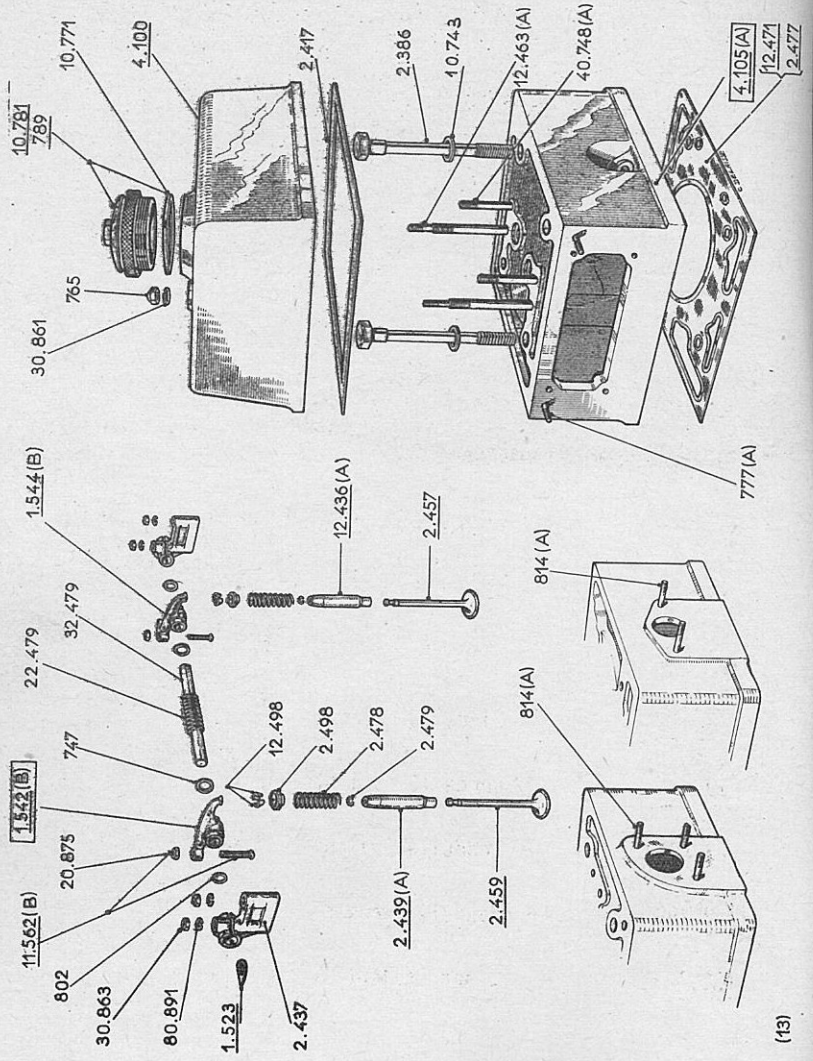
(13)

(SUITE)

Rupteur complet..... n° 23.810

Précisions complémentaires concernant les pièces dont le numéro est souligné :

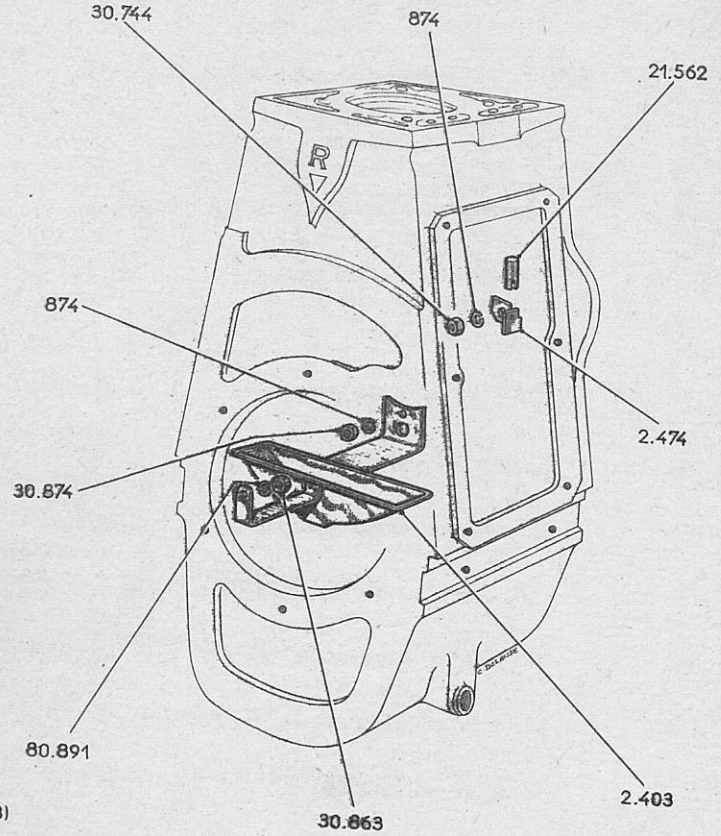
3.804	Jeu de vis de contact
3.813	Charbon avec ressort
13.803	Canon isolant
13.804	Vis de contact mobile
13.810	Levier de rupteur avec contact
23.798	Canon isolant
23.804	Vis de contact fixe avec écrou
23.829	Plateau nu
33.804	Plaquette isolante mince
43.804	Plaquette isolante épaisse
53.798	Rondelle isolante
63.804	Rondelle acier
73.804	Rondelle isolante mince
83.804	Rondelle isolante épaisse
143.798	Rondelle grower
153.798	Canon isolant

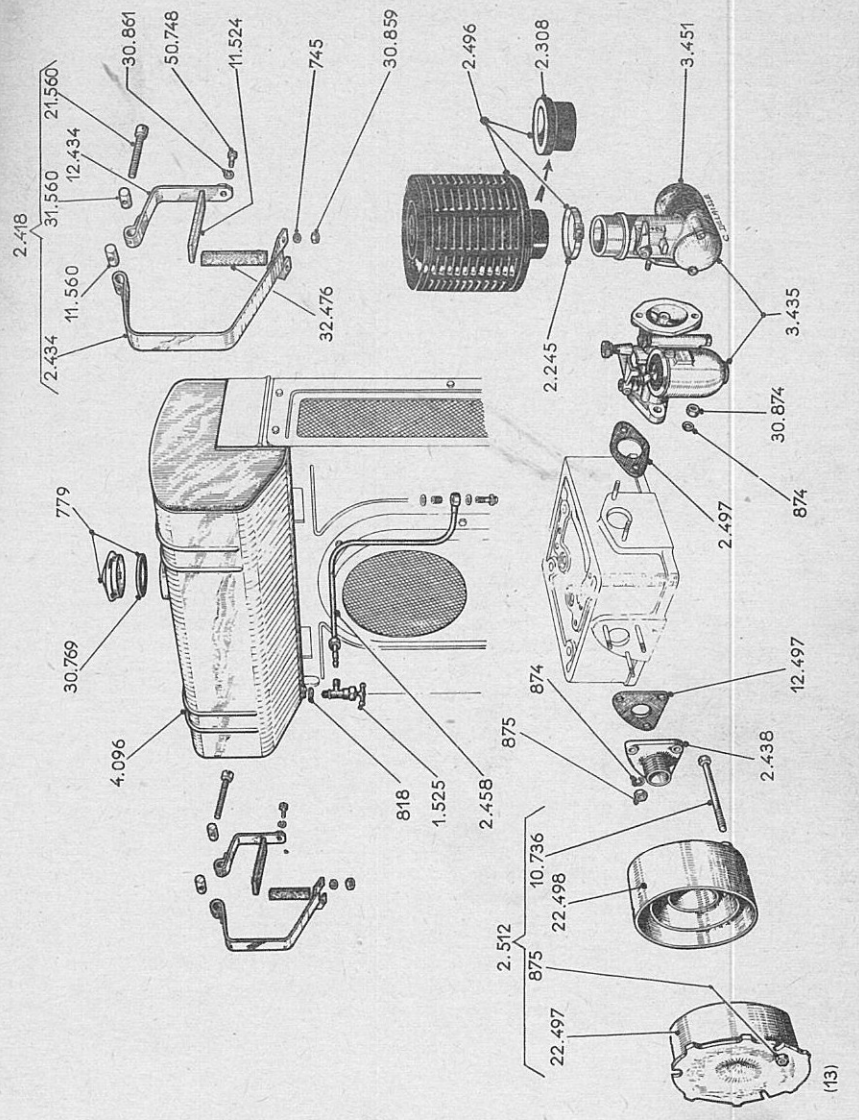


CULASSE

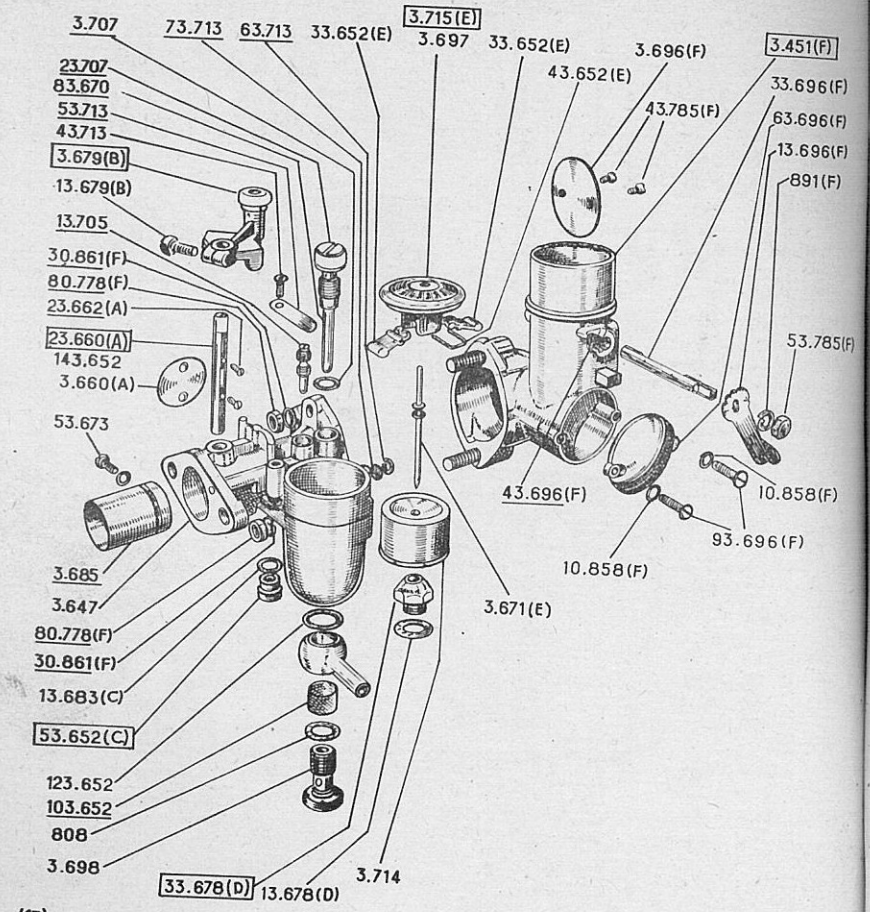
Précisions complémentaires concernant les pièces dont le numéro est souligné.

789	Reniflard complet (Ø 45/250)
1.523	Cale
1.542	Culbuteur admission complet
1.544	Culbuteur échappement complet
2.439	Guide soupape admission (standard)
2.457	Soupape échappement
2.459	Soupape admission
2.477	Joint de culasse (Ø 96)
4.100	Couvre culasse (Ø 45/250)
4.105	Culasse goujonnée et montée avec guides de soupapes standards
10.781	Reniflard complet (Ø 45/150)
11.562	Vis de réglage avec écrou
12.436	Guide soupape échappement (standard)
12.471	Joint de culasse (Ø 92)


30.744
874
21.562
874
2.474
30.874
80.891
30.863
2.403
(113)


30.861
50.748
11.524
745
30.859
2.496
2.308
3.451
21.560
12.434
31.560
2.418
11.560
2.434
32.476
2.245
3.435
30.874
874
2.497
779
30.769
4.096
818
1.525
2.458
874
12.497
875
2.438
10.736
22.498
2.512
875
22.497
(13)

CARBURATEUR 26 R.H.A.R.G



(13)

CARBURATEUR ZENITH Type 26 RHARG

complet..... n° 3.435

(Vendu monté avec raccord prise d'air complète n° 3.451 et flexible de commande papillon).

Précisions complémentaires concernant les pièces dont le numéro est souligné :

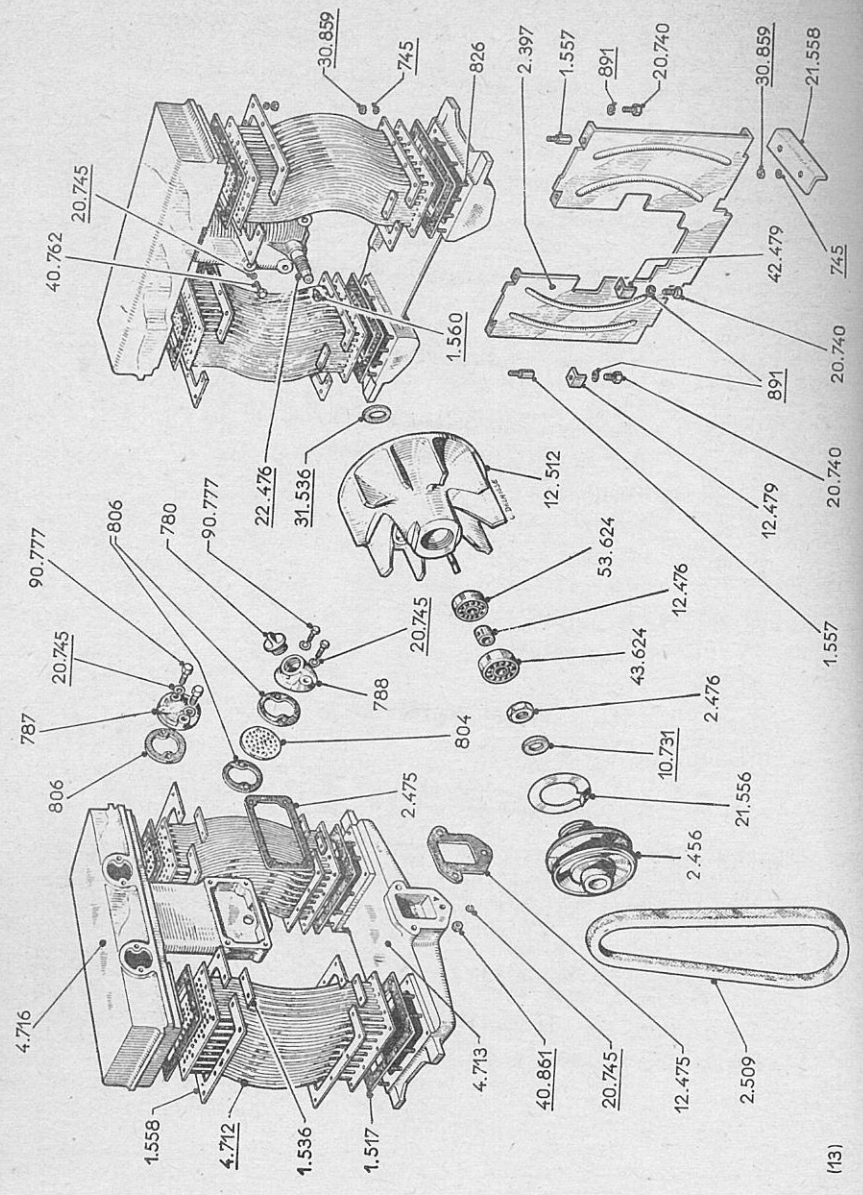
3.685	Diffuseur réglage normal Ø 20
3.707	Joint
13.705	Jet de ralenti réglage normal Ø 55
23.662	Vis de fixation du papillon
23.707	Bouchon de jet
30.861	Rondelle grower
43.696	Ressort
53.713	Ressort
63.713	Rondelle
73.713	Crépine
80.778	Ecrou
83.670	Jet principal réglage normal Ø 90
103.652	Filtre

Pièces pour réglage normal

Jet principal Ø/90..... n° 83.670
Jet de ralenti Ø 55..... n° 13.705
Diffuseur Ø 20..... n° 3.685

Pièces de réparation

Bague courte axe de papillon ..... n° 3.713
Bague longue axe de papillon..... .. n° 23.713



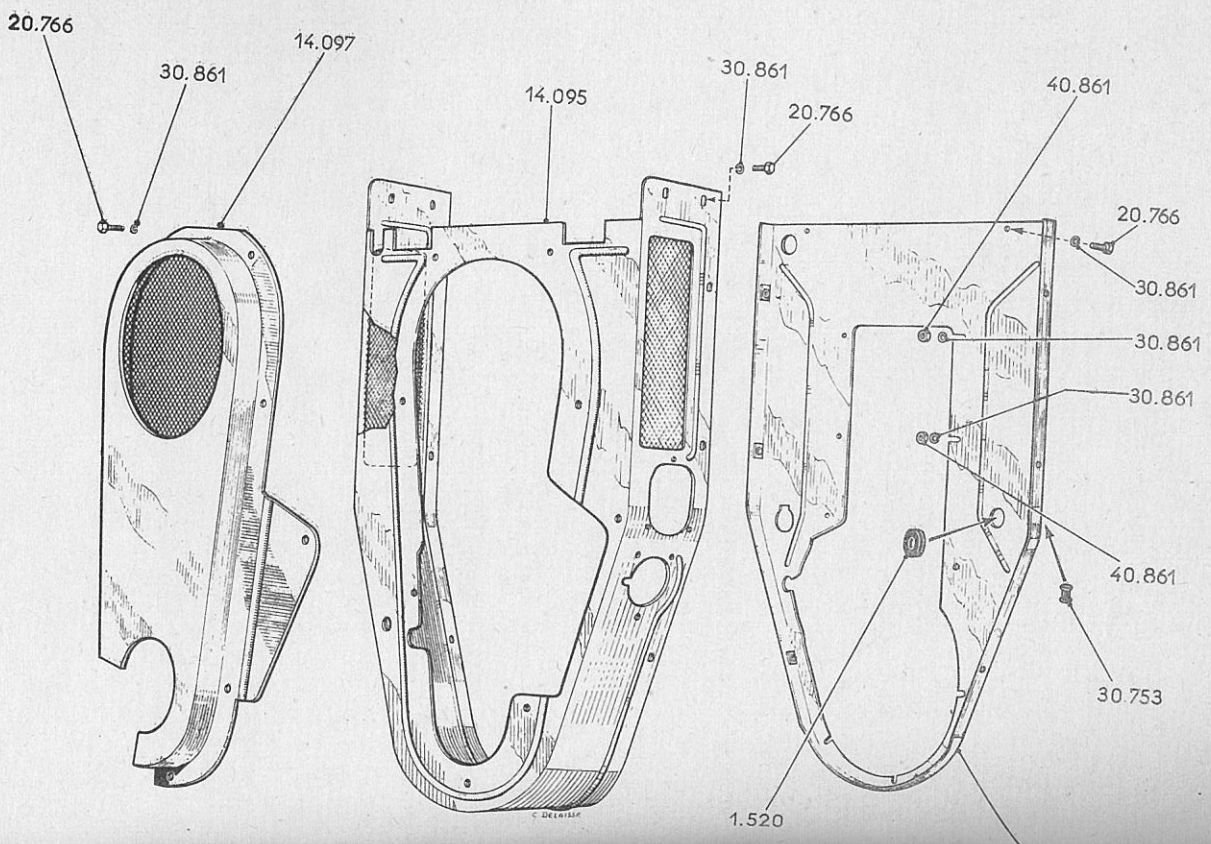
REFROIDISSEMENT

RADIATEUR complet..... n° 4.720

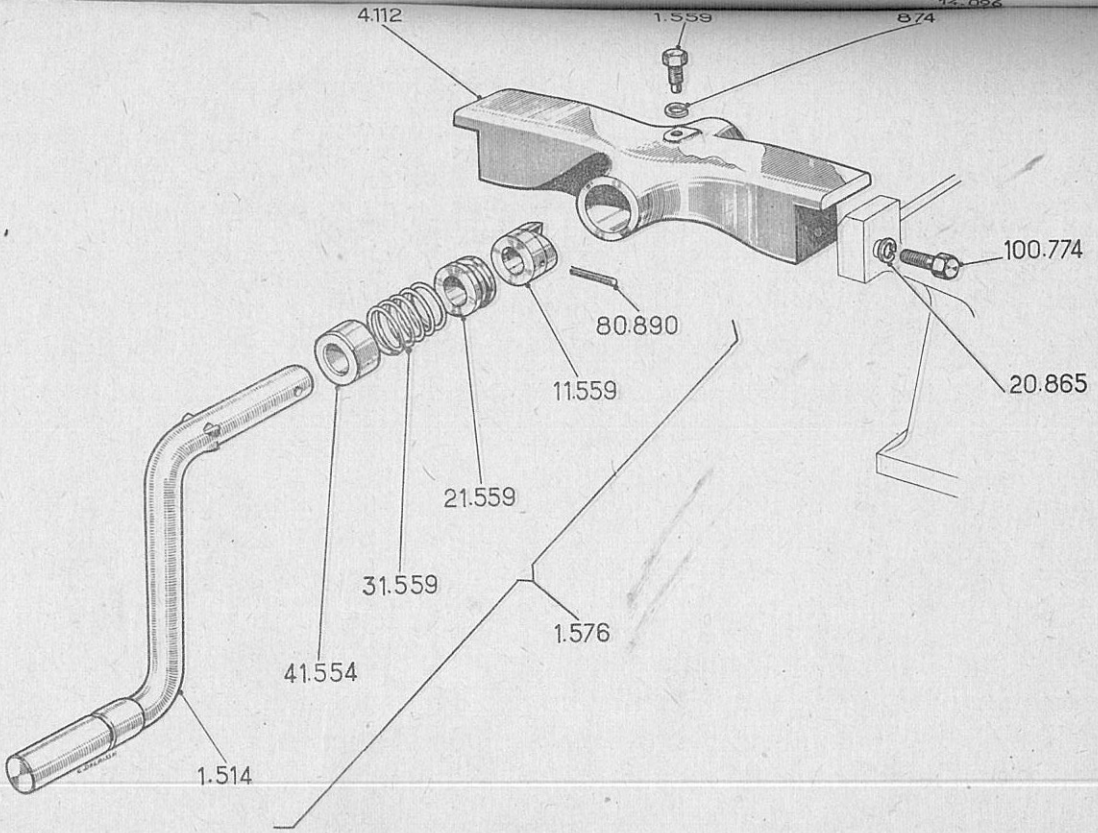
(Vendu sans ventilateur)

Précisions complémentaires concernant les pièces dont le n° est souligné.

745	Rondelle joint Ø 6
391	Rondelle grower
1.560	Graisseur
4.712	Faisceau monté
10.731	Joint feutre
20.745	Rondelle joint Ø 7
22.476	Axe ventilateur
30.859	Ecrou
31.536	Joint feutre
40.861	Ecrou

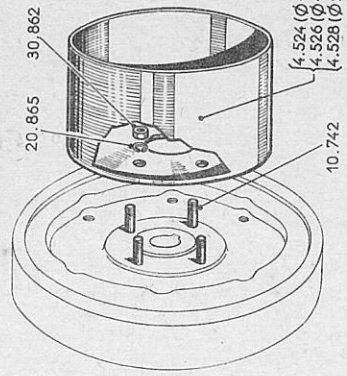

20.766
30.861
14.097
14.095
30.861
20.766
40.861
20.766
30.861
30.861
30.861
40.861
30.753
1.520
14.026

(13)

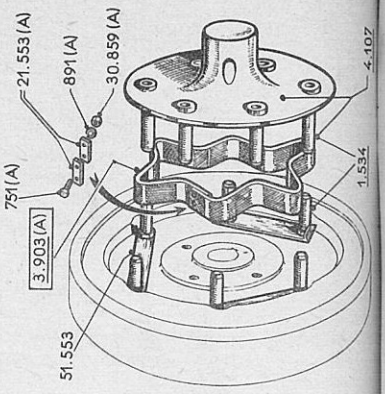

4.112
1.559
8.74
100.774
80.890
11.559
20.865
21.559
31.559
1.576
41.554
1.514

(13)

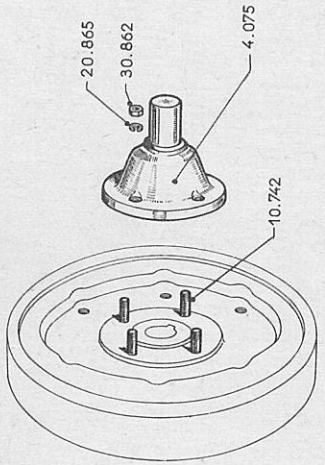
POULIE SIMPLE



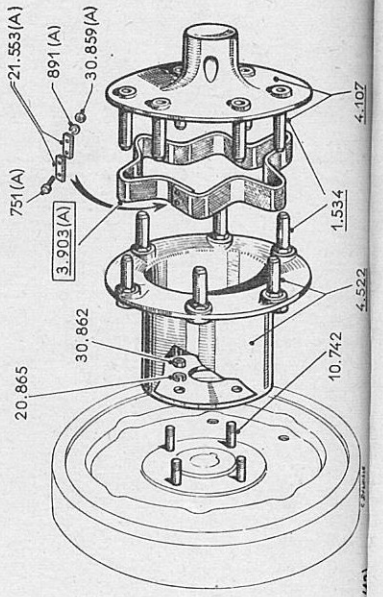
ACCOUPLEMENT DIRECT SANS POULIE



PORTE PIGNON



ACCOUPLEMENT DIRECT AVEC POULIE



APPLICATIONS ET POULIES

Porte pignon..... n° 4.075

Poulie simple (Ø 150 long. 240)..... n° 4.524

(Ø 180 long. 240)..... n° 4.526

(Ø 225 long. 220)..... n° 4.528

Accouplement direct : (complet)

a : avec poulie (Ø/225 long 150) ..... n° 14.522

b : sans poulie..... .. n° 14.107

Précisions complémentaires concernant les pièces dont le n° est souligné.

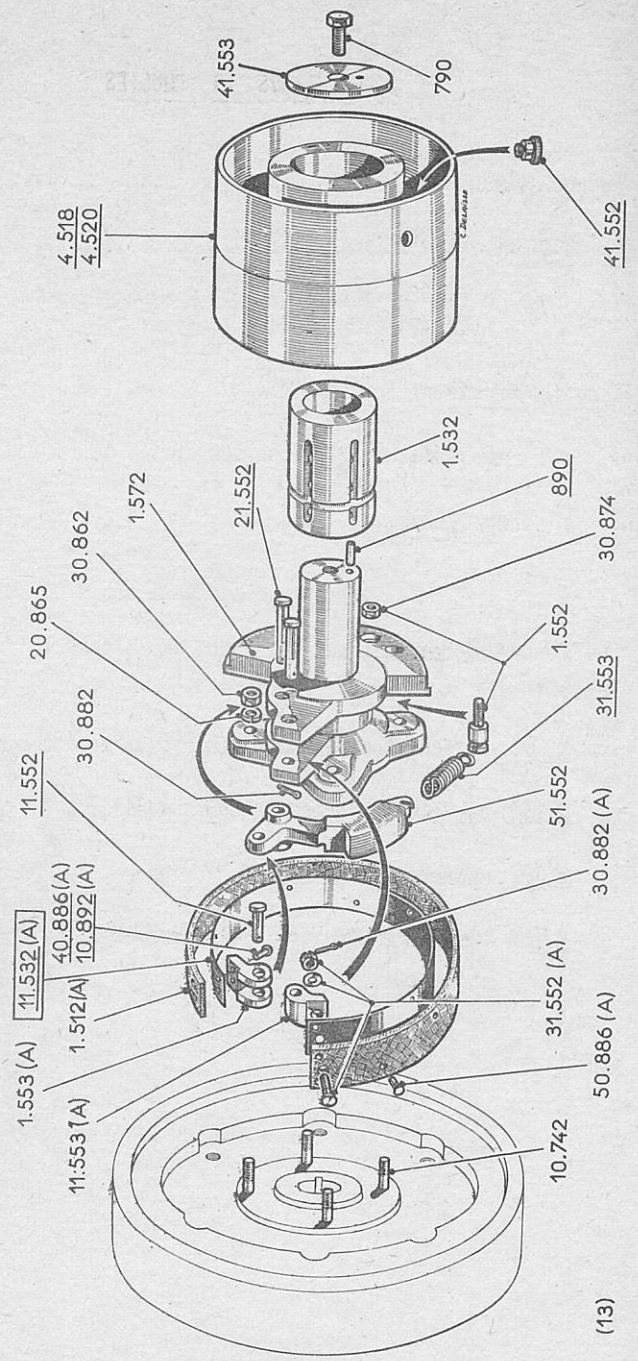
1.534 - Doigt d'entrainement pour poulie avec manchon

3.903 - Courroie d'accouplement complète

4.107 - Manchon non alésé avec doigts

4.522 - Poulie Ø 225 long 150 avec doigts.

EMBRAYAGE - AUTOMATIQUE



EMBRAYAGE AUTOMATIQUE

A : Sans accouplement direct

- Sans bague, sans poulie..... n° 11.572
- Avec bague, sans poulie..... n° 21.572
- Complet avec poulie Ø 225..... n° 4.519
- Complet avec poulie Ø 250..... n° 4.521

Précisions complémentaires concernant les pièces dont le n° est souligné :

890	Goupille
4518	Poulie Ø225 long. 180
4520	Poulie Ø/250 long. 180
10892	Rivet acier
11532	Ruban monté avec garniture
11552	Axe court
21552	Axe long
31553	Ressort
40886	Rivet alu
41552	Graisseur

B : avec Accouplement direct

- Complet avec poulie Ø 250..... n° 14.523

Liste des pièces spéciales pour cet embrayage celles-ci n'étant pas représentées sur la planche ci-contre.

- Poulie Ø 250 long. 155 avec doigts et graisseur. n° 4.523
- Manchon non alésé avec doigts..... n° 4.107
- Doigts d'entrainement pour poulie ou manchon.... n° 1.534
- Courroie d'accouplement complète..... n° 3.903
- Tube de graisseur..... n° 11.554
- Graisseur..... n° 21.554

PIECES DE REPARATION

	Alésage	Standard	HC + 5/10	HC + 10/10
CHEMISE	0Ø 92	2.508		
	Ø 96	2.514		
PISTON (nu)	Ø 92	22495	2.493	2.491
	Ø 96	2.504	2.502	2.500
SEGMENTS (le jeu)	Ø 92	2.455	2.473	2.451
	Ø 96	2.464	2.462	2.460
SEGMENT étanchéité	Ø 92	2.415	2.433	2.411
	Ø 96	2.444	2.442	2.440
SEGMENT racleur	Ø 92	2.435	2.453	2.431
	Ø 96	2.424	2.422	2.420
JOINT DE CULASSE	Ø 92	12.471		
	Ø 96	2.477		

	Maneton Ø 46		
	Standard	HC -3/10	HC -6/10
VILEBREQUIN	2.513		
Coussinets de bielle (la paire)	2.482	12.439	2.436

JEU DE JOINTS (complet pour un moteur)..... .. n° 2.511

JEU D'OUTILLAGE (complet)..... n° 1.486

comprenant : 1 clé magnéto
1 clé plate 14 X 17
1 clé tube de 21
1 pompe L U B

CONDITIONS GENERALES DE VENTE DE NOS PIECES DE RECHANGE

Les prix de tarif de nos pièces de rechange sont établis pour marchandises prises en nos usines, le port et l'emballage étant à la charge du destinataire; même dans le cas d'expédition franco de port, ces pièces voyagent aux risques et périls du destinataire. Nos prix sont révisables à tout moment sans préavis. Le prix de facturation sera celui en vigueur le jour de l'expédition.

Toutes nos pièces de rechange sont payables au comptant, net et sans escompte.

Grâce à une organisation spéciale, nos pièces de rechange peuvent partir au plus tard 48 heures après la réception de la commande. Toutefois, ce délai est donné sous toutes réserves et le fait qu'il ne soit pas respecté ne pourra, en aucun cas, justifier une demande de dommages-intérêts.

Nos moteurs sont garantis un an contre tous vices de construction ou défauts de matières. Notre garantie se limite au remplacement pur et simple des pièces reconnues défectueuses en nos usines de matière ou d'usinage par notre Service Technique, sans que nous puissions être tenus au paiement d'une indemnité à quelque titre que ce soit.

Pour le matériel qui n'est pas de notre fabrication, la garantie est celle qui nous est accordée par le constructeur.

Toutes pièces que nous envoyons, en remplacement d'autres défectueuses ou prétendues telles, sont facturées pour la bonne règle de nos écritures.

Nous faisons un avoir, dès réception des pièces incriminées, si notre responsabilité se trouve engagée et à condition qu'elles nous parviennent au cours du mois qui suit l'expédition des pièces neuves.

Le remplacement des pièces ne convenant pas fait aussi l'objet d'une facture; le même délai est imposé pour leur retour et, de toute façon, notre avoir ne peut être établi que pour les pièces reconnues complètes et en parfait état.

En cas de retour de pièces, il est indispensable de nous indiquer le numéro et la date des factures s'y rapportant.

TABLE DES MATIERES

PAGES

CARACTERISTIQUES..... 1

DESCRIPTION..... 2

PREPARATION DU MOTEUR POUR LA MISE EN MARCHE..... 2

1° - Eau..... 2
2° - Huile..... 2
3° - Essence..... 3

4° - Filtre à air..... 3

MISE EN MARCHE..... 3

REGLAGE DE LA VITESSE..... 4

ARRET DU MOTEUR..... 6

IRREGULARITES DE MARCHE.....

1° - Départ à froid difficile ou impossible..... 6
2° - Départ à chaud difficile ou impossible..... 7
3° - Mauvais ralenti..... 7
4° - Mauvaises reprises..... 7
5° - Le moteur chauffe..... 7
6° - Remontées d'huile..... 8

PRECAUTIONS A PRENDRE POUR LA MISE EN CHOMAGE D'UN MOTEUR A ESSENCE..... 8

NOMENCLATURE des PIECES de RECHANGE 9

CONDITIONS GENERALES de VENTE 39