

Service de pièces de rechange

STANPART

Les pièces de rechange d'origine sont fabriquées sous la marque "Stanpart" et ont la même garantie que la pièce originale. Elles sont fabriquées avec les mêmes matériaux de qualité élevée et la même précision. Nous vous conseillons donc, au cas où l'emploi de pièces de rechange s'avérerait nécessaire, d'insister pour que des pièces "Stanpart" soient utilisées. Rappelez-vous que votre garantie ne sera plus valable si des pièces qui ne portent pas cette marque de fabrique sont montées sur votre moteur.

Les descriptions et illustrations figurant dans ce manuel n'engagent pas la responsabilité du FABRICANT, qui, par conséquent, se réserve le droit—tout en retenant les caractéristiques de base des modèles décrits et illustrés ci-après—d'apporter n'importe quand, et sans nécessairement remettre au point cette brochure, toute modification aux ensembles, pièces ou accessoires permettant de les perfectionner, ou justifiée du point de vue commercial ou de la fabrication.

CARACTERISTIQUES

	O.E. 138	O.E. 160
Nombre de cylindres	4	4
Alésage	84,14 mm.	87,74 mm.
Course	101,6 mm.	107,95 mm.
Cylindrée	2260 cm ³	2611 cm ³
Taux de compression	21,5 : 1	20,5 : 1
Ordre d'allumage	1, 3, 4, 2	1, 3, 4, 2
Chemises de cylindres	Remplaçables, ajustage à frottement doux	Chemises montées à force
Graissage (sous pression)	4-4,4 kg./cm. ²	4-4,4 kg./cm. ²
Filtre à huile	Filtre à plein débit, monté extérieurement. Type à cartouche remplaçable.
Soupapes et fonctionnement	Soupapes type en tête, actionnées par tiges-poussoirs au moyen de l'arbre à cames. L'arbre à cames est entraîné par une chaîne Duplex à rouleaux, qui est réglée automatiquement à la tension correcte par un tendeur hydraulique.	
Haut régime	Soupapes d'admission et d'échappement équipées de chapeaux indépendants.
Bas régime	Soupapes d'admission équipées de chapeaux indépendants. Soupapes d'échappement équipées de chapeaux rotatifs type "Libre".
Jeux des soupapes (à froid)		
Haut régime	Admission et échappement: 0,3 mm.
Bas régime	Admission: 0,3 mm. Echappement: 0,2 mm.
Réglage de la distribution		
Haut régime et bas régime	Avec des jeux de soupapes d'admission et d'échappement identiques, le temps de chevauchement des soupapes doit être égal de chaque côté du P.M.H. sur la course d'échappement.	

CARACTERISTIQUES

Régulateur	Régulateur mécanique à vitesse variable.	
Démarrage à froid	Bougies de préchauffage Glow.	
Injecteurs (réglage à l'état neuf)	Pression de fonctionnement: 140-145 atmosphères	
Réglage pour injecteur stabilisé	Pression de fonctionnement: 130-135 atmosphères	
Pression de fonctionnement minimum dans un moteur	125 atmosphères	
Calage de l'injection	O.E. 138	O.E. 160
Haut régime	16 degrés avant P.M.H.	18 degrés avant P.M.H.
Bas régime	13 degrés avant P.M.H.	14 degrés avant P.M.H.
Performances —Se référer aux pages 32 à 35.		
Epurateur d'air (si monté) ..	Type à bain d'huile avec réceptacle à poussière amovible pour le nettoyage.	
Refroidissement	Circulation assistée par pompe à turbine. Décharge de pression à 0,49 kg./cm. ² .	
Contenu	6,8 litres approx.	

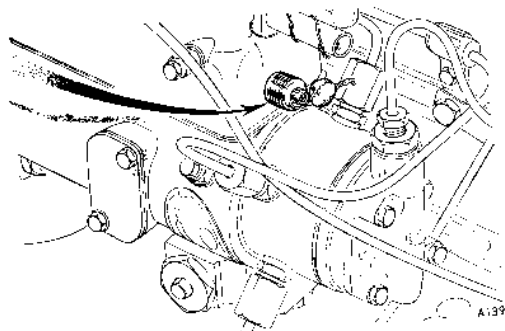


Fig. 1. Pompe d'injection (Bas régime). Le dispositif d'avance pour charge légère est représenté par la flèche.

ENTRETIEN PERIODIQUE

Graissage

Pour tous les moteurs haut régime et tout moteur bas régime fonctionnant continuellement en pleine charge, n'employer que les huiles conformes au niveau minimum, 'Supplément 1'. Les huiles conformes au niveau minimum des spécifications MIL/DEF peuvent être utilisées pour les autres moteurs à bas régime. Les lubrifiants recommandés sont énumérés aux pages 31, 32 et 33.

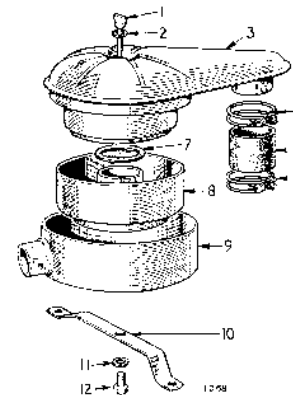
Ne plus tenir compte par la suite, des opérations se référant à un moteur neuf, après avoir terminé l'entretien suivant.

Après une demi-heure à une heure de fonctionnement d'un moteur neuf

Vérifier la tension de la courroie du ventilateur et la régler si nécessaire (voir page 25). Refaire cette vérification après les 2 premières heures, puis après les 10 premières heures de fonctionnement.

Toutes les 10 heures de fonctionnement (tous les jours)

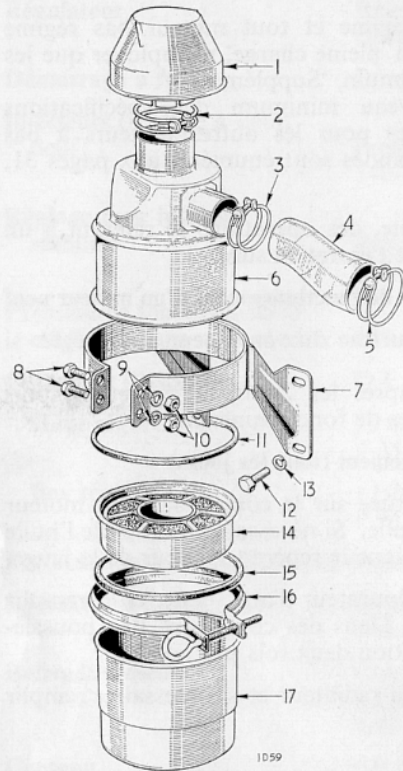
1. Utiliser la baguette-jauge située sur le côté gauche du moteur pour vérifier le niveau de l'huile. Si nécessaire, ajouter de l'huile jusqu'à ce que le niveau atteigne le repère supérieur de la jauge.
2. Examiner la cartouche de l'épurateur d'air; nettoyer et remplir d'huile neuve si nécessaire. Dans des conditions très poussiéreuses, effectuer cette opération deux fois par jour.
3. Vérifier le niveau de l'eau du radiateur et si nécessaire, remplir avec de l'eau douce.



1. Boulon central.
2. Rondelle.
3. Ensemble cartouche.
4. Collier.
5. Tube.
6. Collier.
7. Joint d'étanchéité.
8. Bain d'huile.
9. Corps de l'épurateur.
10. Support de montage.
11. Rondelle Grower.
12. Boulon.

Fig. 2. Epurateur d'air pour tubulure d'admission type vertical.

ENTRETIEN PERIODIQUE



1. Capuchon de prise d'air.
2. Collier.
3. Collier.
4. Flexible—épurateur d'air à tubulure d'admission.
5. Collier.
6. Corps de l'épurateur.
7. Support de fixation de l'épurateur.
8. Boulons.
9. Rondelles Grower.
10. Ecrous.
11. Joints d'étanchéité.
12. Boulon.
13. Rondelle Grower.
14. Cartouche de l'épurateur.
15. Joint d'étanchéité.
16. Collier de fixation du bain d'huile au corps de l'épurateur.
17. Bain d'huile.

Fig. 3. Epurateur d'air pour tubulure d'admission type horizontal.

Après 30 heures de fonctionnement d'un moteur neuf

1. Changer l'huile du moteur.
2. Vérifier et si nécessaire serrer les écrous de culasse au couple de 14 kg./m. Voir page 26.

Toutes les 60 heures de fonctionnement

Graisser le palier de la pompe à eau jusqu'à ce qu'une petite quantité de graisse sorte par un passage dans le boîtier.

Après 120 heures de fonctionnement d'un moteur neuf

Changer la cartouche du filtre à huile du moteur (voir page 15) et effectuer les opérations indiquées à la rubrique suivante des 120 heures.

ENTRETIEN PERIODIQUE

Toutes les 120 heures de fonctionnement (4.800 km.)

1. Vider le carter moteur et remplir d'huile neuve. Effectuer cette opération lorsque le moteur est chaud.
2. Enlever le bouchon (si monté) du palier d'extrémité arrière de la dynamo et lubrifier le roulement avec quelques gouttes d'huile.
3. Vérifier les connexions des bougies de préchauffage Glow. NE PAS TROP serrer.
4. Vérifier la tension de la courroie du ventilateur et la régler si nécessaire.
5. Nettoyer le système de ventilation du carter supérieur (page 14).

Toutes les 240 heures de fonctionnement (9.600 km.)

1. Nettoyer le filtre de la pompe d'alimentation et la cuve de sédimentation (si montée). Voir pages 18 et 20.
2. Changer la cartouche du filtre à huile du moteur (page 15).
3. Nettoyer la pompe d'alimentation.

Toutes les 480 heures de fonctionnement (19.200 km.)

1. Changer la cartouche du filtre à carburant (page 19).
2. Prendre les dispositions nécessaires pour la révision des injecteurs (page 22).
3. Prendre les dispositions nécessaires pour la vérification des bougies de préchauffage Glow.

SYSTEME D'ALIMENTATION

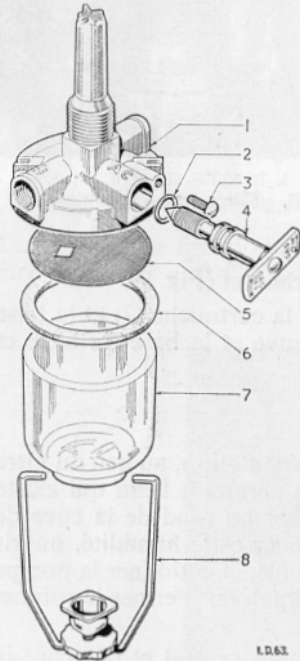
Purge du système d'alimentation

Le système d'alimentation doit être purgé pour chasser l'air admis si le niveau du carburant est tombé trop bas ou lorsque le filtre à carburant ou la pompe d'alimentation ont été démontés, ou pour toute autre raison. A moins que cette opération ne soit effectuée, il ne sera pas possible de mettre le moteur en marche.

IMPORTANT.—Avant de purger le système d'alimentation, s'assurer que le véhicule repose sur un terrain de niveau et qu'il y a suffisamment de carburant dans le réservoir (au moins 14 litres).

Pour purger le système d'alimentation, ouvrir et fermer les purgeurs dans l'ordre correct. Avant de resserrer la connexion, s'assurer que le carburant qui s'échappe ne contient plus du tout de bulles d'air. Procéder comme suit:—

1. Vérifier le serrage de tous les raccords du système d'alimentation, autres que ceux qui seront desserrés pendant la purge.

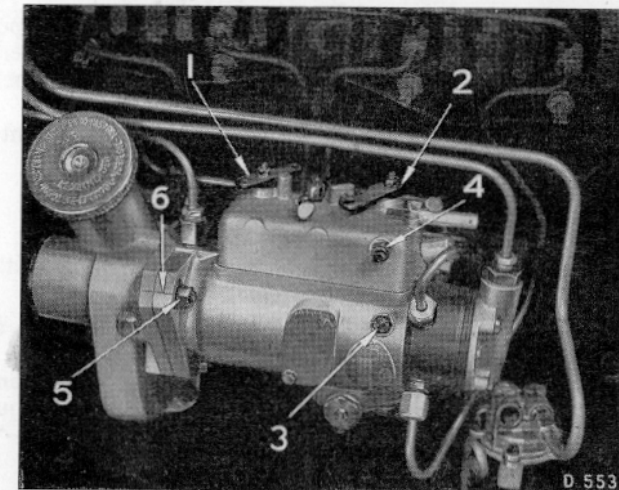


1. Ensemble moulé pour la cuve du filtre.
2. Joint torique de caoutchouc.
3. Vis de fixation du robinet d'arrêt.
4. Robinet d'arrêt.
5. Crépine.
6. Joint.
7. Cuve du filtre.
8. Etrier. Rubriques 7 à 1.

Fig. 10. Eclaté de la cuve de filtre montée sous le réservoir de carburant ou le groupe-moteur.

SYSTEME D'ALIMENTATION

2. Enlever le bouchon hexagonal (4, Fig. 9) situé au haut du filtre à carburant et actionner la pompe d'alimentation à la main. Lorsque le carburant qui s'échappe ne contient plus du tout de bulles d'air, remettre le bouchon et serrer.
3. Desserrer la vis de purge hexagonale (3, Fig. 11) située sur le côté du carter de la pompe d'injection. Actionner la pompe d'alimentation à la main, jusqu'à ce que du carburant ne contenant plus de bulles d'air s'échappe. Continuer à actionner la pompe d'alimentation tout en resserrant la vis.
4. Desserrer l'écrou-raccord d'au moins deux injecteurs. S'assurer que le commande d'arrêt (STOP) est rentrée (IN). Appuyer complètement sur l'accélérateur et actionner le démarreur pour faire tourner le moteur, jusqu'à ce que du carburant sorte des raccords. Si le moteur se mettait en marche au cours de cette opération, actionner la commande d'arrêt (STOP); puis serrer les écrous-raccords.



1. Levier de coupure d'arrivée de carburant.
2. Levier d'accélération.
3. Vis de purge.
4. Vis de purge.
5. Ecrou.
6. Repères de distribution.

Fig. 11. Pompe d'injection.