

**notice d'entretien groupe marin**

**RC015**

**RC09**



# RENAULT marine COUACH

B.P. 3 - avenue de la Côte-d'Argent - 33 - MARCHEPRIME - FRANCE  
tél. (56) 23.11.60 + - télex : R m C 57 621 F - télégr. R m C Marchepprime  
— r.c. Bordeaux 70 B 63 - n° d'entreprise : 206.33.009.2.003 —

RENAULT marine COUACH est heureux de vous présenter cette brochure publiée dans votre intérêt et le nôtre, et vous recommande de la lire attentivement dès la réception de votre groupe.

Cette brochure vous permettra de bien connaître votre groupe marin et d'en tirer le maximum de satisfaction.

Vous y trouverez des recommandations à tous les stades d'utilisation ou de mise en hivernage. Vous pourrez aussi procéder à des mises au point et des réglages, et surtout éviter des ennuis de fonctionnement en suivant les règles et conseils d'entretien systématique ou particulier.

Votre agent a dû vous remettre le carnet de garantie (guide d'entretien) qui vous permettra de suivre l'exécution des divers services et révisions recommandés.

# TABLE DES MATIERES

---

	Pages
• UTILISATION .....	3-4
• ENTRETIEN .....	5-6
• INCIDENTS POSSIBLES ET DEPANNAGES .....	7-8-9
• INVERSEUR DE MARCHÉ .....	10
• REDUCTEUR .....	11
• PRESSE-ETOIPE .....	12
• INSTALLATION ELECTRIQUE .....	13-14

Sur toutes correspondances :

- demandes de renseignements,
  - commandes de pièces de rechange,
- il est impératif d'indiquer le numéro du moteur porté sur la plaque d'identification.**

# UTILISATION

---

## REGLAGES

- Avance à l'allumage : 14° (38 mm sur le volant)
- Jeu des soupapes à froid : admission : 0,20 mm, échappement : 0,25 mm.
- Ecartement des contacts des rupteurs : 0,4 mm.
- Ecartement des électrodes de bougies : 0,7 à 0,8 mm.

Références de l'équipement d'allumage :

- Bougies Champion D 21 : 48 200 075.
- Rupteurs complets : 48 200 199.
- Condensateurs : 48 200 201.
- Bobines : 48 200 196.

## COUPLES DE SERRAGE

- Ecrous ou vis de culasse : 7 MK.
- Goujons de culasse : 3 MK.
- Vis de bielle : 4 MK.
- Ecrous de fixation volant : serrer avec clé et levier de 1 m.

## AVANT LA MISE EN ROUTE

- Aérer le moteur en ouvrant le capot.
- S'assurer que les commandes d'accélération et d'embrayage débattent librement.
- Etablir le niveau d'huile par le bouchon (A) [fig. 1], jusqu'au trait supérieur de la jauge (B) [fig. 2] sans le dépasser. Quand il y a trop d'huile, elle freine le moteur et s'échauffe anormalement.

En effectuant le niveau d'huile du moteur, celui de l'inverseur s'établit, il y a communication entre les deux carters.

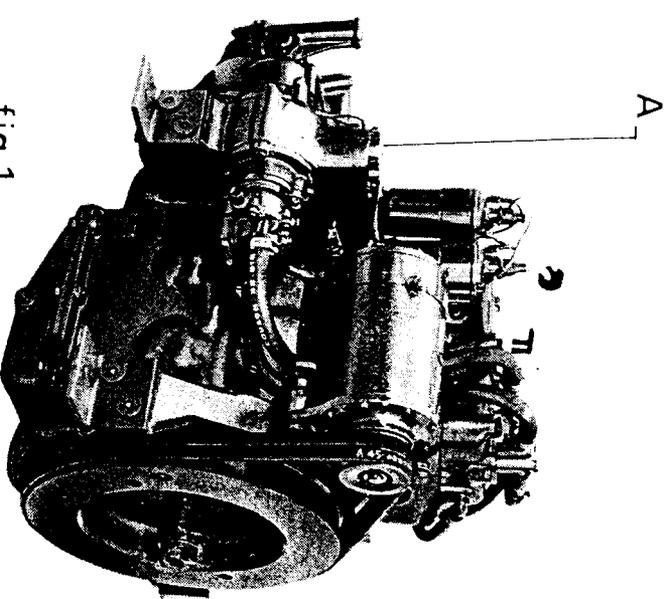


fig 1

- Ouvrir le robinet d'essence et la prise d'eau à la mer.

- Mettre le contact en tirant l'interrupteur au premier cran pour faire tourner le ventilateur de cale. Après environ une demi-minute, tirer à fond pour établir le contact d'allumage (dans cette position, le ventilateur est arrêté), et faire démarrer le moteur.

- Par temps froid, fermer le volet d'air (C) pendant quelques tours du moteur en le poussant côté carburateur puis l'ouvrir progressivement après démarrage.

Quand le moteur tourne, s'assurer que l'eau s'écoule au refoulement (à la sortie de coque). Ceci indique que le refroidissement s'effectue normalement.

- Vérifier la pression d'huile qui doit être au ralenti de 0,5 à 1,5 kg et au maximum de 3 à 4 kg, ou s'assurer que le témoin d'huile est éteint.

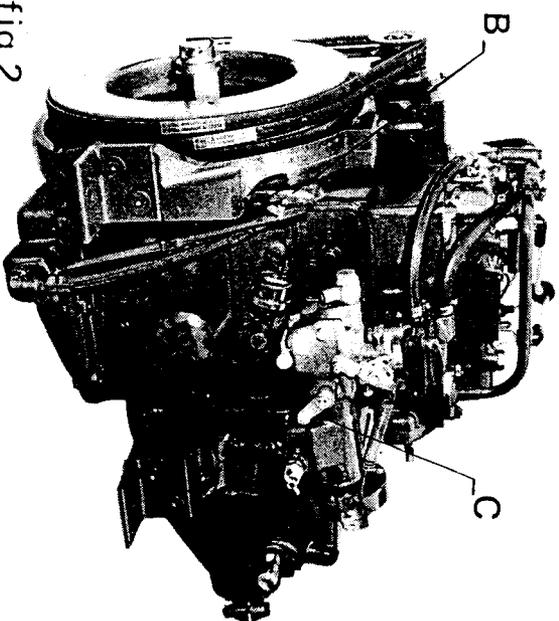


fig 2

- Pompe à eau : ne pas faire tourner à sec.

### MONTAGE POMPE A EAU

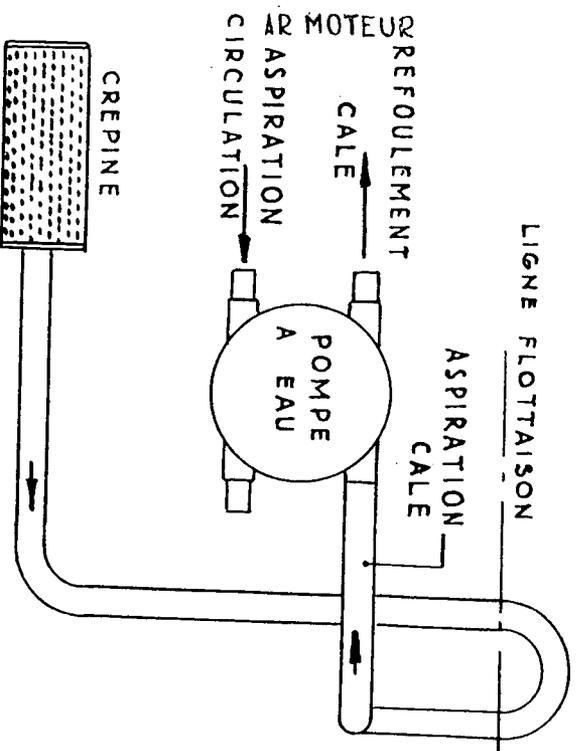
Le tuyau d'aspiration de la pompe de cale doit comporter obligatoirement un col de cygne dépassant d'au moins 5 cm le niveau de flottaison.

### ARRÊT DU MOTEUR

Ramener la commande d'accélérateur au ralenti, mettre l'inverseur au point mort, couper le contact. Pour un arrêt prolongé, fermer l'essence.

### TRES IMPORTANT :

Ne pas accélérer le moteur au point mort au-dessus de 1 700 tours. La dynastart pourrait se détériorer.



# ENTRETIEN

## ENTRETIEN PERIODIQUE

- Vidanger le moteur toutes les 60 heures, ou une fois par an si l'on n'atteint pas les 60 heures.

Huile préconisée : ELF PRESTI-  
GRADE 10 W 30.

Contenance de l'ensemble moteur-  
inverseur : 4 l environ.

## HIVERNAGE

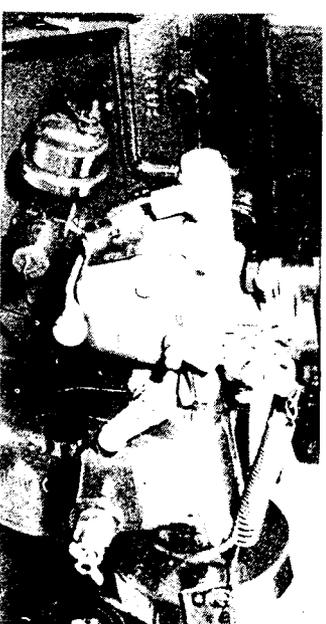
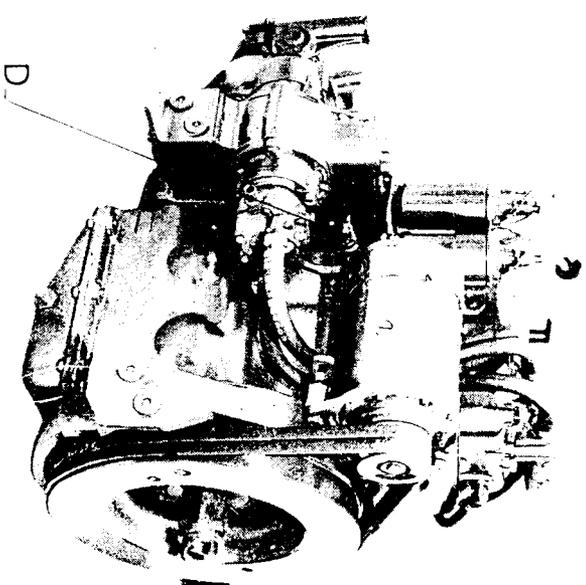
- Vidanger l'eau contenue dans le bloc cylindre par le bouchon (D) situé sous les bobines.

- Vidanger l'eau du pot refroidi ainsi que les points bas des tuyauteries. Débrancher l'aspiration d'eau à la mer ainsi que l'aspiration de la pompe de cale (en ayant pris la précaution de fermer

le robinet de prise d'eau à la mer).  
Donner quelques coups de manivelle, afin de vidanger l'eau des pompes.

Vidanger le carburateur, pour cela desserrer la vis de purge (E). Resserrer la vis après vidange.

- Vidanger l'huile du moteur.
- Obturer les orifices d'aspiration et d'échappement.
- Pulvériser de l'huile sur le moteur et protéger les accessoires électriques ou les démonter pour les conserver dans un endroit sec.
- Vidanger **entièrement** le réservoir d'essence.



## MISE EN ROUTE APRES HIVERNAGE

Lorsque un moteur reste très longtemps à l'arrêt, il arrive que les premiers départs s'avèrent difficiles. Quelques opérations sont alors nécessaires pour effectuer la mise en marche du moteur :

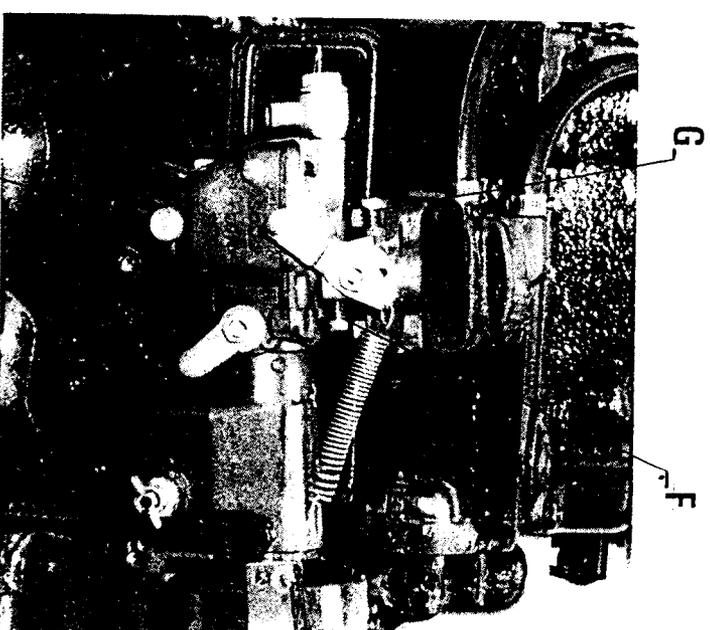
**1° Carburant :** Présence d'eau dans le réservoir, due à la condensation. Purger le réservoir jusqu'à ce que l'essence coule limpide, c'est-à-dire sans eau. Démontez le carburateur pour effectuer le nettoyage, souffler les différents gicleurs.

**2° Allumage :** S'assurer du bon état de la batterie. Contrôler l'étincelle des bougies. Si l'étincelle ne vient pas aux bougies, contrôler l'arrivée du courant aux rupteurs et aux bobines. Nettoyer les contacts des rupteurs.

Les contrôles se feront à l'aide d'une lampe témoin. Ne jamais employer un tournevis ou un objet métallique.

**3° Moteur gommé :** Introduire par l'orifice des bougies, la valeur d'un bouchon de bidon d'huile moteur. Faire tourner le moteur à la main, une dizaine de tours. Remonter les bougies. Effectuer le démarrage. Si après cette opération, le moteur n'a pas retrouvé sa compression, s'assurer que les queues des soupapes ne sont pas gommées dans leur guide. Si le cas se présente, pulvériser de l'huile sur les queues de soupapes et les faire manœuvrer à l'aide d'un tournevis.

**IMPORTANT :** Les pompes à eau comportant des rotors en néoprène, il ne faut absolument pas mettre le moteur en marche sans eau.



## INCIDENTS POSSIBLES ET DEPANNAGES

---

- **Présence d'eau dans le carburateur.** Fermer le robinet d'arrivée d'essence, desserrer la vis de purge (E) située sur la partie basse de la cuve du carburateur. Vider le mélange eau-essence, resserrer la vis, ouvrir le robinet d'essence, purger le déccanteur (robinet du dessous) en plaçant un récipient sous ce robinet.
- **Le moteur fume noir au ralenti et à la reprise.** Le levier des gaz se trouvant au ralenti, resserrer légèrement la vis de réglage (G), jusqu'à ce qu'il tourne à sa vitesse maximum et sans fumée noire. Cette vis (G) agit sur l'arrivée d'essence quand le moteur tourne au ralenti, tandis que le débit d'air reste constant. Pour appauvrir le ralenti, il faut donc resserrer la vis (G).
- **Le moteur a un mauvais départ et un ralenti irrégulier.** Desserrer légèrement la vis de réglage (G) jusqu'à ce qu'il tourne parfaitement rond. Après ces opérations, régler la vis de butée de ralenti (F) puis retoucher la vis (G).
- **Mauvais départ, mauvais ralenti, ratés.** Contrôler et nettoyer les contacts des rupteurs. Contrôler l'écartement et l'étincelle des bougies ainsi que les joints. Contrôler l'état et le bon serrage des joints du carburateur. Nettoyer le filtre à essence qui se trouve autour de la vis centrale du banjo de l'arrivée d'essence du carburateur.  
Pour les contrôles électriques, il ne faut jamais court-circuiter avec un tournevis, se servir uniquement d'une lampe témoin.
- **Réglage des rupteurs et remplacement des contacts :**  
Déposer le couvercle des rupteurs.  
1° Pour remplacer les rupteurs ou régler l'écartement des contacts (0,4 mm) quand l'accessibilité n'est pas bonne, il est possible d'enlever le plateau des rupteurs qui porte également la came en desserrant les deux vis (H) et (I) et en détournant le plateau. Il se dégage de ses baïonnettes, les fils sont fixés aux condensateurs par des fiches. En ayant en main le plateau, enlever les écrous (J) et (K), les rondelles isolantes et les fils, ainsi que les vis (L) et (M), les rupteurs peuvent être alors remplacés.  
Pour le réglage de l'écartement des contacts, agir d'une part sur

l'excentrique (N), avant de serrer à fond la vis (M) et pour l'autre rupteur agir sur l'excentrique (O), avant de serrer la vis (L).

Les fils se fixent entre la rondelle isolante et le ressort en (J) et (K). A la repose du plateau sur le moteur, la came retrouve sa position initiale, l'entraînement se faisant par un tournevis décentré, les vis (H) et (I) pénètrent dans des logements qui positionnent le plateau et l'empêchent de se déboîter.

• **Réglage de l'avance à l'allumage.**

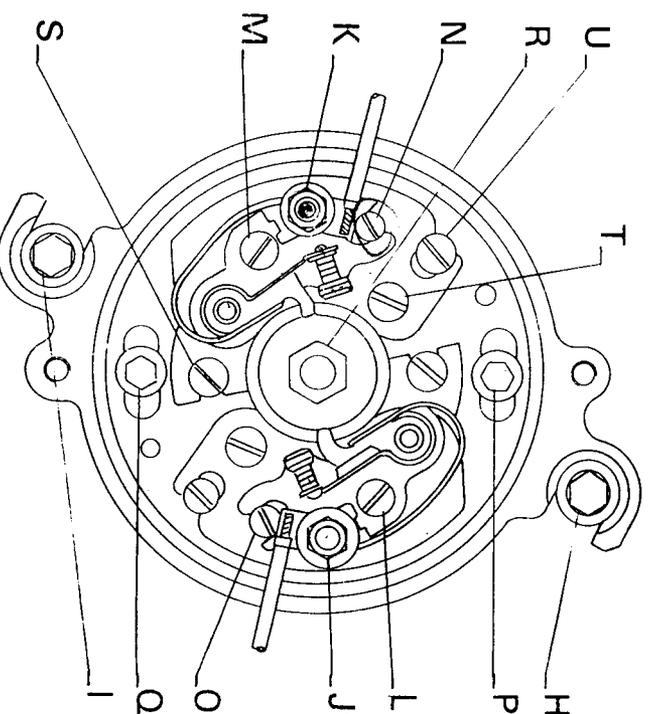
Brancher une lampe témoin de 12 V entre la masse moteur et la borne moins de la première bobine (côté volant), d'où part le fil allant au rupteur. Débrancher les fils de bougies. Mettre le contact d'allumage. Tourner lentement le moteur à la manivelle, la lampe témoin doit s'allumer lorsque le repère d'allumage du premier cylindre marqué sur le volant coïncide avec celui du carter. S'il y a une différence, desserrer les vis (P) et (Q) et régler le point de

rupture en faisant tourner légèrement le disque porte-rupteurs. Si le réglage ne peut être obtenu, desserrer l'écrou central (R) de fixation de la came et faire tourner celle-ci à l'aide d'une pince pour obtenir le réglage, les vis (P) et (Q) du disque porte-rupteurs se trouvant au milieu de leur boutonnière.

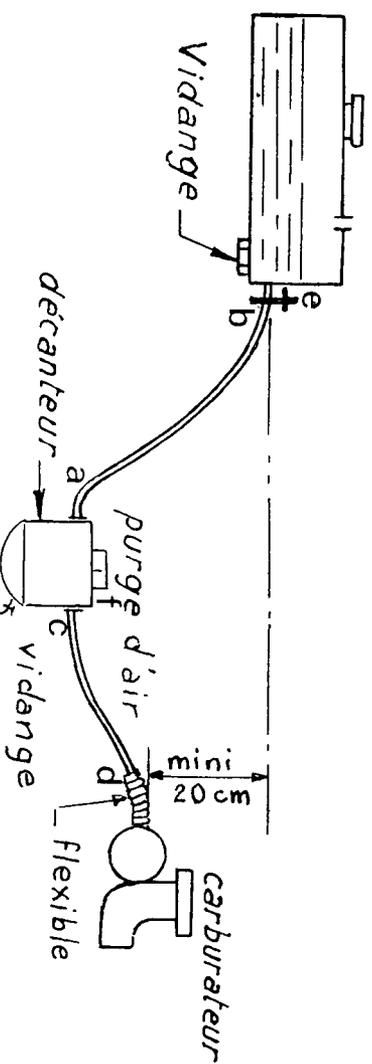
Reporter le fil de la lampe témoin sur la borne moins de la deuxième bobine et en faisant tourner lentement le moteur à la manivelle,

la lampe doit s'allumer quand le repère (marqué sur le volant) d'avance à l'allumage du deuxième cylindre coïncide avec le repère du carter. Le réglage s'obtient en desserrant les vis (S) et (T) et en déplaçant le rupteur gauche en agissant sur l'excentrique (U).

**NOTA :** Il est recommandé après un remontage d'enduire très légèrement les feutres d'huile ou mieux encore de graisse au sili-



- **Alimentation d'essence :** Lorsque le moteur ne comporte pas de pompe à essence, le montage et l'emplacement du décanteur impliquent quelques impératifs comme l'indique le schéma ci-dessous.



Les tuyaux a b et cd partant du décanteur doivent monter (sans descendre) vers le réservoir et le carburateur. Le décanteur doit se situer plus bas que le carburateur.

Dans le cas d'une panne par manque d'essence après remplissage du réservoir, il est nécessaire de dégazer le circuit d'alimentation. Pour cela fermer le robinet (e) du réservoir, enlever le bouchon (f) du décanteur, ouvrir le robinet du réservoir jusqu'à ce que l'essence remplisse le décanteur, refermer le robinet du réservoir (afin de ne pas répandre de l'essence dans la cale) et remettre le bouchon (f) en place. Le circuit est de nouveau prêt pour un fonctionnement normal après ouverture du robinet (e).

**IMPORTANT :** Pour éviter la formation d'eau par condensation dans le réservoir, quand celui-ci est soumis à de fortes variations de température, il est conseillé de maintenir le plein d'essence quand le bateau n'est pas en service. Si l'immobilisation doit se prolonger (hivernage), le réservoir sera **entièrement** vidangé.

# INVERSEUR DE MARCHÉ

## INVERSEUR MECANIQUE

Du type à disques, il est admis que l'embrayage peut patiner vers la fin de la période de rodage.

Ce fait est reconnaissable à l'emballement brutal du moteur à plein régime ou à l'accélération.

### Réglage marche avant :

- Enlever le couvercle du carter arrière.
- Tourner l'arbre afin d'amener la vis de sécurité (A) à la partie supérieure.
- Mettre le levier d'embrayage à la position marche arrière.
- Dégager le frein et desserrer la vis de sécurité jusqu'à libérer l'écrou de réglage à créneaux.
- Serrer l'écrrou de réglage à créneaux d'un ou plusieurs crans jusqu'à trouver une dureté normale en embrayant.

- Serrer la vis de sécurité dans un cran.

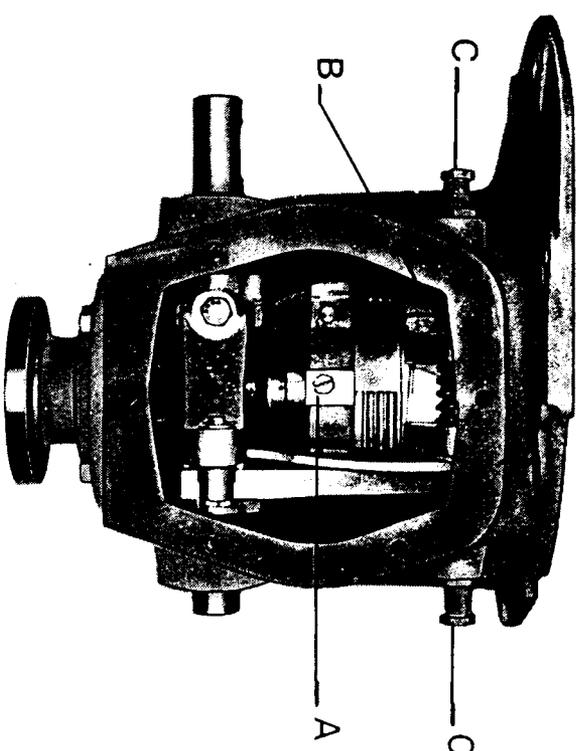
- Rabattre le frein en tôle.
- Remonter le couvercle.

### Réglage marche arrière :

- Enlever le couvercle du carter arrière.
- Mettre le levier d'embrayage à la position marche avant.
- A l'aide d'un poinçon, ou tige coudée de  $\varnothing 6$ , serrer l'écrrou (B) d'un ou plusieurs crans. Après chaque cran de serrage, essayer d'embrayer en marche arrière.

### IMPORTANT :

Après réglage, s'assurer que la ligne d'arbre tourne toujours librement au point mort. Contrôler les deux vis de butée de collier (C) Laisser un jeu de 1 à 2/10° entre le collier et les vis de butée.



# REDUCTEUR

---

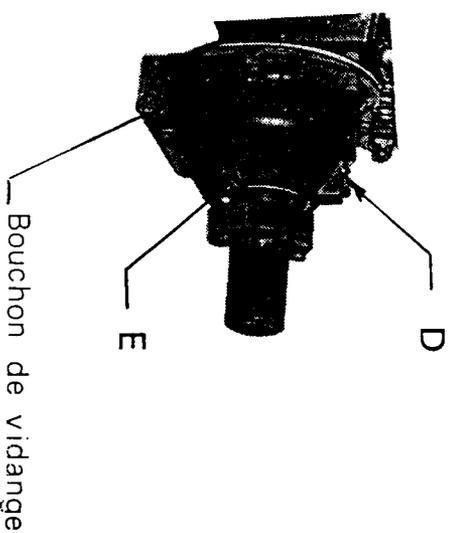
Dans le cas où le moteur est équipé d'un réducteur, le graissage est indépendant de celui du moteur.

## Remplissage :

Le remplissage du réducteur s'effectue par le bouchon (D). Le niveau est délimité par un bouchon de trop-plein (E) situé derrière le tourteau d'accouplement du moteur. Lors du remplissage du réducteur, verser l'huile jusqu'à ce qu'elle commence à couler par le bouchon du trop-plein. Remettre le bouchon de niveau, ainsi que son joint d'étanchéité. Remettre le bouchon de remplissage.

Huile préconisée : Tranself 90 EP.  
Vidanger toutes les 100 heures.

Contenance du carter : 0,5 l environ.



## **PRESSE - ETOUPE**

---

### **REGLAGE**

L'ensemble du presse-étoupe a été étudié de manière à obtenir une étanchéité sans serrage excessif des garnitures.

En conséquence, il est recommandé, lors de la mise en place ou d'un resserrage éventuel du presse-étoupe, de ne pas bloquer fortement les écrous de serrage, cela entraînerait un échauffement anormal du presse-étoupe, une détérioration de l'arbre d'hélice et de la tresse.

Un montage correct du presse-étoupe doit pouvoir permettre de tourner l'arbre d'hélice à la main (inverseur au point mort). Il doit y avoir un léger suintement d'eau permettant la bonne lubrification des tresses du presse-étoupe.

# INSTALLATION ELECTRIQUE

---

## DYNASTART

La dynastart est du type non ventilé, ceci afin de répondre aux normes de sécurité. Il est donc normal que cette dernière chauffe plus fortement qu'une dynamo classique ventilée.

La température de la carcasse de la dynastart peut atteindre normalement 90°. La vitesse de rotation maximum de la dynastart ne doit pas dépasser 10 000 t/mn, soit 1 700 tours moteur. **Passé cette vitesse, le bobinage du rotor risque de se centrifuger.** Il est donc important de ne pas « emballer » le moteur à vide, surtout les moteurs à essence où il n'y a pas de régulateur de vitesse.

Le régulateur de la dynastart est du type régulateur de tension sans limiteur d'intensité.

L'ensemble des consommateurs ne doit pas dépasser 75 watts et la capacité de la batterie 56 Amp/h. Le non-respect de ces deux impératifs conduit à un échauffement anormal du collecteur et à la détérioration de la dynastart et du régulateur.