

Mod. 955A/E

R. 2000 - 3 - 1970

LOMBARDINI

FABBRICA ITALIANA MOTORI S. p. A.

REGGIO EMILIA (ITALY)

VIA FRATELLI MANFREDI, 6 - TEL 38 841 (5 lignes - 5 lines - 5 linien)

Bolte Postale 5 Adresse Télégraphique:)

P. O. B. 5 Cable Address:)

Postfach 5 Telegrammadresse:)

TELEX: 56045/MOTORLOM

Filiale:

Branch Offices:) ROMA, Via P. Matteucci, 41 - Tel 576-811

Filiale:

LOMBARMOTOR - Reggio Emilia

LOMBARDINI FRANCE

8, Rue Bagatelle
RUEIL - MALMAISON (S. & O.)
Tél 967 01-42 - 967 01-51

LOMBARDINI MOTOREN GmbH

6, FRANKFURT / Main-Niederrad
Hahnstrasse 4b
Tel 0611/67 41 42

LOMBARDINI MOTORES

Españoles de Valldaura 15
Tel 2013900 - BARCELONA 15

LOMBARDINI - CIASA

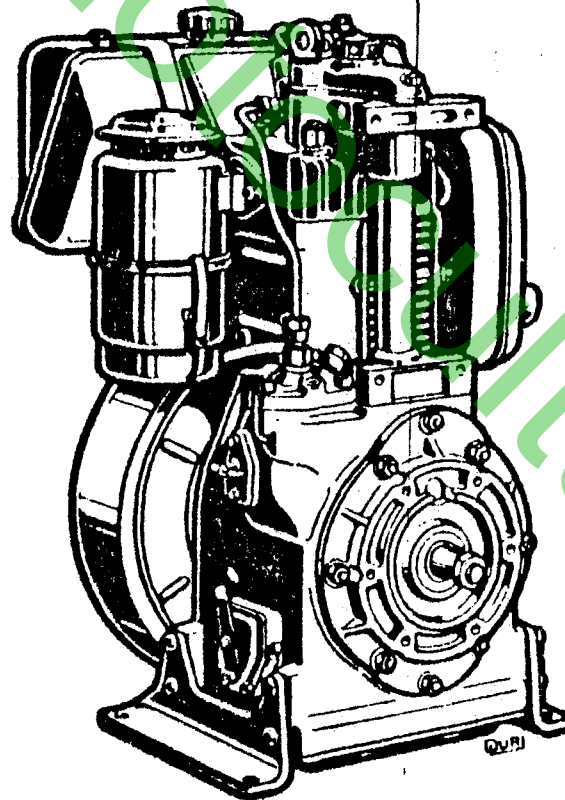
BUENOS AIRES (ARGENTINA)
Cable Italia 140 46

moteur

engine

motor

LDA 80



CONDUITE

ENTRETIEN

PIECES DE RECHANGE

MAINTENANCE MANUAL

AND SPARE

PARTS LIST

ANWEISUNGEN

**ZUM BETRIEB UND ZUR
INSTANDHALTUNG SOWIE
ERSATZTEILVERZEICHNIS**

INTRODUCTION . . . Page 3

INTRODUCTION . . . Page 3

EINLEITUNG . . . Seite 3

PREMIERE PARTIE

PART 1

ERSTER TEIL

MONTAGE ET ENTRETIEN

USE AND MAINTENANCE

GEBRAUCH UND INSTANDHALTUNG

Caractéristiques techniques
du moteur . . . Page 4Characteristic elements of
the engine . . . Page 4Technische Daten des
Motors . . . Seite 4Système d'injection du
combustible . . . » 5

Fuel Injection system . . . » 5

Brennstoffeinspritzsystem
Vorbereitungen zur In-
betriebsetzung . . . » 9Préparation pour le dé-
marrage . . . » 9

Preparation for starting . . . » 9

Beschreibung des Motors . . . » 11

Description du moteur . . . » 11

Illustration of the engine . . . » 11

Starten des Motors . . . » 14

Démarage du moteur . . . » 14

Starting the engine . . . » 14

Wartung und Reinigung
zu bestimmten Zeitab-
ständen . . . » 19Vidéos et nettoyages
périodiques . . . » 19Checks and periodic
cleaning . . . » 19Technische Daten für die
Montage und Motor-
einstellung . . . » 22Des techniques pour
montage et la mise
au point . . . » 22Technical details of as-
sembly and timing . . . » 22

DEUXIEME PARTIE

PART II

ZWEITER TEIL

MONTAGES ET REVISIONS

STRIPPING AND OVERHAULING

DEMONTAGE UND ÜBERHOLUNG

Montage du moteur .
Révision du moteur . . . Page 27Stripping the engine .
Overhauling the engine . . . Page 27Demontage des Motors .
Überholung des Mo-
tors . . . Seite 27Des causes les plus
fréquentes de mauvais
fonctionnement . . . » 33Table of the most fre-
quent causes of break-
down . . . » 33Zusammenstellung der
häufigsten Ursachen
von Störungen . . . » 33

TROISIEME PARTIE

PART III

DRITTER TEIL

NOMENCLATURE DU MOTEUR

NOMENCLATURE OF ENGINE

BEZEICHNUNG DES MOTORS

Carter - Cylindre -
Tête - Convoyeur . . . Table 1Crankcase - Cylinder
- Head - Air duct-
ting . . . Table 1Kurbelgehäuse - Zy-
linder - Zylinder-
kopf - Kühlhaube . . . Tafel 1Vilebrequin - Bielles
- Distribution . . . » 2Crankshaft - Con-
Rod assembly -
Drive . . . » 2Kurbelwelle Pleuel-
stangen und Pleu-
len Steuerung . . . » 2Régulateur - Com-
mande de l'accé-
lérateur . . . » 3Governor - Accelera-
tor control . . . » 3Regler - Drehzahl-
regler . . . » 3Circulation du com-
bustible - Grais-
sage . . . » 4Fuel circulation
Lubrication . . . » 4Kraftstoffumlauf
Schmierung . . . » 4Appareillage pour
démarrage électri-
que . . . » 5Electric starting
equipment . . . » 5Ausrüstung zum e-
lektrischen Anlas-
sen . . . » 5

Pompe à injection . . . » 6

Injection pump . . . » 6

Einspritzdüsenhalter . . . » 6

Pompe - pulvérisateur
et pulvérisateur . . . » 7Injector block and
injector . . . » 7Einspritzdüsenhalter
- Einspritzdüse . . . » 7

Il faut se rappeler que le moteur, comme n'importe quelle autre machine, nécessite de soins adéquats et d'attentions dans le but de le maintenir toujours en parfaite efficacité.

AVANT D'UTILISER LE MOTEUR
Il faut par conséquent, lire attentivement les instructions de fonctionnement et d'entretien, faisant l'objet de ce livret, et les respecter soigneusement.

Il faut noter qu'un entretien négligeant ou insuffisant peut causer des dommages ou un fonctionnement défectueux des organes du moteur, et produire aussi la déchéance des conditions de garantie.

Ce livret porte en annexe des tables qui, mieux que toute possible description, servent à donner l'idée de la structure et des détails constituant le moteur.

Sur ces tables, chaque élément est indiqué par un numéro de figure afin d'en faciliter la recherche. Une nomenclature rapporte progressivement le numéro de figure.

It is important to remember that the engine, like any other mechanism, requires adequate care and attention in order to maintain it in perfect running order.

BEFORE RUNNING THE ENGINE.
carefully read the instructions in this booklet concerning operation and maintenance. These instructions should be closely adhered to.

It must be remembered that negligent or inadequate maintenance may cause damage or defective running of engine parts and cause, furthermore, the decay of the guarantee.

Attached to this booklet are some exploded views of the engine which illustrate, better than any description, the structure and component parts of the unit.

In these illustrative tables, each part is numbered to facilitate reference to the parts catalogue.

Wir halten es für wichtig, daran zu erinnern, dass der Motor wie jede andere Maschine einer entsprechenden Pflege und Aufmerksamkeit bedarf, wenn er stets vollkommen betriebsbereit und leistungsfähig sein soll.

VOR DER INBETRIEBNAHME DES MOTORS liest man aufmerksam die Betriebs- und Wartungsvorschriften, die in diesem Anweisungsbüchlein enthalten sind und beachte dieselben dann gewissenhaft.

Man bedenke stets, dass die vernachlässigte oder unzureichende Wartung zu Schäden oder zu mangelhaftem Funktionieren der Motorteile führen kann und ausserdem den Verfall der Garantiebedingungen zur Folge haben kann.

Diesem Büchlein sind einige Perspektiventafeln beigelegt, welche besser als jede Beschreibung den genauen Begriff des Aufbaus und der Bestandteile geben, aus denen der Motor besteht.

In diesen Tafeln ist jeder Teil mit einer Figurnummer versehen, um das Nachsuchen zu erleichtern.

Ein Namenverzeichnis zählt der Reihe nach die Figurnummern auf, mit der Fabriknummer und der genauen Bezeichnung des Teils.

ATTENTION

POUR LA COMMANDE DES PIÈCES DE RECHANGE IL EST ABSOLUMENT NÉCESSAIRE D'INDIQUER EXACTEMENT:

- a) Type du moteur (indiqué sur la plaquette).
- b) N° de matricule du moteur (gravé sur la plaquette ou sur le carter).
- c) Type et dénomination de la machine sur laquelle le moteur est installé.
- d) Matricule et dénomination de la pièce de rechange qu'on demande.

IL FAUT QUE LE CLIENT SE RAPPELLE DANS SON PROPRE INTÉRÊT, QUE SEULEMENT DES DONNÉES EXACTES ET COMPLÈTES, PERMETTENT DES LIVRAISONS EXACTES ET RAPIDES.

IMPORTANT

WHEN ORDERING SPARE PARTS, IT IS ABSOLUTELY ESSENTIAL TO SPECIFY EXACTLY:

- a) Type of engine (shown on engine plate).
- b) Engine number (stamped on engine plate or crankcase).
- c) Type and make of the machine on which the engine is installed.
- d) Name and number of spare part required.

THE CUSTOMER IS INVITED TO REMEMBER THAT ONLY PRECISE AND COMPLETE INFORMATION MAKES PROMPT SERVICE POSSIBLE.

ACHTUNG

JEDE ERSATZTEILBESTELLUNG MUSS UNBEDINGT FOLGENDE GENAUE ANGABEN ENTHALTEN:

- a) Motortyp (auf dem Schild angegeben).
- b) Fabriknummer des Motors (auf dem Schild oder auf dem Gehäuse eingeschlagen).
- c) Typ und Fabrikmarke der Maschine, auf der der Motor installiert ist.
- d) Fabriknummer und Benennung des verlangten Ersatzteils.

DER KUNDE MUSS SICH IN SEINEM INTERESSE, DARAN ERINNERN, DASS NUR KOMPLETTE UND GENAUE ANGABEN PROMPTE UND SICHERE LIEFERUNGEN ERMÖGLICHEN.

SYSTEME D'INJECTION DU COMBUSTIBLE

Il se compose de la POMPE D'INJECTION, du PULVERISATEUR fixé au PORTE-PULVERISATEUR et du RÉSERVOIR À COMBUSTIBLE avec filtre incorporé.

A) POMPE D'INJECTION. — Elle est du type Bosch; fixée dans un logement spécial du carter. La came agit sur le galet du système pompant par l'intermédiaire d'un culbuteur. Pour ce qui concerne les instructions relatives au montage et au démontage des éléments composant la pompe d'injection voir fig. 1 à la page 6.

SUPPLEMENT COMBUSTIBLE. — Une petite tige coulissante, qui en limite la course, est placée en correspondance de la fourchette de réglage de débit du combustible. Au moyen d'une poignée extérieure la petite tige peut coulisser en dehors pour permettre la course complète de la fourchette; cela sert à augmenter le débit de la pompe d'injection afin d'en faciliter l'amorçage. Après le démarrage du moteur, les premiers déplacements de la fourchette permettent à la tige de revenir en position de marche (Fig. 5).

B) PULVERISATEUR ET PORTE-PULVERISATEUR. — Le pulvérisateur est du type à trous multiples; il est bloqué sur le porte-pulvérisateur au moyen d'un manchon à vis. La fig. 2 à la page 7 permet d'examiner les éléments de l'ensemble. Le pulvérisateur a les trous disposés de façon asymétrique et, par conséquent, lors de son remontage sur le porte-pulvérisateur, il faudra avoir le soin de faire coïncider les grains de repère disposés de façon à pouvoir monter correctement le pulvérisateur dans une unique position préfixée.

TARAGE ET NETTOYAGE DU PULVERISATEUR. — Le tarage du ressort 7) qui agit sur l'aiguille 10) du pulvérisateur peut être réglé, si nécessaire, en tournant opportunément la goulotte de tenue 3) qui est bloquée successivement par la vis de serrage 1).

Il faut que la pression de tarage soit de 180 Kg/cm².

FUEL INJECTION SYSTEM

This is composed of an INJECTION PUMP, an ATOMIZER fixed to an ATOMIZER BLOCK and a FUEL TANK WITH BUILT IN FILTER.

A) INJECTION PUMP. — This is a Bosch type: It is seated in a special housing in the crankcase. The cam acts on the pump unit roller through a rocker arm. See fig. 1 on page 6 for stripping and re-assembly instructions regarding the component parts of the injection pump.

FUEL SUPPLEMENT. — The stroke of the fuel flow regulator fork is limited by a sliding rod. By means of an external handle, the sliding rod may be pulled outwards to allow the regulator fork to complete its stroke; this increases the capacity of the injection pump for easy starting. When the engine starts running, the first movement of the regulator fork allows the sliding rod to reenter its normal position (Fig. 5).

B) ATOMIZER AND ATOMIZER BLOCK. — The atomizer is a multiple jet type; It is clamped to the atomizer block by a ring nut. The parts of the unit are illustrated in fig. 2 on page 7. The atomizer has asymmetrically positioned jets and care must be taken to locate the reference dowels correctly: the dowels are arranged such that the unit is re-assembled in its pre-established position.

SETTING AND CLEANING THE ATOMIZER. — The setting of spring 7) which operates needle 10) of the atomizer may be adjusted, if necessary, by turning the spring housing screw 3) which is then locked into position by cap 1).

The setting pressure must be 180 Kg. per sq. cm.

BRENNSTOFF EINSPRITZSYSTEM

Es besteht aus der EINSPRITZPUMPE, dem am DÜSENHALTER angebrachten ZERSTÄUBER und dem BRENNSTOFFBEHÄLTER mit eingebautem Filter.

A) EINSPRITZPUMPE. — Typ Bosch. — Sie ist in einer eigenen Aussparung des Motorgehäuses befestigt. Der Nocken drückt mittels des Kipphebels auf die Rolle des Pumpenkörpers. Was die Demontage und Montageanleitungen der Einzelteile der Einspritzpumpe betrifft, siehe Seite 6, Fig. 1.

ZUSATZBRENNSTOFF. — Im Bereich der Reguliergabel der Brennstoffmenge ist ein beweglicher Stab angeordnet, welcher deren Bewegung einschränkt. Mittels eines aussenseitigen Hebels kann der Stab ausgelöst werden und der Gabel freien Lauf geben; dadurch wird die Fördermenge der Einspritzpumpe erhöht und das Starten erleichtert. Nach angeworfenem Motor geht die Stange bei den ersten Verstellungen der Gabel wieder in die Betriebsstellung zurück (Fig. 5).

B) ZERSTÄUBER UND ZERSTÄUBERHALTER. — Der Zerstäuber ist ein Typ mit mehreren Bohrungen und ist am Zerstäuberhalter mit einem Ring befestigt. Seine Einzelteile können aus Fig. 2 Seite 7 entnommen werden.

Der Zerstäuber hat die Bohrungen unsymmetrisch angeordnet, weshalb man bei der Montage auf den Zerstäuberträger darauf achten muss, dass die Einstellkennzeichen miteinander übereinstimmen.

Diese Zeichen sind so angeordnet, dass der Zerstäuber einwandfrei und in seiner richtigen Stellung montiert werden kann.

EINSTELLUNG UND REINIGUNG DES ZERSTÄUBERS. — Die genaue Einstellung der auf die Nadel 7) des Zerstäubers wirkende Feder 10) kann, wenn notwendig, nachreguliert werden, indem man die Dichtungsschraube 3) dementsprechend verdreht und daraufhin mit dem Ring 1) festklemmt.

Der Einstelldruck muss 180 kg/cm² betragen.

ELEMENTS CARACTERISTIQUES DU MOTEUR

CHARACTERISTIC ELEMENTS OF THE ENGINE

TECHNISCHE DATEN DES MOTORS

CYCLE	Diesel à 4 temps	— CYCLE	4-stroke Diesel	— ZYKLUS	4 Takt-Diesel
CYLINDRE	Vertical	— CYLINDER	vertical	— ZYLINDER	senkrecht
ALÉSAGE	mm. 80	— BORE	80 mm.	— BOHRUNG	80 mm
COURSE	cm ³ 80	— STROKE	80 mm	— HUB	80 mm
CYLINDREE	cm ³ 402	— DIPLACEMENT	402 cc.	— HUBVOLUMEN	402 cm ³
DIRECTION DE ROTATION	droit, en regardant le moteur du côté volant	— DIRECTION OF ROTATION	clockwise when looking at engine from flywheel side	— DREHSINN	rechts, vom Schwungrad aus gesehen
CODE TELEGRAPHIQUE:	Cimone	— TELEGRAPHIC CODEWORD:	Cimone	— TELEGRAMMWORT:	Cimone

Les descriptions et les figures contenues dans ce catalogue ne nous engagent pas. Par conséquent, tout en considérant comme définitives les caractéristiques principales du moteur qui est décrit et illustré ici, la LOMBARDINI se réserve le droit d'apporter à tout moment (sans s'engager à mettre à jour en temps opportun cette publication) les modifications éventuelles d'organes, détails ou accessoires qu'elle jugerait opportunes pour n'importe quelle exigence de caractère technique ou commercial.

The descriptions and illustrations of this booklet are not binding. Although the main features of the engine herein described and illustrated remain unaltered, the LOMBARDINI Company reserves the right to effect (without obligation to immediately revise this publication) any modification of components, details or accessories which it feels necessary for any reason of technical or commercial nature.

Die in diesem Büchlein enthaltenen Beschreibungen und Abbildungen sind unverbindlich. Die Firma LOMBARDINI behält sich das Recht vor, unter Aufrechterhaltung der hier beschriebenen technischen Hauptdaten der Maschine, jederzeit (und ohne Verpfligung der Vorschriften) eventuelle Änderungen der technischen Daten, Einzelteile und Zubehörteile vorzunehmen, die sich aus irgendwelchen Gründen technischer oder kaufmännischer Natur ergeben sollten.

Si le pulvérisateur est sale on peut le nettoyer à l'intérieur à l'aide d'un bâtonnet et de l'essence; il faut nettoyer l'aiguille du pulvérisateur avec un chiffon propre. Il ne faut jamais employer à cet effet des objets durs ou coupants tels que le papier à l'émeri ou des racloirs. Avant de remonter le pulvérisateur, il faut plonger le corps et l'aiguille dans du gasoil léger et propre afin de permettre à l'aiguille de glisser aisément à l'intérieur du pulvérisateur.

Les trous du pulvérisateur peuvent être nettoyés à l'aide d'un fil d'acier mince.

If the atomizer is dirty, the inner part may be cleaned with the aid of a small wooden stick and petrol; the needle in clean light gasoil to ensure that the needle will slide freely in its housing.

The atomizer jets may be cleaned with a piece of thin steel wire.

Wenn der Zerstäuber verschmutzt ist, kann er inwendig mit Hilfe von Benzin und eines Holzstäbchens gereinigt werden.

Die Zerstäubernadel wird mit einem trockenen, sauberen Lappen gereinigt. Harte Mittel, wie Schmirgelpapier oder Schaber, dürfen dazu nicht verwendet werden. Vor der Montage des Zerstäubers muss dessen Körper und die Nadel in Leichtpetroleum getaucht und gereinigt werden, so dass die Nadel leicht im Körper beweglich ist.

Die Bohrungen des Zerstäubers können mit einem dünnen Stahldraht gereinigt werden.

Fig. 2 - COUPE DU PULVERISATEUR DU COMBUSTIBLE AVEC PORTE - PULVERISATEUR.

- 1) Douille à vis de la gâche d'étanchéité du ressort.
- 2) Siège d'appui du ressort.
- 3) Gâche de tenue du ressort.
- 4) Corps du porte-pulvérisateur.
- 5) Tige de pression.
- 6) Collier à vis du pulvérisateur.
- 7) Ressort de la tige de pression.
- 8) Raccord du tuyau de refus de combustible.
- 9) Boulon de raccord du tuyau de refus de combustible.
- 10) Aiguille du pulvérisateur.
- 11) Corps du pulvérisateur.

Fig. 2 - SECTION OF INJECTOR AND INJECTOR BLOCK.

- 1) Spring housing threaded locking ring.
- 2) Spring seating.
- 3) Spring housing screw.
- 4) Injector block housing.
- 5) Pressure rod.
- 6) Injector locking ring nut.
- 7) Spring for pressure rod.
- 8) Fuel return union.
- 9) Fuel return union locking bolt.
- 10) Injector needle.
- 11) Injector block.

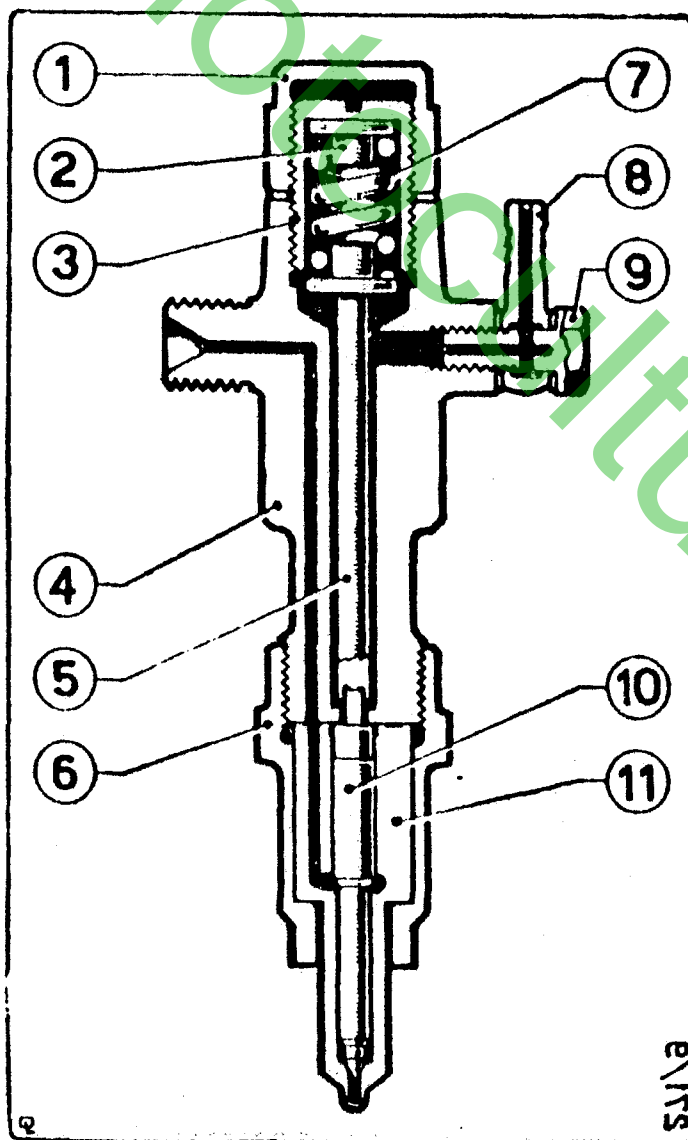
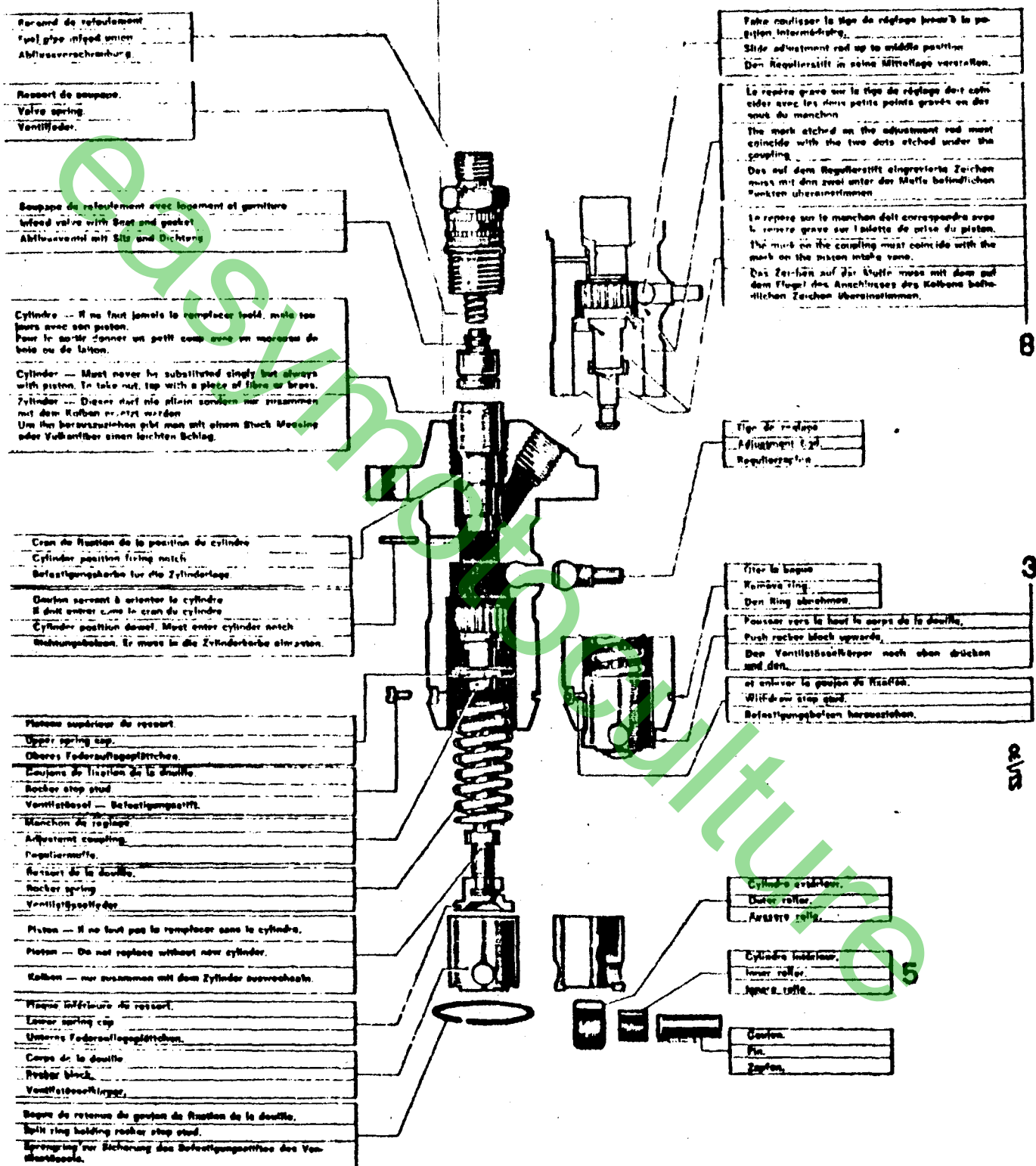


Abb. 2 - QUERSCHNITT DER EINSPRITZDUSE MIT DÜSENHALTER.

- 1) Verschlusskappe zum Federgehäuse.
- 2) Tellerscheibe (Federteller).
- 3) Überwurfmutter Federgehäuse.
- 4) Düsenhalterkörper.
- 5) Druckbolzen.
- 6) Überwurfmutter zum Befestigen der Düse.
- 7) Druckfeder.
- 8) Rohranschluss Leckölrücklaufleitung.
- 9) Stiftschraube für Rohranschluss Leckölrücklauf.
- 10) Düsennadel.
- 11) Düsenkörper.



8. 1 - INSTRUCTIONS POUR LE DEMONTAGE EST POUR LE REMONTAGE DE LA POMPE D'INJECTION

8.1 - INSTRUCTIONS FOR STRIPPING AND RE-ASSEMBLING THE INJECTION PUMP

8.1 - ANWEISUNGEN ZUR AB UND AUFMONTIERUNG DER EINSPRITZPUMPE

PRÉPARATION POUR LE DÉMARRAGE (fig. 4)

PREPARATION FOR STARTING (fig. 4)

VORBEREITUNG FÜR DIE INBETRIEBNAHME (Fig. 4)

HUILE. - Les huiles modernes possèdent des additifs pour être en mesure de satisfaire même des conditions d'exercice graves, par exemple poussière dans l'air ambiant, soufre dans le gasoil, basses températures du cylindre, etc. Nous recommandons l'huile DÉTERGENT SUPPLÉMENT 3:

- EN ÉTÉ:
ESSOLUBE D3 40
- EN HIVER:
ESSOLUBE D3 20W
Jusqu'à 0°C
ESSOLUBE D3 10W
au-dessous de 0°C

OIL. — Modern oils contain additives to counteract the effects of the very worst working conditions, such as dusty atmospheres, sulphur in Diesel fuel, cylinder low temperature, etc.

We recommend DETERGENT SUPPLEMENT 3 OIL:

- IN SUMMER:
ESSOLUBE D3 40
- IN WINTER:
ESSOLUBE D3 20W
for 0°C. and above
ESSOLUBE D3 10W
below 0°C

ÖL. — Den modernen Ölen sind Mittel zugesetzt, die sie auch für Schwerbetrieb fähig machen, wie bei Staub in den Betriebsräumen, Schwefel im Gasöl, niedrige Temperatur des Zylinders, usw.

Wir empfehlen den OELENT-FETTUNGSZUSATZ 3:

- IM SOMMER:
ESSOLUBE D3 40
- IM WINTER:
ESSOLUBE D3 20W
bis 0°C
ESSOLUBE D3 10W
bei unter Null.

Faute d'ESSOLUBE D3 on peut employer ESSOLUBE HDX, dans les mêmes gradations.

Where ESSOLUBE D3 is unavailable, use ESSOLUBE HDX in the same grades.

Als Ersatz für ESSOLUBE D3 kann Essolube HDX mit denselben Graden gebraucht werden.

Le lubrifiant est versé dans le moteur après avoir dévissé le bouchon relatif 9). La tige 10) permet de contrôler le niveau; deux encoches indiquent le niveau maximum et le niveau minimum admis pour l'huile. L'huile ne doit jamais dépasser ces niveaux.

Il faut effectuer fréquemment le contrôle du niveau de l'huile et avec le moteur parfaitement en plan; si nécessaire, ajouter de l'huile propre jusqu'à atteindre l'encoche supérieure (niveau maximum).

APRÈS LES 20 PREMIÈRES HEURES DE FONCTIONNEMENT et, successivement, **TOUTES LES 100 HEURES**, dévisser le bouchon 14), vider complètement l'huile du carter et la remplacer avec de l'huile propre jusqu'à atteindre le niveau prescrit.

COMBUSTIBLE. — Le gasoil est le combustible qui s'adapte le mieux: il faut le verser dans le réservoir après avoir enlevé le

The lubricant is poured into the engine through filler cap 9).

Oil level is checked by dipstick 10) on which maximum and minimum levels are marked. The oil level must not go above or below the indicated levels.

The oil level must be checked frequently and when the engine is in a perfect vertical position; if necessary, top up with fresh oil to the maximum level indicated on the dipstick.

AFTER THE FIRST 20 HOURS RUNNING and, subsequently, **EVERY 100 HOURS**: unscrew drain cap. 14) and drain out oil from the crankcase. Re-fill with fresh oil to the prescribed level.

FUEL. — The most suitable fuel is DIESEL OIL. Fill tank through filler cap. 1). Fuel level should be at least 2 cms. below the filler rim in order to avoid loss of fuel through the breather hole in the filler cap.

Das Schmiermittel wird durch die mit Schraubdeckel 9) versehene Öffnung in den Motor eingefüllt. Der Stab 10) dient zur Ölstandskontrolle. Zwei auf demselben angebrachte Zeichen deuten den höchsten und niedrigsten Ölstand an, bis zu dem man gehen kann. Diese Masse dürfen nie über- oder unterschritten werden.

Die Ölstandkontrolle sollte täglich ausgeführt werden, wobei der Motor genau gerade stehen soll. Wenn nötig, füllt man so viel neues Öl hinzu, bis der durch das Zeichen begrenzte Höchststand erreicht wird.

NACH DEN ERSTEN 20 BETRIEBSSTUNDEN UND SPÄTER NACH JE 100 Betriebsstunden den Verschlussdeckel 14) abschrauben, das ganze Öl aus dem Motorgehäuse ablassen und es durch neues ersetzen, dessen Spiegel wieder die vorgeschriebene Höhe erreichen muss.

BRENNSTOFF. — Der geeignetste Brennstoff ist « Diesel-Öl ». Es wird durch die mit Schraubdeckel versehene Einfüllöffnung 1) in den

RÉSERVOIR A COMBUSTIBLE

— Il est fixé sur le moteur, sa partie inférieure il porte logement pour le FILTRE A COMBUSTIBLE du type à cartouche en étoffe, qui peut être facilement remplacé en dévissant un bloquant l'ensemble à l'intérieur du réservoir même.

LUBRIFICATION. — Les coussinets du vilebrequin et le coussinet de bielle sont à lubrification forcée au moyen d'une pompe à engrenages. Le vilebrequin actionne la pompe au moyen d'un couple d'engrenages cylindriques. La pompe est munie de soupape de sécurité. La pompe aspire l'huile du carter et l'introduit dans le vilebrequin. A l'intérieur du bouton de la pompe a été prédisposée une chambre munie de couvercle de fer, destinée à centrifuger l'huile, le but de retenir les moindres impuretés. Des trous spéciaux laissent l'huile dans les coussinets de banc et dans le coussinet de bielle.

REFROIDISSEMENT. — Il est obtenu au moyen d'un courant d'air fourni par le volant-ventilateur à l'aide duquel, dans ce but, est munie de palettes radiales. Il est installé dans un convoyeur spécialement muni de tôles enveloppant le cylindre.

ARRÊTAGE. — On l'effectue à l'aide d'un tirant sur une cordelette faut enrouler au préalable sur la poulie calée au volant.

Le démarrage électrique est à la demande.

C) FUEL TANK. — This is mounted on the engine. On the underside of the tank is located the housing for the FUEL FILTER, fibre-cartridge type, which can be easily replaced by unscrewing the lock nut holding the filter unit inside the tank.

LUBRICATION. — Force-feed lubrication of the crankshaft main bearings and the big-end bearings is effected by a gear pump.

The pump is driven by the crankshaft through two cylindrical gears. The circuit is fitted with a safety valve. The pump draws oil from the crankcase through an infeed tube and pumps it into the crankshaft. The inside of the crankpins is provided with a cavity and sealing cap such that the oil is subjected to centrifugal force and impurities retained in the cavity. Oil is fed into the main and big-end bearings through feed holes.

COOLING. — Air cooling is provided by a centrifugal flywheel fan fitted with radial vanes. The fan is housed in an air-duct fitted with deflector plates on each side of the cylinder barrel.

STARTING. — Starting is effected by means of a pull-cord wound round the keyed pulley fitted to the flywheel.

Electric starting may be supplied on request.

C) BRENNSTOFFBEHÄLTER.

— Er ist am Motor angebaut. An seiner Unterseite ist der BRENNSTOFFFILTER - Stoffpatrontyp - eingebaut, der leicht ausgewechselt werden kann, indem man eine im Inneren des Brennstoffbehälters befindliche Schraubenmutter löst, die den ganzen Filter festhält.

SCHMIERUNG. — Die Schmierung der Bronzelagerschalen der Kurbelwelle und des Pleuelstangenkopfes erfolgt durch das von einer Zahnradpumpe erzeugte Drucköl. Die Pumpe wird von der Kurbelwelle aus über eine Stirnräderübersetzung angetrieben. Der Umlaufkreis ist mit einem Sicherheitsventil versehen. Die Pumpe saugt das Öl aus dem Motorgehäuse durch ein Rohr an und fördert es in die Kurbelwelle. Im Innern des Pleuelzapfens ist eine Aussparung mit Deckel vorgesehen, die zum Schleudern des Öls dient, um auch die kleinsten darin enthaltenen Unreinigkeiten zurückzuhalten. Vorgesehene Bohrungen leiten das Öl in die Bronzelager der Kurbelwelle und des Pleuelstangenkopfes.

KÜHLUNG. — Mittels des vom Zentrifugalventilator des Schwungrades erzeugten Luftstroms; das Schwungrad ist zu diesem Zweck mit radialen Flügeln versehen. Das Schwungrad ist in eine Förderhaube eingeschlossen, die mit Richtblechen versehen ist, die seitlich den Zylinder umgehen.

ANWURF. — Von Hand mit Anwurfleine, die auf die Riemenscheibe des Schwungrades gewickelt wird.

Elektrischer Anlasser wird auf Verlangen geliefert.

**ILLUSTRATION
DU MOTEUR
(Fig. 4 - page 12)**

**ILLUSTRATION OF ENGINE
(Fig. 4 - page 12)**

**BESCHREIBUNG
DES MOTORS
(Fig. 4, Seite 12)**

- 1) Bouchon de remplissage du combustible.
- 2) Filtre à air.
- 3) Bouche de refoulement de la pompe d'injection.
- 4) Raccord pour le tuyau de refoulement de la pompe d'injection.
- 5) Filtre du combustible.
- 6) Boulon de démontage du filtre.
- 7) Poulie de démarrage.
- 8) Bouchon du puits du starter.
- 9) Bouchon de remplissage d'huile.
- 10) Tige du niveau de l'huile.
- 11) Bague pour soulever le moteur.
- 12) Poignée supplémentaire de combustible et commande du STOP.
- 13) Commande de l'accélérateur.
- 14) Bouchon de vidange de l'huile.

- 1) Fuel filler cap.
- 2) Intake air filter.
- 3) Injection pump delivery union.
- 4) Injection pump delivery tube connector.
- 5) Fuel filter.
- 6) Nut for removal of fuel filter.
- 7) Starter pulley.
- 8) Starter sump cap.
- 9) Oil filler cap.
- 10) Oil-level dip-stick.
- 11) Eyebolt for holsting engine.
- 12) Supplementary fuel handle and engine STOP.
- 13) Accelerator control lever.
- 14) Oil drainage tap.

- 1) Kraftstoff-Tankverschluss.
- 2) Saugluftfilter
- 3) Überwurfmutter
Druckrohranschluss
Einspritzpumpe.
- 4) Druckrohranschluss
Einspritzpumpe.
- 5) Kraftstoff-Filter.
- 6) Stiftschraube zum
Kraftstoff-Filterausbau.
- 7) Riemenscheibe Anlasser.
- 8) Verschluss Starter-Grube.
- 9) Öleinfüllverschluss.
- 10) Pegelstab für Ölstand.
- 11) Ringschraube für Motortransport.
- 12) Handhebel Kraftstoffmehrmengen- und STOP-Betätigung.
- 13) Drehzahlreglerhebel.
- 14) Ölablassschraube.

son 1). Il est préférable que le niveau du liquide demeure 2 cm. au moins sous du bord de remplissage dans le but d'éviter, pendant le fonctionnement, la sortie du liquide par le petit trou d'échappement qui existe dans le bouchon même.

À chaque remplissage du réservoir, il faut filtrer soigneusement le combustible, qui ne doit pas contenir d'eau en suspension.

Il faut se rappeler que les impuretés du combustible constituent la seule, mais très fréquente cause de mauvais fonctionnement du pulvérisateur, produisant la conséquence inévitable, une diminution de puissance et une consommation plus élevée de combustible. Les impuretés du combustible peuvent causer aussi soit à l'unité pompante qu'au pulvérisateur des usures anormales.

On peut éviter ces inconvénients en adoptant le système suivant:

DECANTAGE DU COMBUSTIBLE

Presque tous les combustibles transportés par des véhicules citerne renferment des particules et impuretés en suspension. La seule méthode rationnelle pour purifier c'est de le laisser se déposer. Nous conseillons d'employer dans ce but un fût métallique préparé de la façon indiquée à la fig. 3. Le robinet 1) sert exclusivement à la vidange des impuretés déposées sur le fond, tandis que le robinet 2) sert à prélever le combustible purifié.

Fig. 3 - CUVE DE DECANTAGE DU COMBUSTIBLE.

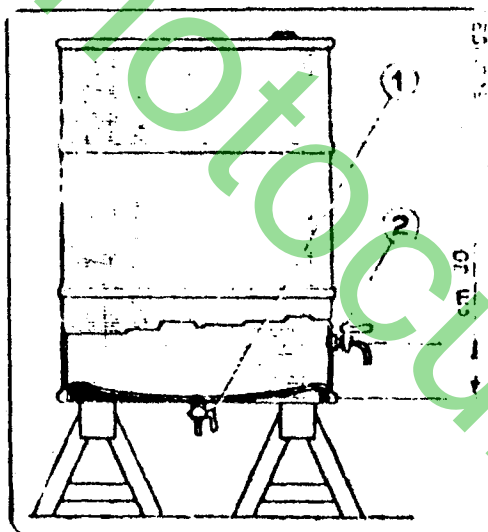
Purgeur.

Robinet du combustible purifié.

Fuel must be carefully filtered during filling and should not contain any water in suspension.

It should be remembered that impurities in the fuel are almost the only, but very frequent, cause of atomizer trouble which leads to loss of power and heavy fuel consumption. Impurities in the fuel can also cause abnormal wear in the pump unit and atomizer.

This trouble can be avoided by adopting the following system:



FUEL DECANTER

It is inevitable that fuel delivered from tanker vehicles should contain impurities and particles in suspension. The only effective method of purifying large quantities of fuel is to let it stand. For this purpose, we advise a metal drum as shown in fig. 3. Tap 1) allows drainage of impurities which settle on the bottom, whilst purified fuel is drained from tap 2).

Fig. 3 - FUEL DECANTER TANK

1) Drainage tap.

2) Purified fuel tap.

Behälter gefüllt. Sein Spiegel soll wenigstens 2 cm. unter dem Rand sein, um zu vermeiden, dass während des Betriebes Brennstoff aus der Entlüftungsöffnung im Deckel austritt.

Der Brennstoff muss beim Auffüllen des Behälters sorgfältig filtriert werden und darf kein Wasser enthalten.

Man erinnere sich daran, dass die im Brennstoff enthaltenen Unreinigkeiten fast die einzige jedoch auch häufigste Störungsursache im Zerstäuber sind, was die Leistungsverminderung des Motors und einen höheren Brennstoffverbrauch zur unvermeidlichen Folge hat. Ausserdem führen diese Unreinigkeiten zum abnormalen Verschleiss des Pumpenkörpers und des Zerstäubers.

Diese Unannehmlichkeiten können durch Anwendung folgenden Systems vermieden werden:

ABSETZEN DES BRENNSTOFFES

Es ist unvermeidlich, dass der von den Kesselwagen herkommende Brennstoff Unreinigkeiten und winzige Körnerchen in Suspension enthält. Die einzige rationelle Reinigungsmethode grosser Mengen von Brennstoff besteht in Ablagern.

Wir raten, sich dazu eines metallenen Fasses zu bedienen, wie in Fig. 3 angezeigt. Der Hahn 1) dient ausschliesslich zum Ablassen des sich am Boden angesammelten Satzes während der Hahn 2) zur Entnahme des gereinigten Brennstoffes dient.

Fig. 3 - GEFÄSS ZUM ABSETZEN DES BRENNSTOFFES

1) Ablasshahn.

2) Hahn für den gereinigten Brennstoff.

Fig. 5 - DEMARRAGE
Tirer la poignée vers l'extérieur pour obtenir le supplément combustible.

AVANT LE DEMARRAGE (Fig. 4)

avant de mettre en marche le moteur, il faut remplir le tuyau de l'alimentation jusqu'à l'injecteur, de la manière suivante:

1. Tirer le supplément combustible (en tirant sur la poignée 12) vers l'extérieur, mais sans la tourner, comme il est indiqué à la Fig. 5.

2. Maintenir en même temps la commande de l'accélérateur dans une position intermédiaire (légèrement accélérée).

3. Enrouler la cordelette sur la poulie 7) dans le sens des aiguilles d'une montre, ensuite tirer par-dessus la cordelette jusqu'au point où on remarque la résistance du piston sous compression, puis enrouler la cordelette sur la poulie. Cette opération de tirer et d'enrouler de nouveau la cordelette exploitant la compression du moteur et l'inertie du volant, sert à remplir complètement le tuyau jusqu'à l'injecteur. Normalement, lors du premier démarrage (ou lorsque le moteur se soit arrêté pour épuisement du combustible) il est nécessaire de tirer 7 ou 8 fois sur la cordelette, jusqu'à ce moment où on entendra un bruit caractéristique de l'injecteur en fonction.

(Dans le cas de démarrage électrique, il suffira, naturellement, de tirer jusqu'au moment où se verra la mise en marche).

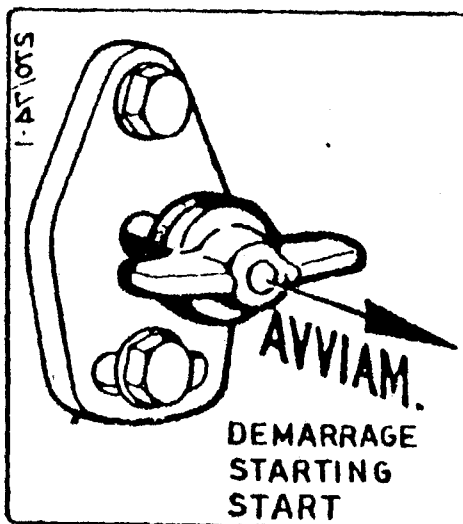


Fig. 5 - STARTING
Pull out handle to obtain fuel supplement

BEFORE STARTING THE ENGINE (Fig. 4)

Before starting the engine, the fuel feed tube must be primed up to the injector in the following manner:

1. Give the fuel supplement (by pulling out handle 12) without turning the handle, as shown in fig. 5). At the same time, shift the accelerator control to the middle position (slightly accelerated).

2. Wind the starter rope clockwise round the pulley 7), then pull the rope until the piston is on the compression stroke and tends to rewind the rope on the pulley.

This operation of pulling and rewinding the rope, making use of the compression of the engine and the inertia of the flywheel, primes the fuel feed tube up to the injector. In general, when starting up for the first time (or when the engine has stopped due to lack of fuel), 7 or 8 pulls on the starter rope are necessary, i.e. until the characteristic noise of the injector in operation is heard.

(Where electric starting is fitted, it is obviously sufficient to turn on starter until the engine fires).

Fig. 5 - STARTEN
Den Griff für Brennstoffzusatz herausziehen.

VOR DEM STARTEN (Fig. 4)

Vor dem Starten des Motors muss das Druckrohr bis zur Einspritzpumpe folgenderweise mit Brennstoff gefüllt werden:

1. Den Brennstoffzusatz betätigen (mittels Herausziehen des Griffes 12), ohne denselben zu drehen, wie in Fig. 5 angezeigt. Gleichzeitig stelle man das Beschleunigungskommando (den Gashebel) auf eine Mittelstellung (leichte Beschleunigung).

2. Die Anwurfleine im Uhrzeigersinn (rechts herum) um die Riemenscheibe 7) wickeln, daraufhin die Leine zum Teil anziehen, bis man den Widerstand des in der Druckphase (Kompression) stehenden Kolbens verspürt, welche die Leine wieder auf die Riemenscheibe aufzuwickeln versucht.

Dieser Vorgang des Anziehens und Wiederaufwickelns der Anwurfleine unter Ausnutzung der Kompression des Motors und des Trägheitsmomentes des Schwungrades, dient gerade zum Anfüllen mit Brennstoff der ganzen Druckleitung bis zur Einspritzpumpe.

Gewöhnlich muss die Leine beim ersten Anwurf (oder wenn der Motor wegen Brennstoffmangels stehen geblieben ist) 7 oder 8 mal angezogen werden, das heisst, bis man das eigene krachende Geräusch der funktionierenden Einspritzpumpe hört.

(Ist die elektrische Startvorrichtung vorhanden, so genügt es selbstverständlich, den Anlassmotor so lange laufen zu lassen, bis der Start erfolgt ist).

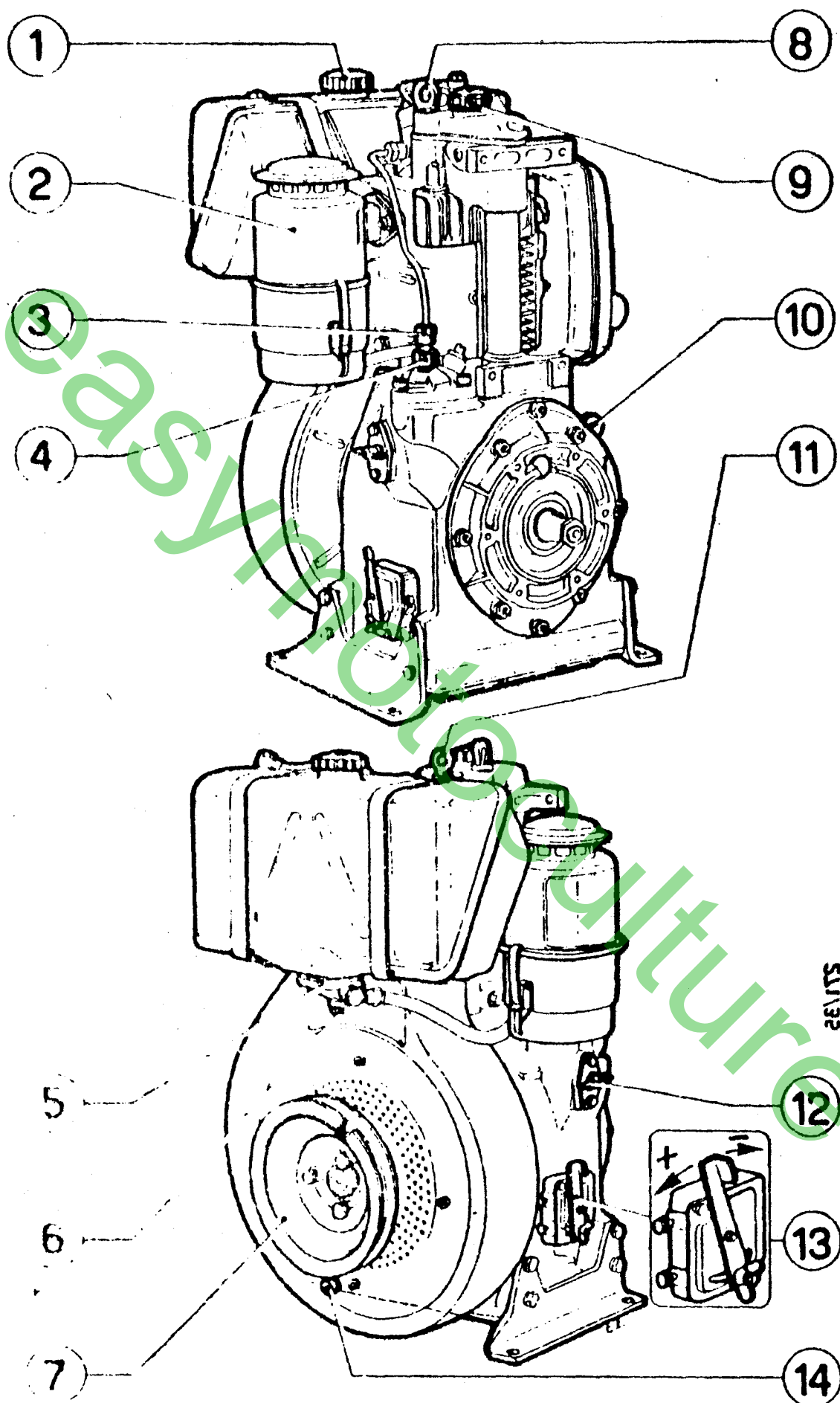


FIG. 4

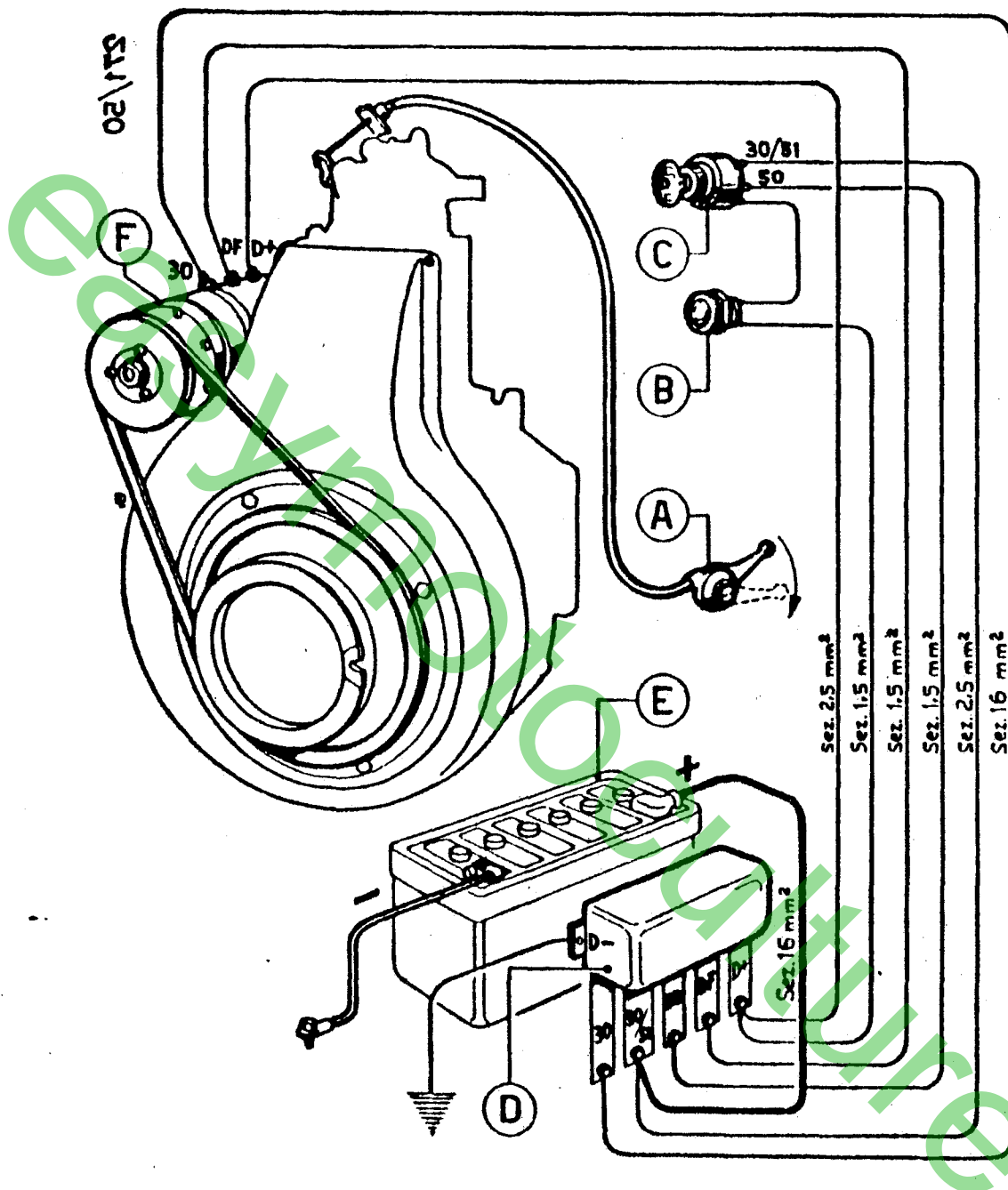


Fig. 6 - SCHEMA DU DÉMARRAGE ELECTRIQUE AVEC DYNAMOTEUR.

- A) Levier de commande de la décompression.
- B) Lampe témoin de charge de la batterie.
- C) Interrupteur de démarrage avec clef.
- D) Régulateur de tension.
- E) Batterie. (12 V - 50 Ah)
- F) Dynamo.

Fig. 6 - DYNAMOTOR ELECTRIC STARTER DIAGRAM.

- A) Decompression control lever.
- B) Battery charge warning light.
- C) Key starter switch.
- D) Voltage regulator.
- E) Battery (12 V - 50 Ah).
- F) Dynamo.

Abb. 6 - SCHALTSCHEMA FÜR ELEKTRISCHES ANLASSEN MIT DREHSTROMLICHTMASCHINE.

- A) Dekompressionshebel.
- B) Kontrollleuchte Batterieladung.
- C) Anlasserschalter mit Schlüssel.
- D) Spannungsregler.
- E) Batterie (12 V - 50 A/h).
- F) Drehstromlichtmaschine.

DÉMARRAGE DU MOTEUR

STARTING THE ENGINE

STARTEN DES MOTORS

DEMARRAGE PAR CORDELETTE:

- Donner le supplément combustible (en tirant sur la poignée 12) vers l'extérieur, mais sans la tourner, suivant l'indication Fig. 5).
- Porter la commande de l'accélérateur dans une position intermédiaire (légèrement accélérée).
- Enrouler la cordelette autour de la poulie 7) dans le sens des aiguilles d'une montre (Fig. 4), ensuite tirer énergiquement et à fond pour faire démarrer le moteur.

ROPE STARTING:

- Give fuel supplement (by pulling out handle 12) without turning it, as per Fig. 5).
- Shift accelerator control to mid-position (slightly accelerated).
- Wind rope clockwise on pulley 7), (Fig. 4), then pull sharply for the entire length of rope to start engine.

STARTEN MIT REISSLEINE:

- Brennstoffzusatz betätigen (den Handgriff 12) herausziehen, ohne ihn zu drehen, wie in Fig. 5 angedeutet).
- Den Gashebel in Mittelstellung bringen (leichte Beschleunigung).
- Die Anwurfleine rechts herum auf der Riemenscheibe 7) aufwickeln (Fig. 4) und sie daraufhin energisch, und bis zum Ende, abziehen, um den Motor anzuwerfen.

Pour les démarrages successifs MOTEUR CHAUD, il suffira de tirer énergiquement sur la cordelette).

(For subsequent starting, when the ENGINE IS WARMED UP, a sharp pull on the rope is sufficient).

(Für die darauffolgenden Anwürfe MIT WARMEN MOTOR genügt es meistens, die Anwurfleine energisch zu betätigen).

INSTALLATION POUR LE DÉMARRAGE ÉLECTRIQUE (Fig. 6)

La fourniture standard de l'appareillage pour démarrage électrique avec dynamo ne comprend pas le levier de commande de décompression A), la lampe témoin B), le bouton de mise en marche C), la batterie E) et les câbles électriques.

Pour les liaisons électriques se référer à la fig. 6.

NOTE: Fixer le régulateur de tension D) dans une position évitant au maximum les vibrations; il est conseillé de le fixer à la carrosserie portant la batterie, de préférence comme il est indiqué sur la fig. 6, les prises étant placées vers le bas.

TRÈS IMPORTANT: Se rappeler de relier à la masse le régulateur de tension.

SYSTEM FOR ELECTRIC STARTING (Fig. 6)

The standard outfit for electric starting with dynamo as provided herein does not include: the decompression control lever (A), the warning light (B), the starter key (C), the battery (E) and the electric cables.

For electric connections, follow Fig. 6.

NOTE: Place the voltage regulator D) in vibrationless position if possible; it is suggested to fasten it to the battery housing, preferably arranged as shown in figure, with terminals downwards.

VERY IMPORTANT: Remember to place earth connections for voltage regulator.

DIE ELEKTRISCHE ANLAGE (Abb. 6)

Bei der Standardlieferung der elektrischen Anlasser-Anlage mit Drehstromlichtmaschine sind nicht inbegriffen: der Dekompressionshebel A), die Kontrollleuchte B), der Anlasserschlüssel C), die Batterie E) und die elektrischen Kabelverbindungen.

Für die Ausführung der elektrischen Leitungen halte man sich an Abb. 6.

ANMERKUNG: Der Spannungsregler D) ist möglichst an einer vibrationsfreien Stelle zu befestigen; es empfiehlt sich der Anbau an Batteriegehäuse und zwar vorzugsweise wie die Abbildung zeigt und mit den Leitungsenden nach unten.

SEHR WICHTIG: Der Masseanschluss soll nicht vergessen werden.

ATTENTION: NE JAMAIS ARRÊTER LE MOTEUR EN UTILISANT LE LEVIER DE LA DECOMPRESSION A).

Pour contrôler la tension de la courroie trapézoïdale tenir compte que celle-ci est d'un type spécial très élastique; en conséquence si l'on appuie avec la main sur son secteur droit, la flexion est supérieure à celle des courroies habituelles.

WARNING: NEVER STOP ENGINE BY SHIFTING DECOMPRESSION LEVER A).

While checking the « V » belt stretch, consider that it is of a specially elastic type; therefore, pressing with hand on the straight section, the deflection will be greater than for conventional belts.

ACHTUNG: DEN MOTOR NIEMALS DURCH BETÄTIGUNG DES DEKOMPRESSIONSHEBELS A) ABSTELLEN.

Bei Kontrolle der Zugspannung des trapezoidalen Riemens ist zu beachten, dass derselbe aus einem besonderen elastischen Werkstoff gefertigt ist; aus diesem Grunde ist beim Drücken mit der Nachgiebigkeit grösser als bei den üblichen Riemen.

DÉMARRAGE DU MOTEUR EN CLIMAT FROID (Fig. 7)

Dans le cas où le démarrage présenterait des difficultés à cause de la température très basse, on procédera comme suit:

- Enlever le bouchon en caoutchouc 1) (marqué « starter ») placé sur le couvercle des culbuteurs.
- Verser dans le puits 2), placé en dessous, de l'huile lubrifiante du même type que celle du moteur, ou similaire. La quantité d'huile devra être presque égale au volume du puits même.
- Refermer soigneusement le puits avec le bouchon 1).
- Répéter toutes les opérations déjà indiquées pour le démarrage normale.

STARTING THE ENGINE IN A COLD CLIMATE (Fig. 7).

If starting is difficult because of low temperature, proceed as follows:

- Remove rubber plug 1) (marked « starter ») located on the rockerbox cover.
- Pour some lubricating oil of the type used in the engine into the reservoir 2). The quantity of oil poured in should be about equal to the capacity of the reservoir.
- Close the reservoir with plug 1).
- Repeat all operations for normal starting.

ANLASSEN DES MOTORS BEI FROSTIGEM WETTER (Abb. 7).

Sollte das Anlassen bei sehr niedrigen Temperaturen Schwierigkeiten bereiten, so gehe man wie folgt vor:

- Den auf dem Schwinghebeldeckel befindlichen Gummizapfen 1) (« Starter » markiert) herausziehen.
- In die darunter befindliche Grube 2) Schmieröl, in gleicher oder ähnlicher Qualität wie für den Motor verwendet, füllen. Die Ölmenge soll ungefähr dem Fassungsvermögen des Hohlraumes entsprechen.
- Die Grube wieder gut mit dem Zapfen 1) verschliessen.
- Alle für ein normales Anlassen schon vorgeschriebenen Handlungen wiederholen.

Fig. 7 - PRÉPARATION POUR LE DÉMARRAGE EN CLIMAT FROID.

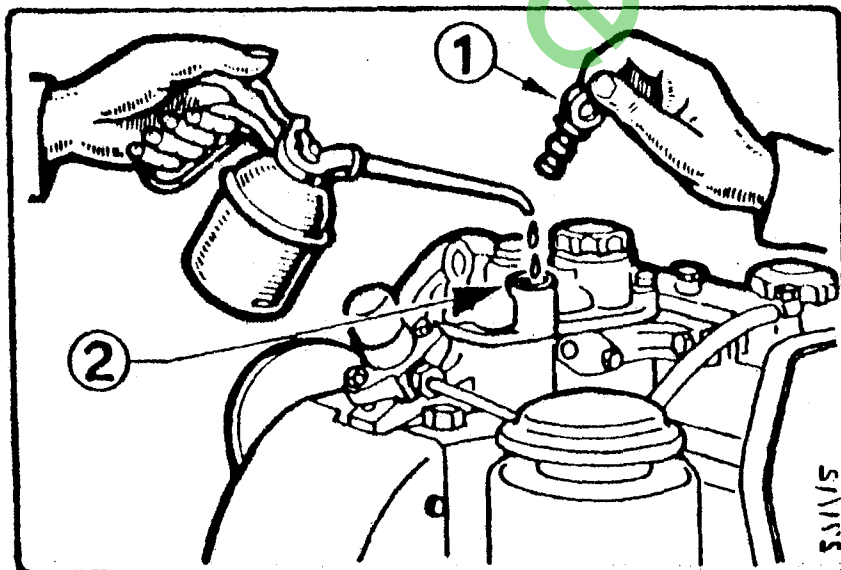
- 1) Bouchon de fermeture du puits du starter.
- 2) Puits du starter.

Fig. 7 - PREPARATIONS FOR STARTING IN COLD CLIMATE.

- 1) Rubber plug for starter reservoir.
- 2) Starter reservoir.

Abb. 7 - VORBEREITUNG ZUM ANLASSEN BEI FROSTIGEM WETTER.

- 1) Gummizapfen der Starter-Grube.
- 2) Starter-Grube.



DÉMARRAGE (Fig. 6)

Pour démarrer le moteur pourvu d'une dynamo, après avoir effectué les opérations préliminaires pour le démarrage indiqué à la page 8:

- 1) Provoquer la décompression en abaissant le levier A).
- 2) Tourner à fond la clé C): le moteur lui-même commencera à tourner. Le laisser augmenter de vitesses pendant quelques secondes et ensuite supprimer la décompression en relevant le levier A).

Lorsque le moteur est démarré, lâcher la clé C) qui reviendra automatiquement à sa première position.

Ne jamais reporter, lorsque le moteur est en marche, la clé de démarrage sur la position zero; en opérant ainsi on supprimerait le contrôle de charge qui est assuré par la lampe témoin B).

EST PAR CONSEQUENT TRÈS PORTANT:

STARTING (Fig. 6)

To start the engine fitted with dynamotor, after preliminary operations for starting as shown on page 8:

- 1) Put the compression on, keeping lever A) down.
- 2) Turn up key C): the engine will start running. Let it accelerate for a few seconds, then put decompression off, leaving lever A).
- 3) After starting, leave the key, which will automatically return to the first notch. Never bring the key back to the zero position, while the engine is running: the charge check performed by warning light B) would then be switched off.

IT IS THEN VERY IMPORTANT:

ANLASSEN (Abb. 6)

Um den mit Drehstromlichtmaschine ausgerüsteten Motor in Gang zu bringen, nachdem die Vorbereitungen zum Anlassen, wie auf Seite 8 erläutert, durchgeführt worden sind:

- 1) Die Dekompression einschalten durch Tiefhaltendes Hebe's A).
- 2) Den Schlüssel C) ganz durchdrehen: der Motor beginnt zu laufen. Ihn für einige Sekunden auf höhere Drehzahl kommen lassen, dann die Dekompression durch Loslassen des Hebels A) ausschalten.

- 3) Bei angelaufenen Motor den Schlüssel loslassen, der selbsttätig in die erste Schaltstufe zurückkehrt.

Den Anlasserschlüssel bei laufendem Motor nie auf Nullstellung drehen: man würde in diesem Fall die Batterieladekontrolle ausschalten, die durch die Kontrollleuchte B) erfolgt.

ES IST FOLGLICH SEHR WICHTIG:

LORSQUE LE MOTEUR EST EN MARCHÉ TENIR LA CLÉ DE DÉMARRAGE SUR LE PREMIER DECLIC.

LORSQUE LE MOTEUR EST À L'ARRÊT TENIR LA CLÉ DE DÉMARRAGE EN POSITION DE REPOS.

WITH RUNNING ENGINE: TO KEEP KEY ON FIRST NOTCH.
WITH STANDSTILL ENGINE: TO KEEP KEY ON REST POSITION.

BEI LAUFENDEM MOTOR DEN SCHLÜSSEL IN DER ERSTEN SCHALTSTUFE LASSEN.
BEI STILLSTEHENDEM MOTOR DEN SCHLÜSSEL IN RUHESTELLUNG LASSEN.

Vérifier le fonctionnement de la lampe témoin B) contrôlant la charge de la batterie. Lorsque le moteur est en marche cette lampe témoin doit rester éteinte, cela signifie que le dynamo charge régulièrement la batterie. Si, le moteur étant en marche, la lampe témoin reste allumée, cela prouve que le dynamo ne charge plus la batterie et, en conséquence, il est nécessaire de faire contrôler l'installation à la première occasion.

- 4) Check performance of battery B) charge warning light. With running engine the light must be off. This means the dynamo is charging the battery as required. If with running engine the light keeps being on, then dynamo is not charging and a plant inspection is to be effected at the earliest convenience.

- 4) Prüfen, ob die Kontrollleuchte der Batterieladung B) funktioniert. Bei laufendem Motor darf die Kontrollleuchte nicht aufleuchten. Das bedeutet, dass die Drehstromlichtmaschine die Batterie regelmäßig ladet. Wenn bei laufendem Motor die Kontrolllampe aufleuchtet, dann ladet die Drehstromlichtmaschine nicht. Deshalb ist bei der ersten Gelegenheit die Anlage nachprüfen zu lassen.

CONTRÔLES ET NETTOYAGES PÉRIODIQUES

Contrôles et les nettoyages, que nous conseillons d'effectuer avec une fréquence raisonnable, sont les suivants:

CONTRÔLE ET NETTOYAGE DU VERIFICATEUR: Voir à page 5.

NETTOYAGE DU FILTRE À COMBUSTIBLE (fig. 9): On recommande d'effectuer très fréquemment le nettoyage du filtre. On le fait de la façon suivante: Déconnecter le tuyau 3) du couvrecle et vider le réservoir du combustible.

Visser le boulon 1), ôter le couvercle 3) et retirer la cartouche filtrante 5).

Plonger la cartouche dans du pétrole ou dans l'essence, ou bien la remplacer dans le cas qu'elle est trop pleine d'impuretés. Nettoyer soigneusement l'intérieur du couvercle 3), essuyer avec des chiffons propres, s'assurer ensuite que le joint 4) soit bien en place dans son logement.

Re Monter le tout comme indiqué à la Fig. 9.

Visser enfin le raccord du tuyau de sortie du combustible.

CHECKS AND PERIODIC CLEANING

The checks and cleaning operations, which we recommend should be carried out with reasonable frequency, are as follows:

1) CHECK AND CLEAN THE ATOMIZER: See page 5.

2) CLEAN THE FUEL FILTER (fig. 9): We recommend that the filter be cleaned very frequently, in the following manner:

— Disconnect outfeed tube from cover 3) and empty fuel out of the tank.

— Unscrew nut 1), remove cover 3) and withdraw the filter cartridge 5).

— Dip the filter cartridge in gasoline or petrol to clean it. Replace the filter if heavily impregnated with impurities.

— Carefully wash the inside of the cover 3), then dry it with a clean rag. Ensure that gasket 4) is well seated in its place.

— Re-assemble all as stated in Fig. 9.

— Reconnect the fuel outfeed tube.

KONTROLLEN UND REINIGUNG ZU BESTIMMTEN ZEITABSTANDEN

Die zu bestimmten Zeitabständen vorzunehmenden Kontrollen und Reinigungen, die wir besonders empfehlen, sind folgende:

1) PRÜFUNG UND REINIGUNG DES ZERSTÄUBERS (siehe Seite 5).

2) REINIGUNG DES BRENNSTOFF-FILTERS (Fig. 9). Wir empfehlen, die Reinigung des Filters sehr oft vorzunehmen und dabei folgendermassen vorzugehen:

— Das Ausgangsrohr vom Deckel 3) entfernen und den Brennstoff aus dem Behälter ablassen.

— Die Mutter 1) abschrauben, den Deckel 3) abnehmen und die Filterpatrone 5) herausziehen.

— Die Filterpatrone in Petroleum oder Benzin ausspülen oder erneuern, falls sie zu stark verunreinigt ist.

— Die Innenseite des Deckels 3) sorgfältig waschen, mit sauberen Lappen trocknen und sich vergewissern, dass die Dichtung 4) auf ihrem Sitz glatt aufliegt.

— Alles zusammenbauen wie in Bild 9 gezeigt.

— Zum Schluss den Anschluss des Brennstoff-Ausflusrohrs wieder anschrauben.

Fig. 9 - FILTRE À COMBUSTIBLE.

- Boulon de blocage.
- Joint.
- Couvercle du filtre.
- Joint du couvercle.
- Cartouche filtrante.
- 7) Bague d'étanchéité.
- Cuvette.
- Ressort.

Fig. 9 - FUEL FILTER

- Filter housing bolt.
- Washer for lock nut.
- Filter cover.
- Cover gasket.
- Filter cartridge.
- 7) Seal rings.
- Spring cup.
- Spring.

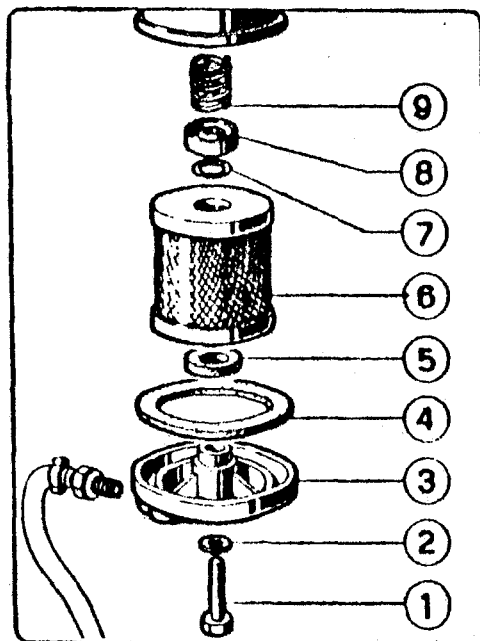


Fig. 9 - BRENNSTOFFFILTER.

- 1) Befestigungsmutter.
- 2) Dichtung.
- 3) Filterdeckel.
- 4) Deckeldichtung.
- 6) Filterpatrone.
- 5-7) Dichtungsring.
- 8) Federstift.
- 9) Feder.

ES LE DÉMARRAGE

AFTER STARTING

NACH DEM START

ler le régime de rotation du
teur en tirant vers la gauche
levier accélérateur 13) pour
GMENTER (+) ou pousser
s la droite pour DIMINUER
-).

cas de commande à distan-
il faut agir sur la poignée
iciale.

rès le démarrage du moteur,
poignée 12) rentrera de nou-
au, limitant ainsi le débit du
mbustible à la valeur nor-
le.

— Adjust engine revs. by shifting
the accelerator lever 13) to the
left to INCREASE (+) and to
the right to DECREASE. (—).
Where remote control is fitted,
shift the appropriate hand le-
ver.

— When the engine is firing, han-
dle 12) will automatically re-
turn to its normal running
position and reduce the fuel
flow to normal.

— Die Drehzahl des Motors regu-
lieren. Durch Verstellen des Gas-
hebels 13) nach links wird die
Drehzahl erhöht (+), durch
Verstellen nach rechts vermin-
dert (—).

Ist eine Fernsteuerung vorhan-
den, so muss man sich des da-
für vorhandenen Handhebels
bedienen.

— Ist der Motor angelaufen, so
schnappt der Griff 12) wie-
der in seine Anfangsstellung zu-
rück und vermindert den Brenn-
stoffzufluss auf den normalen
Wert.

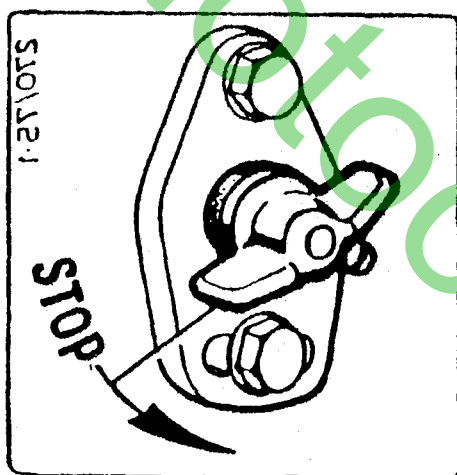


Fig. 8 - COMMANDE DU STOP
ir la poignée vers la gauche
sans la tirer.

Fig. 8 - STOP CONTROL
Turn handle to the left
without pulling outwards.

Fig. 8 - STOP-KOMMANDO
Den Handgriff ohne zu ziehen nach
links drehen.

ARRET DU MOTEUR

STOP THE ENGINE

ANHALTEN

ir arrêter le moteur il faut
ir vers la gauche la poignée
STOP) sans la tirer, de façon
per le débit du combustible,
maintenir dans cette position
à l'arrêt du moteur. (Fig. 8)

To stop the engine, turn handle
12) to the left (STOP) without
pulling outwards, such that the
flow of fuel is cut off. Hold handle
to the left until the engine stops.
(Fig. 8).

Um den Motor anzuhalten, dreht
man den Handgriff 12) nach links
(STOP), ohne zu ziehen, so dass der
Brennstoffzufluss unterbrochen wird,
und halte ihn in dieser Lage fest,
bis der Motor zum Stillstand ge-
kommen ist. (Fig. 8).

Les
périod
d'effe
sonna

1) C
Pl
gs

2) N
B
m

m
p
D
v
c

D
c
t
R
t
i
h

L
c
c
i
i

L
c
c
i
i

L
c
c
i
i

L
c
c
i
i

L
c
c
i
i

L
c
c
i
i

L
c
c
i
i

L
c
c
i
i

L
c
c
i
i

L
c
c
i
i

4) NETTOYAGE DES AILETTES DE REFROIDISSEMENT. — Il peut se produire qu'après un certain laps de temps la poussière, mélangée à de la graisse ou à du terrain ou autre chose, vient se déposer entre les ailettes de refroidissement du cylindre et de la culasse en réduisant le passage de l'air (et parfois en les obstruant complètement) et en provoquant, par conséquent un refroidissement insuffisant.

Afin d'éviter que le surchauffage puisse endommager sérieusement le moteur, il est nécessaire, donc, de vérifier fréquemment la propreté des ailettes du cylindre et de la culasse. Si nécessaire, il faut démonter les tôles latérales et le convoyeur, et il faut effectuer un nettoyage soigné avec de l'essence jusqu'à enlever complètement les dépôts.

INSTRUCTIONS POUR L'ACCOUPLEMENT ENTRE LE MOTEUR ET LA MACHINE OPERATRICE

Il est de toute première importance que l'accouplement entre le moteur et la machine opératrice soit effectué correctement, c'est-à-dire de façon à ne pas forcer le moteur à fournir un couple supérieur à ses possibilités ou à fonctionner à un régime très au-dessous de 3000 tours/l'.

Si l'accouplement est correct, le moteur travaillant à son régime normal et à pleine charge, aura un gaz d'échappement pratiquement incolore.

RODAGE

Lors de l'emploi d'un moteur complètement neuf, afin de donner à tous les organes en mouvement la possibilité de s'ajuster graduellement, une certaine période de rodage est nécessaire (en plus de celle effectuée normalement par l'Usine).

Ce rodage consiste à faire, travailler le moteur pendant les 50 premières heures sans dépasser le 70% de la charge normale.

4) CLEANING THE COOLING FINS. — In time, it is possible that dust mixed with grease or other impurities be deposited between the cylinder barrel and head cooling fins, thus reducing the flow of air (and sometimes blocking it completely). This causes insufficient cooling.

To avoid the serious damage that overheating may provoke, it is necessary to frequently check that the cylinder barrel and head fins are clean. If necessary, remove the deflector plates and the air duct and clean of all deposits with petrol.

INSTRUCTIONS FOR COUPLING ENGINE TO MACHINES

It is fundamental importance that the coupling between engine and machines should be carried out properly such that the engine is not forced to supply a torque above its capacity or to run at much less than 3000 r.p.m.

If the coupling is correct, the engine should give off a virtually colourless exhaust gas when running at normal speed under full load.

RUNNING IN

A certain running in period is necessary (besides that normally carried out by the factory) for new engines such that all mechanical parts settle down gradually. To run in the engine, run it for 50 hours, at 70% load capacity.

4) REINIGUNG DER KÜHLRIPPEN. — Mit der Zeit kann es vorkommen, dass der mit Fett vermischte Staub, Erde oder anderes, sich zwischen den Kühlrippen des Zylinders und des Kopfes ansammelt und die Zwischenräume für die Kühlluft vermindert (und manchmal auch ganz verstopft) und damit eine unzureichende Kühlung verursacht.

Um die schweren Schäden zu vermeiden, die durch die Überhitzung am Motor entstehen können, ist es notwendig, oft zu kontrollieren dass die Kühlrippen nicht verschmutzt sind. Wenn notwendig, demonstrieren man die Seitenbleche und das Kühlluftgehäuse und nehmen eine sorgfältige Reinigung mit Benzin vor, bis alle Ablagerungen ganz entfernt sind.

ANWEISUNGEN FÜR DIE KUPPLUNG DES MOTORS MIT EINER ARBEITSMACHINE

Es ist von grundsätzlicher Wichtigkeit, dass die Kupplung des Motors mit einer Arbeitsmaschine sachgemäss ausgeführt wird, dass der Motor nicht gezwungen wird, ein grösseres Kraftmoment abzugeben, als er abgeben kann, oder mit einer Drehzahl zu funktionieren, die weit unter den 3.000 U.p.M. liegt.

Ist die Kupplung sachgemäss ausgeführt, so müssen die Auspuffgase des mit normaler Umdrehungszahl und voller Belastung laufenden Motors praktisch farblos sein.

EINLAUFEN

Beim Einsatz eines neuen Motors ist eine gewisse Einlaufzeit notwendig (ausser der schon in der Fabrik gemachten), um allen in Bewegung befindlichen Teilen die Möglichkeit zu geben, sich allmählich einlaufen zu können.

Das Einlaufen besteht darin, den Motor während der ersten 50 Betriebsstunden unter 70 % seiner normalen Belastung laufen zu lassen.

Fig. 10 - DÉMONTAGE DU FILTRE À AIR D'ASPIRATION.

- 1) Corps du filtre.
- 2) Joint.
- 3) Élément filtrant.
- 4) Cuvette huile.
- 5) Crochet de serrage.
- 6) Jauge du niveau de l'huile.

Fig. 10 - STRIPPING THE AIR IN-TAKE FILTER.

- 1) Filter housing.
- 2) Gasket.
- 3) Filter element.
- 4) Oil reservoir.
- 5) Locking book.
- 6) Oil level guide.

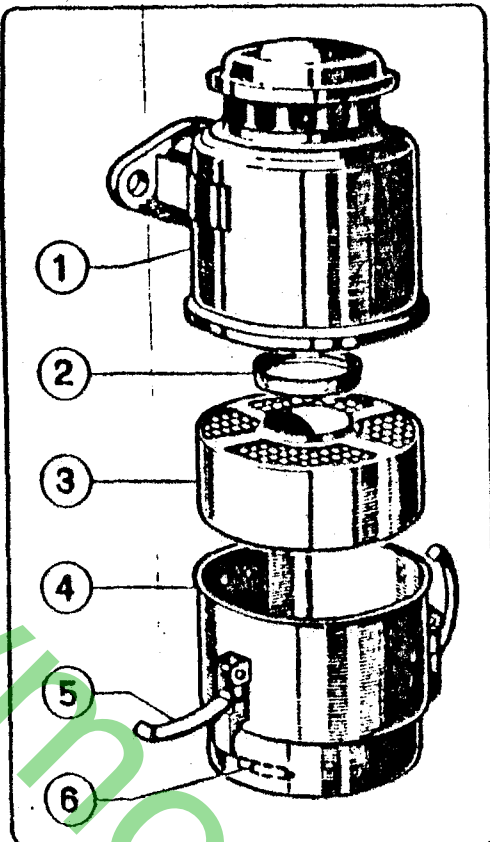
ATTENTION

3) NETTOYAGE DU FILTRE À AIR. Il est très important d'effectuer le nettoyage du filtre avec une fréquence dépendant de la quantité de poussière contenue dans l'air que le moteur doit aspirer. SI NÉCESSAIRE, LE NETTOYAGE SERA EFFECTUÉ MEME TOUS LE JOURS.

Pour démonter le filtre (Figure 10) il faut ouvrir les crochets 5) et enlever la cuvette 4). En retirer l'élément filtrant 3) et le rincer dans du pétrole ou dans du gasoil.

Vider complètement l'huile de la cuvette 4), la rincer avec du pétrole ou du gasoil, ensuite la remplir de nouveau avec de l'huile propre jusqu'à atteindre le niveau de la tôle intérieure 6) placée sur le fond.

Pour remonter le filtre il faut rapprocher la cuvette 4) au corps supérieur 1), tout en s'assurant que les joints en caoutchouc soient placés dans leur logement, ensuite fermer les crochets 5).



ATTENTION

3) CLEANING THE AIR IN-TAKE FILTER. It is very important to clean the filter more or less frequently according to the dust content of the atmosphere in which the engine is run. IF NECESSARY, THE FILTER MUST BE CLEANED EVERY DAY.

To strip down the filter (Fig. 10), to withdraw reservoir 4). Pull out the filter element 3) and wash it by dipping in kerosene or gasoil.

Remove all the oil contained in the reservoir 4), wash the reservoir with kerosene or gasoil, then refill with clean oil up to the level indicated on the internal oil level guide plate 6).

To reassemble the filter, bring the reservoir 4) up to the upper housing 1), ensure that the rubber gasket is well seated then put the clips in the closed position.

Fig. 10 - DEMONTAGE DES LUFTANSAUGFILTERS.

- 1) Filterkörper.
- 2) Dichtung.
- 3) Filterelement.
- 4) Öltopf.
- 5) Klemme.
- 6) Ölstandsanzeiger.

ACHTUNG

3) REINIGUNG DES LUFTANSAUGFILTERS. Es ist von grösser Wichtigkeit, dass der Filter, je nach dem in der Luft enthaltenen Staubs, gereinigt wird, da diese Luft vom Motor angesaugt wird. WENN NOTWENDIG, MUSS DIESE REINIGUNG TÄGLICH VORGENOMMEN WERDEN.

Um den Filter (Fig. 10) zu demontieren, Klemmen öffnen, um den Topf 4) abnehmen zu können. Dann kann man das Filterelement 3) herausnehmen und in Petroleum oder Nafta auswaschen.

Man entleere den Topf 4) von dem darin enthaltenen Öl, wasche ihn in Petroleum oder Nafta und fülle daraufhin mit neuem Öl, bis der Ölspiegel die Höhe des Inneren, am Boden angebrachten, Bleches erreicht.

Um den Filter wieder zusammen zu bauen, drückt man beide Teile (Obere und untere) zusammen und beachte, dass die Dichtung sachgemäss eingelegt ist. Man schliesst dann die Klemmen 5).

CONTRÔLE DU DÉBUT POMPAGE

ins le cas où il faut rem-
ir la pompe d'injection avec
autre pompe, il faut effectuer
ontrôle du début pompage de
çon suivante:

Dévisser le raccord du tuyau
efoulement de la pompe d'in-
on, enlever provisoirement la
e soupape (mais pas son lo-
nt) et son ressort, ensuite vis-
de nouveau le raccord du tuyau
efoulement.

) Parcourir lentement la course
ompression en faisant tourner
plant dans son sens normal de
lilon: le combustible jaillira du
ord du tuyau de refoulement.

) Au moment où le piston
se le trou d'alimentation du
cylindre, le combustible ar-
ra de jaillir. C'est le début
page et il faut qu'il coïncide
point 1) (Fig. 11).

u cas où il est nécessaire d'a-
er ou de retarder l'injection, il
agir de la façon suivante sur
joints placés au-dessous de la
le de fixation de la pompe
jection:

) En augmentant l'épaisseur des
ts l'injection sera RETARDÉE.

) En diminuant l'épaisseur des
ts l'injection sera AVANCÉE.

CHECKING START OF PUMP ACTION

If, at any time, the injector is
renewed, the start of the Pump
Action must be checked as fol-
lows:

a) Unscrew Injection pump in-
feed union and remove the valve
(but not the valve seating) and
its spring. Replace Infeed union
and screw up.

b) Turn the engine slowly thro-
ugh the compression stroke by
turning the flywheel in its normal
direction of rotation: fuel will flow
out of the infeed tube union.

c) When the piston closes the
cylinder intake hole, fuel will stop
flowing out. This is the start of
the Pump Action and must coincide
with 1) position indicated in
Fig. 11.

If it is necessary to advance
or retard the Pump Action, make
use of the shim gaskets located
under the Injection pump fixing
flange as follows:

a) Add shim gaskets to RETARD
pump action.

b) Remove shim gaskets to
ADVANCE pump action.

KONTROLLE DES ANFANGS DER EINSPRITZPHASE

Wenn die Einspritzpumpe durch
eine neue ersetzt werden muss, so
muss auch der Anfang der Einspritz-
phase folgenderweise kontrolliert
werden:

a) den Anschluss des Druckroh-
res der Einspritzpumpe abschrau-
ben, vorläufig das Ventil und des-
sen Feder (aber nicht den Sitz)
abnehmen und dann den Anschluss
des Druckrohres wieder anschrau-
ben.

b) Langsam die Verdichtungs-
phase durchlaufen, indem man das
Schwungrad im normalen Drehsinn
dreht; der Brennstoff wird dann
aus dem Druckrohranschluss aus-
fließen.

c) Im Augenblick, in dem der
Kolben die Kraftstofföffnung des
Zylinders verschliesst, hört der
Brennstoffausfluss auf.

Das ist der Anfang der Einspritz-
phase, der mit dem Zeichen 1)
übereinstimmen muss. (Fig. 11).

Sollte es notwendig sein, die
Einspritzung vor oder nachstellen
zu müssen, so muss dies mittels
der unter dem Befestigungsflansch
der Einspritzpumpe befindlichen
Dichtung geschehen:

a) Eine stärkere Dichtung hat
die Verzögerung der Einspritzphase
zu Folge.

b) Eine dünnere Dichtung ver-
früht die EINSPRITZPHASE.

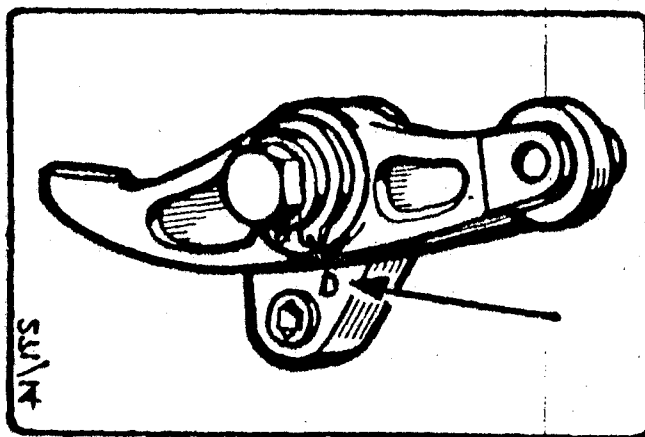


Fig. 12 - AXE DE CULBU-
IR POMPE INJECTION.

Fig. 12 - INJECTOR ROCKER
SHAFT.

Fig. 12 - LAGERBOLZEN DES
EINSPRITZKIPPEBELS.

DONNÉES TECHNIQUES POUR LE MONTAGE ET LA MISE À POINT

POSITION DU POINT MORT SUPERIEUR (Fig. 11)

La position du volant, en correspondance de laquelle le piston se trouve au Point Mort Supérieur, est indiquée par un point 2) peint en rouge, gravé sur le bord du carter de refroidissement.

Lorsque le point 3) gravé sur le volant-ventilateur coïncide avec le point 2), le piston se trouve au P.M.S. Par contre, lorsque le point 3) coïncide avec le point 1) peint en vert, à ce moment-là a lieu le début du pompage (I.P.).

TECHNICAL DATA ON ASSEMBLY AND TIMING

TOP DEAD CENTRE POSITION (Fig. 11)

Point 2) Indicates the flywheel position when the piston is at top dead centre. Point 2) is stamped in red on the air duct.

When dot 3) on the flywheel-fan coincides with point 2), the piston is at T.D.C.

When dot 3) coincides with point 1) coloured green, pump action starts (I.P.).

TECHNISCHE DATEN FÜR DIE MONTAGE UND EINSTELLUNG

POSITION DE L'ÉTAT DES OBEREN TOT- PUNKTES (Fig. 11)

Die Stellung des Schwungrades, bei der sich der Kolben in der oberen Totpunkt-lage befindet, ist durch den rot gefärbten Punkt 2 gekennzeichnet, der in der Kühlluft-haube am Rand eingeschlagen ist.

Wenn der in den Schwungrad-Ventilator eingeschlagene Punkt 3) mit dem Punkt 2) übereinstimmt, dann befindet sich der Kolben in seiner oberen Totpunkt-lage (P.M.S.).

Wenn hingegen der Punkt 3) mit dem grün gefärbten Punkt 1) übereinstimmt, fängt die Einspritzphase an (I.P.).

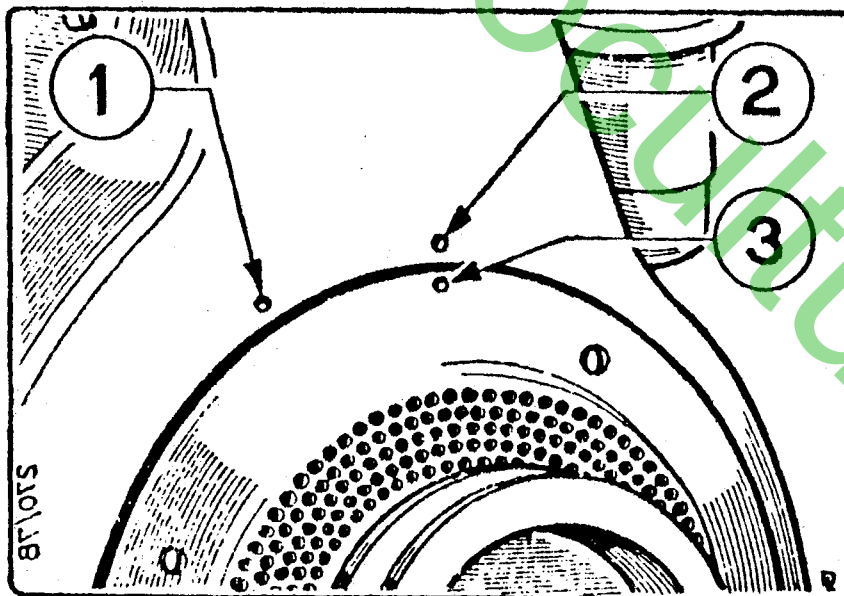


Fig. 11 - REPERE DU P.M.S.
DU DEBUT POMPAGE.

Début pompage (I.P.).
Point Mort Supérieur (P.M.S.).
Repère sur le volant.

Fig. 11 - T.D.C. AND PUMP
ACTION REFERENCE MARKS.

1) Pump action starts (I.P.).
2) Top Dead Centre (T.D.C.).
3) Flywheel reference mark.

Fig. 11 - BEZIEHUNG ZWI-
SCHEN DEM OBEREN TOT-
PUNKT DES KOLBENS UND
DEM ANFANG DER EINSPRITZ-
PHASE.

1) Anfang der Einspritzphase (I.P.).
2) Oberer Totpunkt.
3) Bezugszeichen auf dem Schwungrad.

MISE EN PHASE DU MOTEUR

Après un démontage éventuel ou une révision du moteur, le montage et la mise en phase de l'arbre à cames avec vilebrequin est indiqué à la fig. 14. Avec le vilebrequin en position de POINT MORT SUPERIEUR d'aspiration, il faut faire coïncider entre eux les points gravés sur les engrenages et indiqués à la figure 14 par les numéros 2) et 3).

ENGINE TIMING

After stripping down and overhauling the engine, re-assemble and time the camshaft with the mal shaft as indicated in Fig. 14.

When the main shaft is in the TOP DEAD CENTRE position of the induction stroke, set the gear markings 2) and 3) as shown in fig. 14.

INPHASE-STELLEN DES MOTORS

Nach einer eventuellen Demontage oder Überholung des Motors, muss die Nockenwelle mit der Kurbelwelle auf die aus Fig. 14 ersichtliche Weise wieder in Phase gestellt werden. Man stelle die Kurbelwelle auf den OBEREN TOTPUNKT der Ansaugperiode in der Weise ein, dass die auf den Zahnradern eingeschlagenen Punkte Nummer 2 und 3, wie in Fig. 14 dargestellt, miteinander übereinstimmen.

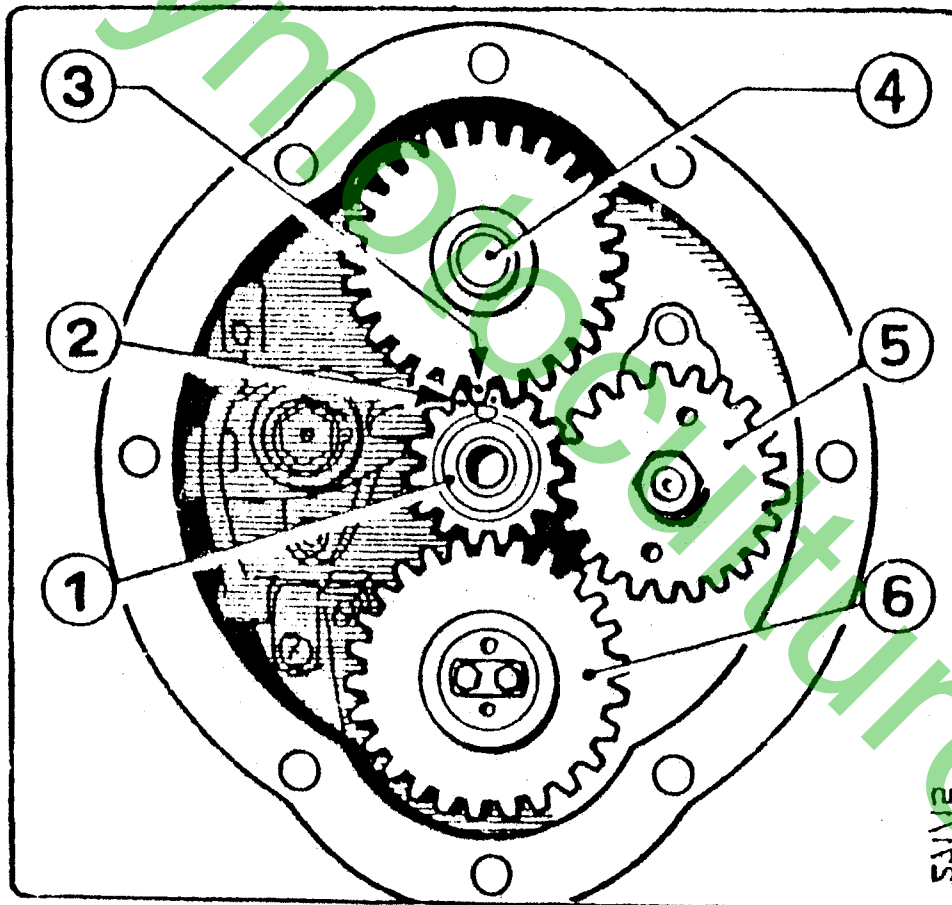


Fig. 14 - REPÈRES POUR LA
MISE EN PHASE DU MOTEUR.

- 1) Vilebrequin.
- 2) Point de repère sur l'engrenage du vilebrequin.
- 3) Point de repère sur l'engrenage de l'arbre à cames.
- 4) Arbre à cames.
- 5) Engrenage pompe à huile.
- 6) Engrenage du régulateur de tours.

Fig. 14 - ENGINE TIMING
REFERENCE MARKS.

- 1) Main shaft.
- 2) Reference mark on main shaft gear.
- 3) Reference mark on camshaft gear.
- 4) Camshaft.
- 5) Oil pump gear.
- 6) Speed governor gear.

Fig. 14 - INPHASE-STELLEN
DES MOTORS

- 1) Kurbelwelle.
- 2) Richtpunkte.
- 3) Richtpunkte auf dem Nockenwellenzahnrad.
- 4) Nockenwelle.
- 5) Ölpumpenzahnrad.
- 6) Regler Zahnrad.

ATTENTION. — En cas de rem-
ment du culbuteur comman-
njection, il ne faut pas dé-
er le tourillon fixé au carter,
ue sa position a été exacte-
déterminée à l'usine lors de
ise à point de l'avance Injec-

contre, lorsqu'il est néces-
de remplacer le tourillon
s du culbuteur, il faut faire
tion à la bride du tourillon:
aut y trouver gravé ou la let-
, ou la lettre S ou aucune
tion (Fig. 11).

a signifie que le tourillon,
vis de la bride, peut avoir
excentricité à droite (D), à
e (S) ou être exactement au
.

CONTRÔLE DE FIN POMPAGE

fin pompage est réglée en dé-
nt le support de la poignée
ément combustible, après a-
lesserré les écrous de fixation
13).

critère suivant sert pour un
ble hors Usine: la durée du
age doit couvrir 15° environ.

ir la détermination du point
n pompage il faut effectuer
êmes procédés déjà indiqués
le contrôle du début pompa-
t en adoptant la précau-
s suivante: après avoir détermi-
s début pompage on conti-
à tourner lentement le vo-
jusqu'au moment où on ver-
paraître le gasoil sur le rac-
du tuyau de refoulement:
le point de fin pompage. Le ré-
s sera effectué de façon telle
e tomber ce point 15° environ
le début pompage.

Fig. 13 - REGLAGE DE FIN
POMPAGE.

Fig. 13 - SETTING END OF
PUMP ACTION.

ATTENTION. — Should it be
necessary to renew the injector
rocker arm, DO NOT withdraw the
rocker shaft which is fixed to the
crankcase since its position is
established at the factory in order
to give the correct advance setting.

Should it be essential to change
a worn rocker arm pin, note the
marking on the pin flange: there
may be the letter D, the letter S
or no marking at all. (Fig. 12).

The marks indicate that the pin
with respect to flange is offcenter
to the right (D), to the left (S)
or that it is true.

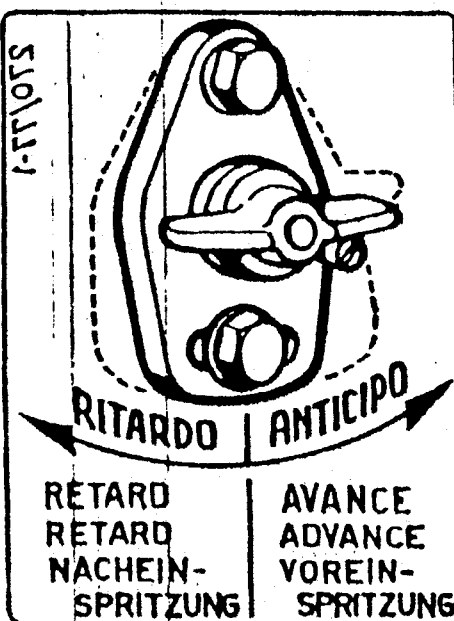
CHECKING END OF PUMP ACTION

The end of pump action is set
by moving the fuel supplement
handle flange, the lower bolt-hole
of which is slotted.

Loosen the fastening bolts and
swing the flange as required. (Fig.
13).

The following guide will serve
as an out-of-works check: the
pump action should be effected
through 15°.

To check the end of pump action,
adopt the same procedure used for
checking the start of pump action.
When start of pump action position
has been reached, turn the flywheel
slowly until Diesel fuel re-appears
from the infeed tube union. The
setting must be adjusted such that
this point is reached about 15°
AFTER start of pump action.



ACHTUNG. — Im Fall, dass der
Kipphebel für die Einspritzsteue-
rung ersetzt werden muss, darf
der am Gehäuse befestigte Bolzen
nicht demontiert werden, da seine
Lage schon in der Fabrik während
der Regulierung der verfrühten
Einspritzphase genau eingestellt
worden ist.

Sollte hingegen wegen Verschleiss
der Lagerbolzen des Schwinghebe's
ersetzt werden müssen, so ist auf
den Flansch des Bolzens selbst zu
achten: es kann der Buchstabe D
oder der Buchstabe S oder über-
haupt keine Markierung vorhanden
sein (Abb. 12).

Das bedeutet, dass der Lager-
bolzen bezogen auf den Flansch
entweder nach rechts (D) oder
nach links (S) verschoben oder
genau zentriert sein kann.

KONTROLLE DER EINSPRITZ - ENDPHASE

Die Einspritz-Endphase wird da-
durch geregelt, dass man, nachdem
man die Befestigungsschrauben 13)
der Grundplatte des Handhebels für
den Brennstoffzusatz gelöst hat, die
Grundplatte selbst in dem vorgese-
henen Schlitz verstellt,

Für eine ausserhalb der Fabrik
vorgenommene Kontrolle kann als
Richtlinie dienen, dass die Dauer
der Einspritzphase zirka 15° sein
soll.

Die Ermittlung des Einspritz-
Endphasenpunktes muss auf diesel-
be Weise erfolgen, wie dies schon
für die Kontrolle des Anfangs der
Einspritzphase erläutert worden ist,
wobei folgendes beachtet werden
muss:

Nachdem man den Anfang der
Einspritzphase festgestellt hat
fährt man fort, das Schwun-
rad langsam weiterzudrehen, bis
man den Brennstoff wieder aus
dem Druckrohranschluss austreten
sieht:

Das ist der Endpunkt der Ein-
spritzphase. Die Einstellung muss
ergeben, dass dieser Punkt um
zirka 15° gegen den Anfangspunkt
versetzt ist.

Fig. 13 - EINSTELLUNG DER
EINSPRITZ-ENDPHASE.

DEMONTAGES ET REVISIONS

Nous donnons ci-après quelques règles concernant la revision et le remplacement des parties composant le moteur; ces normes étant typiques pour un moteur Diesel Industriel.

Nous ne prenons pas en examen les opérations qui sont communes à tous les types de moteur comme, par exemple, le rodage des soupapes ou le remplacement d'un roulement à billes; ces opérations n'exigeant pas d'autres connaissances que celles utilisées dans la routine automobile.

DEMONTAGE DU MOTEUR

Après avoir démonté les parties accessoires (réservoir, filtre, tuyaux du combustible, tôles latérales, etc) on procède de la façon suivante:

- 1) Démontez le volant à l'aide d'un extracteur qui puisse s'engager dans les deux trous filetés existant sur le volant même.
- 2) Démontez la culasse et le portillon de fond.
- 3) Démontez la bielle à l'aide de la clé tubulaire en dotation.
- 4) Démontez le support de banc côté volant et la porte côté distribution en agissant sur les deux boulons vissés dans les deux trous qui se trouvent sur le bord, jusqu'à ce qu'il réagissent sur le carter.
- 5) Enlever les poussoirs, l'arbre à cames, la pompe d'injection et le groupe de réglage.
- 6) Retirer le vilebrequin ayant soin de ne pas trainer l'engrenage sur le coussinet de banc.

STRIPPING AND OVERHAULING

The following rules for the overhauling and replacement of various parts of the engine are typical of Industrial Diesel Engines.

No reference is made to those operations which are common to all internal combustion engines, such as: grinding in valves and replacement of ball bearings, these being operations which do not require any special knowledge beyond that required for normal motoring.

STRIPPING DOWN THE ENGINE

Having removed the various accessories (fuel tank, filter, fuel piping, deflector plates, etc.), proceed as follows:

- 1) Remove the flywheel by means of an extractor inserted in the two threaded holes in the flywheel.
- 2) Remove the cylinder head and the sump.
- 3) Unscrew the big-end half-cap with the box-spanner supplied.
- 4) Remove the flywheel side main bearing casing and the drive side crankcase side-plate by screwing up two bolts in the two threaded holes in the outside edge of the casings thus levering against the crankcase.
- 5) Remove the rockers, camshaft, injection pump and the governor assembly.
- 6) Withdraw the crankshaft, taking care that the gear does not scrape against the main bearing.

DEMONTAGE UND ÜBERHOLUNG

Wir geben hier einige für Industrie-Dieselmotoren typische Anwendungen, die Überholung und den Ersatz von Einzelteilen betreffen, während wir die für alle Motortypen gleichen und gemeinsamen Arbeiten, wie z.B. das Einschmiegeln der Ventile oder das Auswechseln eines Kugellagers, nicht in Erwähnung ziehen, weil es sich um Arbeiten handelt, die von den üblichen, bei Kraftwagenmotoren laufend ausgeführten Arbeiten, nicht abweichen.

DEMONTAGE DES MOTORS

Nachdem man die Zubehörtelle (Kraftstoffbehälter, Filter, Kraftstoffrohrleitungen, Schutzbleche usw.) abgenommen hat, muss man:

- 1) Das Schwungrad mit einer Abziehvorrichtung abziehen, die in die zwei mit Gewinden versehenen Bohrungen auf dem Schwungrad angelegt wird.
- 2) Den Motorkopf und die Ölwanne abmontieren.
- 3) Mittels dem bei der Lieferung des Motors mitgegebenen Rohrschlüssel die Pleuelstange demontieren.
- 4) Das schwungradseitige Kurbelwellenlager und den Deckel auf der Verteilerseite abmontieren, indem man die zwei Druckschrauben, die am Rand in zwei Bohrungen eingeschraubt sind, soweit anzieht, bis sie, auf den Grund gestützt, Rückdruck ausüben.
- 5) Die Verteilerbestandteile, die Nockenwelle, die Einspritzpumpe und die Regulatorgruppe abmontieren.
- 6) Die Kurbelwelle herausziehen, wobei man darauf achte, dass das Zahnrad nicht auf der Lagerschale der Kurbelwelle streift.

REGLAGE DU JEU DES CULBUTEURS

Il est très important de contrôler le jeu entre culbuteurs et soupapes. Il faut absolument effectuer ce contrôle **APRÈS LES 20 PREMIÈRES HEURES DE FONCTIONNEMENT ET, SUCCESSIVEMENT, TOUS LES 15 JOURS.**

La réglage du jeu entre culbuteurs et soupapes s'effectue en dévissant la vis de réglage du culbuteur, après avoir desserrée la contre-écrou de fixation.

Le jeux, qu'il faut mesurer à moteur froid, doit résulter:

Aspiration	mm. 0,20
Echappement	mm. 0,20

TAPPET CLEARANCE

It is very important to frequently check the clearance between tappets and valves. This check must be effected **AFTER THE FIRST 20 HOURS OF RUNNING AND EVERY 15 DAYS THEREAFTER.**

Tappet clearance is adjusted by screwing the tappet adjustment screw in or out after first loosening the lock nut.

Clearances when the engine is cold are as follows:

Inlet	0,20 mm.
Exhaust	0,20 mm.

EINSTELLEN DES KIPPHEBELSPIELS

Besonders wichtig ist auch die häufige Kontrolle des Spieles zwischen dem Kipphebel und dem Ventil. Diese Kontrolle muss unbedingt **NACH DEN ERSTEN 20 BETRIEDSSTUNDEN UND SPÄTER ALLE 15 TAGE VORGENOMMEN WERDEN.**

Die Spielregulierung zwischen Kipphebel und Ventil erfolgt mittels Auf- oder Zuschraubens der Einstellschraube des Kipphebel, nachdem man deren Gegenmutter gelöst hat. Die bei kaltem Motor zu messenden Spiele müssen folgende sein:

Ansaugseite	0,20 mm.
Auspuffseite	0,20 mm.

REPÈRE POUR LE MONTAGE DU PISTON

flèche F) (Fig. 15) est gravée sur le côté du piston.

IMPORTANT: Pendant les opérations de montage du piston, la flèche F) doit être toujours tournée vers la pompe d'injection, c'est-à-dire tournée dans le sens de rotation de l'arbre moteur.

KOLBENMONTAGE

Auf dem Kolbenboden ist der Pfeil F eingestitzt (Fig. 15).

WICHTIG: Während der Montage des Kolbens muss der Pfeil F stets nach der Einspritzpumpe hin gerichtet sein, das heißt, im Sinne der Drehrichtung der Kurbelwelle.

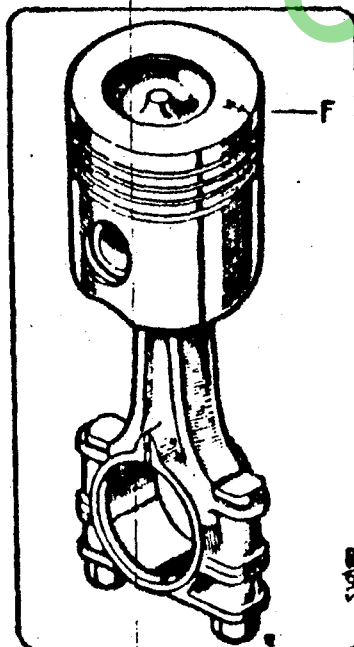


Fig. 15 - REPÈRE POUR LE MONTAGE DU PISTON.

Fig. 15 - PISTON ASSEMBLY.
Fig. 15 - KOLBENMONTAGE.

PISTON ASSEMBLY

arrow F) is stamped on the side of the piston (Fig. 15).

IMPORTANT: When assembling piston, arrow F) must be on injection pump side, i.e. point in the direction of rotation of main shaft.

un diamètre dépassant
aut aléser le cylindre, et
le piston avec le type
r la majoration deman-

b) Should the diameter exceed
80,10 mm., the barrel must be
bored and an oversize piston fitted.
The piston rings must also be of
the same oversize.

b) Ist der Innendurchmesser des
Zylinder jedoch grösser als 80,10
so muss die Büchse ausgebohrt wer-
den. Gleichzeitig muss der Kolben
durch einen neuen, für diese ver-
grösserte Bohrung vorgesehenen,
ersetzt werden, ebenso wie die
Kolbenringe

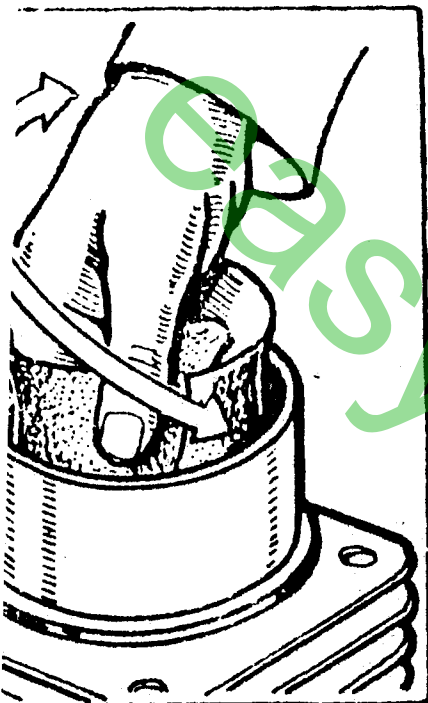


Fig. 16

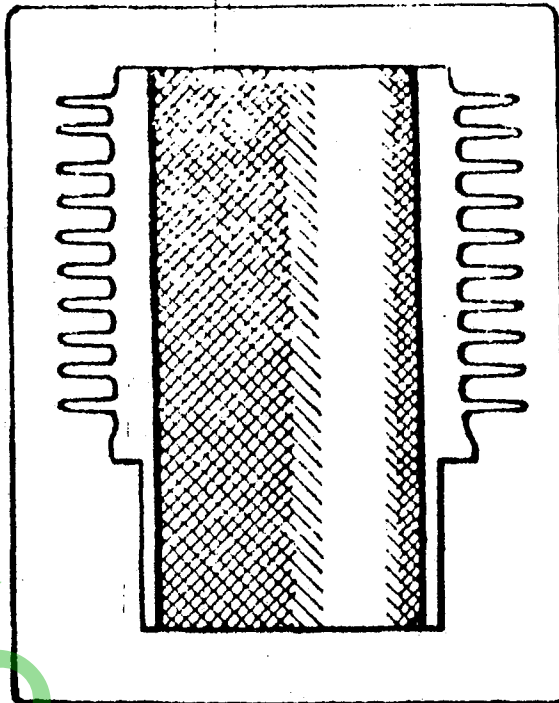


Fig. 17

majorations possibles sont

0,5 et 1 mm.

conséquent, le diamètre du
rectifié peut prendre les
sivantes:

Ø 80,5 + 0
0,02

Ø 81 + 0
0,02

The are two oversizes:

0,5 and 1 mm.

The barrel diameter may, there-
fore, be bored to:

Ø 80,5 + 0
0,02

Ø 81 + 0
0,02

Die möglichen Vergrösserungen
der Büchsensdurchmesser sind zwei:

0,5 und 1 mm.

so dass die Durchmesser der neu
geschliffenen Büchsen folgende
sind:

Durchmesser 80,5 + 0
0,02

Durchmesser 81 + 0
0,02

MENTS. — Pour contrôler
ments il faut les introduire
partie inférieure du cylindre
ifier que la distance (S)
les deux extrémités, en cor-
dence de la coupe (Fig. 18),
passe pas:

mm. pour les segments
de tenue
mm. pour le segment
racleur

PISTON RINGS. — Check the
piston rings by inserting them into
the lower part of the cylinder
barrel and measuring the gap S)
between the two ends of the ring.
The gap should not exceed (Fig.
18):

0,8 mm for compression rings
1 mm for the scraper ring

Um die KOLBENRINGE zu kon-
trollieren, führe man sie in den
Unterteil des Zylinders ein und
stelle fest, ob die Schlitzbreite S)
zwischen den beiden Enden, die
den Schlitz bilden (Abb. 18), nicht
grössert ist, als:

0,8 mm. für die
Dichtungsringe und
1 mm. für die
Ölabstreifringe

VISION DU MOTEUR

ENGINE OVERHAUL

ÜBERHOLEN DES MOTORS

DU CYLINDRE:

CYLINDER BARREL WEAR

ABNÜTZUNG DER ZYLINDERBÜCHSE

b) Po
80,10, il
remplacé
prévu p
dée.

Si le diamètre ne dépasse
80,10 on peut se borner à
recaler les segments et, dans
ce cas, on aura une plus grande
consommation d'huile jusqu'à ce
que les nouveaux segments se
soient adaptés.

Il faut remarquer qu'une forte
consommation d'huile peut causer,
selon l'hypothèse d'une surveillan-
ce insuffisante, des dommages con-
sidérables. En effet, tout le monde
sait que les avaries qui se vérifient
sur de nombreux organes du moteur,
si ce dernier fonctionne sans
huile même pendant un laps de
temps très court.

Pour éviter cela, nous conseil-
lons de rétablir la rugosité initiale
de la paroi intérieure en frottant à l'inté-
rieur avec une main entourée de
merle (grain 80 ÷ 100) et
avec un mouvement opportuniste.

Il faudra opérer de la façon sui-
vante (Fig. 16):

On entoure la main d'une
bande de toile émeril (grain 80
÷ 100).

On place la main à l'intérieur
du cylindre et, en la pressant con-
tre la paroi, on la déplace du haut
vers le bas en la faisant tourner,
et ce, dans les deux sens des
 aiguilles d'une montre.

On répète l'opération mais en
faisant tourner la main en sens
inverse (c'est-à-dire dans les sens
opposés aux aiguilles d'une mon-
tre) de façon que puisse en résul-
ter une surface à rayures croisées
comme on peut voir à la fig. 17).

La rugosité de la nouvelle canne-
lure doit être de 0,8 ÷ 1 micron.

a) If the diameter does not
exceed 80,10 mm., replace piston
rings only. Oil consumption will
increase until the new rings are
run in.

It should be borne in mind that
heavy oil consumption can cause
serious damage to the engine unless
the oil level is checked frequently.
The effect of running even for a
short time, without oil is well
known to all.

To avoid this trouble, we advise
that the original roughness of the
cylinder barrel be restored by rub-
bing the inside surface with emery
cloth (80-100 grade).

Proceed as follows (Fig. 16):

1) Wrap a strip of emery cloth
(80 ÷ 100 grade) around the hand.

1) Insert the hand into the bar-
rel and whilst keeping it pressed
against the inside surface, move
the hand downwards and twisting
to the right at the same time.

2) Repeat the process, but twist
to the left in order to obtain a
surface with crossed lines as shown
in fig. 17).

The roughness of a new barrel
is about 0,8 ÷ 1 micron.

a) Wenn der Innendurchmes-
ser nicht grösser als 80,10 ist, so
genügt es, die Kolbenringe aus-
zuwechseln, wobei der Ölverbrauch
zu anfang grösser sein wird, bis sich
die neuen Kolbenringe eingelaufen
haben. Man bedenke stets, dass
ein starker Ölverbrauch die Ur-
sache von schweren Schäden sein
kann, wenn derselbe auf grobe
Vernachlässigung der Wartung zu-
rückzuführen ist.

Tatsächlich sind allen Fachkun-
digen die Schäden bekannt, die an
vielen Motoreinzelteilen entstehen,
wenn sie, selbst für ganz kurze
Zeit, ohne Öl laufen.

Um das zu vermeiden raten wir,
die ursprüngliche Oberflächenrau-
heit der Zylinderbuchse wieder
herzustellen, indem man dessen In-
nenseite durch geeignete Bewe-
gungen der mit Schmirgelpapier um-
wickelten Hand wieder aufräut
(Korngrösse 80 ÷ 100).

Diese Arbeit muss folgendermas-
sen ausgeführt werden (Fig. 16):

1) Man umwickle eine Hand
mit einem Streifen von Glaspapier
(Korngrösse 80 ÷ 100).

2) Man führe die Hand in die
Büchse ein, presse sie gegen die
Wand derselben und führe dabei,
die Hand im Uhrzeigersinn dre-
hend (also rechtsherum), Bewe-
gungen von oben nach unten aus.

3) Man wiederhole diese Bewe-
gung, indem man die Hand jedoch
im entgegengesetzten Sinne dreht
(also links herum), so dass eine
mit gekreuzten Linien versehene
Oberfläche entsteht, wie dies in
Fig. 17) dargestellt ist. Die Rauheit
der neuen Zylinderbüchse hat einen
Grössenwert von 0,8 bis 1 Mikron.



Les
deux:

Pat
cylind
côtes

Si
les
dans
et
entr
resp
ne

GOUGEON - COUSSINET - PISTON.

Le goujon doit résulter légèrement forcé sur le piston tandis que l'apport au coussinet du pied de bielle son jeu ne doit pas dépasser 0,07 mm.

En cas de jeu plus grand, le contrôle de l'usure éventuelle du goujon, il faudra remplacer le coussinet.

Après le remplacement et l'alésage, le jeu entre le goujon et le trou doit résulter:

$$0,02 \div 0,03 \text{ mm.}$$

REBREQUIN

Il faut laver soigneusement le vilebrequin afin de pouvoir en vérifier les conditions et, en particulier, l'état d'usure et d'ovalisation des axes de bielle et de banc. Vérifier aussi la bride de fermeture de la cavité obtenue dans le corps de bielle: cette cavité représente l'endroit où s'entasse (par effet de la force centrifuge) une partie des impuretés contenues dans l'huile. A chaque démontage, il faut nettoyer soigneusement cette cavité et aussi les orifices d'admission de l'huile.

La limite maximum d'usure admissible est 0,10 mm.

Les diamètres des axes du nouveau vilebrequin sont:

axe de bielle Ø 42 —	0
	0,013
axe de palier côté volant Ø 40 —	0
	0,010
axe de palier côté distribution Ø 42 —	0
	0,010

Les diminutions prévues pour l'axe de bielle sont deux: 0,25 et 0,50.

GUDGEON PIN - SMALL - END BEARING - PISTON.

The gudgeon pin must be force fitted to the piston. Gudgeon pin - small-end bearing clearance must not exceed 0.07 mm. If the clearance is greater, check the gudgeon pin for wear. If the gudgeon pin is unworn, renew the small-end bearing. After lapping in the new bearing, the gudgeon pin - bearing clearance should be:

$$0,02 \div 0,03 \text{ mm.}$$

CRANKSHAFT

The crankshaft must be carefully cleaned in order to check its condition for wear and especially for ovality in the crank pin and main shafts. Remove the crank pin oil chamber cover plate and thoroughly clean the chamber which gathers impurities from the lubricating oil through centrifugal force. Clean out the oil feed holes.

The maximum permissible wear is 0.10 mm.

The diameters of new crankshafts are as follows:

Crank pin Ø 42 —	0
	0,013
Flywheel - side main Ø 40 —	0
Journal	0,010
Timing system-side Ø 42 —	0
main journal	0,010

There are two undersizes for the crank pin: 0.25 and 0.50.

KOLBENBOLZEN - BRONZELAGERSCHALE - KOLBEN.

Der Kolbenbolzen muss einen leichten Pressitz im Kolben haben, während er, gegenüber der Bronzelagerschale des Pleuelstangenfußes ein Spiel von höchstens 0,07 mm haben darf. Ist dieses Spiel größer, muss, nach Kontrolle der eventuellen Abnutzung des Kolbenbolzen, die Lagerschale erneuert werden. Nach dem Ersatz und dem Ausbohren derselben muss der Spielraum zwischen Kolbenbolzen und Lagerbohrung:

$$0,02 \div 0,03 \text{ mm}$$

KURBELWELLE

Die Kurbelwelle muss sorgfältig gewaschen werden, um ihren Zustand beurteilen zu können und insbesondere den Abnutzungsgrad und die Ovalisierung der Kurbelwellen- und Pleuelstangenlagerzapfen. Man nehme auch die Deckflansche des im Pleuelstangenlagerzapfen ausgesparten Raumes ab; dieser Raum ist die Sammelstelle aller im Öl enthaltenen und unter dem Einfluss der Zentrifugalkraft ausgeschiedenen Unreinigkeiten. Bei jeder Demontage der Kurbelwelle muss diese Aussparung gründlich gesäubert werden. Ebenso müssen die Ölführungsbohrungen sorgfältig gereinigt werden.

Das höchstzulässige Mass der Abnutzung für die Kurbelwellenzapfen vor dem Abschleifen beträgt 0,1 mm.

Die Höchstwerte für die Kurbelwellenabnutzung sind:

Pleuelstanger	0
lagerbolzen Ø 42 —	0,013
Kurbelwellen-lagerbolzen, Ø 40 —	0
Schwungradseite	0,010
Kurbelwellen-lagerbolzen Ø 42 —	0
Steuerungsseite	0,010

Die für den Lagerzapfen der Pleuelstange vorgesehenen Verminderungen sind zwei: 0.25 und 0.50.

ns le cas où cette valeur soit
issée, ou bien si les segments
ésulteront parfaitement adhé-
tout le long de leur circon-
ce à la surface intérieure de
anne, il faut les remplacer.
ant de monter les nouveaux
ents, il faut effectuer le con-
ci-dessus, tout en se rappé-
que la distance entre les deux
mités doit être:

4 pour les segments de
tenue.
3 pour le segment ra-
cleur.

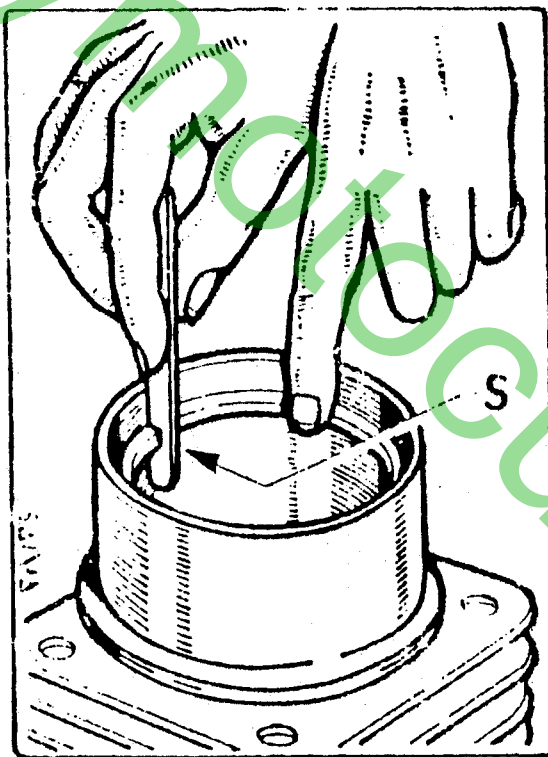
Wherever this gap is excessive
or if the piston rings are not in
perfect contact with the barrel all
round the circumference, the rings
must be renewed.

Before fitting new rings, check
the gap as described above. The
gap on new rings must be:

0.4 for compression rings.
0.3 for the scraper ring.

Werden diese Masse überschrit-
ten, oder liegen die Ringe nicht
glatt und am ganzen Umfang auf
der Zylinderwand auf, so müssen sie
ausgewechselt werden. Bevor man
die neuen Ringe montiert, wieder-
hole man mit denselben die vorher
beschriebene Kontrolle und stelle
fest, ob die Schlitzbreite folgende
ist:

0,4 mm. für die
Kompressionsringe und.
0,3 mm. für die
Ölabstreifringe.



18 CONTRÔLE DU JEU DES
ANNEAUX

Fig. 18 - CHECKING THE GAP OF
THE PISTON RINGS.

Fig. 18 - KONTROLLE DES KOLBEN-
RINGSPIELRAUMES.

ans le cas où le jeu est
petit il faut le ramener à la
ur indiquée ci-dessus en agis-
sur les extrémités avec une
très fine. Nous répétons que
eule substitution des segments
e le rétablissement de la rugo-
comme indiqué précédemment.

If the gap is insufficient, file the
ends of the ring with a very fine
file. We stress that renewal of pi-
ston rings requires the restoration
of barrel roughness as previously
described.

Wenn der Abstand kleiner ist,
muss er auf den vorgeschriebenen
gebracht werden, indem man die
Ringenden mit einer sehr feinen
Feile bearbeitet. Wir wiederholen,
dass der Ersatz der Kolbenringe al-
lein das Wiederherstellen der Ober-
flächenrauheit, wie vorher erwähnt,
erfordert.

TABLEAU DES CAUSES PLUS FREQUENTES DE MAUVAIS FONCTIONNEMENT
TABLE OF THE MOST COMMON CAUSES OF BREAKDOWN
ZUSAMMENSTELLUNG DER AM HÄUFIGSTEN VORKOMMENDEN STÖRUNGEN

INCONVÉNIENTS TROUBLE STÖRUNGEN	CAUSES PROBABLES PROBABLE CAUSE WAHRSCHEINLICHE URSACHEN	RE MÈDES REMEDY ABHILFE
Le moteur cogne plus que de normal Engine knocks more than normal. Der Motor klopft mehr als normal.	Le pulvérisateur dégouline. Le combustible entre dans la chambre de combustion sans avoir été pulvérisé. The atomizer is dripping fuel, which enters combustion chamber without being atomized. Der Zerstäuber tropft. Der Treibstoff kommt nicht zerstäubt in die Explosionskammer.	Retirer le pulvérisateur du porte-pulvérisateur, enlever l'aiguille (voir page 5) Nettoyer l'aiguille et le guide avec du naphtha. Si, après ce nettoyage, il n'y a pas d'amélioration, il faudra remplacer le pulvérisateur avec un nouveau. Remove atomizer from its block and withdraw needle see page 5). Clean the needle and slide with naphtha. If, after cleaning there is no improvement renew the atomizer. Nachdem man den Zerstäuber aus seinem Träger genommen hat ziehe man die Nadel heraus. (Siehe Seite 5). Die Nadel und deren Führung mit Naphta putzen. Erzielt man nach dieser Reinigung keine Verbesserung, muss der Zerstäuber durch einen neuen ersetzt werden.
	Pression d'injection défectueuse. Wrong injection pressure. Einspritzdruck ist unzureichend.	La pression d'injection doit être celle prescrite. Effectuer le tarage du pulvérisateur (voir page 7). The injection pressure must be as prescribed. Adjust atomizer setting (see page 7). Der Einspritzdruck muss der vorgeschriebene sein. Den Zerstäuber regulieren (Siehe Seite 5).
	Le coussinet tête bielle a trop de jeu. The big end earing has too much clearance. Die Lagerschale des Pleuelstangenkopfes hat zu grosses Spiel.	Vérifier le coussinet et le bouton de manivelle. Check crank pin and bearing. Man kontrolliere die Lagerschale und den Pleuelstangenlagerzapfen. (Siehe Seite 5).
Les moteur donne des explosions irrégulières et ensuite il s'arrête peu à peu. The engine splutters and stops. Der Motor zündet unregelmässig und hört langsam auf zu funktionieren.	Manque de combustible. Lack of fuel. Brennstoff fehlt.	Faire le plein avec du gaz-oil soigneusement filtré. Fill up with carefully filtered Diesel oil. Man fülle den Behälter mit sorgfältig filtriertem Treibstoff.
L'échappement du moteur émet de la fumée. Engine emits smoke from exhaust. Der Motor stösst aus dem Auspufftopf Rauch aus.	La charge est excessive. Engine is overloaded. Die Belastung ist viel zu hoch.	Diminuer la charge. (Voir page 21). Reduce load (see page 21). Die Belastung vermindern. (Siehe Seite 21).
	Le filtre à air est sale. The air filter is dirty. Der Luftfilter ist verschmutzt.	Nettoyer le filtre. (Voir page 20). Clean the filter (see page 20). Den Filter säubern. (Siehe Seite 20).
	La pompe d'injection ou le pulvérisateur ne sont pas en état. The injection pump or the atomizer are not functioning properly. Die Einspritzpumpe oder der Zerstäuber sind nicht in Ordnung.	Réparer ou remplacer les pièces défectueuses. Repair or replace faulty components. Die schadhafte Teile reparieren oder auswechseln.

Le coussinet de bielle est, en effet, du type lamellaire et ne permet aucune adaptation; d'où la grande importance de l'opération de rectification de son axe, car le jeu approprié dépend de la précision avec laquelle on effectue ce travail.

L'axe, par conséquent, peut prendre les deux valeurs:

$\varnothing 41,75$	—	0 0,013
$\varnothing 41,5$	—	0 0,013

Pour ce qui concerne les axes de banc on opère différemment car il faut aléser à mesure les coussinets relatifs, après les avoir forcés dans les supports, par rapport au diamètre auquel on a réduit les axes par suite de la rectification.

Il faut que la rectification enlève seulement l'indispensable afin d'obtenir une surface parfaitement polie et ronde. La diminution maximum admise pour les axes de banc est de 1 mm. Il faut que le jeu résultant de l'accouplement axes de banc-coussinet soit:

$$0,04 \div 0,06 \text{ mm.}$$

POMPE D'INJECTION. — Il faut faire effectuer le contrôle dans un atelier spécialisé, car seulement un expert est en mesure de juger l'opportunité de remplacer le pompant et la soupape.

The big-end bearing is of the lamellar type and cannot be adapted to suit the crank pin; crank pin grinding is, therefore, a very important operation since the correct clearance depends on accurate grinding.

The crank pin may be ground to:

$\varnothing 41,75$	—	0 0,013
$\varnothing 41,5$	—	0 0,013

The procedure is different for the main bearings which require reaming after being force fitted to the crankcase. The bearings are reamed out according to the shaft undersize.

Care must be taken to ream out the minimum indispensable for obtaining a perfectly smooth and round surface.

The maximum undersize for main bearings is 1 mm. The resulting clearance between main bearings and shaft is:

$$0,04 \div 0,06 \text{ mm.}$$

INJECTION PUMP. — This must be checked in a specialized workshop as only an expert can judge whether it is necessary to renew the pump unit and the valve.

Das Pleuelstangenlager ist eine dünnwandige Lagerschale und kann daher nicht nachgearbeitet werden; daraus geht die Wichtigkeit des Schleifens des diesbezüglichen Lagerzapfens hervor, besonders weil der genaue Spielraum von der Präzision abhängt, mit der diese Arbeit ausgeführt wird.

Der Lagerzapfen kann also folgende Masse haben:

Durchmesser $\varnothing 41,75$	—	0 0,013
Durchmesser $\varnothing 41,5$	—	0 0,013

Bei den Kurbelwellenlagerzapfen geht man anders vor, weil die entsprechenden Lagerschalen im Verhältnis zum Durchmesser auf den die Zapfen durch das Abschießen vermindert worden sind, auf Mass ausgebohrt werden müssen, nachdem sie auf ihre Lagerkörper gepresst worden sind.

Mit dem Abschießen darf nur so viel Material weggenommen werden, als unbedingt notwendig ist um eine runde und vollkommen glatte Oberfläche zu erzielen.

Die höchstzulässige Verminderung für die Kurbelwellenlagerzapfen ist 1 mm.

Der durch den Zusammenbau des Lagerzapfens mit den Lagern entstehende Spielraum zwischen denselben muss folgender sein:

$$0,04 \div 0,06 \text{ mm.}$$

EINSPRITZPUMPE. — Diese muss in einer dafür besonder zuständigen Werkstatt kontrolliert werden da nur ein Fachmann in der Lage ist zu beurteilen, ob das Pumpenlement und das Ventil ausgetauscht werden müssen oder nicht.

TROISIEME PARTIE

**Nomenclature
du
moteur**

PART III

**Nomenclature
of
engine**

DRITTER TEIL

**Bestandteil
Bezeichnung
des Motors**

TABLEAU DES CAUSES PLUS FREQUENTES DE MAUVAIS FONCTIONNEMENT

TABLE OF THE MOST COMMON CAUSES OF BREAKDOWN

ZUSAMMENSTELLUNG DER AM HÄUFIGSTEN VORKOMMENDEN STÖRUNGEN

INCONVENIENTS TROUBLE STÖRUNGEN	CAUSES PROBABLES PROBABLE CAUSE WAHRSCHEINLICHE URSACHEN	REMÈDES REMEDY ABHILFE
Le moteur ne démarre pas. Engine will not start. Der Motor läuft nicht an.	Filtre à combustible bouché. Fuel filter clogged. Treibstofffilter verstopft.	Nettoyer le filtre (voir page 19) et même les tuyaux si nécessaire. Clean filter (see page 19) and, if necessary, the tubing. Den Filter reinigen (Siehe Seite 19) und, wenn notwendig, auch die Rohrleitung.
	Les soupapes d'aspiration et d'échappement ne coulisent pas. Inlet and exhaust valves sticking. Ansaug- und Auslassventil bewegen sich nicht.	Lubrifier les tiges des soupapes avec quelques gouttes de naphtha. Lubricate valve guides with a few drops of naphtha. Die Ventilschäfte mit wenigen Tropfen Naphta schmieren.
	Les soupapes d'aspiration et d'échappement ne sont pas réglées. Inlet and exhaust valves not correctly set. Ansaug- und Auspuffventil sind nicht reguliert.	Régler les culbuteurs en laissant un jeu normal. (Voir page 26). Set tappets to normal clearance (see page 26). Den Kipphebel einstellen aber das normale Spiel Belassen. (Siehe Seite 26).
	Compression insuffisante (le moteur dépasse le point mort supérieur de compression avec une trop faible résistance). Low compression (engine offers low resistance to top dead centre on compression stroke). Zu geringer Verdichtungsdruck. (Der Motor überwindet mit geringem Widerstand den oberen Totpunkt beim Verdichtungs-hub)	Les soupapes ne ferment pas parfaitement. Polir les soupapes à l'émeril. Lors du remontage de la tête avoir le soin de serrer uniformément tous les écrous. Valves not closing properly. Grind in valves. When re-fitting cylinder head, tighten down head bolts evenly. Die Ventile schliessen nicht dicht ab. Die Ventile einschleifen. Bei der Montage des Zylinderkopfes darauf achten, dass alle Muttern gleichmässig angezogen werden.
		Les segments du pistons sont encroûtés et, par conséquent, il présentent une mauvaise tenue. Démontez le piston. Nettoyer les segments de façon qu'ils puissent glisser dans leurs alèges. Remplacer les segments usés. (page 29) Piston rings coked up or damaged and do not hold compression. Clean rings so that they turn smoothly in the piston channeling. Renew rings found in a poor condition (see page 29). Die Kolbenringe sind verkrustet oder beschädigt und halten deshalb nicht dicht. Den Kolben demontieren. Die Kolbenringe müssen gereinigt werden, so dass sie in ihren Sitzen leicht beweglich sind. Abgenutzte Kolbenringe müssen ersetzt werden. (Seite 29).

ATTENTION

Pour la commande des pièces de rechange il est absolument nécessaire d'indiquer exactement matricule et dénomination de la pièce de rechange qu'on demande, comme indiqué dans la présente nomenclature.

LES PIÈCES DE RÉCHANGE MARQUÉES AVEC UN TIRÉ (—) DANS LA COLONNE DE DROITE, ILC NE SONT PAS LIVRABLES ISOLÉS, MAIS ILS SONT FOURNIS EN GROUPES COMPLETS.

IMPORTANT

When ordering spare parts, it is absolutely essential to specify exactly name and number of the spare part required, as indicated in this nomenclature.

ALL THE PARTICULARS MARKED WITH A DASH (—) ON THE RANK, AT RIGHT, ARE NOT DELIVERED SINGULARLY, BUT IN COMPLETE APPROPRIATE GROUPS.

ACHTUNG

Zwecks ordnungsmässiger Erledigung Ihrer Ersatzteilbestellung bitten wir Sie um Angabe der genauen Nummer sowie der Benennung jedes einzelnen Teiles, wie es aus dieser Ersatzteilliste zu ersehen ist.

DIE IN DER RECHTEN SPALTE MIT EINEM STRICH (—) GEKENNZEICHNETEN TEILE WERDEN NICHT EINZELN, SONDERN NUR KOMPLETT ODER IN KOMPLETTEN SÄTZEN GELIEFERT.

283
283
1 283
2 1
3 200
4 273
5 271
6 202
7 1
8 26
9 260
0 271
1 270
2 271
3 271
4 285-
5 283-
5a 283-
285-
285-
6 285-
7 45-
8 271/
9 271/
0 271/
1 271/
2 273-
3 270/
4 271/
5 271/