

### 3 - STOCKAGE DU MOTEUR

Précautions à prendre :

- 1/ Vidanger : - l'huile contenue dans le moteur,  
- l'essence contenue dans la cuve du carburateur.
- 2/ Mettre à la place de l'huile MOBILLOIL «INFILREX 100».
- 3/ Faire fonctionner le moteur pendant quelques minutes (5 à 10 mn),
- 4/ Arrêter le moteur,
- 5/ Introduire par l'orifice de la bougie, la valeur d'une 1/2 cuillerée à soupe d'huile,
- 6/ Tourner le moteur à la main, pendant quelques tours, de façon à bien enduire d'huile la chemise et le piston,
- 7/ Amener le moteur sur le temps de compression pour que les soupapes soient fermées, ceci afin d'éviter l'entrée d'air humide à l'intérieur du moteur,
- 8/ Remonter la bougie.

### 4 - REMISE EN MARCHÉ APRES PLUS DE 6 MOIS DE STOCKAGE

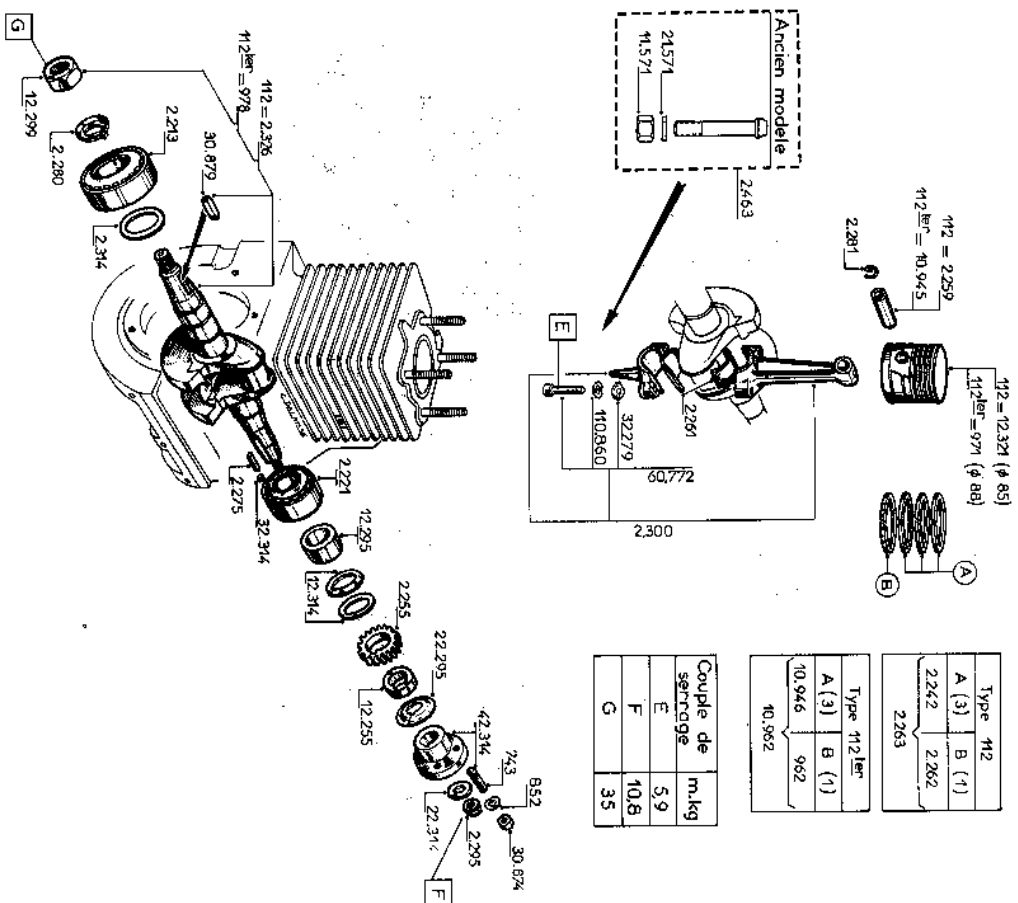
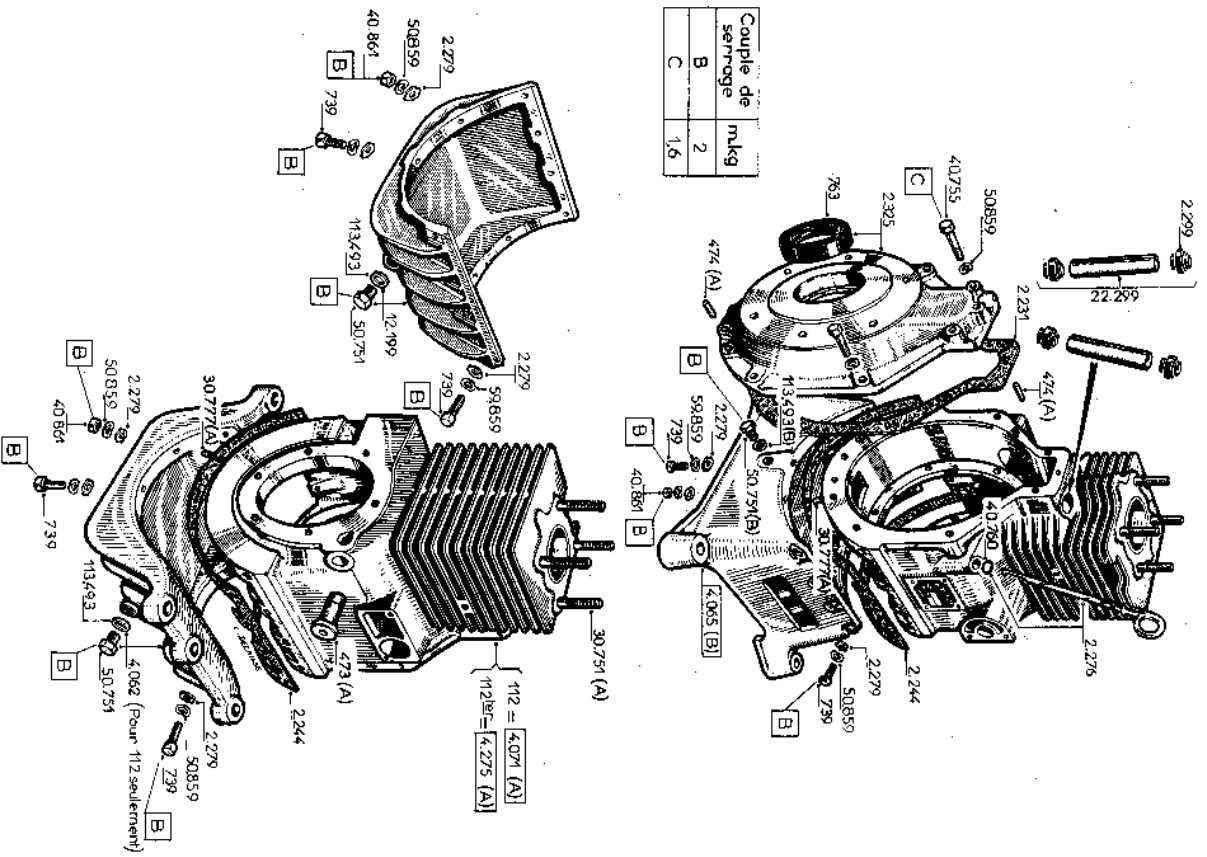
- 1/ Vidanger l'huile «INFILREX 100»;
- 2/ Mettre l'huile préconisée (MOBILLOIL SPECIAL 10 W 30),
- 3/ Introduire par l'orifice de la bougie, la valeur d'une 1/2 cuillerée à soupe d'huile,
- 4/ Faire tourner le moteur à la main,
- 5/ Remonter la bougie,
- 6/ Démarrer le moteur, et laisser fonctionner pendant 5 minutes à bas régime et sans charge, ou faible charge.

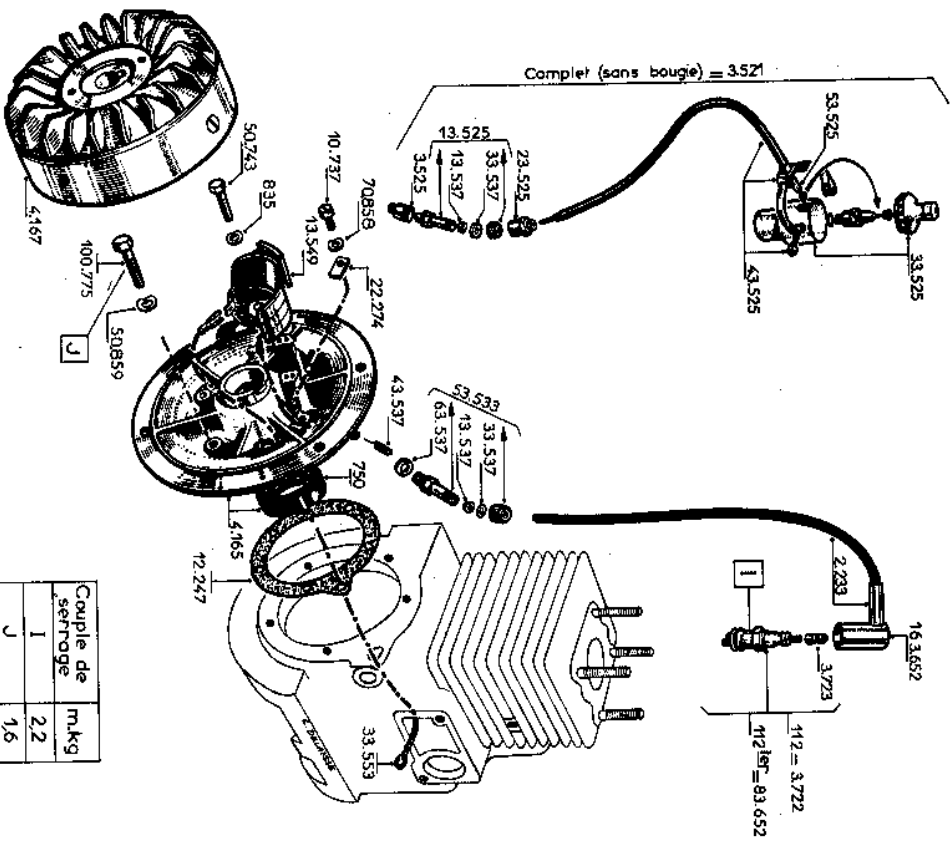
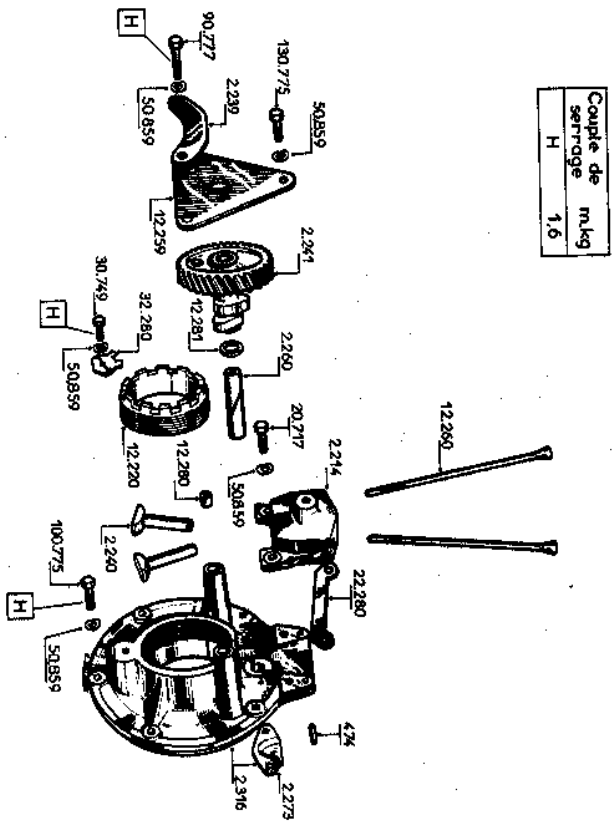
### INCIDENTS EVENTUELS

TABLEAU DES INCIDENTS

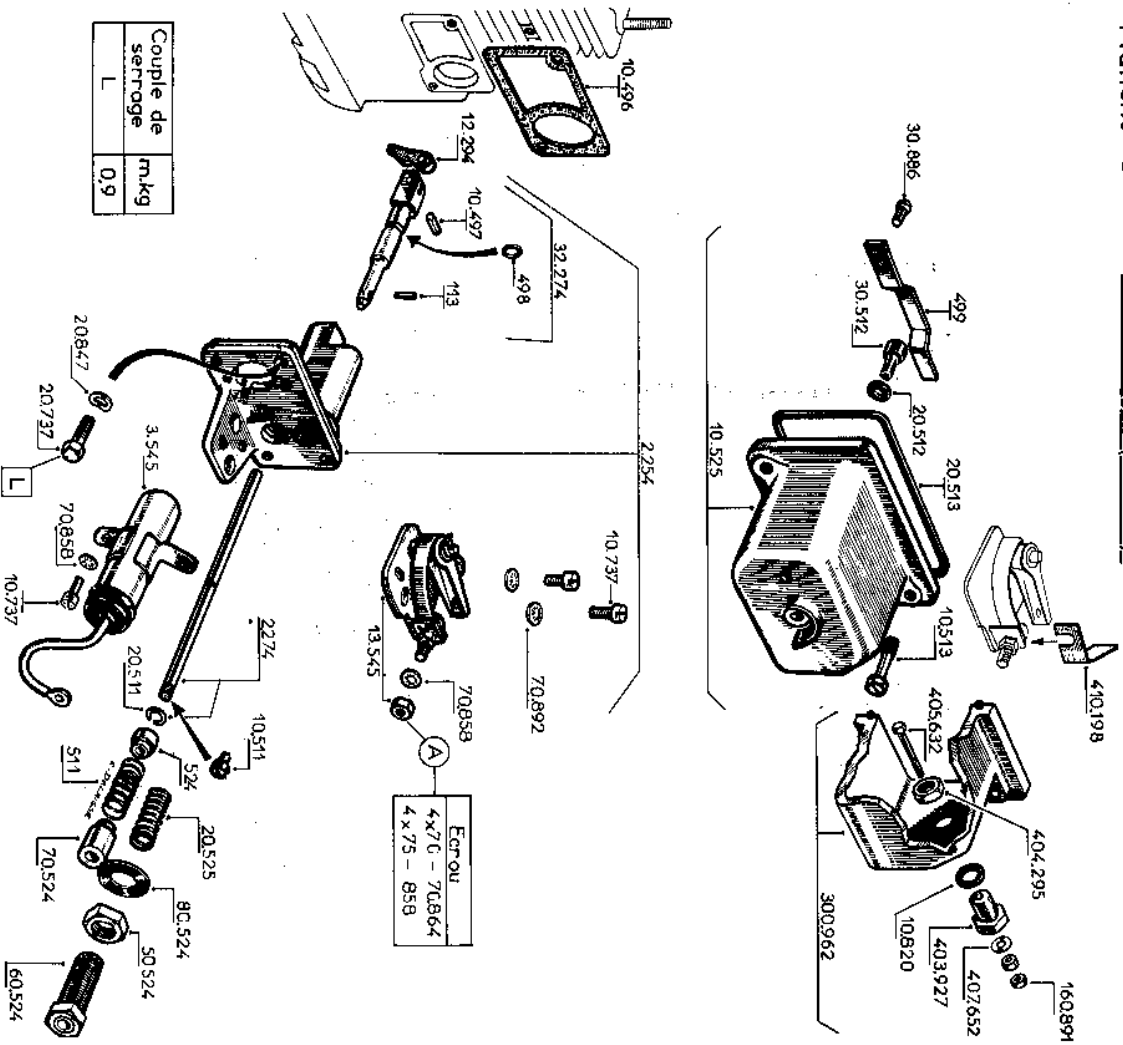
INCIDENTS	CAUSES POSSIBLES	VERIFIC. OU OPERATIONS
Le moteur ne démarre pas.	- mauvaise alimentation en carburant.	- vérifier le plein d'essence. - vérifier si le robinet est ouvert. - vérifier la tuyauterie. - nettoyer le filtre du robinet. - vérifier le poigneau et le flotteur - nettoyer les gicleurs.
	- volet en mauvaise position.	- vérifier.
	- allumage défectueux.	* régler ou changer les contacts. * vérifier la bobine, le condensateur, la bougie, et le fil de la bougie.
	- manque de compression	*
Le moteur cale au ralenti		- nettoyer le gicleur de ralenti. - vérifier la fixation du carburateur. - régler le ralenti.
Le moteur cale en accélérant		- nettoyer le gicleur de marche.
Le moteur fonctionne irrégulièrement	- mauvaise carburation.	- vérifier le filtre du robinet, le poigneau, le flotteur, le gicleur principal
	- mauvais allumage.	* régler les contacts. * vérifier l'état de la bougie, fil de bougie, condensateur et bobine - vérifier l'écartement des électrodes de bougie.
	- mauvaise alimentation en air	- nettoyer le filtre à air.
Le moteur manque de puissance	- mauvaise alimentation en carburant	- nettoyer le gicleur principal.
	- manque de compression	* vérifier les soupapes et le jeu des culbuteurs.
	- allumage défectueux.	* vérifier le calage et le système d'allumage.
	- mauvaise alimentation en air	- nettoyer le filtre à air.
Le moteur chauffe	- dispositif de refroidissement encrassé	- nettoyer.
	- moteur en surcharge	*
Le moteur consomme de l'huile	- fuites - segmentation (remontées d'huile) - état renflard	- vérifier. *
Mauvaises reprises	- moteur en surcharge - commande du papillon des gaz grippée - bougie défectueuse. - gicleur principal partiellement bouché. - contacts du rupteur oxydés.	* vérifier. * vérifier si le papillon ouvre à fond sans point dur. - changer. - nettoyer - nettoyer, régler (0,4 mm)

\* confier votre moteur à votre agent BERNARD MOTEURS

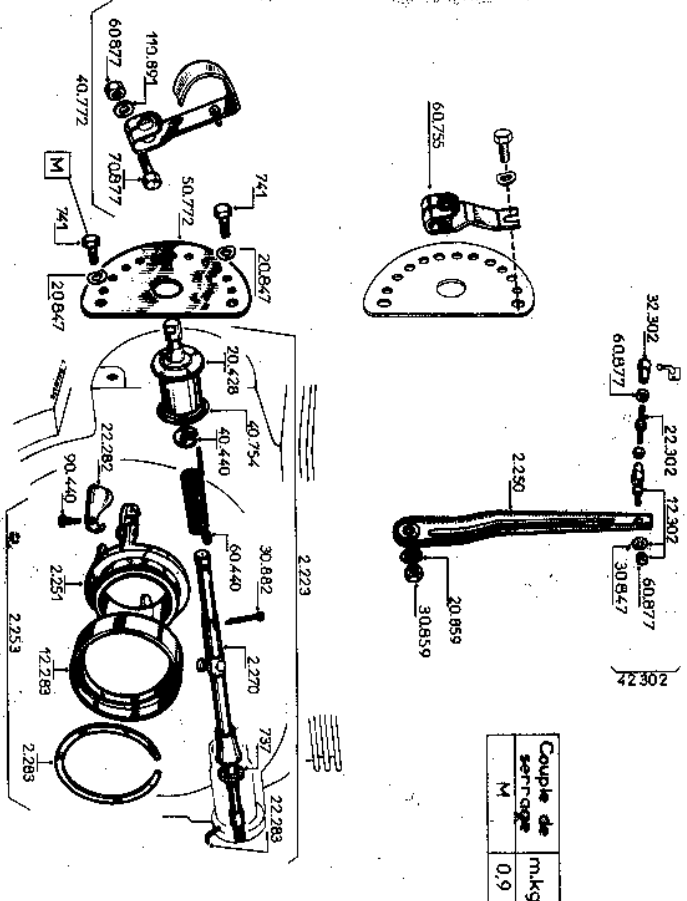




112 - 112 ler

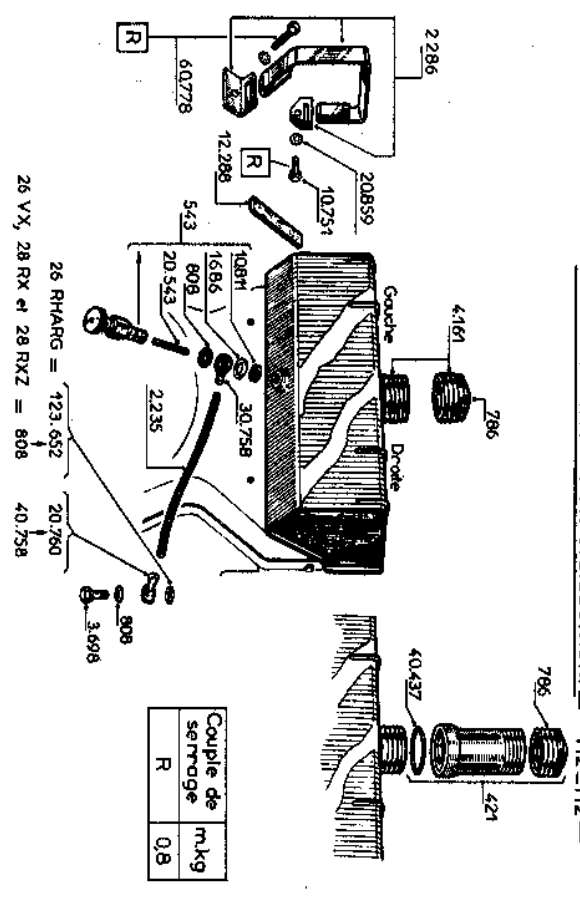
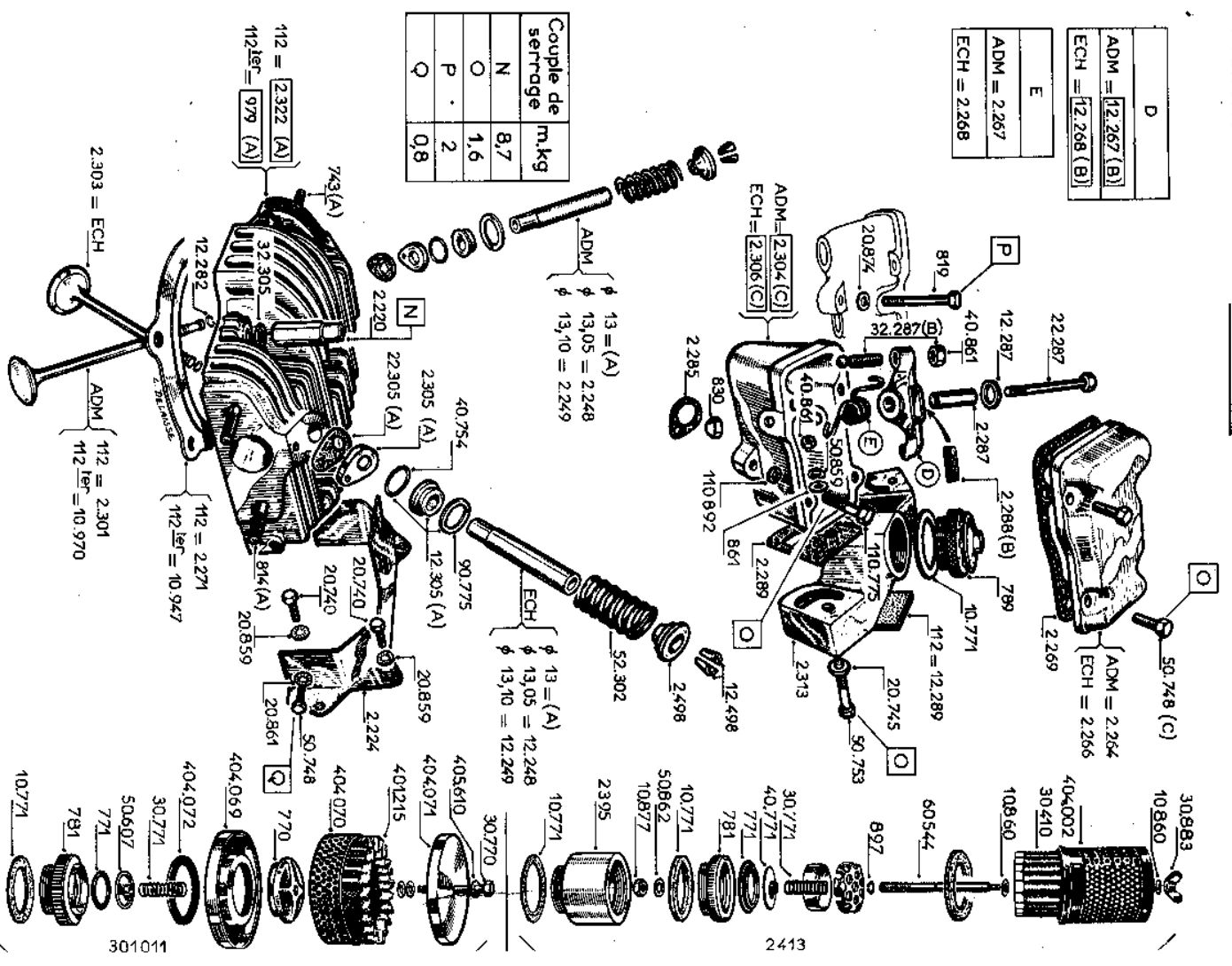


112 - 112 ler

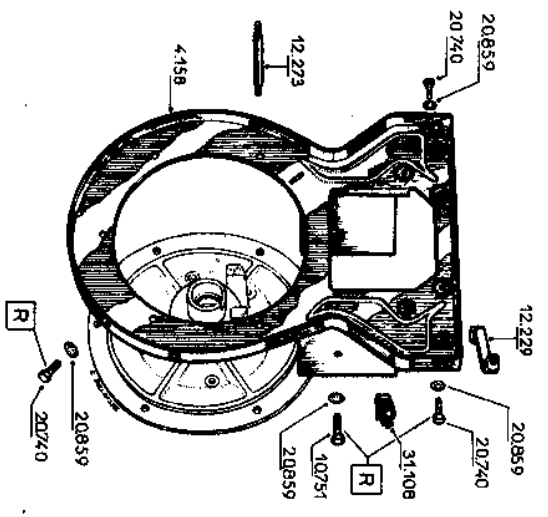
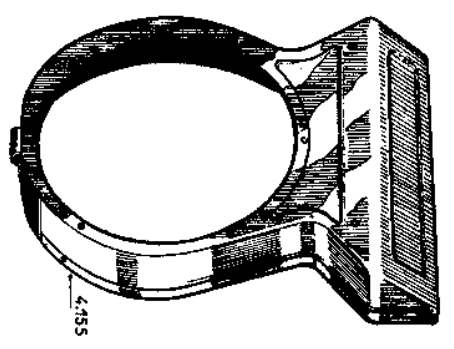


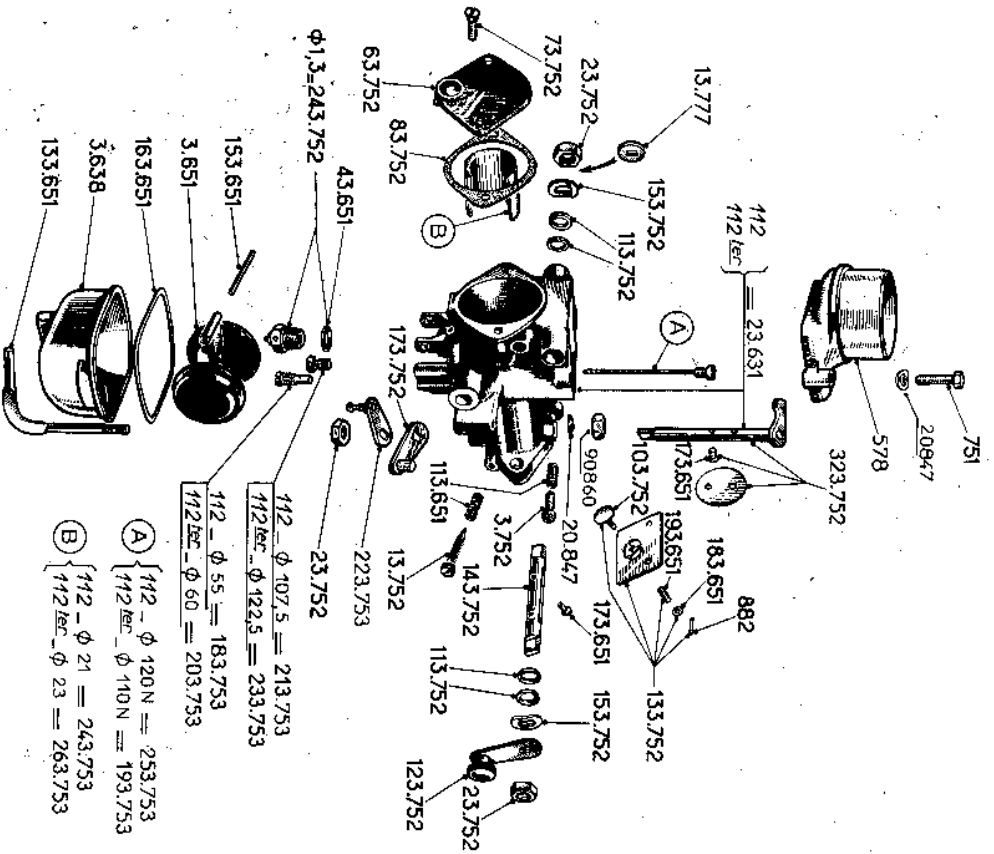
D
ADM = 12.267 (B)
ECH = 12.268 (B)
E
ADM = 2.267
ECH = 2.268

Couple de serrage	m.kg
N	8,7
O	1,6
P	2
Q	0,8



Couple de serrage	m.kg
R	0,8

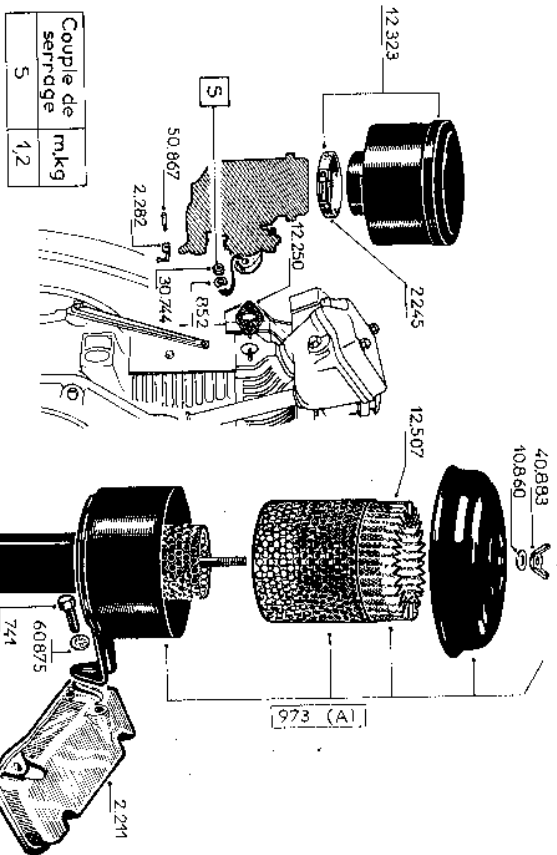




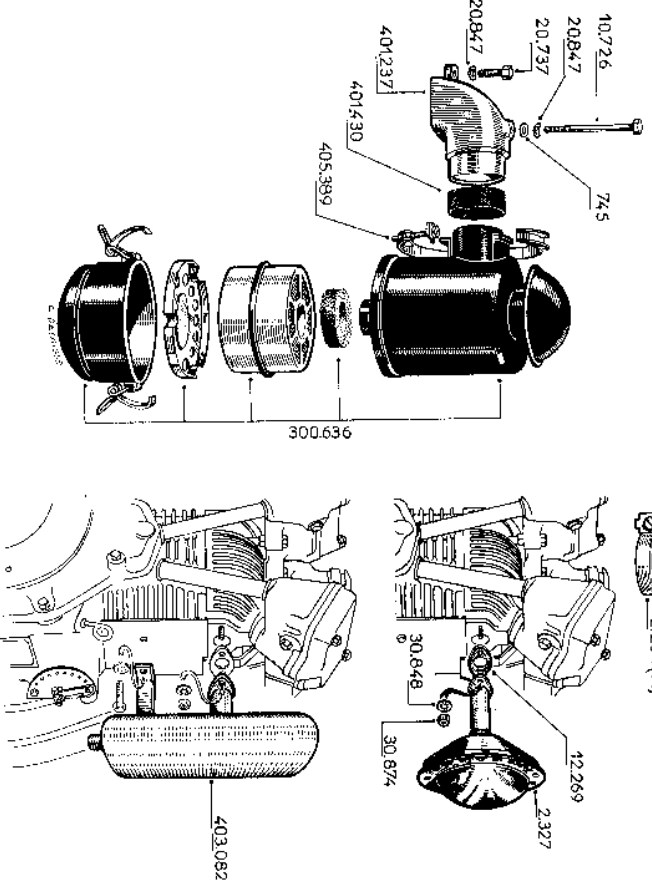
- (A) 112 - φ 120 N = 253.753
- 112 ler - φ 110 N = 193.753
- (B) 112 - φ 21 = 243.753
- 112 ler - φ 23 = 263.753

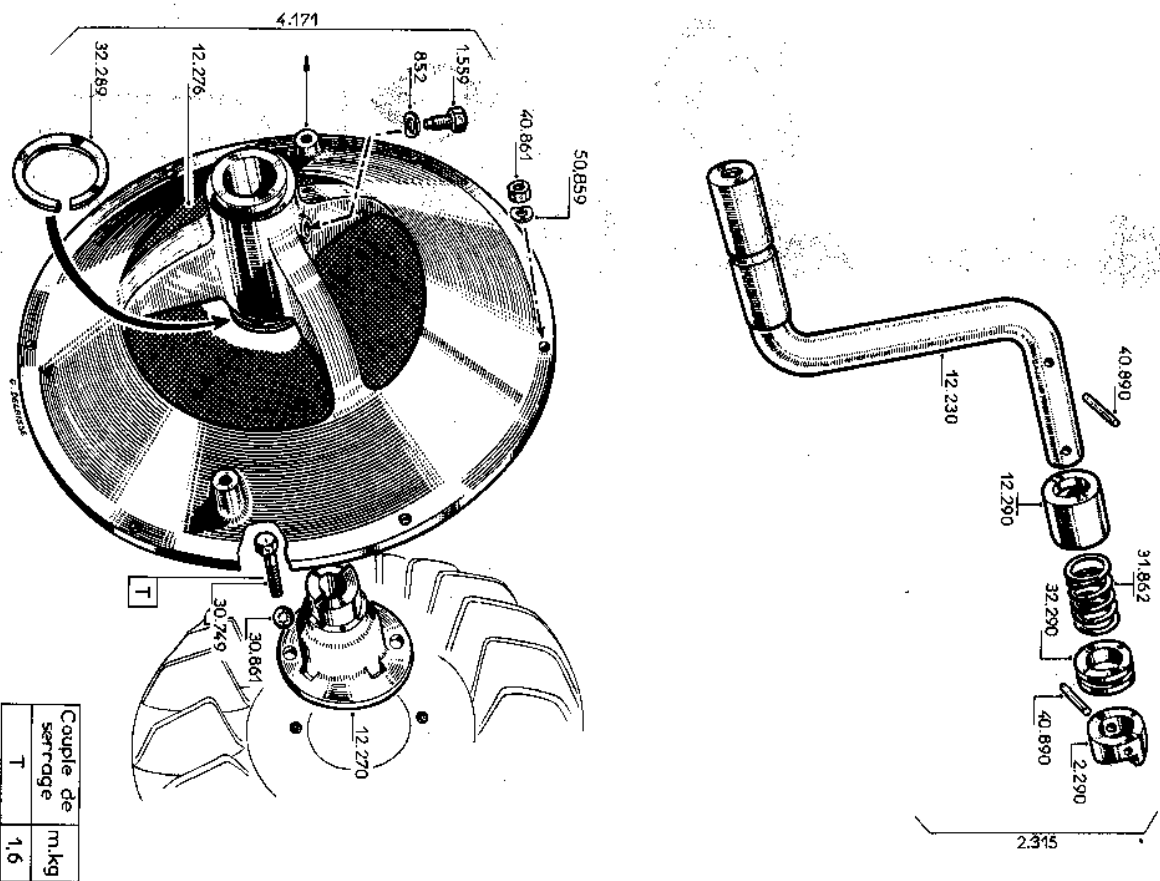
COMPLET	
112	= 23.432
112 ler	= 23.443

(série et silencieux)

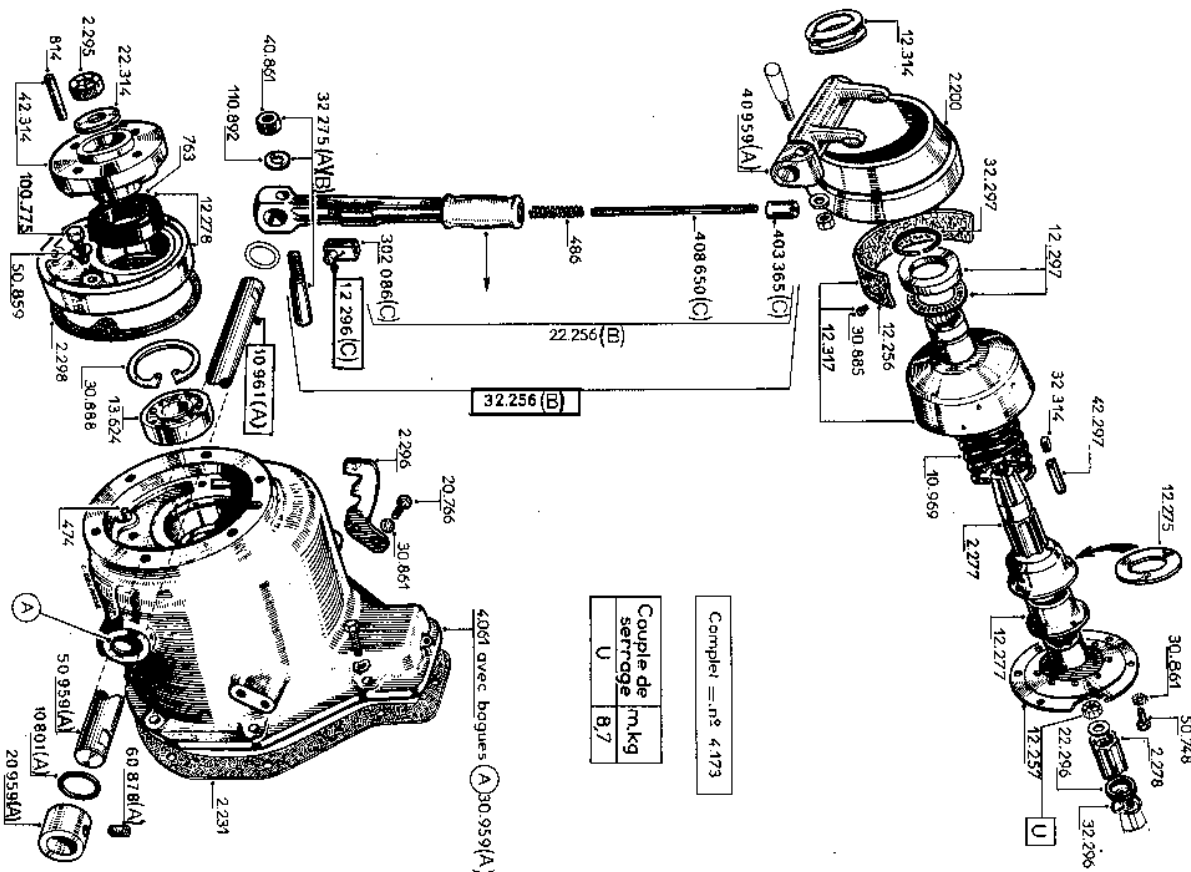


Couples de serrage	
S	1,2
S	1,2





Couple de serrage	m.kg
T	1,6



Complet = n° 4.173

Couple de serrage	m.kg
U	8,7

4.061 avec bagues (A) 30.959(A)

Planche 13

Réducteurs simple  $3/5-3/4$  112-112 ter

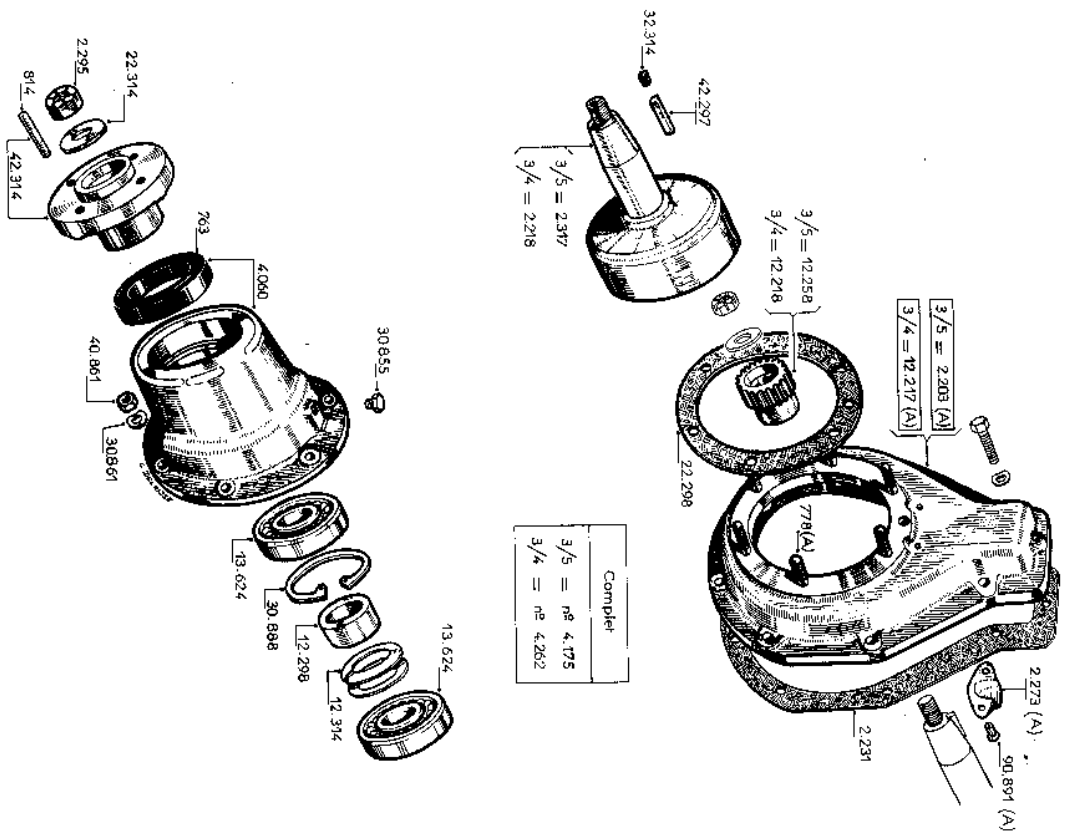


Planche 14

Réducteur simple  $1/4$  112-112 ter

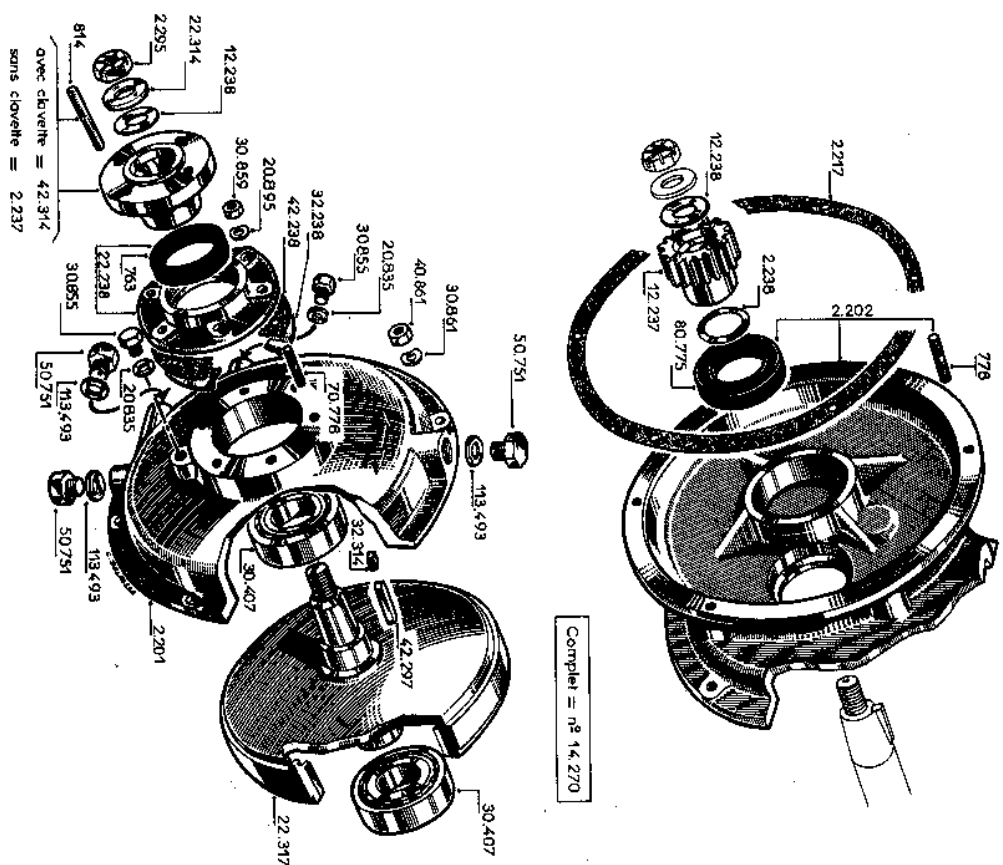
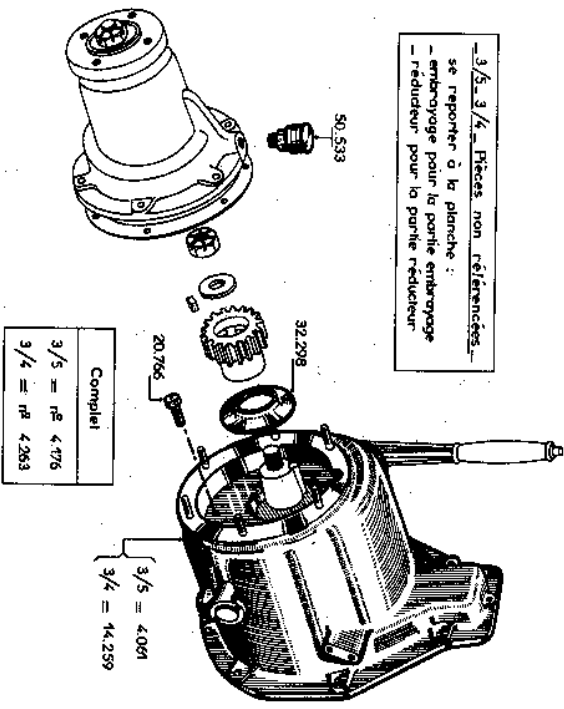




Planche 15 — Embrayages — réducteurs 3/5-3/4-1/4 —

112-112 ter

— 3/5-3/4 — Pièces non référencées —  
 se reporter à la planche :  
 — embrayage pour la partie embrayage  
 — réducteur pour la partie réducteur



— 1/4 — Pièces non référencées —  
 se reporter à la planche :  
 — embrayage pour la partie embrayage  
 — réducteur pour la partie réducteur

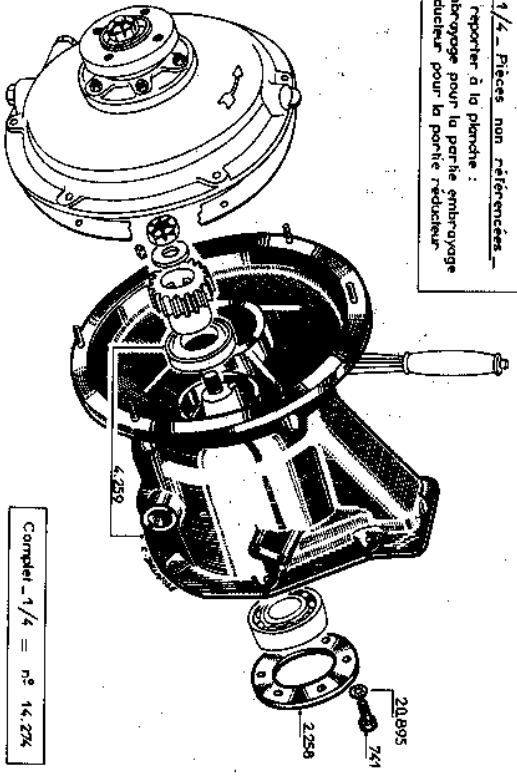
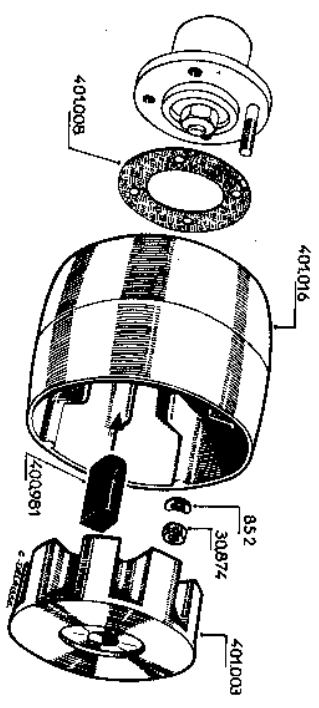
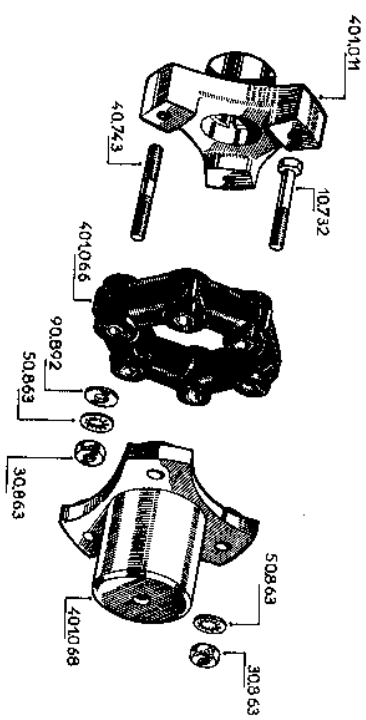


Planche 16 — Accouplement —

112-112 ter

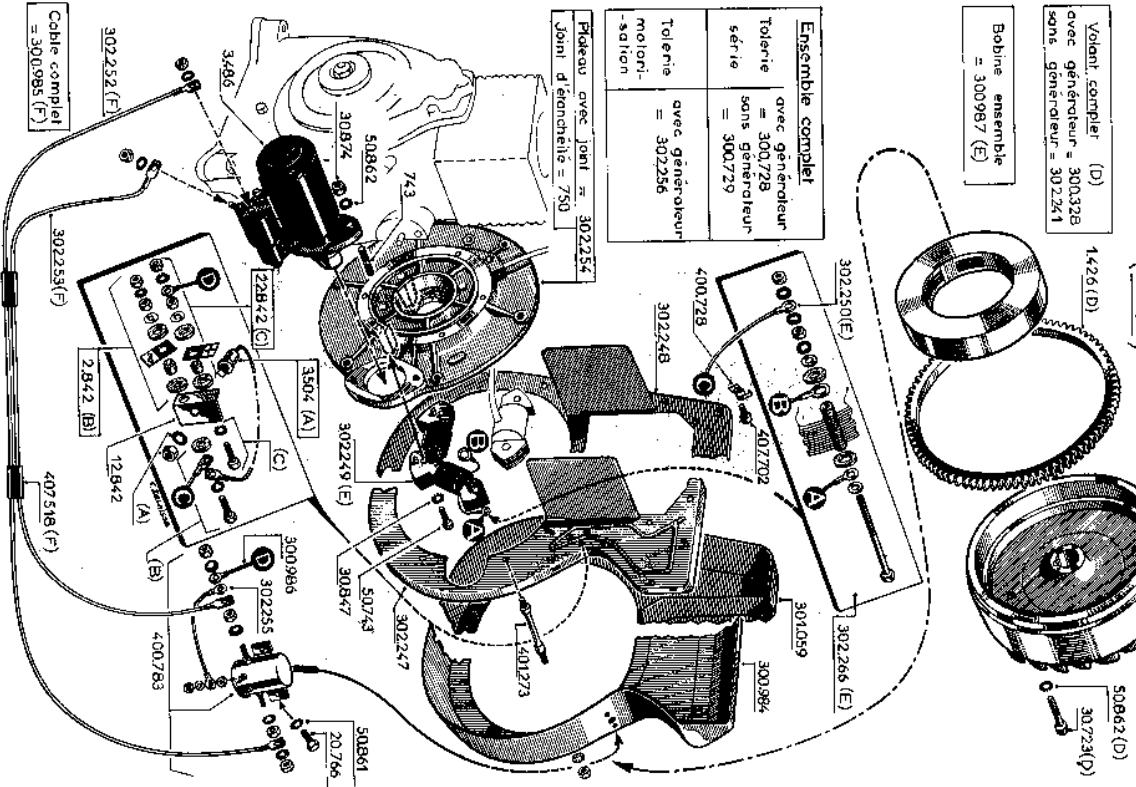
Complet = 300.086



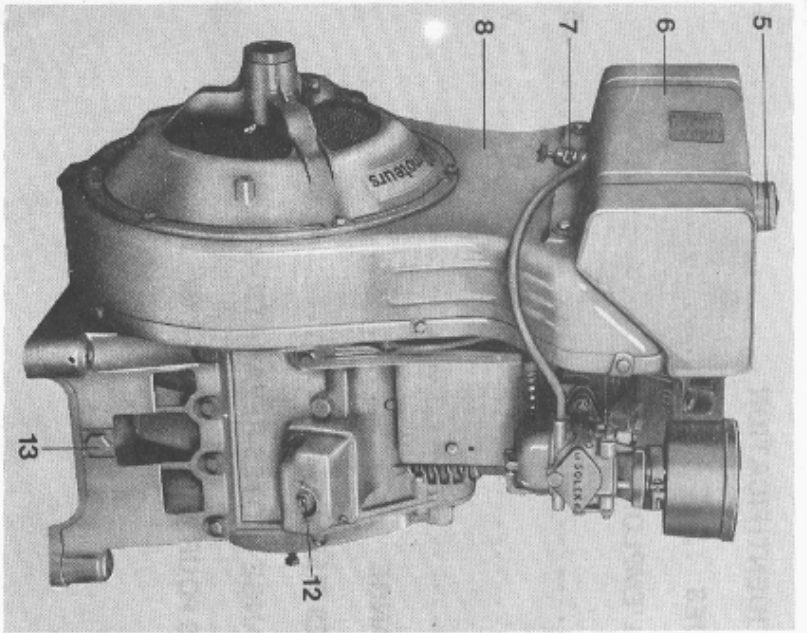
**PIECES DE RECHANGE - COTES REPARATION**

**Planche 17 - Démarreur électrique - 112 112Ter**

(12 Volts)

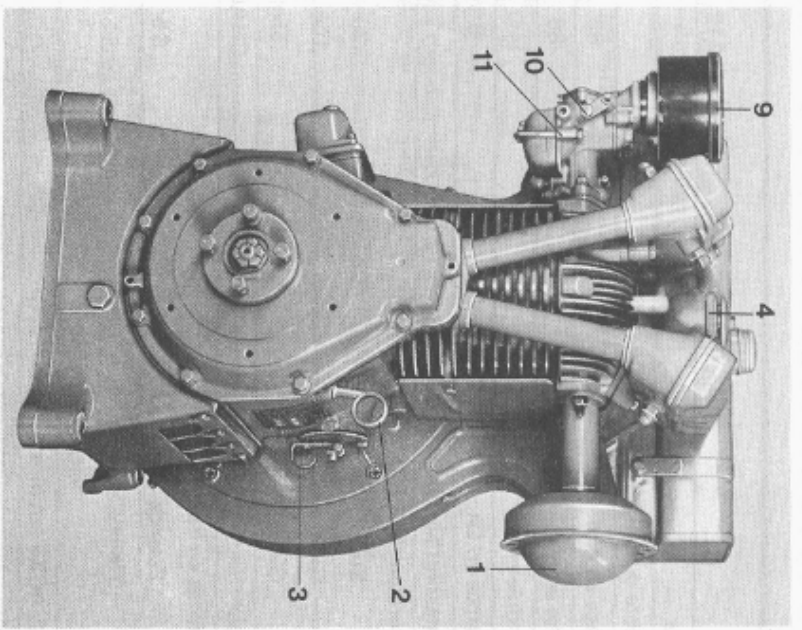


Type moteur	112		112Ter	
	Alésage en mm			
PISTON (mm)	HC + 5/10	2.307	85	88
	HC + 10/10	2.312		970
SEGMENTS	HC + 5/10	2.246	2.252	969
	HC + 10/10			10.960
SEGMENTS D'ETAN- CHETTE (le jeu de 3)	HC + 5/10	12.227	12.227	10.944
	HC + 10/10	2.212		10.942
SEGMENTS	HC + 5/10	2.227	2.227	960
RACLEUR (1)	HC + 10/10	2.232		958
GUIDE DE SOUPAPE	HC + 5/100 Ext.		12.248	
ECHAPPEMENT	HC + 10/100 Ext.		12.249	
GUIDE DE SOUPAPE	HC + 5/100	2.248		
ADMISSION	HC + 10/100	2.249		
PAIRE 1/2 COUSSI-	HC - 3/10	2.247		
NETS DE BIELLE	HC - 6/10	12.210		
JEU DE JOINTS COMPLET MOTEUR		2.319		976
POCHETTE JOINTS DE RODAGE		2.208		963
CLE A BOUGIE à tube de 21			40.725	



- 1 - Pot d'échappement
- 2 - Jauge d'huile
- 3 - Levier de réglage de vitesse
- 4 - Remplissage d'huile et reniflard
- 5 - Bouchon réservoir à essence
- 6 - Réservoir à essence
- 7 - Robinet d'essence
- 8 - Volute de refroidissement
- 9 -
- 10 - Filtre à air
- 11 - Levier de volet de départ
- 12 - Carburateur
- 13 - Bouton d'arrêt  
Bouchon de vidange

<b>BERNARD</b>	
<b>moteurs</b>	
Type	<input type="text"/>
N°	<input type="text"/>
75007 - PARIS FRANCE - 18, rue Hédict - MADE IN FRANCE	



Pour toute correspondance, demande de renseignements ou commande de pièces,  
**VEUILLEZ INDIQUER :**  
 — le type et le n° de fabrication du moteur.

## CARACTERISTIQUES

	112	112 Ter
Cycle	4 temps	
Nombre de cylindres	1	
Alésage en mm	85	88
Course en mm	88	90
Cylindrée en cm <sup>3</sup>	500	547
Puissance en Ch.	8	10
Régime d'utilisation en tr/mn	2000	
Carburateur SOLEX	26NH	
Buse	20	22
Gicleur principal	105	120
Gicleur ralenti	55	55
Bougie	CHAMPION Type L.90	
Capacités en litres :		
Essence	6,5	9,6
Huile :	version socle version berceau	1 0,95
REGLAGES (en m/m)		
Bougies : écartement des électrodes		0,6 à 0,7
Contacts rupteur : écartement		0,4
Culbuteurs : Admission		0,20
Echappement		0,25
DISTRIBUTION :		
Avance ouverture Admission		65,5
Retard fermeture Admission		91,7
Avance ouverture Echappement		104
Retard fermeture Echappement		52
Avance allumage		45

Les valeurs indiquées pour la distribution sont en mm et se mesurent sur la jante du volant dont le diamètre est de 300 mm.

A titre indicatif 1° représente 2,61 mm.

Nota : Les couples de serrage sont indiqués sur les planches.

## PREPARATION A L'EMPLOI

— Faire le plein d'huile :

- Dévisser le bouchon Rep. 4 \* ; ajouter de l'huile jusqu'au décrochement supérieur de la jauge Rep. 2 \*
- Bien revisser ce bouchon (fait en même temps office de renfiard).

Nous recommandons  
**MOBILIL SPECIALE 10W/30**  
**ou SUPER**

**IMPORTANT :** En aucun cas le niveau doit être :

- supérieur au maxi,
- inférieur au mini.

— Faire le plein d'essence (bouchon Rep. 5 \*) à l'aide d'un entonnoir muni d'un filtre pour éviter tout incident de fonctionnement ou d'usure prématurée.

**IMPORTANT :** Utiliser uniquement de l'ESSENCE PURE ORDINAIRE.

## UTILISATION

### 1 - DEMARRAGE

#### MOTEUR FROID

- 1 - Ouvrir le robinet d'essence Rep. 7 \*
- 2 - Fermer le volet de départ en amenant le levier Rep. 12 \* à la position I
- 3 - Démarrer le moteur
- 4 - Dès que le moteur fonctionne, ramener le levier Rep. 12 \* à la position II.

#### PAR TEMPS FROID

- Laisser le levier Rep. 12 \* en position I jusqu'à ce que le moteur ait un fonctionnement régulier.

#### MOTEUR CHAUD

- Laisser le levier Rep. 12 \* en position II.

### 2 - ARRÊT

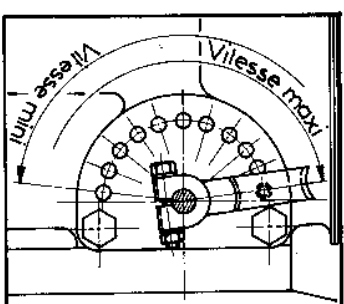
- 1 - Fermer le robinet d'essence Rep. 7 \*
- 2 - Appuyer sur le bouton Rep. 14 \* jusqu'à l'arrêt complet du moteur

### 3 - VITESSE

- Pour augmenter ou diminuer la vitesse (voir schéma ci-contre) agir sur le levier Rep. 3 \*
- Pour déplacer le levier Rep. 3 \* dégager le téton du trou du secteur, amener le levier à la position voulue.
- Introduire le téton pour l'immobilisation du levier.

**NOTA :** Ne jamais utiliser le moteur en surcharge. Le moteur n'est pas en surcharge si le régime change en agissant sur le levier Rep. 3 \*. S'il n'en est pas ainsi, consultez votre agent BERNARD MOTEURS.

**IMPORTANT :** Ne jamais utiliser le moteur en charge en dessous du régime de 1500 tr/mn.



**REMARQUE**

Pour certaines applications, les moteurs sont livrés avec le dispositif dit «secteur bloqué». Il n'y a alors aucune intervention à effectuer sur le levier de réglage de la vitesse.

**4 - REGLAGE DE L'AVANCE A L'ALLUMAGE**

- 1 - Régler l'écartement des contacts à 4/10. Effectuer ce réglage en tournant le moteur à la main, de façon à amener le poussoir de commande de rupteur à sa levée maximum. Une fois le poussoir en position, on doit passer la cale de 4/10 entre les grains du contact.

Si une correction est nécessaire, desserrer les deux vis de fixation du rupteur. Agir sur la vis excentrique pour obtenir la cote désirée et rebloquer les deux vis de fixation.

- 2 - Verrouiller le volant à sa position d'allumage. Effectuer cette opération à l'aide d'une broche Ø 6 mm. Engager la broche dans le trou prévu à cet effet, situé vers le levier de commande de papillon, sur le plateau côté volant. Après avoir engagé la broche dans le trou, tourner le moteur à la main, jusqu'au verrouillage du volant (effectuer cette opération, le moteur en position de compression).

- 3 - Une fois les opérations 1 et 2 terminées, vérifier que le poussoir commence à décoller les grains de contact au point d'allumage, sinon agir sur le poussoir de réglage situé au-dessus du poussoir de commande. Pour agir sur ce poussoir, débloquer le contre-écrou et, à l'aide d'une clé de 10, agir sur le poussoir pour amener le décollage des contacts au point voulu. Une fois cette opération terminée, rebloquer le contre-écrou. En cas d'insuccès, consultez notre agent.

**ENTRETIEN**

**1 - TABLEAU D'ENTRETIEN PERIODIQUE**

	A chaque démarrage	Au bout des 5 premières heures de marche	Au bout des 30 premières heures de marche	Toutes les 60 heures	Toutes les 70 heures	Toutes les 150 heures	Toutes les 300 heures
HUILE CULASSE	Niveau	X			X		
	Vidange		X				
BOUGIE	Resserrage		X				
	Réglage					X	
CONTACTS-RUPTEUR	Changement					X	
CARBURATEUR	Contrôle et réglage					X	
FILTRE ROBINET	Nettoyage					X	
DESSENCE	Nettoyage					X	
DISPOSITIF DE REFRIGERISSEMENT	Examen et Nettoyage éventuel					X	
FILTRE A AIR SEC	Nettoyage					X	
FILTRE A AIR A BAINS D'HUILE							- 1 fois par semaine en atmosphère normale, - minimum 2 fois par jour en atmosphère poussiéreuse. (voir instructions apposées sur le filtre).

**2 - GRAISSAGE DES EMBRAYAGES, REDUCTEURS ET EMBRAYAGES REDUCTEURS**

Pour les moteurs munis de ces équipements :

- EMBRAYAGES : le carter d'embrayage communique avec le carter moteur. Aucun graissage n'est à prévoir, la lubrification s'effectue par les projections de l'huile contenue dans le carter-moteur.
- REDUCTEURS (sauf Réducteur 1/4) Lubrification identique à celle de l'embrayage.
- REDUCTEUR 1/4

- 1/ Vidanger (à chaque vidange moteur).
- 2/ REMPLISSAGE D'HUILE : visser le bouchon Rep. 3
- 3 Dévisser le bouchon Rep. 2, mettre l'huile lentement par l'orifice A ; lorsque l'huile commence à couler par l'orifice B, revisser les bouchons Rep. 1 et 2.

UTILISER la même huile que le moteur.

EMBRAYAGES REDUCTEURS (sauf embrayage réducteur 1/4)

- un graisseur STAUFFER est prévu à cet effet (le visser toutes les 10 heures environ, afin que la graisse s'écoule jusqu'aux roulements).
- Utiliser de la graisse MOBIL GREASE MP.

EMBRAYAGES-REDUCTEURS 1/4

Voir paragraphe réducteur 1/4.

