

Moteur 4CV5
Renault

40CV SAE

Notice d'entretien

provisoire



RENAULT-PENHOËT

8-10 avenue émile-zola - billancourt (seine) - téléphone : mol. 52-00

Vous êtes désormais l'heureux propriétaire de ce Runabout garanti par deux noms prestigieux de l'industrie et du commerce :

"La Régie Nationale des Usines Renault et les Chantiers Navals de l'Atlantique".

Les premières pages de ce livret vous feront connaître les caractéristiques de votre canot ainsi que les conseils indispensables à sa mise en route.

Nous vous rappelons que les nombreux agents spécialistes Renault-Penhoët sont à votre disposition pour effectuer sur votre canot toutes les opérations d'entretien courant, de même que les interventions périodiques relevant de notre garantie contractuelle.

Cher client, vous êtes invité à lire attentivement cette notice qui vous aidera à mieux connaître votre runabout et vous permettra, tout en respectant scrupuleusement les consignes d'ordre général, d'en tirer le meilleur parti et le maximum de satisfaction.

TABLE DES MATIERES

	page		page
Caractéristiques générales	5	Règlages descente en Z	12
Capacités.	5	Contrôles en marche	12
Caractéristiques particulières	6	Gel.	12
Tableau de bord	7	Batterie	13
Monolevier	7	Rodage	13
Capot	8	Graissage vidange	13
Sièges	8	Entretien.	13
Coque	9	Relevage transmission.	14
Mise à l'eau	9	Hélice	15
Fonctionnement	10	Transport	15
Conduite	11	Hivernage	16

C A R A C T E R I S T I Q U E S G E N E R A L E S

Longueur hors-tout	4,60	m
Longueur de la coque	4.20	m
Largeur hors-tout	1,65	m
Hauteur avec parebrise	1.02	m
Creux	0.73	m
Longueur cockpit	2,00	m
Largeur cockpit	1,45	m
Poids à vide	390	kgs
Angle maxi de braquage	25°	
Direction à crémaillère et câbles push-pull		
Moteur in-board	40 CV SAE	
Réducteur	0,48	
Descente hélice hors-bord		
Hélice	15"	pas à gauche

Cde gaz et inverseur de marche par monolevier et câbles sous gaine.

CAPACITES

Capacité du circuit d'eau douce :	4,5	litres
" du carter moteur :	3	litres
" " réducteur :	0,350	litres
" " inverseur :	0,600	litres
" " hélice :	0,500	litres

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

MOTEUR

Puissance à 5 000 t/m	40 CV SAE
Refroidissement par double circuit avec échangeurs de température	
Consommation maxi	9 l. à l'heure
Croisière	6,5 l. "
Carburateur zénith	30 Rx en bronze
Pompe eau de mer à palettes caoutchouc	

REDUCTEUR

à pignons hélicoïdaux	17 × 35
-----------------------	---------

TRANSMISSION

Par cardan homocinétique

PROPULSION

Par descente en Z orientable et relevable avec système de sécurité.

A) Inverseur de marche à crabots

- 1 marche avant
- 1 point mort
- 1 marche arrière

B) Descente d'hélice

1 renvoi d'angle à pignons spiroconiques

C) Arbre d'hélice

1 renvoi d'angle à pignons spiroconiques

D) Hélice de 15" pas à gauche

TABLEAU DE BORD

Comporte :

1 horotachymetre

1 indicateur de niveau d'essence

1 indicateur de température d'eau douce

1 témoin de charge batterie (vert)

1 témoin de débit d'huile dans l'échangeur (rouge)

1 contacteur à clef de démarrage.

MONOLEVIER

Comporte :

1 position Point-Mort moteur au ralenti

1 position Marche-Avant " "

1 position Marche-Avant accéléré

1 position Marche-Arrière moteur au ralenti

1 " " " accéléré

Nota : Lorsque le levier passe du P.M. à la position Marche Avant ou Marche Arrière, le moteur reste au ralenti qui doit être de 800 t/m.

Pour accélérer le moteur au point fixe sans entraîner l'hélice, il faut tirer la poignée du monolevier vers le haut. Cette manoeuvre ne peut être exécutée que le levier en position : Point Mort. Pour donner des gaz pousser le levier vers l'Avant.

CAPOT

Pour **ouvrir le capot** moteur relever les deux anneaux DZUS et faire un quart de tour sens inverse des aiguilles d'une montre.

Lever le capot et mettre en place la béquille de sécurité.

Pour **fermer le capot** : enlever la béquille de son logement et la replacer sur son étrier.

SIEGES

Le canot est livré avec un jeu de sièges avant et arrière composé comme suit :

AV.	2 armatures de dossiers avec vide poche
	2 coussins avec dossier
	1 coussin gauche et son dossier
AR.	1 coussin central " "
	1 coussin droit " "

Tous les coussins sont en mousse de polyuréthane recouverts de simili lavable. Les dossiers AV sont rabattables en position bain de soleil.

Pour cette opération, tirer le dossier vers le haut, engager les deux parties inférieures tubulaires dans les sections de centrage (berceaux) et laisser reposer le haut du dossier dans le logement prévu à cet effet.

Attention : Ne jamais laver les coussins avec des produits tels que diluants cellulosiques ou tout mélange à base d'acétone.

COQUE

Faite entièrement en polyester, elle est constituée de deux pièces moulées. Entre ces deux éléments un coussin en polystyrène expansé moulé assure la rigidité de l'ensemble et rend le bateau totalement insubmersible.

Son entretien est pratiquement nul, la coloration étant faite dans la masse.

Pour lui rendre son éclat, si besoin est, utiliser des produits d'entretien propres au lustrage des peintures cellulosiques de carrosserie automobile.

Points d'amarrage :

Notre canot possède :

4 taquets

1 poignée avant

1 anneau d'étrave.

Ce dernier est le point fort du bateau et l'on doit se servir uniquement de celui-ci pour tirer au treuil le bateau sur une remorque ou au sec.

Les autres points : **taquets et poignée AV. peuvent parfaitement convenir à amarrer à quai ou à un corps mort, mais ne doivent EN AUCUN CAS être utilisés pour soulever le bateau pour sa mise à l'eau.**⁽¹⁾

MISE A L'EAU

Dans le cas de manutention à la grue utiliser deux sangles assez larges à l'exclusion de cordages ou filins.

De plus, il est conseillé d'utiliser un croisillon pour maintenir l'écartement des sangles entre le crochet et le canot évitant ainsi de décoller à l'usage le joint de bordé en caoutchouc.⁽¹⁾

Pour une mise à l'eau par remorque, utiliser un système approprié à votre bateau.

⁽¹⁾ Dans tous ces cas la responsabilité du constructeur ne peut être retenue.

En effet la conception de la coque implique une attention particulière dans les opérations de manutention notamment sur remorque. ⁽¹⁾ Dans tous ces cas la responsabilité du constructeur ne peut être retenue.

AVANT LA MISE EN MARCHÉ

Vérifier successivement :

1°) Le niveau d'huile dans le carter moteur. Le niveau correct doit approcher le repère supérieur de la jauge. Il ne doit jamais être au-dessous du repère inférieur de celle-ci.

2°) Le niveau d'eau douce dans l'échangeur de température d'eau. Remplir jusqu'à 1 cm du bord environ.

3°) **La quantité d'essence dans le réservoir :** Votre canot est livré avec un réservoir amovible de 20 l.

Un deuxième réservoir peut être placé à côté du premier.

Un raccord rapide a été prévu pour changer de réservoir d'alimentation. Chaque réservoir possède une jauge avec indicateur commun au tableau de bord. Ce dernier ne fonctionne que lorsque le contact est mis. Les divisions du cadran indiquent approximativement le quart, la moitié etc...

Lorsque l'aiguille est à Zéro, le réservoir contient encore 3 l.

4°) **La circulation d'eau de mer :** S'assurer que la vanne de prise d'eau extérieure est bien en position ouverte sous peine de graves ennuis.

5°) **Le niveau d'huile dans le carter de réducteur** au moyen de la jauge appropriée.

6°) **Le niveau d'huile dans l'inverseur :** l'huile doit apparaître dans le puits de remplissage

MISE EN MARCHÉ

Mettre le starter :

Tirer vers le haut le levier situé à la partie supérieure du carburateur. Tourner la clef de contact dans le sens des aiguilles d'une montre et à fond. Dès les premières explosions laisser revenir la clef, rappelée en position "Marche".

Vérifier dès la mise en marche que de l'eau de refroidissement sort bien avec les gaz d'échappement.

Si après quelques secondes de marche, il n'y a pas d'évacuation d'eau, vérifier que la crépine d'aspiration n'est pas bouchée.

Dès que la température du moteur atteint 40° C, couper le starter, puis fermer le capot.

Précaution : Si le canot a séjourné plusieurs heures au soleil moteur chaud, il est conseillé d'ouvrir le capot moteur avant une nouvelle mise en marche par mesure de sécurité. En effet, il est préférable d'évacuer les éventuelles vapeurs d'essence qui auraient pu s'accumuler dans le compartiment moteur.

Nota : Si le moteur est chaud, il est inutile de mettre le starter. Si le moteur ne part pas, ne pas fatiguer la batterie, mais en rechercher la cause. Elle peut être simple; vérifier si vous n'avez pas :

- un mauvais contact (fil de bougie, de bobine)
- de l'humidité sur les bougies
- " sur la bobine.
- de la condensation dans le couvercle du distributeur.
- dans le cas d'un arrêt de plusieurs jours, il peut être nécessaire d'actionner le levier à main de la pompe à essence.

Attention : le levier n'actionne pas la pompe si le carburateur est plein ou si la position d'arrêt du moteur est telle que le levier intérieur de la pompe repose sur le sommet de la came. Dans ce dernier cas, donner un coup de démarreur pour changer de position.

CONDUITE

Une fois votre moteur en marche, avancez ou reculez lentement la manette du monolevier suivant le sens de marche désiré. Mettre les gaz progressivement mais, pour naviguer à pleine allure, attendre que le moteur soit suffisamment chaud.

DIFFERENTS REGLAGES DE LA DESCENTE

4 positions sont possibles. Suivant les conditions d'utilisation, il convient de rapprocher ou d'éloigner l'hélice de la coque. Il faut retenir que :

- Plus on éloigne l'hélice de la coque, c'est-à-dire plus on la remonte, plus on obtient de vitesse à faible charge.
- Plus on rapproche cette dernière de la coque, c'est-à-dire plus on l'enfonce, plus on obtient de traction aux dépens de la vitesse (à utiliser en cas de charge maxi, ski etc...)

Les conditions d'utilisation moyennes correspondent sensiblement au 2ème ou 3ème trou en partant du haut.

CONTROLES EN MARCHÉ

Vérifier de temps en temps :

- a) **La température d'eau douce** au tableau de bord qui ne doit jamais excéder 100°
- b) **La pression d'huile moteur** : le voyant rouge ne doit pas rester allumé au-dessus de 2500 t/m.
- c) **La charge de la dynamo** : le voyant vert ne doit pas rester allumé au-dessus de 1000 t/m.

PAR TEMPS FROID

Pour garantir votre moteur du gel, ajoutez à l'eau douce de l'antigel au pourcentage indiqué par le fournisseur en tenant compte de la capacité du circuit.

Attention : en cas de circulation en eau douce, il y a un risque de gel, au repos, dans certains points du circuit de refroidissement extérieur.

Il est alors nécessaire de fermer la vanne de prise d'eau extérieure puis d'ouvrir le bouchon de purge de l'échangeur d'huile situé à la partie inférieure de ce dernier. Puis ouvrir le bouchon de vidange du collecteur d'admission et d'échappement situé au centre de ce dernier dans sa partie basse.

Ceci est valable lorsque le bateau reste dans l'eau. Si ce dernier est à sec, faire les mêmes opérations mais laisser la vanne de prise d'eau extérieure ouverte.

Pour obtenir une vidange complète de l'ensemble moteur et échangeur d'eau, ouvrir le robinet situé à l'avant du moteur vers la poulie du vilebrequin. Puis ouvrir le bouchon de vidange situé sous la durite qui va de l'échangeur à la pompe moteur (Sous l'échangeur à gauche en regardant de l'AR vers l'AV du canot).

BATTERIES

Ne laissez pas geler votre batterie. Une batterie bien chargée gèle à 32° C. Une batterie déchargée (20° Baumé) gèle à - 10° C.

RODAGE

- a) **Pendant la première heure** : faire tourner le moteur à 1500 t/m au point mort au mouillage.
- b) **De 1h à 5h** : monter progressivement à 4500 t/m sans surcharger le bateau.
- c) **De 5h à 10h** : monter progressivement à la vitesse maxi.
- d) **Après 10 heures** : la période de rodage est terminée; vous pouvez demander à votre bateau son rendement normal. Ce n'est cependant qu'après 20 heures qu'il donnera son maximum.

GRAISSAGE-VIDANGE

Une vérification gratuite est prévue à la 15ème heure, lors de laquelle vous n'aurez à vous acquitter que du montant des ingrédients. Votre agent RENAUT-PENHOET fera toutes les vérifications nécessaires préconisées par nos services techniques.

Ensuite conformez-vous aux fréquences de révision et d'entretien consignées sur votre carte d'entretien et de garantie.

Qualités d'huile à employer : Moteur : SAE 10W30 ou 20W40, suivant température extérieure.

Réducteur - Inverseur - Descente

EP. 80

ENTRETIEN - REGLAGES

Accumulateurs : Vérifier périodiquement le niveau de l'électrolyte. Il doit dépasser de 10 à 15 m/m le niveau des plaques.

Ne jamais rajouter d'acide mais seulement de l'eau distillée.

En cas d'arrêt prolongé, ne pas oublier de débrancher une cosse (du type coupe batterie) ou même de déposer la batterie du bateau et de la mettre dans un endroit sec. Lui faire subir une légère charge tous les mois.

Allumeur : Toutes les 100 heures, faire vérifier dans l'un de nos ateliers le calage de l'allumeur, l'état des contacts et leur écartement, 0,4 à 0,5 m/m.

Bougies (35 SM ou 44 M) : Toutes les 100 heures, vérifier l'écartement des électrodes qui doit être de 0,5 à 0,7 m/m.

Carburateur : Il est préférable de consulter notre agent le plus proche pour toute intervention concernant cet organe. Assurer un nettoyage de la cuve toutes les 200 heures.

Culbuteurs : Si votre moteur devient bruyant, faire vérifier le jeu des culbuteurs par l'un de nos agents.

Demarreur : Il ne nécessite aucun entretien spécial.

Dynamo et Régulateur : Leur bon fonctionnement est contrôlé par la lampe témoin verte du tableau de bord. Si cette dernière reste allumée en permanence au-dessus de 1000 t/m, il convient de consulter, sans tarder, votre agent le plus proche.

Vérifiez la tension de courroie toutes les 100 h.

Réducteur : Vérifiez de temps à autre le niveau d'huile au moyen de la jauge situé sur la partie droite.

Se conformer au guide d'entretien pour les vidanges périodiques.

Inverseur et Descente en Z : Vérifier périodiquement le niveau d'huile de l'inverseur au moyen du puits prévu à cet effet.

Se conformer de façon très stricte à toutes les cadences de révisions mentionnées au guide d'entretien.

Tous les réglages internes, vidanges, etc... devront être faits par l'un de nos agents RENAULT-PENHOET.

Nos ateliers étant seuls équipés du matériel nécessaire à des vérifications et des réparations nous invitons nos clients à les consulter pour toute intervention concernant notre bateau et plus spécialement la descente en Z.

Relevage transmission Z : Pour relever le Z, déverrouiller à l'aide du bouton poussoir placé à l'AV de l'inverseur, et utiliser la poignée de relevage amovible.

Le bouton poussoir doit être en position verrouillée pour la navigation normale. Cependant, en cas de choc sur objet immergé, ce verrouillage se déclenchera et se réenclenchera après passage de l'obstacle.

En cas de navigation en eau peu profonde ou encombrée d'épaves, il est recommandé de mettre le verrou en position libre.

En marche AR, un blocage positif s'enclenche automatiquement, immobilisant ainsi le Z.

Hélice

L'hélice de votre canot est simplement emmanchée libre sur l'arbre qui la supporte et l'entraînement est assuré à l'aide d'une goupille de sécurité.

Cette goupille cylindrique est également assez libre dans son logement et pour la maintenir en position, il est absolument nécessaire de mettre le cône d'hélice retenu lui-même par une autre goupille fendue en acier zingué.

Ces deux goupilles devront être changées périodiquement :

- en utilisation mer : 100 H.
- en utilisation rivière : 200 H.

TRANSPORTS

1) Sur remorque individuelle :

Le transport devra être fait de préférence sur un type de remorque homologué par RENAULT-PENHOET.

Par souci de sécurité, vous devrez amarrer votre canot sur sa remorque de la façon suivante :

- a) **À l'avant** : en triangle dans le but d'éviter tout mouvement d'avancée ou de recul.
- b) **À l'arrière** : Amener au niveau de la coque les deux coussins amovibles latéraux au moyen des tendeurs. Puis à l'aide de cordes ou de sangles, fixer le canot sur son support en prenant comme points d'attache les deux coussins latéraux et les deux taquets AR.

Effectuez ce sanglage séparément de chaque côté, afin d'éviter tout appui sur le capot moteur (ce qui risquerait d'endommager à l'usage le joint d'étanchéité).

Nous vous rappelons, à cet effet, que la remorque doit être équipée de freins mécaniques ou hydrauliques pour toute charge tractée dépassant la moitié du poids du véhicule tracteur.

2) **Sur camion** : Votre canot peut être également transporté sur un camion, mais il est alors nécessaire d'avoir un berceau épousant la forme de la carène. Celui-ci pourra éventuellement vous servir à l'entreposer à sec.

3) **Par chemin de fer** : Ce genre de transport se fait en caisse conditionnée spécialement pour votre canot.

HIVERNAGE

Pour tout stockage de votre bateau pour une longue durée, prenez contact avec votre Agent RENAULT-PENHOET, qui sera en mesure de vous donner des directives précises.





PIECES
RENAULT
DANS LE MONDE ENTIER

5536873

LE SERVICE DES CLIENTS
RUE DE LA MOTTE
92015 NANTERRE
FRANCE