

**Zeitschrift:** Der Traktor : schweizerische Zeitschrift für motorisiertes Landmaschinenwesen = Le tracteur : organe suisse pour le matériel de culture mécanique

**Herausgeber:** Schweizerischer Traktorverband

**Band:** 10 (1948)

**Heft:** 7

**Artikel:** Le fonctionnement de nos motofaucheuses [suite]

**Autor:** Fritschi, H.

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1048739>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 15.03.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Le fonctionnement de nos motofaucheuses

par Hch. Fritschi, contremaître, Strickhof, Zurich. (suite)

## Pannes

Avec les moteurs utilisés aujourd'hui, les perturbations sont extrêmement rares, à condition que l'entretien ne laisse rien à désirer. Pour rechercher les causes d'une panne, il faut procéder méthodiquement et selon les indications contenues dans le tableau reproduit plus bas. Il est absolument inutile de dévisser des pièces quelconques. Avant tout, il importe d'établir les causes de la panne. Après quoi, toutes les sources de perturbation seront examinées les unes après les autres dans l'ordre indiqué ci-dessous et éliminées selon les circonstances.

### I. Le moteur refuse de démarrer.

A) L'essence ne parvient pas jusque dans le carburateur:

1. Robinet à essence fermé.
2. Pas d'essence dans le réservoir.
3. Le conduit est obstrué: l'enlever et le nettoyer.
4. Le filtre est bouché: l'enlever et le nettoyer.
5. Le pointeau du carburateur est obstrué: l'enlever et le nettoyer.
6. Les gicleurs du carburateur sont obstrués: les souffler.
7. Le trou d'air du couvercle du réservoir est bouché: le nettoyer.

B) L'essence parvient jusque dans le carburateur:

Dévisser la bougie et voir si elle est humide.

a) La bougie est humide:

1. Il y a giclage de trop de benzine.
2. On a exagérément appuyé sur la tipette.
3. Le pointeau du carburateur ne ferme pas: nettoyer le siège du pointeau, ou le remplacer s'il est détérioré; libérer le pointeau s'il se coince.
4. Le flotteur n'est pas étanche: le remplacer.
5. Dans tous les quatre cas, le moteur doit être séché avant d'être remis en fonction, soit de la manière suivante: fermer le robinet à essence, ouvrir le registre de ventilation du carburateur. Ouvrir le robinet monté à la partie inférieure du carter (ou dégager la vis), pour que l'essence contenue dans ce dernier puisse s'écouler. Ouvrir le robinet de décompression sur le cylindre, accélérer l'écoulement de l'essence en faisant tourner le moteur jusqu'à ce que cet écoulement cesse. Bien sécher la bougie et le moteur sans appuyer sur la tipette du carburateur, lancer à registre de ventilation ouvert.

b) La bougie est sèche:

Connecter le câble d'allumage à la bougie dévissée, placer la bougie sur la culasse et faire tourner à la main le moteur, robinet de décompression ouvert;

c) Il y a formation d'étincelles aux électrodes de la bougie:

1. La bougie est encrassée ou imprégnée d'huile: la nettoyer.
2. La bougie est détériorée: la remplacer.
3. Le câble est lâche: nettoyer la cosse de câble et la fixer fortement.

Détacher le câble de la bougie, tenir l'extrémité du câble à environ 2-3 mm du cylindre, faire tourner le moteur, et alors des étincelles disruptives doivent se produire régulièrement.

d) Il n'y a pas d'étincelles disruptives entre le câble et le cylindre: faire appel au mécanicien et mettre fin à la perturbation.

e) Il y a formation d'étincelles aux électrodes de la bougie:

1. La fixation du carburateur laisse à désirer: serrer le tout.
2. Le joint de la bride du carburateur est détérioré: procéder au remplacement.
3. La compression est insuffisante: confier le moteur à la maison fournisseuse aux fins de contrôle.

## II. Le moteur démarre mal.

A) A tout état de fonctionnement:

Dans ce cas, la cause de la perturbation doit être recherchée parmi les défauts énumérés sous I.

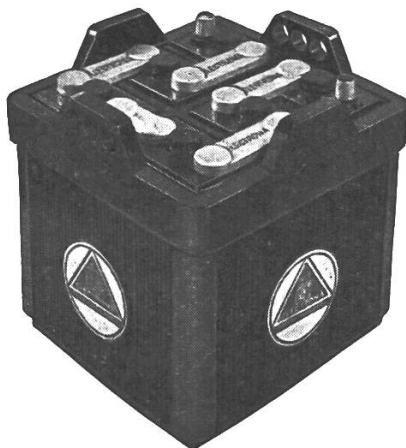
B) Seulement à l'état froid:

Les joints défectueux, qui laissent pénétrer de l'air superflu dans l'air carburé, compliquent tout spécialement le démarrage des moteurs froids. Contrôler l'étanchéité du carburateur, de la culasse et de la bougie en faisant tourner le moteur avec la manivelle et en versant quelques gouttes d'huile sur les organes d'étanchéité. Si cette dernière n'est pas irréprochable, il se forme des bulles d'air. Bien nettoyer la surface des joints et placer des joints neufs.

C) Seulement à l'état chaud:

1. Le carburateur est noyé:

Voir I, B), a) 5.



## **ELECTRONA A.-G.**

**Boudry/Neuenburg**

Tel. (038) 6 42 46

Wir fabrizieren diese Spezial-Batterie für Traktoren; nebst allen andern Accumulatoren für sämtliche in der Schweiz laufenden Automobile.

Unsere Accumulatoren bürgen für Sicherheit!

# Firestone

bringt den wirksamsten aller

*Traktoren*



**Ziehen besser**

**Halten länger**

**Alle Dimensionen sind sofort ak**

**Fabrik für Firestone Proc**





fen

**Reinigen sich selbst**

**ager lieferbar**

**kte A.G. Pratteln (BLD.)**

## 2. Il y a évaporation du carburant:

Il peut arriver que le démarrage soit difficile parce que le moteur n'avait pas été précédemment mis hors fonction selon les règles à observer, de sorte que les restes d'essence se trouvant dans la chambre du flotteur ou le réservoir se sont évaporés: vider la chambre du flotteur, éventuellement le réservoir, et remplir d'essence fraîche.

## 3. Dans le carburateur, le niveau de l'essence est trop haut:

- a) Le pointeau du carburateur ne ferme pas (voir I, B), a) 3.
- b) Le flotteur n'est pas étanche: le remplacer.

### III. Le moteur a une panne.

#### A) Le moteur s'arrête lentement:

Examiner toutes les possibilités de perturbation énumérées sous I («Le moteur refuse de démarrer»). En général, toute défectuosité de l'allumage occasionne une panne subite. Quant aux perturbations provenant d'une carburation laissant à désirer, elles se manifestent le plus souvent dans le fonctionnement par à-coups du carburateur.

#### B. Le moteur s'arrête subitement (arrêt violent):

Il est impossible de faire tourner la manivelle du moteur. La cause en est le plus souvent le coincement d'un piston.

1. Graissage insuffisant: trop peu d'huile, ou huile de qualité médiocre.
2. Moteur insuffisamment rodé.
3. Moteur surchargé pendant trop longtemps.
4. Moteur surchauffé par suite d'un gaz trop pauvre.
5. Refroidissement laissant à désirer par suite de l'obstruction du carter du ventilateur ou de l'encrassement des ailettes du ventilateur.
6. Emploi d'une bougie ne convenant pas au moteur.  
Envoyer le moteur à la maison fournisseuse.

### IV. Marche irrégulière.

La marche irrégulière du moteur pendant le service est souvent attribuable à divers défauts se produisant simultanément. Dans des cas de ce genre, il faut s'efforcer d'éliminer tous les défauts dont il peut s'agir.

#### A) Le moteur cogne et «sonne»:

1. Emploi d'une bougie inappropriée.
2. Le gaz carburé est trop pauvre: le gicleur ou le conduit sont partiellement obstrués (voir I. A.). Air superflu dans le conduit d'aspiration (voir II. B.)
- 3: Le moteur est fortement encrassé, le coussinet du moteur est usé: faire appel au mécanicien.

#### B) Le moteur s'échauffe et ne tire plus:

1. Contrôle selon A).
2. Le tuyau d'échappement et le pot silencieux sont obstrués: faire nettoyer par le mécanicien.



Auch Grand-Prix-Fahrer  
bevorzugen



das temperaturfeste Motorenöl  
mit dem unzerreissbaren Schmierfilm

Generalvertretung

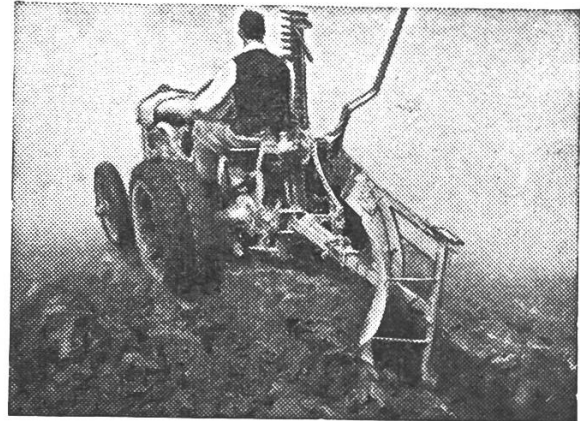
**Adolf Schmidts Erben AG.**  
**Bern** Tel. (031) 278 44



**Mitglieder !**

werbet

**Mitglieder !**



## Schmid Patent-Einmannpflüge

*mit Handhebung oder vollautomatisch  
(mech. oder hydraul. Hebevorrichtung)  
haben sich am besten bewährt. Dank  
ihrer einzigartigen Ausführung, leisten  
sie bessere Arbeit und benötigen  
weniger Zugkraft.*

*So zu pflügen ein Vergnügen!*

**A. Schmid**  
**Pflugschmiede, Andelfingen**

Tel. (052) 411 93

3. Le tamis du ventilateur ou les ailettes de refroidissement sont encrassés: nettoyer.
4. La lubrification laisse à désirer: trop peu d'huile ou huile médiocre: remplacer par de la meilleure huile, exactement selon les instructions du fournisseur.
5. Le robinet de vidange au carter du moteur est ouvert: le fermer.  
Ne pas démonter le moteur. En cas de difficultés, s'adresser à la maison fournisseuse ou à un bon atelier de mécanique.

(Traduction: Dr. L.)