

Ce moteur, tout comme l'ensemble de la gamme de cette marque d'ailleurs, fonctionne avec un mélange de 1 % d'huile spéciale hors-bord. Il existe en deux versions : l'une à démarrage électrique, l'autre manuel. Prix arbre court : 15 665 F ; arbre long : 16 106 F.

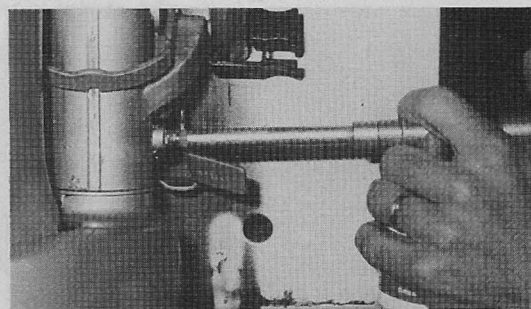
25 JOHNSON

CARACTÉRISTIQUES

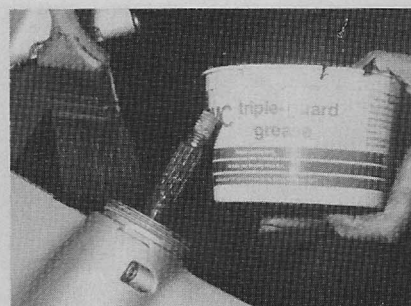
Deux cylindres en ligne disposés verticalement, deux temps. Puissance : 18,7 kW (40 ch) à 5 000 tr/min. Cylindrée : 592 cm³. Alésage : 76,2 mm ; course : 57,15 mm. Un carburateur à gicleur fixe et pointeau de ralenti réglable. Starter manuel. Allumage électronique OMC Solid-State. Bobine d'éclairage 12 V, 45 W. Redresseur en option. Démarrage par lanceur manuel à corde à réenroulement automatique. Démarrage électrique en option. Changement de marche par levier latéral. Rapport des pignons : 0,57 (12/21). Barre franche à poignée tournante. Réservoir séparé de 22,7 litres avec jauge. Refroidissement par pompe à eau centrifuge contrôlé par thermostat. Bougies : Champion L 77 54. Ecartement des électrodes : 1,1 mm. Mélange carburant : 1 % d'huile deux temps (2 % pendant les dix premières heures). Poids : manuel standard, 46 kg. Hélice 3 pales 23,5 cm au pas de 30,5 cm.

GRAISSAGE

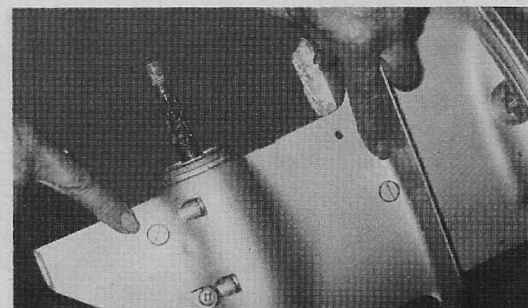
Il devra être effectué tous les mois en eau douce et tous les deux mois en eau de mer, ou encore toutes les 50 heures et au moins une fois par saison. A cet effet, nous garnissons au moyen d'une pompe remplie avec de la graisse Triple-Guard OMC les graisseurs des points suivants : les articulations du levier de changement de marche et de commande des gaz ainsi que l'axe de pivotement (**photo 1**). D'autre part, à l'aide d'un pinceau, nous enduons de ce même produit les diverses articulations sans oublier bien sûr les vis de presse, puis, après avoir au préalable démonté l'hélice, nous en badigeonnons également son arbre (**photo 2**). Nous passerons alors à la vidange du boîtier d'hélice en disposant le moteur verticalement. C'est alors seulement que nous ouvrirons le bouchon situé dans la partie inférieure de ce boîtier, de même que celui placé au-dessus de la plaque anti-cavitation (**photo 3**), ceci



▲ 1

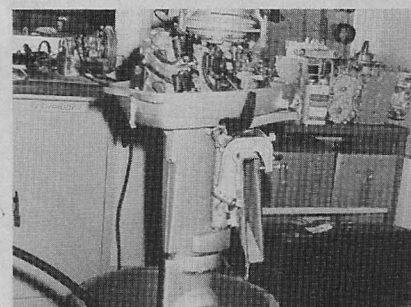


▲ 2



▲ 3

4 ▼



afin d'en évacuer l'huile usagée. Lorsque le boîtier sera totalement vidé, nous le remplirons par l'orifice inférieur avec de l'huile Hivis Gear-Case Lube OMC spéciale boîtier, et ce, jusqu'à ce qu'elle s'échappe par l'orifice supérieur.

(huile de boîte 80 à 90)

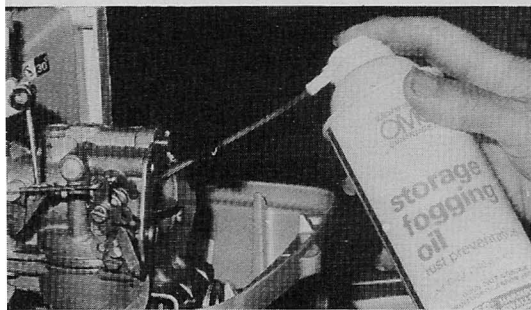
HIVERNAGE

Avant toute chose, nous procéderons au rinçage du circuit de refroidissement. Après avoir enlevé l'hélice nous ferons tourner le moteur au ralenti dans un bac improvisé alimenté en eau douce (photo 4). En fin de rinçage, nous débrancherons l'arrivée du carburant tout en injectant de l'huile spéciale de stockage par le venturi du carbura-

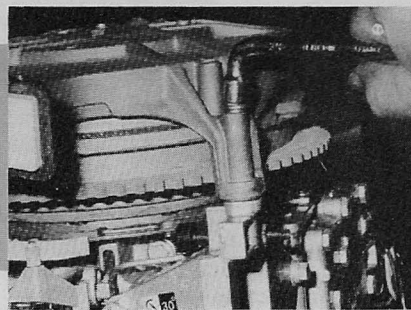
teur (photo 5). En cas d'étouffement prématuré du moteur, nous pourrions parfaire la vidange de la cuve du carburateur en retirant le bouchon situé dans la partie inférieure de la cuve (photo 6). Cela étant fait, nous effectuerons ensuite un graissage général et nous vidangerons le boîtier d'hélice. Nous remplacerons éventuellement l'anode anti-corrosion se trouvant sous la plaque anti-cavitation (photo 7). Après avoir laissé égoutter le moteur, nous le nettoierons puis nous pulvériserons sur toute sa surface un produit anti-corrosion. Nous n'aurons plus alors qu'à remiser le moteur dans un endroit sec et correctement aéré.

LANCEUR

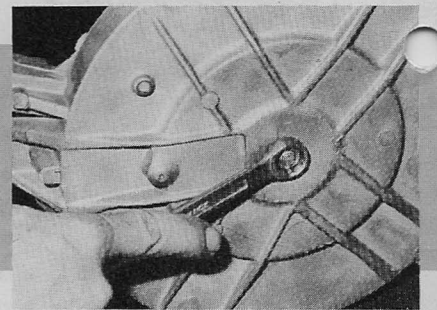
Si l'on doit changer la corde ou remplacer les ressorts, il est nécessaire de déposer l'ensemble du lanceur. Pour cela, nous devons ôter les trois vis de fixation (photo 8) ainsi que le système de condamnation de marche arrière, en utilisant pour la circonstance un tournevis afin de comprimer ses deux languettes de blocage (photo 9). Au remontage, nous veillerons à positionner soigneusement la came de blocage (photo 10). Après avoir dégragé la corde usagée, nous donnerons quatre tours de tension à la poulie puis nous l'immobiliserons. Il suffira dès lors d'introduire dans l'encoche de la poulie



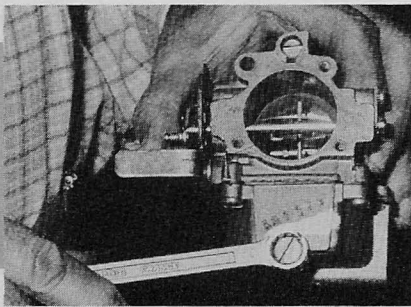
▲ 5



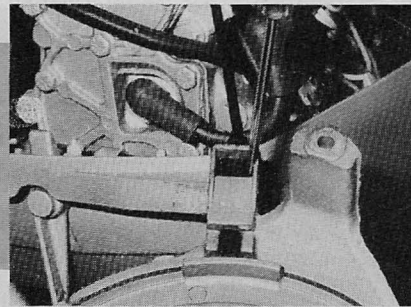
▲ 8



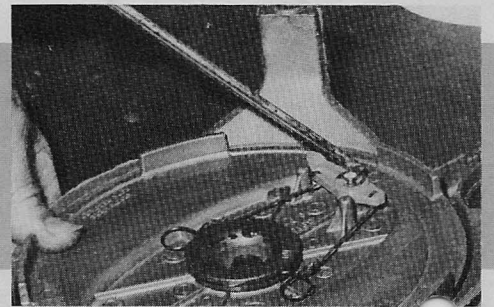
▲ 12



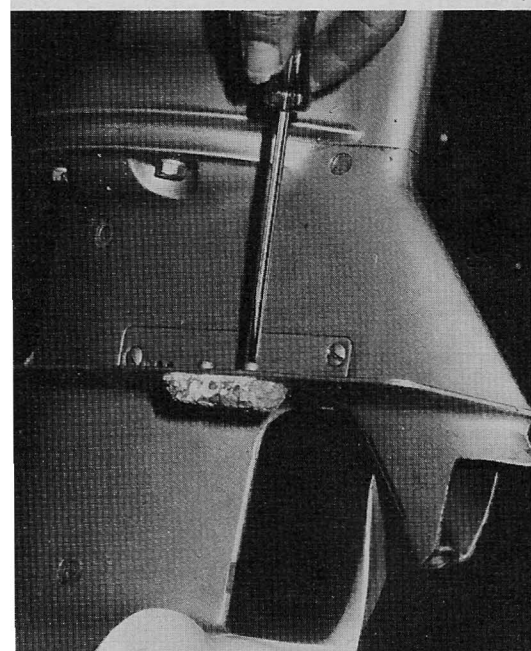
▲ 6



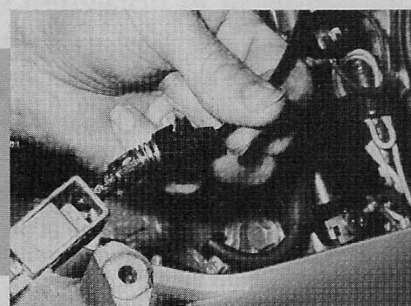
▲ 9



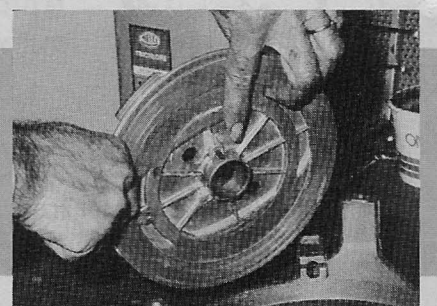
▲ 13



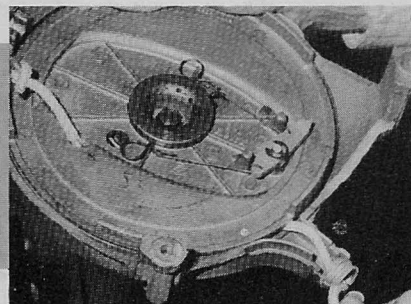
▲ 6



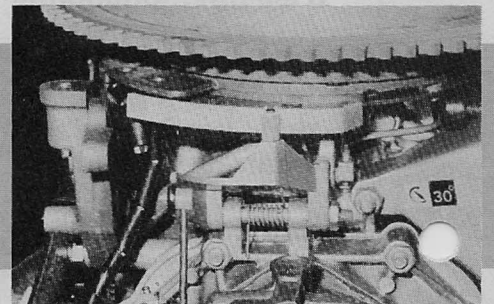
▲ 10



▲ 14



▲ 11



▲ 15

l'extrémité d'une corde neuve (**photo 11**) que nous arrêterons par un nœud. Nous libérerons alors la poulie puis nous fixerons l'autre extrémité de la corde dans la poignée. Pour changer un ressort cassé, nous dévisserons le boulon se trouvant au centre du moyeu de la poulie (**photo 12**), nous sortirons le cliquet (**photo 13**) et le moyeu, ce qui nous permettra d'ouvrir la poulie. Pour loger un ressort neuf — après avoir retiré celui hors d'usage — il suffira de l'engager respectivement dans l'ergot du carter et dans celui de la poulie (ce ressort est vendu tout bandé) (**photo 14**). Dans ces conditions, nous n'enlèverons le fil de fer de maintien que lors-

que le ressort sera mis en place dans le logement de son carter. Après un graissage modéré, nous refermerons le tout, sans oublier de bien replacer le cliquet.

ALLUMAGE

Nous avons affaire ici à un allumage électronique, en principe indé réglable. Les seuls points à vérifier concerneront donc l'écartement des bougies (1,1 mm) et le début d'attaque d'ouverture du papillon des gaz qui doit se situer entre les deux repères de la came de commande (**photo 15**).

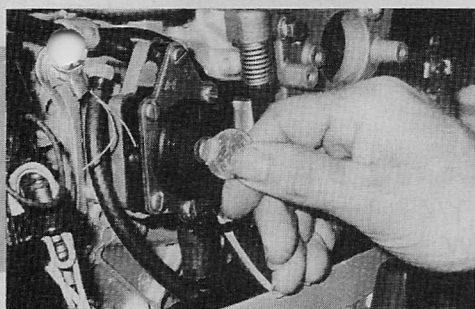
CARBURATION

En plus du filtre existant dans le résér-

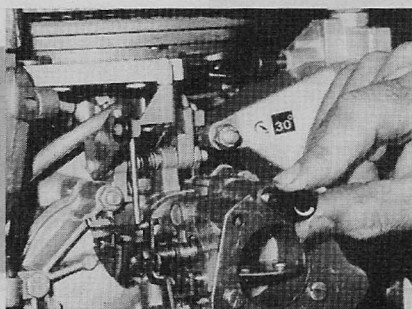
voir, un second est fixé sur la pompe d'alimentation, accessible en ouvrant son couvercle à l'aide d'une pièce de monnaie ou d'un tournevis (**photo 16**). La pompe est rendue solidaire du moteur par deux vis disposées dans sa partie inférieure (**photo 17**). Pour régler le ralenti, nous agissons tout d'abord sur le pointeau placé à l'avant du carburateur en le vissant à fond mais sans le bloquer, puis en le desserrant d'un tour et demi environ (**photo 20**). Le ralenti-accélééré s'obtient en manipulant la vis moletée accolée à la commande des gaz (**photo 18**). Le niveau de cuve correct s'obtient lorsque le carburateur ayant été ouvert et après l'avoir retourné, le flotteur se trouve parallèle au plan de joint (**photo 19**).

REFROIDISSEMENT

Le bon fonctionnement de la circulation d'eau est visualisé à l'aide d'une « pissette » placée à l'arrière, sous le bloc moteur. Lorsque celui-ci tourne, un jet d'eau doit s'écouler par cet orifice. Dans le cas contraire, il conviendra de s'assurer que la prise d'eau pratiquée sous la plaque anti-cavitation n'est pas obstruée. En cas d'avarie de la pompe, on

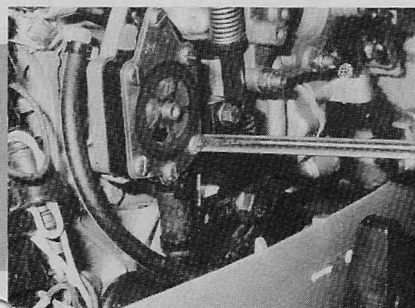


▲ 16

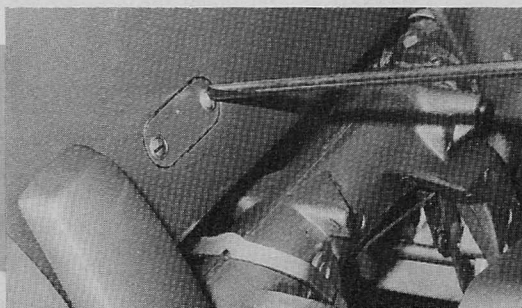


▲ 20

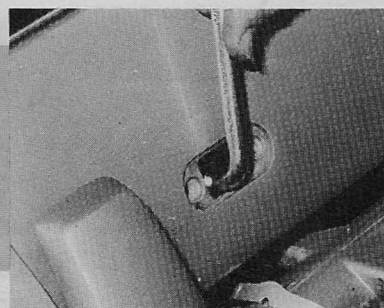
21▼



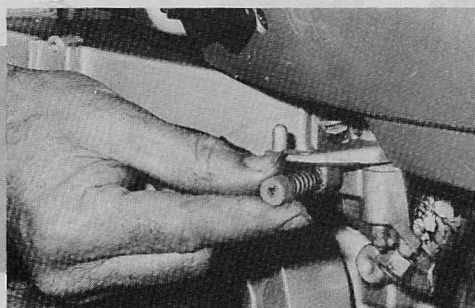
▲ 17



23▼



22▲

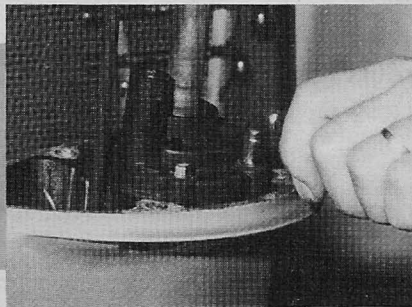
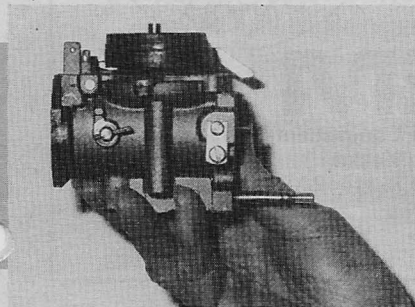


▲ 18

19▼



24▼



pourra y accéder en séparant l'embase du reste du moteur. Pour effectuer cette opération, nous ouvrirons tout d'abord la petite trappe d'obturation donnant accès au barillet de jonction de la tige de changement de marche (**photo 21**) que nous pourrons ainsi desserrer (**photo 22**). Il ne restera plus ensuite qu'à ôter les vis installées au niveau de la plaque anti-cavitation (**photo 23**) afin de pouvoir extraire l'embase. Laquelle, ainsi dégagée, facilitera l'accès à la pompe (**photo 24**). Au remontage nous penserons à la clavette d'entraînement du rotor ainsi qu'à la bonne orientation des pales de ce dernier en les disposant de la même manière que nous les avons trouvées avant leur démontage. Un thermostat sert à réguler la circulation d'eau de refroidissement. Il n'est accessible que si l'on enlève la fausse culasse du moteur qu'il devient obligatoire, dans ce cas, de déposer.

Pierre Borne. Photos M. Labbe.