

QUALITÉS RECHERCHÉES

**HAUTE ÉLASTICITÉ
FACILITÉ DE MONTAGE**

CENTAFLEX

SÉRIE A



Relisez attentivement les pages 5 et 6 :

Le type d'accouplement varie beaucoup selon :
 - la puissance du moteur, son nombre de cylindres, etc.
 - la nature de la machine entraînée : son inertie, ses à-coups, etc.

Nos ingénieurs sont là pour vous conseiller.

DIESEL

**pour faire un choix consultez toujours notre bureau technique.
 POUR MOTEURS THERMIQUES
 à 1, 2, 3 CYLINDRES**

Cette utilisation est l'un des points forts de l'accouplement centaflex car son principe même (la fixation sur flasque) lui permet de se monter avec facilité sur n'importe quel volant soit directement, soit avec emploi d'un disque entretoise.

Centaflex s'emploie aussi bien côté volant qu'en bout avant le vilebrequin pour réalisation d'une prise de force.

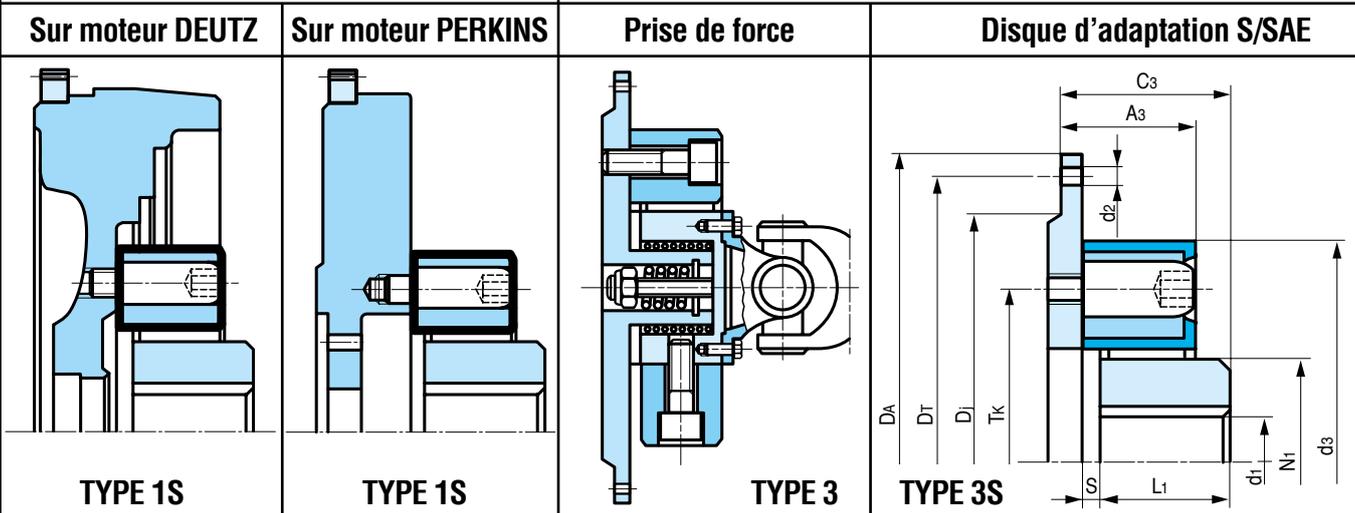
Bien entendu, des plans de montage existent pour la plupart des moteurs européens (DEUTZ, MWM, MERCEDES, FIAT, VW, FORD, PERKINS, etc...) mais aussi, du fait de sa fabrication sous licence aux USA et au Japon, pour la plupart des marques mondiales, notamment toutes celles comportant un volant aux normes américaines SAE J 620.

Le cas de montage le plus simple, le plus compact, le plus économique est celui sur moteurs Deutz et Perkins, les volants de ces 2 marques comportant d'origine des taraudages aux dimensions du Centaflex (fig. 1S ci-dessous).

Pour la norme SAE, de 6 1/2 à 16, il existe une famille de disques standard (fig. 3S et tableau ci-dessous).

La forme embrochable S est souvent utilisée : grande commodité de montage en bout de carter ou en cas d'accès difficile.

En stock = 60° Shore

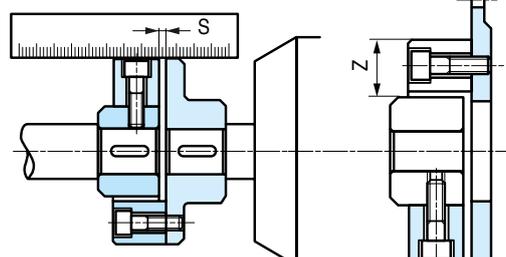


Type	d1		d3	A3	C3	L1	N1	S	Vis sur Ø TK	Pour flasque SAE	J620	DA f7	DT	Dj	d2	Z	Poids kg	Mom. inert. kg cm²
	Préal	Max.																
8 A	12	38	120	38	52	42	60	4	100/3x120°	6 1/2 - 7 1/2	6 1/2	215,9	200,02	180	9	6	2,6	147
16 A	15	48	150	48	62	50	70	6	125/3x120°	6 1/2 - 7 1/2 - 8	7 1/2	241,3	222,25	200	9	8	3,25	228
25 A	15	55	170	52	67	55	85	6	140/3x120°	8	8	263,52	244,47	220	11	6	3,9	328
25 A	15	55	170	56	71	55	85	6	140/3x120°	10	10	314,32	295,27	270	11	8	7,2	966
30 A	20	65	200	68	84	66	100	8	165/3x120°	10 - 11 1/2	11 1/2	352,42	333,37	310	11	8	9,6	1584
50 A	20	65	200	68	84	66	100	8	165/4x90°	10 - 11 1/2	10	466,72	438,15	405	13	8	19,4	5421
90 A	30	85	260	80	98	80	125	8	215/3x120°	(10) - 11 1/2 - 14	14	517,5	489	450	13	8	24,6	8272
140 A	30	85	260	80	98	80	125	8	215/4x90°	(10) - 11 1/2 - 14	16							
250 A	40	115	340	95	118	100	160	8	280/4x90°	11 1/2 - 14 - 16								

TYPE MARINE : VOIR EN FIN DE CHAPITRE

Note importante : La liaison sans jeu "moyeu-arbre d'entraînement" est capitale pour la longévité du montage. Un moyeu spécial, le centaloc, breveté, apporte à ce problème une solution confirmée.

COTES DE MONTAGE



Aligner avec une règle à l'aplomb des vis radiales Type 2

Centaflex n° A	S	Z
1	2	13
2	4	22,5
4	4	27,5
8	4	30
12	4	31
16	6	40
22	6	40
25	6	42,5
28	6	42,5
30	8	50
50	8	50
80	8	52,5
90	8	67,5
140	8	67,5
250	8	90

La longévité d'un accouplement dépend de la perfection de son alignement.
 Dans le cas d'un montage flasqué ou dans un carter spécialement étudié, en principe, aucun problème ne se pose.
 Sinon opérer avec soin et respecter les cotes ci-après.
 L'alignement des moyeux se fait avec une règle à l'aplomb de chaque vis radiale.
 La cote Z se mesure à l'aplomb de chaque vis axiale.
 Types 1 et 3