

KUBOTA MOTOCULTEUR

MODÈLE T410FR



MANUEL D'INSTRUCTION

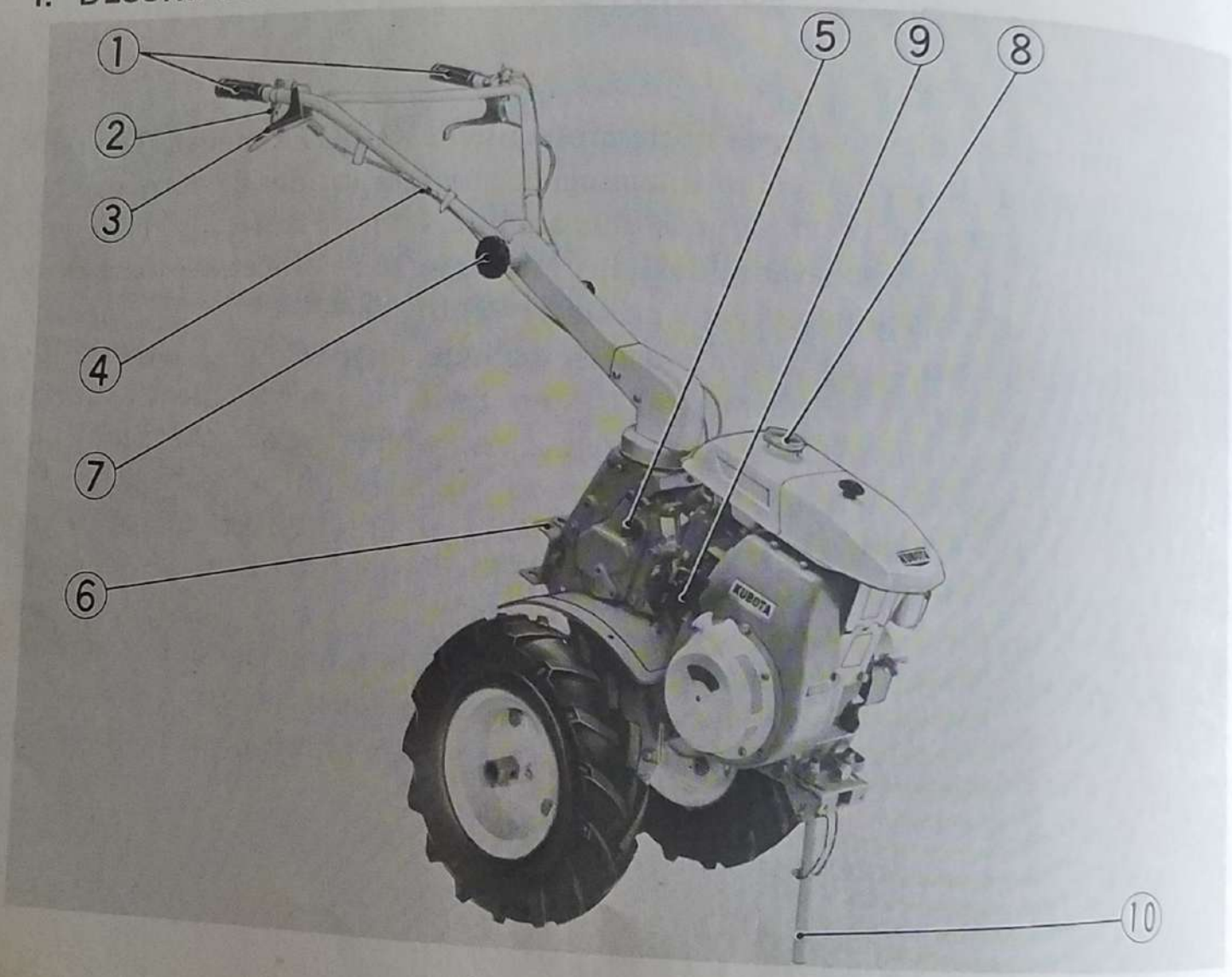


TABLE DES MATIERED

	Page
1 DESCRIPTION	2
2 DONNEES PRINCIPALES ET CARACTERISTIQUES	6
2-1 Modele	6
2-2 Moteur	6
2-3 Machine	7
2-4 Transmission	7
3 VITESSES DE DEPLACEMENT ET APPLICATIONS	8
4 PLEIN D'HUILE ET D'ESSENCE	9
4-1 Carter boite	9
4-2 Carter moteur	10
4-3 Filtre a air	11
4-4 Axe des leviers de la poulie de tension	12
4-5 Axes des leviers et manettes ou pieces mobiles	13
4-6 Cables	13
4-7 Plein d'essence	14
5 DEMARRAGE ET ARRET DU MOTEUR	15
5-1 Demarrage	15
5-2 Arret du moteur	18

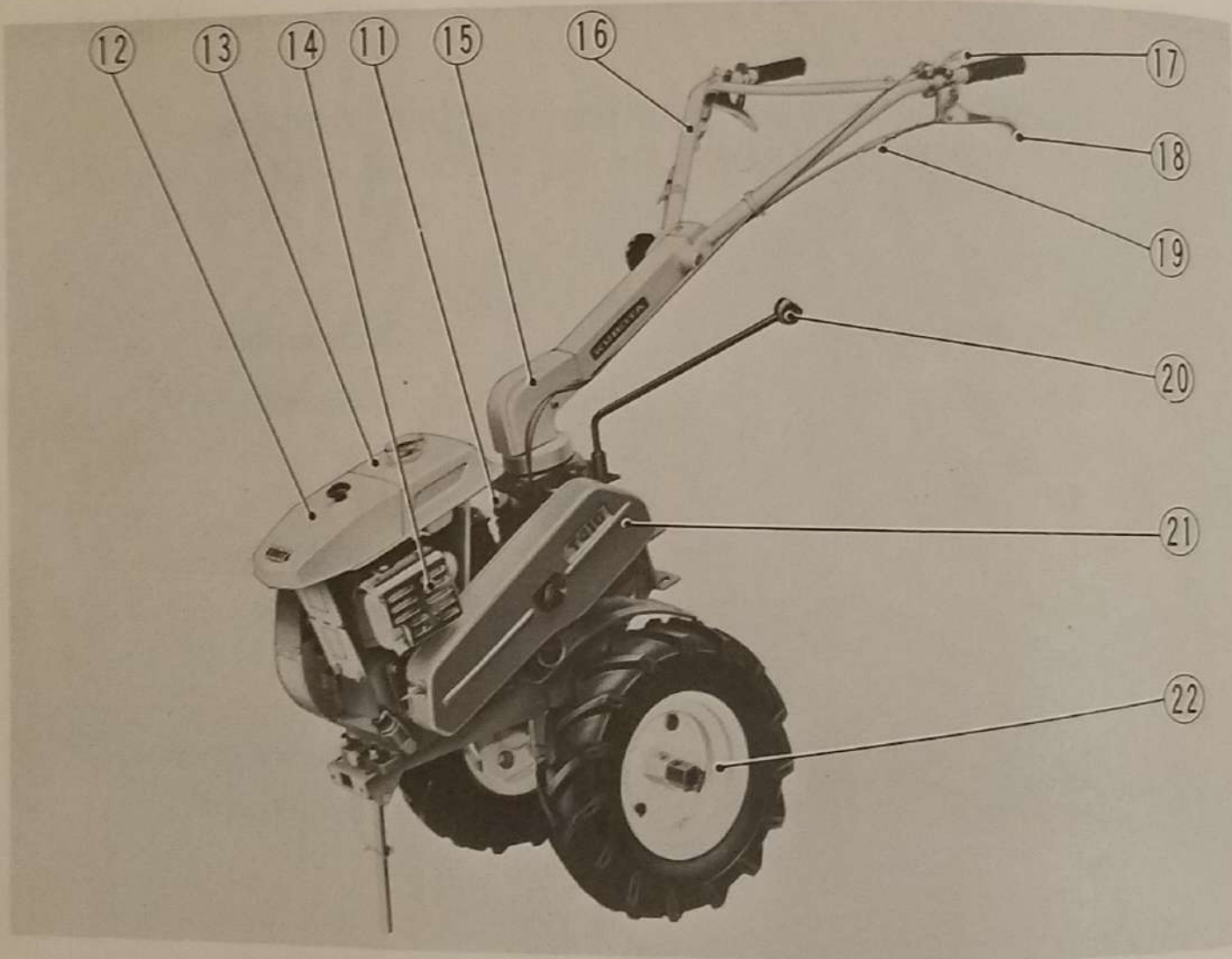
6	RODAGE ET ENTRETIEN	19
6-1		19
6-2	Vidange du carter moteur et de la boîte	19
6-3	Verifications et entretien avant la mise en service	20
6-4	Vidange de l'huile	21
7	MANOEUVRE DES LEVIERS ET MANETTES DE COMMANDE	23
7-1	Levier d'embrayage	23
7-2	Levier des vitesses	25
7-3	Manette de gaz	27
7-4	Levier du robinet d'essence	27
7-5	Starter	28
7-6	Levier de pivotement des mancherons	29
7-7	Reglage de la hauteur des mancherons	33
7-8	Courroie trapezoidale du changement de vitesses auxiliaire	34
8	REGLAGES	36
8-1	Machine	36
8-2	Moteur	42
9	ENTRETIEN	45
9-1	Nettoyage en fin de journee	45
9-2	Avant une mise au repos prolongee	45

1. DESCRIPTION



MOTOCULTEUR KUBOTA MODÈLE T410-FR
(VU DE TROIS-QUART, CÔTÉ DROIT)

N° de repère	Désignation
1.	Poigné de mancheron
2.	Levier de blocage
3.	Levier d'embrayage
4.	Tendeur du câble d'embrayage
5.	Arbre de prise de force
6.	Chape d'attelage
7.	Poignée
8.	Bouchon du réservoir d'essence
9.	Poignée du lanceur à rappel
10.	Béquille



N° de repère	Désignation
11.	Bouchon de remplissage d'huile
12.	Capot
13.	Réservoir à essence
14.	Silencieux
15.	Mancheron
16.	Support des manchérons
17.	Manette des gaz
18.	Lever de verrouillage des manchérons
19.	Câble de verrouillage des manchérons
20.	Lever des vitesses
21.	Carter de protection de courroie
22.	Arbre de roue

2. DONNÉES PRINCIPALES ET CARACTÉRISTIQUES

2-1 Modèle; T-410FR

2-2 Moteur

Type:	à essence, 4 temps, refroidissement par air
Modèle:	LG140-T
Marque:	KUBOTA Ltd.
Alésage x course:	60 x 50mm
Cylindrée:	141cc
Consommation de carburant:	320g/CV/h
Taux de compression:	5,8 : 1
Carburant:	essence ordinaire
Bougie:	B-4H, NGK (Nippon Tokushu Koogyo)
Type du Réducteur et rapport de démultiplication:	à engrenage, rapport 1 : 2
Contenance du carter:	0.7ℓ env. Type d'huile: MS, API Oil SAE 20 et 30
Démarrage:	lanceur à rappel automatique

2-3 Machine

Cotes d'encombrement (hors-tout)

Longueur:	1.450mm
Largeur:	570mm
Hauteur:	705mm (au centre des roues)
Poids:	49kg.

2-4 Transmission

Embrayage:	par tension de courroie
Boîte:	4 vitesses avant 4 vitesses arrière (3 ^e et 4 ^e verrouillées)
Système de transmission de puissance:	moteur à arbre principal par courroie trapézoïdale
Arbre principal à l'arbre des roues:	par engrenages droits et chaîne
Arbre de prise de force:	Vitesse lente: 1.317 t/mn Vitesse rapide: 1.788 t/mn
Diamètre du plus grand rotor utilisable:	400mm
Volume d'huile de la boîte:	1,4ℓ env. (huile de pont SAE 80 ou 90)
Longueur de la courroie trapézoïdale:	33mm

3. VITESSES DE DÉPLACEMENT ET APPLICATIONS

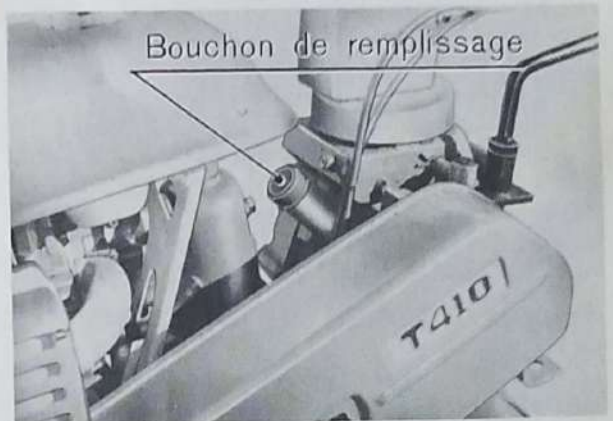
Vitesse de rotation du moteur: 1.700 t/mn
 Diamètre des poulies: Poulie moteur Poulie machine
 Poulie, intérieures: 110 mm 105 mm
 Poulies extérieures: 95 mm 120 mm

Vitesse	Rapport boîte	Rapport poulies	t/mn arbre des roues	Vitesse de déplacement (Pneus 4.00 – 10, ϕ 460mm)	Applications
1ère	1	Inf. (L) (extér.)	18.8	27.2	Fraisage au rotor
2e	1	Sup. (H) (intér.)	25.5	36.9	Labour
3e	2	Inf. (L) (extér.)	71.6	103.5	Sarclage au rotor, Labour la roto-charru buttage
4e	2	Sup. (H) (intér.)	97.2	140.6	Fauchage, hersage.
1ère	R1	Inf. (L) extér.	18.8	27.2	Houe rotative
2e	R1	Sup. (H) intér.	25.5	36.9	Barre de coupe
3e	R2	Inf. (L) extér.	71.6	103.5	Verrouillée
4e	R2	Sup. (H) intér.	97.2	140.6	Verrouillée

4. PLEIN D'HUILE ET D'ESSENCE

4-1 Carter boîte

- 1) Mettre la machine sur sa béquille avant
Enlever le bouchon du carter visible sur la figure.
- 2) A l'aide d'un entonnoir, faire le plein avec de l'huile SAE 80 ou 90. La capacité utile du carter est d'environ 1,4ℓ. A défaut de jauge, ôter le bouchon de contrôle installé du côté droit et verser jusqu'à ce que l'huile déborde par la lumière.
- 3) Remettre le bouchon en place et le serrer.



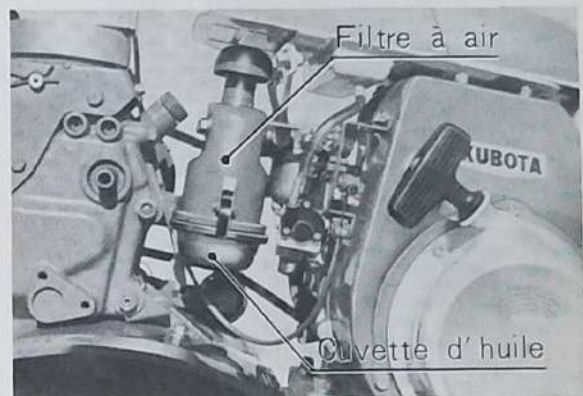
4-2 Carter moteur

- 1) Mettre la machine sur sa béquille avant
Ôter le bouchon représenté sur la figure.
- 2) Remplir le carter jusqu'à l'orifice de remplissage avec une huile moteur SAE 20 (hiver) ou SAE 30 (été) type MS, classe API. (Quantité requise: 0,7ℓ env.)
- 3) Remettre le bouchon en place et le serrer.



4-3 Filtre à air

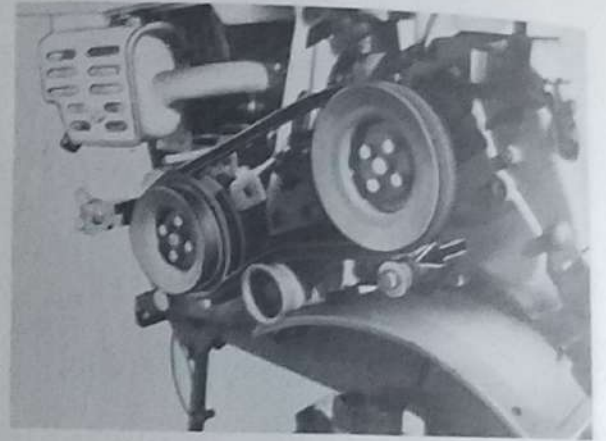
- 1) Rabattre les deux étriers représentés sur la figure puis ôter, par le bas, la cuvette à huile.
- 2) Remplir la cuvette jusqu'au niveau du repère avec une huile moteur de même qualité et de même viscosité que celle du carter moteur.
- 3) Remettre en place la cuvette à huile.



- ATTENTION:**
- a. Veiller à ne pas dépasser le niveau du repère, sinon l'excès d'huile risquerait d'être entraîné dans le moteur et de rendre le départ difficile.
 - b. Lors du remplissage, prendre les précautions voulues afin de ne laisser pénétrer dans l'huile ni poussières ni eau.

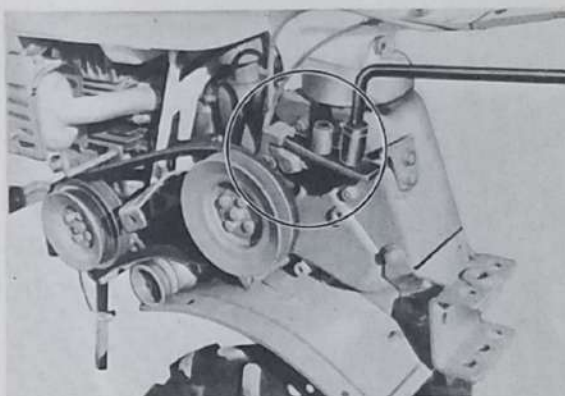
4.4 Axe des leviers de la poulie de tension

- 1) Enlever le carter de protection des courroie.
- 2) Lubrifier à l'huile SAE 20 ou 30 l'axe supportant les leviers de la poulie de tension.
- 3) Refixer et bloquer le carter de protection.



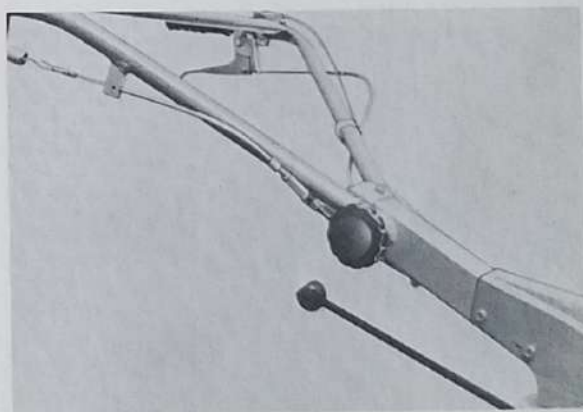
4-5 Axes des leviers et manettes ou pièces mobiles.

Lubrifier de façon appropriée à l'huile SAE 20 ou 30.



4-6 Câbles

Les tendeurs des câbles comportent un trou de graissage.



4-7 Plein d'essence

- 1) Utiliser de l'essence ordinaire pour auto.
- 2) Enlever le bouchon du réservoir et faire le plein.

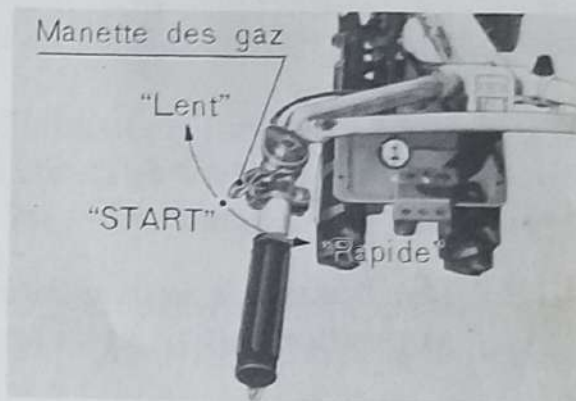
ATTENTION: a. Bien veiller à ne pas laisser pénétrer d'eau ou d'impuretés dans le réservoir en faisant le plein.
b. Toujours arrêter le moteur avant de faire le plein.



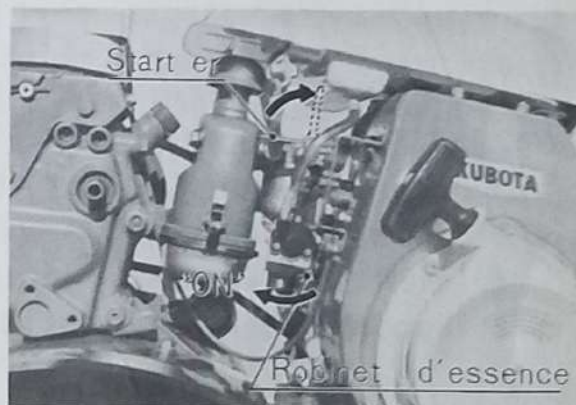
5. DÉMARRAGE ET ARRÊT DU MOTEUR

5-1 Démarrage

- 1) Ouvrir le robinet d'essence (levier en position "ON").
- 2) Amener le levier des gaz à la position "START" (démarrage)



- 3) Mettre la manette du starter en position verticale



- 4) Tirer énergiquement la poignée du lanceur. Le moteur démarre alors.



- 5) Une fois que le moteur tourne régulièrement, ramener la manette du starter à sa position initiale et laisser chauffer le moteur à vide pendant 2 à 3 minutes.

NOTE: Utilisation du starter:

- a. Démarrage à froid: Mettre le levier en position verticale.
- b. Démarrage à chaud: Ne pas actionner le starter.
- c. Ne pas utiliser abusivement le starter, sous peine de mouiller la bougie et de rendre le démarrage plus difficile.

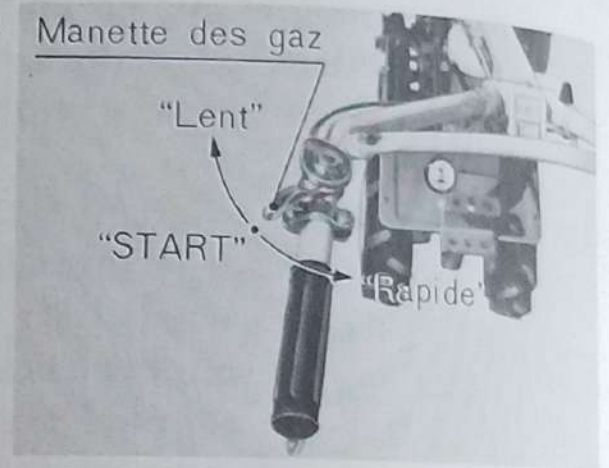
- 6) Si le moteur ne démarre pas et aspire trop d'essence:
- a) Fermer le robinet d'essence (levier en position "OFF"). Enlever la bougie et faire tourner le moteur en tirant sur la poignée du lanceur. Le carburant se trouvant dans le cylindre sera alors refoulé par le trou de bougie.
 - b) Après cette opération, remettre la bougie en place et répéter les manoeuvres de démarrage.

ATTENTION:

- a. En évacuant l'essence d'un cylindre noyé, bien prendre garde aux risques d'incendie et se tenir à l'écart de toute flamme. Attention également aux taches sur les vêtements. Tenir les autres personnes à l'écart.
- b. Ne pas oublier que le moteur ne peut démarrer lorsque le robinet d'essence est fermé du fait que ce dernier est asservi à la bobine primaire d'allumage.
- c. Ne pas faire tourner le moteur à plein régime à vide.
- d. L'encrassement des passages d'air provoque un échauffement anormal. Vérifier si la ventilation est suffisamment puissante.

5-2 Arrêt du moteur

- 1) Débrayer l'embrayage (Si la machine travaille)
- 2) Ramener la manette des gaz en position de ralenti.



- 3) Fermer le robinet d'essence (Position "OFF")
- 4) Après l'arrêt, mettre le cylindre en compression au moyen du lanceur.



6. RODAGE ET ENTRETIEN

Le rendement de votre motoculteur et sa durée d'utilisation dépendent dans une large mesure de la façon dont il est utilisé, d'un entretien suivi et de vérifications régulières. Dans ce but, il est recommandé de bien observer les instructions suivantes.

6-1

Pour assurer un bon rodage, il est préférable de ne pas faire travailler la machine à plein régime ou en pleine charge pendant les premières heures de travail.

6-2 Vidange du carter moteur et de la boîte.

Procéder aux vidanges conformément aux indications du tableau suivant:

Lère vidange		Ultérieurement	Huile
Carter moteur	50 h.	200 h.	Huile moteur type MS, SAE 20 ou 30. Quantité requise: 0,7ℓ env.
Boîte	50 h.	Avant la mise en service de la saison.	Huile de pont SAE 80 ou 90. Quantité requise: 1.4ℓ env.

6-3 Vérifications et entretien avant la mise en service

Bien se conformer aux règles suivantes avant chaque utilisation:

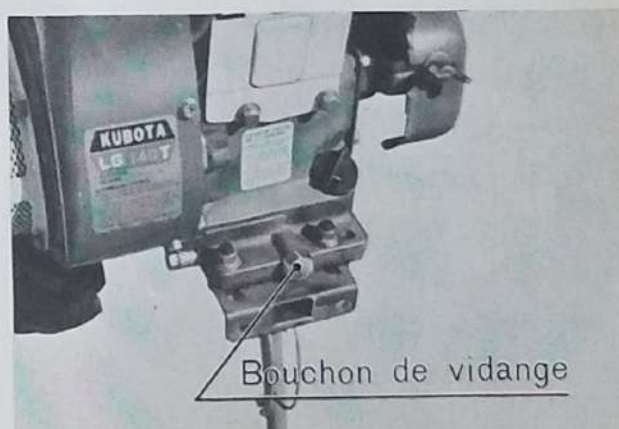
- 1) Vérifier le niveau d'huile du carter et de la boîte. Faire l'appoint s'il y a lieu.
- 2) Vérifier la contenance du réservoir à essence. Faire le plein s'il y a lieu.
- 3) Vérifier l'huile du filtre, qui doit être propre et au niveau prescrit.
- 4) Vérifier le libre jeu des pièces mobiles, telles que l'axe du levier de la poulie de tension, le levier de vitesse, les manettes et leviers de commande et s'assurer qu'elles sont correctement graissées.
- 5) Vérifier le serrage des boulons et écrous et, d'une manière générale, S'assurer que toutes les pièces sont en bon état.

6-4 Vidange de l'huile

Lorsqu'on procède à la vidange du carter ou de la boîte, il importe de bien éliminer d'abord l'huile souillée. Par la même occasion, il est recommandé d'enlever tout le cambouis ou les impuretés ayant pu s'y accumuler. La meilleure façon de procéder consiste à vidanger l'huile en fin d'utilisation, pendant qu'elle est encore chaude et fluide. Elle entraînera alors avec elle toutes les impuretés en suspension. Il est bon de compléter cette opération par un lavage du carter à l'aide d'huile neuve.

6-4-1 Carter moteur

Mettre la machine sur sa béquille. Oter le bouchon de vidange représenté sur la figure ci-contre et laisser s'écouler l'huile.



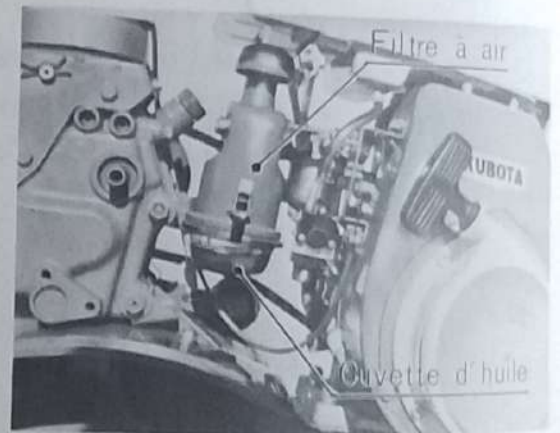
6-4-2 Boîte

Ramener la béquille en arrière pour incliner la machine. Enlever ensuite le bouchon représenté sur la figure et vidanger l'huile.



6-4-3 Filtre à air.

Le rôle du filtre à air est de protéger le moteur de la poussière et des matières abrasives. Si la cuvette du filtre est encrassée, elle ne peut assurer cette protection; il convient alors de la démonter et de la nettoyer au pétrole avant de la regarnir d'huile fraîche.

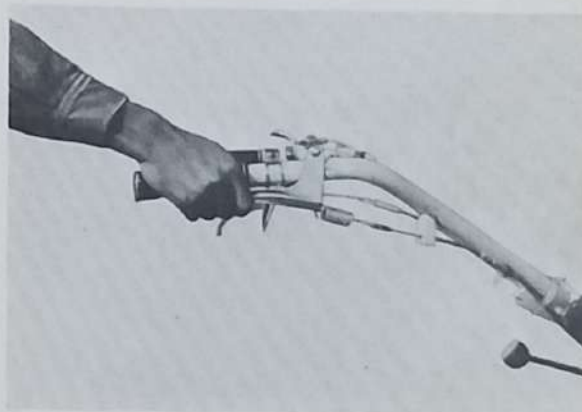


7. MANOEUVRE DES LEVIERS ET MANETTES DE COMMANDE.

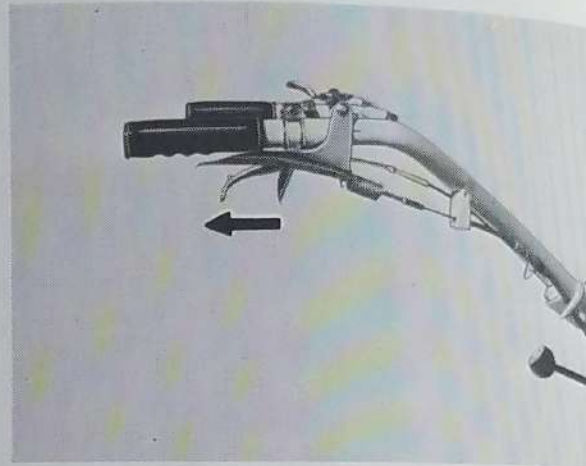
7-1 Levier d'embrayage

Ce levier, installé sur le mancheron droit de la machine, sert à actionner la poulie de tension agissant sur la courroie trapézoïdale qui assure la transmission de la force motrice entre la poulie du moteur et celle de l'arbre principal.

- 1) L'action du levier d'embrayage, telle qu'elle est illustrée sur la photo, relève la poulie de tension qui tend alors la courroie trapézoïdale et assure ainsi la transmission de la force motrice à la machine.



- 2) Ce levier d'embrayage comporte un verrouillage, de sorte qu'une fois actionné il reste en position embrayée.



- 3) Pour débrayer, il suffit d'amener à soi le levier de verrouillage, comme indiqué sur la figure ci-contre.

7-2 Levier des vitesses

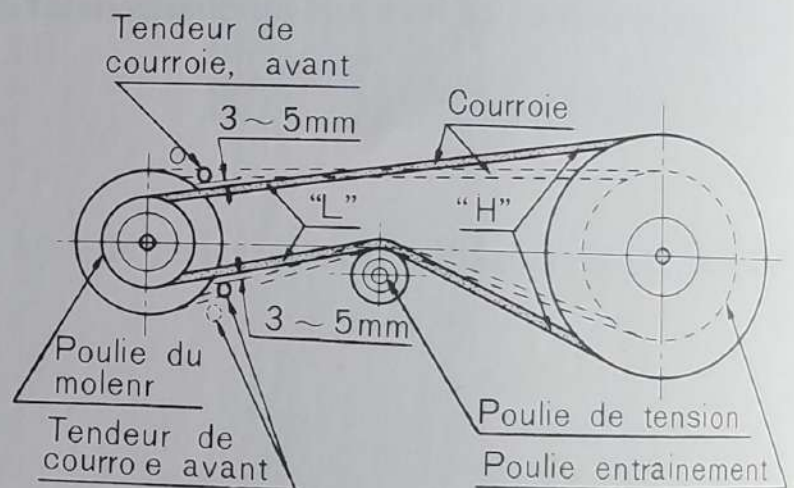
Le levier des vitesses est celui monté sur la partie gauche de la boîte (vue de l'arrière), dont l'extrémité est garnie d'une boule.

- 1) Les chiffres gravés sur cette boule montrent la position respective des vitesses. Choisir le rapport le plus approprié au travail en cours en combinant l'action de ce levier et du changement de vitesses auxiliaire.



ATTENTION: Avant d'actionner le levier des vitesses, toujours bien s'assurer que l'embrayage principal n'est pas en prise.

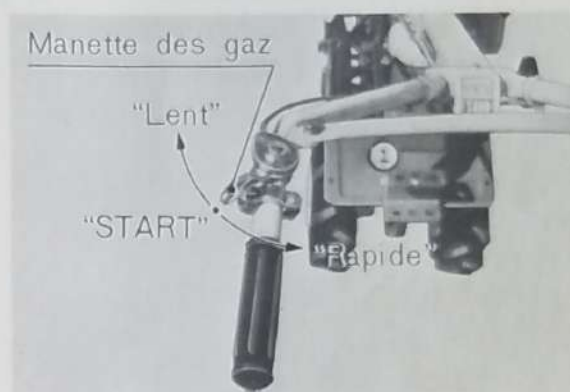
- 2) Le changement de vitesse auxiliaire est constitué par la courroie trapézoïdale. Lorsque celle-ci est placée sur les poulies intérieures, le rapport auxiliaire est élevé ("H"). Lorsque la courroie tourne sur les poulies extérieures, le rapport auxiliaire est bas ("L"). Pour la modification de ce rapport et le déplacement de la courroie, voir le paragraphe 7-9.



7-3 Manette de gaz

La manette des gaz est installée sur le mancheron gauche, comme indiqué par la figure.

En l'actionnant vers l'extérieur, on réduit la vitesse du moteur et, au contraire, on augmente celle-ci en ramenant la manette vers l'intérieur.

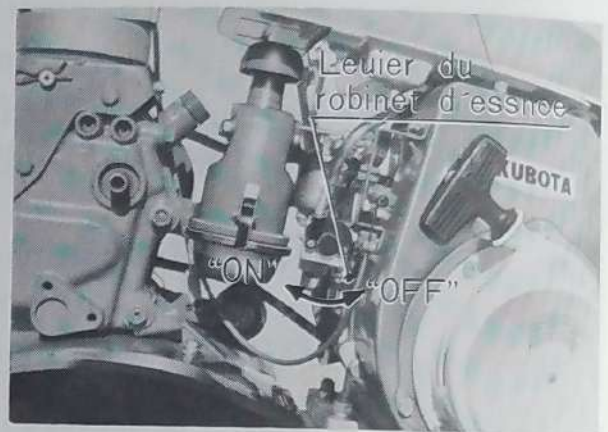


7-4 Levier du robinet d'essence

Le robinet d'essence est placé à droite, en dessous du filtre à air; il sert à couper l'arrivée d'essence au filtre à carburant et actionne simultanément l'interrupteur d'allumage.

- 1) Pour arrêter le moteur, tourner ce levier vers la droite (position "OFF" : fermé). Cette manœuvre coupe l'allumage et ferme simultanément le robinet d'essence, interrompant ainsi l'arrivée du carburant au filtre.

- 2) Pour démarrer à nouveau, ramener ce levier (en le tournant vers la gauche) à la position "ON" (marche). On ouvre ainsi le robinet d'essence tout en rétablissant l'allumage.



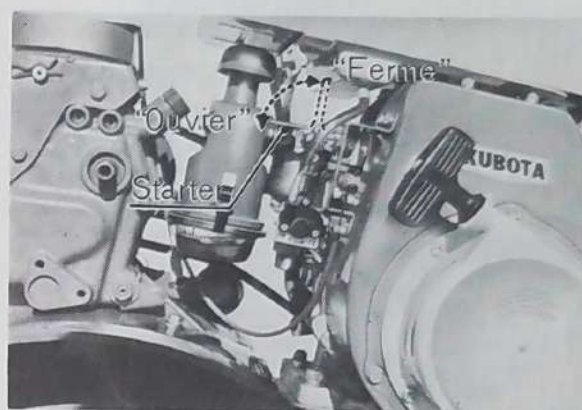
7-5 Starter

Le levier du starter sert à régler le rapport du mélange air/essence admis dans le cylindre par le carburateur.

- 1) Mettre ce levier en position verticale Le volet d'air du carburateur est ainsi fermé ce qui augmente la richesse du mélange air/essence et facilite le démarrage du moteur.

- 2) Ramener le levier en position normale. Le volet d'air est ainsi ouvert à fond et le mélange normal.

ATTENTION: Le starter ne doit être utilisé que pour le démarrage à froid. Ne pas l'actionner pendant que le moteur tourne.



7-6 Levier de pivotement des macherons

Un levier installé sur le mancheron gauche et visible sur la figure permet de déverrouiller les mancherons et de les faire pivoter latéralement par rapport à l'axe de la machine. Ce pivotement peut aller jusqu'à 180° , c'est-à-dire jusqu'à inversion complète.

7-6-1 Déport latéral des mancherons:

- 1) Actionner le levier tout en maintenant la poignée du mancheron gauche. La broche immobilisant le support des mancherons sort alors de son logement, ce qui permet de faire pivoter l'ensemble soit vers la gauche, soit vers la droite.



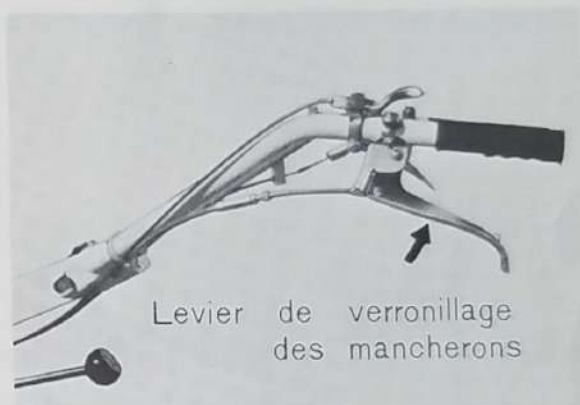
- 2) La collerette du bâti comporte quatre crans (deux sur chaque côté) en plus de celui du centre. On peut donc choisir la position des mancherons correspondant le mieux au travail en cours. Il suffit ensuite de relâcher le levier pour réenclencher la broche et verrouiller les mancherons à la position choisie.



7-6-2 Inversion des mancherons.

Pour travailler en marche arrière, on peut inverser la position des mancherons en actionnant comme suit le levier de pivotement.

- 1) Actionner le levier de pivotement tout en maintenant la poignée des mancherons, de la façon indiquée au paragraphe 7-6-1; faire ensuite pivoter les mancherons de 180° afin de les orienter dans le sens opposé. Choisir éventuellement le déport désiré et verrouiller comme indiqué au paragraphe 7-6-1.



- 2) Soulever le levier des vitesses avec son embase et le faire pivoter à fond vers l'arrière.

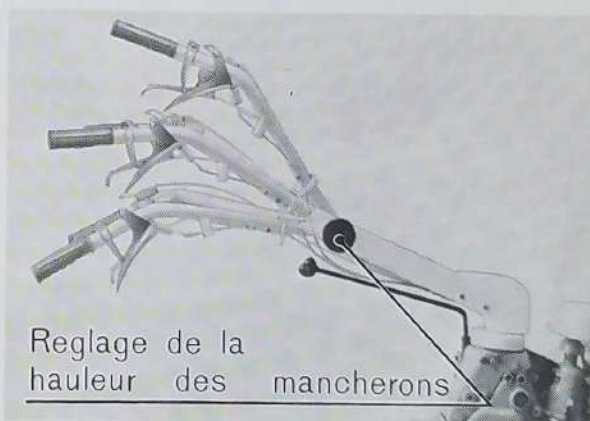


ATTENTION: Lorsque les mancherons sont inversés, il est dangereux d'utiliser la 3e et la 4e vitesses arrière. On devra donc s'abstenir d'utiliser ces vitesses rapides.

7-7 Réglage de la hauteur des mancherons

Les mancherons peuvent être réglés en hauteur selon la taille de l'utilisateur et la nature des outils adoptés. Ce réglage s'effectue à l'aide du gros bouton moleté assujettissant les mancherons sur leur support que l'on peut voir sur la photo ci-contre.

- 1) Desserrer le bouton moleté.
- 2) Amener les mancherons à la hauteur requise, puis resserrer à fond le bouton.



7-8 Courroie trapézoïdale du changement de vitesses auxiliaire.

A l'expédition d'usine, cette courroie est placée sur les poulies extérieures correspondant à la vitesse lente. Pour passer en vitesse "Rapide", procéder de la manière suivante et dans l'ordre indiqué. Les poulies extérieures correspondent à la vitesse lente, les poulies intérieures à la vitesse rapide.

- 1) Enlever le carter de protection des courroies. Pour ce faire, démonter le bouton et l'écrou à oreilles illustrés ci-contre.



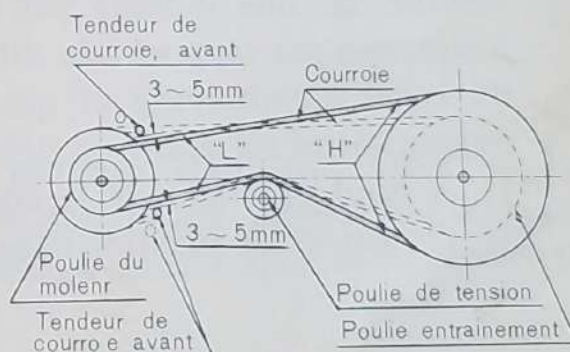
- 2) Débrayer l'embrayage principal afin d'abaisser la poulie de tension.



- 3) Dégager la courroie de la gorge des poulies extérieures.

- 4) Remettre la courroie dans la gorge des poulies intérieures, puis régler la position des reteneurs supérieur et inférieur, comme indiqué au paragraphe.

- 5) Remettre en place le carter de protection et le fixer à l'aide du bouton et de l'écrou à oreilles.



8. REGLAGES

8-1 Machine

8-1-1 Réglage de l'embrayage et de la tension de courroie.

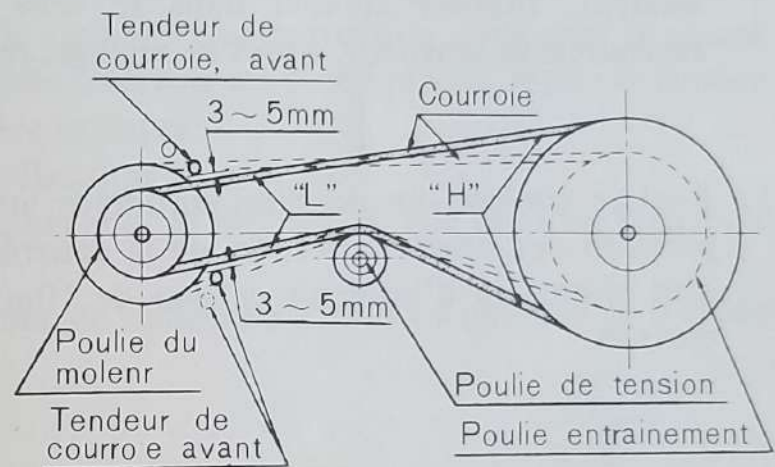
Vérifier à intervalles réguliers si l'embrayage fonctionne normalement, c'est-à-dire s'il ne patine pas et s'il débraye bien à fond. Son réglage s'effectue de la manière suivante:

8-1-1-1 Guides de courroie

La courroie est retenue par deux guides (supérieur et inférieur) sur la poulie moteur, comme indiqué par la figure, de façon qu'une garde constante soit maintenue par rapport à la dite poulie lorsque le tendeur est relâché par l'action du levier d'embrayage et que la courroie ne tourne pas alors avec la poulie moteur. Ainsi est assuré un débrayage intégral. Lorsque le réglage est correct:

- 1) le bord extérieur de la courroie doit effleurer la surface interne de chacun des guides, en position débrayée.

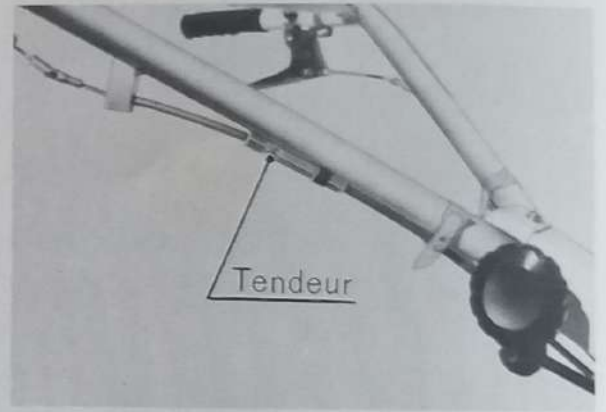
- 2) Garde de 3 à 5mm entre la courroie et chacun des guides.



8-1-1-2 Gâble de l'embrayage

- 1) Défaut: Patinage de la Courroie en position embrayée. Desserrer le contre-écrou du tendeur et tourner celui-ci dans le sens opposé aux aiguilles d'une montre afin de l'allonger. Ne pas manquer de rebloquer le contre-écrou après réglage.

- 2) Défaut: Levier d'embrayage dur à manoeuvrer Desserrer le contre-écrou du tendeur, tourner celui-ci dans le sens des aiguilles d'une montre afin de raccourcir sa longueur. Après ce réglage, rebloquer à fond le contreécrou.
- 3) Réglage correct: en position embrayée, une pression des doigts au centre de la courroie doit permettre d'infléchir celle-ci de 10mm environ.



8-1-1-3 Position du moteur

La position du moteur peut être modifiée en avant ou en arrière. Lorsque la tension de la courroie trapézoïdale requiert une correction dépassant la course du tendeur du câble, ou bien si cette courroie a été remplacée, régler sa tension en déplaçant le moteur de la manière suivante:

- 1) Desserrer les quatre goujons de fixation du moteur.
- 2) Si la courroie est trop longue, avancer le moteur. Si elle est trop courte, le reculer.
- 3) après ce réglage, ne pas manquer de rebloquer à fond les goujons de fixation du moteur.

- 4) Procéder ensuite selon les instructions des paragraphes 8-1-1-1 et 8-1-1-2.

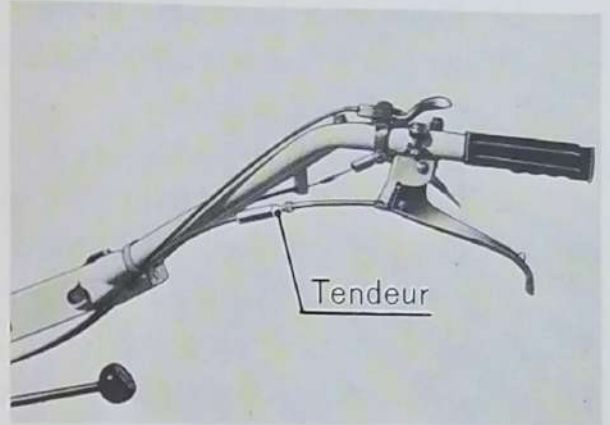


8-1-2 Réglage du câble du levier de pivotement des mancherons.

Si les mancherons restent verrouillés même lorsque l'on actionne à fond le levier de déverrouillage ou si, au contraire, on ne peut les immobiliser en relâchant le dit levier, il convient de régler le tendeur du câble. Ce réglage s'effectue comme suit:

- 1) Défaut: Mancherons restent bloqués. Desserrer le contre-écrou du tendeur et tourner celui-ci dans le sens inverse des aiguilles d'une montre afin de l'allonger.

- 2) Défaut: Mancherons ne se verrouillent pas. Desserrer le contre-écrou et tourner le tendeur dans le sens des aiguilles d'une montre afin de le raccourcir.
- 3) Réglage correct: La garde du levier doit être de 0 à 3mm lorsque les mancherons sont verrouillés.



8-2 Moteur

8-2-1 Reglage de l'écartement des électrodes de la bougie.

- 1) Desserrer le goujon de fixation du capot et enlever celui-ci.
- 2) Démonter la bougie à l'aide de la clef à tube réservée à cet usage.
- 3) Régler l'écartement des électrodes à 0,7mm.

ATTENTION:

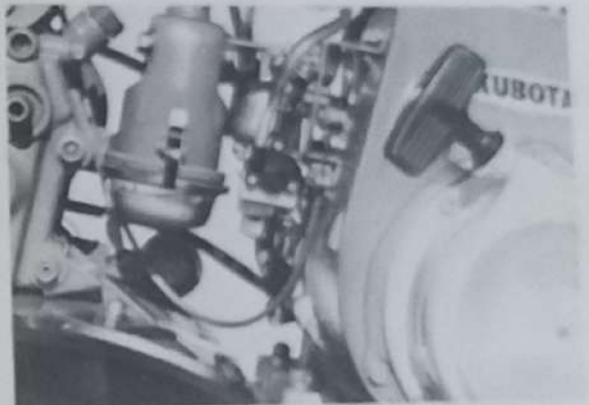
- a. Contrôler cet écartement tous les 6 mois et corriger s'il y a lieu.
- b. Pour remettre la bougie en place, la visser d'abord à la main, puis bloquer à l'aide de la clé à tube. Ne pas utiliser la clef pour engager les premiers filets, sous peine d'endommager ceux-ci.



8-2-2 Réglage du pointeau de richesse du mélange (Carburateur)

Lorsque le moteur est en charge, on peut régler la vitesse par le pointeau à carburant représenté par la figure ci-contre. Il est cependant recommandé de ne pas modifier ce réglage sans raison valable.

- 1) Le moteur étant en pleine charge, fermer le pointeau à fond et le ramener en arrière de $3/4$ de tours ou d'un tour complet, à l'aide d'un tournevis.
- 2) En partant de cette position de base, tourner lentement la vis vers la droite ou vers la gauche, selon le cas.
- 3) En tournant vers la droite, on réduit la richesse du mélange, en tournant et vers la gauche, on l'augmente.



8-2-3 Nettoyage du filtre à carburant

Le filtre à carburant est placé en-dessous du robinet d'essence. Il convient de le nettoyer chaque mois, lorsque la machine est en service. Pour ce faire:

- 1) Desserrer la vis crantée de blocage placée à la partie inférieure. Enlever le filtre.
- 2) Bien rincer à l'essence le corps du filtre lui-même et l'élément.
- 3) Après ce nettoyage, remettre le filtre en place et rebloquer la vis à fond.



9. ENTRETIEN

9-1 Nettoyage en fin de journée.

En fin d'utilisation, chaque jour, surtout en terrain humide, procéder sans faute aux nettoyages suivants:

- 1) Eliminer par lavage à l'eau toute la boue et les impuretés adhérant à la machine et l'essuyer.
- 2) Démonter le lanceur, qui sert de couvercle au ventilateur et nettoyer les ailettes de ce dernier. Leur encrassement diminue en effet l'efficacité du refroidissement du moteur, ce qui peut provoquer un échauffement anormal.

9-2 Avant une mise au repos prolongée

- 1) Nettoyer comme indiqué au paragraphe 9-1 ci-dessus.
- 2) Appliquer une couche de peinture aux points où elle est endommagée.
- 3) Vidanger entièrement l'essence du réservoir.
- 4) Desserrer le bouchon de purge du carburateur et le vidanger entièrement. Remettre ensuite le bouchon en place et le bloquer à fond.

- 5) Enlever la bougie et verser un peu d'huile moteur dans le cylindre (5 à 10 cm³). Faire faire 2 ou 3 tours au vilebrequin à l'aide du lanceur et laisser le piston au point mort haut. (en tirant sur la corde du lanceur jusqu'à ce qu'on perçoive une forte résistance). Lorsque le piston est à cette position, les soupapes d'admission et d'échappement sont fermées, de sorte que l'air humide de l'atmosphère ne peut pénétrer dans le cylindre.
- 6) Entreposer la machine à l'abri de l'humidité et de la poussière.