



KUBOTA MOTOCULTEUR

MODÈLE T510FR

MANUEL D'INSTRUCTION

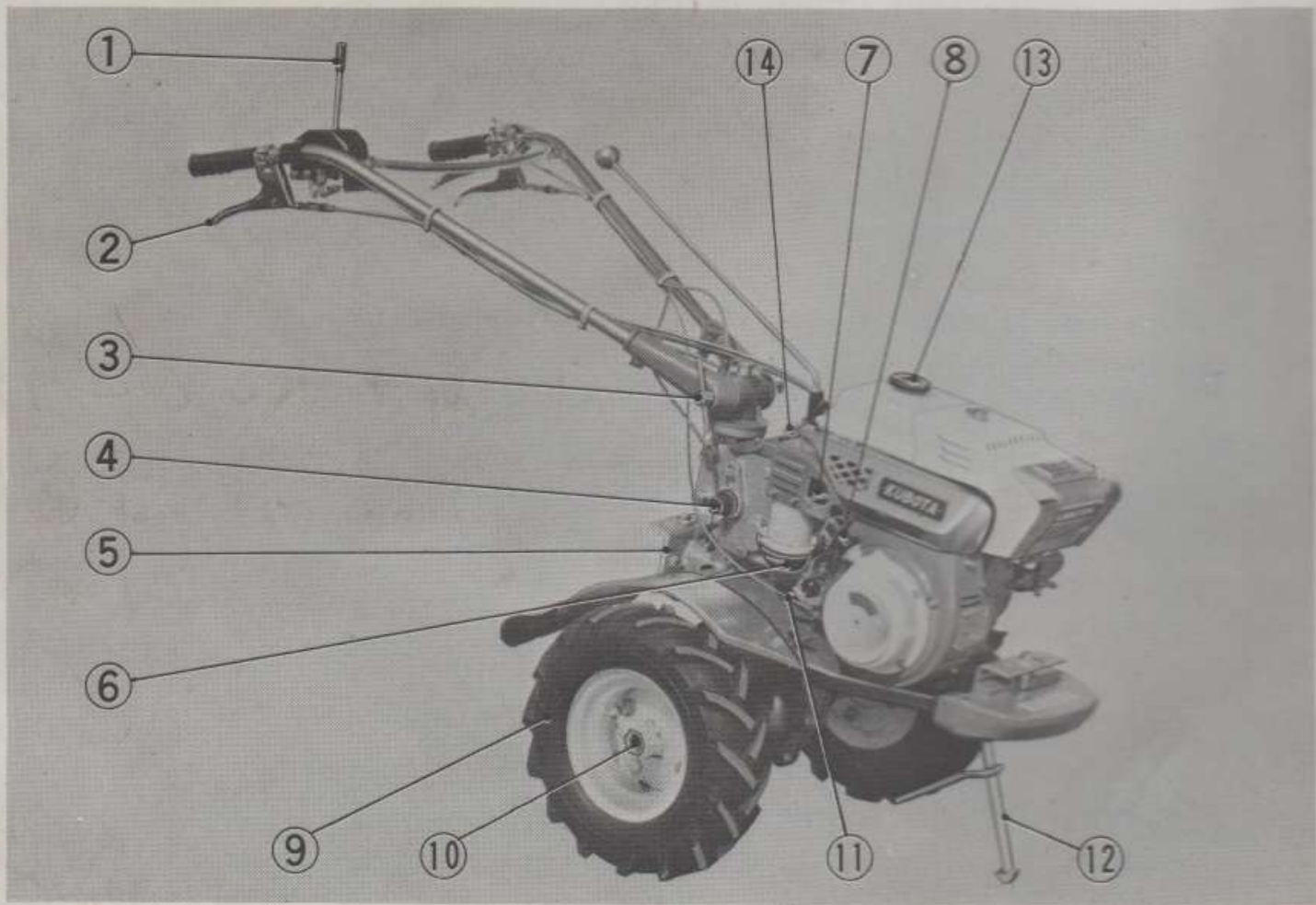


KUBOTA

Table des matieres

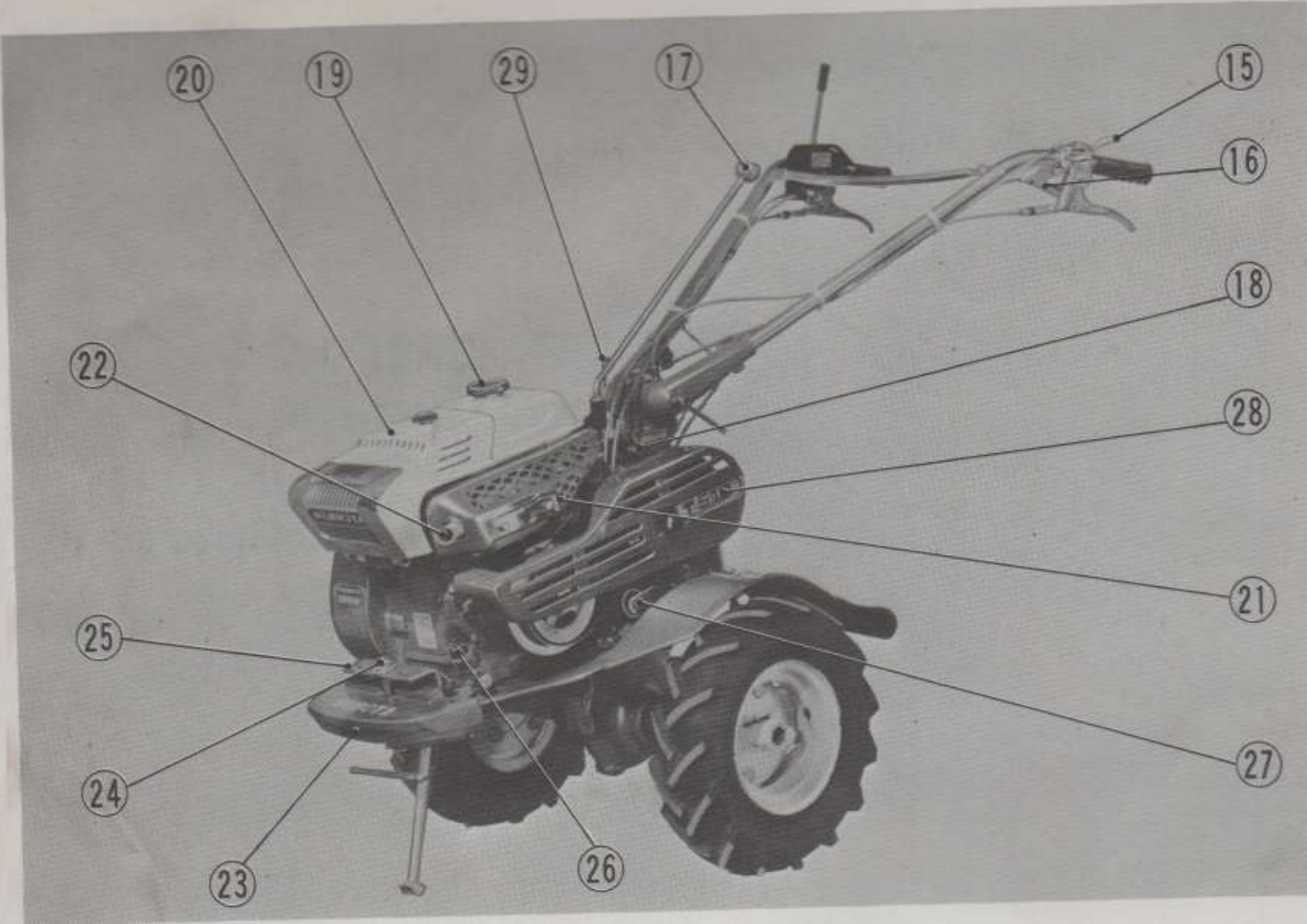
	Page
1. DESCRIPTION	1
2. CARACTERISTIQUES PRINCIPALES	5
2-1 Moteur	5
2-2 Transmission	7
2-3 Dispositif de direction	8
2-4 Vitesses de déplacement	9
2-5 Dimensions de la machine	10
2-6 Poids	10
2-7 Contenance du réservoir de carburant	10
2-8 Applications principales	11
3. INSTRUCTIONS POUR LE FONCTIONNEMENT	12
3-1 Circuit de graissage et de carburant	12
3-2 Mise en route et arrêt du moteur	19
3-3 Conduite de la machine	22
4. ARRET DE LONGUE DUREE ET ENTRETIEN	28
4-1 Nettoyage	28
4-2 Entretien de l'embrayage	28
4-3 Visite du vilebrequin moteur	29
4-4 Purge du carburant	29
4-5 Huile de graissage, remplacement et entretien	30
5. REGLAGES	32
5-1 Machine	32
5-2 Moteur	40

1. DESCRIPTION



Motoculteur modèle "T510FR", vue de droite

N de repère	Désignation des pièces		
1	Levier d'embrayage principal	9	Pneumatique
2	Manette du clabot de braquage, droit	10	Axe de roue
3	Poignée de réglage du mancheton	11	Robinet d'essence
4	Arbre de prise de force	12	Béquille
5	Chappe d'attelage arrière	13	Orifice de remplissage d'essence
6	Fitre à air	14	Orifice de remplissage d'huile
7	Levier de starter		
8	Bouton de démarrage		



Montoculteur modèle "T510FR", vue de gauche

N de repère	Désignation des pièces
15	Manette des gaz Levier
16	Levier d'inclinaison de mancheron
17	Levier de changement de vitesse
18	Embrayage de marche arrière
19	Réservoir à essence
20	Capot
21	Capot de silencieux
22	Silencieux
23	Contrepoids
24	Axe d'attelage
25	Chappe d'attelage avant
26	Orifice de remplissage d'huile
27	Poulie de tension
28	Protecteur de courroie
29	Poignée de réglage du mancheron

2. CARACTERISTIQUES PRINCIPALES

2-1 MOTEUR

Type:	4 temps, à refroidissement par air forcé
Modèle:	"LG170-IU"
Constructeur:	Kubota, Ltd.
Alésage et course:	65mm 52mm
Cylindrée:	172cc
Consommation de carburant:	330g/cv/h
Taux de compression:	6
Carburant:	Essence ordinaire pour automobile
Huile de graissage:	Huile moteur classe MS, API Oil
	Hiver SAE N° 20
	Etè SAE N° 30
	0.75ℓ
Carburateur:	Horizontal monobloc à papillon
Bougies:	W-14F ou NGKB-4H, Nippon Denso
Allumage:	Volant magnétique, Nippon Denso bobine d'allumage indépendante
Sens de rotation:	Contraire aux aiguilles d'une montre
Régulateur de vitesse:	Type centrifuge

Système de démarrage: Démarreur à enroulement automatique

Angle d'allumage: avant PMS

Jeu au électrodes: 0,7mm

Jeu des vis platinées: 0,35mm

Orifice, pointeau

principal de carburant: $3/4 \pm 1/8$

Filtre à air Type Mann

Diamètre des poulies: Poulies petite vitesse 105mm

Poulie grande vitesse 131mm

2-2 TRANSMISSION

Embrayage principal:	Courroie de tension	
Vitesses:	Avant	4 vitesses
	Arriere	2 vitesses
Arbre de prise de dorce:	1.080 t/mn	
	1.820 t/mn	
Diamètre des poulies:	160 mm	
	123 mm	
Courroies en V:	40 pouces	Type spécial B
	41 pouces	Type spécial B
Poulie d'entraînement:	400 mm	
Carter:	54 mm de large	
Arbre des roues:	Hexagonal	

2-3 Dispositif de direction

Mancheron:	Hauteur réglable Déport latéral à droite et à gauche, deux positions de chaque côté, chacune 22.5°
Clabot braquage:	Possibilité de pivotement sur 180° Pneumatiques caoutchouc: Mini.mm (Moyeux tournés vers l'intérieur) 400-8 DUNLOP 500-12 DUNLOP Pneumatique caoutchouc: Maxi.mm (Moyeux tournés vers l'extérieur)

2-4 Vitesses de déplacement (A 3,400 T/mn)

Vitesse	Embrayage Auto	Rapport Boite	Vitesse de rotation de l'arbre (T/mn)	Pneus	
				400-8 400mm ϕ m/mn	500-12 558-12 m/mn
1re	L	1	15.6	19.5	26.9
2 ^e	H	1	26.3	33.0	45.3
3 ^e	L	2	59.1	74.2	101.5
4 ^e	H	2	99.5	124.9	170.0
ARR. 1re	L	R 1	14.5	18.2	25.0
ARR. 2 ^e	H	R 1	24.4	30.6	42.0
(ARR. 3 ^e)	L	(R2)	(54.9)	(68.9)	(94.5)
(ARR. 4 ^e)	H	(R2)	(92.4)	(116.0)	(158.0)

NOTA:

La boîte est conçue de telle façon que la 3^e ARR. et la 4^e ARR. ne puissent être enclenchées normalement. Pour effectuer cette manoeuvre, procéder selon les instructions du paragraphe 3.3.1, chapitre 3.
On pourra alors actionner le levier et disposer des vitesses correspondantes, indiquées entre parenthèses.

2-5 DIMENSIONS DE LA MACHINE

Longueur 1.665 mm
Largeur hors-tout: 620 mm (hors tout, au tube des)
Hauteur hors-tout: 1,050 mm (pneumatiques de 400-8)

2-6 POIDS

Corps: 85 kg (moins les pneu et les contrepoids)

Contrepoids avant: 8 kg
bas 12 kg)

Pneumatiques (roues et
moyeux):

400-8: 10.8 kg

500-12: 25.0 kg

2-7 CONTENANCE DU RESERVOIR DE CARBURANT: 3.5 ℓ

2-8 APPLICATIONS PRINCIPALES:

Vitesse	Vitesse de rotation de l'arbre	Application principale	Rendement (pour 10 ares)
1 ^{re}	15.6	Outil rotatif, Faucheuse	Outil rotatif 40—60 mn 1.5—2 h
2 ^e	26.3	Charrue, Faucheuse Outil rotatif	1.0—2.5 h
3 ^e	59.1	Cultivateur rotatif	0.5—1.0 h
4 ^e	99.5	Hersage rotatif	
ARR. 1 ^{re}	14.5	Equipee en faucheuse rotative	
ARR. 2 ^e	24.4	Equipee en barre de coupe	

3. INSTRUCTIONS POUR LE FONCTIONNEMENT

3-1 Circuit de graissage et de carburant

3-1-1 Boîte de vitesse principale

- (1) Mettre la machine en position droite à l'aide de la béquille avant.
Enlever le bouchon de remplissage indiqué dans la figure.
- (2) A l'aide d'un entonnoir remplir le carter avec de l'huile de réducteur SAE N° 80 ou 90. La contenance approximative du carter est de 2.2ℓ.

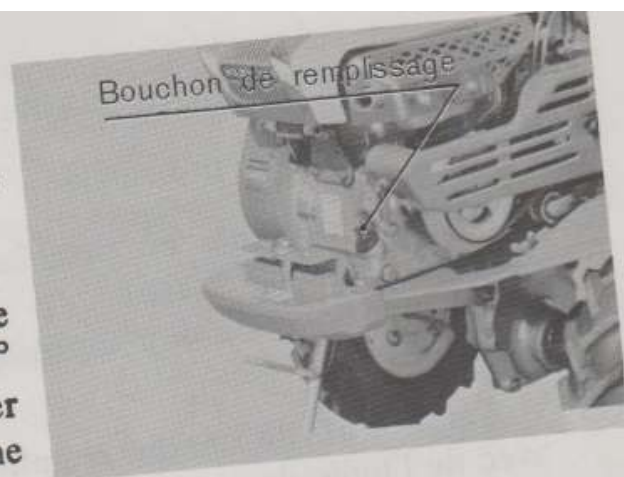


NOTA: Si l'on ne dispose pas d'un moyen de mesurer la quantité d'huile versée dans la boîte, mettre la machine de niveau, comme indiqué au paragraphe 3.1.2. (1). Enlever ensuite le bouchon de contrôle installé du côté droit et continuer à verser jusqu'à ce que l'huile déborde par cet orifice de contrôle.

- (3) Revisser le bouchon de remplissage convenablement.

3-1-2 Carter moteur

- (1) Placer des cales sous la béquille pour mettre la machine a niveau.
Enlever le bouchon de remplissage montré dans la figure.
- (2) En hiver et en été la qualité de l'huile moteur est respectivement SAE N° 20 et N° 30 classe MS normes API. Remplir le carter jusqu'à l'orifice de remplissage, d'une quantité de 0,7ℓ environ.



- (3) Revisser le bouchon convenablement sur l'orifice de remplissage.

Précaution:

- a. Ne pas utiliser d'huile de mauvaise qualité
- b. Ne pas manquer de placer des cales sous la béquille avant de faire le plein. En effet, si la machine est inclinée, la quantité d'huile admise dans le carter est bien inférieure à 0.7

3-1-3 Filtre à air

- (1) Abaisser les leviers indiqués dans la figure, et retirer ensuite la cuvette d'huile par le bas.
- (2) Remplir la cuvette jusqu'au niveau avec de l'huile moteur de même qualité et viscosité que celle utilisée dans le carter moteur.
- (3) Remettre la cuvette convenablement en place après remplissage.

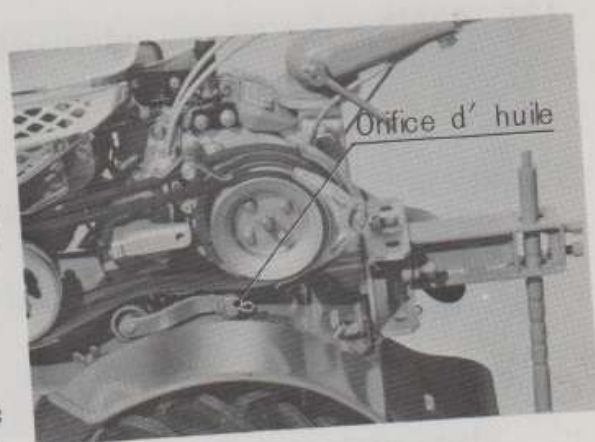


Précautions:

- a. Remplir l'huile bien au niveau, pas davantage.
Un excès d'huile risquant de provoquer un faux allumage.
- b. Au remplissage, prendre des précautions pour ne pas laisser pénétrer l'eau ou des impuretés dans l'huile.

3-1-4 Axe de poulie de tension

- (1) Enlever le capot de courroie.
- (2) Retirer le bouchon de remplissage pour accéder à l'orifice d'huile comme l'indique la figure. Remplir d'huile moteur SAE N° 20 ou 30.
- (3) Après remplissage remettre le bouchon de remplissage en place ainsi que le capot de courroie.



Précaution:

Enclencher l'embrayage principal et faire fonctionner l'embrayage principal pendant le remplissage, de façon que l'axe de la poulie de tension soit lubrifié convenablement.

3-1-5 Pivots de levier d'embrayage principal et automatique

Graisser à l'huile SAE N° 20 ou 30 les points indiqués dans la figure.



3-1-6 Câbles

Remplir les orifices de graissage des tendeurs de chaque câble avec de l'huile moteur SAE N° 20 ou 30. Les orifices de graissage sont recouverts de bandes de caoutchouc comme l'indique la figure.

Les câbles sont les suivants:

- 2 câbles d'embrayage principal
- 2 câble de clabot de braquage
- 1 câble de béquille
- 1 câble d'inclinaison de mancheron



3-1-7 Dispositif d'inclinaison de mancheron

- (1) Démontez le boulon et la rondelle, puis graissez l'axe et les parties mobiles comme le montre la figure avec de l'huile SAE N° 20 ou 30.
- (2) Graissez l'axe d'articulation du mancheron indiqué dans la figure avec de l'huile SAE N° 20 ou 30.
- (3) Remettez en place les pièces démontées et bloquez à fond.



3-1-8 Autres parties mobiles

Graissez chaque pièce mobile telles que le pivot du levier de vitesses, pivot de béquille, etc. avec de l'huile moteur SAE N° 20 ou 30.

Précaution: Les opérations de graissage décrites aux paragraphes précédents, de 3.1.4 à 3.1.8 devront être effectuées sans faute après chaque lavage ou si la machine a été exposée à la pluie.

3-1-9 Alimentation de carburant

- (1) Dévisser le bouchon de remplissage de carburant. Remplir par l'orifice avec l'essence ordinaire pour automobile.



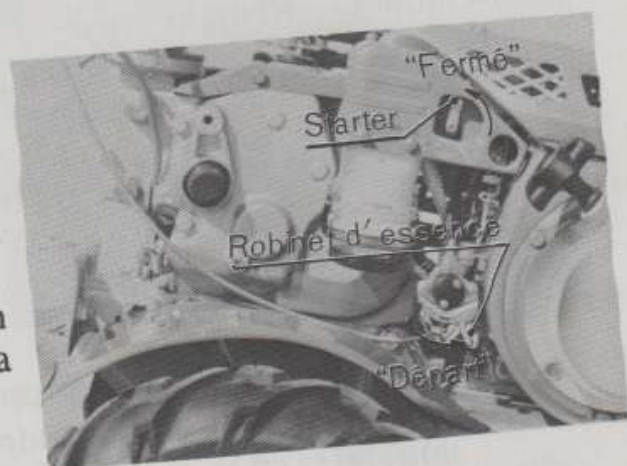
Précautions:

- a. Utiliser du carburant propre, exempt d'eau et d'impuretés.
- b. Pour le remplissage prendre garde de ne pas laisser pénétrer l'eau et les impuretés en se servant du filtre livré avec le réservoir.

3-2 MISE EN ROUTE ET ARRÊT DU MOTEUR

3-2-1 Démarrage

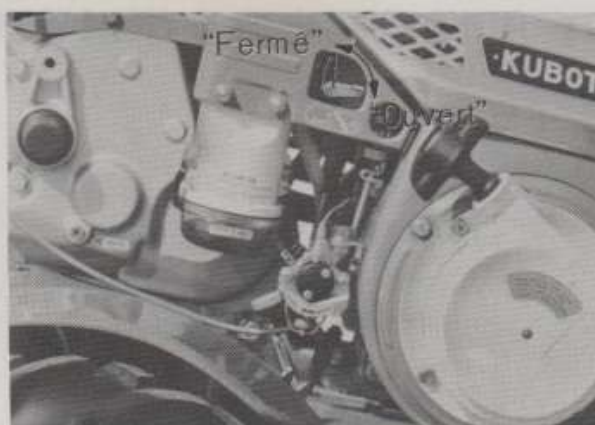
- (1) Ouvrir le robinet à carburant en plaçant le levier en position "ON" (ouvert).
- (2) Amener le levier des gaz sur le repère triangulaire rouge, qui correspond à la position de départ.
- (3) Mettre le levier de starter en position verticale et tirer vigoureusement sur la poignée du lanceur.
Le moteur démarrera alors.
Lorsque le moteur tourne normalement, ramener le levier de starter à sa position initiale.
Laisser tourner le moteur quelques minutes à vide pour le laisser réchauffer.



Utilisation du starter:

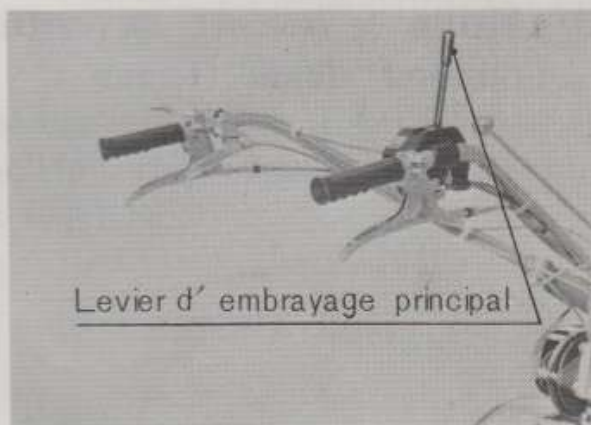
Précaution:

- (1) Moteur froid: mettre le levier en position verticale
- (2) Moteur chaud: Ne pas mettre le starter
- (3) L'utilisation abusive du starter rend le démarrage plus difficile, du fait que cela peut noyer la bougie.

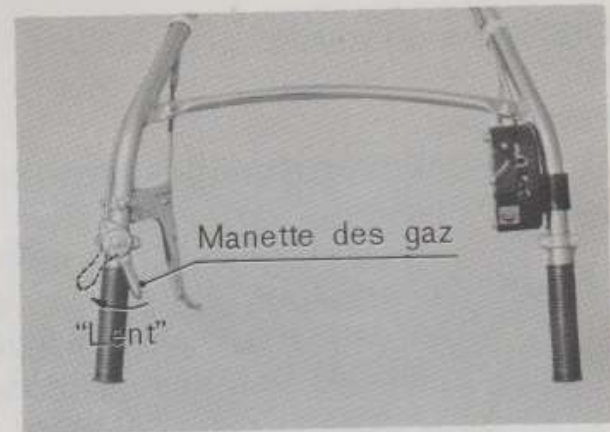


3-2-2 Arrêt du moteur

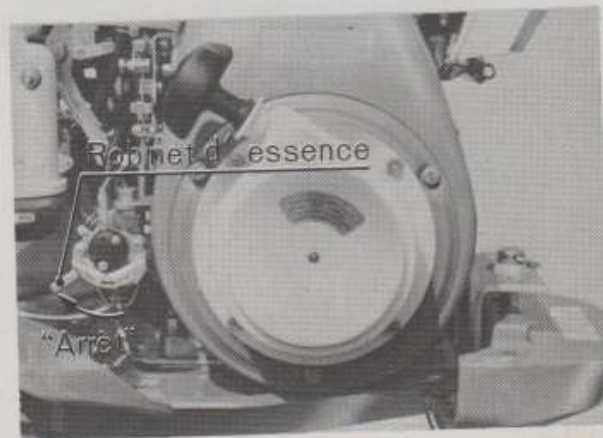
- (1) Débrayer (la machine étant en marche)



(2) Remettre le levier des gaz sur "Lent"



(3) Mettre le robinet de carburant sur la position "closed" (fermé)



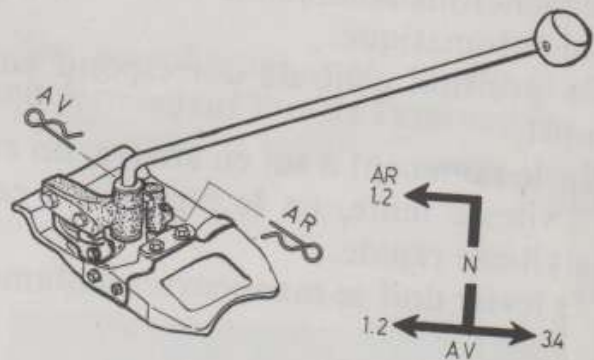
3-3 CONDUITE DE LA MACHINE

3-3-1 Réglage du levier de vitesse

Les positions des vitesses sont indiquées sur la poignée du levier. Déplacer celui-ci selon ce schéma.

Précaution:

- Si le levier de vitesses est dur à manoeuvrer, ne pas le forcer. Enclencher l'embrayage principal puis le ramener exactement au point mort. La vitesse passera ensuite aisément.
- La 3^e ARR. et la 4^e ARR. sont verrouillées; on doit donc éviter de forcer sur le levier.
- Pour faire pivoter les mancherons, enlever la goupille fixant le support du levier des vitesses, faire pivoter celui-ci de 180° et l'assujettir à nouveau. On pourra alors passer la 3^e ARR. et la 4^e ARR.



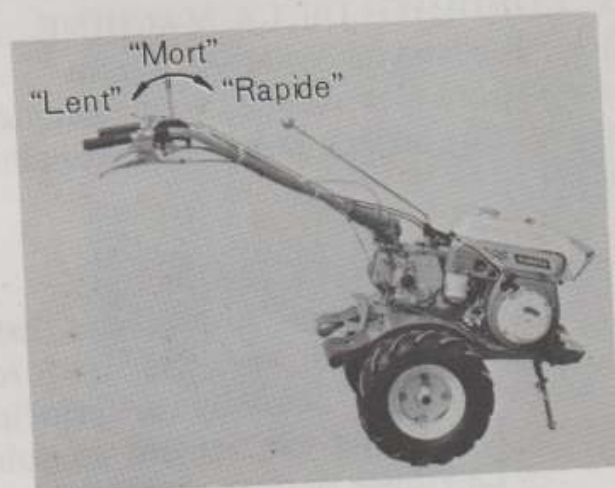
3-3-2 Réglage des vitesses avec l'embrayage automatique

Le levier installé sur le côté droit des mancherons commande l'embrayage principal automatique.

La position centrale correspond au point mort.

En le ramenant à soi en arrière, on embraye la vitesse lente, en le repoussant en avant, la vitesse rapide.

Ce levier doit se manoeuvrer lentement.



RECCOMANDATION:

- a. Avant de passer en vitesse "RAPIDE", engager d'abord le levier d'embrayage principal en vitesse lente et ne passer en vitesse "rapide" que lorsque la machine a démarré. Cette précaution est nécessaire pour assurer le bon fonctionnement.
- b. Pour passer en vitesse rapide sur route ou en remorquas, manipuler le levier lentement.
Eviter absolument d'actionner le levier brutalement, sous peine de faire caler le moteur ou de provoquer une accélération brutale de la machine.

- c. En marche arrière, le levier doit également être manoeuvré avec précautions et lentement. S'assurer qu'on dispose du dégagement nécessaire en arrière et *maintenir fermement* les mancherons rabaissés afin qu'ils ne puissent remonter brusquement.
- d. En marche avant, au contraire, les mancherons ont tendance à "plonger", aussi convient-il de les tenir fermement lors de l'embrayage.

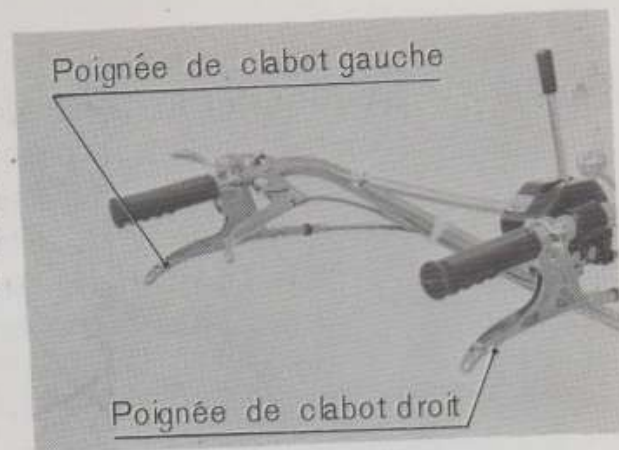
3-3-3 Béquille avant

La béquille avant est *installée en dessous* du bâti du moteur. Rabattre avec le pied la tige pointant vers le bas sous le capot du moteur; la béquille se met alors en position pour supporter la machine.



3-3-4 Poignées des crabots de direction

Comme indiqué sur la figure, les poignées des crabots de direction sont installées sur le côté droit et le côté gauche des mancherons. En actionnant celle de gauche, on fait virer la machine vers la gauche et inversement, vers la droite, en actionnant celle de droite.



Précaution:

En montant une côte ou en remorquage, ne pas se servir des crabots de direction pour virer, afin d'éviter un virage trop brusque.
Se servir dans ce cas uniquement des mancherons.

3-3-5 Levier de pivotement des mancherons
Actionner le levier de pivotement des mancherons représenté sur la figure. La broche immobilisant les mancherons se dégage alors et ceux-ci peuvent alors pivoter vers la droite ou vers la gauche.

Les amener à la position requise, puis laisser revenir le levier de verrouillage.



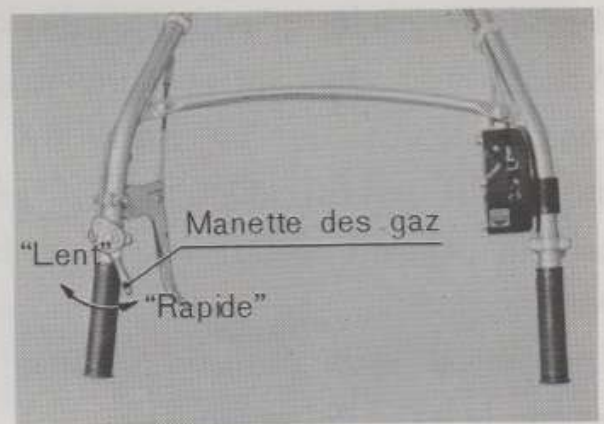
NOTA: Si la broche se coince, la lubrifier.

Faire osciller les mancherons dans les deux sens; la broche rentrera alors dans son logement.

3-3-6 Manette des gaz

La manette des gaz est montée à droit du mancheron comme le montre la figure.

Tourner dans le sens contraire aux aiguilles d'une montre, ce qui provoquera le ralentissement du moteur. Tourner dans le sens des aiguilles d'une montre et la vitesse du moteur augmentera.



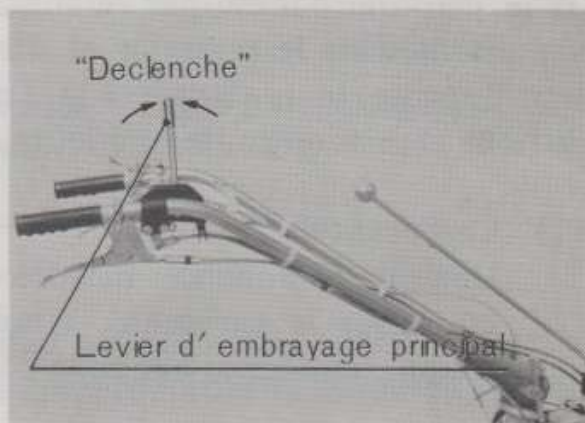
4. ARRET DE LONGUE DUREE ET ENTRETIEN

4-1 NETTOYAGE

- (1) Enlever toutes les souillures, poussières et eau se trouvant sur la machine.
- (2) Appliquer du lubrifiant sur les parties mobiles et autres afin d'empêcher la rouille.

4-2 ENTRETIEN DE L'EMBAYAGE PRINCIPAL

Placer l'embrayage principal sur la position "DECLENCHE".



4-3 VISITE DU VILEBREQUIN MOTEUR

Mettre le vilebrequin moteur au point mort haut. Dans ce but, tirer sur le cordon du lanceur automatique jusqu'à ce qu'il soit dur après que le moteur est coupé. C'est le point de compression. Le moteur étant dans cette position, et d'échappement sont fermées, ainsi aucune entrée d'air humide ne peut être admise dans le cylindre.

4-4 PURGE DU CARBURANT

Si le carburant n'est pas vidange, le restant se vaporisera dans le réservoir et dans le carburateur lorsque le moteur est à l'arrêt, rendant difficile la mise en route ultérieure.

(1) Carburant du réservoir:

Dévisser le bouchon montré dans la figure et purger le carburant. Après cette opération, replacer le bouchon correctement.



(2) Remplir le réservoir de carburant: à l'aide d'une pompe.

4-5 HUILE DE GRAISSAGE, REMPLACEMENT ET ENTRETIEN

4-5-1 Remplacement

Point de graissage	Période de remplacement (heure)				Qualité et quantité de lubrifiant
	Initiale	2è	3è	Par la suite	
Carter moteur	10	25	50	50	Huile API classe MS, SAE N° 20 ou 30 Quantité : 0.7 ℓ
Filtre à air	50	50	50	50	Huile API classe MS, SAE N° 20 ou 30 Quantité : suffisante
Boîte de vitesse	20	Avant la mise en route au début de chaque saison			Huile à engrenage SAE N° 80 ou 90 Quantité : 3.0 ℓ

Précaution:

L'huile de graissage du moteur sert à lubrifier les pièces mobiles de toute la machine. Si elle est polluée, cela risque de compromettre la durée de service du moteur. L'huile utilisée doit toujours être de bonne qualité.

4-5-2 Vidange

- (1) Pour vidanger l'huile usagée, procéder de la façon suivante pour permettre d'évacuer toute l'huile:

Vidanger aussitôt qu'elle est usagée. Chauffer l'huile pour qu'elle puisse s'écouler facilement.

- (2) Huile moteur dans le carter

Déplier la béquille avant pour supporter la machine.

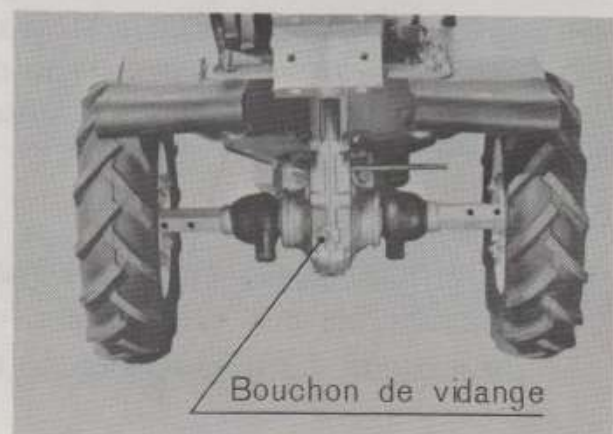
Enlever le bouchon de vidange montré dans la figure. Après vidange, replacer le bouchon convenablement.



- (3) Huile de la boîte de vitesse et carter de chaîne

Replier la béquille avant et faire pencher la machine.

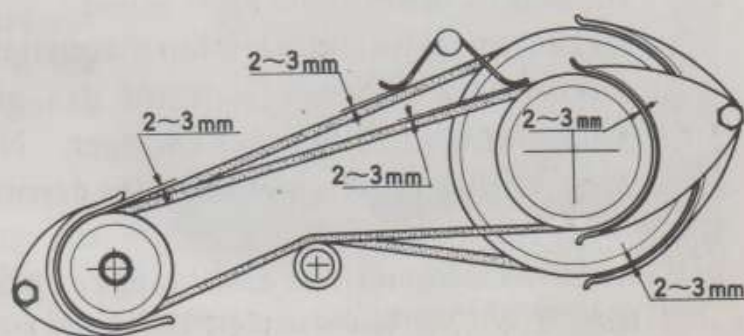
Enlever le bouchon de vidange montré dans la figure et vidanger. Après cette opération, remettre le bouchon en place convenablement.



5. REGLAGES

5-1 MACHINE

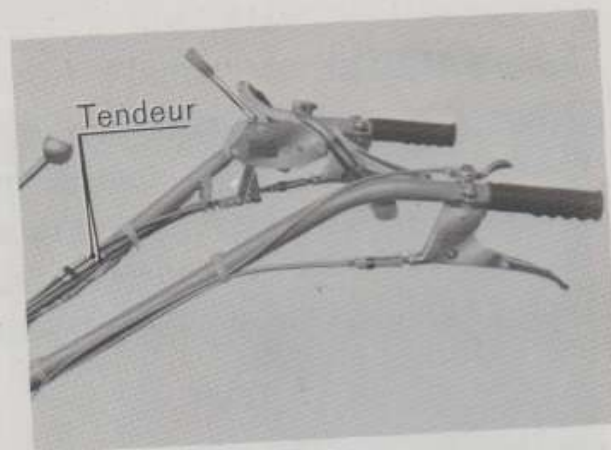
5-1-1 Pour régler l'embrayage principal
Régler l'embrayage principal de manière que les courroies de marche "rapide" et de marche "lente" ne puissent faire tourner les poulies lorsque l'embrayage n'est pas en prise.



- (1) Régler l'entre axe de la poulie moteur et de la poulie machine à 307 mm.
- (2) L'embrayage étant en prise, desserrer le goujon immobilisant le reteneur et régler l'écartement entre celui-ci et la courroie, en haut et en bas, comme indiqué par la figure.
- (3) Effectuer cette opération à la fois pour les tendeurs avant et arrière ainsi que pour la marche "lente" et "rapide".

5-1-2 Réglage des câbles d'embrayage principal

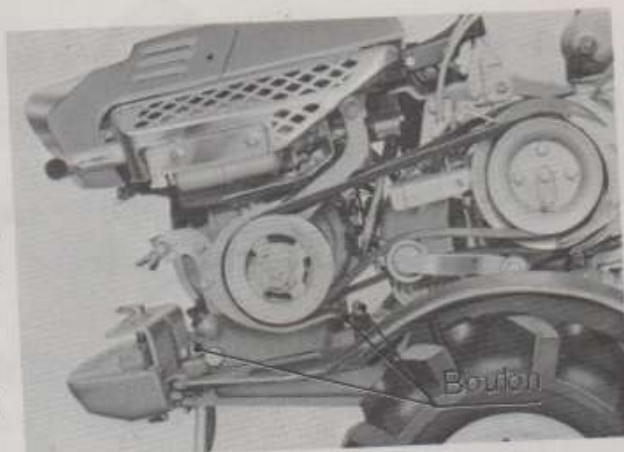
- (1) Incident: la courroie en V glisse.
Desserrer l'écrou du tendeur, tourner cette pièce dans le sens contraire des aiguilles d'une montre pour l'allonger. Ne pas manquer de bloquer ensuite les écrous.
- (2) Incident: Levier d'embrayage principal dur.
Desserrer l'écrou du tendeur tourner cette pièce dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'elle soit de la longueur convenable. Ensuite bloquer les écrous convenablement.



5-1-3 Réglage des courroies avec le moteur en place

Si les courroies sont trop distendues et nécessitent leur remplacement ou si les tendeurs du câble d'embrayage principal ne suffisent à les tendre, régler en déplaçant le moteur de la manière suivante.

- (1) Enlever le protecteur de courroie.
- (2) Desserrer les 4 boulons de fixation du moteur.
- (3) Positionner le moteur de manière que les courroies marche rapide présentent une flèche de mm à mm au centre, en appuyant avec le doigt, l'embrayage principal n'étant pas en prise.
- (4) Après le réglage, ne pas manquer de bloquer les boulons de fixation de moteur.
- (5) Observer les règles établies aux paragraphes 5-1-1 et 5-1-2.

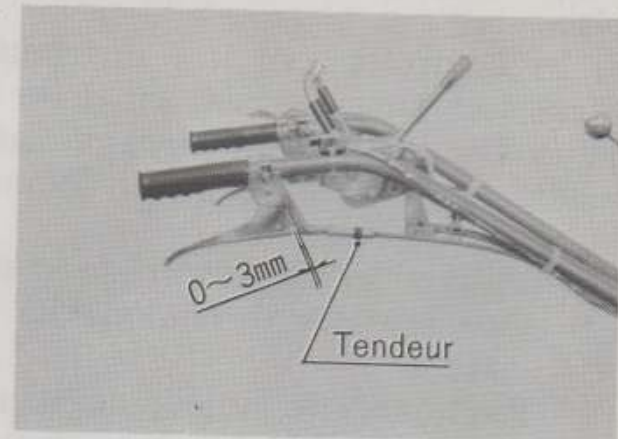


5-1-4 Réglage du câble de clabot de braquage

(1) Incident: Le clabot de braquage est dur à débrayer.

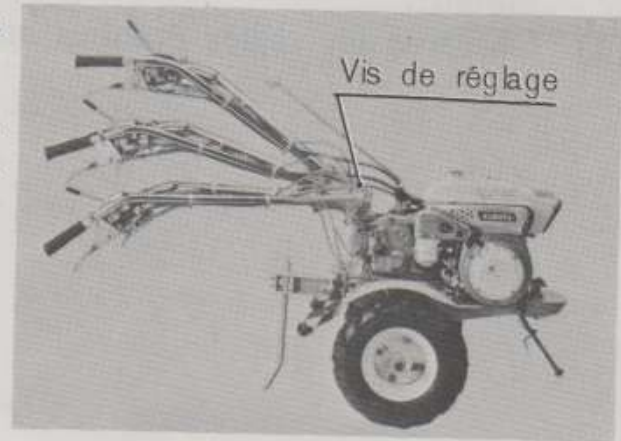
Tourner le tendeur dans le sens contraire des aiguilles d'une montre de façon à l'allonger.

La garde du levier de crabot de direction, c'est à dire le jeu entre l'extrémité du levier et le support du câble, doit être réglée selon les indications de la figure.



5-1-5 Réglage en hauteur de la poignée de mancheron

Régler la hauteur de la poignée de mancheron en utilisant la vis indiquée dans la figure, suivant la hauteur du conducteur et des accessoires devant être utilisés.



5-1-6 Déport latéral des mancherons Voir paragraphe 3-3-5.

Précaution: Le levier de réglage de la hauteur des mancherons se trouve à la position indiquée par la figure. Le mettre en position moyenne.

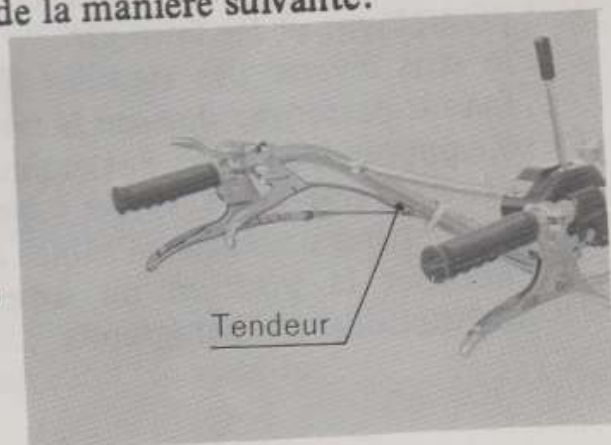
Nota: Si la goupille est dure à mettre en place. La graisser, et la mouvoir de gauche à droite dans son logement. Elle rentrera par suite progressivement en bonne place.



5-1-7 Réglage du câble d'inclinaison de mancheron

Si la goupille de fixation du mancheron ne peut sortir ou être remise en place lors du réglage décrit au paragraphe 3-3-5, régler le câble de la manière suivante:

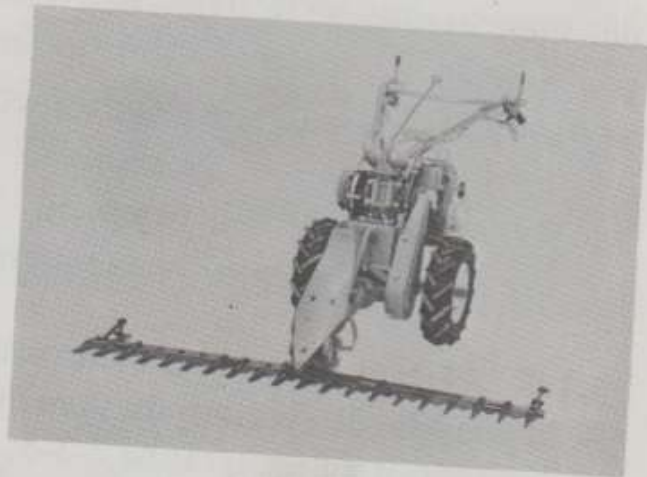
- (1) Incident: La goupille ne peut sortir.
Desserrer le contre-écrou et tourner le tendeur pour l'allonger.
- (2) Incident: La goupille ne peut être remise en place correctement.
Desserrer le contre-écrou et tourner le tendeur pour le raccourcir.



5-1-8 Retournement des mancherons

Pour les outils poussés et non tractés, on peut faire pivoter les mancherons de 180° en procédant de la manière suivante:

- (1) Enlever les fixations des câbles.
- (2) Séparer les câbles des crabots de direction de leur poignée respective.
- (3) Relever le levier des vitesses avec son support et le ramener complètement vers l'arrière.
- (4) Desserrer le goujon servant au réglage de la hauteur des mancherons. Puis, en soulevant ces derniers, actionner le levier de pivotement et les faire pivoter de 180° dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour les amener à l'arrière (en les faisant passer par dessous le levier des vitesses déjà inversé).
- (5) Remonter les câbles des crabots de direction sur leur poignée respective. Lors de cette opération, veiller à bien respecter le côté droit et le côté gauche.
- (6) Assujettir à nouveau les câbles à l'aide des colliers de fixation.
- (7) Modifier la position du support du levier des vitesses, conformément aux instructions du paragraphe 3.3.1.



5-1-9 Equilibrage de la machine
Régler l'équilibrage de la machine à l'aide des contrepoids suivant le travail particulier effectué.

Le montage du contrepoids s'effectue à l'aide du crochet d'attelage et des goujons de fixation, comme indiqué par la figure.
Poids du contrepoids: 12 kg



5-1-10 Réglage de la pression d'air des pneumatiques
La pression correcte des pneumatique est la suivante:

(1)	400-8	1.2kg/cm ²
(2)	400-10	1.2kg/cm ²
(3)	6.5-15	1.2kg/cm ²

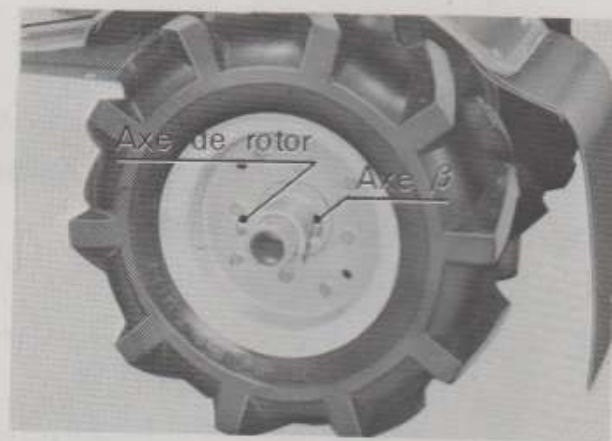
Il faut utiliser les pneumatiques avec la pression prescrite.

Precaution: Une pression de gonflage inférieure à celle prescrite réduit leur durée d'utilisation mais accroît le pouvoir de traction de la machine.

5-1-11 Réglage de la voie

Se Référer à la figure.

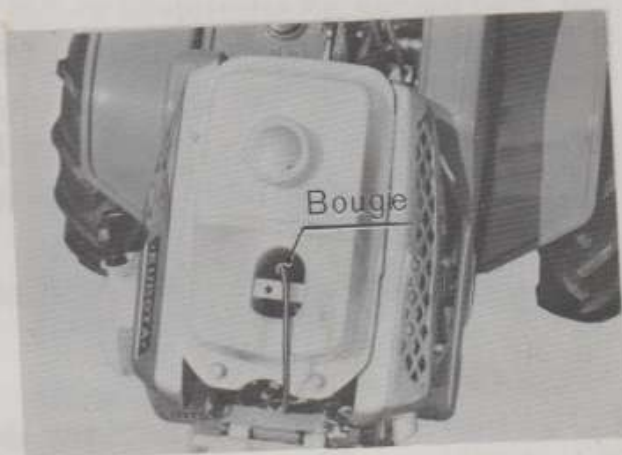
- (1) Desserrer le boulon serrage du moyeu de roue.
- (2) Enlever la goupille élastique et l'axe de rotor.
- (3) Faire coulisser la roue sur son axe pour la positionner au point voulu. Remettre les goupilles en place et resserrer le boulon de serrage du moyeu correctement.
- (4) Effectuer les opérations ci-dessus sur les deux roues afin d'obtenir l'écartement voulu.



5-2 MOTEUR

5-2-1 Réglage de la bougie

- (1) Desserrer la vis de fixation du capot et ouvrir celui-ci.
- (2) Enlever la bougie à l'aide de la clé à tube spéciale.
- (3) Régler le jeu aux électrodes à 0,7 mm.
- (4) Gratter la calamine ou autres impuretés s'il y a lieu.



Precaution:

- a. Effectuer une visite et un réglage tous les 6 mois de fonctionnement.
- b. Pour remettre la bougie en place, la visser d'abord à la main puis la bloquer ensuite à l'aide d'une clé à tube. Si des difficultés se présentent, se servir de la clé en premier lieu, il se peut également que les filets de vis soient endommagés.

5-2-2 Réglage de l'allumage et des vis platinées.

Un décalage d'angle d'allumage ou un jeu incorrect aux vis platinées diminuera le rendement du moteur de façon importante. De l'eau, de l'huile ou des impuretés sur les vis platinées risque d'accélérer l'usure, et entraîner des pannes de moteur telles qu'un démarrage difficile régler de la façon suivante et dans l'ordre décrit.

Precaution:

Le réglage est très délicat, il est recommandé de le laisser aux soins d'un atelier de réparation.

Se référer aux figures:

- (1) Enlever les quatre boulons de fixation du lanceur automatique. Démontez celui-ci.



- (2) Enlever les trois boulons de 6mm fixant l'embase du couvercle de ventilateur et ôter cette pièce.

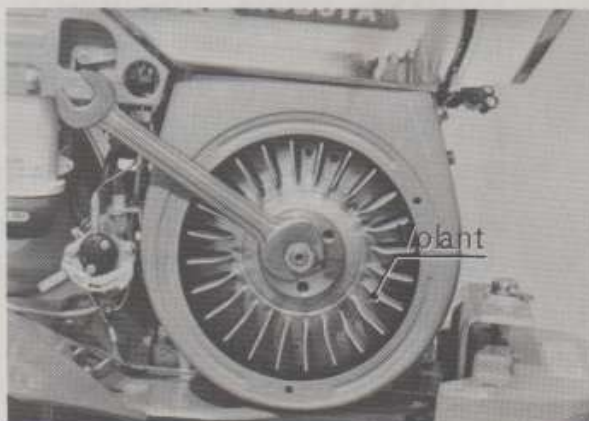


- (3) Enlever les trois vis à tête hexagonale de 8mm pour la fixation de la poulie de démarrage. Démontez celle-ci.

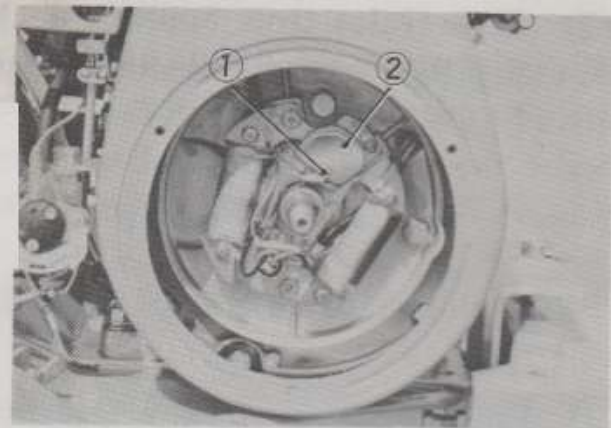
- (4) Enlever l'écrou de blocage du volant. Démontez celui-ci.

Precaution:

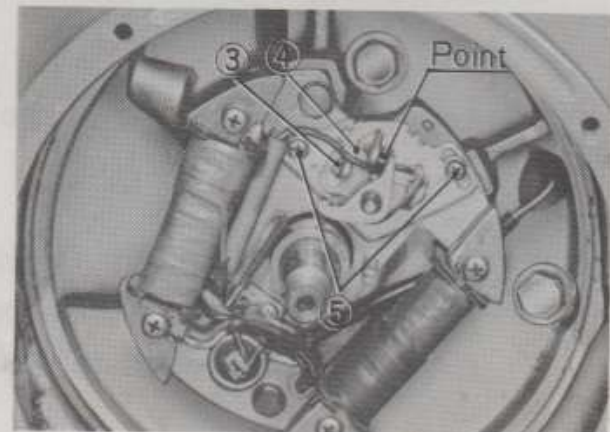
Pour l'extraction du volant, employer l'outil spécial. En aucun cas le frapper le vilebrequin avec un marteau.



- (5) Enlever le dispositif de retenue ① de l'arbre à came de rupteur. Enlever le capot de rupteur en plastique ②.



- (6) Desserrer les vis ③. Les vis platinées étant écartées, placer un tourne vis dans les rainures ④ et faire tourner la plaque du rupteur à droite et à gauche pour régler le jeu des vis platinées qui doit être de 0,35 mm. Pour la mesure, utiliser la clé de magnéto qui est fournie avec l'outillage. Après le réglage, resserrer les vis ③ sans faute.



- (7) Desserrer la vis ⑤. Placer un tourne vis dans les rainures ⑤ et faire tourner la plaque de vis platinées. En tournant dans le sens contraire des aiguilles d'une montre, l'allumage sera retardé. En tournant dans le sens des aiguilles d'une montre, l'allumage sera en avance.
Effectuer le réglage de manière que les vis platinées s'écartent juste au moment où le repère rouge de la plaque de rupteur soit alignée avec le repère rouge de régulation sur la came de rupteur. A ce moment le point d'allumage normal est à 25° avant PMH.

5-2-3 Réglage du ralenti

Si le ralenti du moteur n'est pas bien ajusté, celui-ci risque de s'arrêter lorsque la machine est au travail. Effectuer le réglage de la manière suivante et dans l'ordre décrit, le moteur tournant à vide. Se référer à la figure.

Precaution:

Le réglage est très délicat, aussi est-il recommandé de le laisser aux soins d'un atelier de réparation.

- (1) Tourner à fond la manette des gaz du mancheron de la machine sur "lent". Desserrer la vis de réglage de ralenti de façon que le ressort n'agisse plus sur le carburateur.
- (2) Dévisser la butée des gaz du carburateur jusqu'à obtenir la plus faible vitesse possible. Dans cette position, régler la vis pointeau du carburant pour que la rotation du moteur devienne régulière et le bruit d'allumage normal.



Nota: Vis pointeau de carburant:

- a. En tournant dans le sens des aiguilles d'une montre, le mélange carburant devient plus pauvre. En tournant dans le sens contraire des aiguilles d'une montre le mélange devient plus riche.
- b. Serrer à fond la vis pointeau du carburant puis la desserrer juste d'un tour. A partir de cette position de référence tourner soit à gauche soit à droite selon nécessité pour le réglage correct. Se référer au paragraphe 2-1.

- (3) Agir sur la manette des gaz du mancheron de la machine et s'assurer que la rotation est régulière pour chaque cran. S'il ce n'est pas le cas recommencer les opérations de réglage décrites ci-dessus au paragraphe (2).
- (4) Resserrer la vis de réglage du ralenti jusqu'à ce que le ressort du régulateur commence à agir, pour un régime continu du moteur de 1700 t/mn.

5-2-4 Réglage de la vitesse en charge

Quand le moteur est en charge, le réglage de la vitesse peut s'effectuer avec la vis pointeau du carburant montrée dans la figure, bien qu'il soit recommandé de n'y toucher qu'en cas d'obligation absolue.

- (1) Utiliser un tourne-vis pour faire tourner la vis pointeau. En tournant dans le sens des aiguilles d'une montre, le mélange carburant est plus pauvre. En tournant dans le sens contraire des aiguilles d'une montre, le mélange devient plus riche.

- (2) Utiliser la vis avec le moteur en pleine charge.

- (3) Avant d'utiliser la vis pointeau, la fermer à fond en premier lieu puis la faire tourner en arrière de 1/2 tour. Cette position servant de référence tourner la vis à gauche ou à droite selon nécessité du réglage comme il est décrit au paragraphe 2-1.

5-2-5 Nettoyage du filtre à carburant

Nettoyer la cuve de décantation du filtre à carburant chaque mois en fonctionnement normal. Opérer de la manière suivante.

- (1) Desserer la vis de fixation située à la partie inférieure. Enlever le filtre.
- (2) Nettoyer et rincer la cuve et l'élément de filtre avec de l'essence.
- (3) Après nettoyage, replacer le filtre et revisser la vis à fond.

