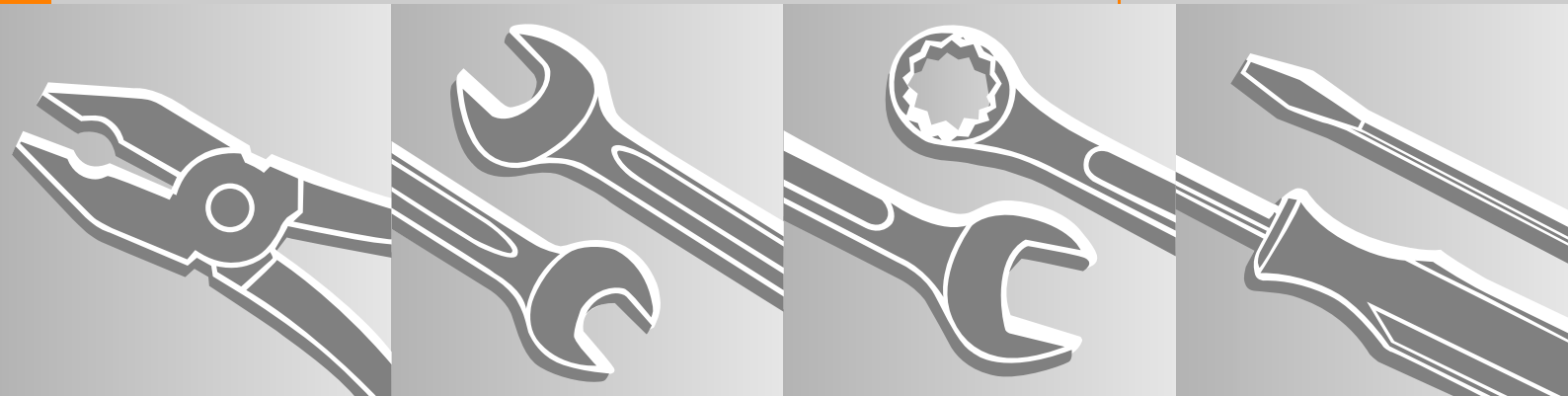


**STIHL Composants 4144**  
**FC, FS, KM**

2008-02



**FS 40, FS 50, FS 56**

**FC 56**

**KM 56**

## Table des matières

<b>1.</b>	<b>Préface</b>	<b>2</b>	6.5	Câble de lancement / poignée	33	8.7	Bride intermédiaire Démontage et montage	59
<b>2.</b>	<b>Sécurité</b>	<b>3</b>	6.6	Tension du ressort de rappel	35	8.8	Aération du réservoir	60
<b>3.</b>	<b>Caractéristiques techniques</b>	<b>4</b>	6.7	Remplacement du ressort de rappel	36	8.8.1	Contrôle	60
3.1	Moteur	4	6.8	ErgoStart	36	8.8.2	Démontage et montage	61
3.2	Système d'alimentation en carburant	4	<b>7.</b>	<b>Commandes</b>	<b>37</b>	8.9	Aspiration de carburant	61
3.3	Dispositif d'allumage	4	7.1	Arbre de commande / levier de commande	37	8.9.1	Crépine d'aspiration	61
3.4	Couples de serrage	5	7.2	Positions de commande	37	8.9.2	Tuyaux flexibles à carburant	62
<b>4.</b>	<b>Recherche des pannes</b>	<b>7</b>	7.3	Blocage de gâchette d'accélérateur Poignée circulaire	37	8.9.3	Bouchon de réservoir à carburant	63
4.1	Embrayage	7	7.3.1	Gâchette d'accélérateur	38	8.10	Carter du moteur Démontage et montage	64
4.2	Dispositif de lancement	8	7.4	Gâchette d'accélérateur / blocage de gâchette	40	<b>9.</b>	<b>Tube</b>	<b>65</b>
4.3	Dispositif d'allumage	9	7.5	Tube du guidon	43	9.1	Démontage et montage	65
4.4	Carburateur	11	<b>8.</b>	<b>Système d'alimentation en carburant</b>	<b>44</b>	9.1.1	Désassemblage KM 56	66
4.5	Moteur	14	8.1	Filtre à air	44	9.1.2	Désassemblage FC 56	68
<b>5.</b>	<b>Moteur</b>	<b>15</b>	8.1.1	Chicane	44	9.1.3	Désassemblage FS 56	69
5.1	Démontage et montage	15	8.1.2	Boîtier de filtre	44	9.1.4	Désassemblage FS 40, FS 50	70
5.2	Contrôle d'étanchéité	16	8.2	Carburateur Démontage et montage	45	9.1.5	Carter de palier Démontage et montage	71
5.3	Bagues d'étanchéité	16	8.3	Contrôle d'étanchéité	47	9.1.6	Poignée en forme d'étrier	72
5.4	Module d'allumage / contact de câble d'allumage	16	8.4	Réparation du carburateur	47	9.1.7	Poignée circulaire avec protection	73
5.5	Embrayage	16	8.4.1	Membrane de réglage / pompe d'amorçage manuelle	47	9.2	Pièces à rapporter	74
5.6	Rotor	16	8.4.2	Pointeau d'admission	49	9.2.1	Capot protecteur pour version sans réducteur	74
5.7	Moteur	16	8.4.3	Membrane de pompe	49	9.2.2	Capot protecteur pour version avec réducteur	74
5.8	Silencieux / grille pare-étincelles	19	8.4.4	Levier de papillon / bouton tournant	51	9.2.3	Anneau de suspension d'une seule pièce	75
5.9	Câble de court-circuit	20	8.4.5	Vis de réglage	52	9.2.4	Support	75
5.9.1	Contrôle	20	8.5	Réglage du carburateur	54	9.3	Réducteur	75
5.9.2	Démontage et montage (version avec poignée circulaire)	20	8.5.1	Réglage de base	54	<b>10.</b>	<b>Outils spéciaux</b>	<b>76</b>
5.9.3	Démontage et montage du guidon	23	8.5.2	Réglage standard	55	<b>11.</b>	<b>Accessoires pour le service après-vente</b>	<b>77</b>
5.9.4	Câble de masse	26	8.6	Câble de commande des gaz Démontage et montage Poignée circulaire	56			
5.10	Schéma pour la recherche systématique des pannes du dispositif d'allumage	27	8.6.1	Câble de commande des gaz Démontage et montage Guidon	58			
<b>6.</b>	<b>Dispositif de lancement</b>	<b>30</b>	8.6.2	Réglage du câble de commande des gaz	58			
6.1	Généralités	30						
6.2	Démontage et montage	30						
6.3	Cliquets	30						
6.3.1	Entraîneur	31						
6.4	Poulie à câble	32						

## 1. Préface

Ce Manuel de réparation donne une description détaillée de tous les travaux de remise en état typiques pour ce dispositif à moteur.

Pour les réparations, utiliser aussi les listes de pièces de rechange illustrées. Leurs illustrations montrent la position de montage et l'ordre d'assemblage des différentes pièces et des ensembles.

Pour la recherche des numéros des pièces de rechange nécessaires, il faut toujours utiliser la dernière édition de la liste de pièces respective.

Une panne du dispositif peut avoir plusieurs causes. Pour la recherche des pannes, pour tous les groupes fonctionnels, consulter le « Tableau des pannes » et le « Système de formation SAV STIHL ».

Il convient de consulter les « Informations Techniques » ; elles renseignent sur les modifications techniques apportées après l'impression du présent Manuel de réparation. Ces Informations Techniques font office de complément à la Liste des pièces et au Manuel de réparation, jusqu'à leur nouvelle édition.

Les outils spéciaux mentionnés dans le texte sont énumérés au chapitre « Outils spéciaux » du présent manuel. À l'aide du numéro de pièce, les outils peuvent être retrouvés dans le manuel « Outils STIHL ». Ce manuel renferme tous les outils livrables par STIHL.

Pour faciliter l'utilisation et la compréhension du présent manuel, on emploie dans le texte et dans les illustrations des symboles graphiques avec la signification suivante:

Dans le texte :

● = opération à exécuter suivant les indications de l'illustration figurant au-dessus du texte.

– = opération à exécuter mais qui n'est pas expliquée par l'illustration qui se trouve au-dessus du texte.

Dans les illustrations :

➔ Flèche d'indication  
(plus courte)

➡ Flèche de mouvement  
(plus longue)


📖 4.2 = Renvoi à un autre chapitre, dans ce cas, au chapitre 4.2

Les Manuels de réparation et les Informations Techniques doivent être mis à la disposition des personnes chargées de l'exécution des réparations. Il est interdit de les transmettre à des tiers.

Utiliser des pièces de rechange d'origine STIHL.

Elles sont reconnaissables au numéro de pièce STIHL, à la marque **STIHL**

et au

symbole d'identification des pièces de rechange STIHL .

Les pièces de petite taille ne portent parfois que ce symbole.

### Stockage et élimination des huiles et carburants

Récupérer le carburant ou l'huile de graissage dans un récipient propre et l'éliminer conformément à la réglementation pour la protection de l'environnement.

## 2. Sécurité

Si, lors des réparations ou des travaux de maintenance, le dispositif à moteur doit être mis en marche, il faut impérativement respecter les règles de sécurité nationales et les prescriptions de sécurité données dans la Notice d'emploi.

L'essence est extrêmement inflammable et, dans certaines conditions, elle risque même d'exploser.

Si des pièces sont réchauffées au montage / démontage, il faut impérativement porter des gants adéquats.

Une manipulation inadéquate peut causer des brûlures ou d'autres blessures graves.

Il faut impérativement rester assez loin de toute source de chaleur ou d'étincelles et de toute flamme nue. Tous les travaux avec du carburant doivent être exécutés exclusivement à l'air libre. Si l'on a renversé du carburant, il faut immédiatement l'essuyer.

Après toute intervention sur le système d'alimentation en carburant et le bloc-moteur, contrôler l'étanchéité.

### 3. Caractéristiques techniques

#### 3.1 Moteur

	FS 40	FS 50, 56, FC 56, KM 56
Cylindrée :	27,2 cm <sup>3</sup>	27,2 cm <sup>3</sup>
Alésage du cylindre :	34 mm	34 mm
Course du piston :	30 mm	30 mm
Puissance suivant ISO 8893 :	0,7 kW (1,0 ch) à 8 500 tr/mn	0,8 kW (1,1 ch) à 8 500 tr/mn
Régime max. admissible (avec outil de coupe) :	10 000 tr/mn	10 000 tr/mn
Régime de ralenti :	2 800 tr/mn	2 800 tr/mn
Embrayage :	Embrayage centrifuge sans férodos	Embrayage centrifuge sans férodos
Régime d'embrayage :	4 200 tr/mn	4 200 tr/mn
Contrôle d'étanchéité du carter de vilebrequin avec surpression :	p <sub>+</sub> = 0,5 bar	
avec dépression	p <sub>-</sub> = 0,5 bar	

---

#### 3.2 Système d'alimentation en carburant

Contrôle d'étanchéité du car- burateur avec surpression :	p <sub>+</sub> = 0,3 bar
Fonctionnement de l'aération du réservoir avec surpression :	p <sub>+</sub> = 0,5 bar
Carburant :	conformément aux indica- tions de la Notice d'emploi

---

#### 3.3 Dispositif d'allumage

Entrefer entre module d'allu- mage et hélice de ventilateur :	0,30 mm
Bougie (antiparasitée) :	NGK CMR6H NGK 6H Bosch WSR 6 F
Écartement des électrodes :	0,5 mm

---

### 3.4 Couples de serrage

Pour le vissage dans les pièces en matière synthétique et en alliage léger, on utilise des vis DG ou P. Lors du premier vissage, ces vis taillent un taraudage dans le matériau. Le taraudage est ainsi formé à demeure. Les vis peuvent être desserrées et resserrées aussi souvent qu'on le désire. La solidité de l'assemblage vissé ne s'en trouve pas altérée, à condition que l'on respecte le couple de serrage prescrit. C'est pourquoi **il faut impérativement utiliser une clé dynamométrique.**

Élément d'assemblage	Dimensions de filetage	pour composant	Couples de serrage Nm	Observation
Vis	P 6x14	Couteau rogneur / capot protecteur	2,5	
Vis	M 5x30	Poignée de commande / poignée / écrou avec rondelle	2,0	
Vis	P 5x14	Couvercle de filtre / carter de filtre	3,0	
Écrou	M 5	Carter de filtre / carburateur / bride intermédiaire	3,5	
Vis	P 4x12	Câble de commande des gaz / carter-moteur	1,5	
Vis	D 6x28	Réducteur / manchon de serrage de tube (FS 56)	12,0	
Vis	D 5x20	Capot / cylindre	6,0	
Vis	M 6x35	Bride de serrage / pièce de serrage / bride de serrage	4,5	
Vis	M 6x25	Bride / poignée circulaire	4,5	
Vis	P 5x20	Carter-moteur / capot	4,0	
Vis	M 5x20	Carter moteur / carter de vilebrequin	7,0	
Vis	P 5x20	Carter moteur, pour empêcher la rotation du tube	4,0	
Vis	M 5x14	Capot protecteur de l'outil de coupe / carter de réducteur (FS 56)	4,5	
Vis	M 6x30	Capot protecteur de l'outil de coupe / tube / écrou (FS 40, 50)	5,0	
Vis	M 6x14	Collier / tube, attache du harnais	4,5	
Vis	D 5x20	Couvercle de lanceur / carter de vilebrequin	6,0	
Vis	D 5x20	Couvercle de lanceur / carter inférieur de vilebrequin	6,0	
Vis	M 4x9	Couvercle du carburateur	2,0	

Au vissage de vis DG ou P dans un taraudage déjà taillé :

Présenter la vis DG ou P sur le trou et la faire tourner vers la gauche jusqu'à ce qu'elle s'enfonce légèrement dans le trou, dans le sens axial.

Visser la vis en tournant vers la droite et la serrer au couple de serrage prescrit.

Cette méthode garantit que la vis vienne bien en prise dans le taraudage existant et ne forme pas de nouveau taraudage – ce qui réduirait la solidité de ce taraudage.

Avant de remonter des vis garnies d'agent de freinage microencapsulé, les enduire de Loctite 242 ou 243 à résistance moyenne.

Vitesse de rotation de la boulonneuse

au vissage dans les pièces en matière synthétique : vis DG et P max. 500 tr/mn

Ne pas utiliser une boulonneuse à chocs pour le desserrage ou le serrage d'assemblages vissés.

Ne pas confondre les vis avec ou sans ergots d'arrêt !

## 4. Recherche des pannes

### 4.1 Embrayage

Panne	Cause	Remède
À pleins gaz, sous charge, l'outil de coupe s'arrête	Masselottes fortement usées	Remplacer l'embrayage
	Tambour d'embrayage fortement usé	Remplacer le tambour d'embrayage
L'outil de coupe est entraîné au ralenti	Régime de ralenti trop élevé	Corriger le réglage de la vis de butée de réglage de régime de ralenti <b>LA</b>
	Ressorts de traction des masselottes étirés ou fatigués	Remplacer les ressorts de traction ; si nécessaire, remplacer l'embrayage
	Anneaux de ressorts de traction de masselottes cassés	Remplacer les ressorts de traction
Bruits parasites assez forts	Ressorts de traction étirés ou fatigués	Remplacer tous les ressorts de traction
	Support de masselottes cassé	Remplacer l'embrayage
	Masselottes et entraîneur usés	Remplacer l'embrayage



## 4.2 Dispositif de lancement

Panne	Cause	Remède
Câble de lancement cassé	Le câble a été tiré trop brutalement à fond ou bien a été tiré en biais – c'est-à-dire pas perpendiculairement	Remplacer le câble de lancement
	Usure naturelle	Remplacer le câble de lancement
Le câble de lancement ne s'emboîme plus	Fort encrassement ou corrosion	Nettoyer le ressort de rappel ou remplacer la poulie à câble
	Tension insuffisante du ressort	Contrôler le ressort de rappel et augmenter la tension initiale
	Ressort de rappel cassé	Remplacer la poulie à câble
Le câble de lancement ne peut pas être tiré sur la longueur suffisante	Ressort de rappel trop fortement tendu	Contrôler le ressort de rappel et réduire la tension initiale
Le câble de lancement peut être tiré à fond pratiquement sans résistance (le vilebrequin n'est pas entraîné)	Tourillons des cliquets ou cliquets usés	Remplacer les cliquets
	Agrafe à ressort fatiguée	Remplacer l'agrafe à ressort
Il est difficile de tirer le câble de lancement ou le rappel est très lent	Dispositif de lancement fortement encrassé	Nettoyer intégralement le dispositif de lancement
	À de très basses températures extérieures, l'huile de graissage appliquée sur le ressort de rappel devient visqueuse (les spires du ressort se collent)	Humecter le ressort de rappel avec quelques gouttes de produit de dégraissage courant sans chlorocarbures ni hydrocarbures halogénés, à base de solvant, puis tirer prudemment sur le câble de lancement, autant de fois que nécessaire pour rétablir le bon fonctionnement

### 4.3 Dispositif d'allumage

Travailler très prudemment, au cours de la recherche des pannes ainsi que lors des opérations de maintenance et des réparations touchant l'allumage.

Les hautes tensions électriques peuvent causer des accidents qui présenteraient un danger de mort.

Panne	Cause	Remède
Le moteur ne tourne pas rond, ratés, perte de puissance sporadique	Le contact du câble d'allumage n'est pas bien serré sur la bougie	Appliquer fermement le contact de câble d'allumage sur la bougie, le cas échéant, monter un ressort coudé neuf
	Bougie calaminée, huilée	Nettoyer la bougie, la remplacer si nécessaire ; en cas de calaminage répété, contrôler le filtre à air
	Mélange essence / huile – trop d'huile dans le mélange	Utiliser un mélange de composition correcte
	Réglage incorrect de l'entrefer entre module d'allumage et rotor	Régler correctement l'entrefer
	Le rotor présente des fissures ou d'autres dommages ou les cosses polaires sont bleuies	Remplacer le rotor
	Réglage incorrect du point d'allumage, décalage du rotor, cisaillement de la clavette demi-lune sur le tourillon du vilebrequin	Monter correctement le rotor, ou le remplacer
	Faible magnétisation dans le rotor	Remplacer le rotor
	Étincelle d'allumage irrégulière	Contrôler le fonctionnement de l'arbre de commande / des ressorts de contact et du module d'allumage ; défaut d'isolement ou coupure du câble d'allumage ou du câble de court-circuit ; contrôler le câble d'allumage / le module d'allumage, le remplacer si nécessaire. Contrôler le fonctionnement de la bougie, nettoyer la bougie, la remplacer si nécessaire
	Carter de vilebrequin défectueux (fissures)	Remplacer le carter de vilebrequin

Panne	Cause	Remède
Aucune étincelle d'allumage	Bougie d'allumage défectueuse	Remplacer la bougie
	Défaut d'isolement ou court-circuit du câble de court-circuit	Contrôler si le câble de court-circuit présente un court-circuit à la masse
	Coupure ou défaut d'isolement du câble d'allumage	Contrôler le câble d'allumage, remplacer le module d'allumage si nécessaire
	Module d'allumage défectueux	Remplacer le module d'allumage

#### 4.4 Carburateur

Panne	Cause	Remède
Le carburateur déborde – le moteur est « noyé »	Le pointeau d'admission n'assure pas l'étanchéité – corps étrangers dans le siège de soupape ou sur le cône de fermeture	Démonter le pointeau d'admission et le nettoyer ; si nécessaire, nettoyer le carburateur
	Le levier de réglage d'admission est coincé sur l'axe	Contrôler le levier de réglage d'admission, le remplacer si nécessaire
	Le ressort hélicoïdal ne prend pas appui sur la proéminence sphérique du levier de réglage d'admission	Démonter le levier de réglage d'admission et le remonter correctement
	La tôle à trous, sur la membrane, est déformée et porte continuellement sur le levier de réglage d'admission	Remplacer la membrane de réglage
	Membrane de réglage déformée	Remplacer la membrane de réglage
Le moteur accélère mal	Vis de réglage de richesse au ralenti « trop pauvre »	Contrôler le réglage de base du carburateur, le corriger si nécessaire
	Vis de réglage de richesse à haut régime « trop pauvre »	Contrôler le réglage de base du carburateur, le corriger si nécessaire
	Le pointeau d'admission est collé sur son siège	Démonter le pointeau d'admission, le nettoyer et le remonter
	Le joint de membrane fuit	Remplacer le joint de membrane
	La membrane de réglage est endommagée ou rétrécie	Remplacer la membrane de réglage
	Aération du réservoir à carburant défectueuse	Remplacer le système d'aération du réservoir
	Fuite du tuyau flexible à carburant entre réservoir et carburateur	Remplacer le tuyau flexible

Panne	Cause	Remède
Le moteur ne passe pas au ralenti, le régime de ralenti est trop élevé	Papillon trop ouvert par la vis de butée de réglage de régime de ralenti <b>LA</b>	Ajuster correctement la vis de butée de réglage de régime de ralenti <b>LA</b>
	Manque d'étanchéité des bagues d'étanchéité / du carter de vilebrequin	Étancher les bagues d'étanchéité / le carter de vilebrequin, les remplacer si nécessaire
Le moteur cale au ralenti	Perçages du gicleur de ralenti ou canaux obstrués	Nettoyer le carburateur
	Vis de réglage de richesse au ralenti « trop riche » ou « trop pauvre »	Régler correctement la vis de réglage de richesse au ralenti <b>L</b>
	Vis de butée de réglage de régime de ralenti <b>LA</b> mal réglée – papillon totalement fermé	Ajuster correctement la vis de butée de réglage de régime de ralenti <b>LA</b>
	Aération du réservoir à carburant défectueuse	Remplacer le système d'aération du réservoir
	Fuite du tuyau flexible à carburant entre réservoir et carburateur	Remplacer le tuyau flexible

Panne	Cause	Remède
Le régime du moteur tombe fortement sous charge – le moteur n'atteint pas sa pleine puissance	Filtre à air encrassé	Nettoyer le filtre à air, le remplacer si nécessaire
	Le papillon ne s'ouvre pas complètement	Contrôler le câble de commande des gaz et son réglage, le remplacer si nécessaire
	Aération du réservoir à carburant défectueuse	Remplacer le système d'aération du réservoir
	Crépine d'aspiration de carburant encrassée	Remplacer la crépine d'aspiration
	Tamis à carburant encrassé	Nettoyer le tamis à carburant dans le carburateur, le remplacer si nécessaire
	Fuite du tuyau flexible à carburant entre réservoir et carburateur	Remplacer le tuyau flexible
	Réglage « trop riche » de la vis de réglage de richesse à haut régime <b>H</b>	Contrôler le réglage de base du carburateur, le corriger si nécessaire
	Perçages du gicleur principal ou canaux obstrués	Nettoyer le carburateur
	Membrane de pompe endommagée ou fatiguée	Remplacer la membrane de pompe
Réglage incorrect du point d'allumage, décalage du rotor, cisaillement de la clavette demi-lune sur le tourillon du vilebrequin	Monter correctement le rotor, ou le remplacer	

## 4.5 Moteur



Avant de rechercher les dérangements dans le moteur, contrôler les pièces suivantes et les remettre en état si nécessaire :

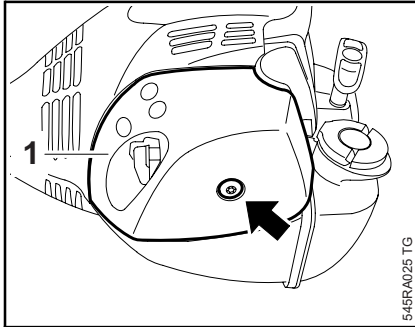
- filtre à air,
- alimentation en carburant,
- carburateur,
- dispositif d'allumage.

Panne	Cause	Remède
Le moteur démarre difficilement, cale au ralenti, mais fonctionne normalement à pleins gaz	Bagues d'étanchéité du carter de vilebrequin défectueuses	Remplacer les bagues d'étanchéité.
	Manque d'étanchéité / défectuosité (fissures) du carter de vilebrequin	Étancher / remplacer le carter de vilebrequin
Le moteur n'atteint pas sa puissance maximale ou marche de façon irrégulière	Segment de compression usé ou cassé	Remplacer le segment de compression
	Silencieux calaminé / grille pare-étincelles calaminée	Nettoyer le silencieux (ouvertures d'entrée et de sortie), remplacer la grille pare-étincelles, remplacer le silencieux si nécessaire
	Filtre à air encrassé	Remplacer le filtre à air
	Tuyau flexible à carburant fortement plié ou fendu / arraché	Remplacer le tuyau flexible ou le poser sans plis
Moteur surchauffé	Refroidissement insuffisant du cylindre. Prises d'air obstruées ou ailettes de refroidissement du cylindre fortement encrassées	Nettoyer soigneusement tous les passages d'air de refroidissement et les ailettes de refroidissement

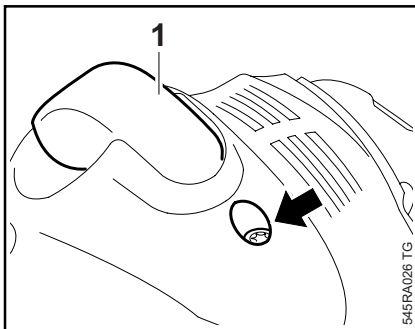
## 5. Moteur

### 5.1 Démontage et montage

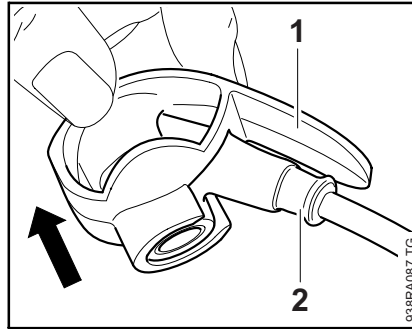
- Démontez le tube,  9.1.
- Démontez le dispositif de lancement,  6.2.



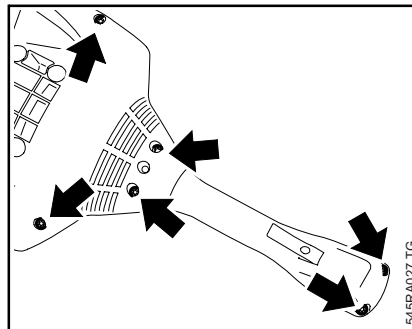
- Dévisser la vis (flèche).
- Enlever le couvercle de filtre (1).



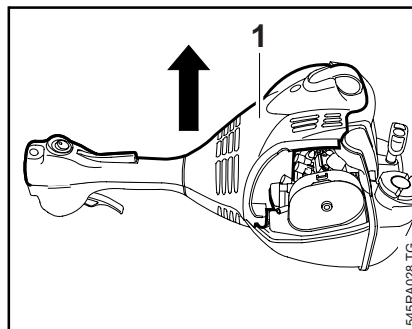
- Dévisser la vis (flèche).
- Débrancher le contact de câble d'allumage (1).



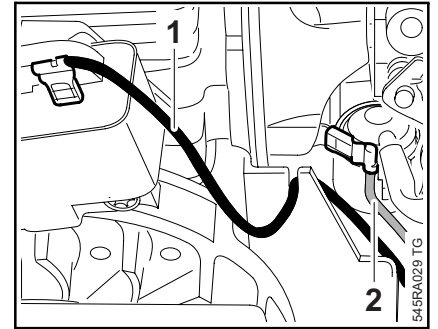
- Enlever le capuchon (1) du contact de câble d'allumage (2).
- Glisser le contact de câble d'allumage sur la bougie.



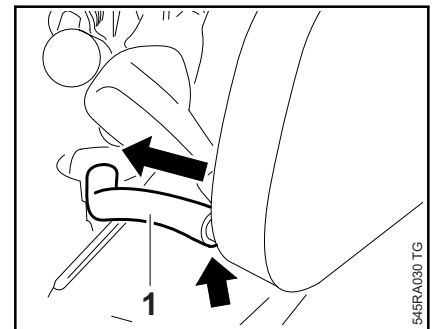
- Retourner la machine.
- Dévisser les vis (flèches).



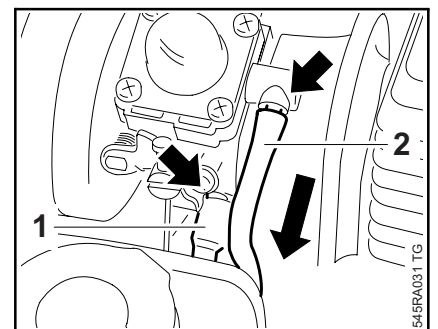
- Retourner la machine.
- Enlever le capot (1).




- Débrancher le câble de court-circuit (1) et le câble de masse (2).

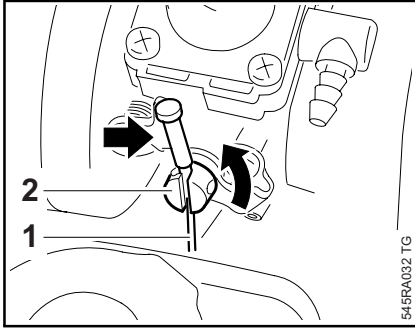


- Débrancher du boîtier du filtre (flèche) le tuyau flexible de purge d'air du réservoir (1).

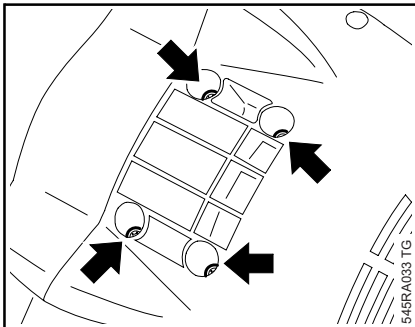


- Débrancher le tuyau flexible de retour de carburant (2) et le tuyau flexible d'aspiration de carburant (1) des raccords (flèches).
- Remplacer les tuyaux flexibles à carburant,  8.9.2.

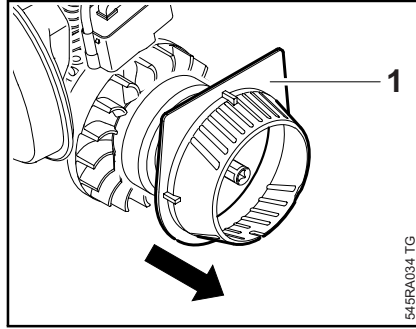




- Pousser le levier de papillon vers le bas, jusqu'à ce que l'embout d'accouplement (flèche) dépasse.
- Faire tourner le boulon (2) jusqu'à ce que la fente coïncide avec le câble de commande des gaz (1).
- Sortir le câble de commande des gaz (1).



- Retourner la machine.
- Dévisser les vis (flèches).
- Retourner la machine et sortir le moteur.



- Enlever la pièce de canalisation d'air (1).
- Contrôler le silencieux, le remplacer si nécessaire, 5.8.
- Contrôler le filtre à air, le carburateur et la bride intermédiaire, les remplacer si nécessaire, 8.1, 8.2, 8.7.
- Recherche des pannes, 4.4, 4.5.

Les autres travaux de démontage / remontage relatifs au moteur sont décrits dans le manuel de réparation « Moteur de base 4144 ».

### 5.2 Contrôle d'étanchéité

Voir le manuel de réparation « Moteur de base 4144 ».

### 5.3 Bagues d'étanchéité

Voir le manuel de réparation « Moteur de base 4144 ».

### 5.4 Module d'allumage / contact de câble d'allumage

Voir le manuel de réparation « Moteur de base 4144 ».

### 5.5 Embrayage

Voir le manuel de réparation « Moteur de base 4144 ».

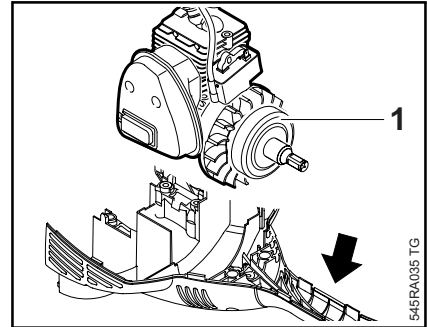
### 5.6 Rotor

Voir le manuel de réparation « Moteur de base 4144 ».

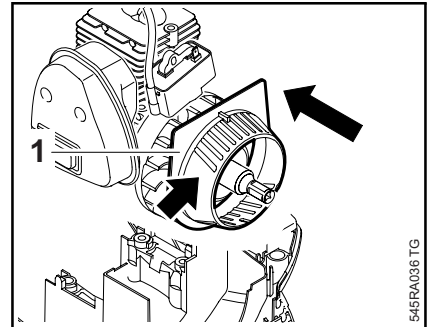
### 5.7 Moteur

Voir le manuel de réparation « Moteur de base 4144 ».

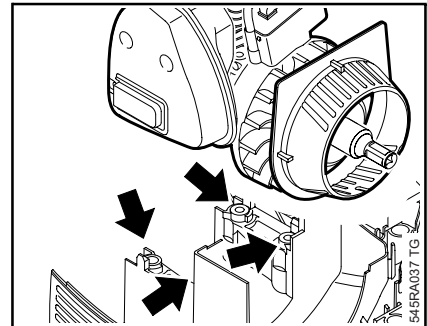
## Montage



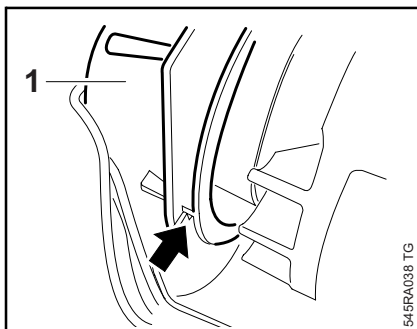
- Orienter le moteur de telle sorte que l'embrayage (1) soit orienté vers la prise d'accouplement du tube (flèche) sur le carter du moteur.



- Glisser la pièce de canalisation d'air (1) par-dessus le tambour d'embrayage, de telle sorte que la zone rectiligne soit orientée vers le haut et que les fentes de passage d'air (flèches) soient orientées vers la prise d'accouplement du tube.

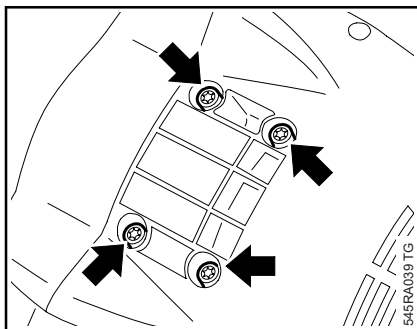


- Mettre le moteur, avec la pièce de canalisation d'air, sur les supports (flèches) du carter du moteur.

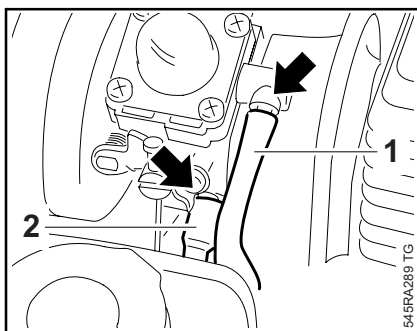


- Ajuster la pièce de canalisation d'air (1).

Des deux côtés, la rainure de la pièce de canalisation d'air doit se prendre sur la nervure (flèche) du carter du moteur.

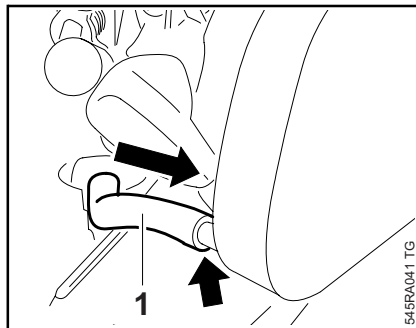


- Retourner la machine.
- Visser et serrer les vis (flèches).
- Retourner la machine.

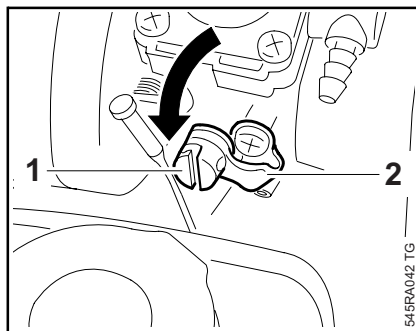


- Humecter les raccords (flèches) et les extrémités des tuyaux flexibles avec du produit antifriction STIHL Einpressfluid, 11.

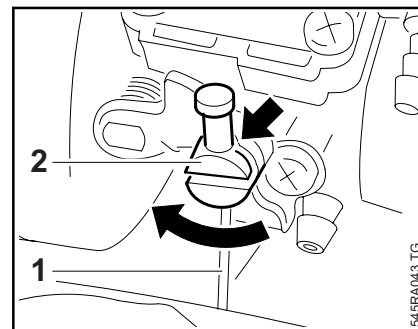
- Monter le tuyau flexible de retour de carburant (1) et le tuyau flexible d'aspiration de carburant (2) neufs, 8.9.2.



- Glisser le tuyau flexible de purge d'air du réservoir (1) sur le boîtier du filtre (flèche) – le tuyau flexible de purge d'air du réservoir doit être emmanché à fond.

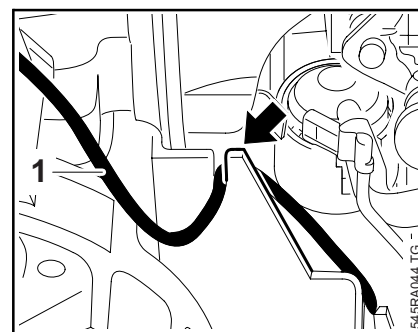


- Faire tourner le boulon (1) jusqu'à ce que la fente coïncide avec le câble de commande des gaz.
- Enfoncer le levier d'accélérateur (2).

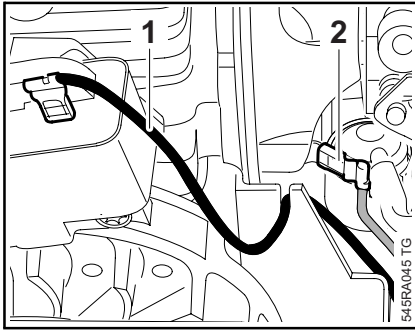


- Mettre le câble de commande des gaz (1) dans la fente du boulon (2).

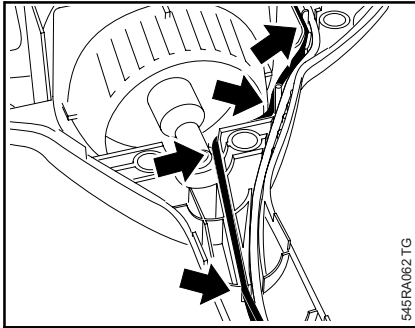
- Faire tourner le boulon jusqu'à ce que l'embout coïncide avec la prise (flèche).
- Contrôler le fonctionnement – actionner à fond la gâchette d'accélérateur ; le papillon doit être ouvert à fond – sinon, ajuster le câble de commande des gaz, 8.6.2.



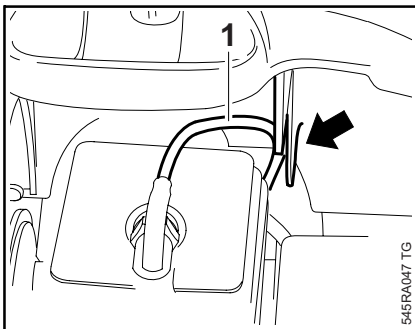
- Accrocher le câble de court-circuit (1) dans la pièce de guidage (flèche).



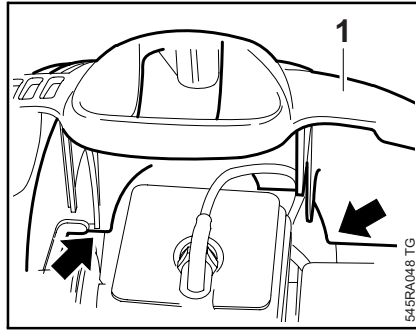
- Glisser le câble de court-circuit (1) et le câble de masse (2) sur les languettes de connexion, jusqu'en butée.



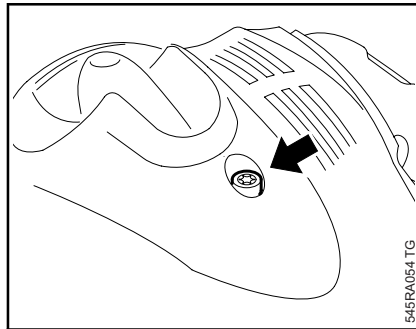
Le câble de court-circuit et le câble de masse doivent être intégralement introduits dans les conduits (flèches).



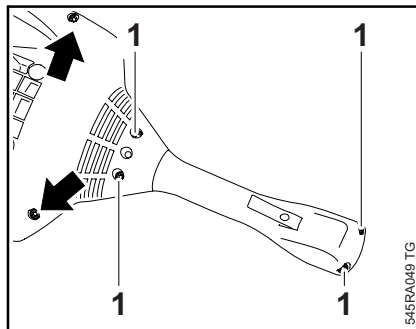
Au montage du capot, le câble d'allumage (1) doit se trouver à l'intérieur de la nervure (flèche).



- Engager le capot (1) derrière la pièce de canalisation d'air (flèches).
- Emmancher le capot (flèche) jusqu'à ce qu'il s'encliquette sur les ergots.

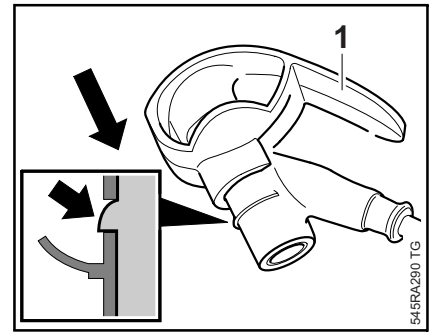


- Visser la vis (flèche).



- Retourner la machine.
- Visser et serrer les vis (flèches).





- Visser les vis (1)
  - sans les serrer.
- Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.
- Couples de serrage, 3.4.

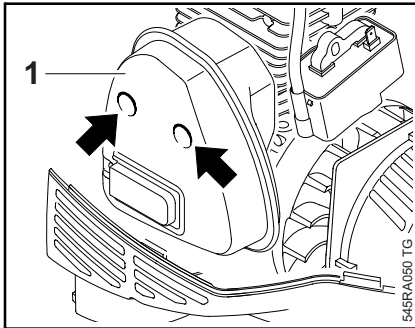


- Emmancher le capuchon de protection (1) jusqu'en butée.
- Veiller à ce que l'ergot du contact de câble d'allumage (flèche) s'encliquette.

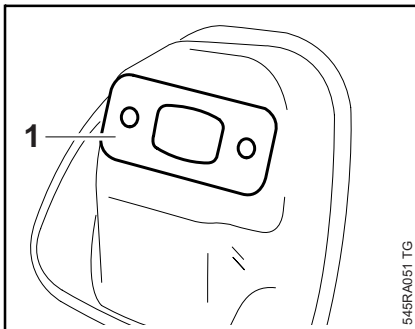
## 5.8 Silencieux / grille pare-étincelles

Avant de rechercher la cause d'une panne sur le moteur, il faut tout d'abord contrôler l'alimentation en carburant, le carburateur, le filtre à air et le dispositif d'allumage ; les remettre en état si nécessaire.

- Recherche des pannes,  4.5.
- Démontez le tube,  9.1.
- Démontez le dispositif de lancement,  6.2.
- Démontez le capot,  5.1.

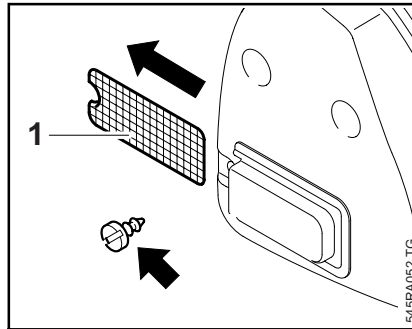


- Dévisser les vis (flèches).
- Sortir le silencieux (1) et le contrôler, le remplacer si nécessaire.

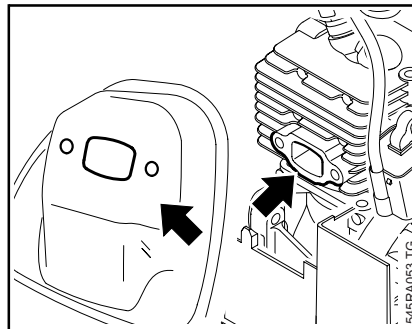



- Enlever le joint (1).

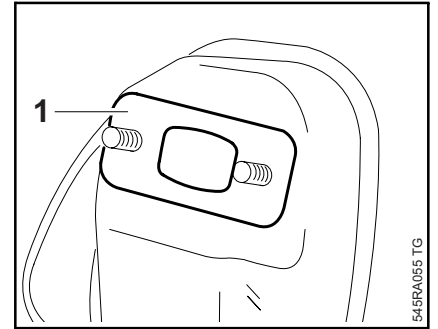
### Grille pare-étincelles (si la machine en est équipée)



- Dévisser la vis (flèche) et extraire la grille pare-étincelles (1).
- Nettoyer la grille pare-étincelles, la remplacer si nécessaire.
- Montage dans l'ordre inverse.

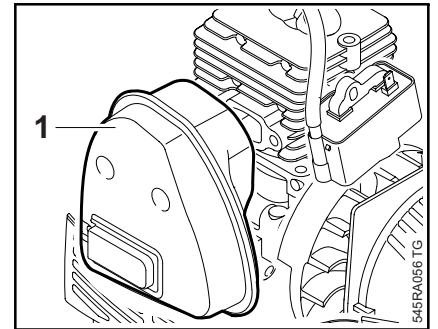



- Contrôler et nettoyer les plans de joint (flèches) ; le cas échéant, éliminer les restes de joint,  11.



Utiliser un joint d'échappement neuf.

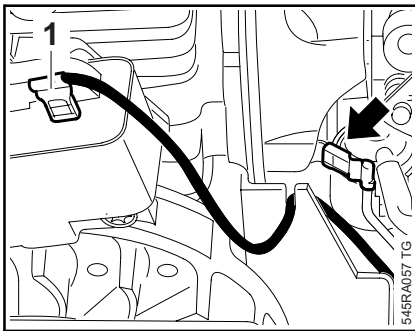
- Introduire les vis.
- Glisser le joint d'échappement (1) sur les vis.



- Appliquer prudemment le silencieux (1).
- Mettre les vis en place et contrôler le positionnement correct du joint d'échappement.
- Visser et serrer les vis.
- Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.
- Couples de serrage,  3.4.

## 5.9 Câble de court-circuit

### 5.9.1 Contrôle



Si la bougie, le câble d'allumage et le contact de câble d'allumage fonctionnent correctement, contrôler le câble de court-circuit.

– Démonter le capot, 5.1.

● Débrancher la fiche (2) du câble de court-circuit.

– Brancher un ohmmètre sur la masse (flèche) et sur le câble de court-circuit (1).

– Placer le bouton d'arrêt en position « 0 » et le retenir.

La résistance mesurée doit être d'env. 0 Ω. Si la valeur est nettement supérieure, le défaut peut provenir du bouton d'arrêt ou du câble, les pièces endommagées doivent être remplacées, 5.9.2, 5.9.3.

– Relâcher le bouton d'arrêt.

La résistance mesurée doit être infinie, sinon il faut remplacer le câble de court-circuit ou le bouton d'arrêt, 5.9.2, 5.9.3.

Pour localiser le défaut, contrôler si les câbles ne présentent pas de défaut de continuité ou d'isolement ; si les câbles sont en bon état, contrôler le fonctionnement du bouton d'arrêt, 5.10.

Si aucun défaut ne peut être constaté, contrôler le dispositif d'allumage d'après le schéma pour la recherche systématique des pannes, 5.10.

– Contrôler la continuité du câble de masse.

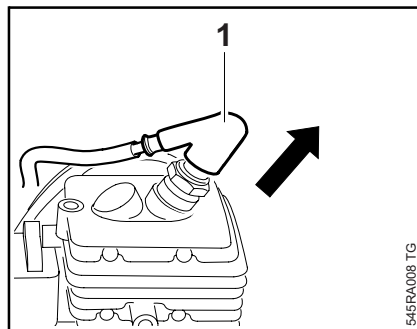
– Montage dans l'ordre inverse.

### 5.9.2 Démontage et montage (version avec poignée circulaire)

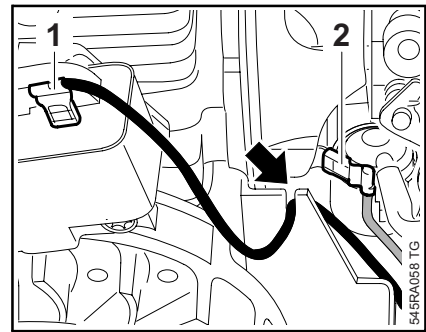
Le câble de court-circuit (noir) et le câble de masse (bleu) sont des câbles séparés et, en cas d'endommagement, le câble respectif doit être remplacé individuellement.

– Démonter le tube, 9.1.

– Démonter le capot, 5.1.

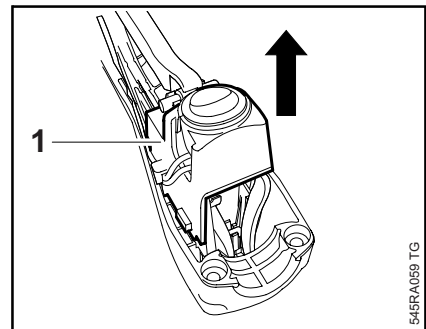


● Débrancher le contact de câble d'allumage (1).



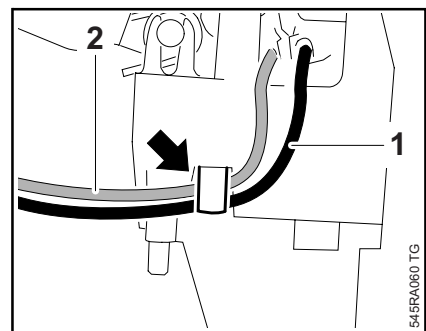
● Débrancher la fiche du câble de court-circuit (1) et celle du câble de masse (2).

– Décrocher le câble de court-circuit du conduit (flèche).

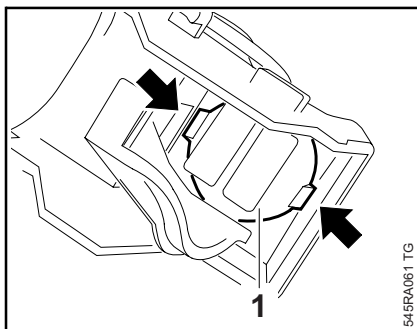


– Enfoncer le blocage de gâchette d'accélérateur jusqu'à ce qu'il ne soit plus en prise dans la gâchette d'accélérateur.

● Extraire le support (1).

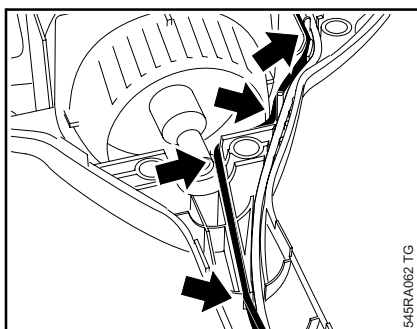


● Décrocher le câble de court-circuit (1) et le câble de masse (2) du conduit (flèche).

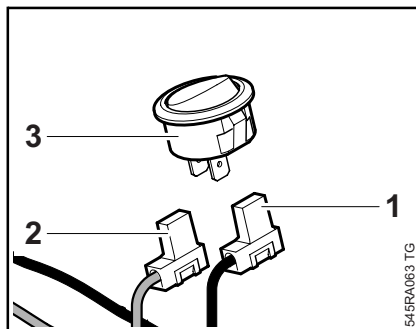


- Pincer les languettes de retenue (flèches) et chasser le bouton d'arrêt (1) du support.

– Enlever, du support, les câbles avec le bouton d'arrêt.



- Extraire le câble de masse et le câble de court-circuit des conduits (flèches).



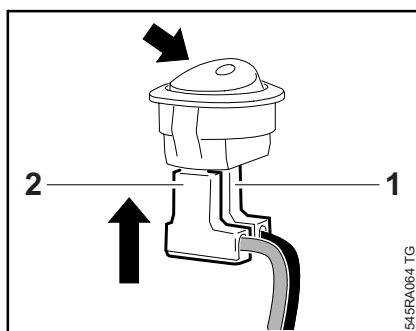
- Débrancher du bouton d'arrêt (3) le câble de court-circuit (1) et le câble de masse (2).

– Contrôler les pièces détachées, les remplacer si nécessaire.

Si le câble de masse est défectueux, il est possible que le câble de court-circuit fonctionne mal ou ne fonctionne plus et c'est pourquoi il faut également contrôler le bon contact et la continuité du câble de masse.

– Contrôler le fonctionnement du bouton d'arrêt, remplacer le bouton si nécessaire.

### Montage



Le câble de masse et le câble de court-circuit ont des longueurs différentes, c'est pourquoi il faut introduire le câble de court-circuit en premier, dans les conduits.

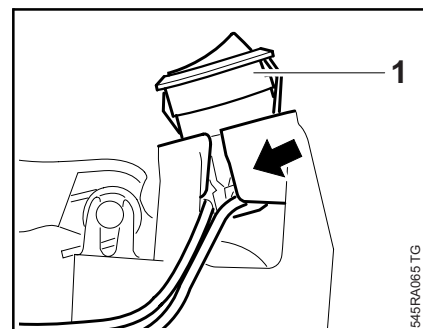
– Poser le câble de masse et le câble de court-circuit parallèlement – ne pas les croiser.

– Glisser à fond les fiches soudées sur les languettes de connexion du bouton d'arrêt.

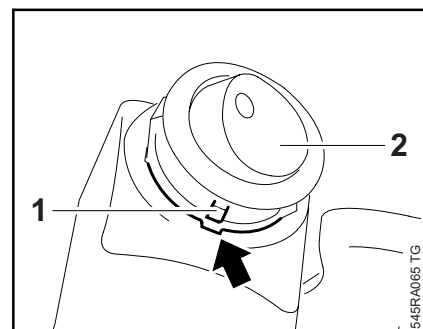
- Glisser le câble de court-circuit (1) avec fiche soudée sur la languette de connexion arrière (voir l'illustration).

- Glisser le câble de masse (2) sur la languette de connexion.

Les fiches soudées être orientées vers la droite, par rapport au commutateur placé dans la position indiquée sur l'illustration (flèche).



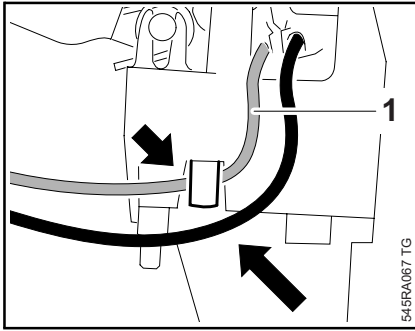
- Passer les câbles, avec le bouton d'arrêt (1) à travers l'échancrure (flèche).



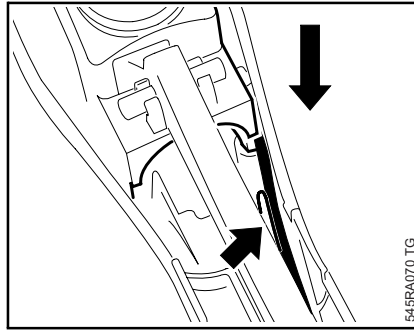
- Ajuster le bouton d'arrêt (2) de telle sorte que l'ergot (1) se prenne dans l'échancrure (flèche) du support.

– Pousser le bouton d'arrêt (2) dans l'orifice du support, jusqu'à ce qu'il s'encliquette.

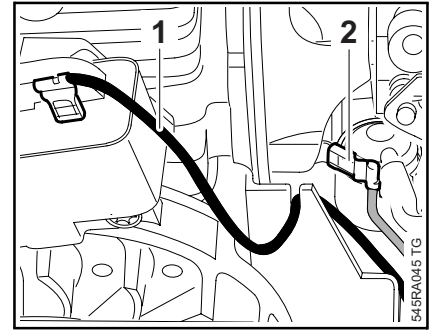




- Accrocher les câbles dans le conduit, avec le câble de masse (1) en premier – les câbles doivent être posés parallèlement et sans former de boucle.




- Introduire le support jusqu'en butée en introduisant le câble de court-circuit (1) en premier, dans le conduit (flèche).

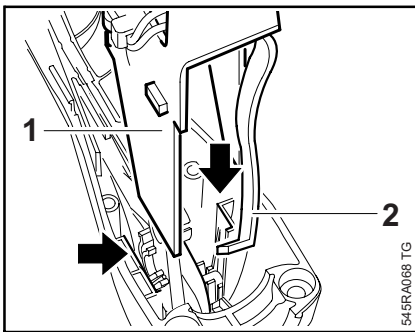


- Glisser les fiches du câble de court-circuit (1) et du câble de masse (2) sur les languettes de connexion, jusqu'en butée.

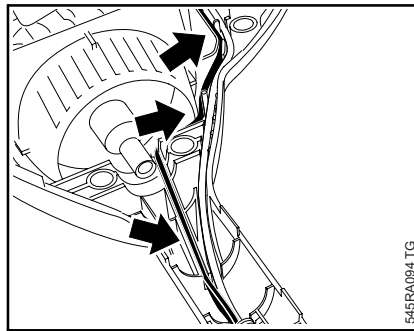
– Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.

– Couples de serrage,  3.4.

– Contrôler le fonctionnement.

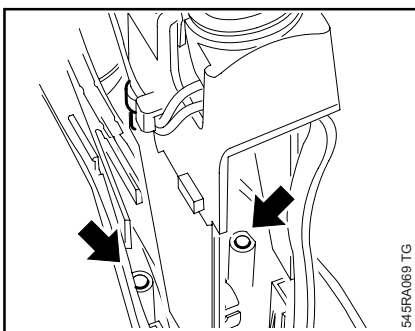


- Introduire le support (1) de telle sorte que les languettes coïncident avec les pièces de guidage (flèches) et que le blocage de gâchette d'accélérateur (2) vienne en prise sous la gâchette d'accélérateur.

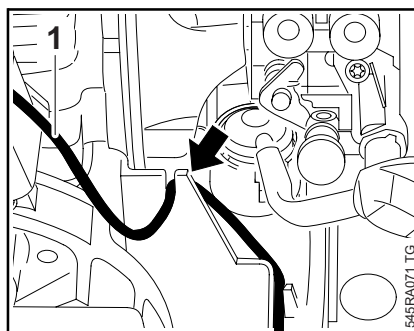


- Glisser tout d'abord le câble de court-circuit puis le câble de masse dans les conduits (flèches) et les enfoncer à fond.

Poser les câbles parallèlement et ne pas les croiser.



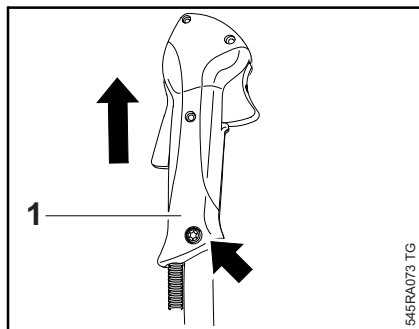
- À l'introduction du support, veiller à ce que les tétons du support se logent dans les orifices (flèches).



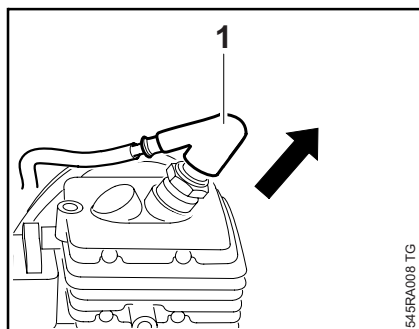
- Accrocher le câble de court-circuit (1) dans la pièce de guidage (flèche).

### 5.9.3 Démontage et montage du guidon

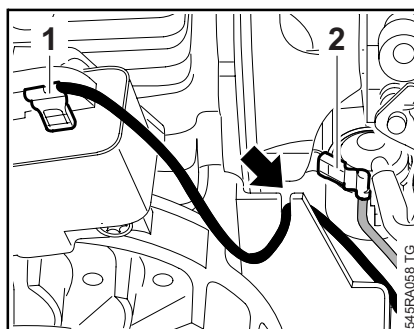
Le câble de court-circuit (noir), le câble de masse (bleu) et le câble de commande des gaz sont protégés par une gaine.



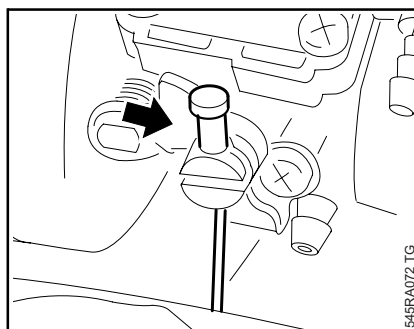
- Dévisser la vis (flèche) et enlever le contre-écrou.
- Enlever la poignée de commande (1) du guidon.
- Démontez le tube, [§ 9.1](#).
- Démontez le capot, [§ 5.1](#).



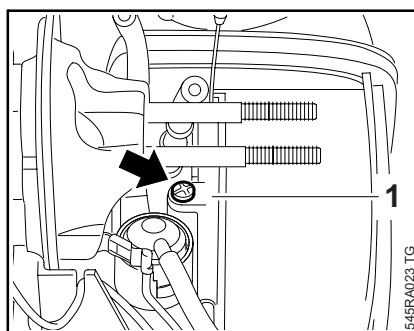
- Débrancher le contact de câble d'allumage (1).



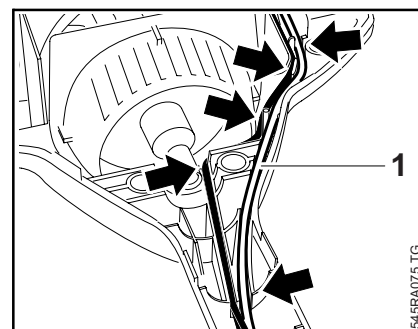
- Débrancher la fiche du câble de court-circuit (1) et celle du câble de masse (2).
- Décrocher le câble de court-circuit du conduit (flèche).



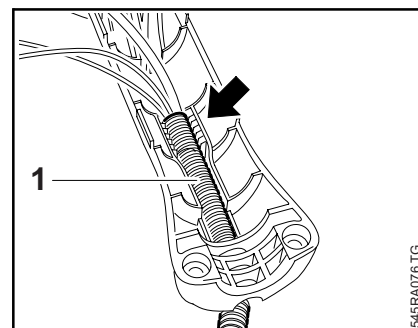
- Décrocher le câble de commande des gaz (flèche).
- Démontez le carburateur, [§ 8.2](#).



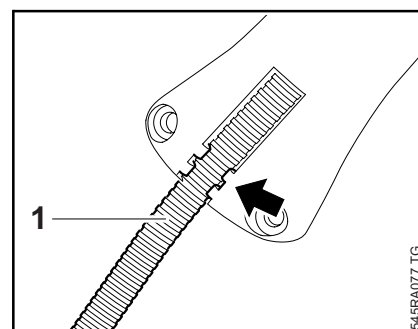
- Dévisser la vis (flèche).
- Extraire l'attache (1) du support avec le câble de commande des gaz.



- Extraire le câble de masse et le câble de court-circuit des conduits (flèches), avec le câble de commande des gaz.

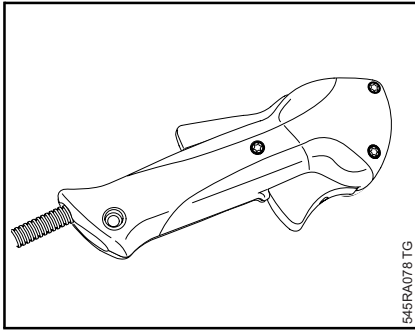



- Extraire la gaine de protection (1) du support intérieur (flèche).

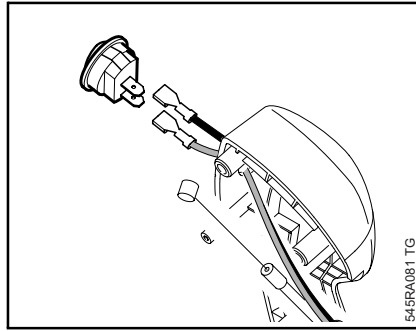


- Extraire la gaine de protection (1) du support extérieur (flèche).
- Extraire la gaine (1) du carter du moteur avec les câbles électriques et le câble de commande des gaz.

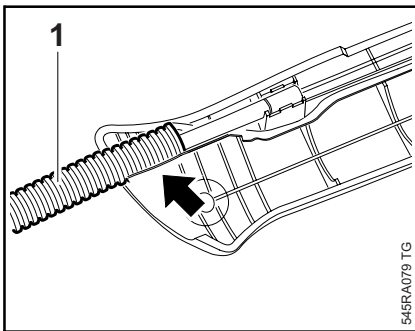




- Démontez la monture de poignée et le levier d'actionnement,  7.4.

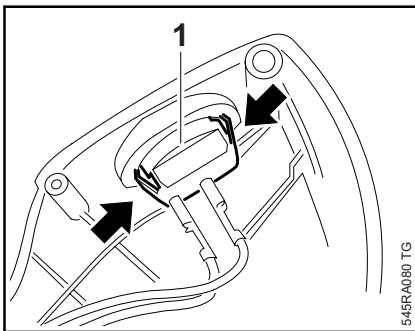


- Débrancher les câbles du bouton d'arrêt.

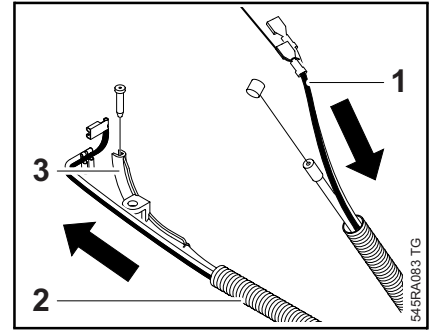


- Extraire la gaine de protection (1) du support (flèche) du carter de poignée.

- Décrocher les câbles électriques des pièces de guidage, avec le câble de commande des gaz.




- Pincer les languettes de retenue (flèches) et chasser le bouton d'arrêt (1) de la demi-poignée.
- Extraire le bouton d'arrêt (1) de la demi-poignée, avec les câbles.

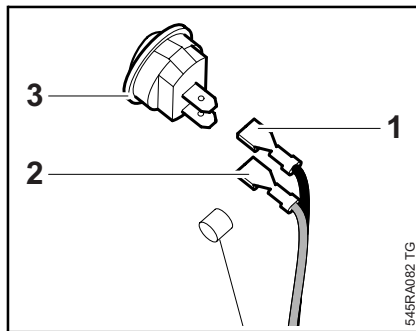


- Attacher une ficelle fine à la fiche droite du câble de court-circuit (1).

- Extraire le câble de court-circuit (1) de la gaine de protection (2) en tirant en direction de l'attache du câble de commande des gaz et détacher la ficelle.

- Contrôler le câble de court-circuit, le remplacer si nécessaire.

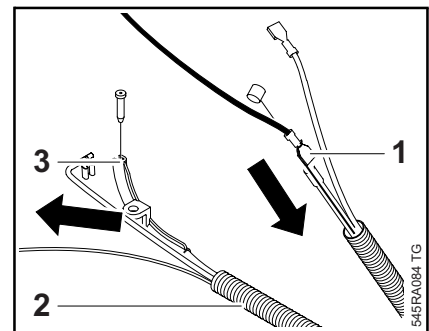
- Contrôler le câble de commande des gaz, le remplacer si nécessaire,  8.6.1.



- Contrôler le câble de court-circuit (1), le câble de masse (2) et le bouton d'arrêt, les remplacer si nécessaire.

Si le câble de masse est défectueux, il est possible que le câble de court-circuit fonctionne mal ou ne fonctionne plus et c'est pourquoi il faut également contrôler le bon contact et la continuité du câble de masse.

- Contrôler le fonctionnement du bouton d'arrêt, remplacer le bouton si nécessaire.

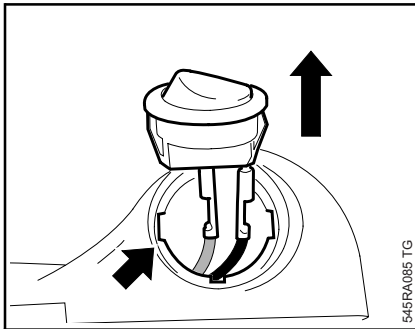


- Attacher la ficelle fine à la fiche droite du câble de court-circuit (1) neuf.

- Introduire le câble de court-circuit (1) du côté de l'attache du câble de commande des gaz (3) et le tirer dans la gaine de protection (2), puis détacher la ficelle.

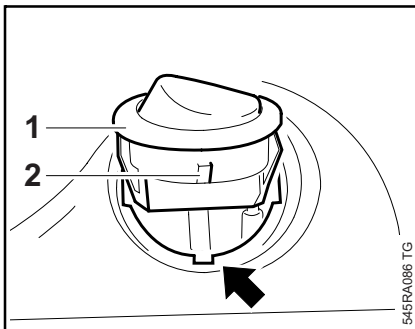
Procéder de la même manière pour démonter et remonter le câble de masse et le câble de commande des gaz dans la gaine de protection.

## Montage

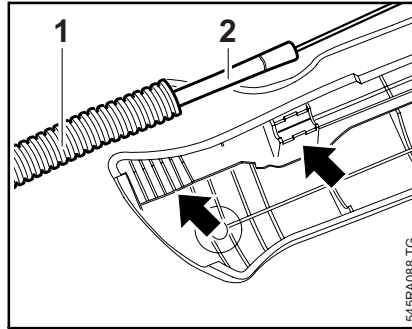


– Glisser le câble de court-circuit et le câble de masse à travers l'orifice (flèche) de la demi-poignée.

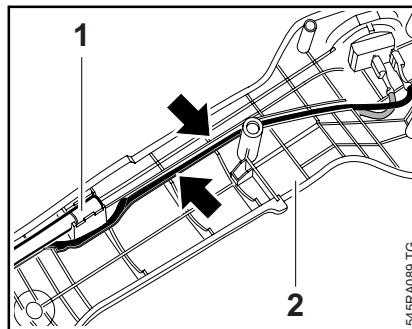
- Glisser à fond les fiches droites du câble de masse et du câble de court-circuit sur les languettes de connexion du bouton d'arrêt.



- Ajuster le bouton d'arrêt (1) de telle sorte que l'ergot (2) se prenne dans l'échancrure (flèche) du support.



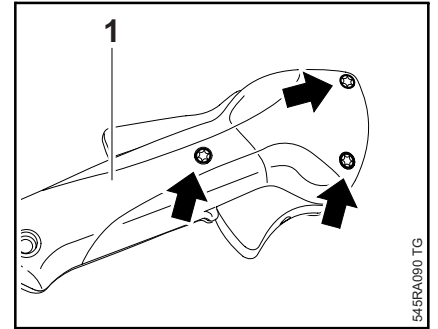
- Enfoncer la gaine de protection (1) et le câble de commande des gaz (2) dans les logements prévus (flèches) sur le boîtier de la poignée.



- Enfoncer les câbles dans le conduit (flèches) en commençant par le câble de masse – les câbles doivent être posés parallèlement et sans former de boucle.

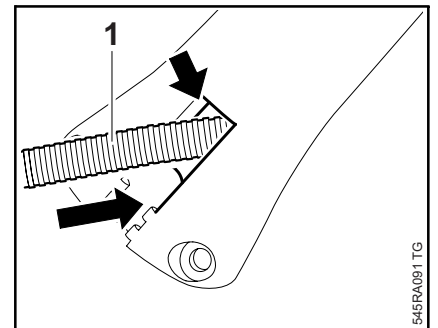
La gaine (1) du câble de commande des gaz doit se trouver dans le logement de la monture de poignée (2).

- Monter le levier d'actionnement, 7.4.
- Monter le câble de commande des gaz dans la poignée de commande, 8.6.1.

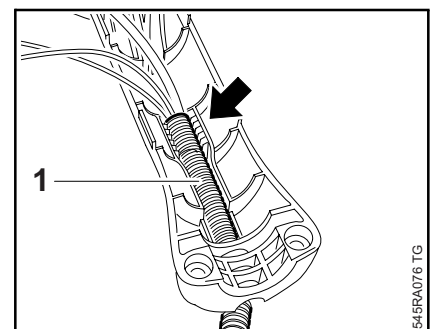


– Appliquer la monture de poignée (1).

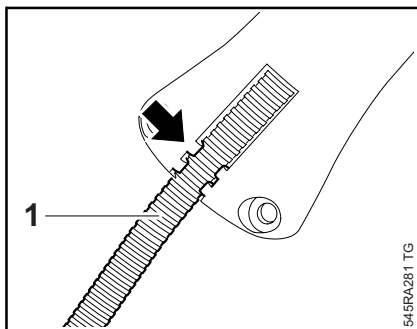
- Visser et serrer les vis (flèches).



- À travers l'échancrure (flèche), pousser la gaine (1), avec les câbles électriques et le câble de commande des gaz, dans le carter du moteur.

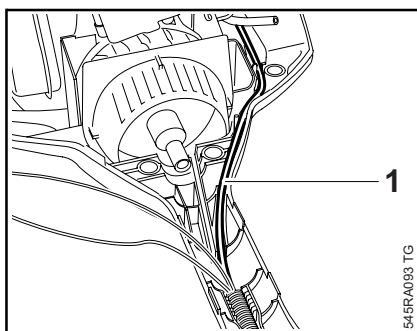


- Enfoncer la gaine de protection (1) dans le support (flèche).

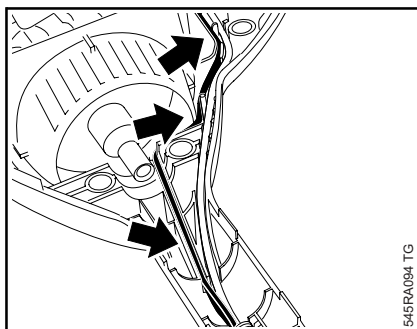


– Poser la gaine de protection (1) de telle sorte qu'elle s'applique sur le carter du moteur.

- Pousser la gaine de protection (1) dans le logement prévu (flèche), à fond – la gaine est ainsi correctement fixée.

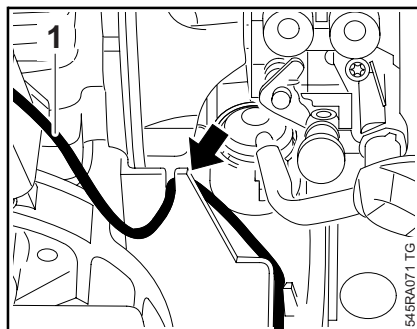


- Monter le câble de commande des gaz (1), le régler si nécessaire, [☞ 8.6.1.](#)

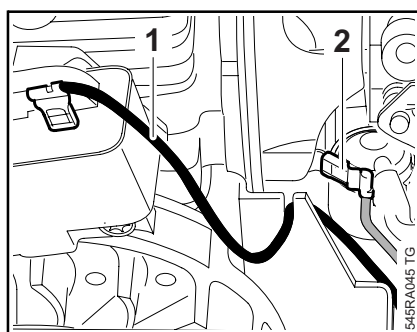


- Glisser tout d'abord le câble de court-circuit puis le câble de masse dans les conduits (flèches) et les enfoncer à fond.

Poser les câbles parallèlement et ne pas les croiser.



- Accrocher le câble de court-circuit (1) dans la pièce de guidage (flèche).



- Glisser les fiches du câble de court-circuit (1) et du câble de masse (2) sur les languettes de connexion, jusqu'en butée.

– Monter la poignée de commande sur le guidon, [☞ 7.5.](#)

– Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.

– Couples de serrage, [☞ 3.4.](#)

– Contrôler le fonctionnement.

#### 5.9.4 Câble de masse

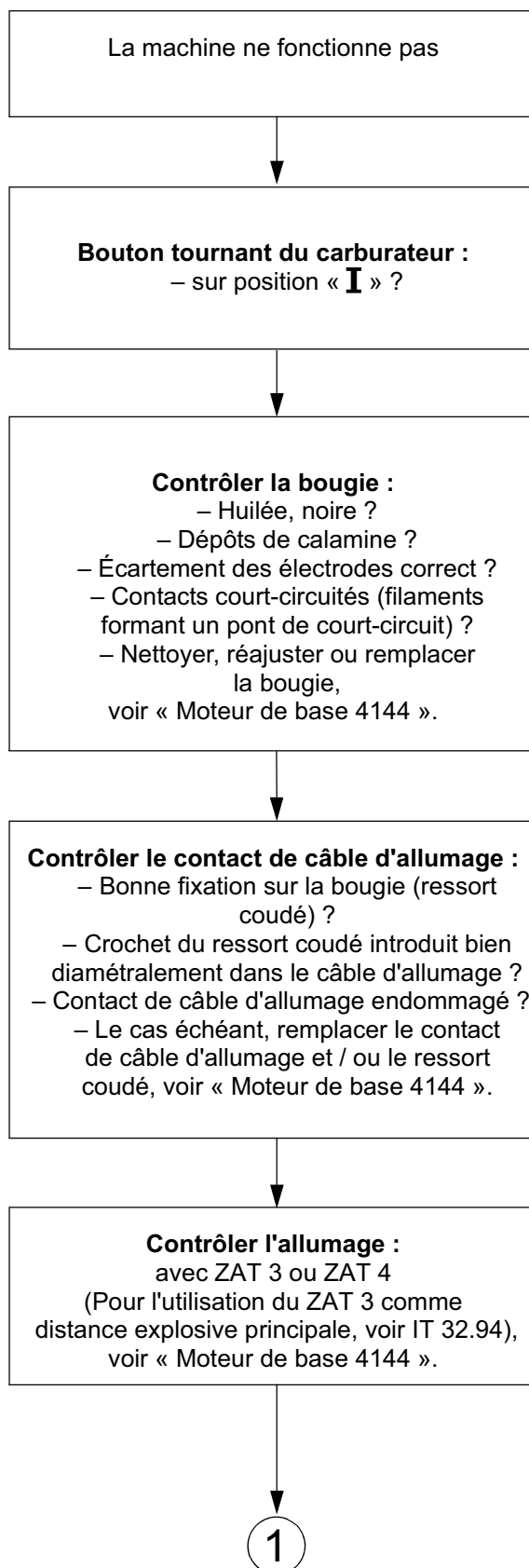
En cas de défectuosité du câble de masse, le câble de court-circuit risque de ne pas fonctionner correctement ou d'être hors de service.

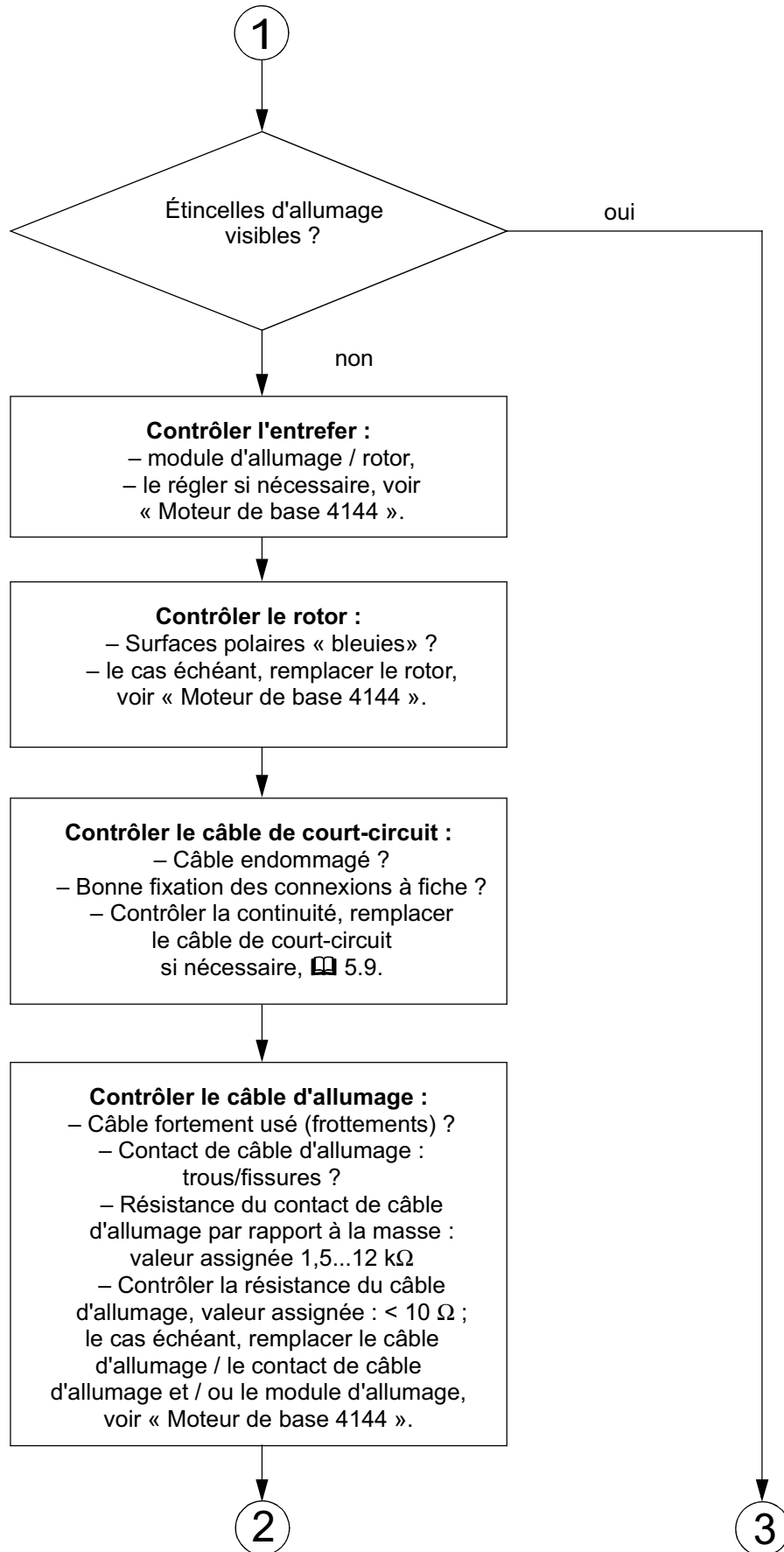
Le câble de masse est monté dans la gaine de protection, avec le câble de court-circuit ; s'il est endommagé, faut le remplacer.

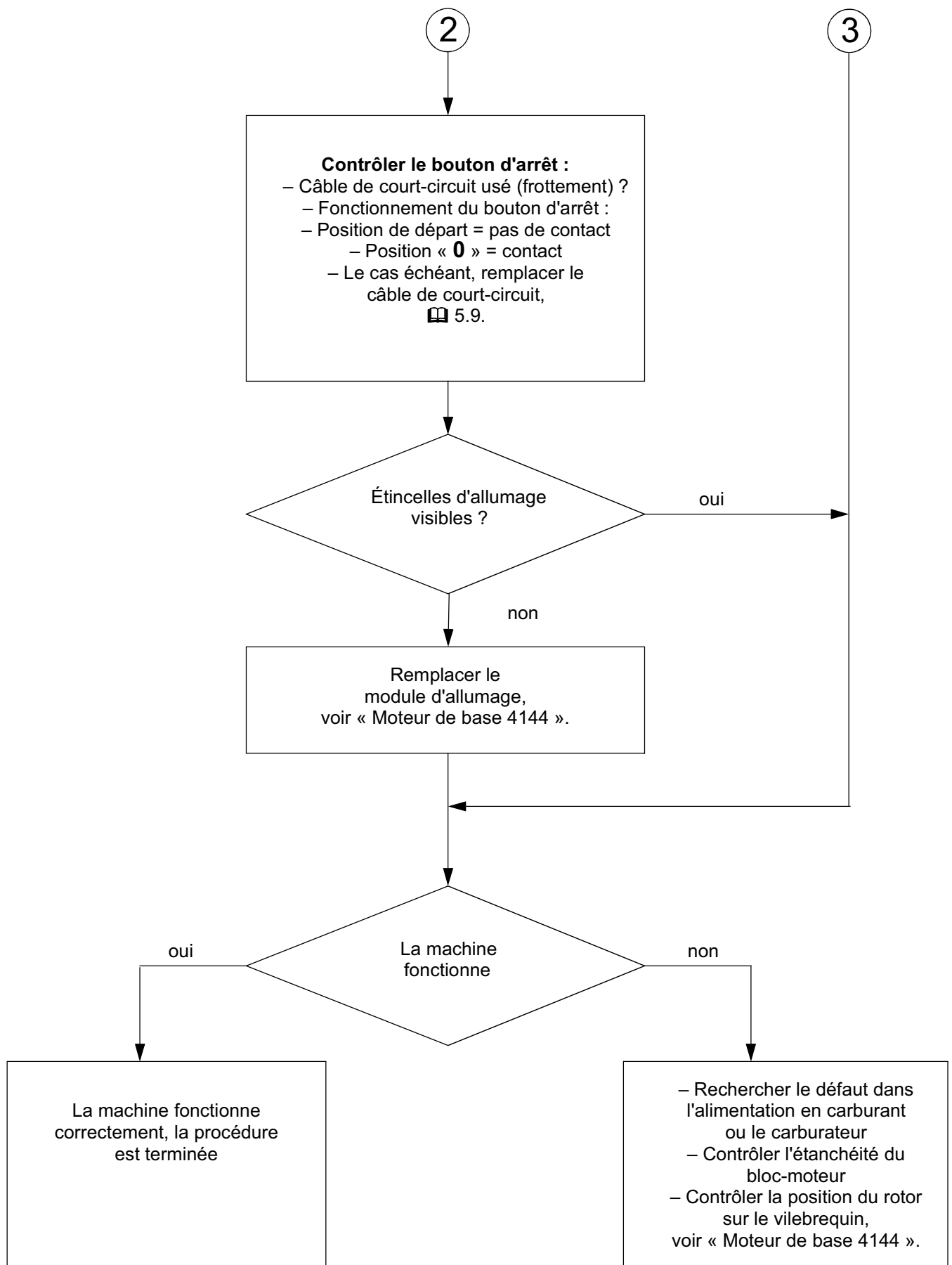
- Contrôler le bon contact et la continuité des câbles ; si nécessaire, remplacer le câble de masse, [☞ 5.9.1.](#)

## 5.10 Schéma pour la recherche systématique des pannes du dispositif d'allumage

La recherche des pannes peut être effectuée sans démontage du moteur. Pour les travaux de démontage / remontage, voir les Manuels de réparation « Moteur de base 4144 » ou « Composants FS, FC, KM 4144 ».







## 6. Dispositif de lancement

### 6.1 Généralités

S'il est possible de sortir le câble de lancement et qu'au relâchement de la poignée le câble s'enroule très lentement ou ne s'enroule pas complètement, cela peut provenir du fait que le dispositif de lancement – encore en bon état mécanique – est fortement encrassé. Sur des sites d'utilisation très froids, il se peut aussi que l'huile appliquée sur le ressort de rappel devienne très visqueuse ; les spires du ressort se collent alors les unes contre les autres et le dispositif de lancement ne peut plus fonctionner correctement.

Pour nettoyer le ressort de rappel, il suffit d'y appliquer quelques gouttes de produit de dégraissage courant sans chlorocarbures ni hydrocarbures halogénés, à base de solvant.

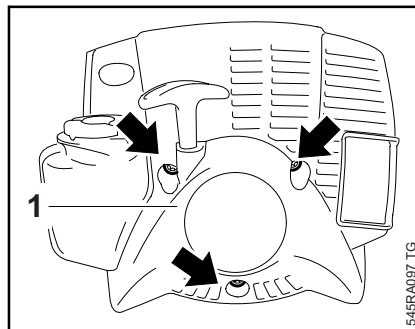
Tirer prudemment sur le câble de lancement et le laisser revenir plusieurs fois de suite, jusqu'à ce qu'il fonctionne de nouveau correctement.

Au montage, appliquer un peu d'huile de graissage spéciale STIHL sur le ressort de rappel et sur l'axe.

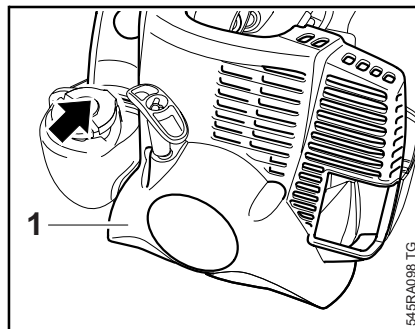
Si le dispositif de lancement est encrassé ou résinifié, il faut le démonter complètement – y compris le ressort de rappel. Faire attention au démontage du ressort.

- Nettoyer toutes les pièces.

### 6.2 Démontage et montage

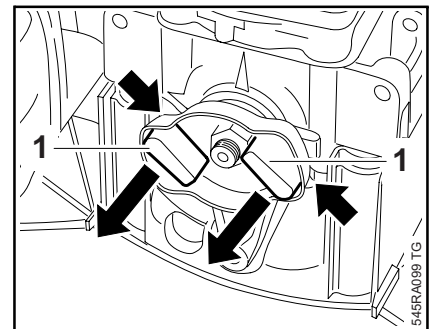


- Dévisser les vis (flèches).
- Enlever le dispositif de lancement (1).

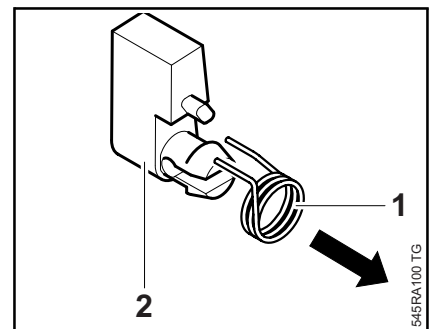


- Présenter le dispositif de lancement (1) de telle sorte que la languette (flèche) passe derrière le bouchon du réservoir à carburant.
- Appliquer le dispositif de lancement (1) en tirant, au besoin, légèrement sur la poignée de lancement, jusqu'à ce que la poulie à câble passe entre les cliquets.
- Visser et serrer les vis.
- Couples de serrage, 3.4.

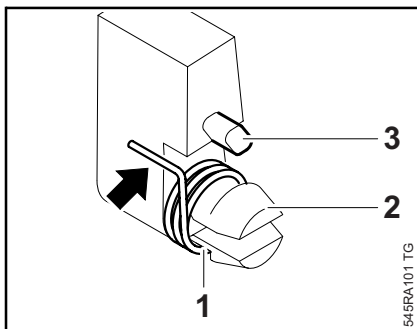
### 6.3 Cliquets



- Démontez le dispositif de lancement, 6.2.
- Chasser les cliquets (1) en agissant sur les tétons d'encliquetage (flèches) par l'arrière.



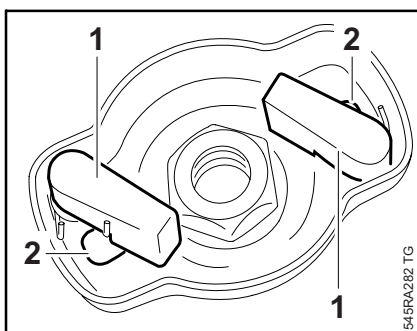
- Enlever le ressort coudé (1) du cliquet levier (2).
- Contrôler les pièces détachées, les remplacer si nécessaire.



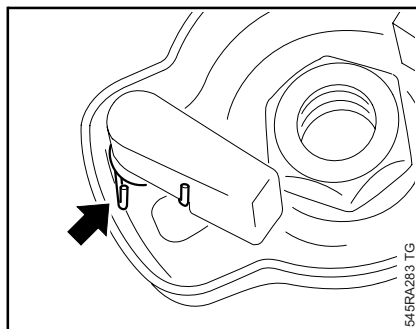
- Glisser le ressort coudé (1) de telle sorte que la branche (flèche) s'applique contre le cliquet.

Le ressort coudé doit être intégralement glissé par-dessus les tétons d'encliquetage (2).

Les cliquets sont munis de tétons d'encliquetage et de tétons de guidage (3).



- Tourner la branche du ressort coudé en exécutant 1/4 de tour dans le sens inverse des aiguilles d'une montre et la retenir.
- Enfoncer les tétons d'encliquetage des cliquets (1) dans les trous de l'entraîneur, jusqu'à ce qu'ils s'encliquettent.
- Les tétons de guidage des cliquets doivent se prendre dans les encoches (2).



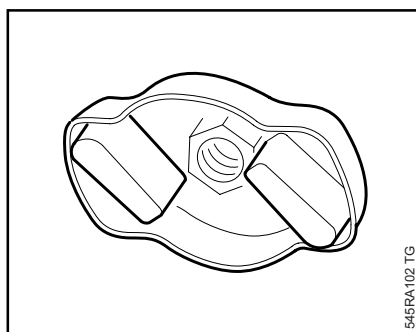
- La branche (flèche) du ressort coudé doit s'appliquer contre l'entraîneur, avec une précharge suffisante.

- Contrôler le fonctionnement.

Les ressorts doivent repousser les cliquets jusqu'en butée contre le six-pans de l'entraîneur.

- Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.
- Couples de serrage, 3.4.

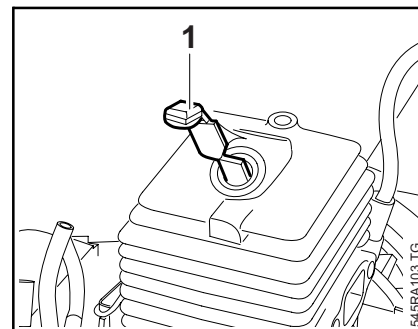
### 6.3.1 Entraîneur



- Démontez le dispositif de lancement, 6.2.

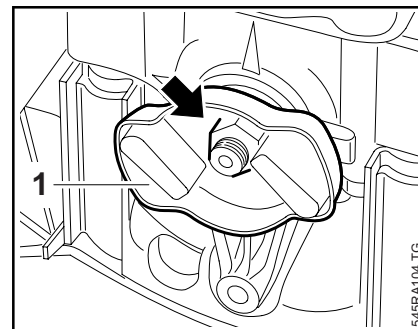
- Contrôler l'entraîneur, le remplacer si nécessaire.

Un entraîneur neuf est livré avec cliquets et ressorts coudés prémontrés.



- Débrancher le contact de câble d'allumage.
- Dévisser la bougie.

- Bloquer le piston avec la réglette de butée (1) 0000 893 5904.



- Dévisser l'entraîneur (1) en agissant sur le six-pans (flèche).

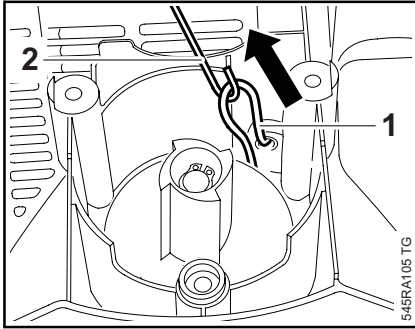
- Monter l'entraîneur neuf en procédant dans l'ordre inverse.

- Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.

- Couples de serrage, 3.4.



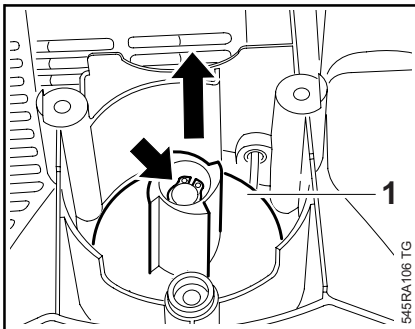
## 6.4 Poulie à câble



### Relâchement de la tension du ressort de rappel

- Démontez le dispositif de lancement, 6.2.
- Extraire le câble de lancement (1) entre la poulie à câble et le carter, à l'aide du crochet de montage (2) 5910 890 2800.
- Enlever trois spires du câble de la poulie à câble montée.
- Sortir le câble en tirant sur la poignée et relâcher prudemment la poulie à câble.

Si le câble de lancement ou le ressort de rappel a cassé, le ressort est déjà détendu.



- Démontez le circlip (flèche).

Le ressort de rappel doit être détendu.

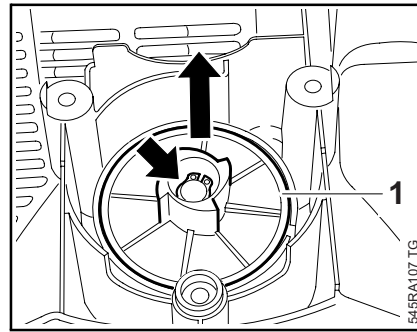
- Extraire prudemment la poulie à câble (1) – le ressort de rappel peut s'échapper.

- Démontez le câble de lancement ; le cas échéant, enlever les restes de câble, 6.5.
- Contrôlez la poulie à câble, la remplacer si nécessaire.

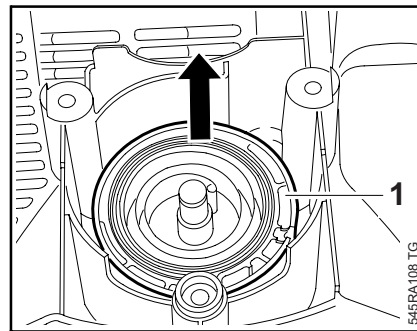
Une poulie à câble neuve est déjà munie du ressort de rappel.

### Versions avec ErgoStart

La poulie à câble est configurée de telle sorte que le ressort du système ErgoStart et le ressort de rappel sont montés à l'intérieur de la poulie.



- Démontez le circlip (flèche).
- Enlever l'entraîneur (1).



Le ressort de rappel doit être détendu.

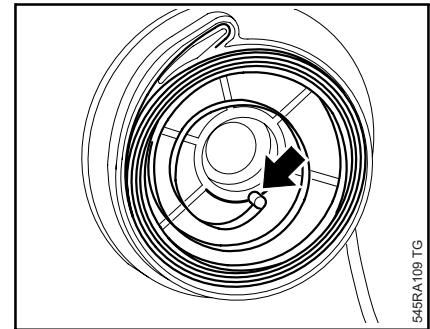
- Extraire prudemment la poulie à câble (1) – le ressort de rappel peut s'échapper.
- Démontez le câble de lancement ; le cas échéant, enlever les restes de câble, 6.5.

- Contrôlez la poulie à câble, la remplacer si nécessaire.

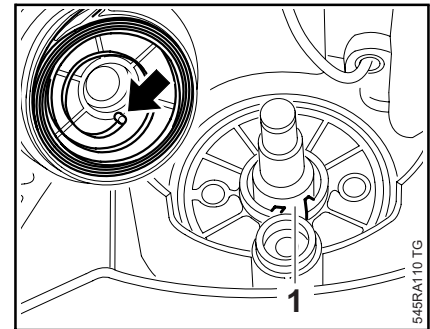
Une poulie à câble neuve est déjà munie du ressort de rappel et du ressort du système ErgoStart.

### Toutes les versions

- Humecter l'alésage de la poulie à câble avec de l'huile de graissage spéciale STIHL, 11.



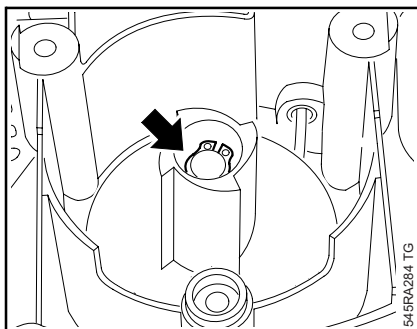
- Au besoin, ajuster l'anneau intérieur du ressort (flèche) de telle sorte qu'il s'applique sur le bord de la poulie à câble.
- Monter le câble de lancement, 6.5.



- Glisser la poulie sur l'axe du lanceur de telle sorte que l'anneau intérieur du ressort (flèche) se prenne dans l'évidement (1).

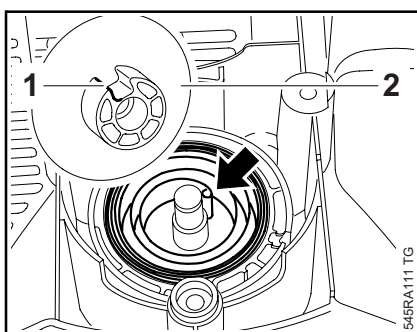
L'évidement prévu sur l'axe de la poulie à câble sert au calage de l'anneau du ressort.

- Monter la poulie à câble.



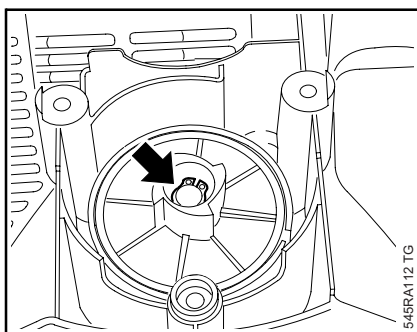
- Monter le circlip (flèche).

#### Versions avec ErgoStart



- Glisser l'entraîneur (2) sur l'axe du lanceur de telle sorte que l'anneau intérieur du ressort (flèche) du système ErgoStart se prenne dans l'évidement (1).

- Monter l'entraîneur (2).



- Monter le circlip (flèche).

- Tendre le ressort de rappel, 6.6.

- Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.

#### 6.5 Câble de lancement / poignée

- Démontez le dispositif de lancement, 6.2.

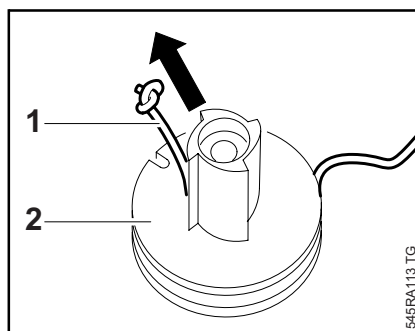
- Détendre le ressort de rappel, 6.6.

Si le câble de lancement a cassé, le ressort est déjà détendu.

- Démontez la poulie à câble, 6.4.

- Le cas échéant, enlever les morceaux de câble restés dans la poulie à câble et dans la poignée de lancement.

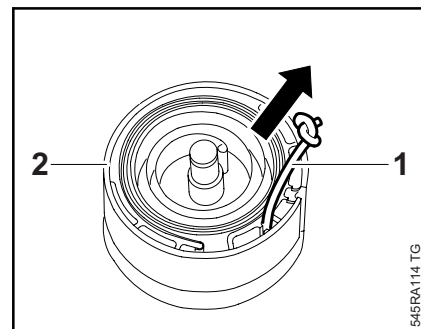
Le câble de lancement ne doit pas être raccourci.



- Repousser légèrement le câble de lancement (1) vers l'extérieur et défaire le nœud.

- Extraire le câble de lancement (1) de la poulie à câble (2).

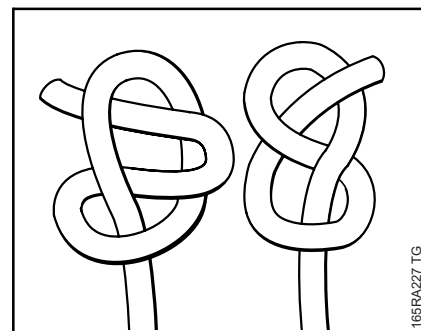
#### Versions avec ErgoStart



- Repousser légèrement le câble de lancement (1) vers l'extérieur et défaire le nœud.

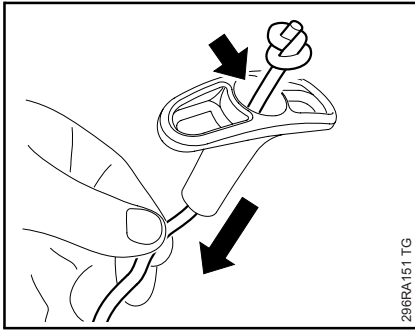
- Extraire le câble de lancement (1) de la poulie à câble (2).

#### Versión avec poignée de lancement standard



- Extraire l'ancien câble de lancement de la poignée de lancement.

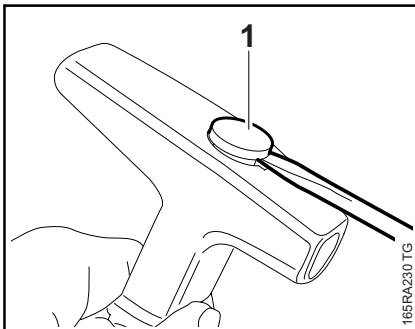
- À l'extrémité du câble de lancement, du côté de la poignée de lancement, faire l'un des deux nœuds spéciaux montrés sur l'illustration.



298RA151 TG

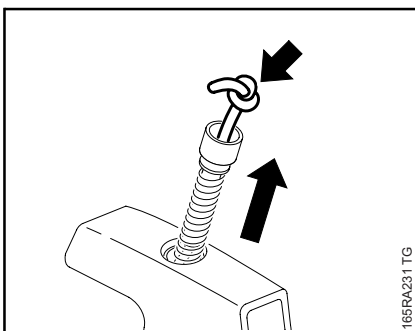
- Glisser le câble de lancement dans la poignée de lancement, par le haut.
- Tirer le câble de lancement à travers la poignée, jusqu'à ce que le nœud de l'extrémité du câble se loge dans le creux (flèche).

### Poignée de lancement Elastostart (accessoires optionnels)



165RA230 TG

- Enlever le capuchon (1) en faisant levier avec un outil approprié.

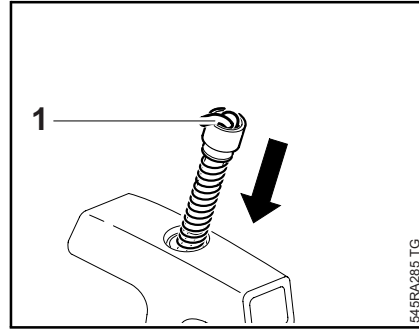


165RA231 TG

- Extraire de la poignée la douille, les rondelles, le ressort et le câble de lancement ou le reste du câble (flèche).

- Extraire le câble de lancement ou le reste du câble de la douille, contrôler les pièces détachées, les remplacer si nécessaire.

Ne pas raccourcir le câble de lancement.



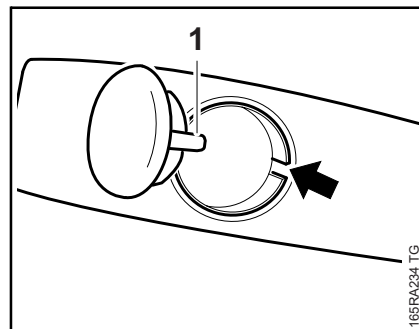
545RA285 TG

- Faire un nœud simple à l'extrémité du câble de lancement et introduire le câble dans la douille.

- Glisser les rondelles et les ressorts.

- Introduire le câble de lancement dans la poignée de lancement, avec la douille (1), le ressort et les rondelles.

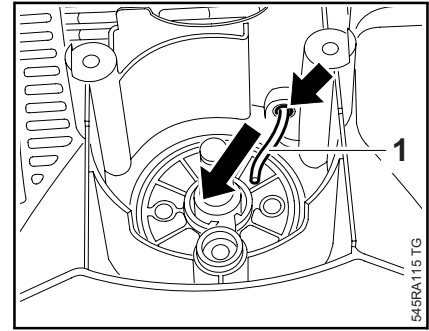
En introduisant ces pièces, veiller à ce que les rondelles et le ressort restent sur la douille.



165RA234 TG

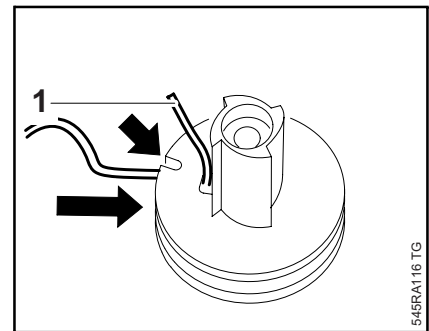
- Ajuster le capuchon de telle sorte que son ergot (1) coïncide avec la rainure (flèche).

- Emboîter le capuchon dans la poignée de lancement.



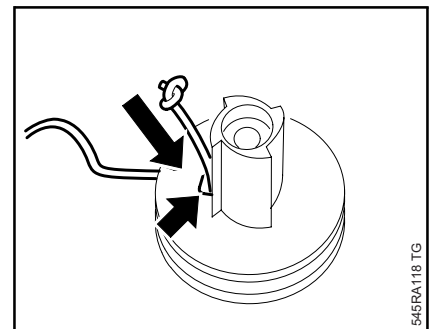
545RA115 TG

- Tirer le câble de lancement (1) à travers l'orifice (flèche).



545RA116 TG

- Pousser le câble de lancement (1) dans la poulie à câble (flèche).

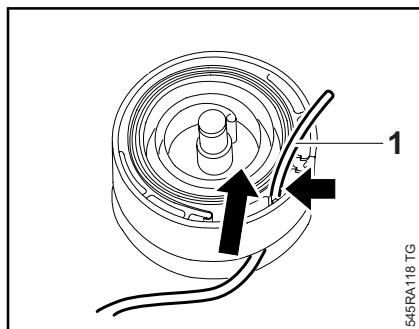


545RA118 TG

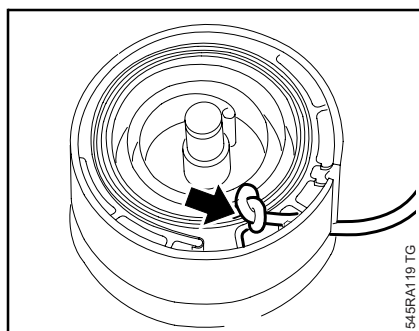
- Assurer le câble en faisant un nœud simple à son extrémité.

- Introduire le câble de lancement dans la poulie à câble, jusqu'à ce que le nœud se trouve dans le creux (flèche) de la poulie.

## Versions avec ErgoStart

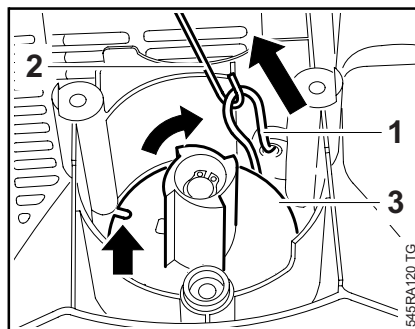


- Pousser le câble de lancement (1) dans la poulie à câble (flèche).
- Assurer le câble en faisant un nœud simple à son extrémité.



- Introduire le câble de lancement jusqu'à ce que le nœud se trouve dans le logement (flèche) de la poulie à câble.
- Monter la poulie à câble et tendre le ressort de rappel, 6.4, 6.6.
- Monter le dispositif de lancement, 6.2.
- Couples de serrage, 3.4.

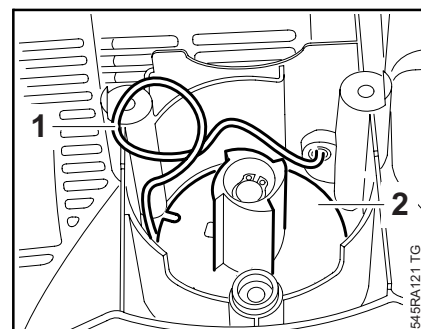
## 6.6 Tension du ressort de rappel



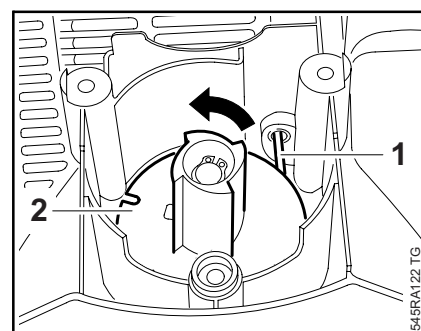
- Démontez le dispositif de lancement, 6.2.
- Extraire le câble de lancement (1) entre la poulie à câble et le carter, à l'aide du crochet de montage (2) 5910 890 2800, et le mettre dans l'encoche (flèche) de la poulie à câble.
- Faire tourner le câble de lancement (1) avec la poulie à câble (3) en exécutant six tours complets dans le sens des aiguilles d'une montre.

Lorsqu'on fait tourner le câble et la poulie, le câble se vrille. Le ressort de rappel est maintenant tendu.

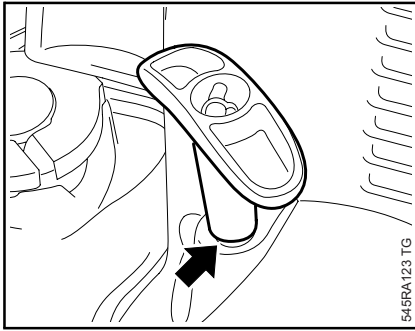
Tenir fermement la poulie à câble car, si le ressort de rappel tendu se détendait brusquement, le ressort de rappel pourrait être endommagé.



- Retenir fermement la poulie (2).
- Tirer sur la poignée de lancement pour sortir le câble vrillé (1) et le remettre en ordre.



- Maintenir le câble (1) tendu, par la poignée.
- Relâcher la poulie à câble (2) et laisser le câble de lancement s'enrouler lentement sur la poulie.



La poignée de lancement doit être appliquée contre la douille de guidage de câble (flèche), c'est-à-dire qu'elle ne doit pas basculer sur le côté. Le cas échéant, il faut augmenter la tension du ressort en exécutant un tour supplémentaire.

Lorsque le câble de lancement est complètement sorti, il doit être encore possible de faire tourner la poulie du nombre de tours indiqué ci-après, avant que le ressort arrive en fin de course.

#### Version standard

= 1 tour complet

#### Version ErgoStart

= 1 - 2 tours

Si non, il faut impérativement réduire la tension du ressort

– il risquerait de casser.

#### Réduction de la tension du ressort

Tirer sur le câble de lancement, retenir la poulie à câble et enlever une spire du câble de la poulie.

– Monter le dispositif de lancement, 6.2.

– Couples de serrage, 3.4.

#### 6.7 Remplacement du ressort de rappel

– Recherche des pannes, 4.2.

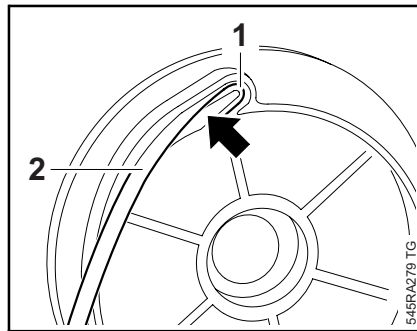
Le ressort de rappel est monté directement dans la poulie à câble.

Le ressort de recharge est livré prêt au montage, avec une poulie à câble neuve.

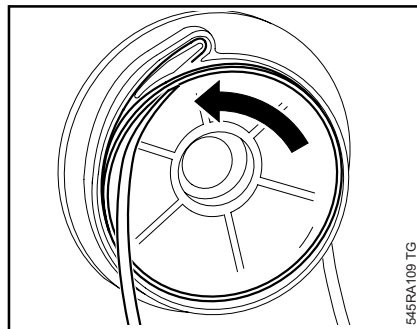
Si le ressort de rappel s'échappe, le remettre en place dans la poulie à câble, comme suit :

Porter une visière, pour la protection du visage, et des gants de protection.

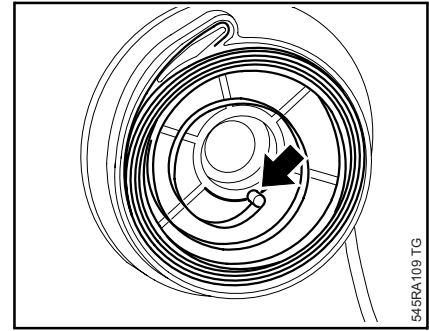
– Démontez la poulie à câble, 6.4.



● Mettre l'anneau extérieur du ressort (1) dans la prise (flèche) de la poulie à câble (2).



● Introduire intégralement le ressort de rappel en l'enroulant dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Il faut alors retenir les spires pour que le ressort ne s'échappe pas.



– Assurer le ressort de rappel pour qu'il ne s'échappe pas.

● Au besoin, ajuster l'anneau intérieur du ressort (flèche) de telle sorte qu'il s'applique sur le bord de la poulie à câble.

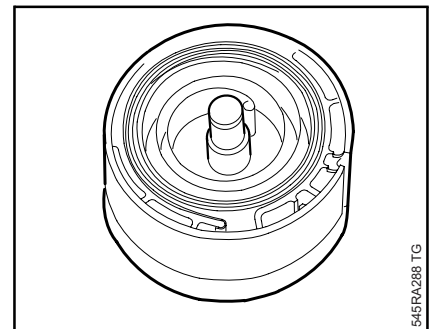
– Monter la poulie à câble, 6.4.

– Tendre le ressort de rappel, 6.6.

– Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.

– Couples de serrage, 3.4.

#### 6.8 ErgoStart



Le système ErgoStart est monté dans la poulie à câble, 6.4.

Si le ressort ErgoStart s'échappe, il faut remplacer la poulie à câble.

Une poulie à câble neuve est déjà munie du ressort de rappel et du ressort du système ErgoStart.



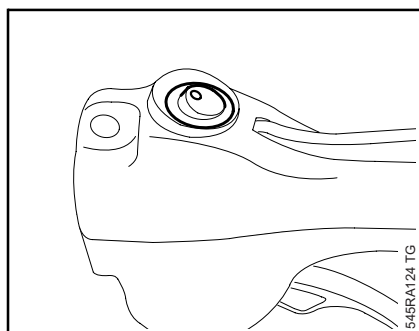
## 7. Commandes

### 7.1 Arbre de commande / levier de commande

### 7.2 Positions de commande

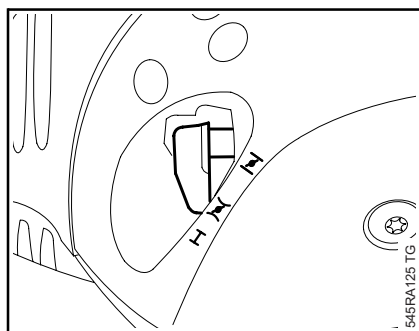
Sur ces machines, les conditions de fonctionnement se règlent à l'aide de la poignée et sur le carburateur :

#### Sur la poignée



- Position **0** = arrêt du moteur  
– contact coupé  
(pas d'encliquetage, le bouton revient dans la position initiale)

#### Sur le carburateur

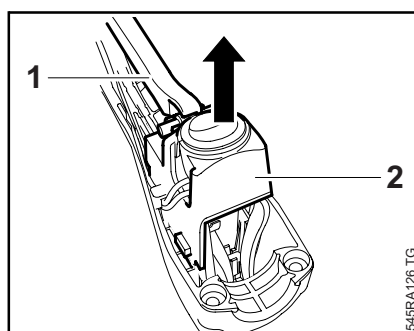


À l'actionnement de la gâchette d'accélérateur, le bouton tournant repasse automatiquement en position de marche normale.

- Position **I** = position de marche normale
- Enfoncer le bouton tournant – il faut enfoncer le bouton pour pouvoir le tourner dans la position de démarrage à chaud ou à froid.

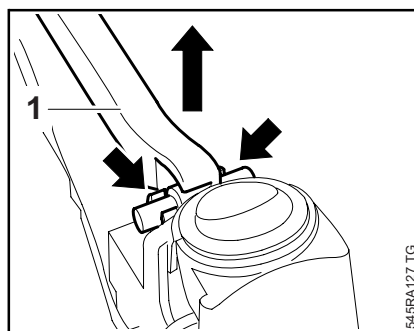
- Position **☞** = démarrage à chaud  
– mise en route du moteur chaud.
- Position **☛** = démarrage à froid  
– mise en route du moteur froid.

### 7.3 Blocage de gâchette d'accélérateur Poignée circulaire

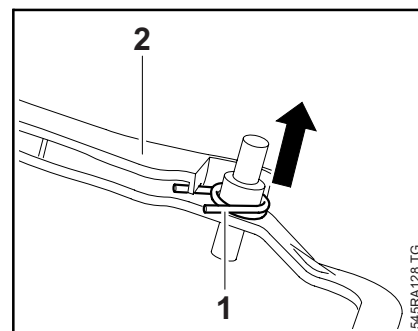


- Démontez le capot, ☞ 5.1.
- Débrancher le contact de câble d'allumage.
- Enfoncer légèrement le blocage de gâchette d'accélérateur (1) jusqu'à ce qu'il ne soit plus en prise dans la gâchette d'accélérateur.

- Extraire le support (2).

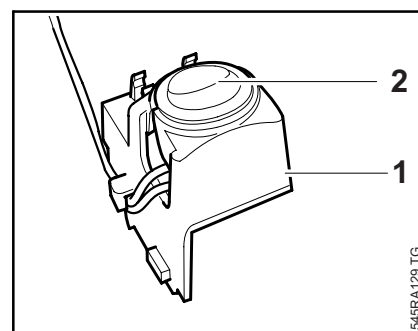


- Chasser le blocage de gâchette d'accélérateur (1) de ses paliers (flèches).
- Tourner légèrement le blocage de gâchette d'accélérateur (1) et l'extraire du support.

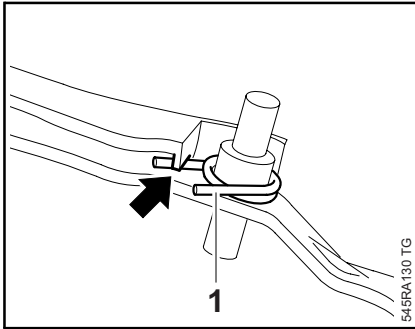


- Enlever le ressort coudé (1).

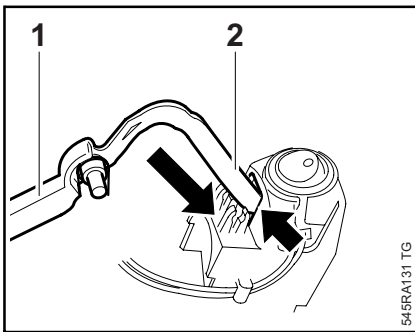
- Contrôler le blocage de gâchette d'accélérateur (2) et le ressort coudé (1), les remplacer si nécessaire.



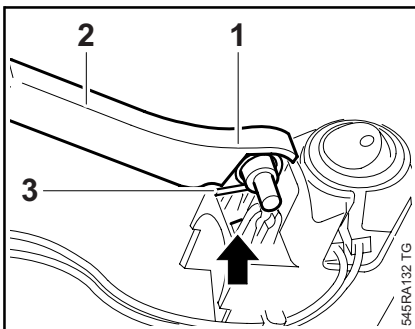
- Contrôler le support (1), le remplacer si nécessaire.
- S'il faut remplacer le support (1), démonter préalablement le bouton d'arrêt (2) avec le câble de court-circuit et le câble de masse, ☞ 5.9.2.
- Contrôler la gâchette d'accélérateur, la remplacer ou la régler si nécessaire, ☞ 7.3.1.



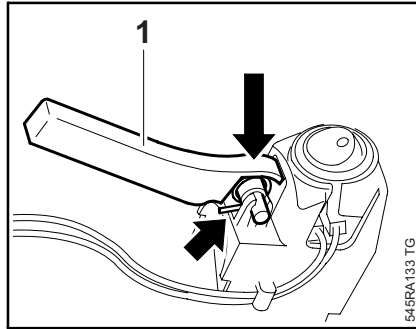
- Mettre le ressort coudé (1) dans le blocage de gâchette d'accélérateur de telle sorte que la branche (flèche) se prenne dans l'encoche.



- Présenter le blocage de gâchette d'accélérateur (1) avec le levier (2) en premier, l'introduire dans l'orifice (flèche) du support et le faire légèrement pivoter pour passer à côté du bouton d'arrêt.

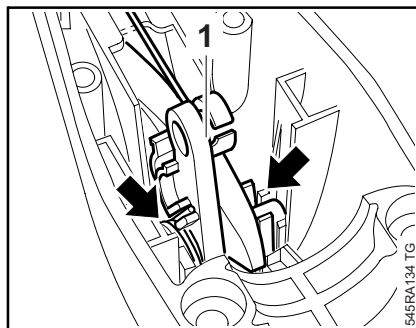


- Appliquer le blocage de gâchette d'accélérateur (1) sur les paliers, de telle sorte que le levier (2) soit orienté vers le haut.
- Positionner le ressort coudé (3) de telle sorte que la branche du ressort s'applique contre le biseau (flèche).

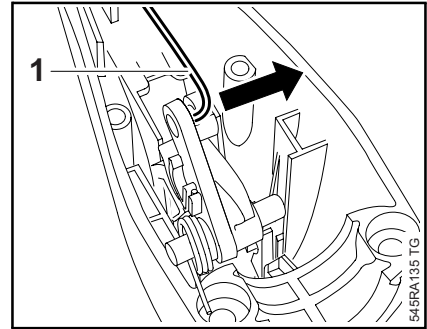


- Pousser le blocage de gâchette d'accélérateur (1) dans ses paliers, jusqu'à ce qu'il s'encliquette.
  - La branche du ressort coudé doit s'appliquer contre le bord du support (flèche), en dépassant légèrement.
  - Monter le support et introduire le câble de court-circuit dans le conduit, 5.9.2.
  - Contrôler le fonctionnement
    - la gâchette d'accélérateur est bloquée lorsque le blocage de gâchette d'accélérateur n'est pas enfoncé.
  - Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.
  - Couples de serrage, 3.4.

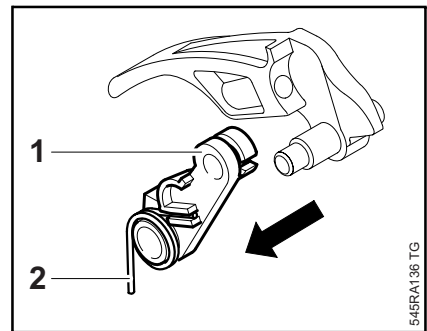
### 7.3.1 Gâchette d'accélérateur



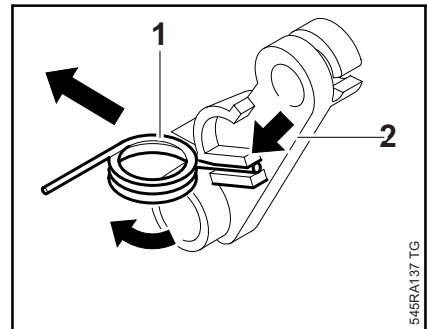
- Démontez le support avec le blocage de gâchette d'accélérateur, 7.3.
- Chasser la gâchette d'accélérateur (1) de ses paliers (flèches).



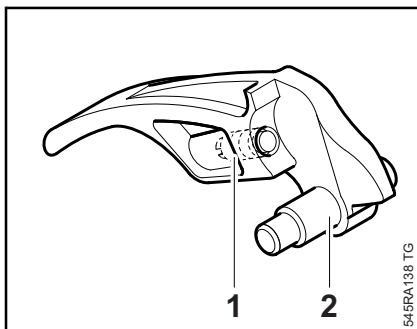
- Décrocher le câble de commande des gaz (1).



- Extraire le levier (1) avec le ressort coudé (2).



- Faire pivoter le ressort coudé (1) et l'extraire de la fente (flèche).
- Contrôler le levier (2) et le ressort coudé (1), les remplacer si nécessaire.

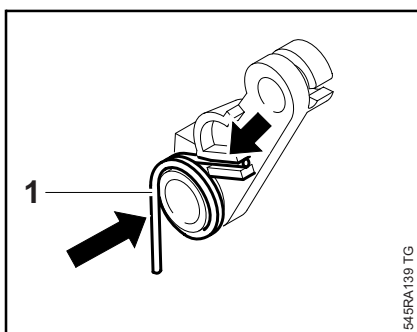


- Contrôler la vis sans tête (1) et la gâchette d'accélérateur (2), les remplacer si nécessaire.

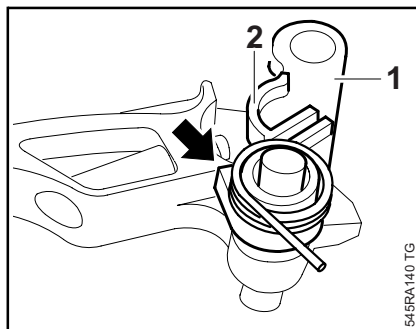
La vis sans tête (1) doit être en place.

Une gâchette d'accélérateur neuve est livrée avec la vis sans tête déjà montée.

Au montage d'une gâchette d'accélérateur neuve, de même qu'en cas de modification de la position de la vis sans tête, il faut procéder à un nouveau réglage du câble de commande des gaz, 8.6.2.

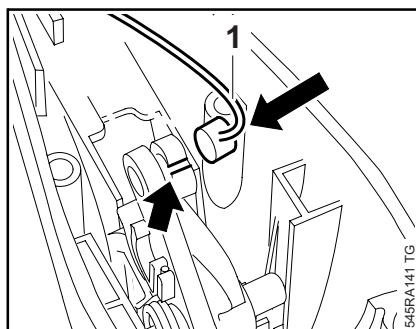


- Glisser le ressort coudé (1) de telle sorte que sa branche se prenne dans la fente (flèche).

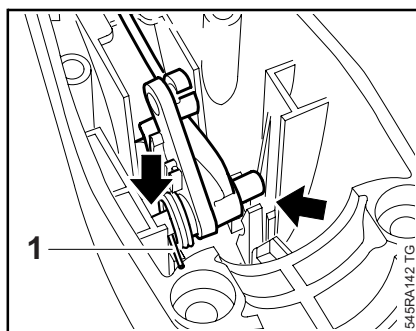


- Monter le levier du côté de la vis sans tête.

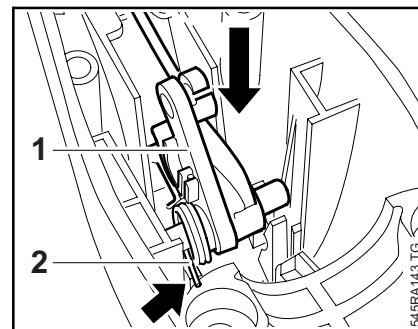
- Glisser le levier (1) sur l'axe de telle sorte que l'ergot se trouve en dessous du talon (flèche).



- Glisser le câble de commande des gaz (1) dans l'orifice du levier et le mettre dans la fente (flèche).

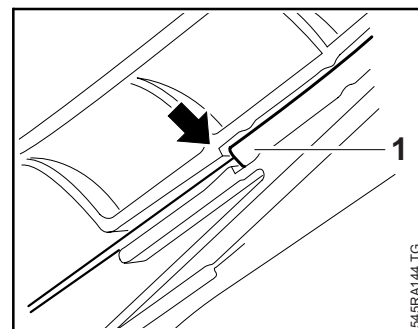


- Présenter la gâchette d'accélérateur et le levier sur les paliers (flèches) de telle sorte que la branche (flèche) s'appuie contre le bord du carter du moteur.



- Pousser la gâchette d'accélérateur (1) dans les paliers, jusqu'à ce qu'elle s'encliquette.

La branche (2) du ressort coudé doit s'appuyer contre le bord (flèche), en dépassant légèrement.

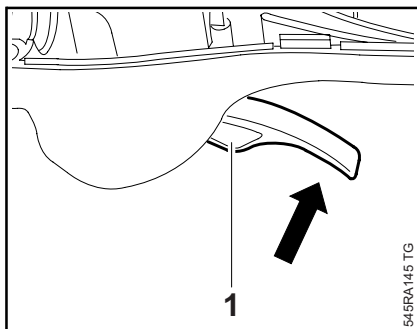


- Enfoncer la gaine du câble de commande des gaz (1) à fond dans le conduit.

La gaine du câble de commande des gaz doit prendre appui sur la butée (flèche).

- Monter le support et introduire le câble de court-circuit dans le conduit.





– Contrôler le fonctionnement.

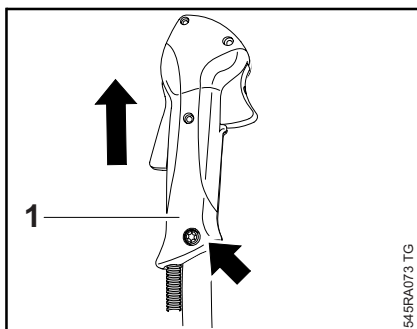
Lorsque le blocage de gâchette d'accélérateur n'est pas enfoncé, la gâchette d'accélérateur est bloquée et ne doit pas pouvoir être actionnée.

● Relâcher la gâchette d'accélérateur (flèche) – elle doit revenir jusqu'en butée dans la position de départ.

– Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.

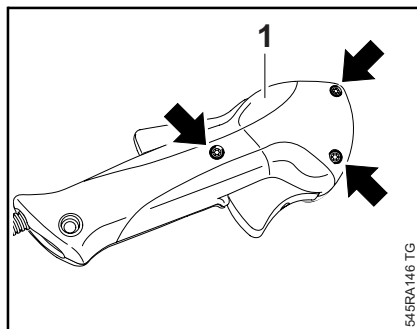
– Couples de serrage, 3.4.

#### 7.4 Gâchette d'accélérateur / blocage de gâchette Guidon



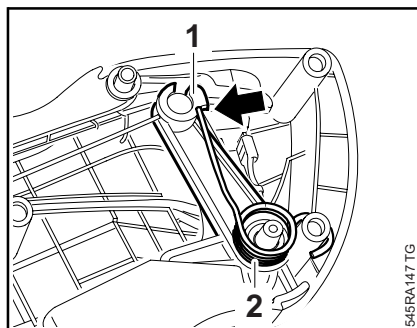
● Dévisser la vis (flèche).

– Enlever la poignée de commande (1).



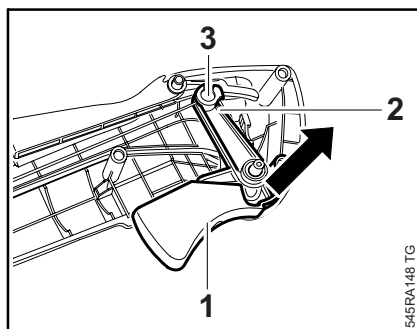
● Dévisser les vis (flèches).

– Enlever la monture de poignée (1).



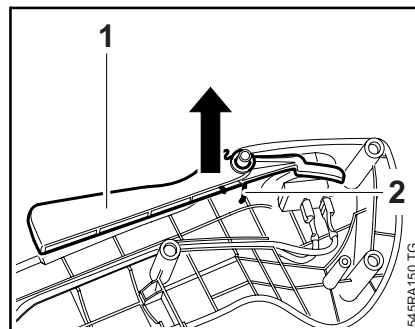
● Décrocher la branche du ressort (flèche) du levier (1).

– Enlever le ressort coudé (2).



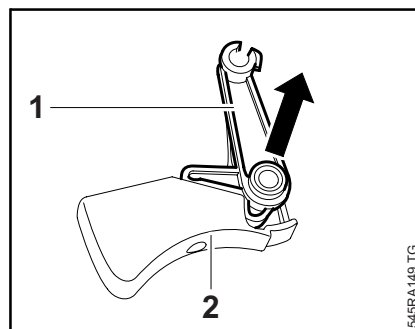
● Sortir la gâchette d'accélérateur (1) et le levier (2).

– Décrocher le câble de commande des gaz (3).

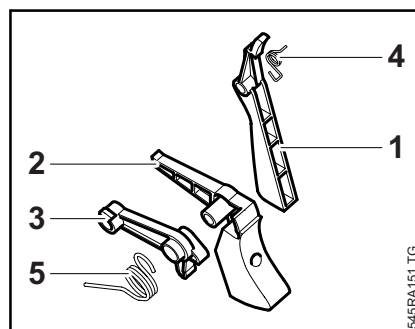


● Extraire le blocage de gâchette d'accélérateur (1) avec précaution – le ressort coudé (2) se détend brusquement.

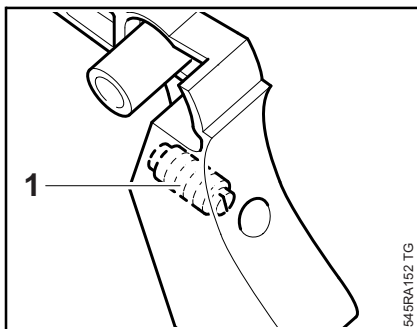
– Enlever le ressort coudé (2).



● Enlever le levier (1) de la gâchette d'accélérateur (2).




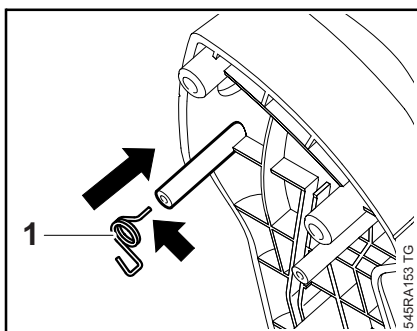
– Contrôler le blocage de gâchette d'accélérateur (1), la gâchette d'accélérateur (2), le levier (3) et les ressorts coudés (4+5), les remplacer si nécessaire.



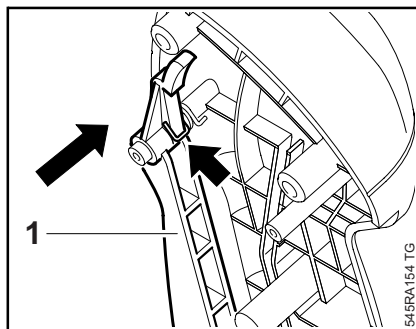
- La vis sans tête (1) doit être en place, sinon monter une vis sans tête neuve.

Une gâchette d'accélérateur neuve est livrée avec la vis sans tête déjà montée.

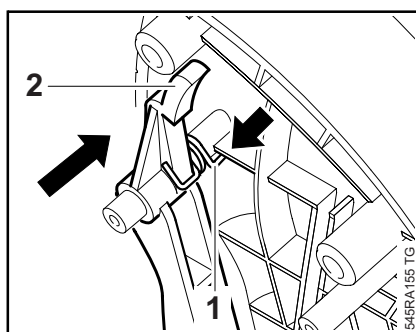
- Au montage d'une gâchette d'accélérateur neuve, de même qu'en cas de modification de la position de la vis sans tête, il faut procéder à un nouveau réglage du câble de commande des gaz,  8.6.2.



- Glisser le ressort coudé (1) par-dessus l'axe de telle sorte que la branche coudée (flèche) soit orientée en direction du boîtier de la poignée.



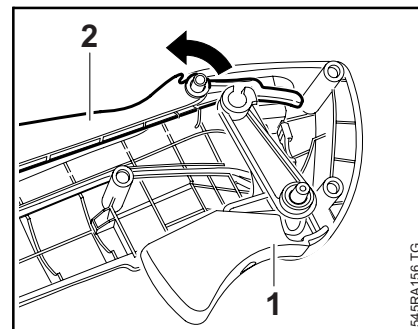
- Glisser le blocage de gâchette d'accélérateur (1) et accrocher le ressort coudé (flèche).



- Tourner la branche coudée (1) dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'elle se trouve derrière la nervure de renforcement (flèche).

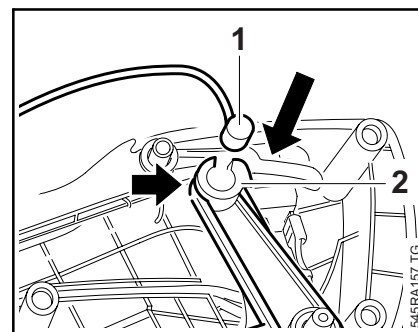
- Glisser le ressort coudé (2) jusqu'en butée et s'assurer que la branche coudée (1) s'applique bien contre la nervure (flèche).

En poursuivant le montage, veiller à ce que le blocage de gâchette d'accélérateur s'applique contre le boîtier de la poignée  
– le ressort coudé risque de s'échapper.

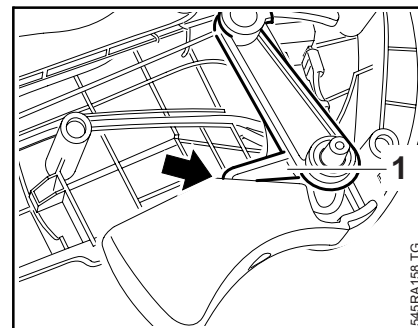


- Glisser la gâchette d'accélérateur (1) sur l'axe.

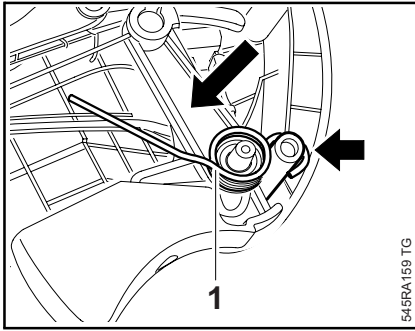
- Faire légèrement tourner le blocage de gâchette d'accélérateur (2) et faire glisser la gâchette d'accélérateur jusqu'à ce qu'elle se positionne correctement dans le blocage de gâchette d'accélérateur.



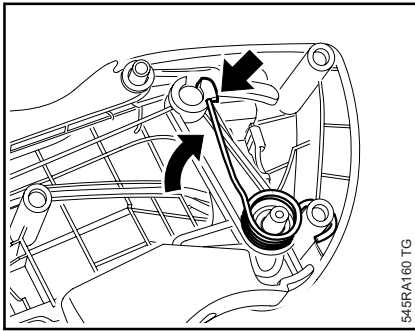
- Glisser le câble de commande des gaz (1) dans l'orifice du levier (2) et le mettre dans la fente (flèche).



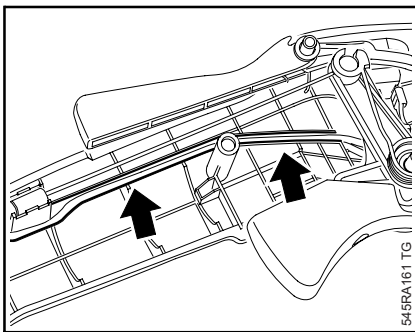
- Glisser le levier (1) dans la gâchette d'accélérateur de telle sorte que le levier (flèche) s'applique contre la vis sans tête.



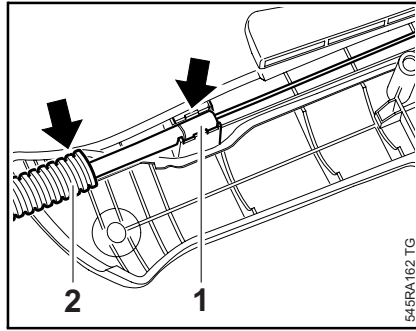
- Glisser le ressort coudé (1) sur la gâchette d'accélérateur et le positionner en glissant l'anneau du ressort sur la proéminence cylindrique (flèche).



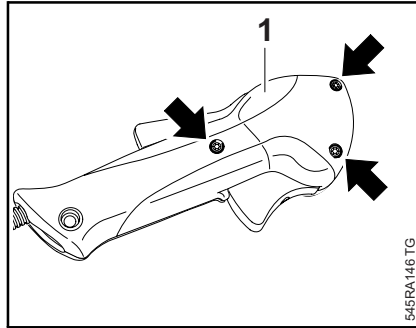
- Tourner la branche du ressort dans le sens des aiguilles d'une montre et l'accrocher sur le levier (flèche).



Le câble de masse et le câble de court-circuit doivent être intégralement introduits dans les conduits (flèches).

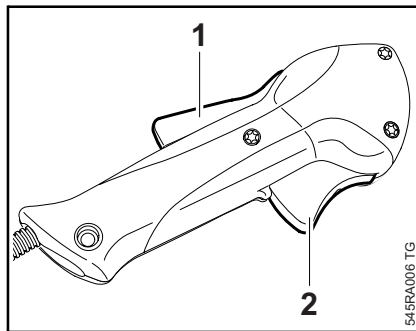


- Enfoncer le câble de commande des gaz (1) et la gaine de protection (2) dans les logements prévus (flèches) et les maintenir.



- Appliquer prudemment la monture de poignée (1) jusqu'à ce qu'elle s'encliquette – les leviers risquent de s'échapper.

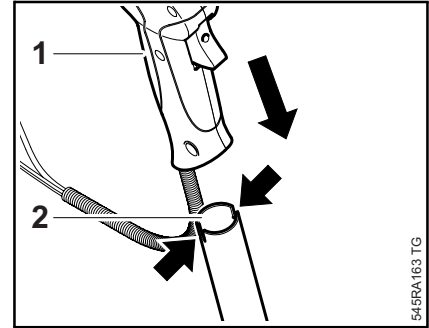
- Visser et serrer les vis (flèches).



- Contrôler le fonctionnement.

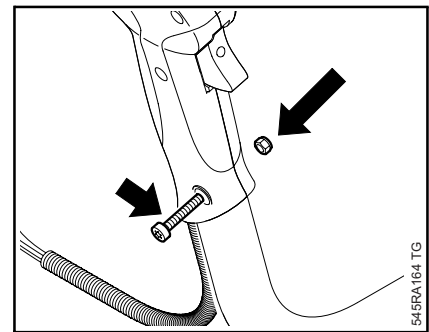
Lorsque le blocage de gâchette d'accélérateur (1) n'est pas enfoncé, la gâchette d'accélérateur (2) est bloquée et elle ne doit pas pouvoir être actionnée.

- Relâcher la gâchette d'accélérateur (2) – elle doit revenir jusqu'en butée dans la position de départ.



- Ajuster la poignée de commande (1) de telle sorte que la gâchette d'accélérateur soit orientée en direction du manchon d'accouplement.

- Glisser la poignée de commande (1) sur le guidon, en la faisant légèrement pivoter, jusqu'à ce qu'elle coïncide avec les évidements (flèches).




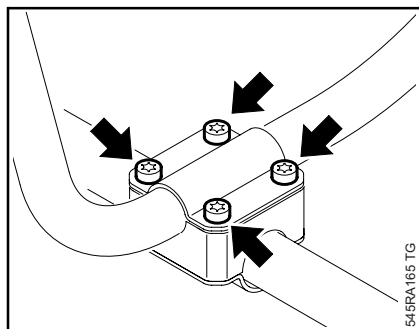
- Glisser la vis (flèche) à travers la poignée de commande et le guidon.

- Mettre un écrou à six pans neuf dans le logement du côté opposé, puis visser et serrer la vis.

La poignée de commande doit être fermement serrée sur le guidon et il doit être impossible de la faire bouger.

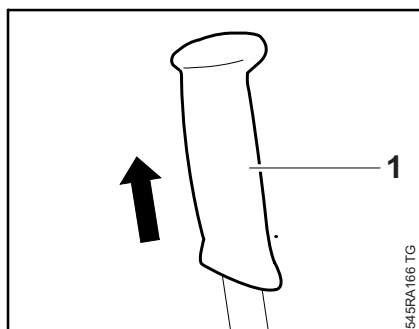
## 7.5 Tube du guidon Guidon

- Démontez la poignée de commande,  5.9.3.

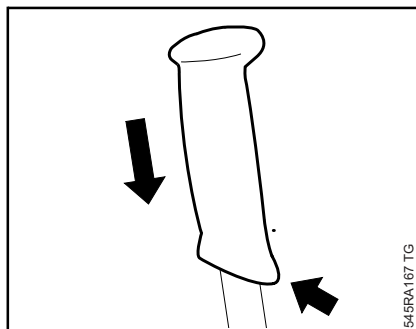


- Dévisser les vis (flèches).

Après le dévissage des vis, le guidon et la bride de serrage inférieure tombent.



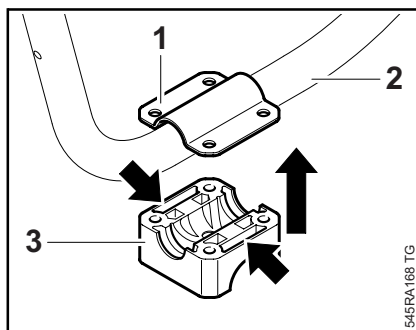
- Contrôler la poignée (1), la remplacer si nécessaire.
- Enlever la poignée (1).
- Si la poignée est bloquée, la fendre avec précaution, à l'endroit le plus mince, dans le sens longitudinal.



- Ajuster la poignée neuve de telle sorte que le côté le plus long (flèche) soit orienté en direction de l'outil de coupe.

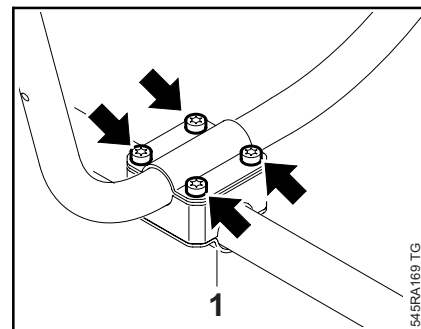
La poignée doit être emmanchée à sec.

- Glisser la poignée à fond sur le tube du guidon.



Le guidon et le tube de protection ont des diamètres différents.

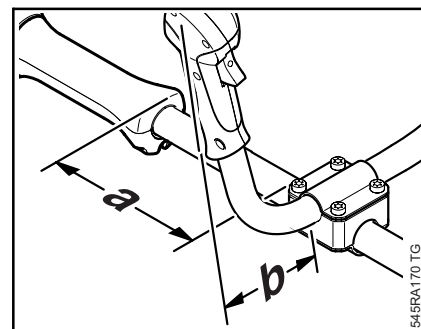
- Appliquer la bride de serrage (1) sans taraudages sur le guidon (2).
- Du côté opposé, appliquer la pièce de serrage (3) avec les évidements longitudinaux (flèches) orientés vers le guidon.
- Glisser les vis à travers la bride de serrage et la pièce de serrage.



- Appliquer le guidon préassemblé sur le tube.

- Du côté opposé du tube, appliquer la bride de serrage (1) munie de taraudages.

- Visser les vis (flèches)
  - les serrer seulement légèrement pour qu'un ajustage soit encore possible.



- Redresser le guidon pour former un angle de 90° par rapport au tube.

- Ajuster le guidon de telle sorte que la poignée de commande se trouve plus près du tube.



- Ajuster la distance par rapport au carter du moteur :
  - a = ca. 20 cm ;
  - b = ca. 15 cm.

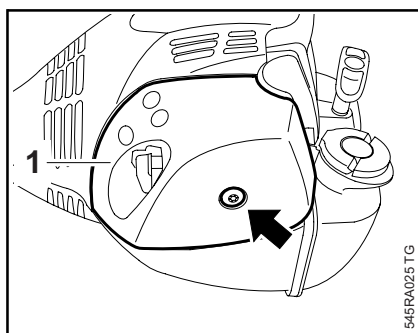
- Serrer les vis.

## 8. Système d'alimentation en carburant

### 8.1 Filtre à air

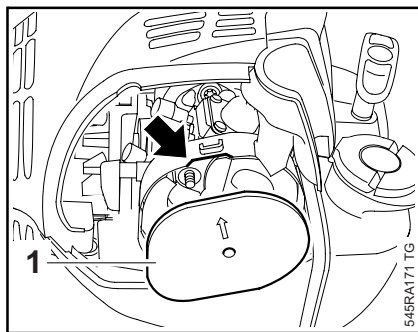
L'encrassement des filtres à air entraîne une réduction de puissance du moteur et une augmentation de la consommation de carburant ; d'autre part, la mise en route du moteur devient plus difficile. Si l'on constate une baisse de puissance du moteur, il faut donc contrôler le filtre à air.

- Voir aussi Recherche des pannes,  4.4,  4.5.



- Dévisser la vis (flèche).

- Enlever le couvercle de filtre (1).



- Enlever le filtre à air (1).

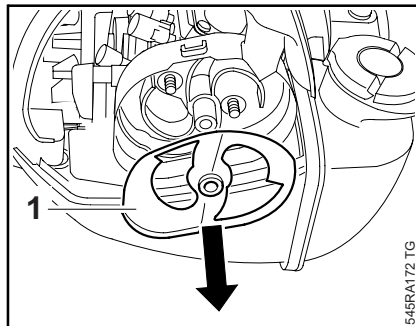
- Nettoyer le filtre à air (1) – voir la Notice d'utilisation.

- Ajuster le filtre à air (1) – la flèche doit être orientée vers l'échancrure (flèche).

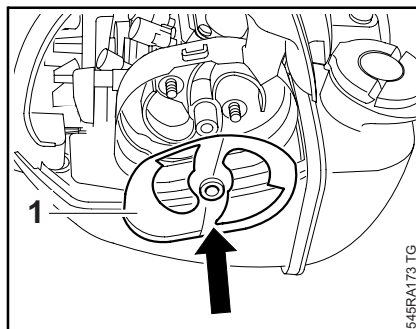
- Montage dans l'ordre inverse.

### 8.1.1 Chicane

Démonter le filtre à air,  8.1.



- Extraire la chicane (1) et la contrôler, la remplacer si nécessaire.



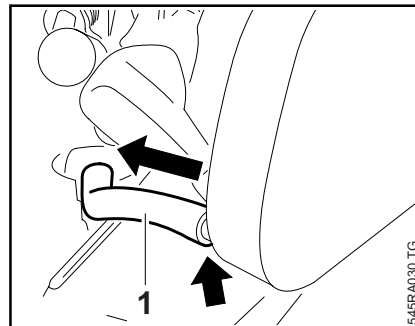
- Ajuster la chicane pour qu'elle épouse la forme du boîtier du filtre.

- Pousser la chicane (1) dans le boîtier du filtre, jusqu'à ce qu'elle s'encliquette.

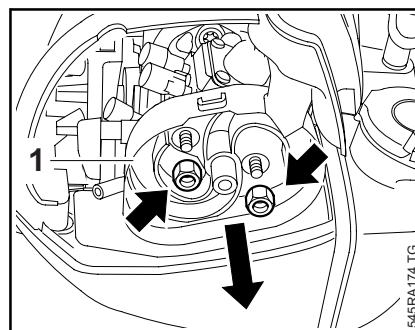
- Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.

### 8.1.2 Boîtier de filtre

Démonter le filtre à air,  8.1.

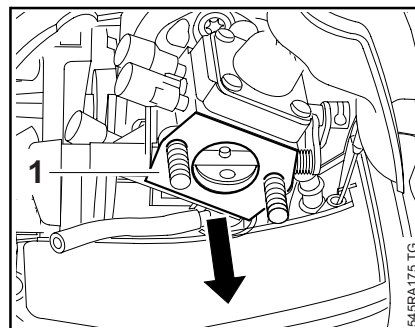


- Débrancher du boîtier du filtre (flèche) le tuyau flexible de purge d'air du réservoir (1).

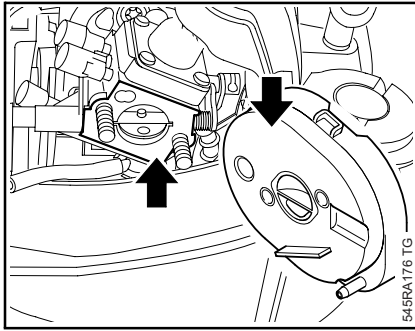


- Dévisser les écrous (flèches).

- Extraire et contrôler le boîtier du filtre (1), le remplacer si nécessaire.

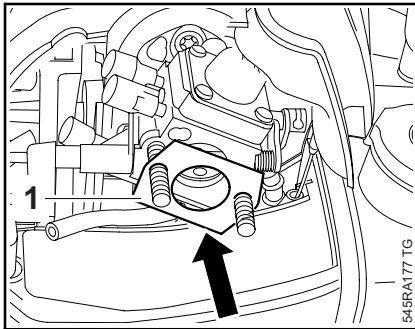


- Enlever le joint (1).

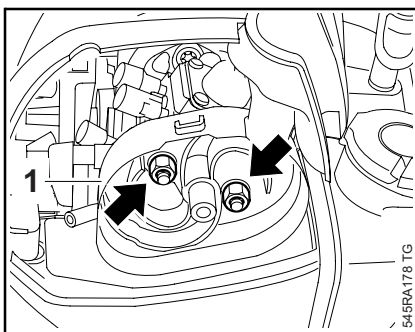


- Contrôler les plans de joint (flèches), les nettoyer si nécessaire, 11.

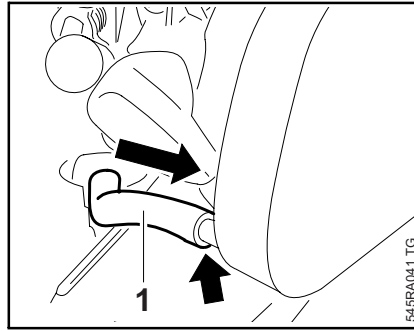
Les pièces dont les plans de joint sont endommagés doivent impérativement être remplacées ; remplacer le joint si nécessaire.



- Monter le joint (1).



- Monter le boîtier de filtre (1).
- Visser et serrer les écrous (flèches).



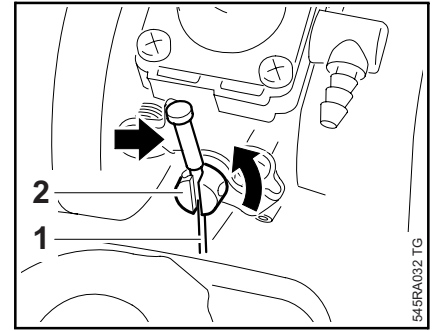
- Glisser le tuyau flexible de purge d'air du réservoir (1) sur le boîtier du filtre (flèche)
  - le tuyau flexible de purge d'air du réservoir doit être emmanché à fond.

- Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.
- Couples de serrage, 3.4.

## 8.2 Carburateur Démontage et montage

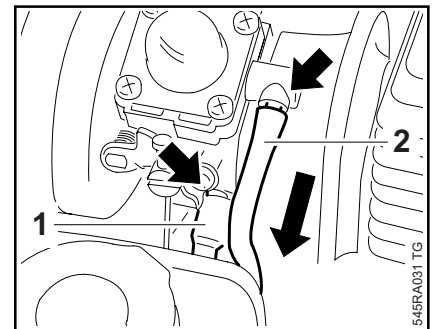
- Démontez le dispositif de lancement, 6.2.
- Démontez le capot, 5.1.
- Démontez le boîtier de filtre, 8.1.2.
- Ouvrir le bouchon du réservoir et vider le réservoir à carburant.
- Récupérer le carburant dans un récipient propre, 1.

Débrancher les tuyaux flexibles à carburant uniquement une fois que le bouchon du réservoir est ouvert.



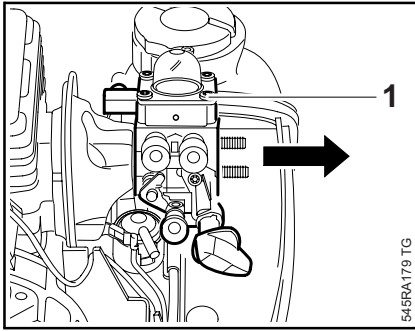
- Pousser l'axe de papillon vers le bas, jusqu'à ce que l'embout d'accouplement (flèche) dépasse.

- Faire tourner le boulon (2) jusqu'à ce que la fente coïncide avec le câble de commande des gaz (1).
- Sortir le câble de commande des gaz (1).

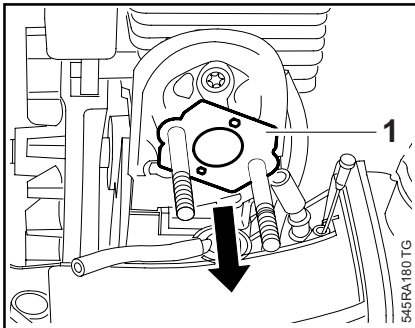


- Débrancher le tuyau flexible de retour de carburant (2) et le tuyau flexible d'aspiration de carburant (1) des raccords (flèches).
- Remplacer les tuyaux flexibles à carburant, 8.9.2.

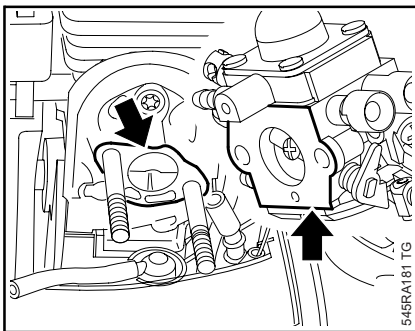




- Extraire le carburateur (1).
- Contrôler le carburateur, le réparer ou le remplacer si nécessaire.



- Enlever le joint (1).
- Toujours utiliser un joint neuf.

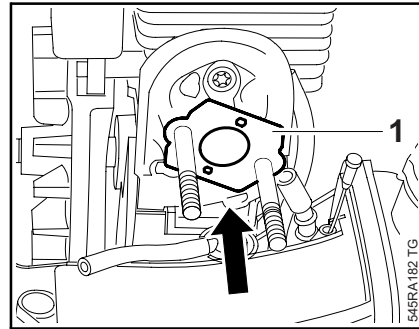


- Contrôler les plans de joint (flèches), les nettoyer si nécessaire, 11.
- Contrôler la bride intermédiaire, la remplacer si nécessaire – même la moindre fissuration peut entraîner des perturbations du fonctionnement du moteur, 4.4, 4.5.

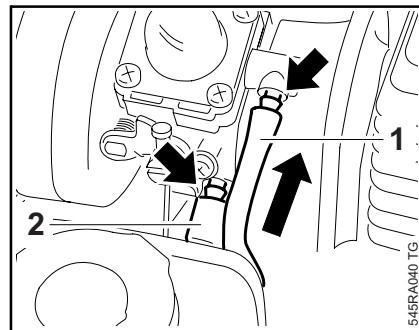
Les pièces dont les plans de joint sont endommagés doivent impérativement être remplacées.

### Montage

Monter des tuyaux flexibles à carburant neufs, 8.9.2

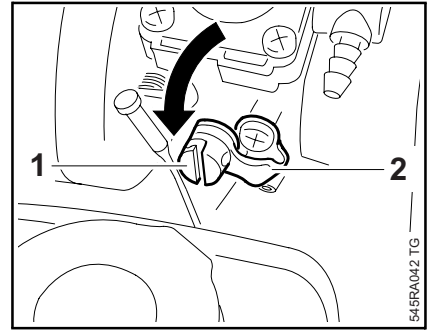


- Monter un joint neuf (1).

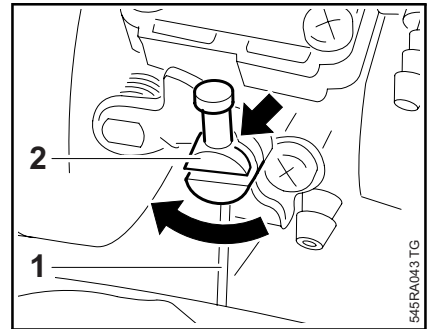


- Glisser le carburateur.
- Pour faciliter le montage, humecter les raccords et les extrémités des tuyaux flexibles à carburant neufs avec un peu de produit antifriction STIHL Einpressfluid, 11.
- Glisser le tuyau flexible de retour de carburant (1) et le tuyau flexible d'aspiration de carburant (2) neufs sur les raccords (flèches), sans employer d'outils aux arêtes vives.

Les tuyaux flexibles à carburant doivent être emmanchés à fond.




- Faire tourner le boulon (1) jusqu'à ce que la fente coïncide avec le câble de commande des gaz.
- Enfoncer le levier de l'axe de papillon (2).



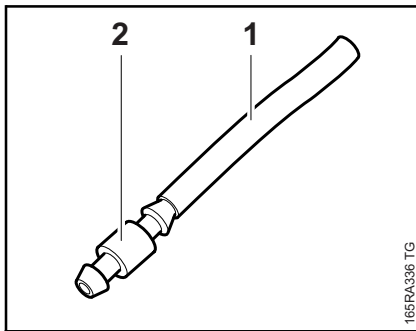
- Mettre le câble de commande des gaz (1) dans la fente du boulon (2).
- Faire tourner le boulon (2) jusqu'à ce que l'embout coïncide avec la prise (flèche).
- Contrôler le fonctionnement du câble de commande des gaz (1), le régler si nécessaire, 8.6.2.
- Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.
- Couples de serrage, 3.4.

### 8.3 Contrôle d'étanchéité

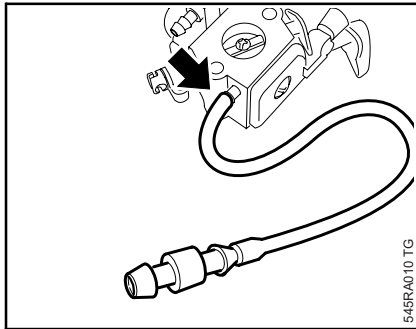
En cas de dérangements touchant le carburateur ou l'alimentation en carburant, il faut également contrôler ou remplacer si nécessaire le système d'aération du réservoir à carburant,  8.8.

L'étanchéité du carburateur peut être contrôlée à l'aide de la pompe 0000 850 1300.

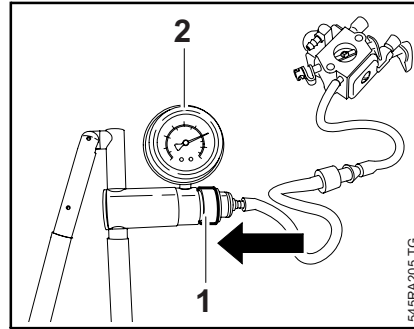
- Démontez le carburateur,  8.2.



- Glisser le flexible de pression (1) 1110 141 8600 sur le double raccord (2) 0000 855 9200.






- Brancher le flexible de pression avec double raccord sur le raccord de carburant (flèche).




- Glisser le flexible de pression de la pompe 0000 850 1300 sur le double raccord.


- Repousser la bague (1) vers la gauche et pomper de l'air dans le carburateur jusqu'à ce que le manomètre (2) indique une pression d'env. 0,8 bar (80 kPa).

Si cette pression reste constante, le carburateur est étanche. Si la pression retombe, le manque d'étanchéité peut également provenir de l'une des causes suivantes :

1. Le pointeau d'admission n'est pas étanche (corps étrangers dans le siège du pointeau, cône de fermeture du pointeau d'admission endommagé ou levier de réglage d'admission coincé), le démonter pour le nettoyer,  8.4.2.
2. Membrane de réglage ou joint endommagé, le cas échéant, les remplacer,  8.4.1
3. Membrane de pompe ou joint endommagé ; le cas échéant, les remplacer,  8.4.3.

- Après le contrôle, repousser la bague (1) vers la droite et décompresser le circuit puis débrancher le flexible à carburant du raccord coudé du carburateur.

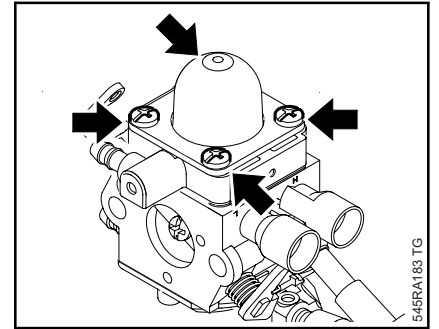
- Monter des flexibles à carburant neufs et monter le carburateur,  8.2.

- Couples de serrage,  3.4.

- Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.

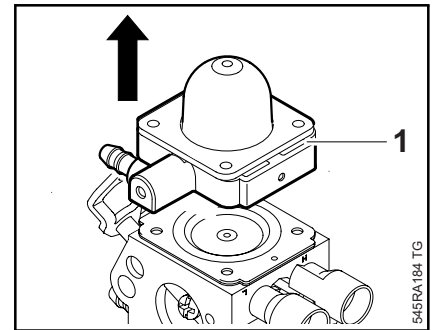
### 8.4 Réparation du carburateur

#### 8.4.1 Membrane de réglage / pompe d'amorçage manuelle

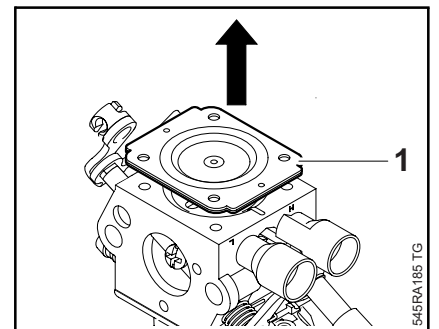


- Démontez le carburateur,  8.2.

- Dévisser les vis (flèches).

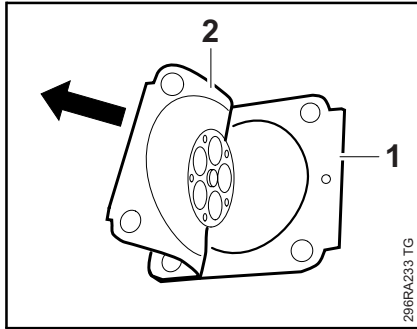


- Enlever la bride (1) complète.



- Enlever la membrane de réglage et le joint (1).

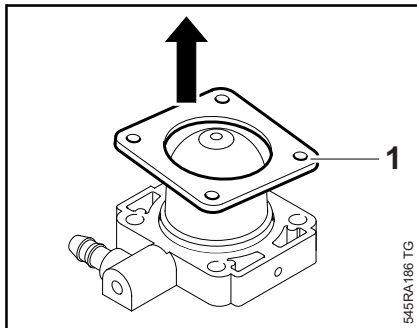




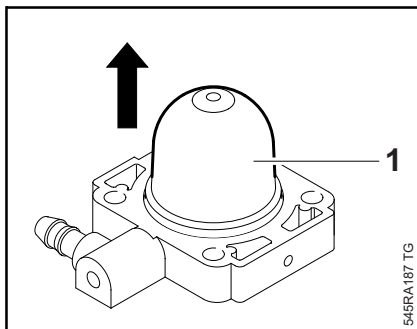
- Séparer prudemment la membrane de réglage (2) du joint (1).

Au bout d'une assez longue période de fonctionnement, sous l'effet des sollicitations alternantes, la matière de la membrane peut présenter des signes de fatigue. La membrane se bombe et il faut la remplacer.

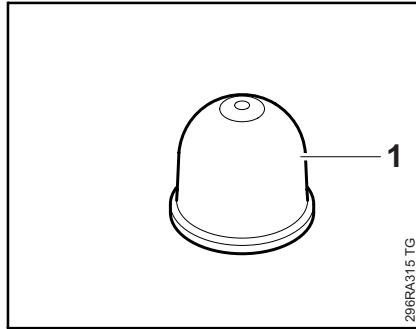
- Contrôler si la membrane de réglage est endommagée ou usée, la remplacer le cas échéant.
- Remplacer le joint.



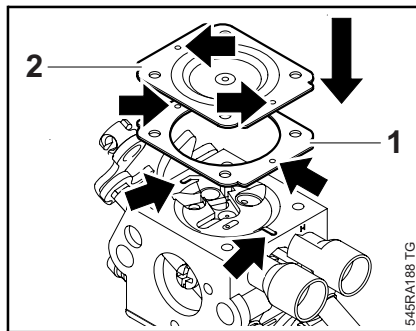
- Enlever la bride (1).



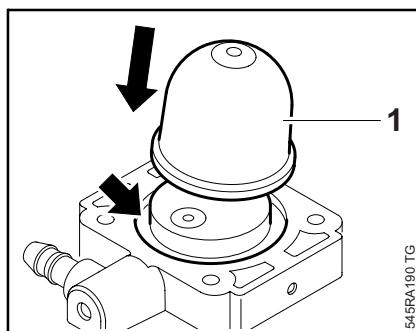
- Enlever le capuchon (1).



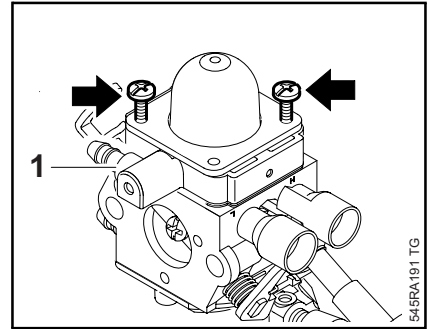
- Contrôler le capuchon (1), le remplacer si nécessaire.



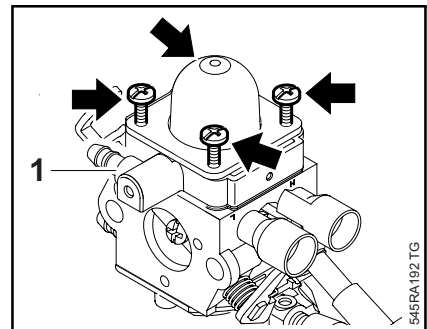
- Ajuster le joint (1) et la membrane de réglage (2) de telle sorte que les orifices (flèches) coïncident.
- Monter le joint (1) et la membrane de réglage (2).



- Mettre le capuchon (1) dans la rainure annulaire (flèche).
- Poser le couvercle de fermeture.

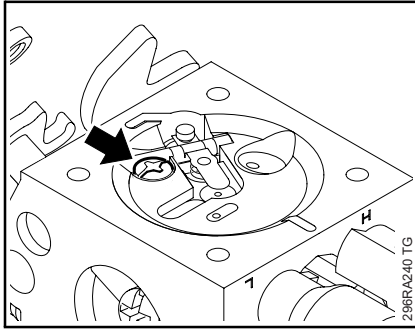


- Ajuster l'ensemble de la bride – le raccord (1) doit se trouver du côté du papillon.
- Engager deux vis (flèches) et positionner la bride et le joint avec la membrane.

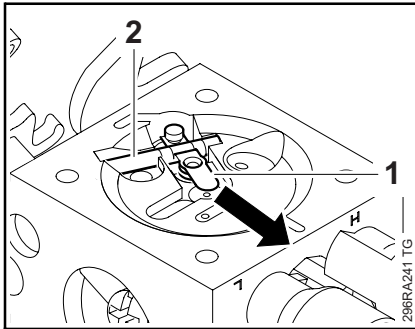


- Visser les autres vis.
- Visser les vis (flèches) et les serrer en croisant.
- Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.
- Contrôler le fonctionnement.

### 8.4.2 Pointeau d'admission

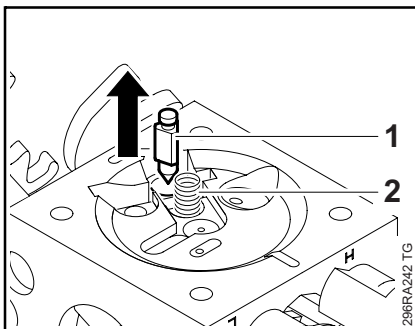


- Démontez la membrane de réglage, 8.4.1.
- Dévisser la vis à embase (flèche).



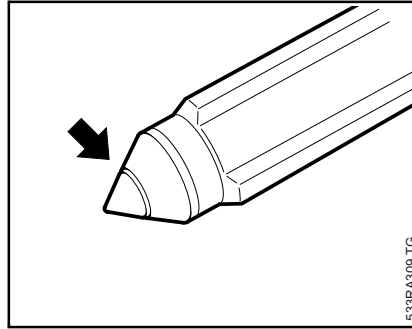
- Extraire le levier de réglage d'admission (1) avec l'axe (2) de la rainure du pointeau d'admission.

Le ressort situé en dessous du levier de réglage d'admission peut s'échapper.

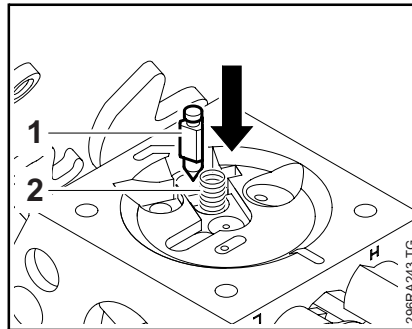


- Extraire le pointeau d'admission (1).

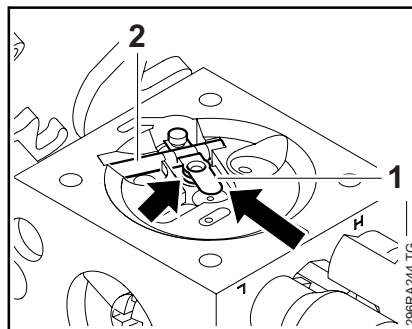
- Sortir le ressort (2) et le contrôler, le remplacer si nécessaire.



- Si le cône de fermeture du pointeau d'admission présente une empreinte annulaire (flèche), il faut remplacer ce pointeau d'admission.



- Introduire le pointeau d'admission (1).
- Mettre le ressort (2) dans le trou borgne.



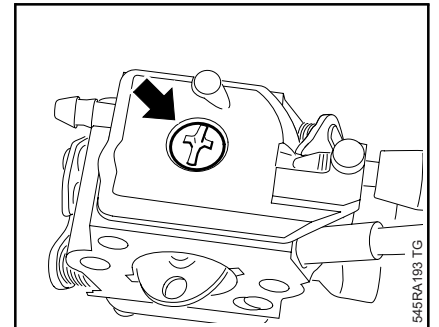
- Engager le levier de réglage d'admission (1) avec l'axe (2) tout d'abord de telle sorte que son siège (flèche) s'applique sur le ressort, puis repousser la

fourchette du levier de réglage d'admission dans la rainure du pointeau d'admission.

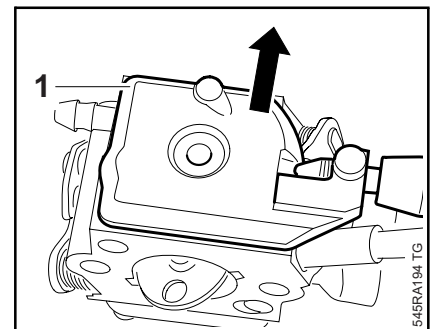
Le ressort doit se trouver dans le creux sphérique du levier de réglage d'admission.

- Repousser le levier de réglage d'admission vers le bas et l'immobiliser avec la vis.
- S'assurer que le levier de réglage d'admission fonctionne facilement.
- Monter la membrane de réglage, 8.4.1.
- Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.

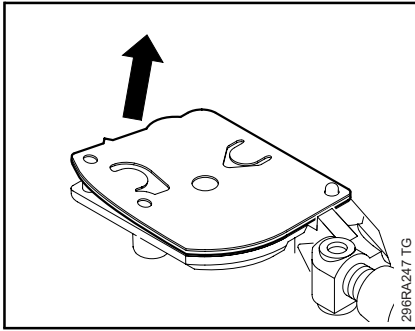
### 8.4.3 Membrane de pompe



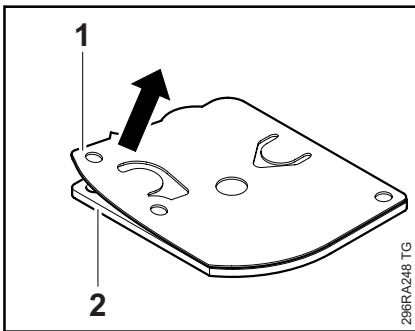
- Démontez le carburateur, 8.2.
- Dévisser la vis (flèche).



- Enlever avec précaution le couvercle de fermeture (1).



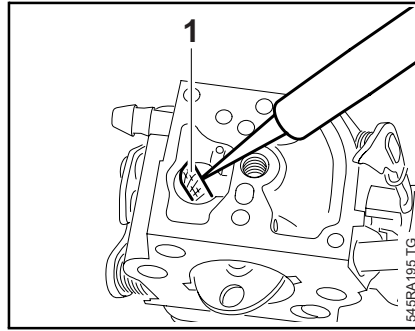
- Enlever avec précaution le joint avec membrane de pompe, du couvercle de fermeture.



- Séparer avec précaution la membrane de pompe (1) et le joint (2).

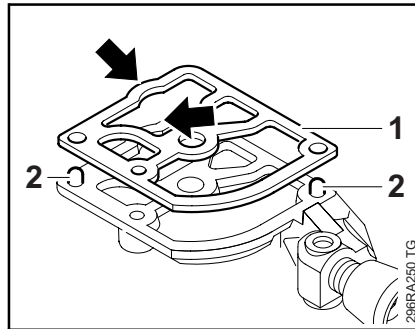
Au bout d'une assez longue période de fonctionnement, sous l'effet des sollicitations alternantes, la matière de la membrane peut présenter des signes de fatigue. La membrane se bombe et il faut la remplacer.

- Contrôler si la membrane de pompe est endommagée ou usée, remplacer le joint.
- Contrôler si le tamis à carburant n'est pas encrassé ou endommagé, le nettoyer ou le remplacer le cas échéant.

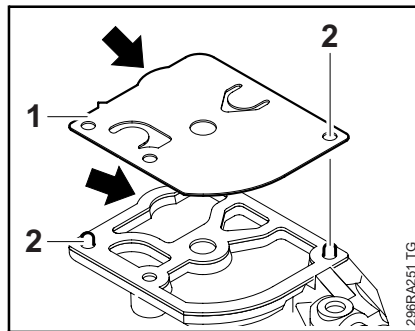


- À l'aide d'une aiguille, sortir le tamis à carburant (1) du carter de carburateur et le nettoyer ou le remplacer.

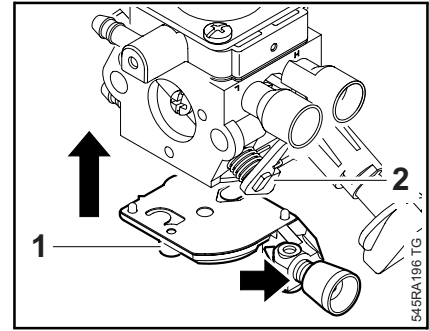
– Montage dans l'ordre inverse.



- Poser le joint (1) de telle sorte que les creux (flèches) coïncident et que le joint soit positionné par les tétons (2).



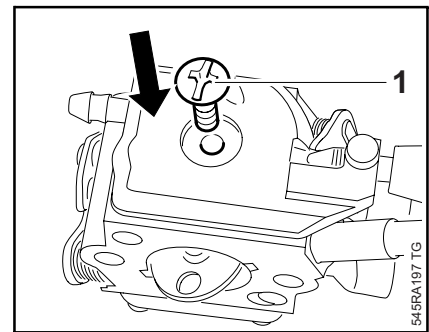
- Poser la membrane (1) sur le joint de telle sorte que les creux (flèches) coïncident et que la membrane soit positionnée par les tétons (2).



- Ajuster le couvercle de fermeture (1) de telle sorte que la vis de butée (flèche) soit orientée en direction des vis de réglage.

- Faire légèrement tourner le levier (2) de l'axe de papillon et présenter le couvercle de fermeture (1) sur le carter de carburateur, par le bas, de telle sorte que le joint et la membrane de pompe restent correctement positionnés sur le couvercle de fermeture.

- Faire légèrement jouer le couvercle de fermeture (1) jusqu'à ce que les tétons du couvercle de fermeture pénètrent dans les orifices du carter de carburateur.



- Contrôler le positionnement de la membrane et du joint.

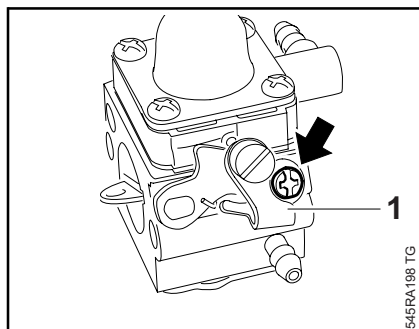
- Visser et serrer la vis (1).

- Couples de serrage, 3.4.

- Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.

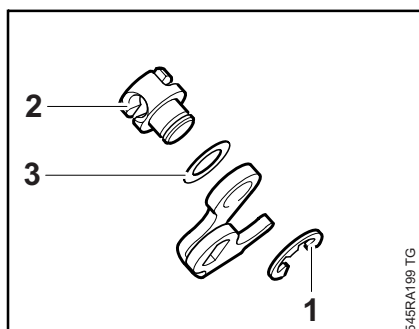
### 8.4.4 Levier de papillon / bouton tournant

– Démontez le carburateur, ☞ 8.2.



● Dévisser la vis (flèche).

– Enlever le levier de papillon (1).

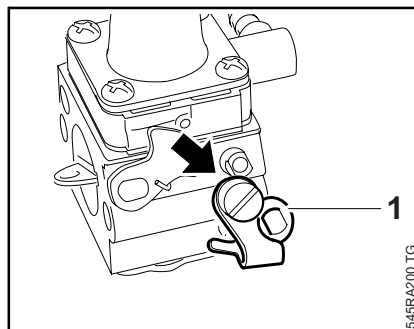


● Démontez le circlip (1).

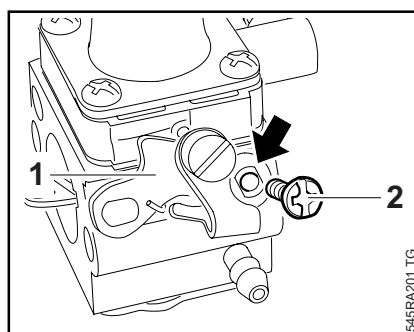
● Enlever le boulon (2) et la rondelle (3).

– Contrôlez les pièces détachées, les remplacer si nécessaire.

– Assemblage dans l'ordre inverse.

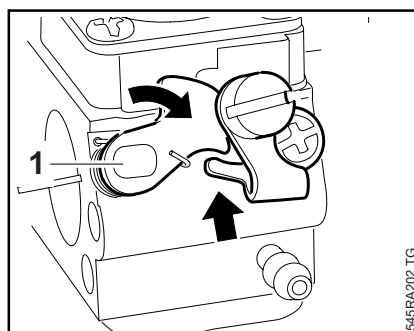


● Ajuster le levier de papillon (1) de telle sorte que le boulon (flèche) soit orienté vers le haut.



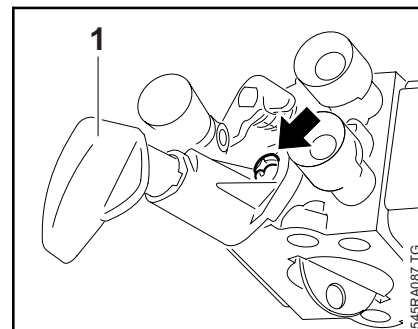
– Glisser le levier de papillon (1) sur le méplat (flèche) de l'axe du papillon.

● Visser et serrer la vis (2).



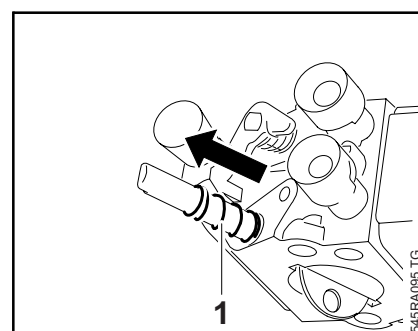
– Contrôlez le fonctionnement.

● Faire tourner l'axe de volet de starter de telle sorte que le levier (1) vienne en prise dans le levier de papillon (flèche).



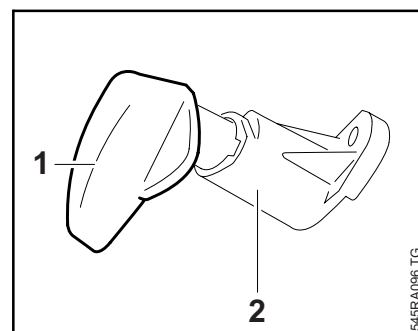
● Dévisser la vis (flèche).

– Enlever le bouton tournant (1).

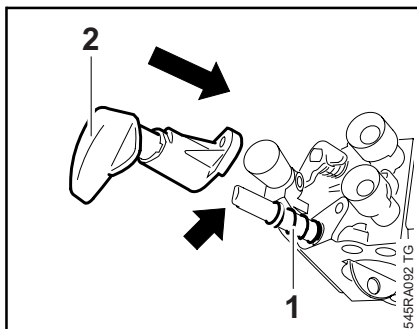


● Enlever le ressort (1).

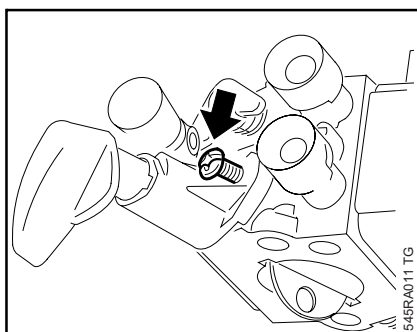
– Contrôlez les pièces détachées, les remplacer si nécessaire.



● Tourner le bouton (1) jusqu'à ce qu'il soit immobilisé dans la douille de guidage (2).



- Glisser le ressort (1) sur l'axe du volet de starter.
- Ajuster le bouton tournant (2) de telle sorte que le méplat du bouton tournant coïncide avec le côté aplati (flèche) de l'axe du volet de starter.
- Glisser le bouton tournant (2) sur l'axe du volet de starter, jusqu'à ce qu'il soit correctement positionné sur l'axe du volet de starter et la maintenir.

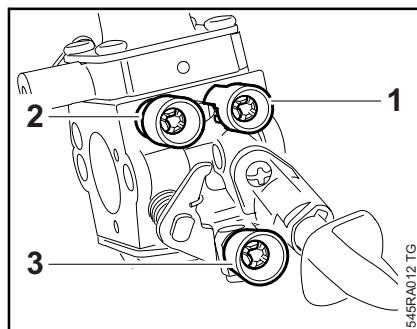


- Visser et serrer la vis (flèche).

#### Contrôler le fonctionnement :

- Enfoncer le bouton tournant = il est possible de faire tourner le bouton dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.
- Tourner le bouton à fond en arrière = le bouton tournant revient de lui-même dans sa position initiale
  - le bouton tournant est bloqué.
- Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.

#### 8.4.5 Vis de réglage



Le carburateur possède trois vis de réglage :

**H** = vis de réglage de richesse à haut régime (1)

**L** = vis de réglage de richesse au ralenti (2)

**LA** = vis de butée de réglage de régime de ralenti (3)

S'il devient impossible de régler le carburateur, ce problème peut aussi provenir des vis de réglage.

La vis de réglage de richesse à haut régime **H** et la vis de réglage de richesse au ralenti **L** sont respectivement munies d'un capuchon de limitation de course de réglage qui doit être enlevé avant le démontage.

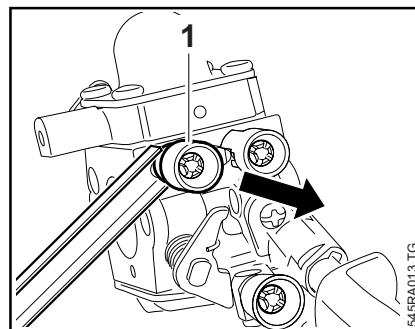
Utiliser impérativement des capuchons de limitation de course de réglage neufs.

- Démontez le couvercle de filtre, 5.1.

Pour le démontage et le montage des vis de réglage, il ne faut pas démonter le carburateur. Pour faciliter l'illustration, les opérations de démontage et remontage sont toutefois montrées sur le carburateur démonté.

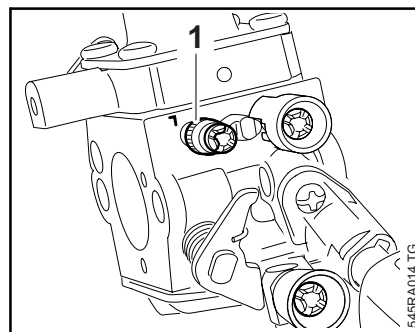
- Voir aussi Recherche des pannes du carburateur, 4.4.

#### Vis de réglage de richesse au ralenti

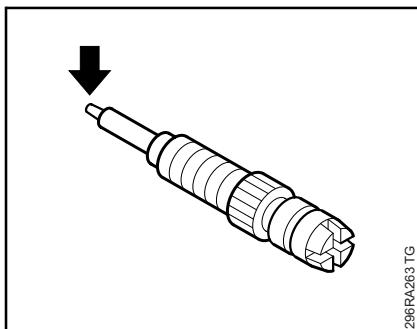


- En faisant lever avec l'outil 5910 890 4501, dégager le capuchon de limitation de course de réglage (1) de la vis de réglage de richesse au ralenti.

Un capuchon de limitation de course de réglage démonté doit impérativement être remplacé.



- Dévisser la vis de réglage de richesse au ralenti (1).

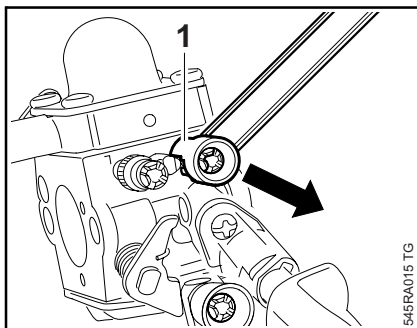


206RA263 TG

- Contrôler si la pointe (flèche) n'est pas endommagée ou usée ; le cas échéant, remplacer la vis de réglage de richesse au ralenti **L**.

- Visser la vis de réglage de richesse au ralenti **L** jusqu'en butée.
- Pour continuer, voir Vis de réglage de richesse à haut régime.

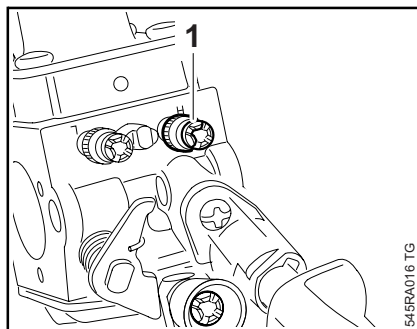
#### Vis de réglage de richesse à haut régime



545RA015 TG

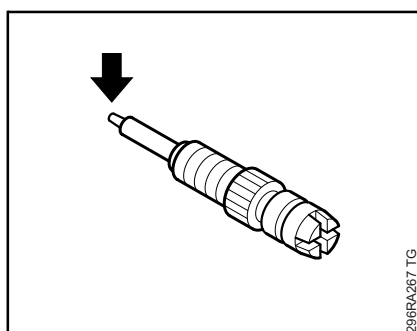
- En faisant levier avec l'outil 5910 890 4501, dégager le capuchon de limitation de course de réglage (1) de la vis de réglage de richesse à haut régime.

Un capuchon de limitation de course de réglage démonté doit impérativement être remplacé.



545RA016 TG

- Dévisser la vis de réglage de richesse à haut régime (1).

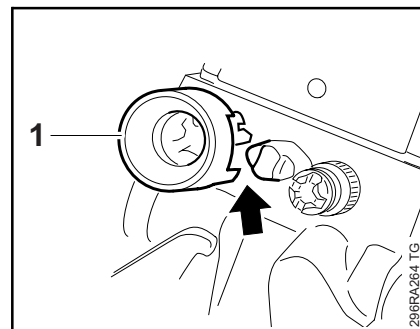


206RA267 TG

- Contrôler si le cône de réglage (flèche) n'est pas endommagé ou usé ; le cas échéant, remplacer la vis de réglage de richesse à haut régime **H**.

- Visser la vis de réglage de richesse à haut régime **H** jusqu'en butée.

#### Prémontage des capuchons de limitation de course de réglage



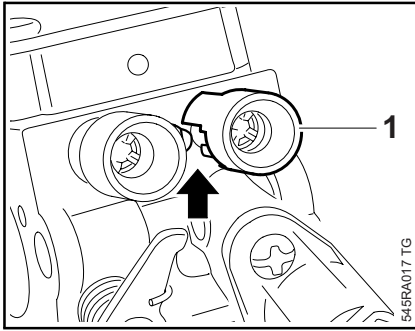
206RA264 TG

#### Vis de réglage de richesse au ralenti **L**

Utiliser impérativement un capuchon de limitation de course de réglage neuf et, avant de monter ce capuchon, le positionner de telle sorte que la proéminence du capuchon de limitation de course de réglage vienne en appui en dessous de la butée (flèche).

- Enfoncer le capuchon de limitation de course de réglage (1) sur la vis de réglage de richesse au ralenti, jusqu'au premier cran – le capuchon de limitation de course de réglage est ainsi pré-monté.





### Vis de réglage de richesse à haut régime H

Utiliser impérativement un capuchon de limitation de course de réglage neuf et, avant de monter ce capuchon, le positionner de telle sorte que la proéminence du capuchon de limitation de course de réglage vienne en appui au-dessus de la butée (flèche).

- Enfoncer le capuchon de limitation de course de réglage (1) sur la vis de réglage de richesse à haut régime, jusqu'au premier cran – le capuchon de limitation de course de réglage est ainsi prémonté.

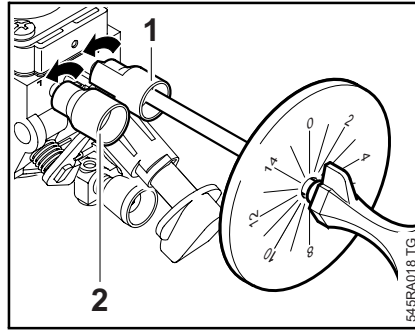
– Procéder au réglage de base, 8.5.1.

## 8.5 Réglage du carburateur

### 8.5.1 Réglage de base

Seulement s'il s'avère nécessaire de remplacer la vis de réglage de richesse à haut régime **H** ou la vis de réglage de richesse au ralenti **L** ou si les capuchons de limitation de course de réglage ont été enlevés ou pour le nettoyage et le réglage de base du carburateur :

- Enfoncer des capuchons de limitation de course de réglage neufs sur la vis de réglage de richesse à haut régime et sur la vis de réglage de richesse au ralenti, de telle sorte qu'ils se trouvent au premier cran (position de prémontage), 8.4.5.



Le pré-réglage de la vis de réglage de richesse à haut régime et de la vis de réglage de richesse au ralenti n'est possible qu'à l'aide des capuchons de limitation de course de réglage enfoncés au premier cran (position de prémontage).

En partant de la position de serrage à fond, tourner les vis de réglage de richesse au ralenti et de richesse à haut régime dans le sens contraire à celui des aiguilles d'une montre.

- Tourner la vis de réglage de richesse à haut régime **H** (1) de 1 tour et demi. Tourner la vis de réglage de richesse au ralenti **L** (2) de 1 tour.

Le pré-réglage de la vis de réglage de richesse à haut régime **H** et de la vis de réglage de richesse au ralenti **L** est maintenant terminé.

– Monter le capot protecteur et l'outil de coupe (tête faucheuse), voir la Notice d'emploi – l'outil de coupe doit tourner librement ; le cas échéant, enlever les saletés.

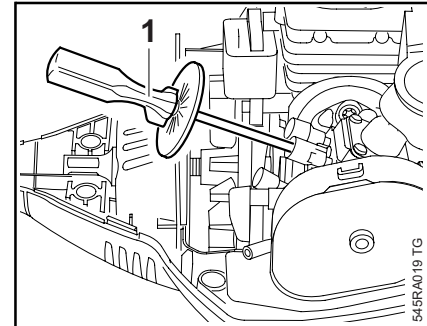
– Contrôler la grille pare-étincelles (si la machine en est équipée), la nettoyer ou la remplacer si nécessaire, 5.8.

Le carburateur doit être monté.

– Contrôler le filtre à air, le nettoyer ou le remplacer si nécessaire, 8.1.

– Faire chauffer le moteur.

Pour faciliter le réglage, on peut glisser le disque de réglage 5910 893 6600 sur le tournevis 5910 890 2305.



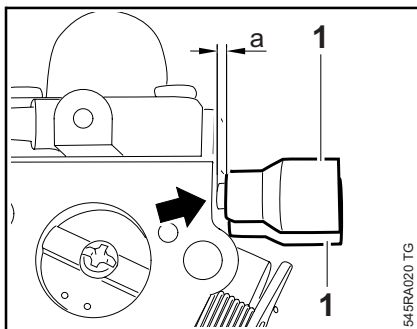
- Engager le tournevis (1) 5910 890 2305 dans les vis de réglage (flèche).


Régler le ralenti avec un compte-tours. Régler les régimes indiqués en respectant une plage de tolérances de  $\pm 200$  tr/mn.

1. En agissant sur la vis de butée de réglage de régime de ralenti **LA**, régler le régime à 3 000 tr/mn.
2. En tournant la vis de réglage de richesse au ralenti **L** vers la gauche ou vers la droite, régler le régime au maximum.

Si ce régime est supérieur à 3700 tr/mn, interrompre la procédure de réglage et recommencer par l'opération 1.

3. En agissant sur la vis de butée de réglage de régime de ralenti **LA**, régler à nouveau le régime à 3 000 tr/mn.
4. En agissant sur la vis de réglage de richesse au ralenti **L**, régler le régime à 2 800 tr/mn.



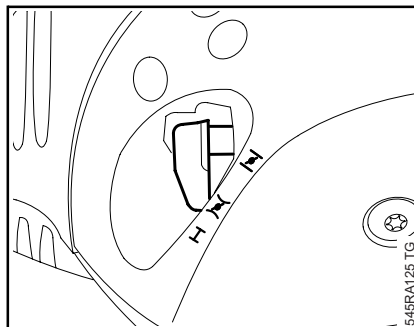
Les capuchons de limitation de course de réglage doivent se trouver en position de prémontage, en dessous et au-dessus de la butée,  8.4.5.

- Une fois le réglage de base terminé, enfoncer complètement les capuchons de limitation de course de réglage sur les vis de réglage.
- Ne pas enfoncer les capuchons de limitation de course de réglage (1) jusqu'en butée contre le carter de carburateur, car ils seraient endommagés – respecter une distance (flèche) d'au moins  $a = 1$  mm.

Les courses de réglage de la vis de réglage de richesse à haut régime **H** et de la vis de réglage de richesse au ralenti **L** sont maintenant limitées.




Le réglage de base de la vis de réglage de richesse à haut régime **H** et de la vis de réglage de richesse au ralenti **L** est maintenant calé.

## 8.5.2 Réglage standard



Pour le réglage standard, il est interdit d'enlever les capuchons de limitation de course de réglage.

Pour éviter des défauts de fonctionnement, pour tous les réglages, exécuter les opérations suivantes :

- Recherche des pannes,  4.4.
- Monter le capot protecteur et l'outil de coupe (tête faucheuse), voir la Notice d'emploi – l'outil de coupe doit tourner librement ; le cas échéant, enlever les saletés.
- Contrôler la grille pare-étincelles (si la machine en est équipée), la nettoyer ou la remplacer si nécessaire,  5.8.
- Contrôler le filtre à air, le nettoyer ou le remplacer si nécessaire,  8.1.

## Réglage standard

- Arrêter le moteur.
- En agissant avec doigté dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, tourner la vis de réglage de richesse à haut régime **H** jusqu'à ce qu'elle s'encliquette, au maximum de **3/4 de tour**.
- En tournant avec doigté dans le sens des aiguilles d'une montre, tourner la vis de réglage de richesse au ralenti **L** jusqu'à ce qu'elle s'encliquette, au maximum de **3/4 de tour**.

Contrôler le fonctionnement : Le moteur doit bien monter en régime à l'accélération, et il doit tourner rond au ralenti.

## Réglage du ralenti

- Faire chauffer le moteur.

## Si le moteur cale au ralenti

- Tourner la vis de butée de réglage de régime de ralenti **LA** dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le moteur tourne rond – l'outil de coupe ne doit pas être entraîné.

## Si l'outil de coupe est entraîné au ralenti

- Tourner la vis de butée de réglage de régime de ralenti **LA** dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, jusqu'à ce que l'outil de coupe s'arrête, puis exécuter encore **1 tour** dans le même sens.



**Si le régime de ralenti n'est pas régulier, si le moteur cale malgré la correction du réglage de la vis LA, si l'accélération n'est pas satisfaisante**

Le réglage du ralenti est **trop pauvre**.

- Tourner la vis de réglage de richesse au ralenti **L** dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, jusqu'à ce que le moteur tourne rond et accélère bien – au maximum jusqu'en butée.

**Si le régime de ralenti n'est pas régulier, si le régime tombe lorsqu'on bascule le dispositif**

Le réglage du ralenti est **trop riche**.

- Tourner la vis de réglage de richesse au ralenti **L** dans le sens des aiguilles d'une montre (par pas de 1/8 de tour / 45°), jusqu'à ce que le moteur tourne rond et accélère encore bien.

Après des corrections effectuées avec la vis de réglage de richesse au ralenti **L**, il est généralement nécessaire de réajuster aussi la vis de butée de réglage de régime de ralenti **LA**.

### Correction du réglage du carburateur pour l'utilisation à haute altitude

Si le fonctionnement du moteur n'est pas satisfaisant, une légère correction peut s'avérer nécessaire.

- Contrôler le réglage standard.
- Faire chauffer le moteur avec l'outil de coupe monté.

L'arbre d'entraînement et l'outil de coupe doivent tourner librement.

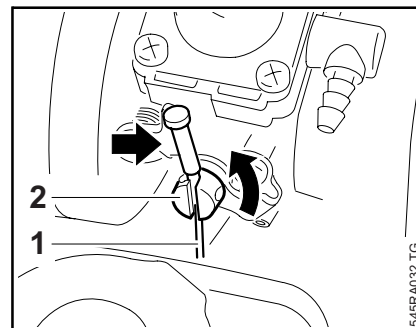
- Tourner la vis de réglage de richesse à haut régime **H** dans le sens des aiguilles d'une montre (appauvrissement) – au maximum jusqu'en butée.

Faire seulement très légèrement tourner les vis de réglage, car la moindre rotation entraîne déjà une variation sensible du fonctionnement du moteur.

Si le réglage est trop pauvre, le moteur risque d'être détérioré par suite d'un manque de lubrification et d'une surchauffe.

Si les réglages effectués n'apportent pas d'amélioration, voir aussi la Recherche des pannes du dispositif d'allumage, [📖 4.3](#), du carburateur et du bloc-moteur, [📖 4.4](#), [📖 4.5](#).

### 8.6 Câble de commande des gaz Démontage et montage Poignée circulaire

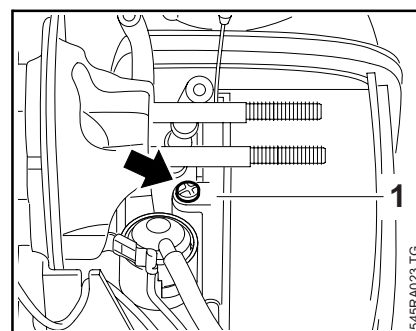


- Pousser l'axe de papillon vers le bas, jusqu'à ce que l'embout d'accouplement (flèche) dépasse.

- Faire tourner le boulon (2) jusqu'à ce que la fente coïncide avec le câble de commande des gaz (1).

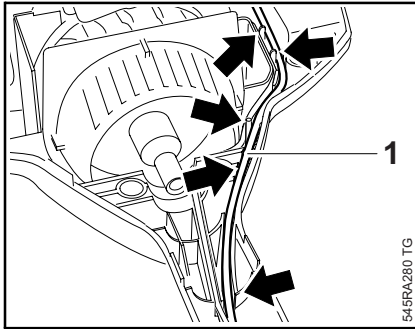
- Sortir le câble de commande des gaz (1).

- Démontez le carburateur, [📖 8.2](#).

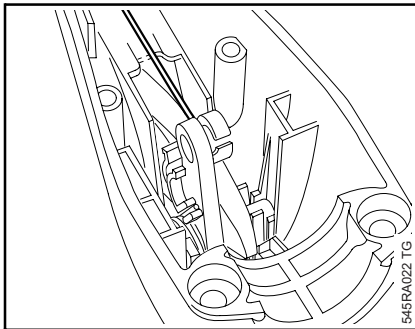


- Dévisser la vis (flèche).

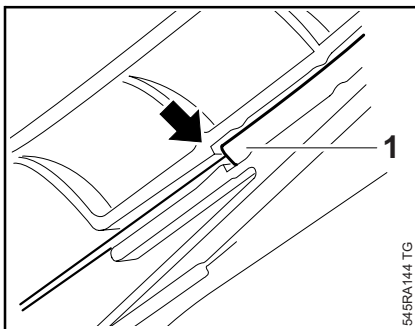
- Extraire l'attache (1) du support avec le câble de commande des gaz.



- Extraire le câble de commande des gaz (1) des conduits (flèches).
- Démontez la gâchette d'accélérateur et décrochez le câble de commande des gaz, 7.3.1.



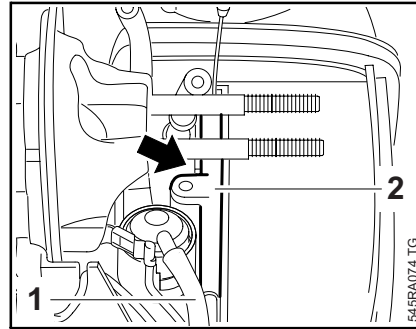
- Contrôler le câble de commande des gaz, le remplacer si nécessaire.
- Monter le câble de commande des gaz sur la poignée de commande, 8.6.



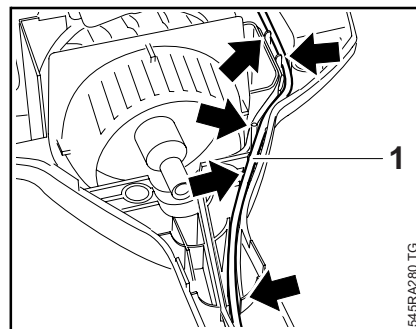
- Enfoncer la gaine du câble de commande des gaz (1) à fond dans le conduit.

La gaine du câble de commande des gaz doit prendre appui sur la butée (flèche).

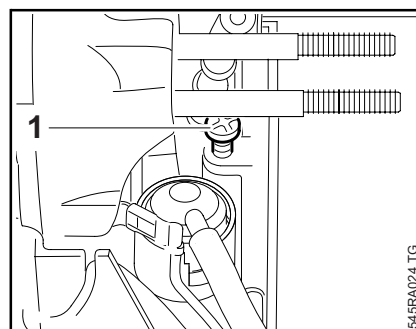
Composants 4144 FC, FS, KM



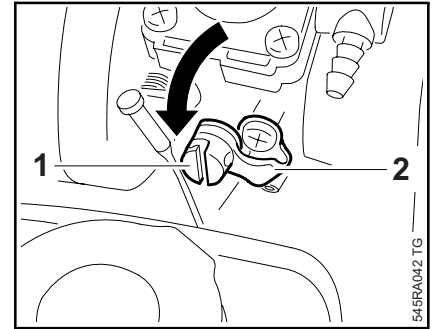
- Faire passer le câble de commande des gaz sous le flexible (1) d'aération du réservoir.
- Mettre l'attache du câble de commande des gaz (2) dans le support (flèche).



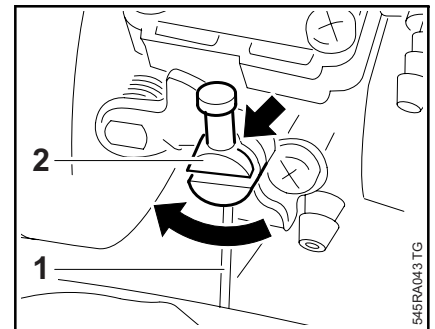
- Enfoncer le câble de commande des gaz (1) dans les conduits du carter du moteur (flèches), jusqu'en butée.



- Visser et serrer la vis (1).
- Monter le carburateur, 8.2.




- Faire tourner le boulon (1) jusqu'à ce que la fente coïncide avec le câble de commande des gaz.
- Enfoncer le levier de l'axe de papillon (2).

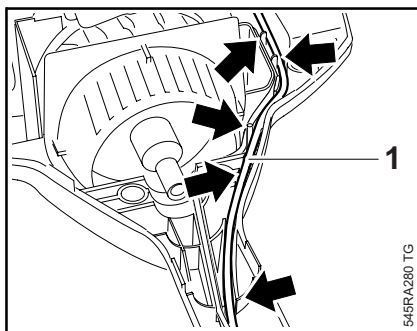


- Mettre le câble de commande des gaz (1) dans la fente du boulon (2).
- Faire tourner le boulon jusqu'à ce que l'embout coïncide avec la prise (flèche).
- Contrôler le fonctionnement du câble de commande des gaz (1), le régler si nécessaire, 8.6.2.
- Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.
- Couples de serrage, 3.4.


### 8.6.1 Câble de commande des gaz Démontage et montage Guidon


Le câble de commande des gaz est monté dans une gaine, avec le câble de court-circuit et le câble de masse, c'est pourquoi il faut démonter la gaine complète avec câble de commande des gaz, câble de court-circuit et câble de masse.

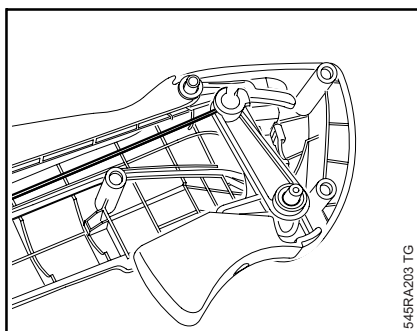
- Démontez le câble de commande des gaz du côté du carburateur,  5.9.3




- Extraire le câble de commande des gaz (1) des conduits (flèches).


- Démontez la gaine de protection,  5.9.3.

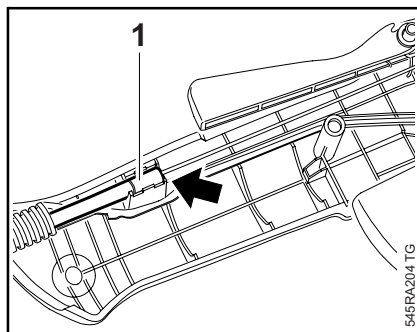
- Décrochez le câble de commande des gaz de la gâchette d'accélérateur, sur la poignée de commande,  7.4.



- Contrôlez le câble de commande des gaz, le remplacez si nécessaire.


- Accrochez le câble de commande des gaz sur la gâchette d'accélérateur,  7.4.

- Montez la gaine de protection dans le carter du moteur,  5.9.3.




- Enfoncer la gaine du câble de commande des gaz (1) à fond dans le conduit.

La gaine (1) du câble de commande des gaz doit prendre appui sur la butée (flèche).

- Montez le câble de commande des gaz du côté du carburateur,  5.9.3.

- Poursuivez le montage dans l'ordre inverse.

- Couples de serrage,  3.4.

### 8.6.2 Réglage du câble de commande des gaz

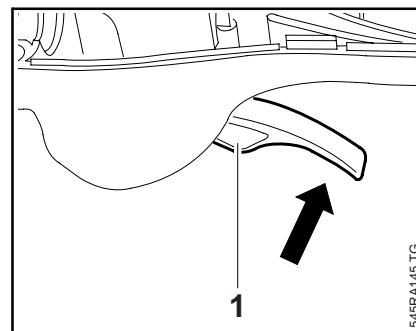
- Démontez le capot,  5.1.

Afin qu'à l'accélération le papillon du carburateur s'ouvre et se ferme complètement, il faut régler le câble de commande des gaz.

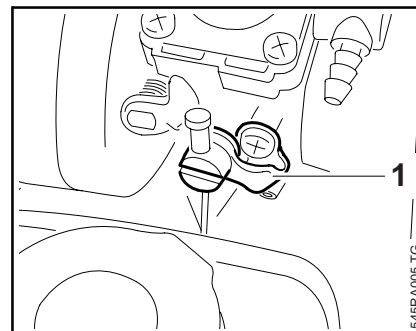
Sur les versions à poignée circulaire et à guidon, la procédure de réglage est la même.

Sur les deux versions, veillez à ce que la gaine du câble de commande des gaz soit bien fixée dans les attaches et les conduits et soit bien en appui contre la butée  
– la position de la gaine du câble de commande des gaz influe sur le réglage du câble.

### Contrôler du réglage du câble de commande des gaz



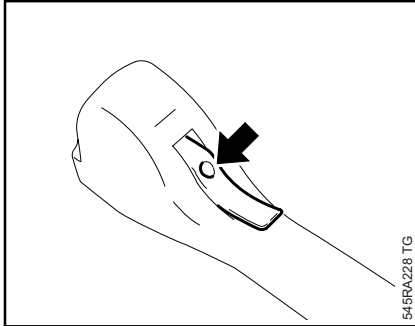
- Enfoncer la gâchette d'accélérateur (1) à fond et la maintenir.



- Appuyez sur le levier (1) de l'axe du papillon.

S'il est possible de faire tourner le levier (1) plus loin, c'est que le papillon n'est pas ouvert à fond lorsque la gâchette se trouve en position pleins gaz.

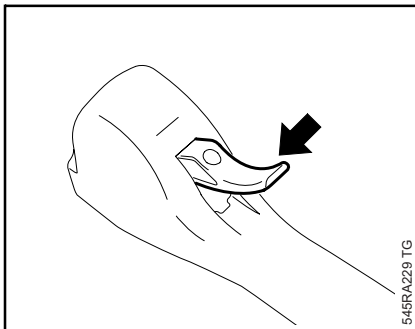
## Réglage du câble de commande des gaz



- Enfoncer la gâchette d'accélérateur et faire tourner la vis (flèche) jusqu'à ce que le papillon soit ouvert à fond.

– Tourner la vis sans tête dans le sens des aiguilles d'une montre = augmentation de la tension du câble de commande des gaz (plus grande ouverture du papillon).

– Tourner la vis sans tête dans le sens inverse des aiguilles d'une montre = relâchement de la tension du câble de commande des gaz (moins grande ouverture du papillon).



- Relâcher la gâchette d'accélérateur (flèche) – elle doit revenir jusqu'en butée dans la position de départ.

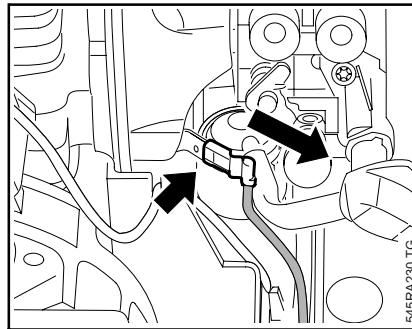
Lorsque la gâchette d'accélérateur n'est pas actionnée, le câble de commande des gaz ne doit pas être tendu ; le cas échéant, le papillon ne se fermerait pas complètement – le régime de ralenti serait trop élevé.

Composants 4144 FC, FS, KM

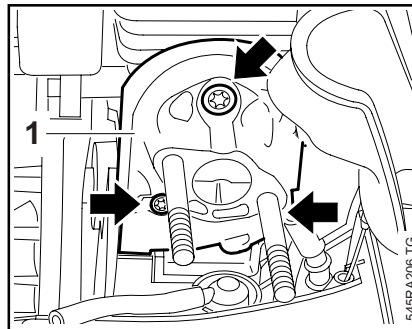
– Montage dans l'ordre inverse.

## 8.7 Bride intermédiaire Démontage et montage

Démonter le carburateur, 8.2.

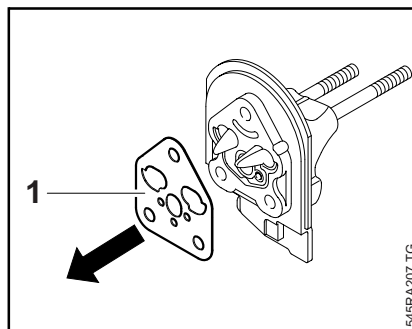


- Débrancher le câble de masse (flèche).



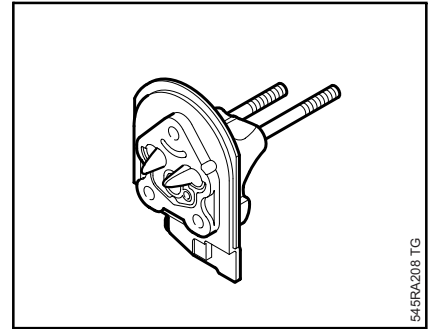
- Dévisser les vis (flèches) et les enlever avec la languette.

– Enlever la bride intermédiaire (1).

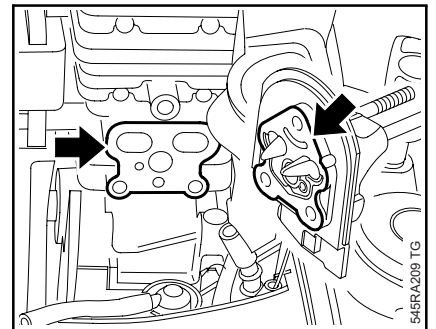


- Enlever le joint (1).

Toujours utiliser un joint neuf.

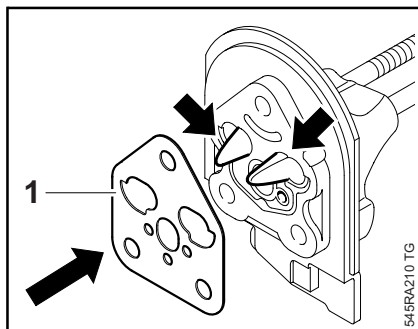


– Contrôler la bride intermédiaire, la remplacer si nécessaire – même la moindre fissuration peut entraîner des perturbations du fonctionnement du moteur, 4.4, 4.5.

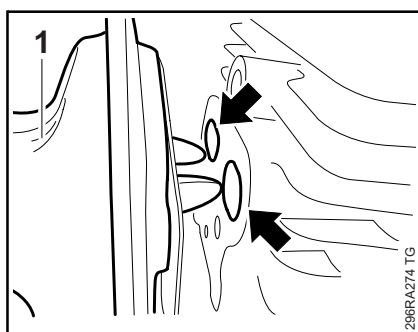


- Contrôler et nettoyer les plans de joint (flèches) ; le cas échéant, éliminer les restes de joint, 4.5.

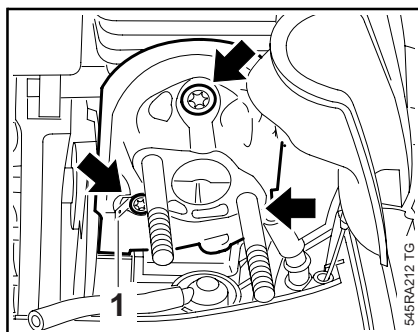
Les plans de joint doivent être impeccables et ils ne doivent présenter aucun dommage. Si les plans de joint sont endommagés, il faut remplacer le cylindre ou la bride intermédiaire.



- Glisser un joint neuf (1) par-dessus les chanfreins de guidage (flèches) et le mettre en place.



- Présenter la bride intermédiaire (1) de telle sorte que les chanfreins de guidage se logent dans les orifices (flèches) de la lumière d'admission du cylindre et l'appliquer.



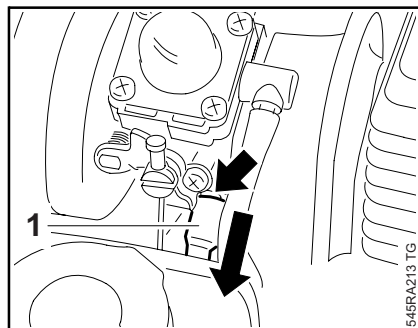
- Mettre la languette (1) en place.
- Visser et serrer les vis (flèches).
- Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.
- Couples de serrage, 3.4.

## 8.8 Aération du réservoir

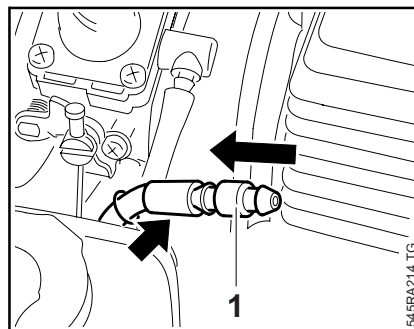
### 8.8.1 Contrôle

En cas de dérangements au niveau du carburateur ou de l'alimentation en carburant, il faut toujours contrôler aussi et remplacer si nécessaire le système d'aération du réservoir. Contrôler le fonctionnement en soumettant le réservoir à carburant à une dépression ou à une surpression via le tuyau flexible à carburant.

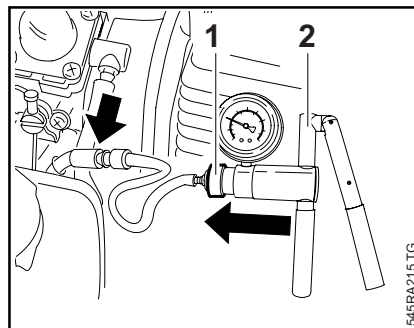
- Ouvrir le bouchon du réservoir et vider le réservoir à carburant.
- Récupérer le carburant dans un récipient propre, 1.
- Fermer le bouchon du réservoir.
- Démontez le dispositif de lancement, 6.2.
- Démontez le capot, 5.1.



- Débrancher le tuyau flexible d'aspiration de carburant (1) du raccord (flèche).
- Fermer le bouchon du réservoir.



- Glisser le double raccord (1) 0000 855 9200 dans le tuyau flexible d'aspiration de carburant (flèche).



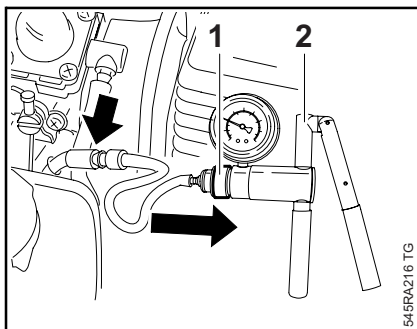
### Contrôle avec dépression

- Repousser la bague (1) vers la gauche et brancher la pompe (2) 0000 850 1300 sur le double raccord (flèche)
  - soumettre le réservoir à carburant à une dépression.

L'équilibrage de la pression a lieu via le système d'aération du réservoir. Aucune dépression ne doit s'établir dans le réservoir.

- Nettoyer le voisinage du système d'aération du réservoir.
- Le cas échéant, remplacer le système d'aération du réservoir, 8.8.

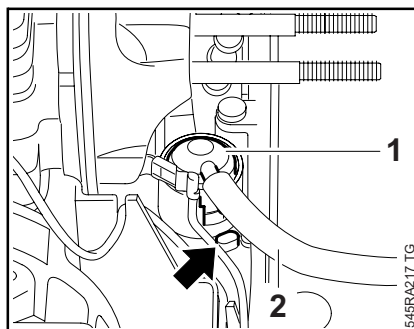




### Contrôle avec pression

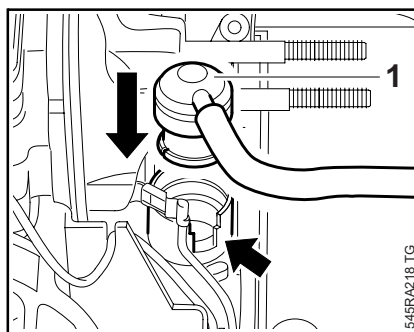
- Repousser la bague (1) vers la droite et brancher la pompe (2) 0000 850 1300 sur le double raccord (flèche)
  - soumettre le réservoir à carburant à une surpression.
- Actionner la pompe jusqu'à ce que le manomètre indique une pression de 0,5 bar. Si cette pression est maintenue pendant au moins 20 secondes, c'est que le réservoir et son système de désaération sont étanches. Si la pression retombe, il faut rechercher l'endroit défectueux et remplacer le composant défectueux.
- Montage dans l'ordre inverse.

### 8.8.2 Démontage et montage



- Démontez le carburateur, ☞ 8.2.
- Dégager le système d'aération du réservoir (1) en faisant levier contre la nervure de montage (flèche).
- Contrôler le système d'aération du réservoir (1) du tuyau flexible (2) et le contrôler, le remplacer si nécessaire.

Toujours monter un système d'aération du réservoir neuf.



- Emmancher un système d'aération du réservoir neuf dans le tuyau flexible.
- Positionner le système d'aération du réservoir à telle sorte que le raccord coïncide avec l'échancrure (flèche).
- Pousser le système d'aération du réservoir, avec le tuyau flexible, dans son logement, jusqu'à ce qu'il s'encliquette.

Veiller à ce que le tuyau flexible soit complètement emmanché sur le raccord du boîtier du filtre à air.

- Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.

### 8.9 Aspiration de carburant

#### 8.9.1 Crépine d'aspiration

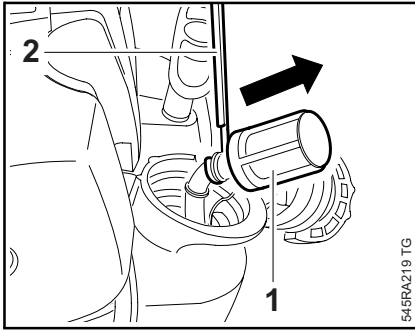
Les impuretés qui pourraient pénétrer dans le réservoir avec le carburant sont retenues par la crépine d'aspiration. À la longue, les pores du filtre sont obstrués par des impuretés très fines. La section d'aspiration se trouve alors réduite et le débit de carburant devient insuffisant.

En cas de dérangements du système d'alimentation en carburant, il faut toujours tout d'abord contrôler le réservoir à carburant et la crépine d'aspiration.

- Recherche des pannes, ☞ 4.4 ou ☞ 4.5.

#### Nettoyer le réservoir si nécessaire :

- Ouvrir le bouchon du réservoir et vider le réservoir.
- Introduire un peu d'essence propre dans le réservoir et secouer vigoureusement la machine.
- Ouvrir le réservoir et le vider.
- Éliminer le carburant conformément à la réglementation pour la protection de l'environnement, ☞ 1.



- Ouvrir le bouchon du réservoir.
- À l'aide du crochet de montage (2) 5910 893 8800, extraire la crépine d'aspiration (1) du réservoir à carburant.

Ne pas trop étirer le tuyau flexible à carburant.

- Contrôler la crépine d'aspiration (1), la remplacer si nécessaire.
- Montage dans l'ordre inverse.

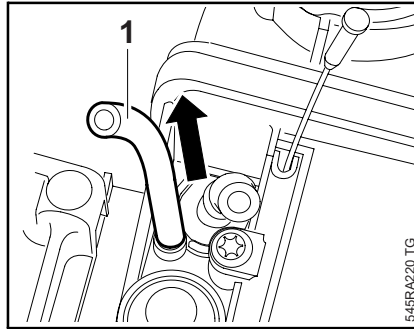
### 8.9.2 Tuyaux flexibles à carburant

Pour garantir l'étanchéité du système d'alimentation en carburant, les tuyaux flexibles à carburant doivent être complètement et fermement emmanchés sur les raccords ; c'est pourquoi, après chaque démontage, il faut systématiquement monter des tuyaux flexibles neufs.

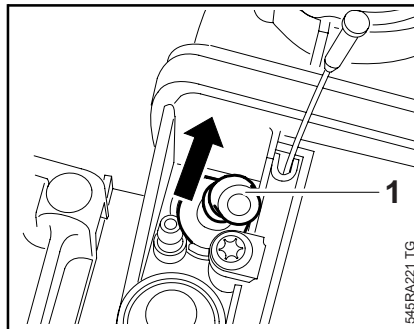
Pour ne pas risquer d'endommager les tuyaux flexibles à carburant et les raccords, il faut impérativement monter les tuyaux flexibles à carburant à la main.

N'utiliser ni pince, ni autres outils aux arêtes vives et ne pas fendre les tuyaux flexibles sur les raccords – cela risquerait d'endommager les raccords.

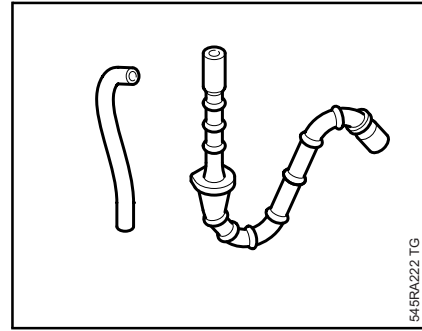
Pour faciliter le montage, appliquer du produit antifriction STIHL Einpressfluid aux endroits recommandés, mais ne pas employer de l'huile, du carburant, de la graisse ou d'autres produits antifriction quelconques – car cela risquerait d'endommager les tuyaux flexibles.



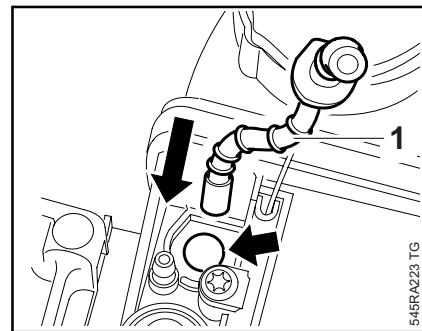
- Démontez la crépine d'aspiration, 8.9.1.
- Démontez la bride intermédiaire, 8.7.
- Débrancher le tuyau flexible de retour de carburant (1) du raccord.



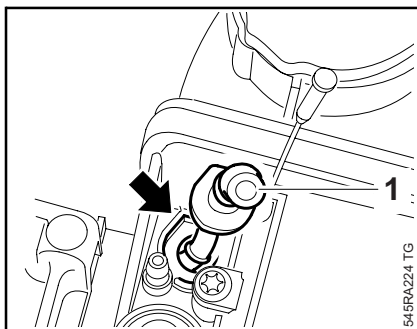
- Extraire le tuyau flexible d'aspiration de carburant (1) de son support.



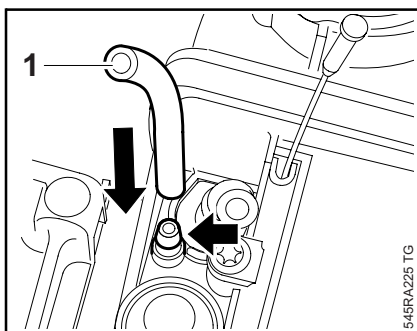
- Toujours utiliser des tuyaux flexibles à carburant neufs.



- Glisser le tuyau flexible d'aspiration de carburant (1) neuf dans l'orifice (flèche) du réservoir à carburant.
- Humecter le bouchon du tuyau flexible d'aspiration de carburant neuf avec du produit antifriction STIHL Einpressfluid, 11.



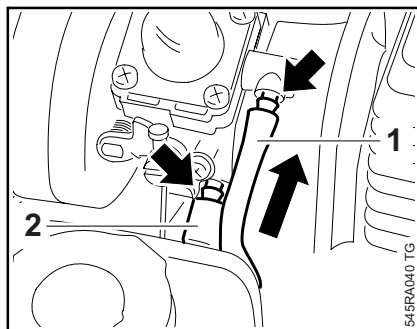
- Ajuster le tuyau flexible d'aspiration de carburant (1) – la bride doit épouser la forme du support (flèche).
- Pousser le tuyau flexible d'aspiration de carburant dans le logement jusqu'à ce que la lèvre en caoutchouc entoure complètement l'orifice et que la bride s'applique sur le réservoir à carburant.



- Humecter le raccord et l'extrémité du tuyau flexible avec du produit antifriction STIHL Einpressfluid, 11.
- Glisser le tuyau flexible de retour de carburant (1) neuf sur le raccord (flèche).

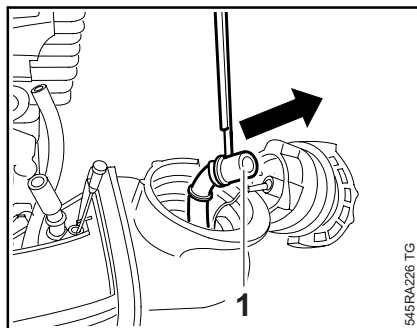
Le tuyau flexible à carburant doit être emmanché à fond.

- Monter la bride intermédiaire, 8.7.



- Glisser le carburateur.
- Pour faciliter le montage, humecter les raccords (flèches) et les extrémités des tuyaux flexibles à carburant neufs avec un peu de produit antifriction STIHL Einpressfluid, 11.
- Glisser le tuyau flexible de retour de carburant (1) et le tuyau flexible d'aspiration de carburant (2) sur les raccords (flèches).

Les tuyaux flexibles à carburant doivent être emmanchés à fond.



- À l'aide du crochet de montage 5910 893 8800, extraire le tuyau flexible d'aspiration de carburant (1) du réservoir à carburant.

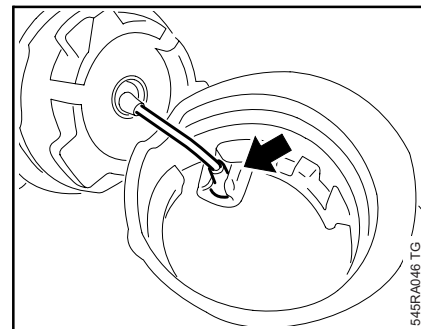
Ne pas trop étirer le tuyau flexible à carburant.

- Monter la crépine d'aspiration, 8.9.1.
- Fermer le bouchon du réservoir.
- Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.

### 8.9.3 Bouchon de réservoir à carburant

Voir Notice d'emploi.




- Ouvrir le bouchon du réservoir.

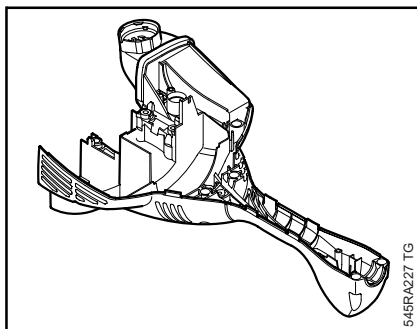


- Chasser l'embout, à l'intérieur du réservoir (flèche).
- Contrôler le bouchon du réservoir ; si nécessaire, remplacer la bague d'étanchéité ou le bouchon du réservoir.
- Montage dans l'ordre inverse.
- Effectuer un contrôle d'étanchéité.



## 8.10 Carter du moteur Démontage et montage



- Vider le réservoir à carburant,  1.
- Démontez le tube,  9.1.
- Démontez le bloc-moteur,  5.1.






- Contrôlez le carter du moteur, le remplacer si nécessaire.

En cas de montage d'un carter de moteur neuf, il faut reprendre le câble de court-circuit, le câble de masse et le câble de commande des gaz de l'ancien carter.

### Versions avec poignée circulaire

- Transposer le câble de court-circuit et le câble de masse,  5.9.2.
- Transposer le câble de commande des gaz,  8.6.

### Versions avec guidon

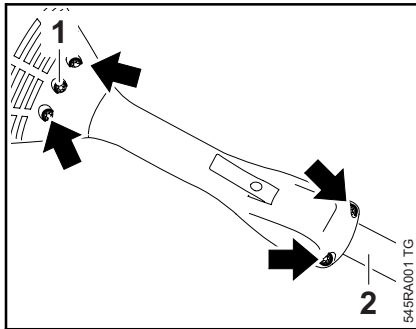
- Transposer le câble de court-circuit et le câble de masse,  5.9.3.
- Transposer le câble de commande des gaz,  8.6.1.
- Avant de reprendre les pièces, les contrôler. Si nécessaire, monter des pièces neuves.
- Montage dans l'ordre inverse.
- Couples de serrage,  3.4.

## 9. Tube

### 9.1 Démontage et montage

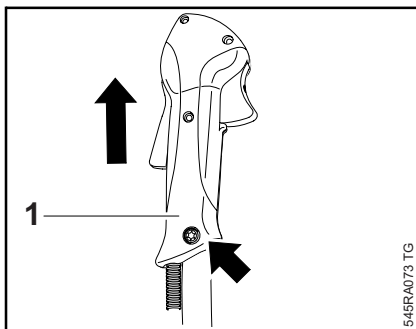
Le tube peut être démonté sans qu'il soit nécessaire de démonter d'autres pièces du dispositif à moteur.

#### Versions avec poignée circulaire

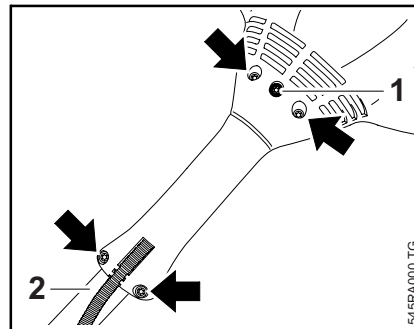


- Enlever la vis (1) et desserrer les vis (2).
- Extraire le tube (2).
- Contrôler le tube, le réparer ou le remplacer si nécessaire, 9.1.

#### Versions avec guidon



- Desserrer la vis (flèche).
- Enlever la poignée de commande (1).



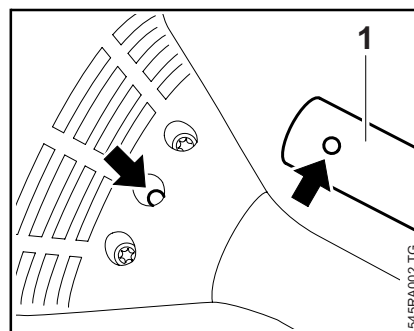
- Enlever la vis (1) et desserrer les vis (flèches).
- Extraire le tube (2) du carter du moteur.
- Contrôler le tube, le réparer ou le remplacer si nécessaire, 9.1.

Au montage d'un tube neuf, il faut reprendre toutes les pièces qui étaient rapportées sur l'ancien tube.

#### Montage

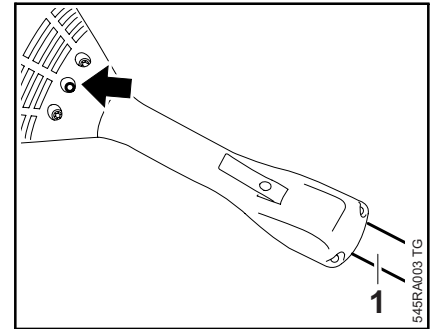
- Dégraisser la zone de serrage avec un peu de produit de dégraissage courant sans chlorocarbures ni hydrocarbures halogénés, à base de solvant, 11.

#### Versions avec poignée circulaire

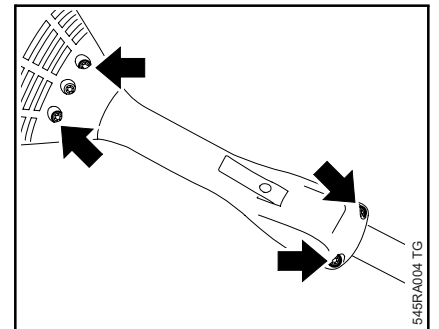


- Ajuster le tube (1) – les orifices (flèches) doivent coïncider.

- Introduire le tube (1) jusqu'en butée, en le faisant légèrement pivoter jusqu'à ce que l'arbre carré s'emboîte dans la prise carrée du tambour d'embrayage.

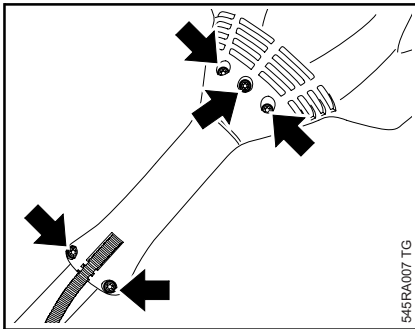


- Faire tourner le tube (1) jusqu'à ce que l'orifice du tube coïncide avec l'orifice (flèche) du carter du moteur.
- Visser et serrer la vis en faisant légèrement pivoter le tube de telle sorte que la vis passe à travers l'orifice du tube – le tube est alors seulement positionné, mais pas serré.



- Serrer les vis (flèches).

## Versions avec guidon



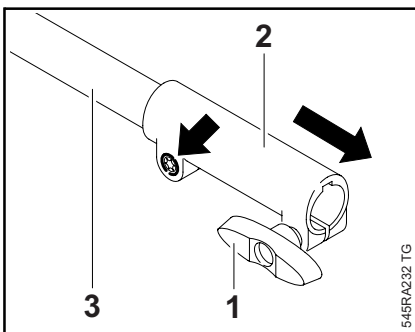
- Serrer les vis (flèches).

– Monter la poignée de commande, 7.4.

– Contrôler si l'étiquette d'avertissement appliquée sur le tube n'est pas endommagée ou devenue illisible, la remplacer le cas échéant.

– Couples de serrage, 3.4.

### 9.1.1 Désassemblage KM 56



– Démontez le tube, 9.1.

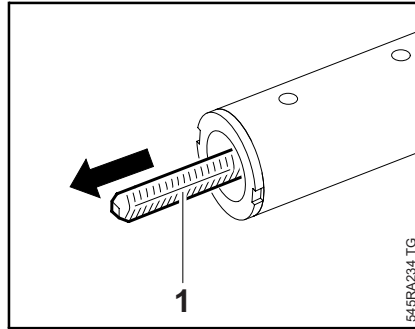
– Le cas échéant, démontez la poignée circulaire, 9.1.7.

– Le cas échéant, démontez l'anneau de suspension.

– Desserrer l'écrou à oreilles (1) et enlever la pièce rapportée.

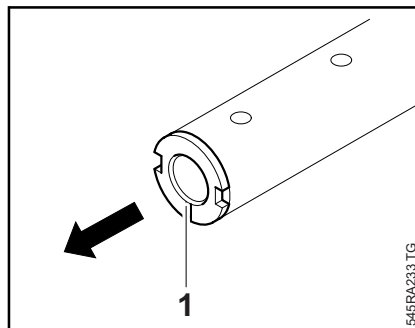
- Desserrer la vis (flèche).

– Extraire le manchon d'accouplement (2) du tube (3).

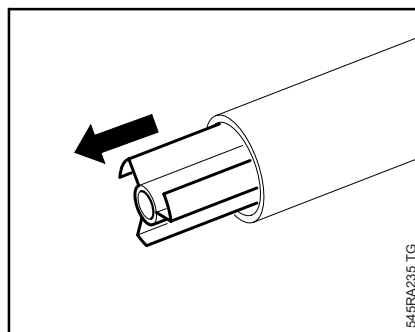


- Extraire l'arbre d'entraînement (1) du tube.

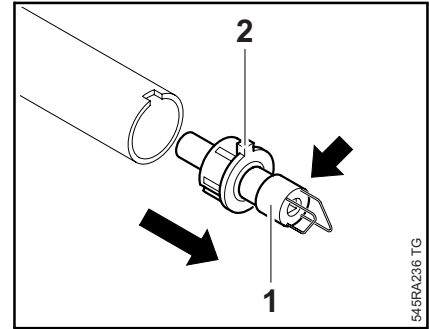
Un arbre bleui doit être remplacé.



- Dégager le bouchon (1) en faisant levier.

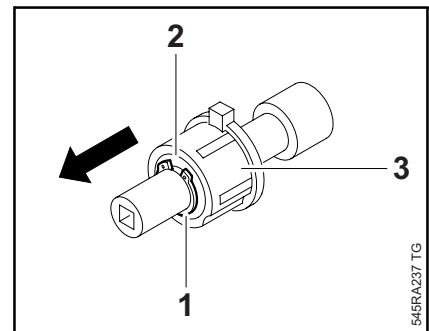


- Extraire le fourreau du tube.



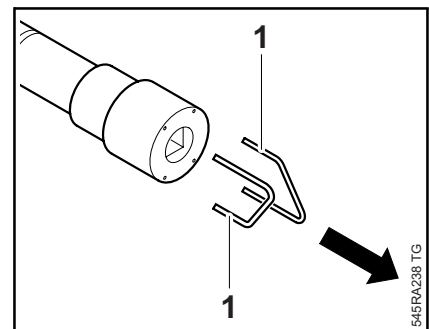
- Extraire l'entraîneur complet (1) en agissant sur le collet (flèche).

Ne pas le chasser en agissant sur le téton en matière synthétique (2) – il risquerait de casser.



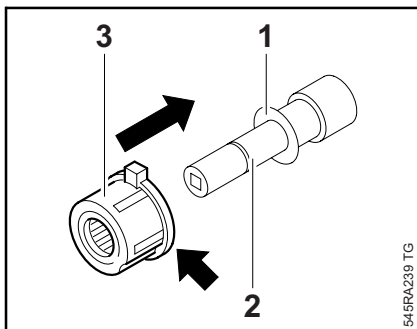
- Démontez le circlip (1).

– Enlever la rondelle (2) et la bague (3) ainsi que la deuxième rondelle.

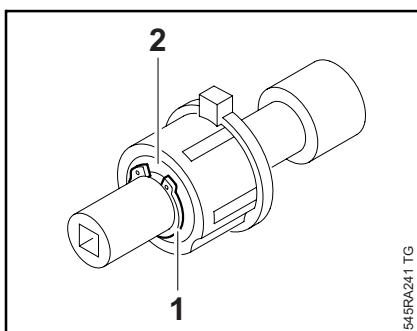


- Extraire l'étrier (1).

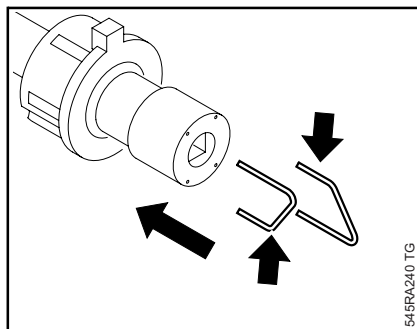
– Contrôler les pièces détachées, les remplacer si nécessaire.



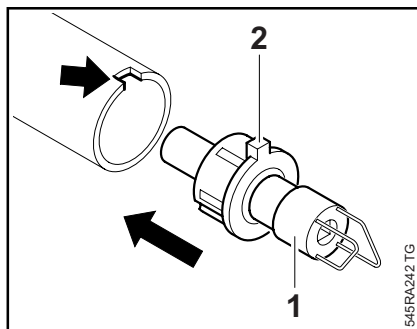
- Glisser la rondelle (1) sur l'entraîneur (2).
- Ajuster la bague (3) de telle sorte que le côté étagé (flèche) soit orienté en direction de l'entraîneur.
- Graisser le roulement à aiguilles, dans la bague, ainsi que le téton de l'entraîneur, avec de la graisse STIHL, 11.
- Monter la bague (3).



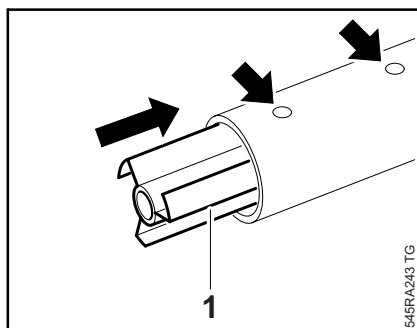
- Poser la rondelle (2).
- Monter le circlip (1).



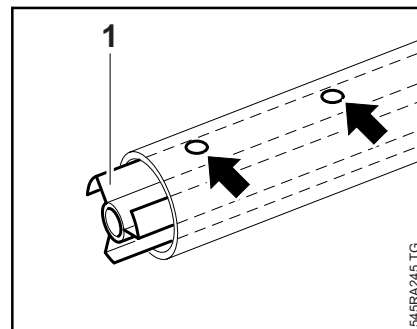
- Glisser les étriers dans l'entraîneur de telle sorte que leurs parties proéminentes (flèches) soient diamétralement opposées.
- Introduire les étriers à fond – les étriers doivent être bien fixés.



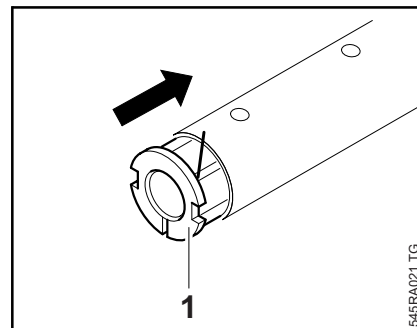
- Glisser l'entraîneur (1) dans le tube de telle sorte que le téton (2) se prenne dans l'encoche (flèche).
- Enfoncer l'entraîneur jusqu'en butée.



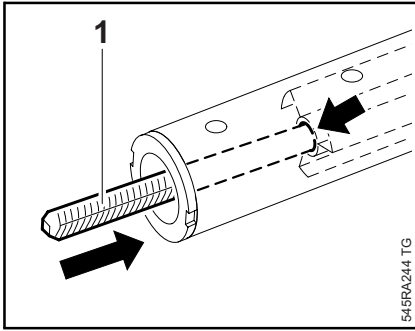
- Glisser le fourreau (1) dans le tube, du côté muni de trous transversaux (flèches).



- Ajuster le fourreau (1) de telle sorte que l'espace situé entre les nervures coïncide avec les trous transversaux (flèches) du tube.



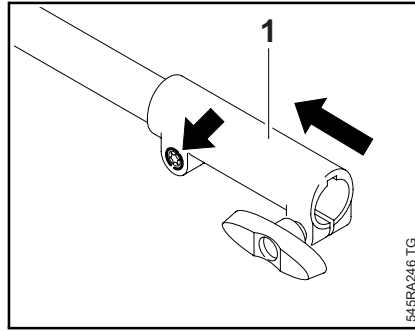
- Pousser le bouchon (1) à fond dans le tube.



L'arbre d'entraînement est logé dans le fourreau, à l'intérieur du tube.

Un arbre bleui doit être remplacé.

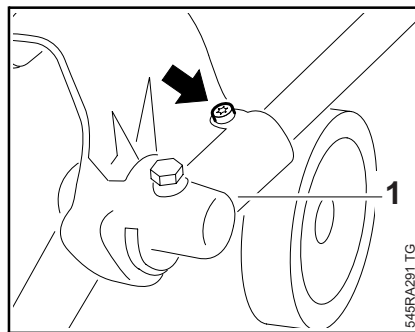
- Avant d'introduire l'arbre d'entraînement, l'enduire de graisse à réducteur STIHL pour taille-haies, 11.
- Répartir uniformément la graisse sur l'arbre d'entraînement – le fait d'injecter seulement de la graisse dans l'orifice du fourreau, et d'y introduire l'arbre d'entraînement non graissé, n'assure pas un graissage suffisant.
- Glisser l'arbre d'entraînement (1) dans l'orifice (flèche) du fourreau, jusqu'à ce qu'il se loge dans l'entraîneur.
- Contrôler le fonctionnement.
- Faire tourner l'arbre d'entraînement – l'entraîneur situé du côté opposé doit tourner en même temps.



– Ajuster le manchon d'accouplement (1) de telle sorte que la fente de serrage soit orientée vers le bas.

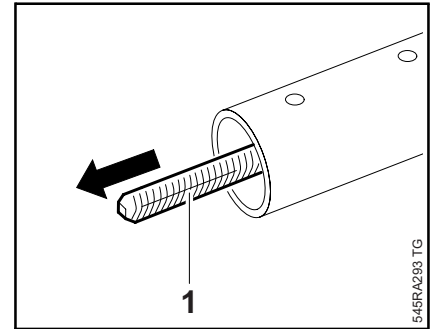
- Glisser le manchon d'accouplement (1) du côté de l'entraîneur, jusqu'à ce qu'il bute sur le tube.
- Serrer la vis (flèche).
- Montage dans l'ordre inverse.
- Couples de serrage, 3.4.

### 9.1.2 Désassemblage FC 56



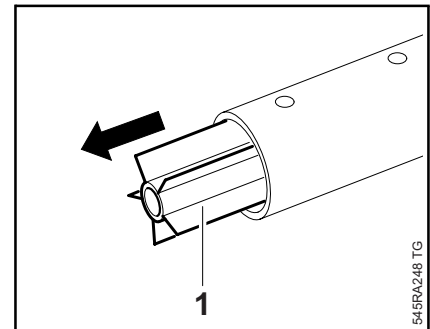
- Démontez le tube, 9.1.
- Le cas échéant, démontez la poignée circulaire, 9.1.6, 9.1.7.
- Le cas échéant, démontez l'anneau de suspension, 9.2.3.
- Desserrer la vis (flèche).

- Extraire et contrôler le réducteur (1), le réparer ou le remplacer si nécessaire
- voir Manuel de réparation « Outils CombiSystème ».

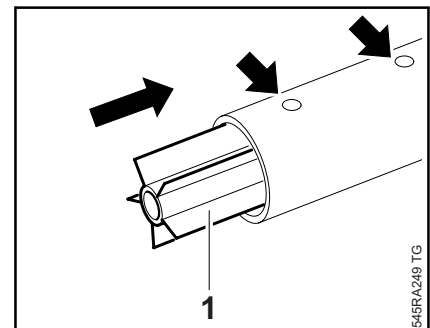


- Extraire l'arbre d'entraînement (1) du tube.

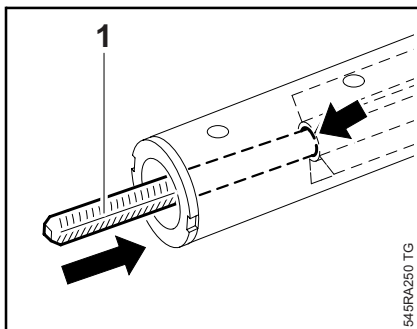
Un arbre bleui doit être remplacé.



- Extraire le fourreau (1) du tube et le contrôler, le remplacer si nécessaire.



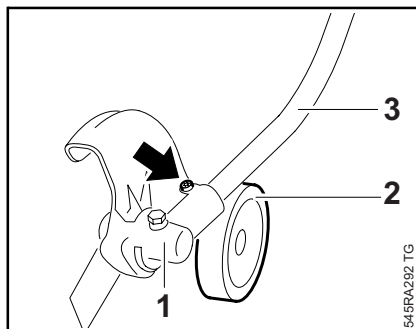
- Glisser le fourreau (1) dans le tube, du côté muni de trous transversaux (flèches).



L'arbre d'entraînement est logé dans le fourreau, à l'intérieur du tube.

Un arbre bleui doit être remplacé.

- Avant d'introduire l'arbre d'entraînement, l'enduire de graisse à réducteur STIHL pour débroussailleuses, 11.
- Répartir uniformément la graisse sur l'arbre d'entraînement
  - le fait d'injecter seulement de la graisse dans l'orifice du fourreau, et d'y introduire l'arbre d'entraînement non graissé, n'assure pas un graissage suffisant.
- Glisser l'arbre d'entraînement (1) dans l'orifice (flèche) du fourreau, jusqu'à ce qu'il se loge dans la prise carrée du réducteur.
- Contrôler le fonctionnement.
- Faire tourner l'arbre d'entraînement – le tourillon d'entraînement du réducteur doit tourner en même temps.

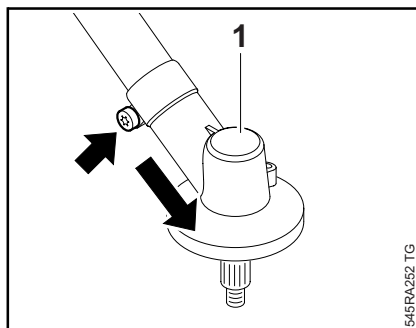


– Ajuster le réducteur (1) de telle sorte que la roue (2) se trouve en dessous du tube (3).

– Glisser le réducteur (1) sur le tube (3), jusqu'en butée.

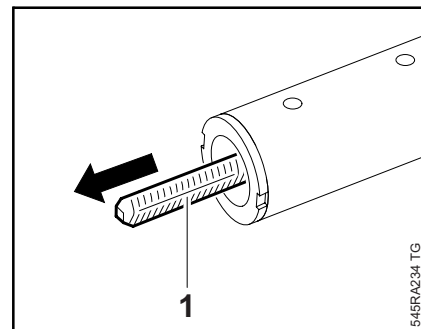
- Serrer la vis (flèche).
- Montage dans l'ordre inverse.
- Couples de serrage, 3.4.

### 9.1.3 Désassemblage FS 56



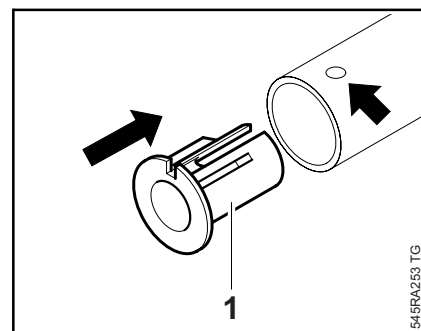
- Démontez le tube, 9.1.
- Le cas échéant, démontez la poignée circulaire, 9.1.6, 9.1.7.
- Le cas échéant, démontez l'anneau de suspension, 9.2.3.
- Démontez le capot protecteur, 9.2.2.
- Desserrer la vis (flèche).

- Extraire et contrôler le réducteur (1), le réparer ou le remplacer si nécessaire
- voir Manuel de réparation « Outils CombiSystème ».

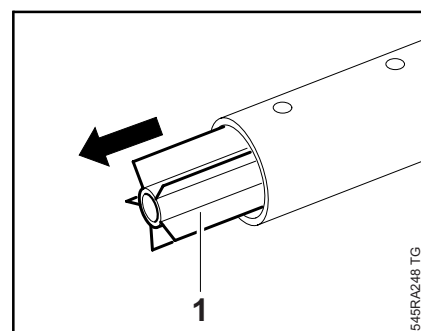


- Extraire l'arbre d'entraînement (1) du tube.

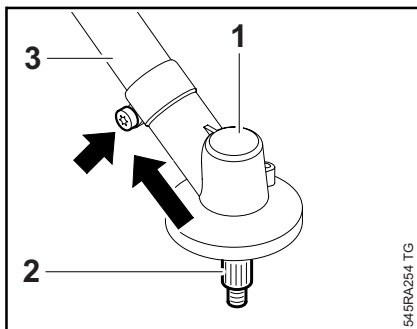
Un arbre bleui doit être remplacé.



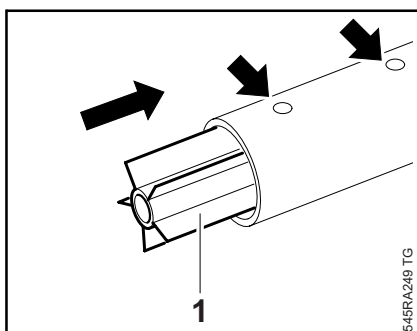
- Dégager le bouchon (1) en faisant levier.



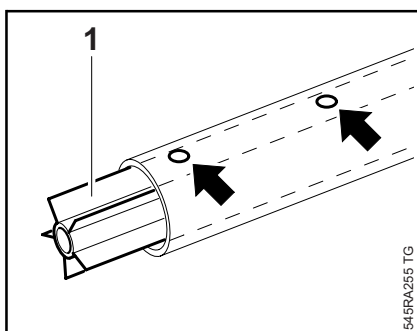
- Extraire le fourreau (1) du tube.
- Contrôler les pièces détachées, les remplacer si nécessaire.



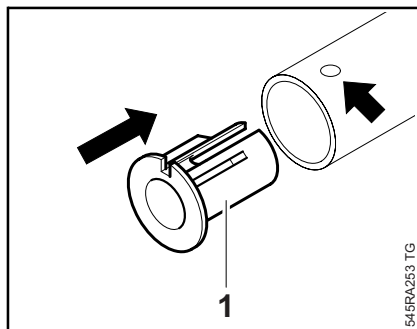
- Ajuster le réducteur (1) de telle sorte que le tourillon d'entraînement (2) soit orienté dans le sens opposé à la poignée circulaire.
- Glisser le réducteur (1) sur le tube (3), jusqu'en butée.
- Serrer la vis (flèche).



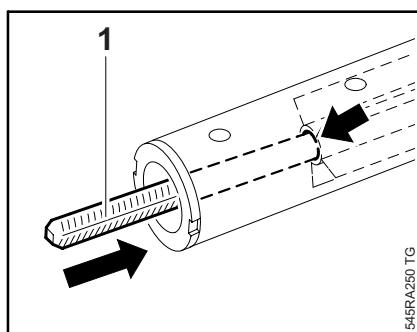
- Glisser le fourreau (1) dans le tube, du côté muni de trous transversaux (flèches).



- Ajuster le fourreau (1) de telle sorte que l'espace situé entre les nervures coïncide avec les trous transversaux (flèches) du tube.



- Introduire le bouchon (1) à fond dans le tube, du côté muni de trous transversaux (flèche).



L'arbre d'entraînement est logé dans le fourreau, à l'intérieur du tube.

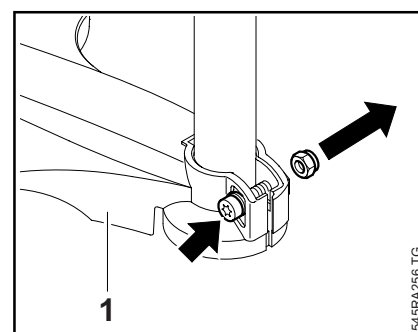
Un arbre bleui doit être remplacé.

- Avant d'introduire l'arbre d'entraînement, l'enduire de graisse à réducteur STIHL pour taille-haies, 11.
- Répartir uniformément la graisse sur l'arbre d'entraînement – le fait d'injecter seulement de la graisse dans l'orifice du fourreau, et d'y introduire l'arbre d'entraînement non graissé, n'assure pas un graissage suffisant.
- Glisser l'arbre d'entraînement (1) dans l'orifice (flèche) du fourreau, jusqu'à ce qu'il se loge dans la prise carrée du réducteur.
- Contrôler le fonctionnement.

- Faire tourner l'arbre d'entraînement – le tourillon d'entraînement du réducteur doit tourner en même temps.
- Montage dans l'ordre inverse.

Couples de serrage, 3.4.

#### 9.1.4 Désassemblage FS 40, FS 50



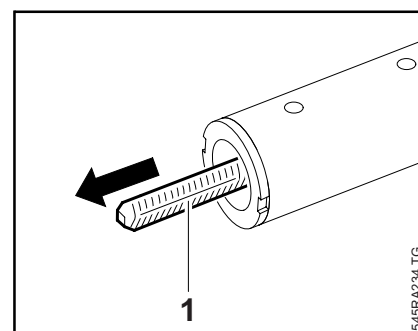
- Démontez le tube, 9.1.

- Le cas échéant, démontez la poignée circulaire, 9.1.6, 9.1.7.

- Le cas échéant, démontez l'anneau de suspension, 9.2.3.

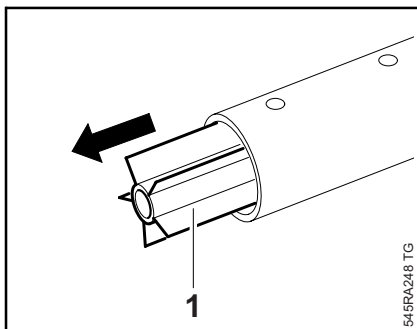
- Dévisser la vis (flèche) et enlever l'écrou à six pans du côté opposé.

- Enlever le capot protecteur (1).

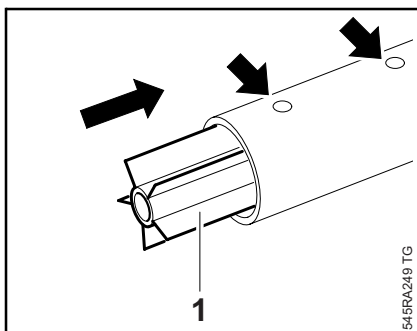


- Extraire l'arbre (1) du tube.

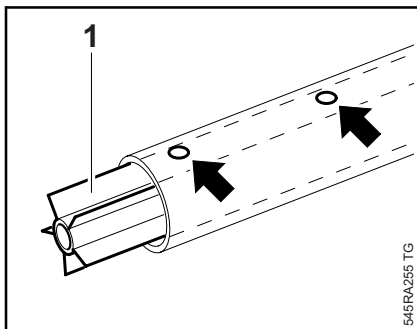
Un arbre bleui doit être remplacé.



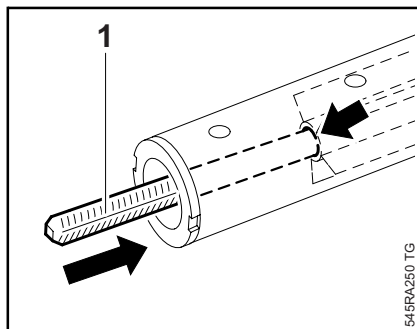
- Extraire le fourreau (1) du tube.
- Contrôler les pièces détachées, les remplacer si nécessaire.
- Contrôler le carter de palier, le remplacer si nécessaire, 9.1.5.



- Glisser le fourreau (1) dans le tube, du côté muni de trous transversaux (flèches).



- Ajuster le fourreau (1) de telle sorte que l'espace situé entre les nervures coïncide avec les trous transversaux (flèches) du tube.

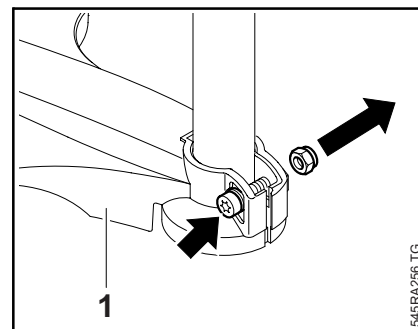


L'arbre d'entraînement est logé dans le fourreau, à l'intérieur du tube.

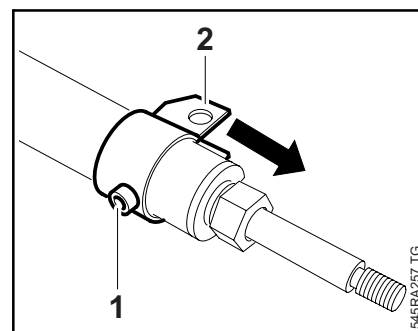
Un arbre bleui doit être remplacé.

- Avant d'introduire l'arbre d'entraînement, l'enduire de graisse à réducteur STIHL pour débroussailleuses, 11.
- Répartir uniformément la graisse sur l'arbre d'entraînement
  - le fait d'injecter seulement de la graisse dans l'orifice du fourreau, et d'y introduire l'arbre d'entraînement non graissé, n'assure pas un graissage suffisant.
- Glisser l'arbre d'entraînement (1) dans l'orifice (flèche) du fourreau, jusqu'à ce qu'il se loge dans la prise carrée du carter de palier.
- Contrôler le fonctionnement.
- Faire tourner l'arbre d'entraînement – le tourillon d'entraînement du carter de palier doit tourner en même temps.
- Montage dans l'ordre inverse.
- Couples de serrage, 3.4.

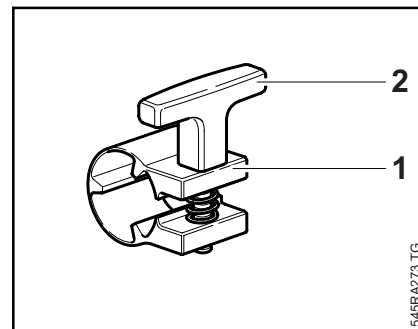
### 9.1.5 Carter de palier Démontage et montage



- Dévisser la vis (flèche) et enlever l'écrou à six pans du côté opposé.
- Enlever le capot protecteur (1).

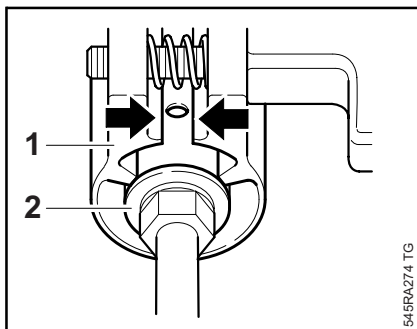


- Dévisser la vis (1).
- Enlever le collier (2).

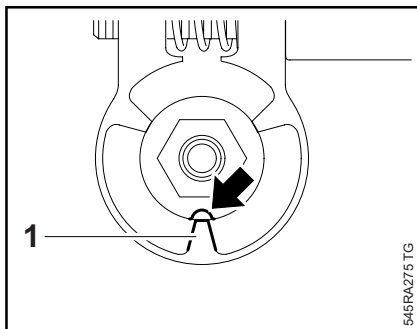


- En tournant la vis à garrot, ouvrir le collier (1) 5910 890 1100 jusqu'à ce qu'on puisse le glisser par-dessus le tube.

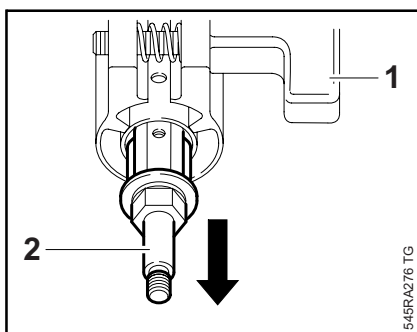




- Glisser le collier (1) 5910 890 1100 sur le tube de telle sorte que le collet (2) du carter de palier reste libre et que l'orifice de calage du tube coïncide avec la fente de serrage (flèches) du collier.



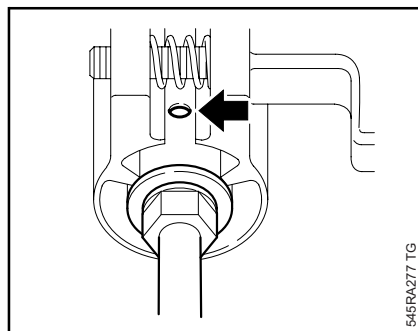
- La pièce de pression (1) du collier doit coïncider avec l'encoche (flèche) du carter de palier.



- Resserrer prudemment la vis à garrot (1) jusqu'à ce qu'il soit possible d'extraire le carter de palier (2).

En serrant le collier, ne pas soumettre le tube à des contraintes excessives, car il serait déformé à demeure et le carter de palier ne pourrait plus être monté dans le tube avec un ajustage serré.

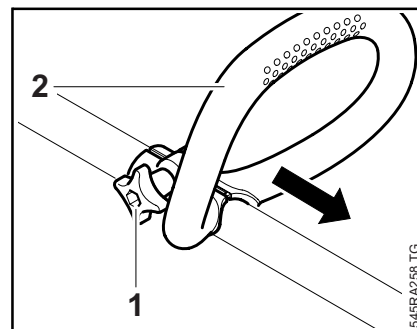
- Extraire le carter de palier (2).
- Pour le montage d'un carter de palier neuf, laisser le collier en place et ne pas modifier son réglage.



- Glisser le carter de palier neuf dans le tube en faisant coïncider le trou du carter de palier avec le trou (flèche) du tube.

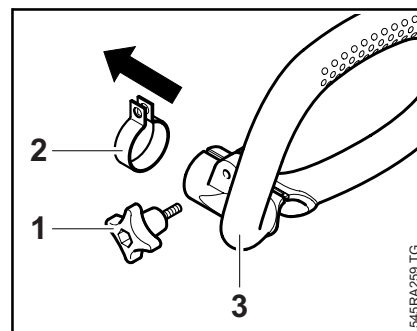
- Introduire le carter de palier jusqu'en butée.
- Contrôler la position du trou et, si nécessaire, faire légèrement tourner le carter de palier jusqu'à ce que les trous coïncident exactement.
- Desserrer et enlever le collier.
- Poursuivre l'assemblage dans l'ordre inverse.

### 9.1.6 Poignée en forme d'étrier

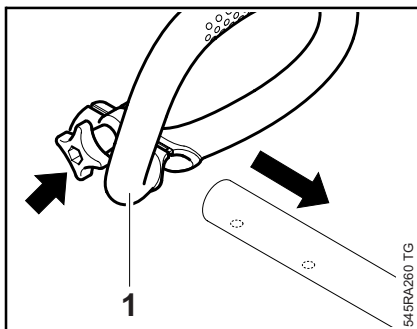


- Démontez le tube, § 9.1.
- Desserrer la vis à poignée étoilée (1).

- Enlever la poignée (2) du tube.

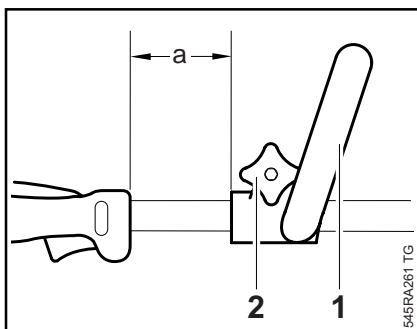


- Dévisser la vis à poignée étoilée (1) et l'enlever.
- Extraire le collier (2) de la poignée en forme d'étrier (3).
- Contrôler les pièces détachées, les remplacer si nécessaire.
- Assemblage dans l'ordre inverse.
- Ne pas serrer la vis à poignée étoilée.



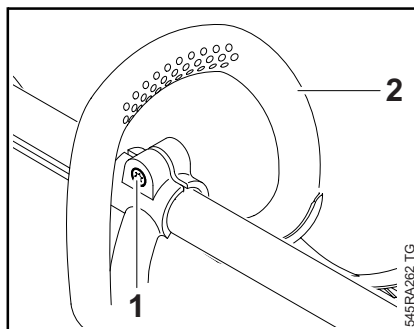
L'extrémité du tube à accoupler au moteur est munie de trous transversaux.

- Positionner la poignée en forme d'étrier (1) de telle sorte que la vis à poignée étoilée (flèche) soit orientée du côté d'accouplement du tube.
- Glisser la poignée en forme d'étrier (1) sur le tube, du côté d'accouplement au moteur.

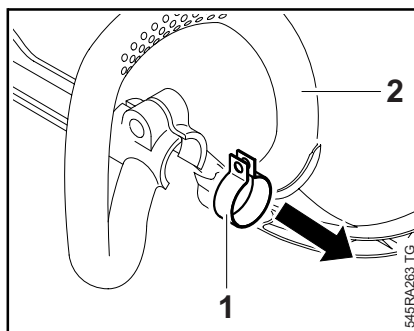


- Monter le tube, 9.1.
- Ajuster la poignée en forme d'étrier (1) à une distance  $a = \text{env. } 7 \text{ cm}$  du carter du moteur et la fixer.
- Ajuster la poignée en forme d'étrier (1) de telle sorte que l'étrier se trouve du côté opposé à la gâchette d'accélérateur.
- Serrer la vis à poignée étoilée (2).

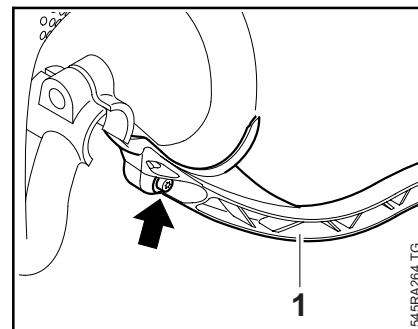
### 9.1.7 Poignée circulaire avec protection



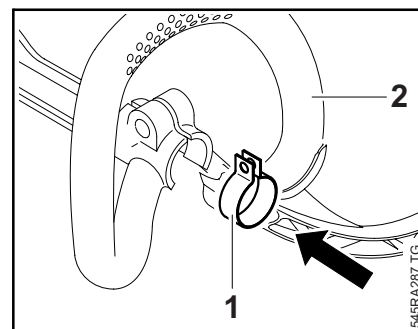
- Démontez le tube, 9.1.
- Desserrer la vis (1).
- Enlever la poignée (2) du tube.



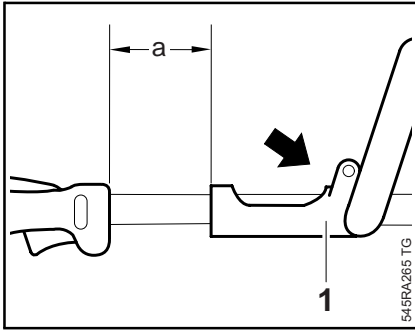
- Dévisser et enlever la vis.
- Extraire le collier (1) de la poignée en forme d'étrier (2).



- Dévisser la vis (flèche) et l'enlever avec la rondelle.
- Enlever l'étrier (1).
- Contrôler les pièces détachées, les remplacer si nécessaire.
- Assemblage dans l'ordre inverse.



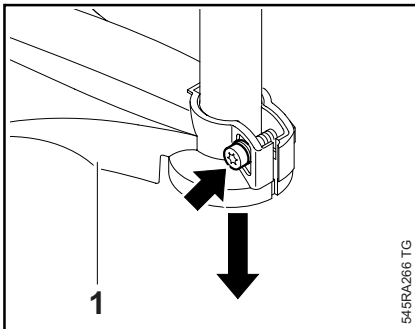
- Glisser le collier (1) dans la poignée en forme d'étrier (2).
- Visser la vis – sans la serrer.



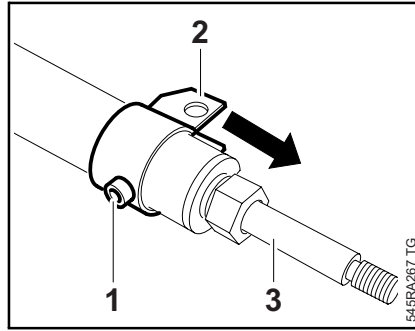
- Monter le tube, 9.1.
- Ajuster la poignée circulaire (1) à une distance  $a = \text{env. } 5 \text{ cm}$  du carter du moteur et la fixer.
- Ajuster la poignée circulaire (1) de telle sorte que l'étrier se trouve du côté opposé à la gâchette d'accélérateur, puis serrer fermement la vis (flèche).

## 9.2 Pièces à rapporter

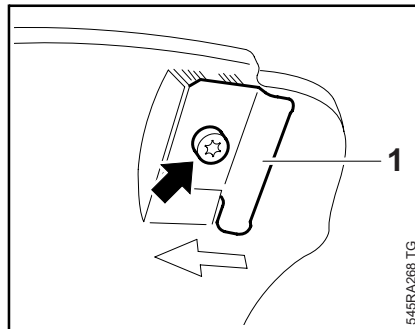
### 9.2.1 Capot protecteur pour version sans réducteur



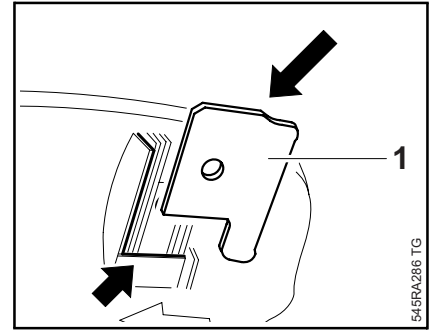
- Dévisser la vis de serrage (flèche) et enlever l'écrou à six pans.
- Enlever le capot protecteur (1).



- Dévisser la vis (1).
- Enlever le collier (2).
- Montage dans l'ordre inverse.
- Contrôler le carter de palier (3), le remplacer si nécessaire, 9.1.5.



- Dévisser la vis (flèche).
- Enlever le couteau rogneur (1) et le contrôler ; l'affûter ou le remplacer si nécessaire.

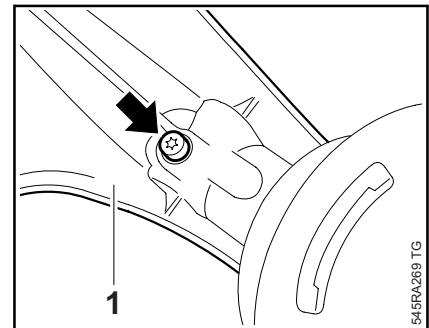


- Glisser le couteau rogneur (1) dans le support (flèche).
- Visser et serrer la vis.

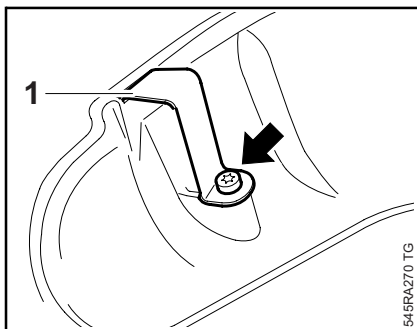
Afin que le taraudage du carter en matière synthétique conserve sa solidité, visser la vis sur le filet existant et la serrer avec précaution.

- Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.

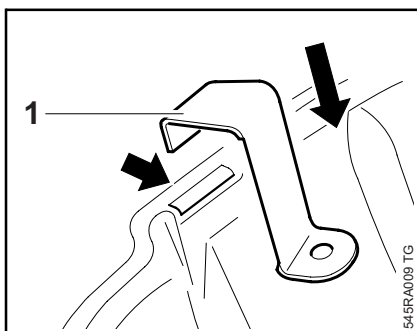
### 9.2.2 Capot protecteur pour version avec réducteur



- Dévisser la vis (flèche).
- Enlever le capot protecteur (1).



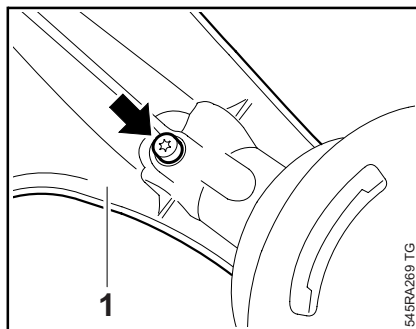
- Dévisser la vis (flèche).
- Enlever le couteau rogneur (1) et le contrôler ; l'affûter ou le remplacer si nécessaire.



- Glisser le couteau rogneur (1) dans le support (flèche).
- Visser et serrer la vis.

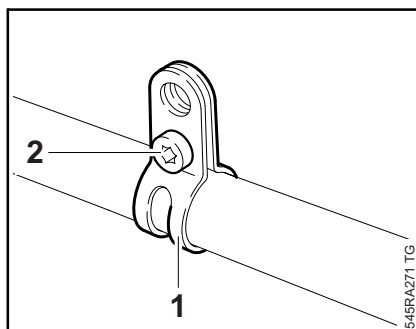
Afin que le taraudage du carter en matière synthétique conserve sa solidité, visser la vis sur le filet existant et la serrer avec précaution.

- Contrôler le réducteur, le réparer ou le remplacer si nécessaire – voir Manuel de réparation « Outils CombiSystème ».



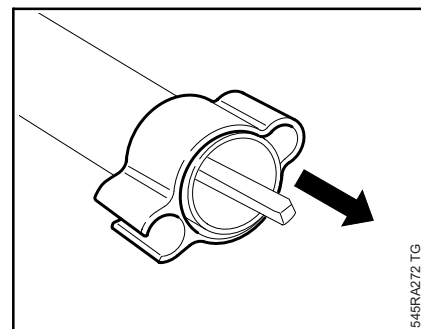
- Appliquer le capot protecteur (1) sur le réducteur.
- Visser et serrer la vis (flèche).
- Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.

### 9.2.3 Anneau de suspension d'une seule pièce



- Dévisser la vis (2), ouvrir le collier (1) et l'enlever.
- Montage dans l'ordre inverse.

### 9.2.4 Support



- Démontez le tube, ☐ 9.1.
- Extraire l'attache du câble de commande des gaz.
- Montage dans l'ordre inverse.

### 9.3 Réducteur

Les travaux de démontage / remontage à effectuer sur le réducteur sont décrits dans le Manuel de réparation « Outils CombiSystème ».

## 10. Outils spéciaux

### Nouveaux outils spéciaux

No	Désignation	No de pièce	Utilisation	Obs.
1	Collier	5910 890 1100	Montage et démontage du carter de palier	

### Outils spéciaux

No	Désignation	No de pièce	Utilisation	Obs.
1	Réglette de butée	0000 893 5904	Blocage du vilebrequin	
2	Pompe	0000 850 1300	Contrôle d'étanchéité du carter de vilebrequin et du carburateur	
3	Raccord	0000 855 9200	Contrôle d'étanchéité du carter de vilebrequin et du carburateur	
4	Flexible pour contrôle d'étanchéité	1110 141 8600	Contrôle d'étanchéité du carburateur	
5	Tournevis Q-SW 8x200 (poignée en T, 8 sur plats x 200)	5910 890 2420	Écrous du carburateur	
6	Pince Crimp	5910 890 8210	Sertissage de connecteurs, cosses de câbles etc.	
7	Clé dynamométrique	5910 890 0301	Assemblages vissés (de 0,5 à 18 Nm)	
8	Clé dynamométrique	5910 890 0311	Assemblages vissés (de 6 à 80 Nm)	
9	Tournevis Q-T8x200 (poignée en T, lame Torx 8 sur plats x 200)	5910 890 2400	Pour toutes les vis IS (à prise intérieure étoilée)	
10	Crochet de montage	5910 893 8800	Extraction de la crépine d'aspiration	
11	Outil de montage	5910 890 2204	Évasement et rabattement de la douille de guidage de câble	
12	Extracteur	5910 890 4501	Extraction du capuchon de limitation de course de réglage	
13	Tournevis	5910 890 2305	Vis de réglage de richesse au ralenti, vis de réglage de richesse à haut régime et vis de butée de réglage de régime de ralenti	
14	Rondelle de réglage	5910 893 6600	Réglage du carburateur	
15	Testeur pour dispositif d'allumage ZAT 4	5910 850 4503	Contrôle du dispositif d'allumage	
16	Testeur pour dispositif d'allumage ZAT 3	5910 850 4520	Contrôle du dispositif d'allumage	

## 11. Accessoires pour le service après-vente

No	Désignation	No de pièce	Utilisation
1	Graisse (tube de 225 g)	0781 120 1111	Bagues d'étanchéité, points de friction et paliers
2	Graisse à réducteur STIHL pour taille-haies (tube de 225 g)	0781 120 1110	Graissage de l'arbre d'entraînement dans les tubes droits
3	Graisse à réducteur STIHL pour débroussailleuses (tube de 225 g)	0781 120 1118	Graissage de l'arbre d'entraînement dans les tubes recourbés
4	Huile de graissage spéciale STIHL	0781 417 1315	Alésage de palier dans la poulie à câble, ressort de rappel dans le lanceur
5	Einpressfluid OH 723	0781 957 9000	Éléments en caoutchouc du système AV, tuyaux flexibles
6	Graisse multifonctionnelle STIHL	0781 120 1109	Sortie haute tension du module d'allumage
7	Pâte à joint Dirko HT rouge	0783 830 2000	Carter inférieur de vilebrequin, bagues d'étanchéité (extérieur)
8	Agent de freinage pour vis, résistance moyenne (Loctite 242)	0786 111 2101	
9	Agent de freinage pour vis, forte résistance (Loctite 270)	0786 111 2109	
10	Agent de freinage pour vis, très forte résistance (Loctite 648)	0786 111 2117	
11	Produit de dégraissage courant, sans chlorocarbures ni hydrocarbures halogénés, à base de solvant		Nettoyage de plans de joint et du carburateur, nettoyage du tourillon du vilebrequin et du cône dans le rotor

**français / français**

0455 545 0223. M0,5. J8. Rei. Printed in Germany