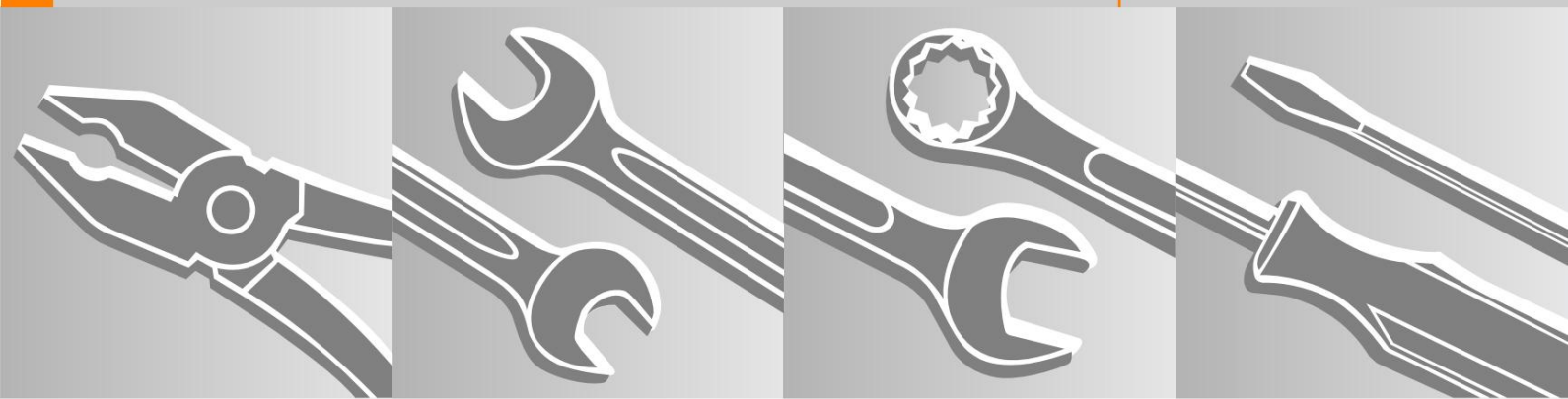


STIHL BG 56, 66, 86, SH 56, 86

2011-06



Contenu

1.	Introduction	2	sept.	Démarreur à rembobinage	43	10.5.3 Réglage du ralenti du moteur		
2.	Précautions de sécurité	3	7.1	Général	43	10.6 Tige d'accélérateur	70	
3.	Caractéristiques	4	7.2	Retrait et installation	43	10.7 Bride d'entretoise	71	
3.1	Moteur	4	7,3	Paul	43	Retrait et installation	72	
3.2	Système de carburant	4	7,4	ErgoStart	44	Évent du réservoir	10.8.1 73	
3.3	Système de mise à feu	4	7,5	Rotor à corde	45	Test	10.8.2 Retrait et installation	73
3.4	Couples de serrage	5	7,6	Corde de démarrage / Grip	46	10.9 Admission de carburant	74	
4.	Dépannage	sept	7,7	Tension du ressort de rappel	48	10.9.1 Corps de ramassage	74	
4.1	Démarreur à rembobinage	sept	7.8	Remplacement du ressort de rappel	49	10.9.2 Tuyaux de carburant	74	
4.2	Ventilateur	8	7.9	Douille guide-câble	51	10.9.3 Bouchon du réservoir de carburant	75	
4.3	Système de mise à feu	9	8.	Système antivibratoire	53	11. Souffleur et Aspirateur	77	
4.4	Carburateur	11	8.1	Retrait et installation	53	Attachement		
4.5	Moteur	14	8.2	Poignée sur SH 86, SH 86 C, BG 66 C, BG 86, BG 86 C	54	11.1 Grille d'admission	77	
5.	Moteur	15	9.	Leviers de commande	56	Roue du ventilateur	11.2 77	
5.1	Silencieux / Écran pare-étincelles	15	9.1	Commutateur Positions	56	11.3 Retrait et installation du boîtier du ventilateur sur les modèles SH 56, SH 56 C, BG 56, BG 56 C, BG 66 11.3.1 Retrait et installation du boîtier	79	
5.2.1	Test de fuite	16	9.2	Levier de réglage sur SH 86, SH 86 C, BG 66 C, BG 86, BG 86 C	56	du ventilateur sur les modèles SH 86, SH 86 C, BG 66 C, BG 86, BG 86 C		
5.2.2	Test de pression	16	9.3	Gâchette d'accélérateur sur les modèles SH 56, SH 56 C, BG 56, BG 56 C, BG 66	57	11.3.2 Retrait et installation du boîtier de poignée sur les modèles SH 86, SH 86 C, BG 66 C, BG 86, BG 86 C 80	79	
5.2.3	Test de pression	16	9.4	Gâchette d'accélérateur sur les modèles SH 86, SH 86 C, BG 66 C, BG 86, BG 86 C	58			
5.4	Joint d'huile	17	dix.	Système de carburant	60	11.4 Tube de soufflage – Modèles BG 11.5	80	
5.4.1	Retrait et installation	17	10.1	10.1 Filtre à air	60	Coude – Modèles SH 11.6		
5.4.2	Retrait et installation	18	10.2	Défecteur / boîtier de filtre	61	Tube d'aspiration – Modèles SH	81	
5.4.3	Retrait et installation	18	10.3	Retrait et installation du carburateur	61		81	
5.4.4	Retrait et installation	18	10.3.1	Test d'étanchéité	62			
5.5		20	10.4	Entretien du carburateur	63	12. Entretien spécial	82	
		23	10.4.1	Diaphragme de dosage / Pompe à carburant manuelle	63	Outils		
5.7	Roulements / Vilebrequin	25	10.4.2	Aiguille d'entrée	65	13. Aides à l'entretien	84	
5.8	Piston	26	10.4.3	Diaphragme de la pompe	65			
5.8.1	Segments de piston	29	10.4.4	Levier d'accélérateur / bouton rotatif	67			
5.8.2	Segments de piston	29	10.4.5	Vis de réglage	67			
6.	Système de mise à feu	30	10.5	Réglage du carburateur	67			
6.1	Module d'allumage	30	Réglage de base	10.5.2 Réglage standard	69			
6.1.1	Retrait et installation du calage de l'allumage	30			69			
6.2	Test du soufflet de bougie d'allumage	32			70			
6.3	Test du soufflet de bougie d'allumage du module	32						
6.4	Fil de court-circuitage	33						
6.5	Test de l'allumage du moteur	34						
6.6	Retrait et installation du système de mise à feu	35						
6.6.1	Test de l'allumage	35						
6.6.2	Test de l'allumage	35						
6.6.3	Test de l'allumage	35						
6.6.4	Test de l'allumage	35						
6.7	Dépannage de l'interrupteur d'arrêt	35						

1. Introduction

Ce manuel d'entretien contient des descriptions détaillées de toutes les procédures de réparation et d'entretien spécifiques à cet outil électrique.

Vous devez utiliser les listes de pièces illustrées lors des travaux de réparation. Ils montrent les positions d'installation des différents composants et assemblages.

Reportez-vous à la dernière édition de la liste des pièces concernées pour vérifier les références des pièces de rechange.

Un défaut sur la machine peut avoir plusieurs causes. Pour vous aider à localiser le défaut, consultez le chapitre "Dépannage" et le "Système de formation au service STIHL" pour tous les assemblages.

Reportez-vous aux bulletins "Informations techniques" pour les modifications techniques introduites depuis la publication de ce manuel d'entretien.

Des bulletins d'information technique complètent également la liste des pièces jusqu'à ce qu'une édition révisée soit publiée.

Les outils spéciaux mentionnés dans les descriptions sont répertoriés dans le chapitre "Outils d'entretien spéciaux" de ce manuel. Utilisez les numéros de pièce pour identifier les outils dans le manuel "Outils spéciaux STIHL". Le manuel répertorie tous les outils d'entretien spéciaux actuellement disponibles auprès de STIHL.

Des symboles sont inclus dans le texte et les images pour plus de clarté.

Les significations sont les suivantes :

Dans les descriptifs :

: = Action à entreprendre indiquée dans l'illustration (au-dessus du texte)

– = Action à entreprendre qui est non représenté sur l'illustration (au-dessus du texte)

Dans les illustrations :

Un pointeur

a Direction du mouvement

b 4.2 = Référence à un autre chapitre, c'est-à-dire le chapitre 4.2 dans cet exemple.

Les manuels d'entretien et tous les bulletins d'informations techniques sont destinés exclusivement à l'usage d'ateliers de réparation correctement équipés. Elles ne doivent pas être transmises à des tiers.

Utilisez toujours des pièces de rechange d'origine STIHL. Ils peuvent être identifiés par le numéro de pièce STIHL, le logo **STIH**) et le symbole de pièces STIHL (

Ce symbole peut apparaître seul sur de petites pièces.

Stockage et élimination des huiles et carburants

Récupérez le carburant ou l'huile de lubrification dans un récipient propre et éliminez-le conformément aux réglementations environnementales locales.

2. Précautions de sécurité

Si l'outil électrique est mis en marche au cours de travaux de réparation ou d'entretien, respectez toutes les réglementations de sécurité locales et nationales ainsi que les consignes de sécurité et les avertissements du manuel d'instructions.

L'essence est un carburant extrêmement inflammable et peut être explosive dans certaines conditions.

Portez toujours des gants de protection appropriés pour les opérations dans lesquelles des composants sont chauffés pour le montage ou le démontage.

Une mauvaise manipulation peut entraîner des brûlures ou d'autres blessures graves.

Ne fumez pas et ne placez pas de feu, flamme ou autre source de chaleur à proximité du combustible. Tous les travaux avec du carburant doivent être effectués à l'extérieur uniquement. Le carburant renversé doit être essuyé immédiatement.

Effectuez toujours un test de fuite après avoir travaillé sur le système de carburant et le moteur.

3. Caractéristiques**3.1 Moteur**

	BG 56, SH 56	BG 66, BG 66 C BG 86, SH 86	
Déplacement:	27,2cm ³	27,2cm ³	27,2cm ³
Trou:	34 millimètres	34 millimètres	34 millimètres
<small>Accident vasculaire cérébral</small>	30 millimètres	30 millimètres	30 millimètres
Puissance moteur selon ISO 7293:	0,70 kW (1,0 ch) 0,60 kW (0,8 ch) 0,8 kW (1,1 ch)		
Régime moteur maximal autorisé (avec injecteur):	6 800 tr/min	5 800 tr/min	7 200 tr/min
Ralenti:	2 500 tr/min	2 500 tr/min	2 500 tr/min
Test d'étanchéité moteur sous vide :	0,5 bar		
à la pression manométrique:	0,5 bar		

3.2 Système de carburant

Test d'étanchéité du carburateur à la pression manométrique:	0,8 bars
Fonctionnement de l'évent du réservoir à la pression manométrique:	0,5 bar
Le carburant:	comme spécifié dans le manuel d'instructions

3.3 Système de mise à feu

Entrefer entre le module d'allumage et la roue de ventilateur:	0,15 ... 0,30mm
--	-----------------

Bougie d'allumage (type résistance) :	BOSCH USR4AC NGK CMR 6H
Écartement des électrodes:	0,5mm

3.4 Couples de serrage

Les vis DG et P (Plastoform) sont utilisées dans les composants en polymère et en métal léger. Ces vis forment un filetage permanent lorsqu'elles sont installées pour la première fois. Ils peuvent être démontés et installés aussi souvent que nécessaire sans nuire à la résistance de l'assemblage vissé, à condition de respecter le couple de serrage spécifié.

Pour cette raison, il est **indispensable d'utiliser une clé dynamométrique**.

Attache	Taille de filetage	Pour composant	Couple	Remarques
			Nm	
Noix	M 5	Boîtier de filtre/carburateur/bride entretoise	3.5	
Vis	P 5x18	Carter de soufflante, extérieur/intérieur	3.0	
Vis	D 5x24	Carter de soufflante, intérieur/carter	9.0	
Vis	D 5x24	Carter de soufflante, carter intérieur/moteur	8.0	
Vis	D 5x24	Carter de soufflante, intérieur/cylindre	8.0	
Noix	M 8x1 L	Roue de soufflante/vilebrequin	21.0	
Vis	P 5x18	Poignée/couvercle/bouchon	3.0	
Vis	P 5x18	Poignée/cadre de poignée/bouchon	3.0	
Vis	P 5x18	Moulure de poignée/boîtier de ventilateur, intérieur	3.0	
Vis	P 5x18	Moulure de poignée/poignée/cadre de poignée/	3.0	
		<small>prise de courant</small>		
Vis	D 5x60	Carter moteur/carter/cylindre	9.0	
Vis	D 5x20	Boîtier de ventilateur/boîtier en spirale	6.0	
Vis	D 5x20	Silencieux/cylindre	9.0	
Noix	M 8x1	Volant/vilebrequin	17.0	1)
Vis	D 5x20	Carter/carter en spirale	6.0	
Vis	D 5x20	Carter en spirale/carter moteur	6.0	
	M 10x1	Bougie d'allumage	12.0	
Vis	D 4x18	Module d'allumage/cylindre	3.5	
Vis	D 5x20	Bride d'espacement/cylindre, étage 1	2.0	
		Bride d'espacement/cylindre, étage 2	6.0	

Remarques:

1) Dégraisser le vilebrequin/volant moteur et monter sans huile

Utilisez la procédure suivante lors du remontage d'une vis DG ou P dans un filetage existant:

Placez la vis dans le trou et faites-la tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'elle descende légèrement.
Serrez la vis dans le sens des aiguilles d'une montre au couple spécifié.

Cette procédure garantit que la vis s'engage correctement dans le filetage existant et ne forme pas un nouveau filetage et ne fragilise pas l'assemblage.

Réglage du tournevis électrique pour polymère : vis DG et P max. 500 tr/min Ne pas utiliser de clé
à chocs pour desserrer ou serrer les vis.

Ne mélangez pas les vis avec et sans têtes de liaison.

4. Dépannage

4.1 Démarreur à rembobinage

Condition	Cause	Remède
Corde de démarrage cassée	Corde tirée trop vigoureusement jusqu'à la butée ou par-dessus bord, c'est-à-dire pas verticalement	Monter une nouvelle corde de démarrage
	Usure normale	Monter une nouvelle corde de démarrage
La corde du lanceur ne se rembobine pas	Très sale ou corrodé	Nettoyer ou remplacer le ressort de rappel
	Tension de ressort insuffisante	Vérifier le ressort de rappel et augmenter la tension
	Ressort de rappel usé	Monter le nouveau ressort de rappel
La corde de démarrage ne peut pas être tirée assez loin	Ressort en surtension	Vérifier le ressort de rappel et réduire la tension
La corde de démarrage peut être tirée presque sans résistance (le vilebrequin ne tourne pas)	La cheville de guidage sur le cliquet ou le cliquet lui-même est usé	Monter le nouveau cliquet
	Ressort de cliquet fatigué	Monter le nouveau ressort de cliquet
Modèles avec ErgoStart	Ressort cassé ou fatigué	Monter le nouveau ressort ErgoStart
La corde de démarrage est difficile à tirer ou s'enroule très lentement	Le mécanisme de démarrage est très sale	Nettoyer soigneusement le mécanisme de démarrage complet
	L'huile de lubrification sur le ressort de rappel devient visqueuse à des températures extérieures très basses (les enroulements du ressort collent ensemble)	Enduisez le ressort de rappel d'une petite quantité de dégraissant standard à base de solvant (ne contenant pas d'hydrocarbures chlorés ou halogénés), puis tirez doucement sur la corde plusieurs fois jusqu'à ce que l'action normale soit rétablie

Coupez toujours le moteur avant de travailler sur le souffleur.

Condition	Cause	Remède
Pas d'aspiration	Roue de soufflante desserrée	Serrez fermement l'écrou sur la roue du ventilateur
	Roue de soufflante bloquée	Nettoyer le carter du ventilateur
Mauvaise aspiration	Sac de receveur plein	Vider le sac du receveur
	Sortie du ventilateur bloquée	Nettoyer le boîtier et la sortie du ventilateur
	Roue de soufflante usée ou trop de pales cassées	Monter une nouvelle roue de soufflante
Mauvaise performance de soufflage	Crépine d'admission très sale	Nettoyez la crépine d'admission et le boîtier du ventilateur
	Roue de soufflante desserrée	Serrez fermement l'écrou sur la roue du ventilateur
	Roue de soufflante usée ou trop de pales cassées	Monter une nouvelle roue de soufflante
Les feuilles ne sont pas correctement broyées	Lame de broyage desserrée ou usée	Serrez ou remplacez la lame du broyeur

Faites preuve d'une extrême prudence lors des travaux d'entretien et de réparation du système d'allumage.

Les hautes tensions qui se produisent peuvent provoquer des accidents graves ou mortels.

Condition	Cause	Remède
Le moteur tourne brutalement, ratés, perte de puissance temporaire	Le soufflet de la bougie est desserré	Appuyez fermement sur la bougie d'allumage et installez un nouveau ressort si nécessaire
	Bougie encrassée, enduite d'huile	Nettoyez la bougie ou remplacez-la si nécessaire.
	Mélange carburant/huile - trop d'huile	Utiliser le bon mélange de carburant et d'huile
	Entrefer incorrect entre le module d'allumage et le volant	Régler correctement l'entrefer
	Le volant montre des signes de dommages (par exemple, des rayures) ou des chaussures polaires sont devenues bleues	Installer un nouveau volant
	Calage d'allumage déréglé, volant moteur déformé, clé dans le volant moteur cisailée	Installer un nouveau volant
	Magnétisation du volant faible - les chaussures polaires sont devenues bleues	Installer un nouveau volant
	Étincelle irrégulière	Vérifier le fonctionnement de l'interrupteur d'arrêt et du module d'allumage Vérifier le câble/module d'allumage, remplacer le module d'allumage si nécessaire Vérifiez le fil d'allumage et le fil de court-circuit pour une isolation endommagée ou une rupture et remplacez si nécessaire. Vérifiez le fonctionnement de la bougie. Nettoyez la bougie ou remplacez-la si nécessaire.

Le carburateur ou le moteur peut également être la cause d'un mauvais comportement du moteur

Condition	Cause	Remède
Pas d'étincelle	Bougie défectueuse	Installer une nouvelle bougie
	Isolation défectueuse ou court-circuit dans le fil de court-circuit	Vérifiez le fil de court-circuit pour un court-circuit à la terre
	Rupture du câble d'allumage ou isolation endommagée	Vérifiez le câble d'allumage, remplacez le module d'allumage si nécessaire.
	Module d'allumage défectueux	Installer le nouveau module d'allumage

Condition	Cause	Remède
Inondations du carburateur; Le moteur cale	L'aiguille d'admission n'est pas étanche – Corps étranger entre le siège de soupape et le cône d'étanchéité ou cône d'étanchéité usé	Déposer et nettoyer le pointeau d'admission, nettoyer le carburateur
	Levier de commande d'admission coincé sur la broche	Nettoyez le levier de commande d'admission ou remplacez-le si nécessaire.
	Ressort hélicoïdal non situé sur le mamelon du levier de commande d'admission	Retirez le levier de commande d'admission et remettez-le correctement
	Le disque perforé sur le diaphragme est déformé et appuie constamment contre le levier de commande d'admission	Monter une nouvelle membrane de dosage
Mauvaise accélération	Réglage de la vis de bas régime trop pauvre	Vérifier le réglage de base du carburateur, corriger si nécessaire
	Réglage vis grande vitesse trop pauvre	Vérifier le réglage de base du carburateur, corriger si nécessaire
	Pointeau d'admission collé au siège de soupape	Retirer le pointeau d'admission, nettoyer et réaménager
	Joint de diaphragme qui fuit	Monter le nouveau joint de membrane
	Diaphragme de dosage endommagé ou rétréci	Monter une nouvelle membrane de dosage
	Bride entretoise endommagée	Installez la nouvelle bride d'espacement

Condition	Cause	Remède
Le moteur ne tourne pas au ralenti, régime de ralenti trop élevé	Volet papillon trop ouvert par la vis de ralenti (LA)	Réinitialiser correctement la vis de ralenti (LA)
	Joints d'huile / moteur qui fuit	Sceller ou remplacer les joints d'huile/moteur
	Obturbateur d'accélérateur raide ou ressort de torsion sur l'arbre d'accélérateur fatigué ou cassé	Libérez l'arbre d'accélérateur ou installez un nouveau carburateur
Le moteur s'arrête au ralenti	Alésages ou orifices de jet de ralenti bloqués	Nettoyer le carburateur
	Vis à basse vitesse trop riche ou trop pauvre	Réinitialisez correctement la vis de basse vitesse (L)
	Réglage de la vis de ralenti incorrect - obturbateur de papillon complètement fermé	Réinitialiser correctement la vis de ralenti (LA)

Condition	Cause	Remède
Le régime moteur chute rapidement sous charge – faible puissance	Filtre à air sale	Nettoyez le filtre à air ou remplacez-le si nécessaire
	L'obturateur des gaz n'est pas complètement ouvert	Vérifier la tige
	Évent du réservoir défectueux	Remplacer l'évent du réservoir
	Corps de prise de carburant sale	Installer le nouveau corps de ramassage
	Crépine de carburant sale	Nettoyez la crépine de carburant dans le carburateur, remplacez-la si nécessaire
	Fuite dans le tuyau d'aspiration de carburant	Monter un nouveau tuyau d'aspiration de carburant
	Réglage vis grande vitesse (H) trop riche	Vérifier le réglage de base du carburateur, corriger si nécessaire
	Alésages ou orifices du gicleur principal bloqués	Nettoyer ou remplacer le carburateur
	Membrane de la pompe endommagée ou fatiguée	Monter le nouveau diaphragme de la pompe

4.5 Moteur

Vérifiez toujours et, si nécessaire, réparez les pièces suivantes avant de rechercher des défauts sur le moteur :

- Filtre à air
- Système de carburant
- Carburateur
- Système de mise à feu

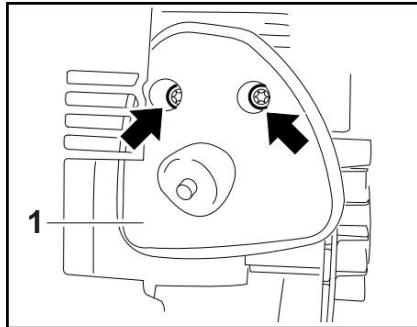
Condition	Cause	Remède
Le moteur ne démarre pas facilement, cale au ralenti, mais fonctionne normalement à plein régime	Joints d'huile dans le carter endommagés	Remplacer les joints d'huile
	Moteur qui fuit ou endommagé (fissures)	Sceller ou remplacer le moteur
Le moteur ne délivre pas sa pleine puissance ou tourne de façon erratique	Segments de piston usés	Monter de nouveaux segments de piston
	Silencieux / écran pare-étincelles carbonisé	Nettoyer le silencieux (admission et échappement), remplacer l'écran pare-étincelles, remplacer le silencieux si nécessaire
	Filtre à air sale	Remplacer le filtre à air
	Tuyau d'aspiration de carburant plié ou déchiré	Installez de nouveaux tuyaux ou placez-les sans plis
	Évent du réservoir défectueux	Vérifiez l'évent du réservoir et remplacez-le si nécessaire.
Surchauffe du moteur	Refroidissement insuffisant du cylindre. Entrées d'air dans le boîtier du ventilateur bloquées ou ailettes de refroidissement sur le cylindre très sales	Nettoyez soigneusement toutes les ouvertures d'air de refroidissement et les ailettes du cylindre.

5. Moteur

5.1 Silencieux / Pare-étincelles Filtrer

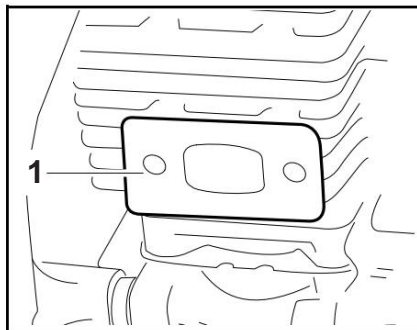
Vérifiez toujours et, si nécessaire, réparez le système d'alimentation en carburant, le carburateur, le filtre à air et le système d'allumage avant de rechercher des défauts sur le moteur.

- Dépannage, b 4.5
- Retirer le boîtier du ventilateur, b 7.2



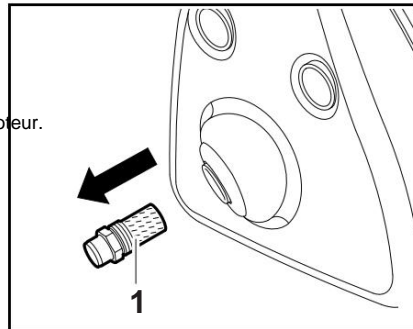
: Retirer les vis (flèches).

- Déposer le silencieux (1), vérifier et remplacer si nécessaire.



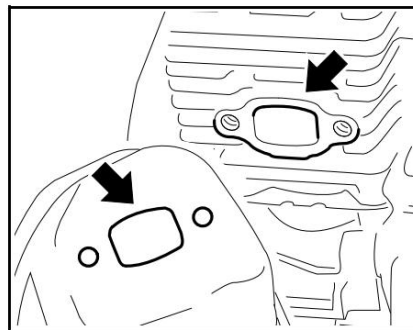
: Déposer le joint (1).

Écran pare-étincelles (pas tous les marchés)

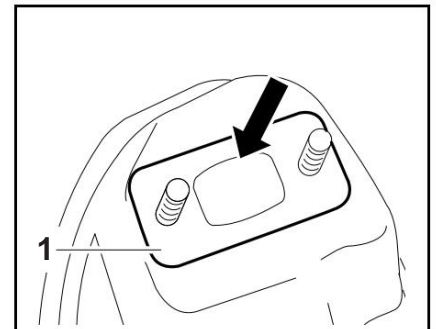


: Dévisser l'embout avec écran pare-étincelles (1).

- Nettoyer l'embout avec tamis (1) ou le remplacer si nécessaire.
- Remonter à l'envers séquence.

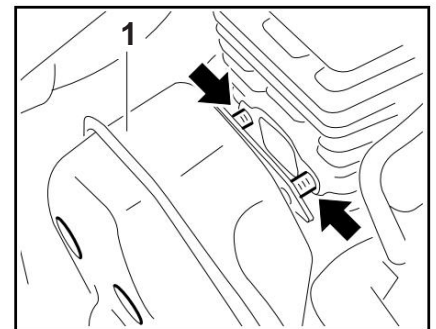


: Inspecter et nettoyer les plans de joint (flèches), b 13



- Insérez les vis dans les trous du silencieux.

: Pousser le joint (1) sur les vis – le joint est maintenu en place.



- Placer avec précaution le silencieux (1) en place.

: Aligner les vis (flèches) et vérifier la position du joint.

- Insérez les vis (flèches) et serrez-les fermement.
- Installer le boîtier du ventilateur, b 7.2
- Couples de serrage, b 3.4

5.2 Test de fuite

Des joints d'huile et des joints défectueux ou des fissures dans les pièces moulées sont les causes habituelles de fuites. De tels défauts permettent à de l'air supplémentaire de pénétrer dans le moteur et de perturber le mélange air-carburant.

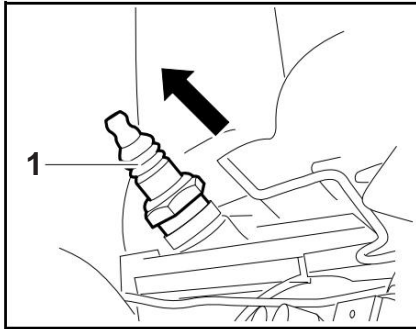
Cela rend difficile, voire impossible, le réglage du régime de ralenti prescrit.

De plus, la transition du ralenti à la partie ou à plein régime n'est pas fluide.

Effectuez toujours d'abord le test de vide, puis le test de pression.

L'étanchéité du moteur peut être soigneusement vérifiée avec la pompe 0000 850 1300.

5.2.1 Préparatifs



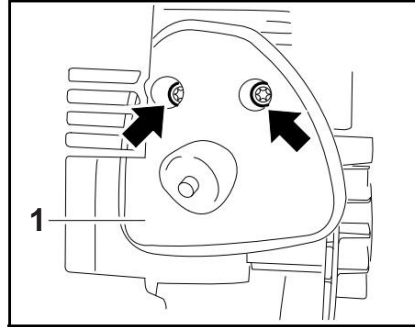
- Retirer le boîtier du ventilateur, b 7.2
- Retirer le soufflet de la bougie.

: Dévisser la bougie (1).

- Amener le piston au point mort haut. Cela peut être vérifié par le trou de la bougie.

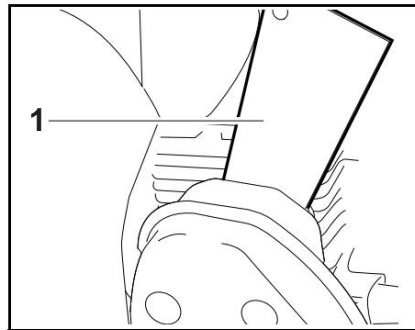
: Monter la bougie (1) et la serrer fermement.

- Couples de serrage, b 3.4



: Desserrez les vis (flèches).

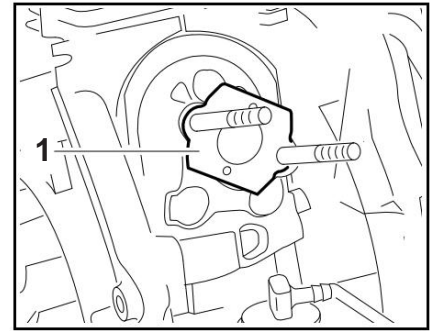
- Soulever le silencieux (1).



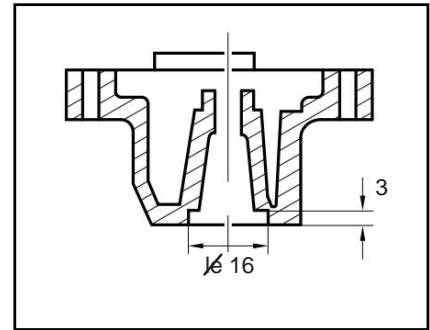
: Monter la plaque d'étanchéité (1) 0000 855 8106 entre l'orifice d'échappement du cylindre et le silencieux et serrer modérément les vis.

La plaque d'étanchéité doit remplir complètement l'espace entre les deux vis.

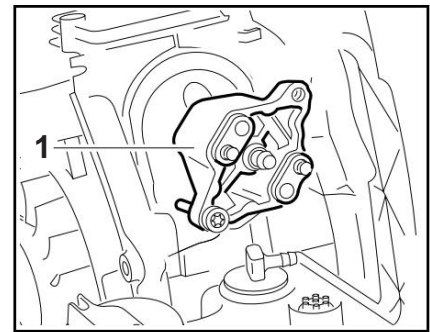
- Déposer le carburateur, b 10.3



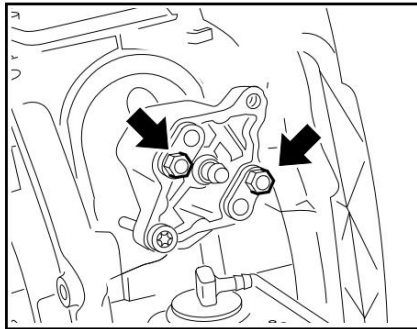
Vérifier que le joint (1) est en place.



La bride de test (1) 1128 850 4200 peut être modifiée comme indiqué ci-dessus.



: Monter la bride de test (1) 5910 850 4200.

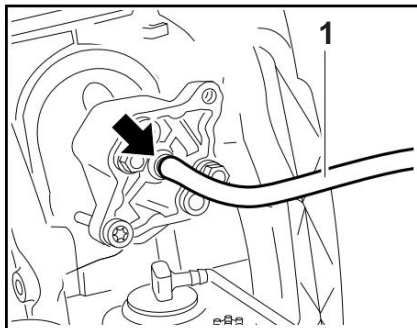


: Monter les écrous (flèches) et serrer les abaisser fermement.

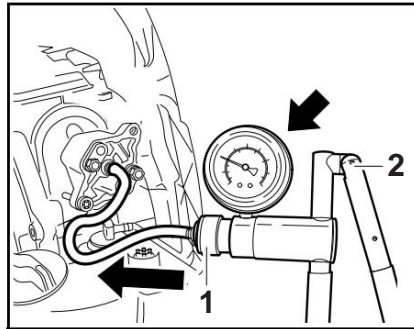
5.2.2 Essai sous vide

Les joints d'huile ont tendance à se rompre lorsqu'ils sont soumis à une dépression, c'est-à-dire que la lèvres d'étanchéité se soulève du vilebrequin pendant la course d'induction du piston car il n'y a pas de contre-pression interne.

Un test peut être effectué avec la pompe 0000 850 1300 pour détecter ce type de défaut.



: Raccorder le flexible d'aspiration (1) de la pompe 0000 850 1300 au mamelon (flèche).



: Pousser la bague (1) vers la gauche
: Actionner le levier (2) jusqu'à ce que le manomètre (flèche) indique un vide de 0,5 bar.

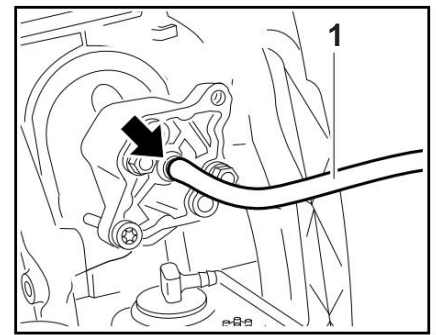
Si la lecture du vide reste constante ou ne dépasse pas 0,3 bar en 20 secondes, on peut supposer que les joints d'huile sont en bon état.

Cependant, si la pression continue à monter (dépression réduite dans le moteur), il faut remplacer les joints spi, b 5.3.

– Une fois le test terminé, poussez la bague vers la droite pour purger la pompe.

– Continuer avec le test de pression, b 5.2.3

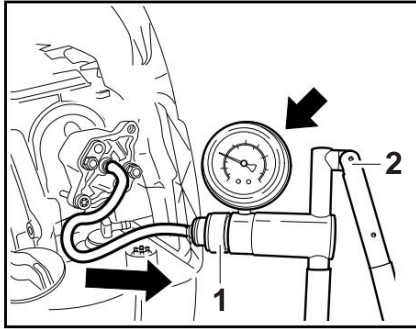
5.2.3 Essai de pression



Effectuer les mêmes préparations que pour le test de vide, b 5.2.2

– Effectuez toujours le test de pression après le test de vide, b 5.2.2

: Raccorder le flexible de pression (1) de la pompe 0000 850 1300 au mamelon (flèche).



: Pousser la bague (1) vers la droite

: Actionner le levier (2) jusqu'à ce que le manomètre (flèche) indique une pression de 0,5 bar. Si cette pression reste constante pendant au moins 20 secondes, le moteur est étanche.

– Si la pression chute, il faut localiser la fuite et remplacer la pièce défectueuse.

Pour trouver la fuite, enduisez la zone suspecte d'huile et mettez le moteur sous pression. Des bulles apparaîtront en cas de fuite.

– Une fois le test terminé, poussez la bague vers la gauche pour purger la pompe – débranchez le tuyau.

– Retirer la bride d'essai.

– Monter le carburateur, b 10.3

– Desserrez le silencieux et retirez-le la plaque d'étanchéité.

– Serrer fermement le silencieux.

– Remontez toutes les autres pièces du séquence inverse.

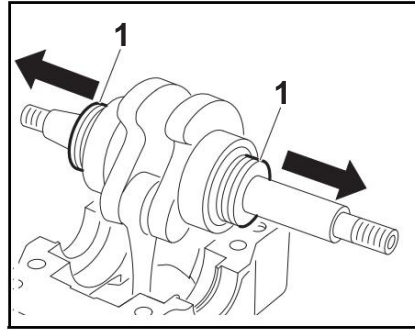
– Couples de serrage, b 3.4

5.3 Joints d'huile

Le moteur doit être démonté pour remplacer les joints d'huile.

– Déposer le moteur, b 5.4

– Retirer le carter moteur, b 5.6



– Tirez légèrement le vilebrequin vers le haut mais pas hors du cylindre.

: Retirer les bagues d'étanchéité (1).

– Nettoyer les faces d'étanchéité et monter de nouveaux joints SPI, b 5.6

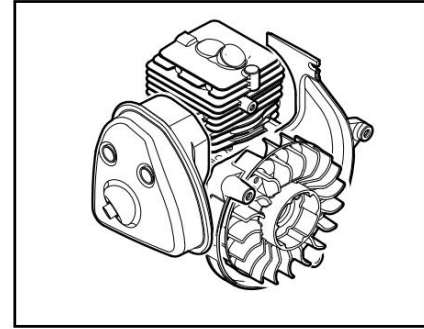
– Installer le carter moteur, b 5.6

– Dégraisser le cône de vilebrequin, b 13

– Installer le moteur, b 5.4

5.4 Moteur

Retrait et installation



Le moteur complet doit être déposé pour accéder au piston, au cylindre et au vilebrequin.

– Retirer le boîtier du ventilateur, b 7.2

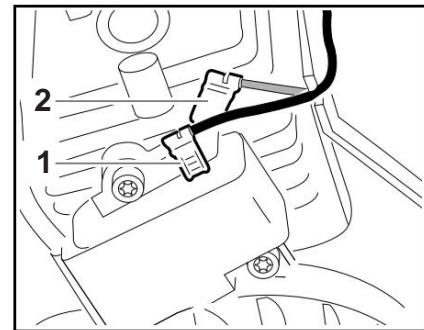
– Retirer le soufflet de la bougie.

– Retirer le filtre à air, b 10.1

– Retirer le boîtier du filtre, b 10.2

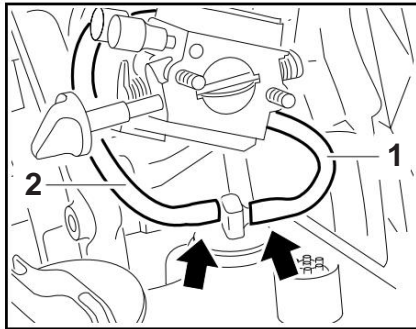
– Retirer la tige d'accélérateur, b 10.6

– Dévisser la bougie.

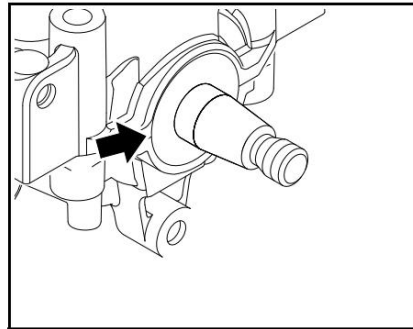


: Déconnecter le court-circuit fil (1) et fil de terre (2).

– Mettre les fils de côté.

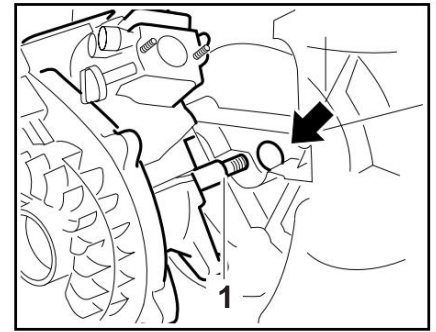


: Débrancher l'aspiration carburant tuyau (1) et tuyau de retour de carburant (2) des embouts (flèches) sur le connecteur.

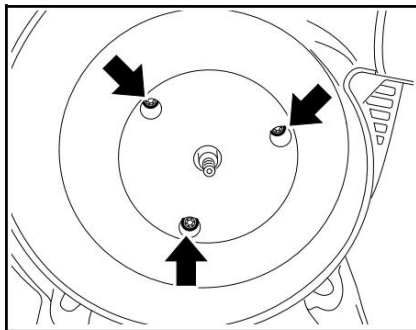


– Vérifier le moteur et installez un nouveau cylindre, piston, vilebrequin ou carter si nécessaire – après avoir retiré le silencieux, le module d'allumage et la bride d'entretoise.

Installation



Veillez à ne pas pincer les fils de court-circuit et de masse entre le moteur et le carter de soufflante.



Il n'est plus nécessaire de démonter le moteur pour remplacer les joints d'huile.

– Inspecter les joints d'huile et les remplacer si nécessaire, b 5.6

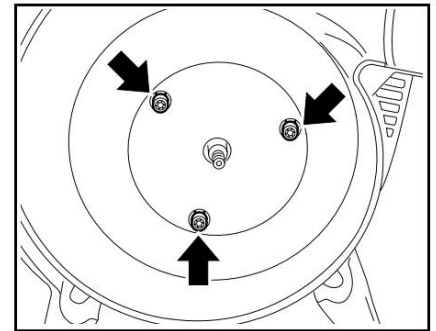
: Vérifier que les joints SPI sont correctement en place – ils doivent être alignés avec le bord (flèche) du carter.

: Pousser le vilebrequin droit embout (1) dans l'alésage du carter de soufflante (flèche).

– Pousser le moteur contre le carter de soufflante.

– Retirer la roue du ventilateur, b 11.2

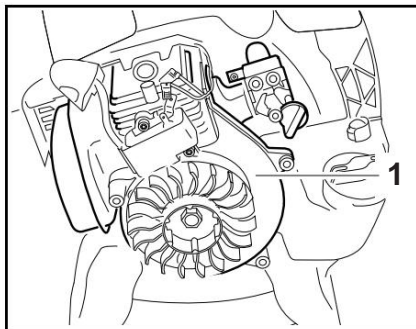
: Retirer les vis (flèches).



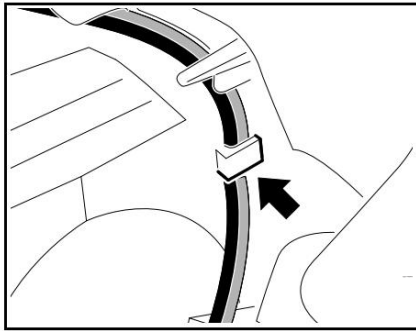
– Positionner le moteur sur le carter intérieur du ventilateur – les trous du moteur et du carter du ventilateur doivent être alignés.

: Insérez les vis (flèches) et serrez-les fermement.

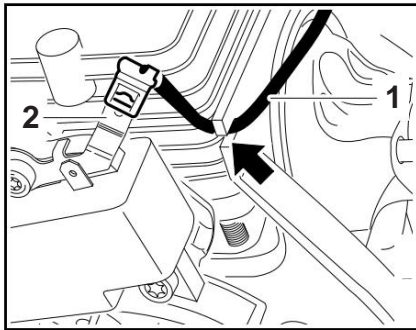
– Monter la roue du ventilateur, b 11.2



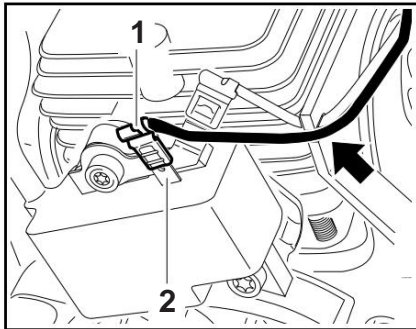
: Extraire le moteur complet (1) du carter de soufflante.



Monter les fils de court-circuit et de masse dans les fixations (flèche).

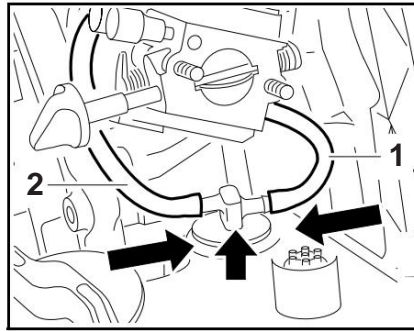


: Fixez le fil de masse (1) au guide (flèche) et poussez-le fermement sur la languette du connecteur (2).



: Attachez le fil de court-circuit (1) au guide (flèche) et poussez-le fermement sur la languette du connecteur du module d'allumage (2).

– Installer la tige d'accélérateur, b 10.6



: Pousser le tuyau d'aspiration de carburant (1) et le tuyau de retour de carburant (2) sur les embouts (flèches) du connecteur.

- Installer le filtre à air, b 10.1
- Remontez toutes les autres pièces du séquence inverse.
- Couples de serrage, b 3.4

5.5 Cylindre Retrait et installation

Avant de retirer le cylindre, décidez si le vilebrequin doit également être retiré ou non.

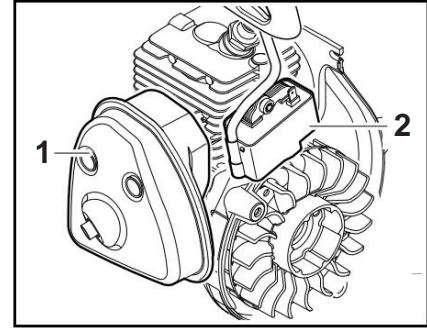
Cylindre installé

Pour retirer le volant moteur, le vilebrequin doit être bloqué en insérant la languette de blocage dans le trou de la bougie.

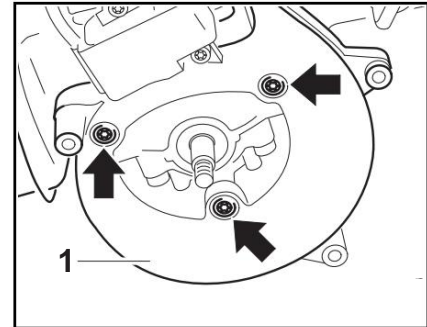
Cylindre retiré

Pour déposer le volant moteur, il faut bloquer le vilebrequin en posant le piston sur la cale de montage en bois.

Déposer le moteur, b 5.4

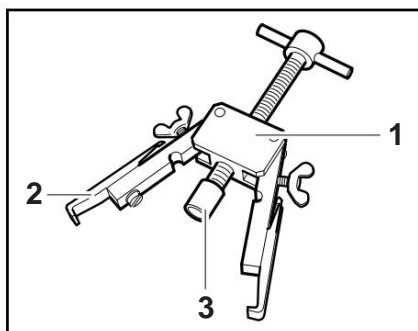


- Déposer le silencieux (1), b 5.1
- Déposer le module d'allumage (2), b 6.1.1
- Déposer le volant moteur (3), b 6.5



: Retirer les vis (flèches).

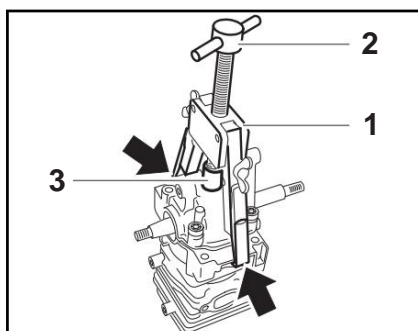
- Retirer le boîtier spiralé (1).



– Préparer l'extracteur (1)
5910 890 4400.

: Monter les mors N°2 (2)
0000 893 3700.

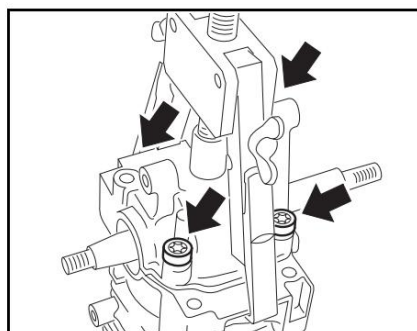
: Visser la douille (3) 1108 893
4500 sur l'axe de l'extracteur.



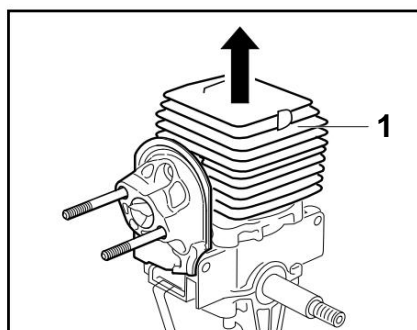
: Appliquer l'extracteur (1) 5910 890
4400 avec les mâchoires sous les
nervures du carter (flèches) et aligner
l'axe (2) de sorte que la douille (3) soit
centrée sur le carter moteur.

: Tournez la broche dans le sens des aiguilles d'une montre
jusqu'à ce que l'extracteur soit bien en place.

Ne serrez pas trop l'axe car les
mâchoires pourraient glisser ou
endommager les nervures du carter.



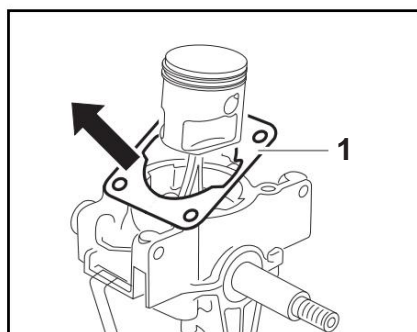
: Retirer les vis cylindriques (flèches).



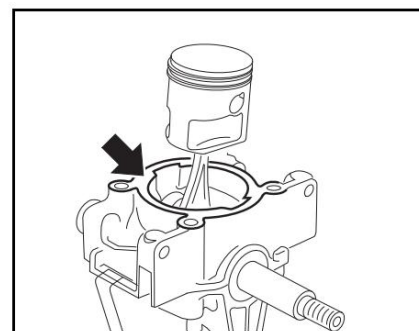
: Soulever avec précaution le cylindre
(1).

N'utilisez pas d'outils pointus ou tranchants
pour ce travail.

– Vérifier le cylindre et le remplacer si
nécessaire



: Déposer le joint de cylindre (1).

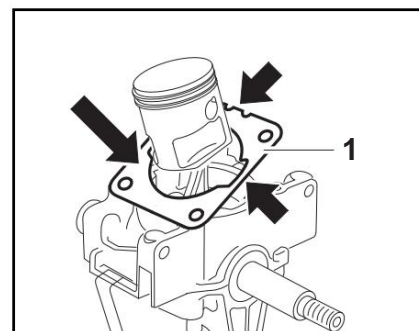


– Inspecter et nettoyer la face
d'étanchéité (flèche), b 13

La face d'étanchéité doit être en parfait état.
Remplacez toujours les composants dont
les faces d'étanchéité sont endommagées,
b 4.5.

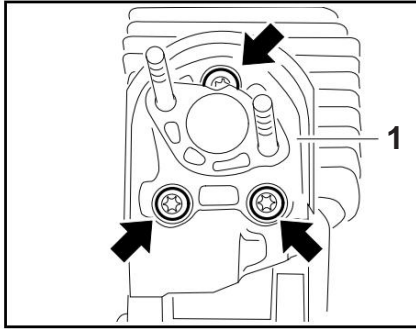
Installation

Utilisez toujours un nouveau joint de
cylindre lors de la réinstallation du cylindre.



– Aligner le joint de cylindre (1) de manière
à ce que la languette et les découpes
(flèches) épousent les contours du carter.

: Mettre en place le joint de cylindre (1).



– Vérifier les plans de joint sur les orifices d'admission et d'échappement du cylindre.

Les faces d'étanchéité doivent être en parfait état. Si les faces d'étanchéité sont endommagées, installez un nouveau cylindre.

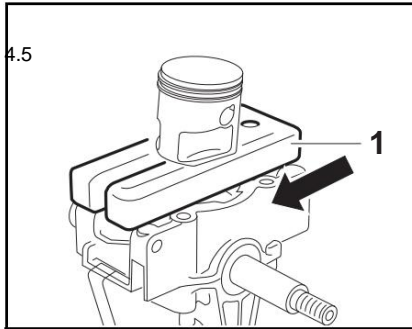
– Inspecter le piston et le piston bagues et remplacer si nécessaire, b 5.8

– Inspecter la bride entretoise (1) et la remplacer si nécessaire – même des dommages très mineurs peuvent entraîner des problèmes de fonctionnement du moteur, b 4.5

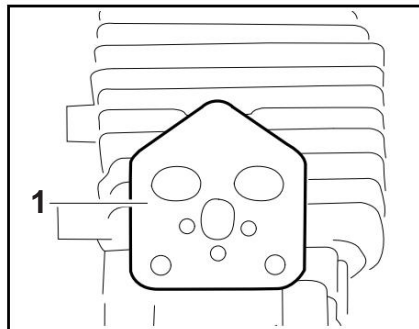
Dans un nouveau cylindre est installé, la bride d'espacement doit être transférée de l'ancien cylindre.

: Retirer les vis (flèches).

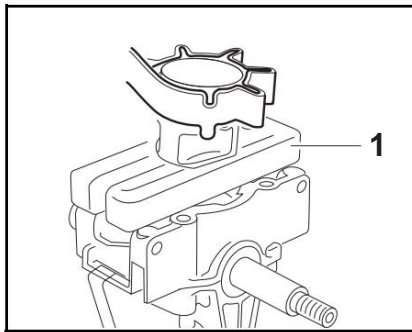
– Retirer la bride entretoise (1).



: Glisser la cale de montage en bois (1) 1108 893 4800 entre le piston et le carter.



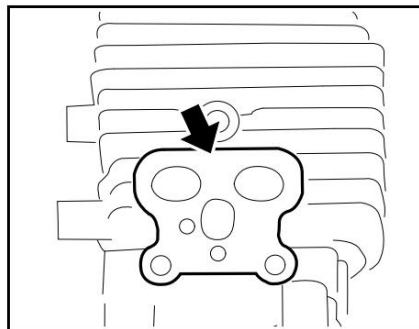
: Déposer le joint (1).



– Lubrifier le piston, les segments de piston et la paroi du cylindre avec de l'huile, b 13

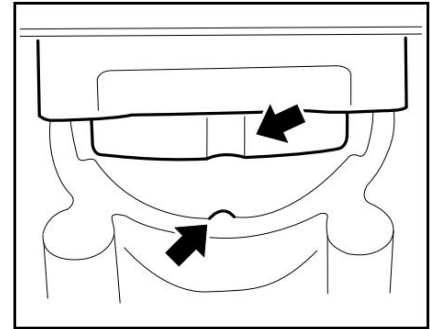
: Utiliser la sangle de serrage (1) 0000 893 2600 pour comprimer les segments autour du piston.

– Vérifier la position de montage correcte des bagues, b 5.8.2

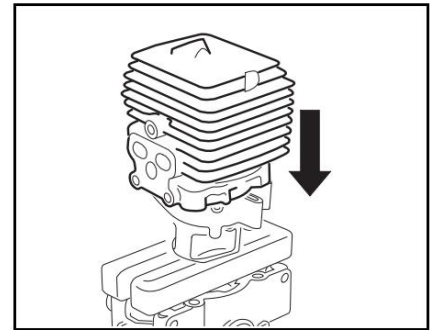


: Inspecter et nettoyer la face d'étanchéité (flèche) et enlever tout résidu de joint, b 13

Appliquer le collier de serrage (1) de manière à ce que les segments de piston ne dépassent pas de la paroi du cylindre.

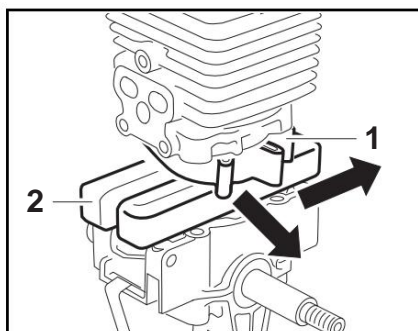


: Aligner le cylindre de sorte que le évidement dans le cylindre s'engage dans l'ergot du carter (flèches).



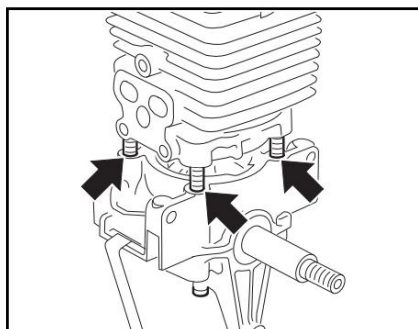
Tout en faisant glisser le cylindre sur le piston, maintenez fermement la sangle de serrage autour du piston afin que les segments ne dépassent pas, sinon ils pourraient se casser.

: Glisser le cylindre sur le piston, le collier de serrage descend en même temps.



: Déposer le collier de serrage (1) et bloc d'assemblage en bois (2).

Assurez-vous que le joint du cylindre est bien en place.



– Pousser le cylindre à fond.

: Insérer les vis (flèches) pour maintenir le cylindre et le joint en position.

– Serrez fermement les vis en croix.

– Couples de serrage, b 3.4

– Retirer l'extracteur.

– Monter la bride entretoise, b 10.7

– Installer le silencieux, b 5.1

– Installer le module d'allumage, b 6.1.1

– Remontez toutes les autres pièces du séquence inverse.

5.6 Vilebrequin

5.6.1 Retrait et installation

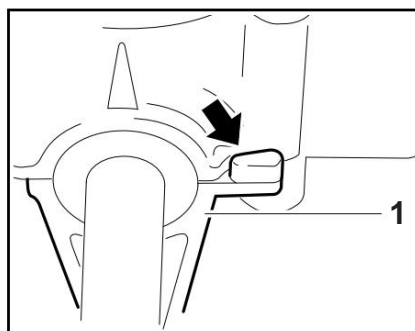
– Déposer le moteur, b 5.4

L'extracteur n'est pas nécessaire pour le démontage du vilebrequin.

– Déposer le volant moteur, b 6.5

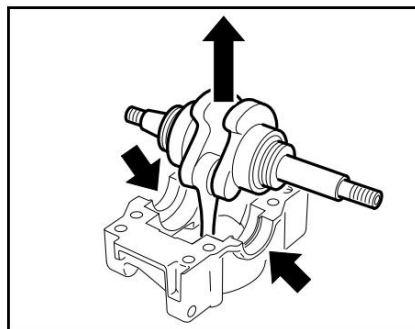
– Retirer le cylindre, b 5.5

– Retirer le piston, b 5.8

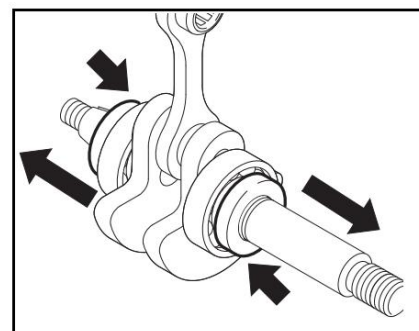


: Desserrer le carter moteur (1) au niveau de l'ergot (flèche).

– Déposer le carter moteur.

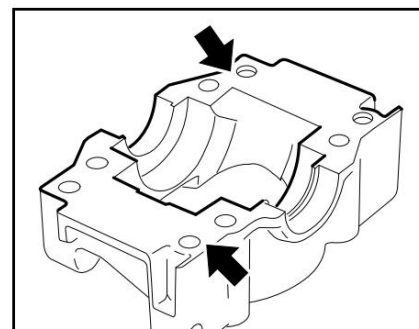


: Dégagez le vilebrequin des logements de palier (flèches) et sortez-le du carter.



: Retirer les bagues d'étanchéité (flèches) du bouts de vilebrequin.

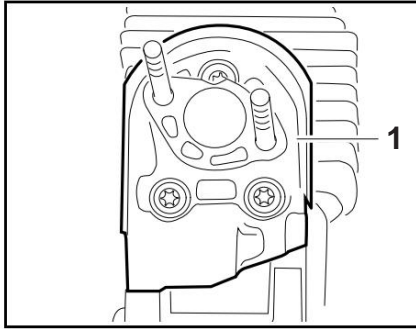
– Vérifier le vilebrequin et les roulements à billes et les remplacer si nécessaire, b 5.6.1



– Inspecter le carter et surfaces d'étanchéité (flèches) du carter moteur et du cylindre, nettoyer et éliminer les restes de joint si nécessaire, b 13

Les faces d'étanchéité doivent être propres et en parfait état.

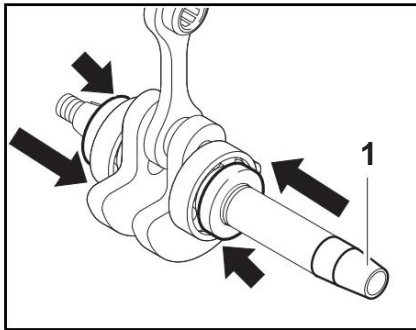
Remplacez toujours les composants dont les faces d'étanchéité sont endommagées.



– Vérifier la bride entretoise (1) et la remplacer si nécessaire, b 10.7

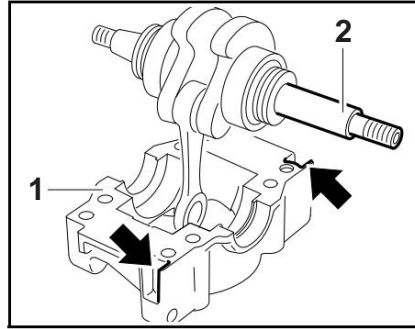
Si un nouveau cylindre est installé, la bride d'espacement doit être transférée de l'ancien cylindre – installez toujours un nouveau joint, b 10.7.

Installation



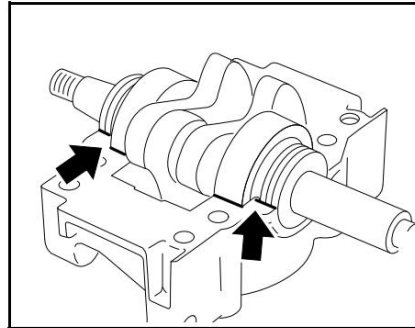
: Monter le manchon de montage (1) 4119 893 4600.

: Emboîter les joints spi neufs, côté ouvert tourné vers les roulements à billes (flèches), sur les tourillons de vilebrequin.



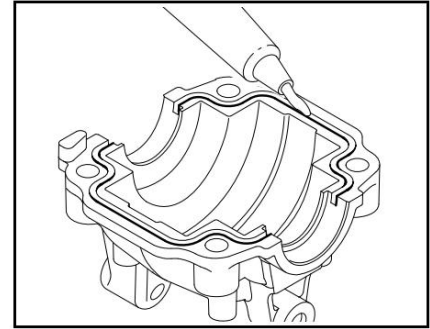
– Positionner le carter (1) de manière à ce que les portées de roulement soient tournées vers le haut.

: Avant de monter le vilebrequin dans le carter, l'aligner de manière à ce que le tenon droit (2) soit du même côté que les évidements (flèches).



– Positionner le vilebrequin, bielle en premier, dans le carter.

: Placer le vilebrequin avec roulements et bagues d'étanchéité dans le carter, en veillant à ce que les bagues d'étanchéité soient correctement calées contre les butées (flèches).

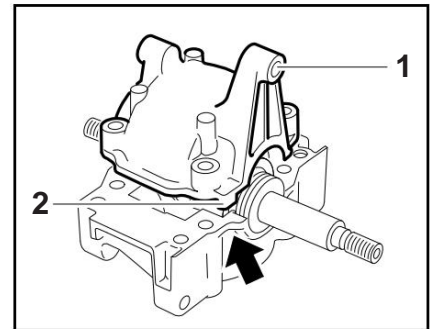


– Inspecter et nettoyer les plans de joint sur le carter moteur et enlever tout résidu de joint, b 13

Les faces d'étanchéité doivent être propres et en parfait état. Remplacez toujours les composants dont les faces d'étanchéité sont endommagées.

: Appliquer du mastic dans la rainure de la face d'étanchéité, b 13

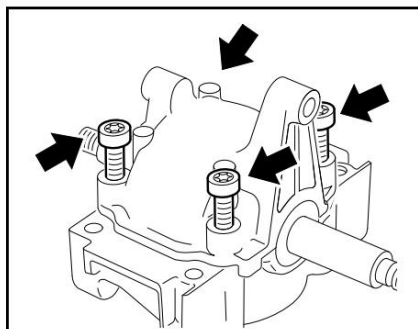
Assurez-vous que le mastic ne dépasse pas dans le carter du moteur.



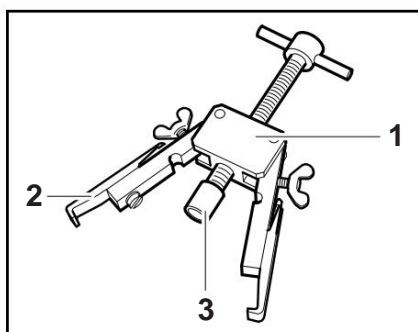
– Aligner le carter moteur (1) de manière à ce que l'ergot (2) soit du même côté que le contour du carter (flèche).

: Placer le carter moteur (1) sur la face d'étanchéité du carter.

Appuyez délicatement sur le carter du moteur pour le mettre en place afin que le produit d'étanchéité soit uniformément réparti.



: Insérez les vis de la base du cylindre dans les trous (flèches) pour maintenir le carter moteur en position.

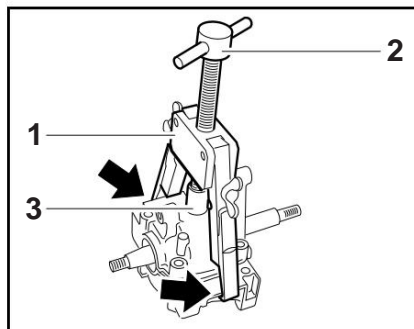


– Préparer l'extracteur (1) 5910 890 4400.

: Monter les mors N°2 (2) 0000 893 3700.

: Visser la douille (3) 1108 893 4500 sur l'axe de l'extracteur.

Veiller à ne pas endommager les tourillons du vilebrequin.



: Appliquer l'extracteur (1) 5910 890 4400 avec les mâchoires sous les nervures du carter (flèches) et aligner l'axe (2) de sorte que la douille (3) soit centrée sur le carter moteur.

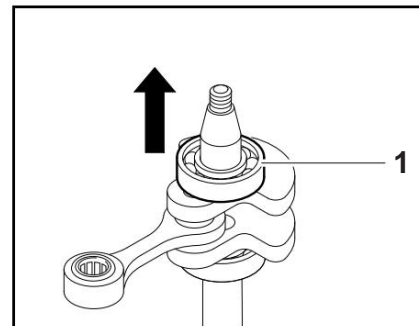
: Tournez la broche dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que l'extracteur soit bien en place.

Ne serrez pas trop l'axe car les mâchoires pourraient glisser ou endommager les nervures du carter.

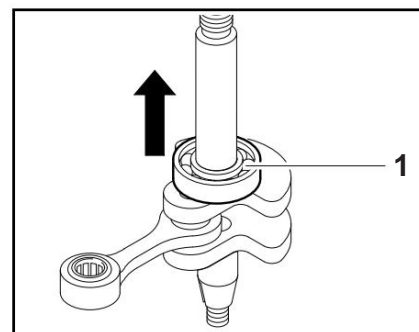
- Nettoyer les tourillons de vilebrequin, b 13
- Monter le piston, b 5.8
- Installer le cylindre, b 5.5
- Retirer l'extracteur.
- Installer le moteur, b 5.4
- Remontez toutes les autres pièces du séquence inverse.

5.7 Roulements / Vilebrequin

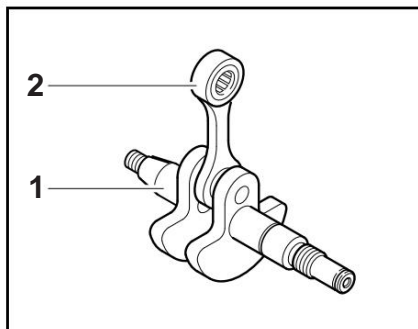
- Déposer le vilebrequin, b 5.6
- Retirer les bagues d'étanchéité, b 5.6.1



: Extraire le roulement à billes (1) du tourillon conique du vilebrequin.



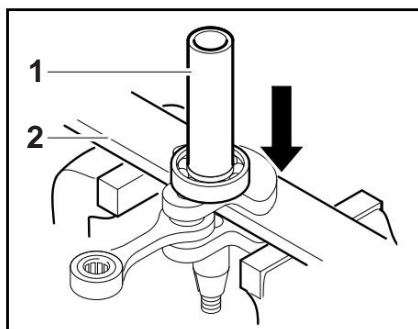
: Extraire le roulement à billes (1) du tourillon droit du vilebrequin.



: Le vilebrequin (1), la bielle (2) et le roulement à aiguilles forment un ensemble indissociable. Il doit toujours être remplacé en tant qu'unité complète.

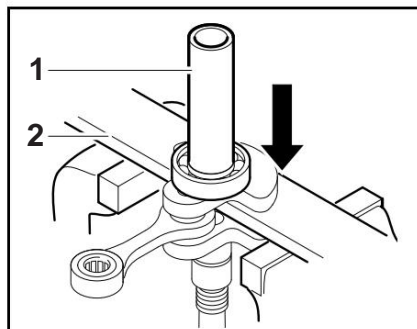
Lors du montage d'un vilebrequin de rechange, installez toujours de nouveaux roulements à billes et joints d'huile.

– Avant la repose, nettoyer le vilebrequin, b 13



Utiliser une base solide (2) pour protéger le vilebrequin.

: Placer une douille appropriée (1) sur la bague intérieure du roulement à billes côté soufflante et l'enfoncer jusqu'en butée.



Utiliser une base solide (2) pour protéger le vilebrequin.

: Placer une douille appropriée (1) sur la bague intérieure du roulement à billes côté allumage et l'enfoncer jusqu'en butée.

– Lubrifier le roulement à aiguilles avec pétrole.

– Monter le piston, b 5.8

– Monter des bagues d'étanchéité neuves et monter le vilebrequin, b 5.6.1

– Installer le moteur, b 5.4

– Couples de serrage, b 3.4

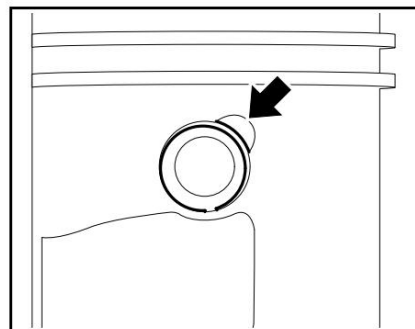
– Remontez toutes les autres pièces du séquence inverse.

5.8 Piston

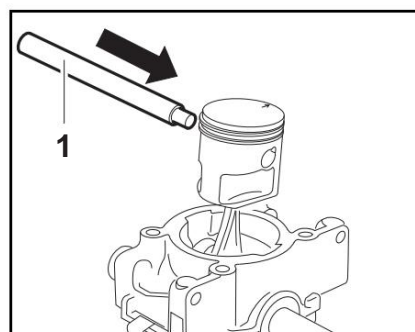
– Déposer le moteur, b 5.4

– Retirer le cylindre, b 5.5

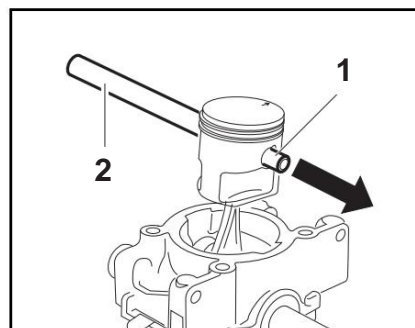
Le piston n'a qu'un seul anneau élastique. Il est monté côté soufflante (fuseau de vilebrequin droit).



: Utilisez un outil approprié pour saisir anneau d'arrêt sans crochet à l'évidement (flèche) et retirez-le doucement.



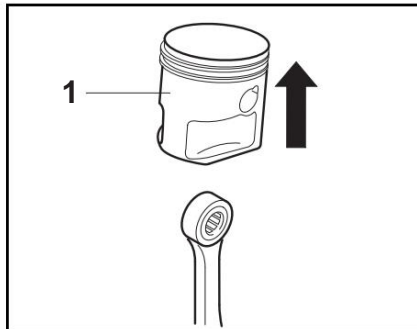
: Appliquer le mandrin de montage (1) 1130 893 4700, petit diamètre en premier, côté allumage du piston.



: Utiliser le mandrin de montage (2) 1130 893 4700 pour pousser l'axe de piston (1) hors du piston.

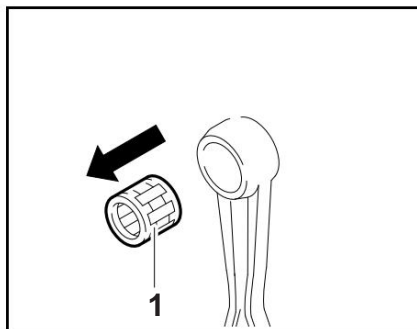
Si l'axe de piston est coincé, le dégager en tapotant légèrement l'extrémité du chasse-goupille avec un marteau.

Maintenez le piston stable pendant ce processus pour vous assurer qu'aucune secousse n'est transmise à la bielle.



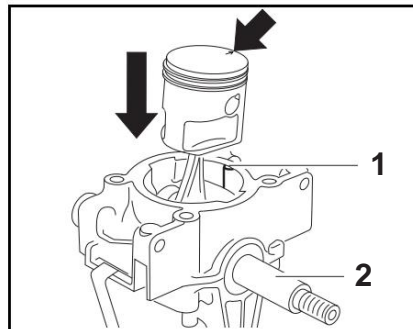
: Retirer le piston (1) de la bielle.

- Inspecter le piston et le remplacer si nécessaire.
- Inspecter les segments de piston et remplacer si nécessaire, b 5.8.2



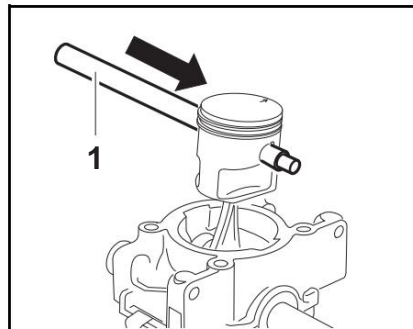
: Extraire la cage à aiguilles (1), le vérifier et le remplacer si nécessaire, b 13

- Lubrifier la cage à aiguilles avec de l'huile et la pousser dans la bielle.

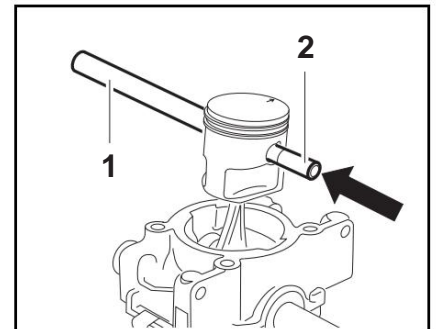


: Aligner le piston comme indiqué de sorte que la flèche (flèche) sur la tête du piston soit face à la patte du carter (1) et que le bout droit du vilebrequin (2) soit à droite.

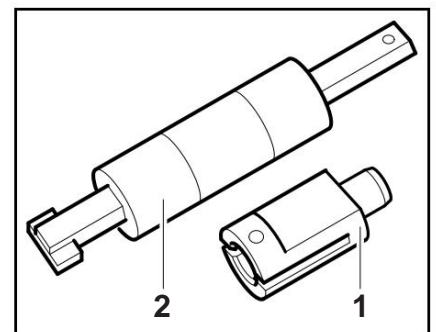
: Placer le piston sur la bielle.



: Pousser le mandrin de montage (1) 1130 893 4700, petit diamètre en premier, passant par le piston et le pied de bielle (cage à aiguille).

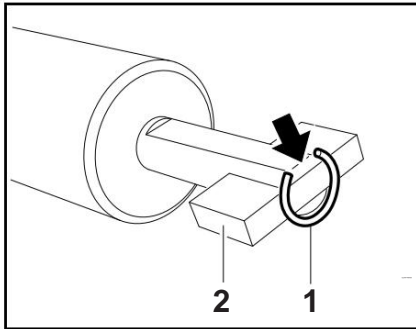


: Monter l'axe de piston (2) sur le chasse-goupille de montage (1) et l'introduire dans le piston.

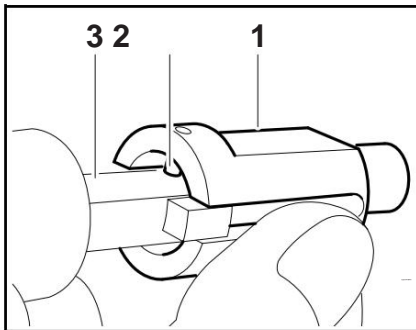


: Retirer le manchon (1) 5910 893 1708 de l'outil de montage (2) 5910 890 2208.

Le manchon précédent (1) 5910 893 1703 peut également être utilisé. Le nouveau manchon (1) 5910 893 1708 a un chanfrein de 20° pour une meilleure sécurité dans l'alésage du piston.

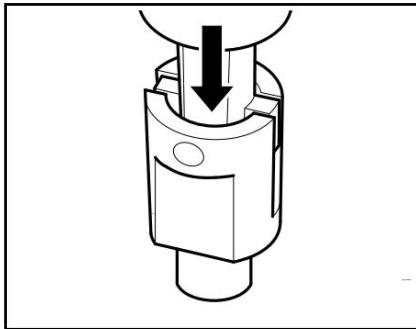


: Fixez le circlip (1) sur le l'aimant (2) de manière à ce que l'entrefer de la bague se trouve sur le côté plat de la tige de l'outil (flèche).



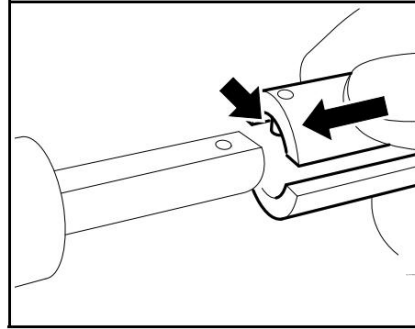
: Glissez le diamètre fendu de la douille (1) 5910 893 1708 sur l'aimant et le circlip.

La goupille intérieure (2) doit pointer vers la face plane (3) de la tige de l'outil.



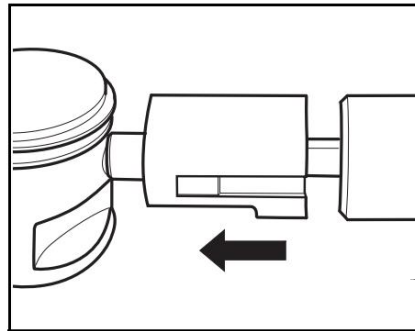
: Poussez l'outil de montage vers le bas dans le manchon jusqu'à ce que l'aimant bute contre l'extrémité de la fente de guidage.

Utiliser un support adapté (planche en bois).



: Retirer la douille et la pousser jusqu'en butée à l'autre extrémité de la tige.

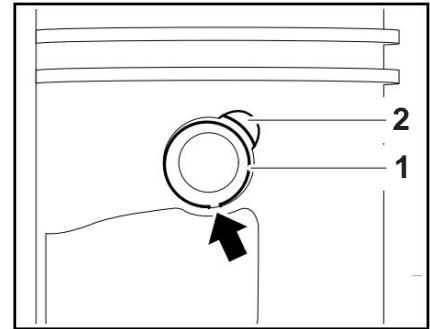
La goupille intérieure (flèche) doit à nouveau pointer vers la face plate.



– Installez le circlip sur le ventilateur côté du piston.

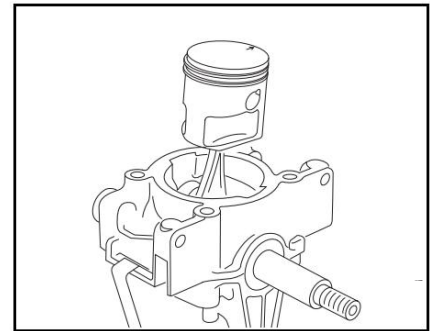
: Appliquer l'outil de montage 5910 890 2208 avec le cône du manchon contre le bossage du piston, maintenir le piston stable, centrer la tige de l'outil avec précision et enfoncer jusqu'à ce que le circlip glisse dans la rainure.

Assurez-vous que l'outil est maintenu d'équerre sur l'axe de l'axe du piston.



Monter le circlip (1) de manière à ce que son interstice (flèche) soit orienté vers le bas – il ne doit pas se trouver à proximité de l'évidement (2).

– Vérifiez la position installée du bouton-pression bague.



– Inspecter les segments de piston et remplacer si nécessaire, b 5.8.2

– Installer le cylindre, b 5.5

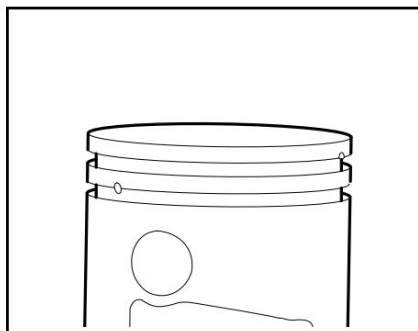
– Installer le moteur, b 5.4

– Couples de serrage, b 3.4

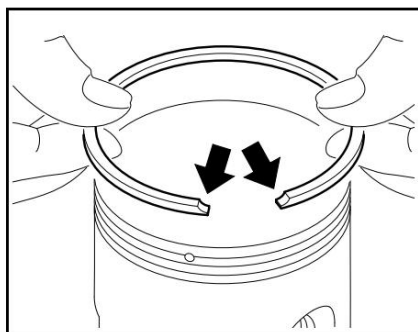
– Remontez toutes les autres pièces du séquence inverse.

5.8.1 Segments de piston

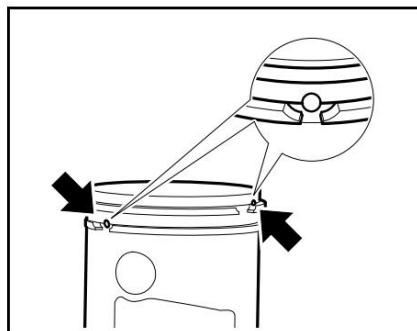
- Retirer le piston, b 5.8
- Retirer les segments de piston du piston.



: Utilisez un morceau d'ancien segment de piston pour gratter les rainures.



: Positionner les segments de piston neufs dans la gorge de manière à ce que les rayons (flèches) des interstices des segments soient orientés vers le haut.

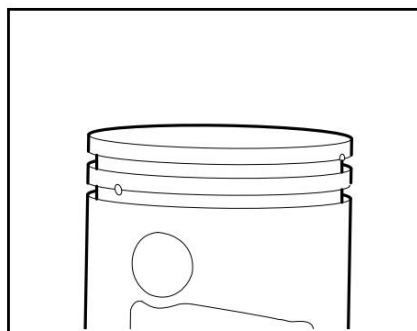


: Positionner les segments de piston de manière à ce que les rayons au niveau de l'entrefer se rejoignent au niveau de la goupille de fixation dans la gorge de piston (flèches).

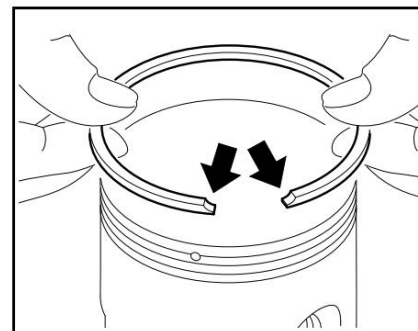
- Monter le piston, b 5.8

5.8.2 Segments de piston

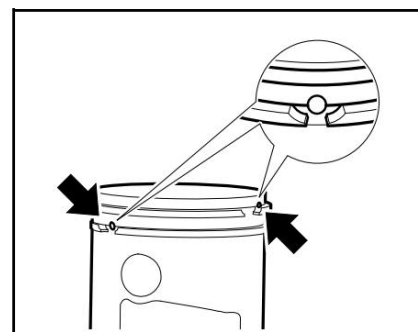
- Retirer le piston, b 5.8
- Retirer les segments de piston du piston.



: Utilisez un morceau d'ancien segment de piston pour gratter les rainures.



: Positionner les segments de piston neufs dans la gorge de manière à ce que les rayons (flèches) des interstices des segments soient orientés vers le haut.



: Positionner les segments de piston de manière à ce que les rayons au niveau de l'entrefer se rejoignent au niveau de la goupille de fixation dans la gorge de piston (flèches).

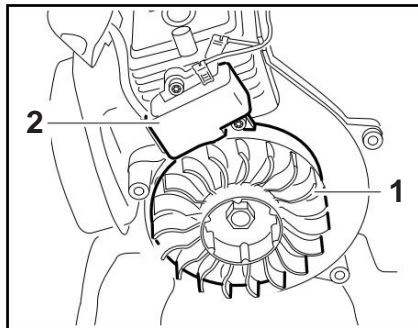
- Vérifier la position de montage correcte des segments de piston (flèches).
- Monter le piston, b 5.8

6. Système de mise à feu

Faites preuve d'une extrême prudence lors du dépannage et de l'exécution de travaux d'entretien ou de réparation sur le système d'allumage. Les hautes tensions qui se produisent peuvent provoquer des accidents graves ou mortels.

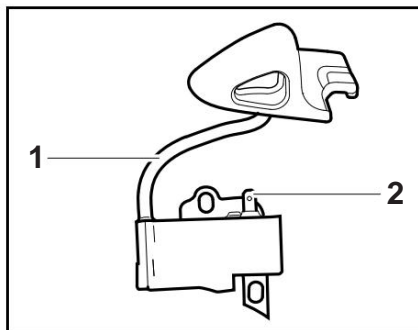
Le dépannage du système d'allumage doit toujours commencer par la bougie d'allumage, b 4.3

– Retirer le boîtier du ventilateur, b 7.2



Le système d'allumage électronique (sans disjoncteur) se compose essentiellement d'un module d'allumage (2) et d'un volant (1).

6.1 Module d'allumage



Le module d'allumage contient tous les composants nécessaires pour contrôler le calage de l'allumage. Il y a deux connexions électriques sur le corps de bobine :

- Sortie haute tension (1) avec câble d'allumage
- Etiquette de connecteur (2) pour le fil de court-circuit

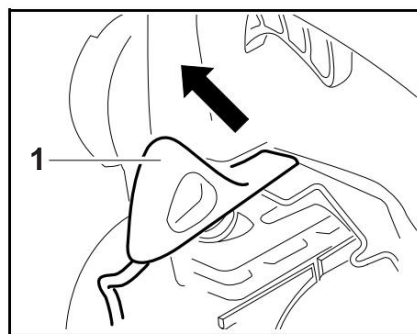
Les essais en atelier se limitent à un essai à l'étincelle. Un nouveau module d'allumage doit être installé si aucune étincelle d'allumage n'est obtenue (après vérification du bon état du câblage et de l'interrupteur d'arrêt), b 6.1.1.

Le calage de l'allumage est fixe et ne peut pas être ajusté pendant les travaux de réparation.

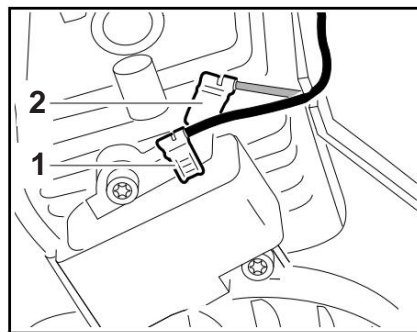
Comme il n'y a pas d'usure mécanique dans ces systèmes, le calage de l'allumage ne peut pas se dérégler pendant le fonctionnement.

6.1.1 Retrait et installation

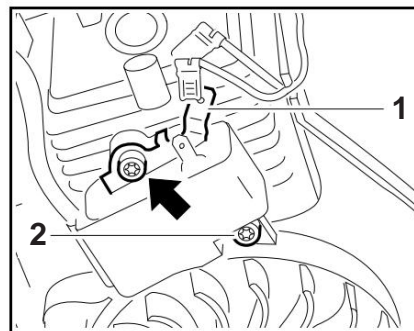
– Retirer le boîtier du ventilateur, b 7.2



: Retirer le soufflet (1) de la bougie.



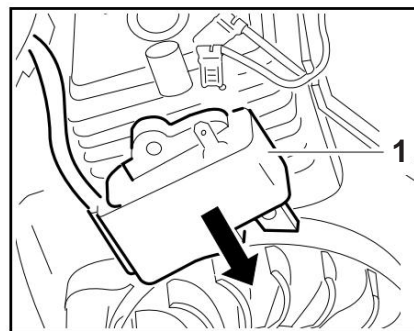
: Déconnecter le court-circuit fil (1) et fil de terre (2).



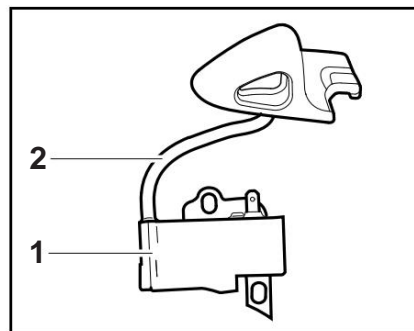
: Dévisser la vis (flèche).

– Retirer l'étiquette du connecteur (1).

: Retirer la vis (2) et la rondelle.

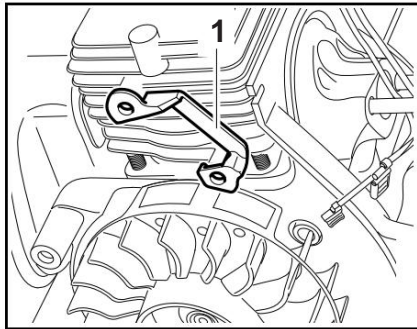


: Déposer le module d'allumage (1).

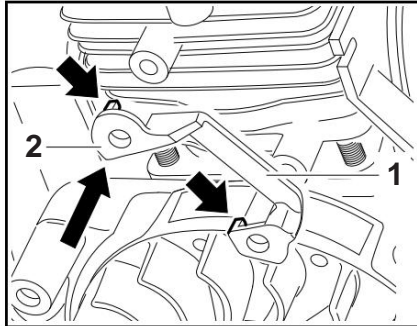


Le module d'allumage (1) et le câble d'allumage (2) forment une unité.

– Vérifier le module d'allumage (1) et le remplacer si nécessaire

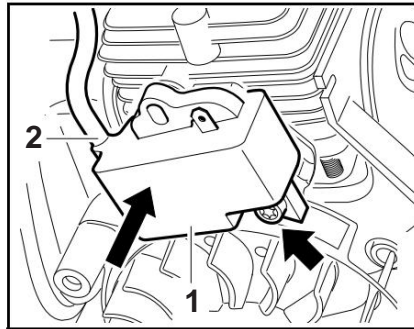


- : Déposer l'isolant (1).
- Vérifier l'isolant et le remplacer si nécessaire.
- Vérifier le soufflet de bougie et le remplacer si nécessaire, b 6.4
- Dépannage, b 4.3

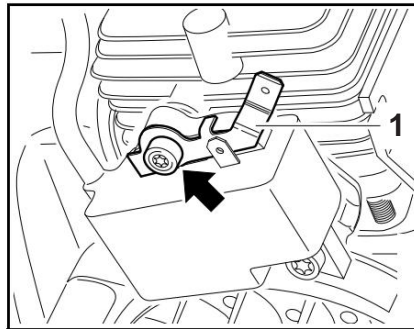


- Positionner l'isolateur (1) de manière à ce que la barre de liaison (2) soit dirigée vers le carburateur.

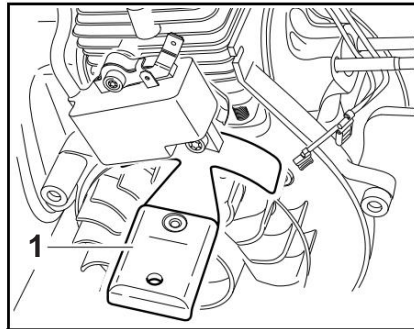
- : Fixer les ergots (flèches) de l'isolateur (1) sur les bossages.



- : Placez le module d'allumage (1) en position de sorte que le câble d'allumage (2) soit face au silencieux et insérez la vis (flèche) avec la rondelle – ne serrez pas encore.

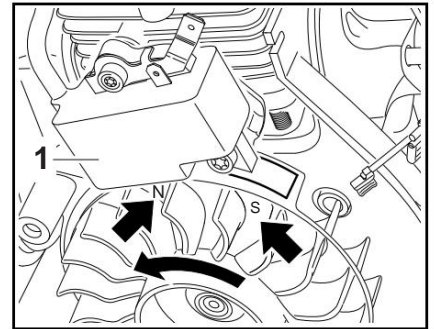


- : Mettre en place la cosse connecteur (1) et insérez la vis (flèche) – ne serrez pas encore.



- Repousser le module d'allumage (1)

- : Glisser la jauge de réglage (1) 1127 890 6400 entre les bras du module d'allumage et le volant magnétique.

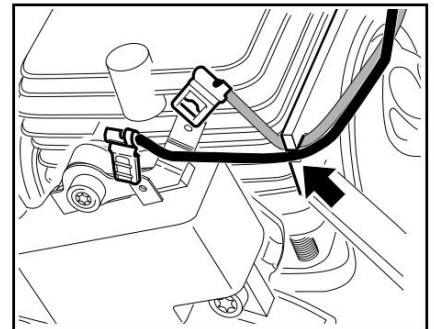


- Repousser le module d'allumage (1) vers l'arrière – le volant moteur doit tourner librement.

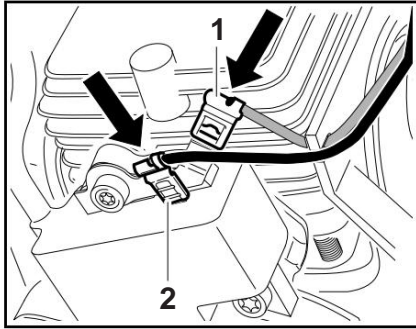
La jauge de réglage n'est pas représentée sur l'illustration.

- : Maintenir la jauge de réglage et tourner le volant jusqu'à ce que les pôles magnétiques (flèches) soient à côté du module d'allumage.

- Appuyez le module d'allumage contre la jauge de réglage.
- Serrez fermement les vis.
- Couples de serrage, b 3.4
- Retirer la jauge de réglage.
- Vérifier le fonctionnement – tourner le volant et assurez-vous qu'il ne touche pas le module d'allumage.



- : Placer le fil de masse (cosse drapeau large) puis le fil de court-circuit (coque drapeau étroit) dans le guide (flèche).



: Connectez le fil de terre (1) et le fil de court-circuit (2).

- Pousser le soufflet sur la bougie.
- Remontez toutes les autres pièces du séquence inverse.

6.2 Calage de l'allumage

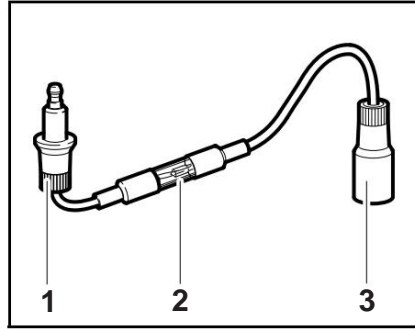
Le calage de l'allumage est fixe et ne peut pas être ajusté pendant les travaux de réparation.

Comme il n'y a pas d'usure mécanique dans ces systèmes, le calage de l'allumage ne peut pas se dérégler pendant le fonctionnement.

6.3 Tester l'allumage Module

Pour tester le module d'allumage, utilisez soit le testeur de système d'allumage ZAT 4 5910 850 4503, soit le testeur de système d'allumage ZAT 3 5910 850 4520.

Le test d'allumage se réfère uniquement à un test d'étincelle, pas au calage de l'allumage.



Utilisation du testeur d'allumage ZAT 4 5910 850 4503

- Avant de commencer le test, installez une bougie neuve dans le cylindre et serrez-la fermement.
- Couples de serrage, b 3.4

: Connecter le soufflet de bougie à la borne d'entrée (1). Pousser la borne de sortie du testeur (3) sur la bougie.

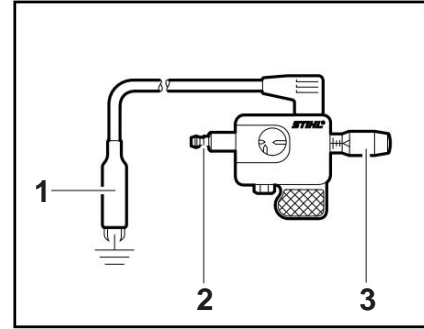
Haute tension – risque de choc électrique.

: Lancez rapidement le moteur avec le démarreur à rappel et vérifiez l'étincelle dans la fenêtre du testeur (2).

Le moteur peut démarrer et accélérer pendant l'essai.

Si une étincelle est visible, le système d'allumage est en ordre.

Si aucune étincelle n'est visible dans la fenêtre (2), vérifiez le système d'allumage à l'aide du tableau de dépannage, b 6.7



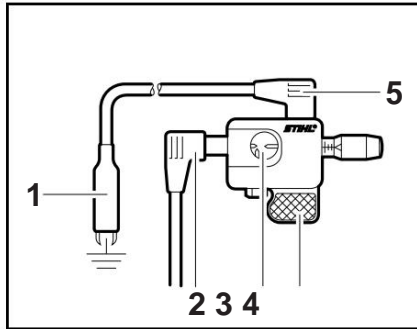
Utilisation du testeur d'allumage ZAT 3 5910 850 4520

- Avant de commencer le test, installez une bougie neuve dans le cylindre et serrez-la fermement.
- Couples de serrage, b 3.4

– Connecter le soufflet de bougie à la borne (2).

: Fixer la borne de masse (1) à la bougie.

: Utiliser le bouton de réglage (3) pour régler l'écartement des étincelles à environ 2 mm.



Lors de l'utilisation du ZAT 3, tenez-le uniquement par la poignée (4) ou placez-le dans un endroit sûr. Gardez les doigts ou d'autres parties de votre corps à au moins 1 cm de la fenêtre à étincelles (3), de la connexion haute tension (2), de la connexion de masse (5) et de la borne de masse (1).

Haute tension – risque de choc électrique.

– Lancez rapidement le moteur avec le démarreur à rappel et vérifiez l'étincelle dans la fenêtre du testeur (3).

Le moteur peut démarrer et accélérer pendant l'essai.

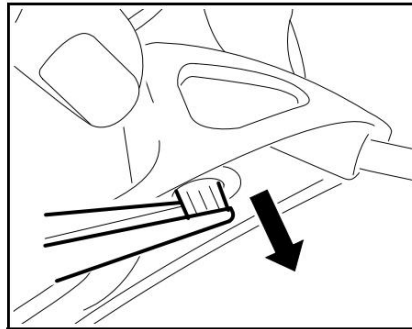
Si une étincelle est visible, le système d'allumage est en ordre.

Si aucune étincelle n'est visible dans la fenêtre (3), vérifiez le système d'allumage à l'aide du tableau de dépannage, b 6.7

6.4 Bougie d'allumage

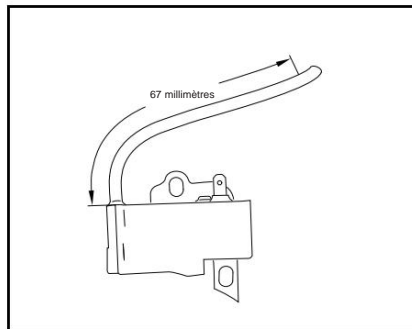
Le module d'allumage (1) et le câble d'allumage (2) forment une unité. Un nouveau module d'allumage doit être installé si le câble d'allumage est endommagé.

- Retirer le boîtier du ventilateur, b 7.2
- Retirer le soufflet de la bougie.

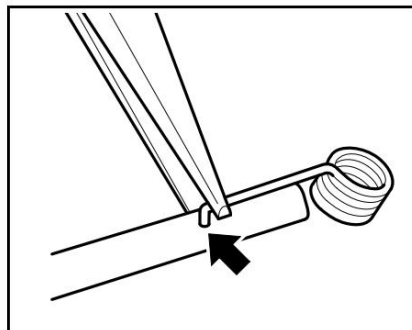


: Utilisez des pinces appropriées pour extraire le ressort de jambe du soufflet de bougie.

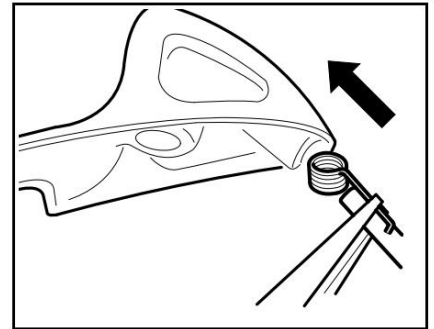
- Décrocher le ressort de jambe du câble d'allumage.
- Retirer le soufflet du câble d'allumage.



– À l'aide d'un outil pointu, percer le centre de l'isolant du câble d'allumage neuf, à environ 67 mm de l'extrémité du câble.

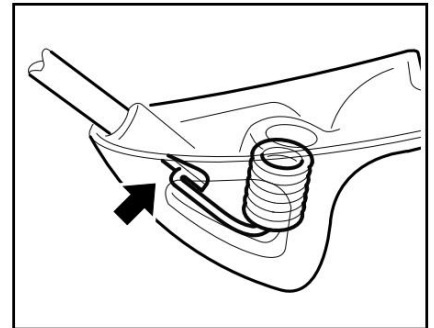


: Pincez le crochet du ressort de jambe au centre du câble (flèche).



– Enduisez l'intérieur du soufflet de bougie avec STIHL Press Fluid, b 13

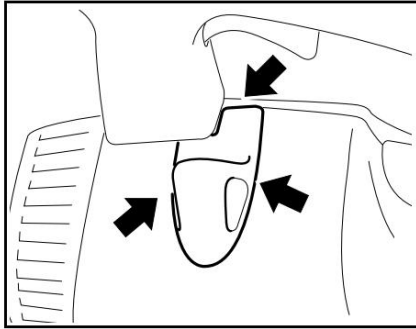
: Tenir le câble d'allumage et la patte ressortez ensemble et poussez-les dans le soufflet de la bougie.



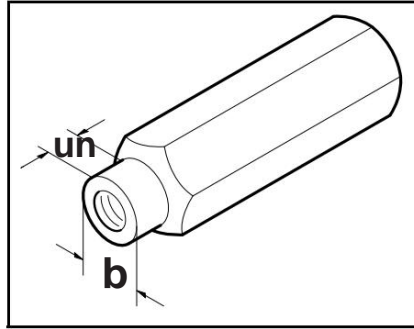
: Assurez-vous que le ressort de jambe (flèche) se positionne correctement à l'intérieur du soufflet de bougie.

Ne pas utiliser de graisse graphite ou de pâte isolante silicone.

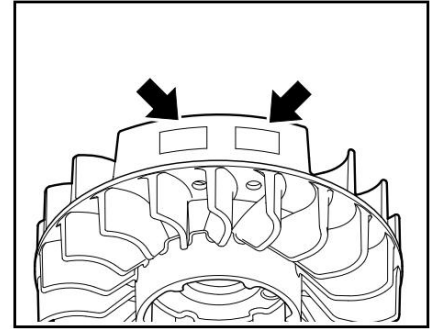
– Remontez toutes les autres pièces du séquence inverse.



La lèvre en caoutchouc du soufflet de bougie doit obturer complètement l'ouverture (flèches) dans le boîtier du ventilateur.

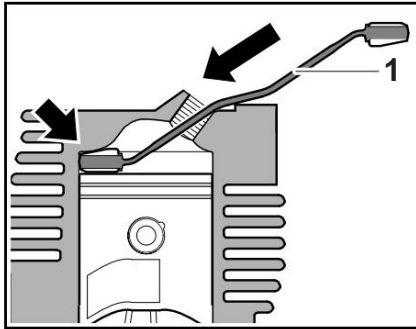


L'extracteur 1116 893 0800 peut être modifié comme indiqué ci-dessus - cela n'affecte pas son utilisation dans d'autres machines.



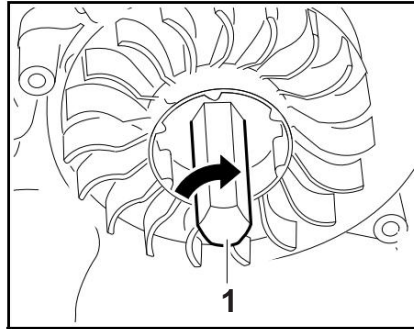
Le volant et les pôles magnétiques (flèches) ne doivent pas être endommagés ou bleuis. Remplacer le volant si nécessaire.

6.5 Volant



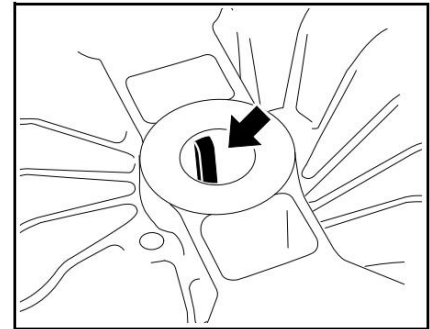
- Retirer le boîtier du ventilateur, b 7.2
- Dévisser la bougie.
- Utiliser la languette de blocage (1) pour bloquer le piston, b 6.5

: Tourner l'extrémité de la vis de l'extracteur à un diamètre de 'b' = 16 mm et une profondeur de 'a' = 10 mm .

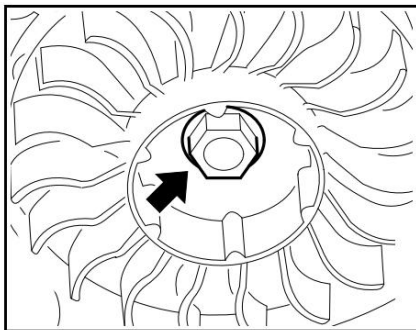


: Visser l'extracteur (1) 5910 893 0801 dans le sens des aiguilles d'une montre sur le vilebrequin jusqu'en butée, puis le dévisser d'1/4 de tour.

Avant montage, dégraisser l'alésage du moyeu de volant et le tourillon de vilebrequin, b 13.



: Assurez-vous que la touche (flèche) s'engage dans la fente du tourillon de vilebrequin.



: Dévisser l'écrou du volant (flèche).

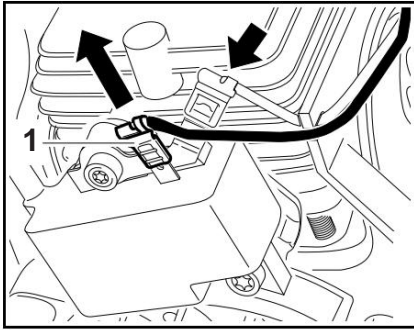
Si le volant est coincé, utilisez un extracteur.

- Tapez quelques fois sur l'extrémité de l'extracteur pour libérer le volant - veillez à ne pas endommager le tourillon du vilebrequin ou le roulement à billes.
- Dévisser l'extracteur et déposer le volant moteur.

- Vérifier l'entrefer entre le module d'allumage et volant moteur et régler si nécessaire, b 6.1.1
- Remontez toutes les autres pièces du séquence inverse.
- Couples de serrage, b 3.4

6.6 Fil de court-circuit

6.6.1 Essais



Si la bougie d'allumage, le fil d'allumage et le soufflet de bougie d'allumage sont en bon état, vérifiez le fil de court-circuit et l'interrupteur d'arrêt.

– Retirer le boîtier du ventilateur, b 7.2

: Débrancher le fil de court-circuit (1).

– Connecter l'ohmmètre à la masse (flèche) et le fil de court-circuit (1).

– Réglez l'interrupteur d'arrêt sur « 0 » et maintenez-le dans cette position.

La résistance mesurée doit être d'environ 0 Ω. S'il est beaucoup plus élevé, la raison peut être l'interrupteur d'arrêt ou le fil. Les pièces endommagées doivent être remplacées, b 6.6.4, b 6.6.2.

– Placer l'interrupteur d'arrêt sur "F".

La résistance mesurée doit être infiniment élevée. Si ce n'est pas le cas, installez un nouveau fil de court-circuit ou un interrupteur d'arrêt, b 6.6.2, b 6.6.4.

– Pour localiser le défaut, testez la continuité des fils et vérifiez que l'isolation n'est pas endommagée. Si les fils sont en ordre, vérifiez le fonctionnement de l'interrupteur d'arrêt, b 6.7

– Si aucune anomalie n'est détectée, vérifiez le système d'allumage à l'aide du tableau de dépannage, b 6.7

– Vérifier la continuité du fil de terre.

– Remonter à l'envers séquence.

6.6.2 Retrait et installation

Modèles SH 56, SH 56 C, BG 56, BG 56 C, BG 66

Des fils de court-circuit et de terre séparés sont installés dans ces machines et peuvent être remplacés individuellement en cas de dommages.

Modèles SH 86, SH 86 C, BG 66 C, BG 86, BG 86 C

Les fils de court-circuit et de terre sont combinés dans un faisceau de câbles. Le câblage complet doit être remplacé si l'un des fils est endommagé.

Lors du nettoyage de la machine, assurez-vous que les fils ne sont pas accidentellement déconnectés.

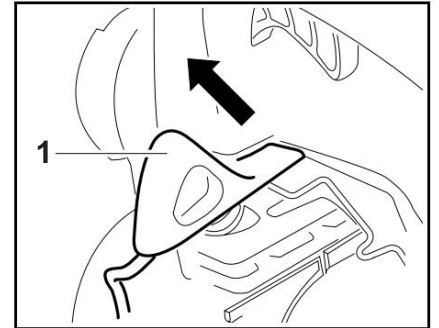
Les fils de court-circuit et de terre ne sont pas interchangeables, c'est-à-dire que le fil de court-circuit est équipé de bornes drapeau étroites (dont une est isolée) et le fil de terre a des bornes drapeau larges (avec un fil supplémentaire à une extrémité).

Retrait (tous les modèles)

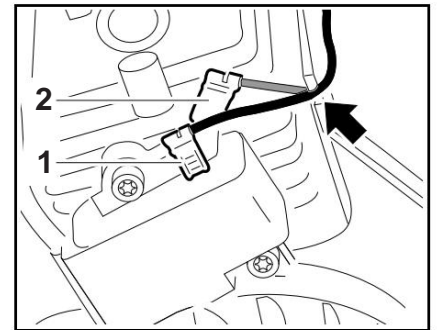
– Retirer le boîtier du ventilateur, b 7.2

– Retirer la tige d'accélérateur, b 10.6

– Retirer la gâchette d'accélérateur, b 9.3, b 9.4

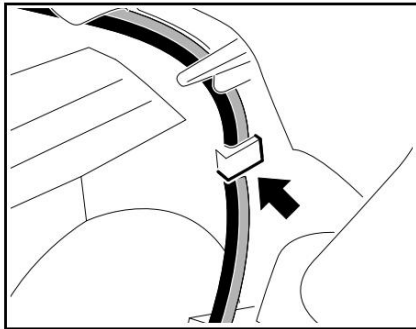


: Retirer le soufflet (1) de la bougie.



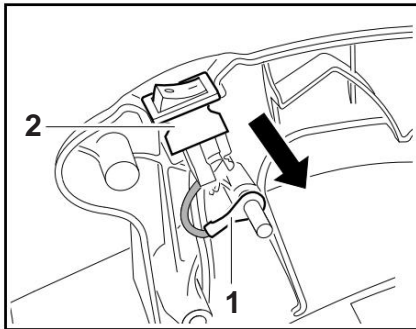
: Déconnecter le court-circuit fil (1) et fil de terre (2).

– Extraire les fils de court-circuit et de masse du guidage (flèche).



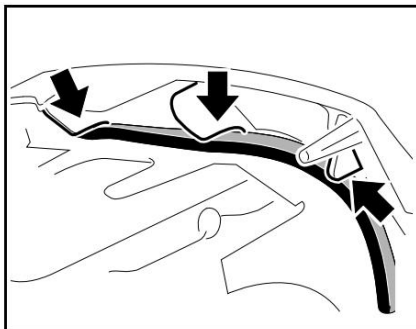
: Tirez les fils hors des guides (flèches).

**Modèles SH 56, SH 56 C, BG 56,
BG 56 C, BG 66**



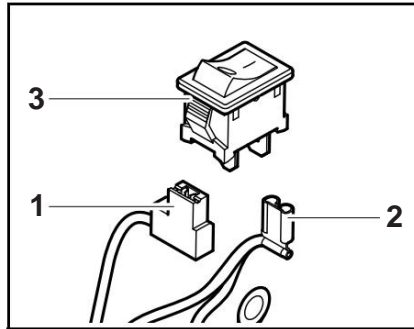
: Retirez le fil de terre (1) du
broche.

: Tirer le bouton d'arrêt (2).



: Tirez les fils de masse et de court-circuit
hors des guides (flèches).

– Retirer les fils avec l'interrupteur d'arrêt.

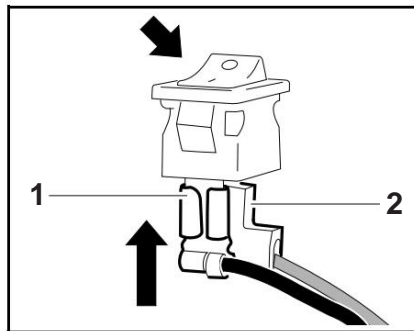


: Déconnecter le court-circuit
le fil (1) et le fil de masse (2) de
l'interrupteur d'arrêt (3).

– Vérifier les différentes pièces et les
remplacer si nécessaire.

Un fil de terre défectueux peut altérer ou
empêcher le fonctionnement du fil de court-
circuit. Le fil de terre doit donc être testé pour
un bon contact et une bonne continuité.

Installation

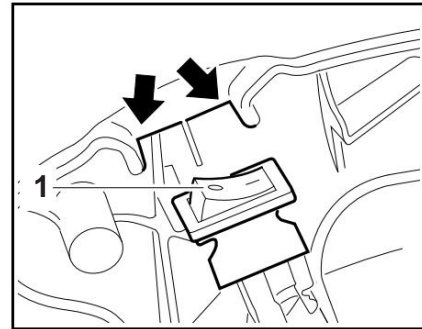


– Pousser fermement les cosses en forme de
drapeau sur les languettes du connecteur de
l'interrupteur d'arrêt.

: Monter le fil de court-circuit (1) avec la
cosse drapeau isolée sur la cosse étroite
du connecteur.

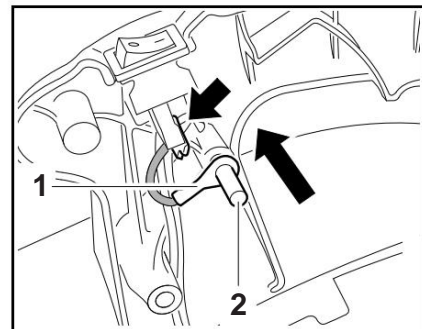
: Monter le fil de masse (2) avec fil
supplémentaire sur la cosse large
du connecteur.

Les bornes du drapeau doivent pointer vers
la droite avec l'interrupteur dans la position
indiquée (petite flèche).



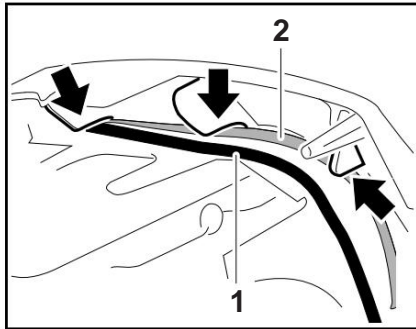
– Positionner l'interrupteur d'arrêt (1) de
sorte que le « 0 » sur l'interrupteur pointe
en direction du tube de soufflage.

: Glisser l'interrupteur d'arrêt (1) dans les
guidages (flèches) – les bornes drapeaux
doivent pointer vers l'intérieur du boîtier.



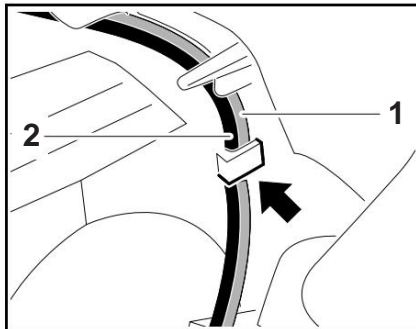
: Pousser la borne du fil de terre (1) sur la
broche (2).

: Acheminer le fil de masse (1) au-delà de
la nervure (flèche).



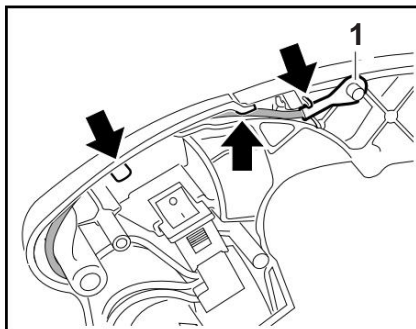
: Pousser d'abord le fil de terre (2) dans les guides (flèches), puis le fil de court-circuit (1).

Positionnez les fils les uns à côté des autres sans les croiser.



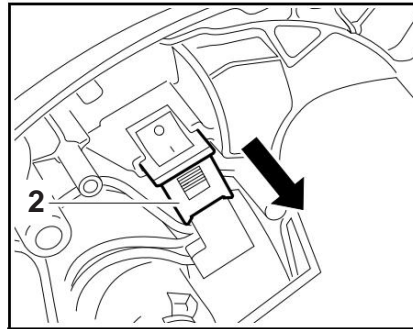
: Monter le fil de court-circuit (1) et le fil de masse (2) dans le guide (flèche).

Modèles SH 86, SH 86 C, BG 66 C, BG 86, BG 86 C

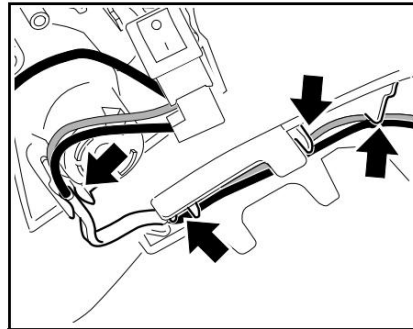


: Retirez le fil de terre (1) du broche.

: Extraire le fil de masse (1) des guides (flèches).

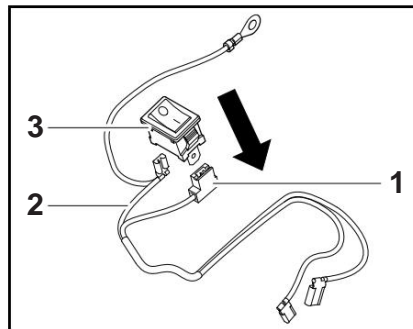


: Tirer le bouton d'arrêt (1).



: Extraire le faisceau de câbles des guides (flèches).

– Retirer le faisceau de câbles avec le bouton d'arrêt.

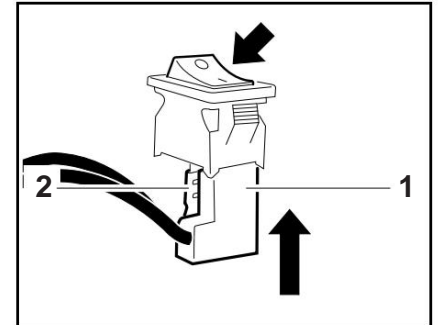


: Déconnecter le court-circuit le fil (1) et le fil de masse (2) de l'interrupteur d'arrêt (3).

– Vérifier le faisceau de câbles et l'interrupteur d'arrêt et les remplacer si nécessaire.

Un fil de terre défectueux peut altérer ou empêcher le fonctionnement du fil de court-circuit. Le fil de terre doit donc être testé pour un bon contact et une bonne continuité.

Installation

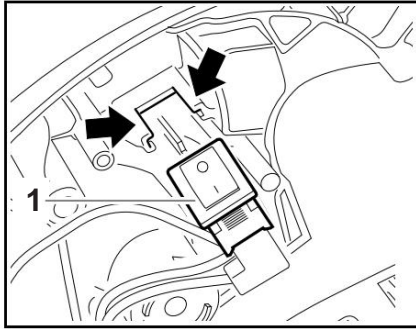


– Pousser fermement les cosse en forme de drapeau sur les languettes du connecteur de l'interrupteur d'arrêt.

: Monter le fil de court-circuit (1) avec la cosse drapeau isolée sur la cosse étroite du connecteur.

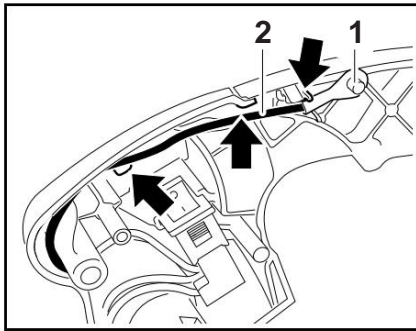
: Monter le fil de masse (2) avec fil supplémentaire sur la cosse large du connecteur.

Les bornes du drapeau doivent pointer vers la gauche avec l'interrupteur dans la position indiquée (petite flèche).



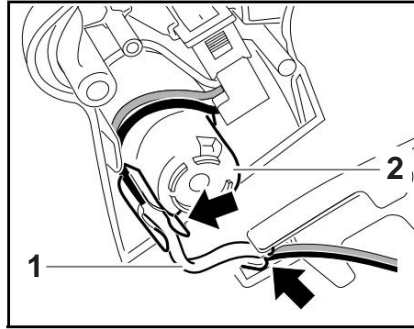
– Positionner l'interrupteur d'arrêt (1) de manière à ce que le « 0 » de l'interrupteur soit dirigé vers l'intérieur du boîtier.

: Glisser l'interrupteur d'arrêt (1) dans les guidages (flèches) – les bornes drapeaux doivent pointer en direction du tube de soufflage.



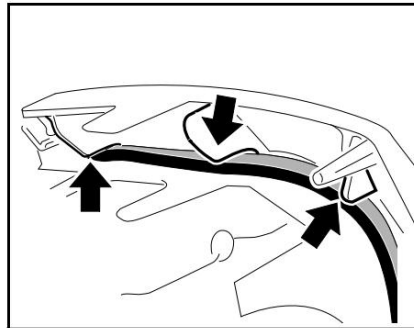
: Pousser la borne du fil de terre (1) sur la broche (2).

: Pousser le fil de terre (1) dans les guides (flèches).



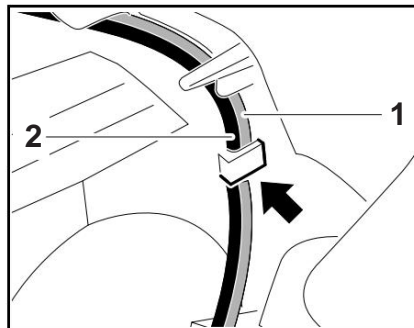
– Poser le faisceau de câbles sur le dôme (2) du support à ressort.

: Pousser le tube de protection (1) de faisceau de câblage dans les fixations (flèches).



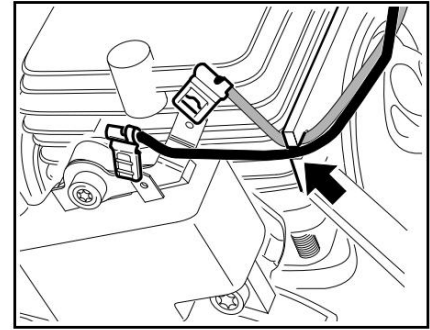
: Pousser le faisceau de câbles, fil de masse en premier, dans les guides (flèches).

Positionnez les fils les uns à côté des autres sans les croiser.

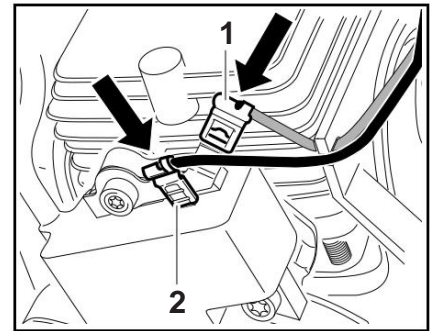


: Monter le fil de court-circuit (1) et le fil de masse (2) dans le guide (flèche).

Tous les modèles



: Placer le fil de masse (cosse drapeau large) puis le fil de court-circuit (coque drapeau étroit) dans le guide (flèche).



: Connectez le fil de terre (1) et le fil de court-circuit (2).

– Remontez toutes les autres pièces du séquence inverse.

– Couples de serrage, b 3.4

6.6.3 Fil de terre

Un fil de terre défectueux peut altérer ou empêcher le fonctionnement du fil de court-circuit.

Modèles SH 56, SH 56 C, BG 56, BG 56 C, BG 66

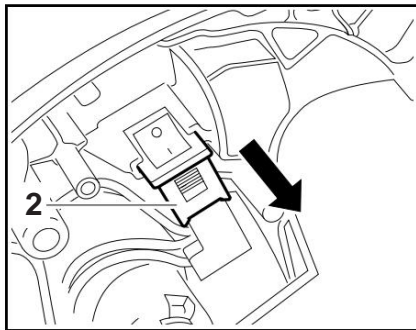
Des fils de court-circuit et de terre séparés sont installés. Le fil de terre doit être remplacé s'il est endommagé.

Modèles SH 86, SH 86 C, BG 66 C, BG 86, BG 86 C

Les fils de court-circuit et de terre sont combinés dans un faisceau de câbles. Le câblage complet doit être remplacé si l'un des fils est endommagé.

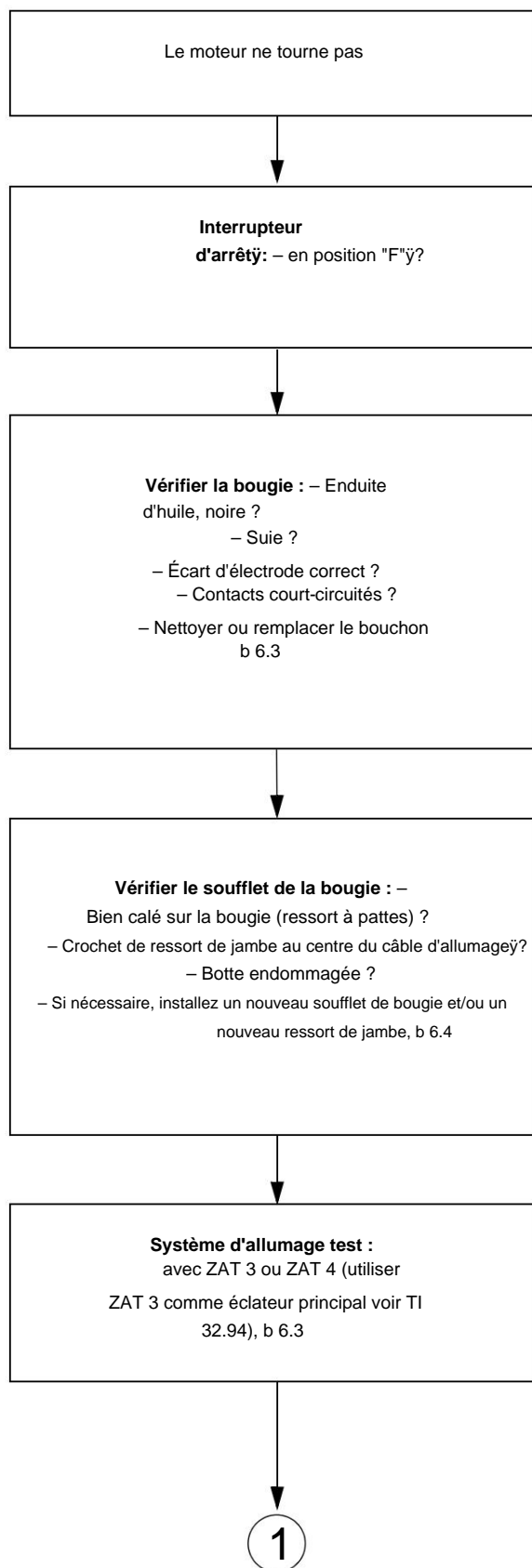
- Vérifier le contact et la continuité et remplacer le faisceau électrique si nécessaire, b 6.6.1
- Retirer et installer les fils ou le faisceau de câbles, b 6.6.2

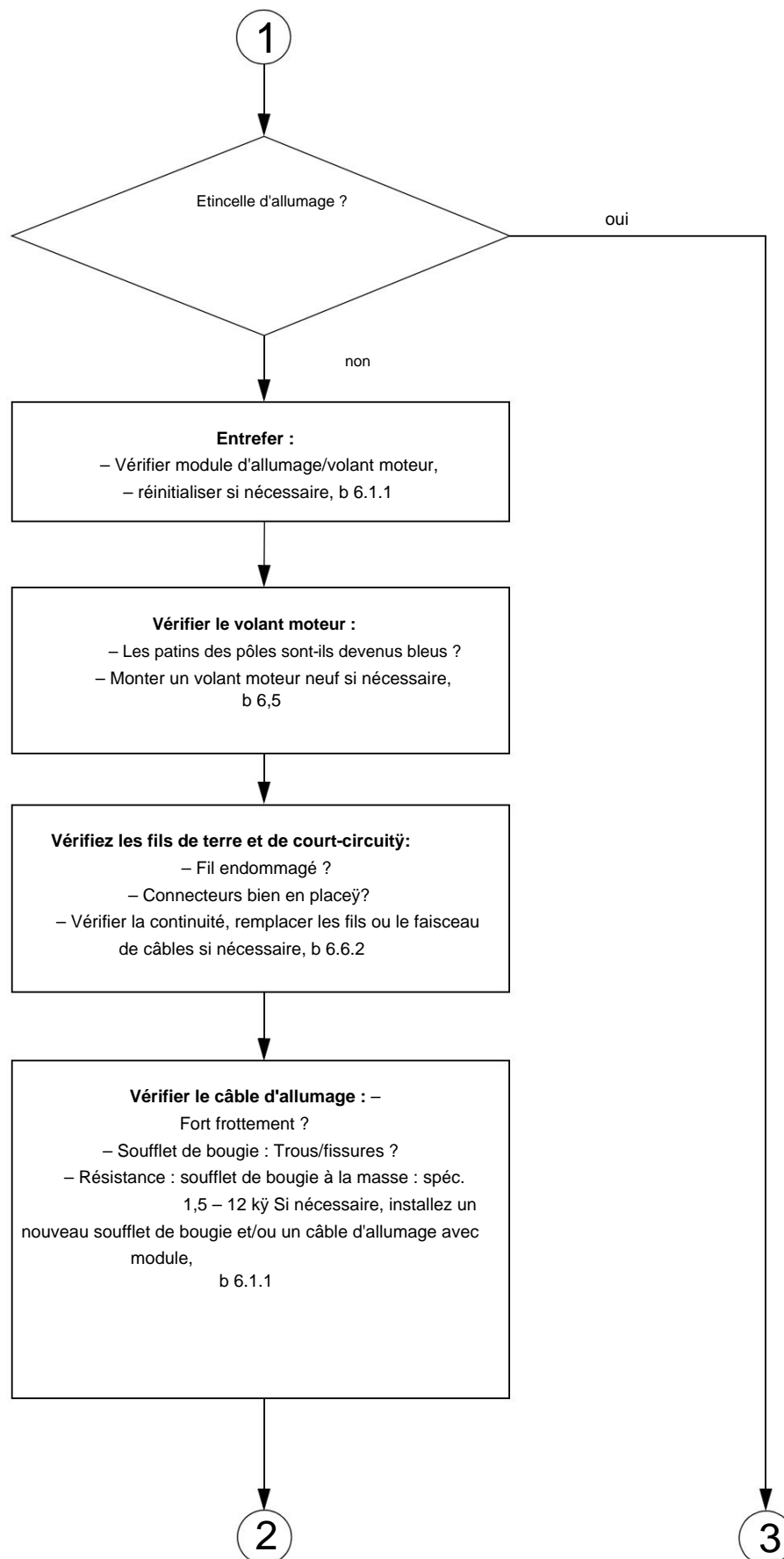
6.6.4 Interrupteur d'arrêt

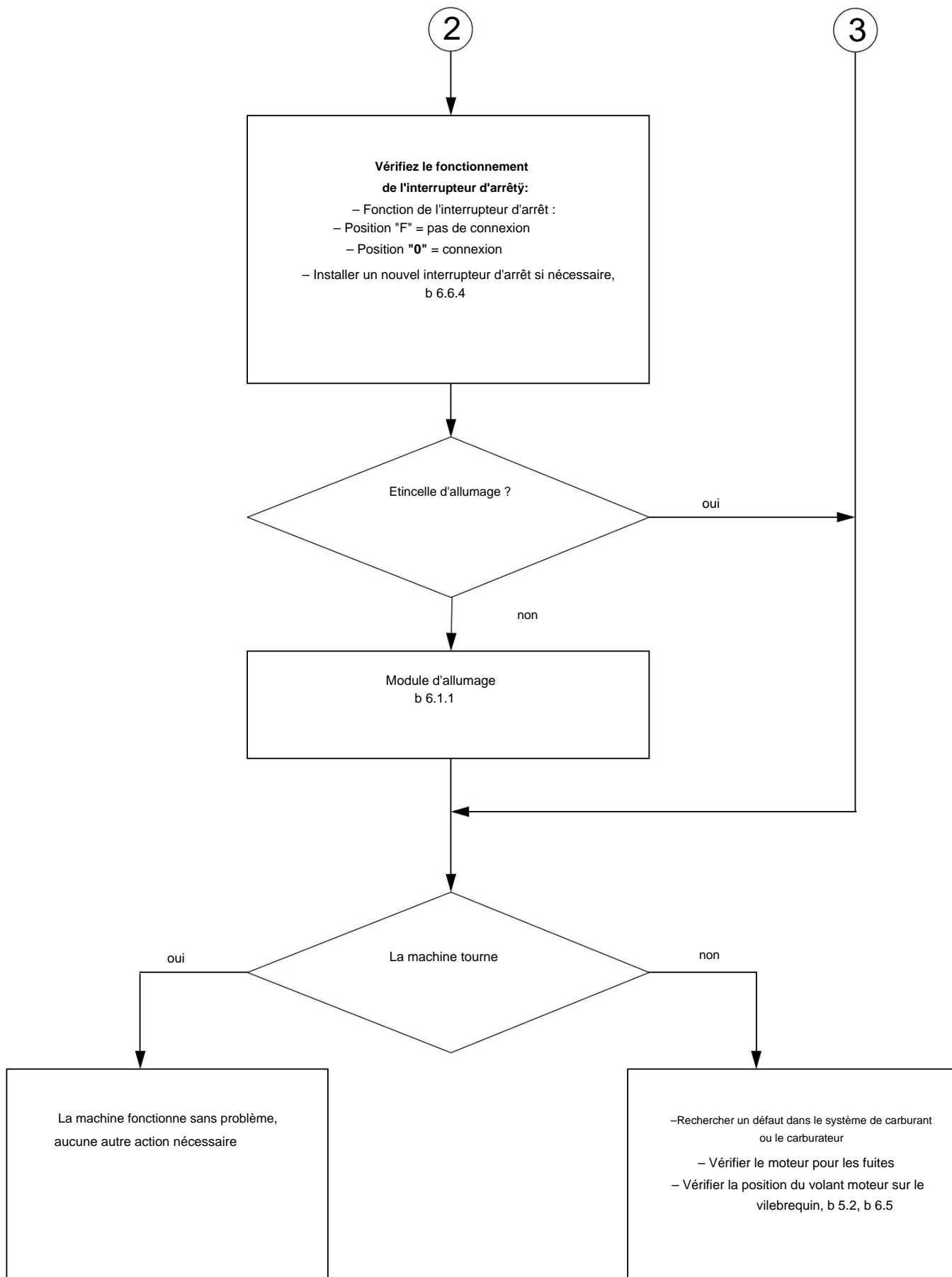


- Retirer l'interrupteur d'arrêt (2), b 6.6.2
- Tester l'interrupteur d'arrêt et le remplacer si nécessaire
- Placer l'interrupteur d'arrêt sur " 0" = connexion
- Réglez l'interrupteur d'arrêt " F" = non sur la connexion
- Remonter à l'envers séquence.

6.7 Dépannage du système d'allumage







7.1 Général

Si l'action de la corde de démarrage devient très raide et que la corde se rembobine très lentement ou pas complètement, on peut supposer que le mécanisme de démarrage est en ordre mais bouché par de la saleté. À des températures extérieures très basses, l'huile de lubrification du ressort de rappel peut s'épaissir et faire coller les enroulements du ressort. Cela a un effet néfaste sur le fonctionnement du mécanisme de démarrage.

Dans ce cas, il suffit d'appliquer quelques gouttes d'un dégraissant standard à base de solvant (ne contenant pas d'hydrocarbures chlorés ou halogénés) sur le ressort de rappel.

Tirez plusieurs fois avec précaution sur la corde du démarreur et laissez-la s'enrouler jusqu'à ce qu'elle retrouve son action régulière et normale.

Avant l'installation, lubrifiez le ressort de rappel et la tige de démarrage avec un lubrifiant spécial STIHL.

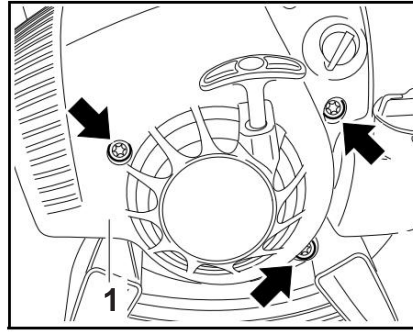
S'il est obstrué par de la saleté ou de la poix, l'ensemble du mécanisme de démarrage, y compris le ressort de rappel, doit être retiré et démonté. Faites particulièrement attention lorsque vous retirez le ressort.

– Nettoyer tous les composants, b 13

Modèles avec ErgoStart

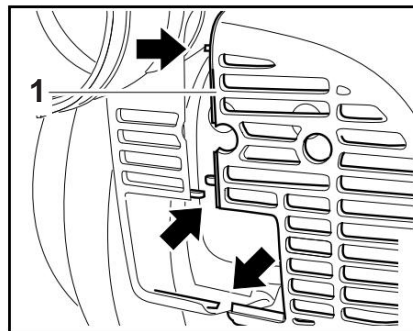
– Relâcher la tension du ressort de rappel, b 7.4

7.2 Retrait et installation

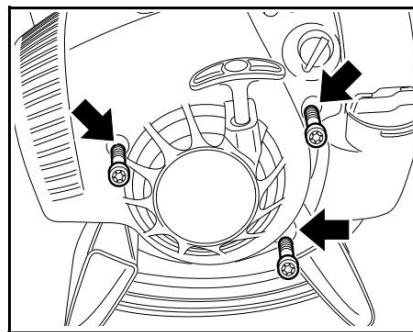


: Retirer les vis (flèches).

– Retirer le carter du ventilateur (1).

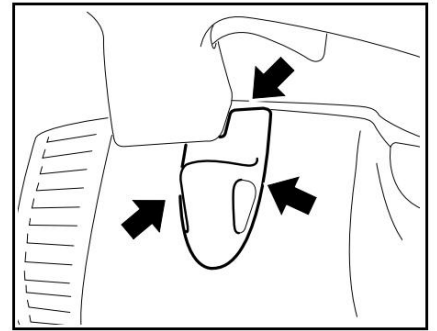


: Positionner le carter du ventilateur (1) de manière à ce que les ergots de guidage (flèches) s'engagent dans le carter du ventilateur.



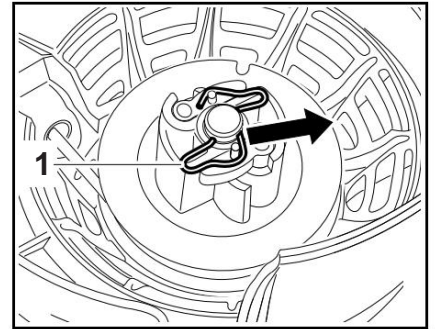
: Insérez les vis (flèches) et vérifiez la position du boîtier du ventilateur.

– Couples de serrage, b 3.4



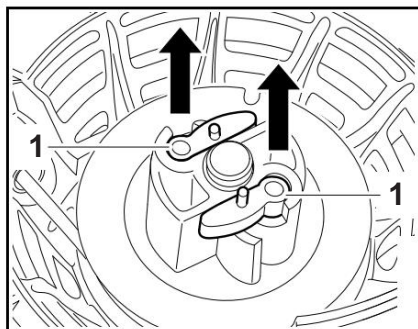
La lèvres en caoutchouc du soufflet de bougie doit obturer complètement l'ouverture (flèches) dans le boîtier du ventilateur.

7.3 Paul



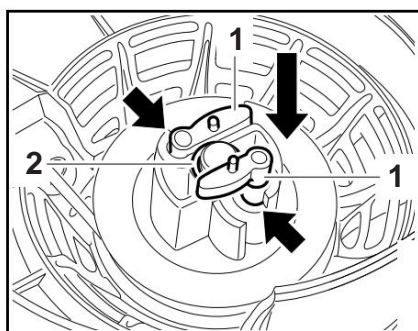
– Retirer le boîtier du ventilateur, b 7.2

: Soulevez avec précaution la pince à ressort (1) de la tige de démarrage – le ressort de rappel peut sauter et se dérouler.



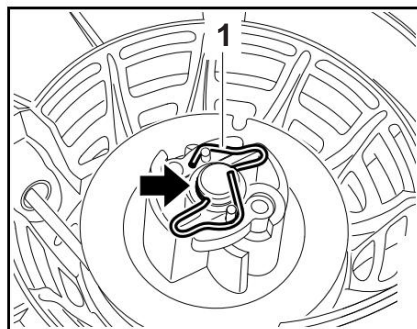
: Extraire les cliquets (1), les contrôler et les nettoyer ou les remplacer si nécessaire.

– Lubrifier les sièges du nouveau cliquets, b 13



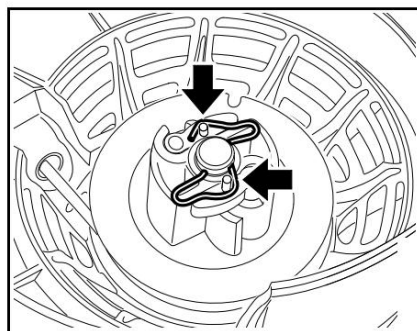
: Mettre en place les cliquets neufs (1) dans les alésages (flèches) et graisser les pions des cliquets avec de la graisse, b 13

Assurez-vous que la rondelle (2) est en place.



: Positionner la goupille élastique (1) de manière à ce que ses boucles s'engagent dans les pions des cliquets. La partie arrondie de la pince à ressort (flèche) doit s'engager dans la rainure du poteau de départ.

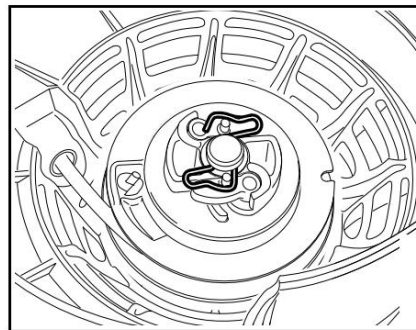
: Poussez la partie droite du clip à ressort sur le poteau de départ jusqu'à ce qu'il s'enclenche dans la rainure.



La boucle de guidage du clip à ressort doit être alignée avec le cliquet (flèche).

– Remontez toutes les autres pièces du séquence inverse.

Modèles avec ErgoStart



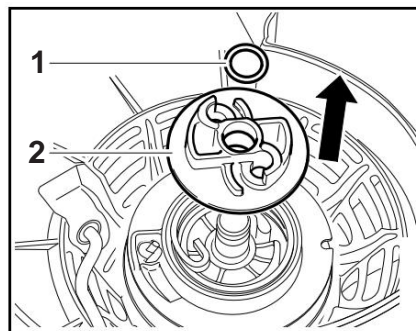
Les cliquets sont logés dans le support ErgoStart. Les procédures de retrait et d'installation sont les mêmes que pour les modèles sans ErgoStart.

7.4 ErgoStart

Le ressort peut encore être sous tension et doit toujours être détendu avant le montage.

– Tirez sur la corde du lanceur jusqu'à ce que le moteur tourne – cela relâche la tension du ressort.

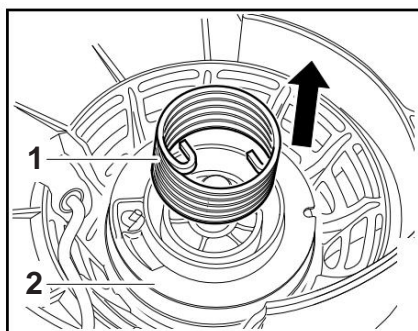
– Retirer le boîtier du ventilateur, b 7.2



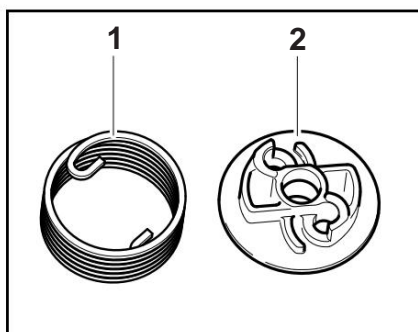
– Retirer l'agrafe à ressort et les cliquets, b 7.3

: Déposer la rondelle (1).

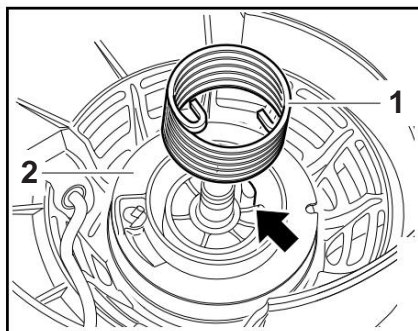
: Retirer le support (2).



: Extraire le ressort (1) du rotor à câble (2) et le soulever.

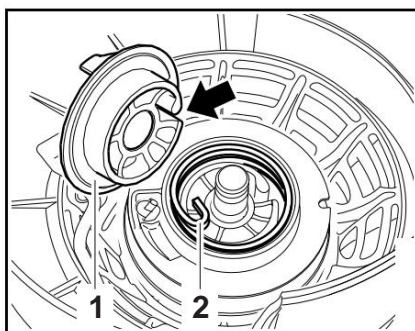


– Inspecter le ressort (1), le support (2) et l'ergot du rotor à câble et les remplacer si nécessaire.

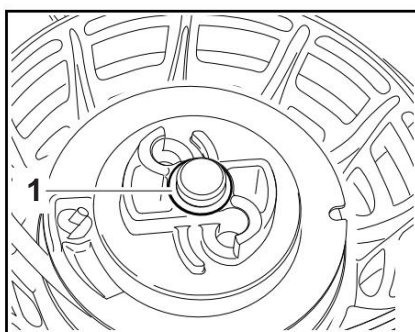


– Pousser le ressort (1) dans le rotor à câble.

: Positionner le ressort (1) dans le rotor à câble (2) de manière à ce que la boucle du ressort s'engage dans l'ergot (flèche).



: Positionner le support (1) dans le ressort de manière à ce que son ergot (flèche) engage la boucle du ressort (2).

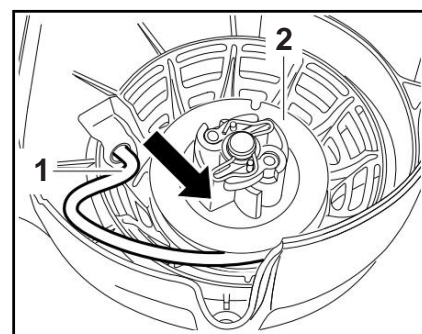


: Monter la rondelle (1).

– Installer les cliquets et le clip à ressort, b 7.3

– Remontez toutes les autres pièces du séquence inverse.

7.5 Rotor à câble



Soulagement de la tension du ressort de rappel

– Retirer le boîtier du ventilateur, b 7.2

Tous les modèles

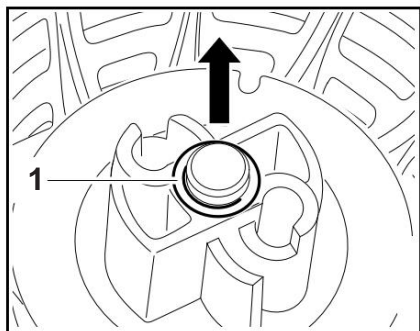
: Tirer le câble de démarrage (1) environ 5 cm et maintenez le rotor à câble (2) stable.

– Faire trois tours complets de corde du rotor à câble.

– Tirez le câble avec la poignée de démarrage et relâchez lentement le rotor de câble.

Le système ne sera pas sous tension si la corde du lanceur est cassée ou si le ressort de rappel est usé.

– Retirer l'agrafe à ressort et les cliquets, b 7.3

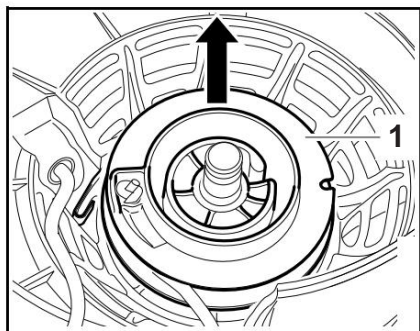


- Retirer la rondelle (1).

Modèles avec ErgoStart

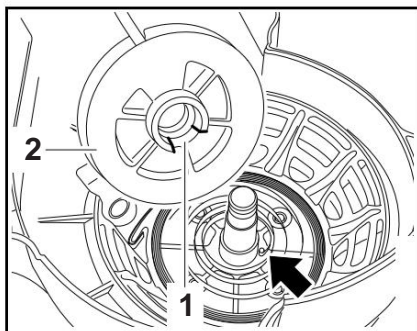
- Retirer l'ErgoStart, b 7.4

Le ressort de rappel doit être détendu.



: Retirez délicatement la corde rotor (1) – le ressort de rappel peut sortir et se dérouler.

- Retirer le câble du lanceur, b 7.6
- Vérifier le rotor à câble et le remplacer si nécessaire.
- Enduire les tiges de départ et l'alésage du rotor à câble de lubrifiant spécial STIHL, b 13
- Installer le câble du lanceur, b 7.6



: Monter le rotor de câble (2) sur le poteau de démarrage de manière à ce que la boucle de ressort intérieure (flèche) s'engage dans l'évidement (1).

L'évidement dans le moyeu du rotor à câble est le point d'ancrage du ressort.

Modèles avec ErgoStart

- Installer l'ErgoStart, b 7.4

Tous les modèles

- Monter la rondelle de recouvrement.
- Installer les cliquets et le clip à ressort, b 7.3
- Tendre le ressort de rappel, b 7.7
- Graisser les ergots des cliquets avec de la graisse, b 13
- Remontez toutes les autres pièces du séquence inverse.

7.6 Corde de démarrage / Grip

- Retirer le boîtier du ventilateur, b 7.2
- Relâcher la tension du ressort de rappel, b 7.5

Modèles avec ErgoStart

- Retirer l'ErgoStart, b 7.4

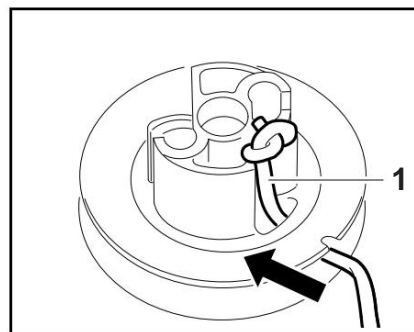
Tous les modèles

Le système ne sera pas sous tension si la corde du lanceur est cassée.

- Retirer le câble restant du rotor à câble et de la poignée de lancement.

Ne raccourcissez pas la corde du lanceur.

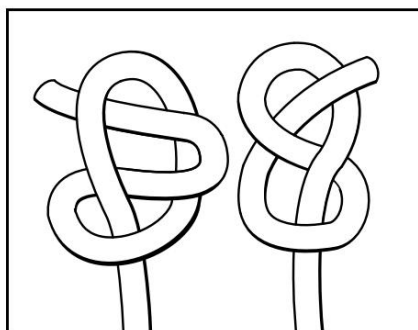
- Retirer le rotor à câble, b 7.5



: Pousser l'extrémité du démarreur corde (1) sortir un peu et défaire le nœud.

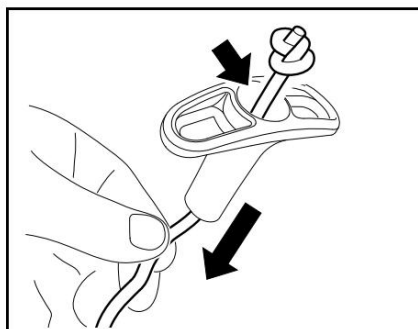
- Tirez le câble du lanceur hors du rotor.

Machines avec poignée de démarrage standard



– Tirez l'ancienne corde hors du démarreur saisi.

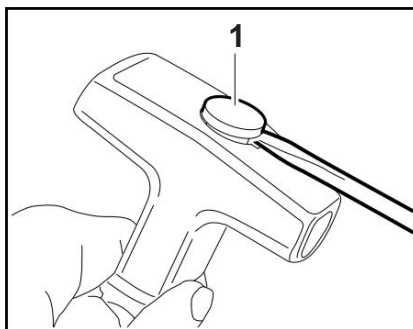
: Faites un des nœuds spéciaux montré au bout de la corde.



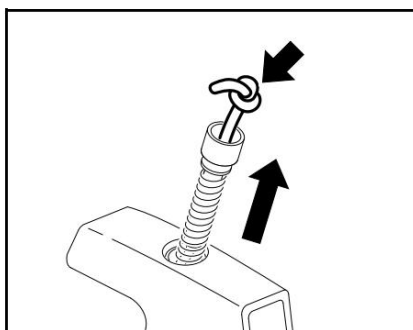
– Passer la corde par le haut de la poignée de démarrage.

: Tirez la corde dans la poignée de démarrage jusqu'à ce que le nœud soit bien en place dans la poignée (petite flèche).

Machines avec poignée ElastoStart



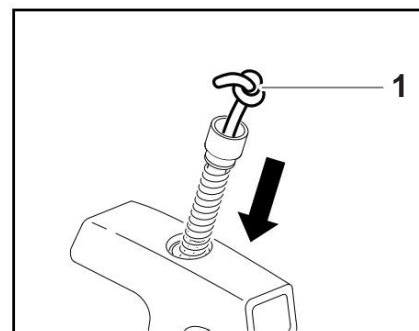
: A l'aide d'un outil adapté, extraire le capuchon (1) de la poignée de lancement.



: Tirez le manchon, les rondelles, le ressort et la corde restante (flèche) hors de la poignée.

– Tirez toute corde restante hors du manchon. Inspectez les pièces individuelles et remplacez-les si nécessaire.

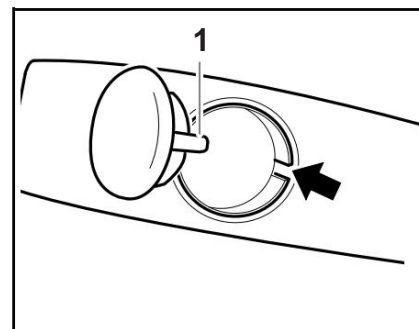
Ne raccourcissez pas la corde du lanceur.



- Passer le nouveau câble de démarrage à travers le manchon.
- Faites un nœud plat simple à l'extrémité de la nouvelle corde.
- Monter les rondelles et le ressort.

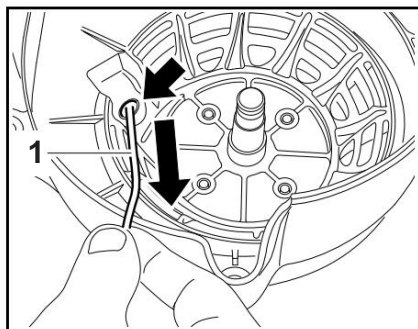
: Enfiler le câble du lanceur avec la douille, le ressort et les rondelles à travers la poignée du lanceur (1).

Assurez-vous que les rondelles et le ressort restent sur le manchon pendant que la corde est tirée dans la poignée.

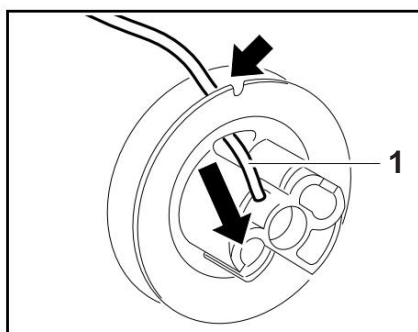


: Positionner le capuchon de manière à ce que son ergot (1) s'engage dans la fente de la poignée de lancement.

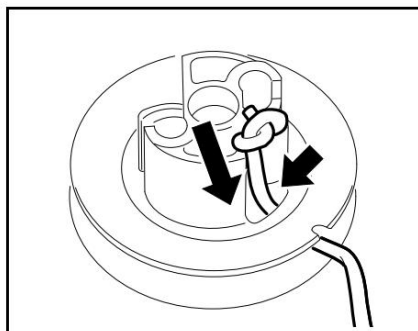
- Enfoncez le capuchon dans la poignée de démarrage.



: Enfiler le câble du lanceur (1) à travers la douille de guidage (flèche).



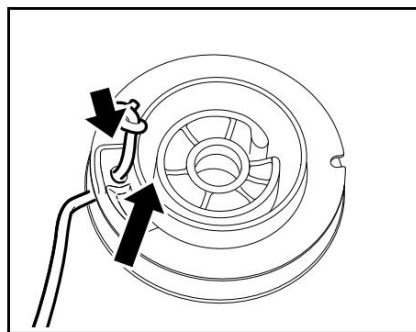
: Enfiler la corde (1) dans le trou du rotor (flèche).



– Faites un nœud plat simple à l'extrémité de la nouvelle corde.

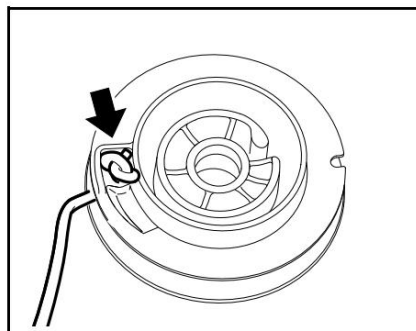
: Tirez le câble vers l'arrière jusqu'à ce que le nœud se positionne dans l'évidement (flèche) du rotor de câble.

Modèles avec ErgoStart



: Enfiler la corde (1) dans le trou du rotor (flèche).

– Faites un nœud plat simple à l'extrémité de la nouvelle corde.



: Tirez la corde vers l'arrière jusqu'à ce que le nœud se positionne dans l'évidement (flèche) du rotor de corde.

– Monter le rotor à câble et tendre le ressort de rappel, b 7.5, b 7.7

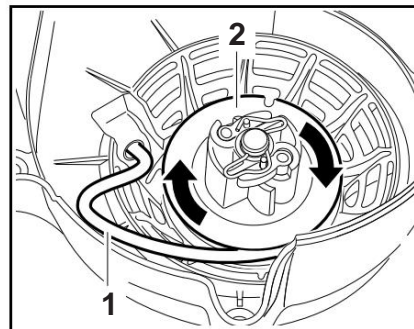
– Installer l'ErgoStart, b 7.4

– Installer le boîtier du ventilateur, b 7.2

7.7 Tension du rembobinage

Le printemps

La procédure suivante est la même pour les machines avec ErgoStart.



– Retirer le boîtier du ventilateur, b 7.2

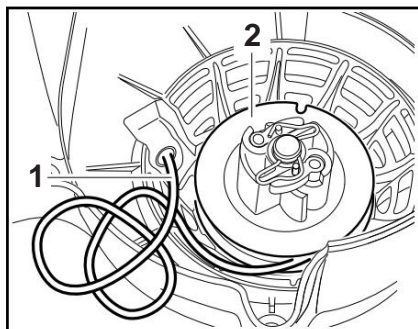
: Tirez une petite longueur de câble de démarrage (1).

: Utilisez le câble de démarrage (1) pour faire tourner le rotor de câble (2) de six tours dans le sens des aiguilles d'une montre.

Les cliquets et le clip à ressort doivent être installés.

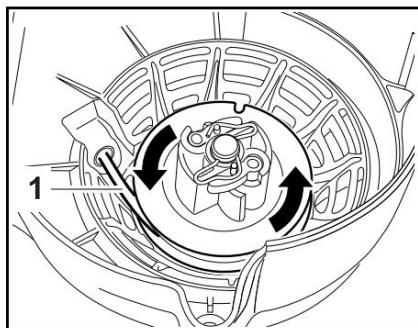
La rotation du câble et du rotor du câble provoque la torsion du câble – le ressort de rappel est maintenant tendu.

Maintenez le rotor à câble stable car sinon il reviendra en arrière et pourrait endommager le ressort de rappel.



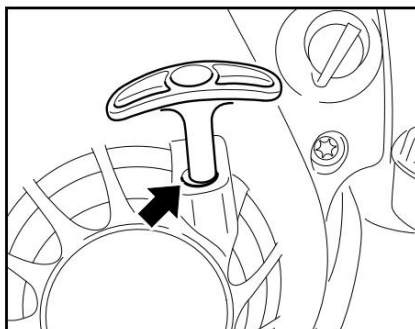
– Maintenir fermement le rotor à câble (2).

: Tirez le câble torsadé (1) avec la poignée de démarrage et tendez-le.



– Tenir fermement la poignée de lancement (1) pour maintenir la corde tendue.

: Lâcher le rotor à câble et relâchez lentement la corde du lanceur afin qu'elle puisse s'enrouler correctement.



Le ressort de rappel est correctement tendu lorsque la poignée de démarrage repose fermement dans la douille de guidage de câble (flèche) sans s'affaisser d'un côté. Si ce n'est pas le cas, tendez le ressort d'un tour supplémentaire.

Lorsque le câble du lanceur est complètement tendu, il doit encore être possible de faire tourner le rotor du câble d'au moins un demi-tour supplémentaire avant que la tension maximale du ressort ne soit atteinte. Si ce n'est pas le cas, réduisez la tension du ressort car il y a sinon un risque de rupture.

Pour réduire la tension du ressort :
Tirez la corde, maintenez le rotor de corde stable et faites un tour de corde.

– Installer le boîtier du ventilateur, b 7.2

7.8 Remplacement du rembobinage

Le printemps

– Dépannage, b 4.1

Le ressort de rechange est livré prêt à être installé et est fixé dans un cadre.

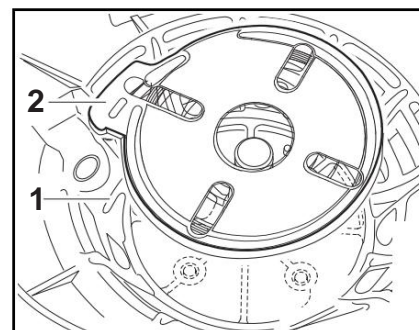
Porter un écran facial et des gants de travail.

– Retirer le boîtier du ventilateur, b 7.2

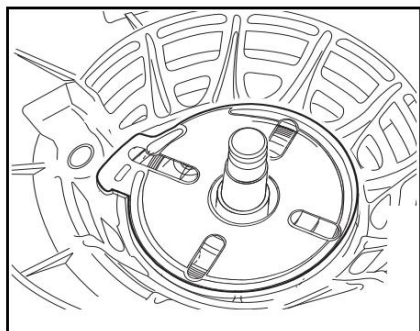
– Relâcher la tension du ressort de rappel si nécessaire et retirer le rotor à câble, b 7.5

– Retirez tous les morceaux restants de l'ancien ressort.

– Lubrifier le ressort avec quelques gouttes de lubrifiant spécial STIHL avant le montage, b 13



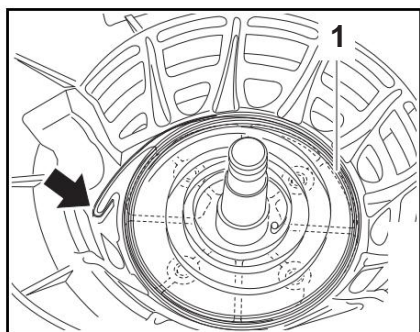
: Alignez le ressort de rechange avec le cadre
– la boucle d'ancrage (2) doit être au-dessus de la patte (1).



– Monter le ressort de rappel avec le cadre en place.

Assurez-vous que le poteau de démarrage ne touche pas la boucle de ressort interne dans ce processus - le ressort peut sortir et se dérouler.

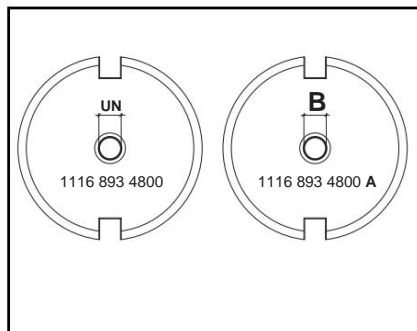
: Poussez le ressort de rappel à travers le cadre et dans son siège dans le boîtier du ventilateur.



Vérifiez que le ressort de rappel (1) est bien en place et que la boucle d'ancrage s'engage dans l'ergot (flèche).

Si le ressort de rappel a sauté, remettez-le en place dans le boîtier du ventilateur comme suit:

– Placer le ressort dans sa position d'origine.



Utiliser l'outil de montage 1116 893 4800 A pour monter le ressort de rappel.

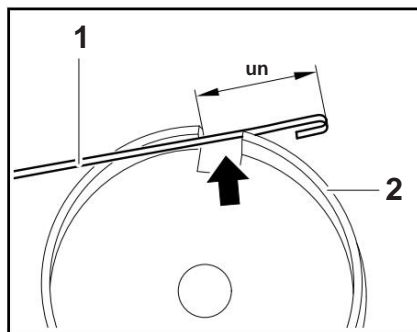
Diamètre d'alésage:

A = 10,5 mm

B = 11 mm

Un outil d'installation existant 1116

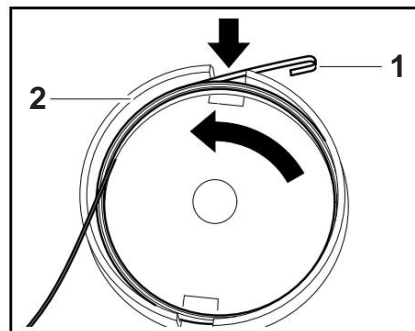
893 4800 peut être modifié en élargissant l'alésage à au moins 11 mm.



: Placer la boucle d'ancrage (1) dans ouverture (flèche) dans l'outil de montage (2) 1116 893 4800 – la boucle d'ancrage doit pointer vers l'intérieur.

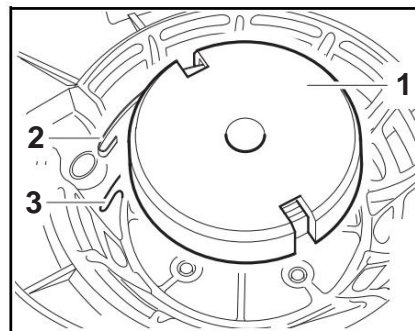
Assurez-vous que la boucle d'ancrage ne dépasse pas trop loin. Il ne peut pas être repoussé une fois installé dans l'outil d'installation, mais il peut être retiré.

Vérifiez la distance entre la boucle d'ancrage et le bord de l'outil d'installation, a = 20 mm.



: Monter le ressort de rappel (1) dans l'outil de montage (2) dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, de l'extérieur vers l'intérieur.

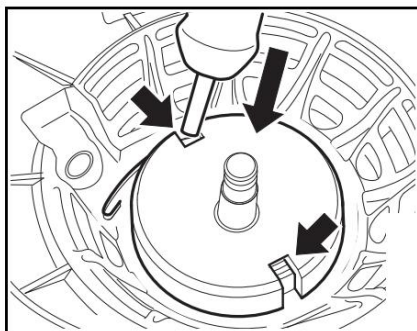
– Maintenez les spires du ressort de manière à ce qu'elles ne puissent pas sortir.



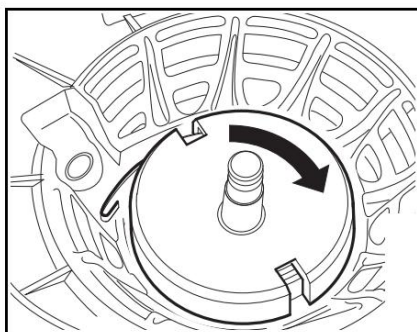
– Pousser l'outil de montage (1) avec le ressort sur la tige de démarrage.

Positionner l'outil de pose (1) de sorte que la boucle d'ancrage du ressort (2) soit alignée avec l'ergot (3).

: Utiliser un outil adapté pour engager la boucle d'ancrage (2) sur l'ergot (3) – tirer un peu la boucle si nécessaire.

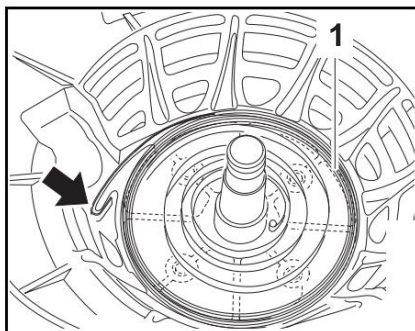


: Appliquer l'outil sur les ouvertures (flèches) pour pousser le ressort dans son logement dans le carter du ventilateur.



: Appuyez l'outil d'installation contre le ressort et tournez-le légèrement dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le ressort soit correctement installé.

– Retirer l'outil d'installation.



Vérifiez que le ressort de rappel (1) est bien en place et que la boucle d'ancrage s'engage dans l'ergot (flèche).

- Bloquer le ressort pour qu'il ne puisse pas sortir.
- Monter le rotor à câble, b 7.5

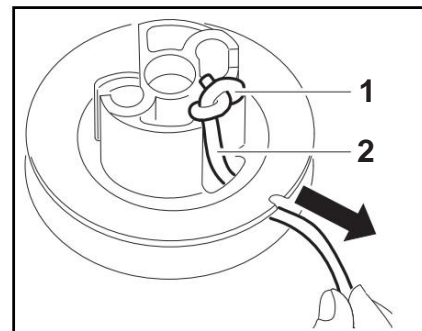
Modèles avec ErgoStart

- Installer l'ErgoStart, b 7.4
- Installer les cliquets, b 7.3
- Graisser les ergots des cliquets avec de la graisse, b 13
- Tendre le ressort de rappel, b 7.7
- Remontez toutes les autres pièces du séquence inverse.
- Couples de serrage, b 3.4

7.9 Douille guide-câble

L'usure de la douille de guidage est accélérée par la corde de démarrage tirée latéralement. La paroi de la douille de guidage s'use et la douille se desserre.

- Si nécessaire, retirer le câble restant du démarreur à rappel.
- Retirer le rotor à câble, b 7.5



: Extraire le nœud (1) de l'évidement (2) du rotor de câble.

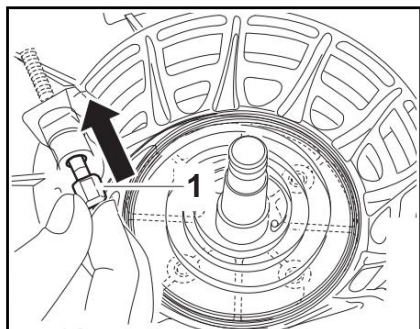
– Défaire le nœud.

: Extraire le câble de démarrage du rotor et de la douille de guidage.

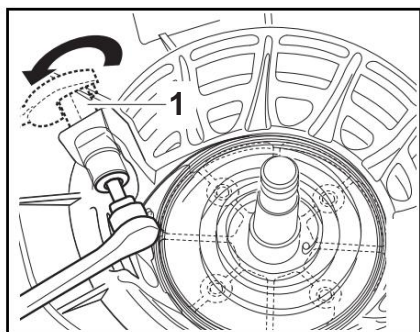
– Utilisez un outil approprié pour faire lever douille endommagée hors du boîtier du ventilateur/couvercle du démarreur.

Installation de la nouvelle douille de câble

- Placer la douille dans le carter du ventilateur/couvercle du démarreur.



- : Insérer la tige filetée (1) de l'outil de montage 5910 890 2204 à travers la douille de guidage depuis l'intérieur du boîtier.

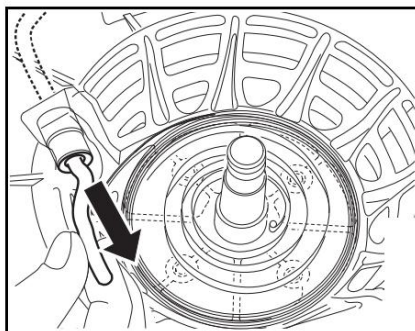


- Monter la douille de poussée (1) et visser l'écrou hexagonal avec rondelle.

- : Serrez l'écrou hexagonal jusqu'à ce que la douille soit bien en place.

L'outil d'installation évide l'extrémité inférieure de la douille de câble.

- Retirer l'outil d'installation.



- : Enfiler le câble de démarrage à travers la douille de guidage du câble depuis l'extérieur et l'emboîter sur le rotor à câble, b 7.6

- Monter le rotor à câble, b 7.5

8. Système anti-vibration

Réparation SH 86, SH 86 C, BG 66 C, BG 86, BG 86 C

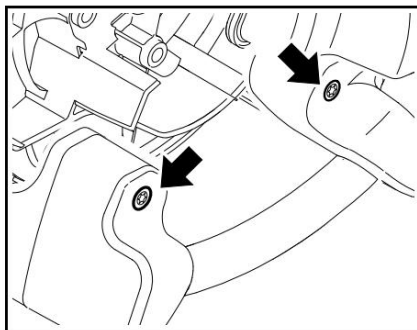
Le cadre de la poignée et le boîtier du ventilateur sont reliés par des ressorts amortisseurs de vibrations.

Les ressorts endommagés doivent toujours être remplacés.

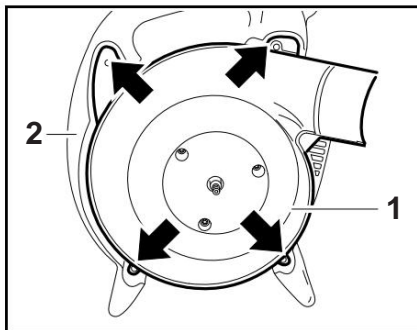
8.1 Retrait et installation

Les ressorts anti-vibration sont installés entre le cadre de la poignée et le boîtier du ventilateur et doivent être remplacés s'ils sont défectueux.

- Déposer le moteur, b 5.4
- Retirer la roue du ventilateur, b 11.2

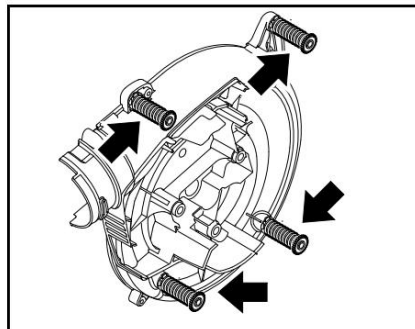


: Retirer les vis (flèches).

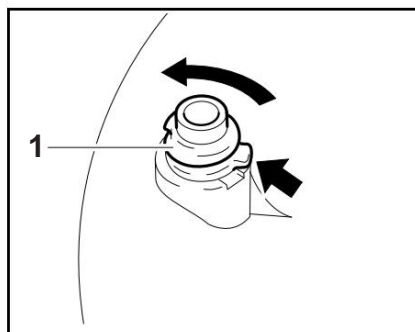


: Retirer le carter de soufflerie (1) du cadre de poignée (2) – cela libère les ressorts anti-vibrations (flèches) de leurs logements.

- Soulever le carter de soufflante (1).

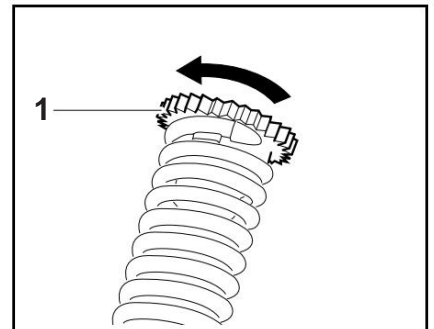


: Dévisser l'anti-vibration ressorts des bouchons de palier (flèches).



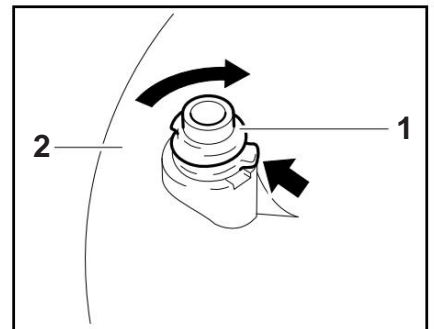
- Appliquer un outil adapté sur l'ergot (flèche) du bouchon de palier (1).

: Tapez avec précaution sur le bouchon de palier (1) dans le sens antihoraire pour le desserrer, puis dévissez-le.



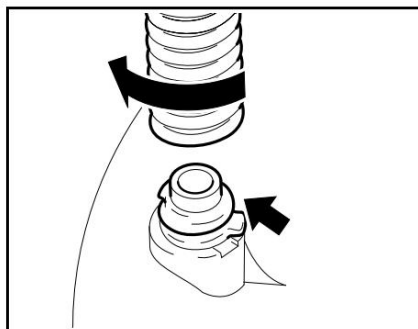
: Dévisser les bouchons de palier (1) des ressorts AV.

- Vérifier les différentes pièces et les remplacer si nécessaire.
- Visser les bouchons de palier (1) dans les ressorts AV jusqu'en butée.

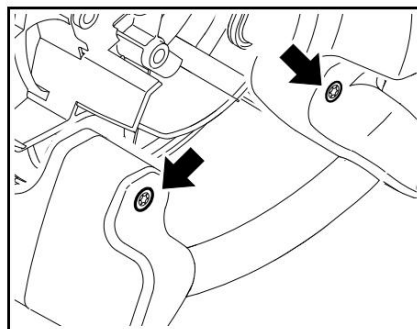


- Visser les bouchons de palier (1) dans le sens des aiguilles d'une montre dans les alésages du carter de soufflante (2) jusqu'en butée.

: Appliquer un outil adapté sur l'ergot (flèche) du bouchon de palier (1) et le tourner dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'il soit bien en place.



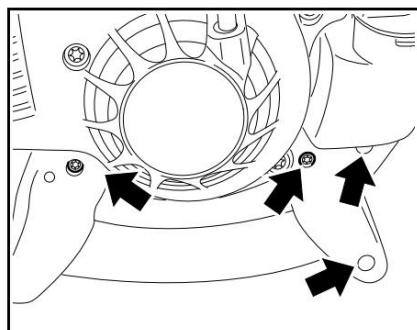
: Visser l'AV prémonté s'enclenche sur les bouchons de palier (flèche) jusqu'en butée.



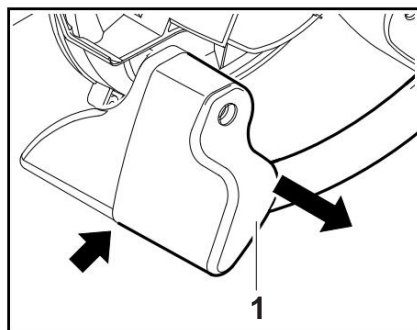
: Monter les vis (flèches).

- Remontez toutes les autres pièces du séquence inverse.
- Couples de serrage, b 3.4

8.2 Poignée sur SH 86, SH 86 C, BG 66 C, BG 86, BG 86C

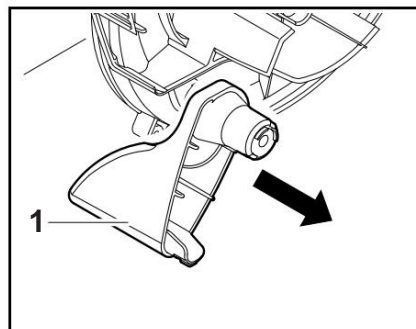


: Retirer les vis (flèches).

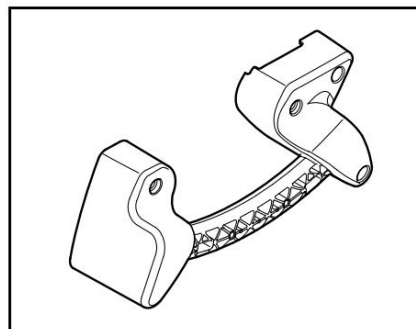


: Soulevez la poignée (1) côté réservoir de carburant et détachez-la du couvercle (flèche).

- Retirer la poignée (1).

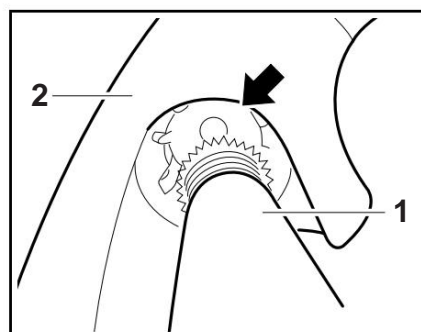


: Retirez le couvercle (1) du ressort anti-vibration.



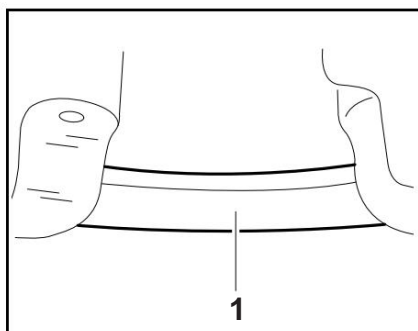
- Vérifier la poignée et la remplacer si nécessaire

Si une nouvelle poignée est installée, les moulures de la poignée doivent également être remplacées.



: Positionner le carter de soufflante (1) de manière à ce que les ressorts anti-vibrations soient alignés avec leurs sièges (flèche) dans le cadre de poignée (2).

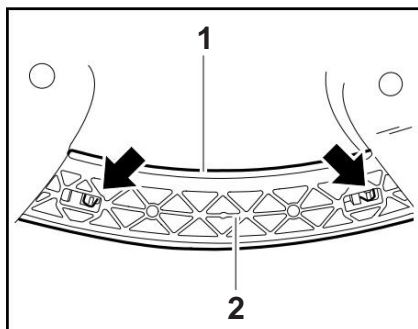
Pousser le carter de soufflante (1) avec les ressorts anti-vibration dans les logements de ressort (flèche) jusqu'à ce qu'ils s'enclenchent.



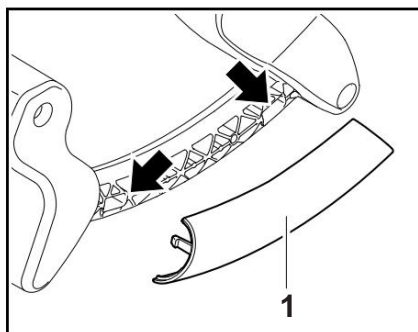
– Inspectez les moulures de la poignée.

Ne retirez les moulures de poignée que si elles doivent être remplacées.

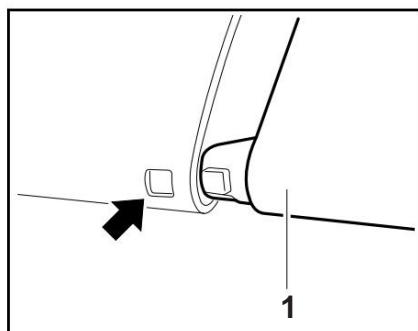
– À l'aide d'un outil approprié, dégager la moulure de poignée (1) de la poignée.



: Pousser les ergots (flèches) sur le côté et retirer la moulure de poignée (1) de la poignée (2).

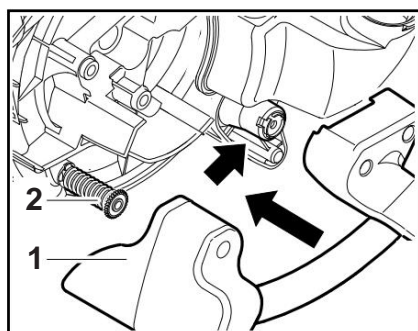


: Pousser les chevilles de la nouvelle moulure de poignée (1) dans les ouvertures (flèches) jusqu'à ce qu'elles s'enclenchent.



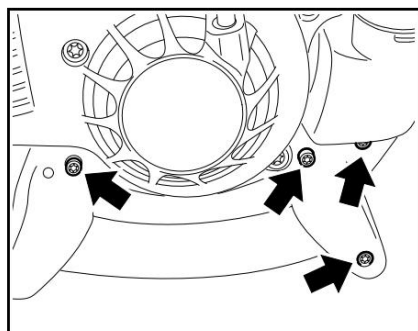
– Préassembler la poignée.

: Engager l'ergot de maintien du couvercle (1) dans l'ouverture (flèche).



: Pousser la poignée préassemblée (1) sur le bossage (flèche) et le ressort anti-vibration (2).

– Appuyez fermement le côté gauche de la poignée sur le ressort anti-vibration jusqu'à ce qu'il s'enclenche.



: Insérez les vis (flèches) et serrez-les fermement.

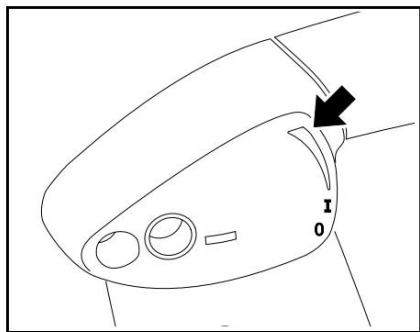
– Couples de serrage, b 3.4

9. Leviers de commande

9.1 Changer de position

Sur ces machines, les modes de fonctionnement sont réglés sur la poignée et le carburateur.

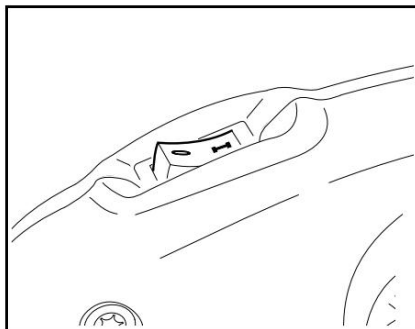
Sur la poignée des modèles SH 86, SH 86 C, BG 66 C, BG 86, BG 86C



- Position F = position de marche normale – le moteur tourne ou peut démarrer dans cette position
- Position 0 = moteur éteint – contact coupé (non verrouillé)
- Levier de réglage dans la position indiquée (flèche) = position pleins gaz – le moteur tourne à pleins gaz

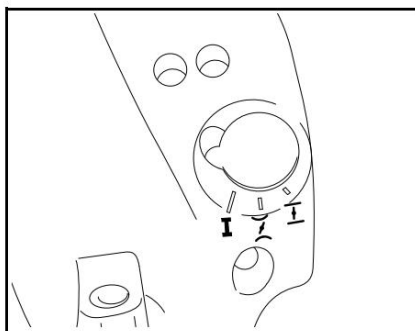
Sur la poignée des modèles SH 56, SH 56 C, BG 56, BG 56 C, BG 66

Les modes de fonctionnement sont sélectionnés avec l'interrupteur d'arrêt.



- Position F = position de marche normale – le moteur tourne ou peut démarrer dans cette position
- Position 0 = moteur éteint – contact coupé (non verrouillé)

Sur carburateur de tous les modèles

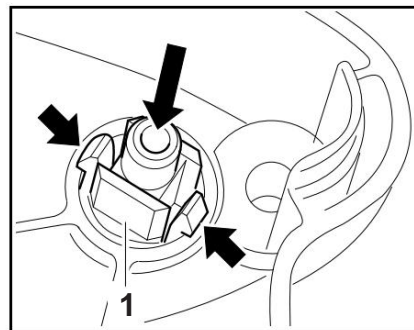


Le bouton de starter revient en position de marche lorsque la gâchette d'accélérateur est actionnée.

- Position F = position de marche normale
- Position k = démarrage à chaud
 - le moteur chaud est démarré dans cette position
- Position d = démarrage à froid
 - le moteur froid est démarré dans cette position

9.2 Levier de réglage sur SH 86, SH 86 C, BG 66 C, BG 86, BG 86C

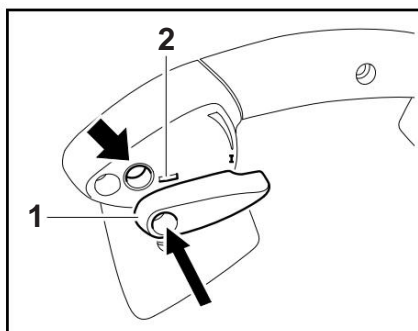
Il n'y a pas de levier de réglage sur les modèles SH 56, SH 56 C, BG 56, BG 56 C, BG 66 car ils sont commandés au moyen de l'interrupteur d'arrêt.



- Retirer la moulure de poignée, b 9.4

: Pincez les ergots (flèches) ensemble et poussez le levier de réglage (1).

- Inspecter le levier de réglage et la moulure de la poignée et les remplacer si nécessaire

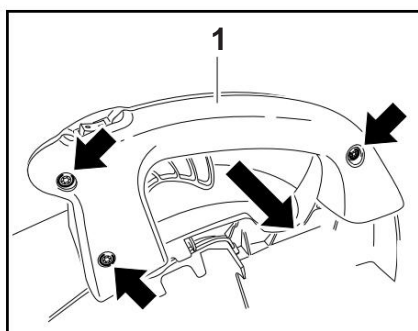


– Aligner le levier de réglage (1) de manière à ce qu'il s'enclenche dans la butée (2).

: Pousser le levier de réglage (1) dans le trou (flèche) jusqu'à ce qu'il s'enclenche.

- Monter la moulure de poignée, b 9.4
- Vérifier le fonctionnement

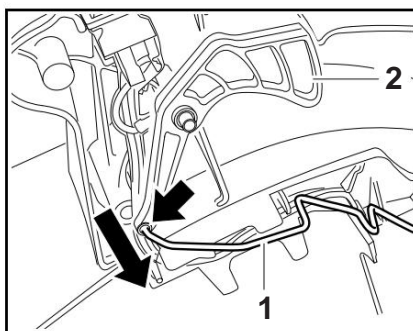
9.3 Gâchette d'accélérateur activée
Modèles SH 56, SH 56 C,
BG 56, BG 56 C, BG 66



- Retirer le boîtier du ventilateur, b 7.2
- Retirer le soufflet de la bougie.

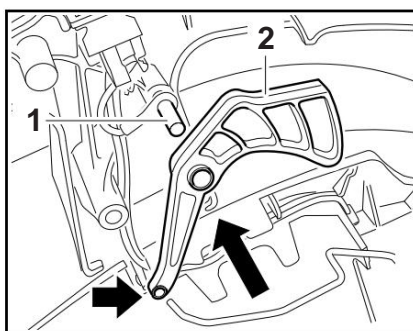
: Retirer les vis (flèches).

- Déposer la moulure de poignée (1).



: Déconnecter la tige d'accélérateur (1) de la gâchette (flèche).

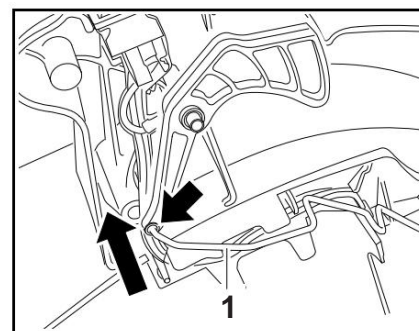
- Retirer la gâchette d'accélérateur (2), vérifiez-le et remplacez-le si nécessaire.



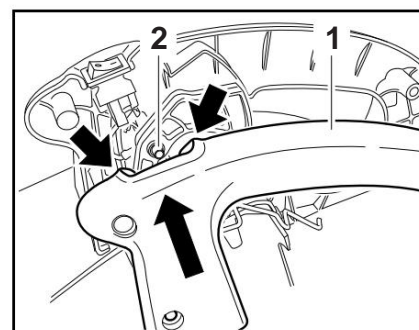
- Vérifier le siège de l'axe de pivot (1). S'il est endommagé, installez un nouveau carter de soufflante, b 11.3

- Alignez la gâchette d'accélérateur (2) – le bras (flèche) doit pointer dans la direction de la tige d'accélérateur.

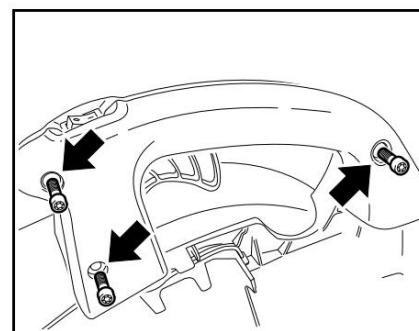
: Enfoncez la gâchette d'accélérateur (2) sur l'axe de pivotement (1).



– Fixer la tige d'accélérateur (1) à la gâchette (flèche).



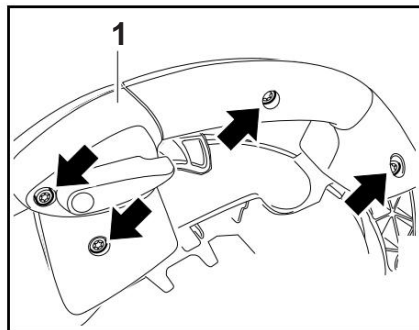
: Positionner la moulure de poignée (1) et la pousser sur l'axe d'articulation (2) en s'assurant que l'évidement (flèches) s'enclenche sur le bouton d'arrêt.



: Monter les vis (flèches).

- Vérifiez que la moulure de la poignée est bien en place.
- Insérez les vis et serrez-les fermement.
- Couples de serrage, b 3.4
- Vérifier le fonctionnement
- Remontez toutes les autres pièces du séquence inverse.

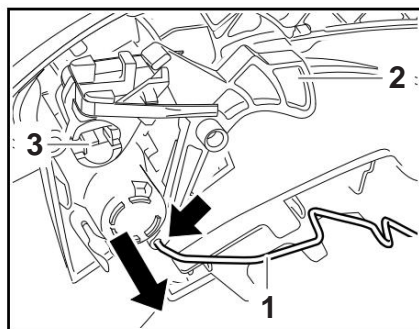
9.4 Gâchette d'accélérateur activée
Modèles SH 86, SH 86 C,
BG 66 C, BG 86, BG 86 C



- Retirer le boîtier du ventilateur, b 7.2
- Retirer le soufflet de la bougie.

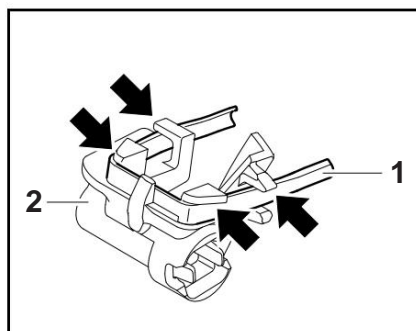
: Retirer les vis (flèches).

- Retirez délicatement la poignée moulure (1) – la came peut tomber.



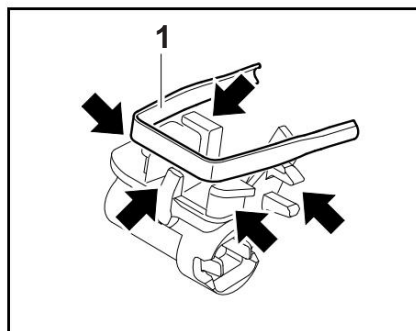
: Déconnecter la tige d'accélérateur (1) de la gâchette (flèche).

- Retirer la gâchette d'accélérateur (2) et la came (3).
- Vérifier les différentes pièces et les remplacer si nécessaire.

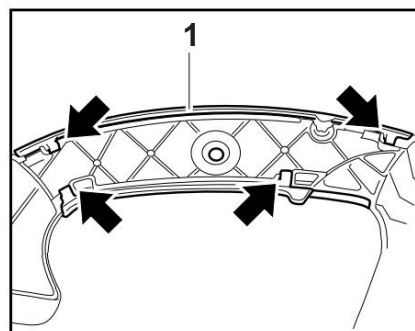


: Écartez le ressort de détente (1) et soulevez-le au-dessus des guides (flèches) – ne tendez pas trop le ressort de détente.

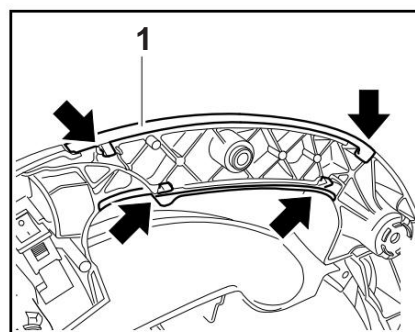
- Vérifier la came (2) et le ressort de détente (1) et les remplacer si nécessaire



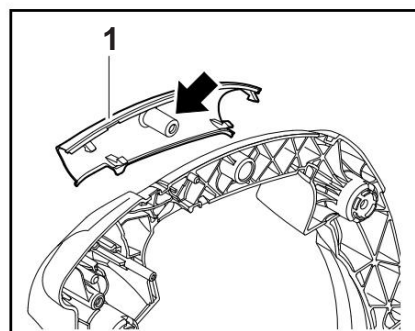
: Pousser le ressort de détente (1) dans les guidages (flèche) jusqu'à ce qu'il s'enclenche – ne pas trop tendre le ressort de détente.



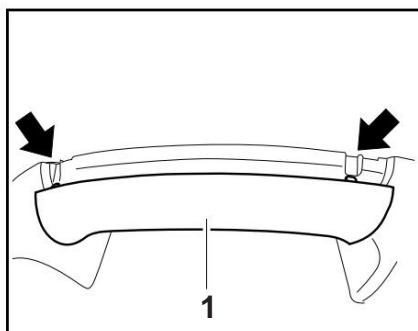
: Écartez les ergots (flèches) et poussez la moulure intérieure de la poignée (1) hors du cadre de la poignée.



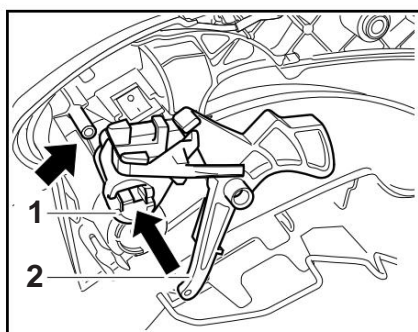
: Écartez les ergots (flèches) et poussez la moulure extérieure de la poignée (1) hors du cadre de la poignée.



: Positionner la moulure de poignée (1) avec la cheville (flèche) contre le cadre de poignée.



: Pousser les ergots des moulures de poignée dans les évidements (flèches) jusqu'à ce qu'ils s'enclenchent.

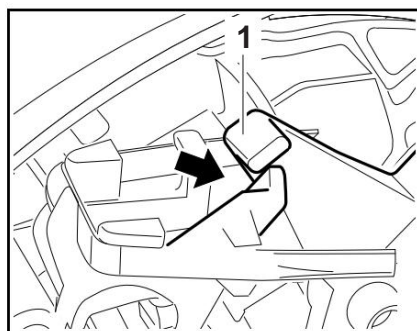


– Positionner la came de manière à ce que le siège carré (1) est orienté à l'opposé du cadre de la poignée.

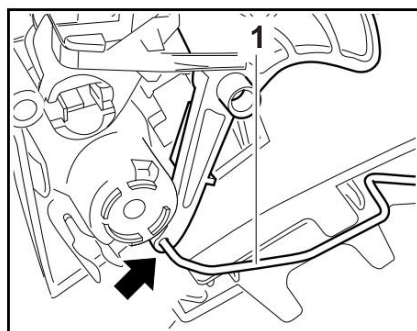
– Positionner la gâchette d'accélérateur de manière à ce que le bras (2) soit orienté en direction de la tige d'accélérateur.

: Poussez la came et la gâchette d'accélérateur sur les pivots (flèches).

Si un axe de pivot est cassé, installez un nouveau boîtier de poignée.

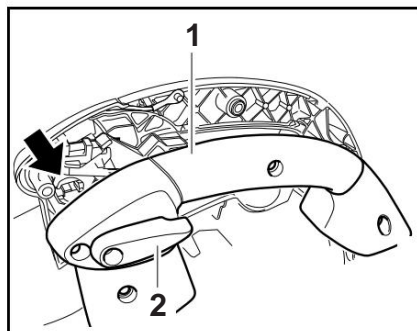


L'ergot (1) doit s'engager dans le guide de la came (flèche).

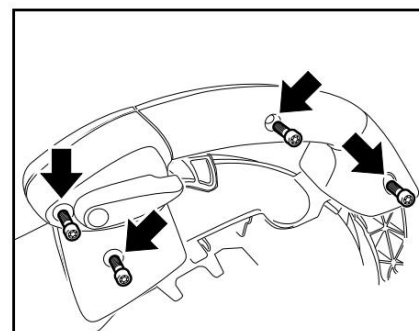


: Fixez avec précaution la tige d'accélérateur (1) à la gâchette (flèche).

La came peut tomber.



: Positionner la moulure de poignée (1) de manière à ce que le pivot du levier de réglage (2) s'engage dans le logement de came (flèche).



: Monter les vis (flèches).

– Vérifiez que la moulure de la poignée est bien en place.

– Insérez les vis et serrez-les fermement.

– Vérifier le fonctionnement

– Remontez toutes les autres pièces du séquence inverse.

– Couples de serrage, b 3.4

Lorsque vous travaillez sur les tuyaux du système de carburant:

Pour éviter d'endommager les tuyaux, n'utilisez pas de pinces ou d'autres outils tranchants.

Déconnectez et connectez les flexibles à la main, c'est-à-dire sans outils.

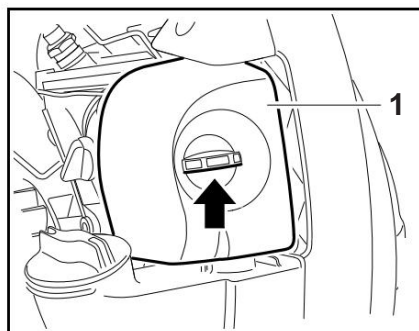
Utiliser du liquide de presse STIHL lors du montage des flexibles, b 13

10.1 Filtre à air

Des filtres à air sales réduisent la puissance du moteur, augmentent la consommation de carburant et les émissions, et rendent le démarrage plus difficile.

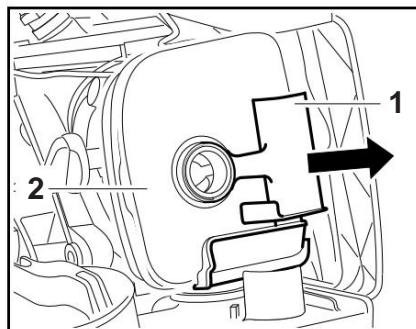
Le filtre à air doit être vérifié lorsqu'il y a une perte notable de puissance du moteur.

– Voir aussi Dépannage, b 4.4



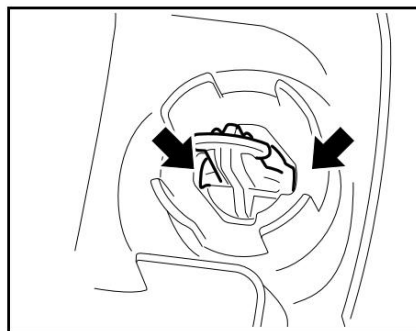
: Ouvrir le verrou tournant (flèche).

– Retirer le couvercle du filtre (1).



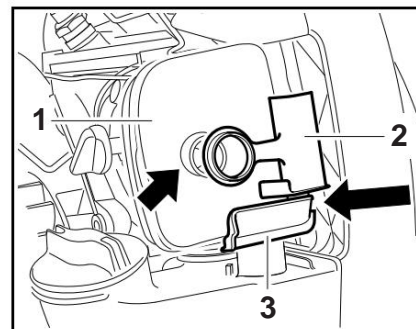
: Retirer l'insert (1).

– Retirez le filtre (2) du boîtier et vérifiez-le – voir le manuel d'instructions.



: Appuyez sur les languettes (flèches) ensemble et poussez le verrou tournant hors du couvercle du filtre.

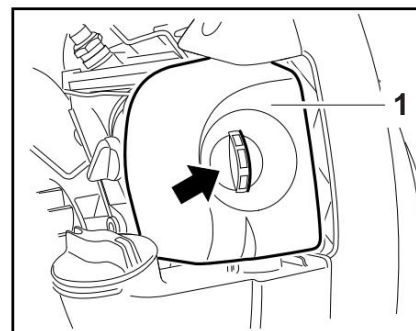
– Vérifier les différentes pièces et les remplacer si nécessaire.
– Remonter à l'envers séquence.



– Monter le filtre (1) dans le boîtier du filtre.

– Aligner l'insert (2) – le bras (3) doit être orienté vers le bas.

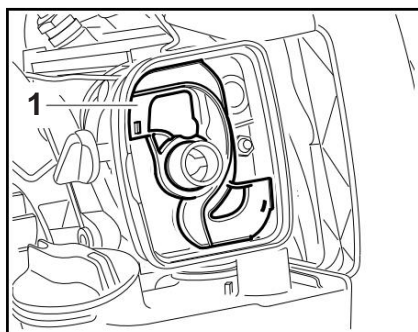
: Pousser l'insert (2) dans son logement (flèche).



– Monter le couvercle du filtre (1).

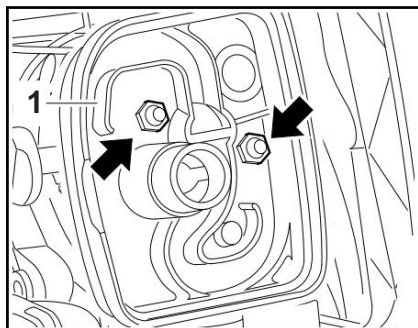
: Fermez le verrou tournant (flèche).

10.2 Déflecteur / boîtier de filtre



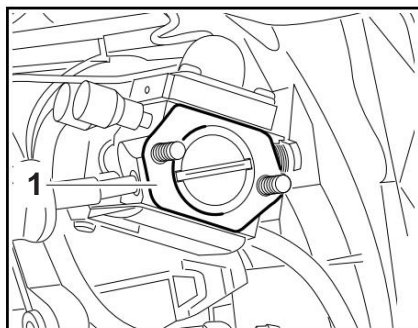
- Retirer le boîtier du ventilateur, b 7.2
- Retirer le filtre à air, b 10.1

: Extraire le déflecteur (1), le vérifier et le remplacer si nécessaire.

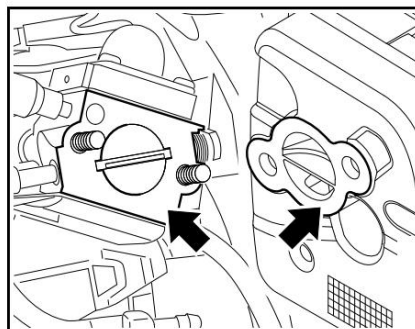


: Utiliser le tournevis 5910 890 2420 pour dévisser les écrous (flèches).

- Retirer le boîtier du filtre (1).
- Inspectez le boîtier du filtre et déflecteur et remplacer si nécessaire.

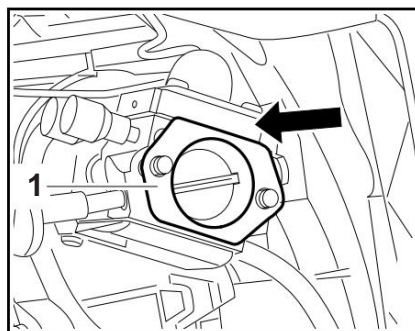


: Déposer le joint (1).

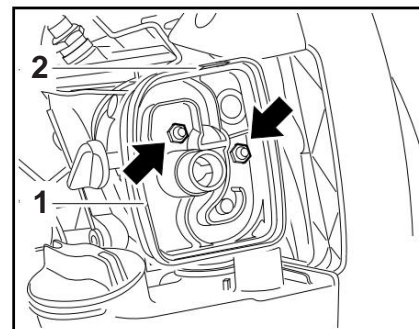


: Vérifier et nettoyer le joint faces (flèches) sur le boîtier du carburateur et du filtre, b 13

Remplacez toujours les composants dont les faces d'étanchéité sont endommagées.

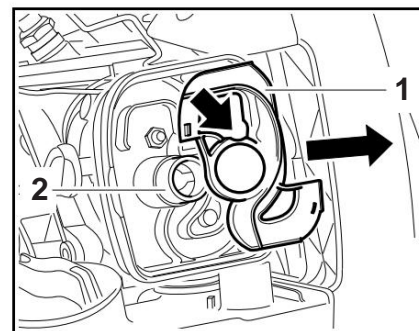


: Monter le joint (1).



- Positionner le boîtier du filtre (1) de manière à ce que la languette (2) soit vers le haut.
- Glisser le boîtier du filtre (1) sur les goujons.

: Monter les écrous (flèches) et serrer les abaisser fermement.



- Positionner le déflecteur (1) de manière à ce que l'évidement (flèche) soit en haut.

: Pousser le déflecteur (1) sur son logement (2).

- Remontez toutes les autres pièces de la séquence inverse.
- Couples de serrage, b 3.4

10.3 Retrait et installation du carburateur

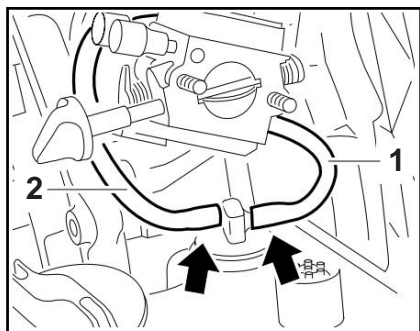
- Retirer le boîtier du ventilateur, b 7.2
- Retirer le boîtier du filtre, b 10.2

- Ouvrir le bouchon du réservoir de carburant et vidanger le réservoir de carburant, b 1

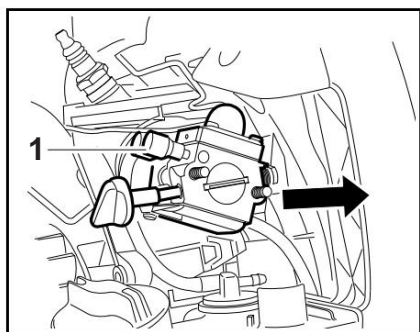
Débranchez les durites de carburant uniquement lorsque le bouchon du réservoir est ouvert.

Installez toujours de nouveaux tuyaux de carburant.

- Déconnecter la tige d'accélérateur, b 10.6

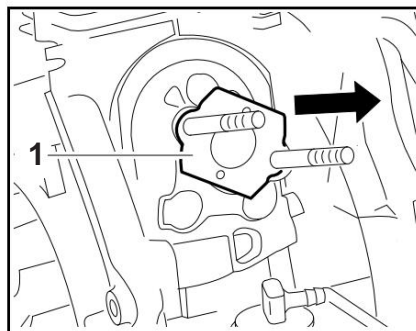


: Débrancher l'aspiration carburant tuyau (1) et tuyau de retour de carburant (2) des embouts (flèches).

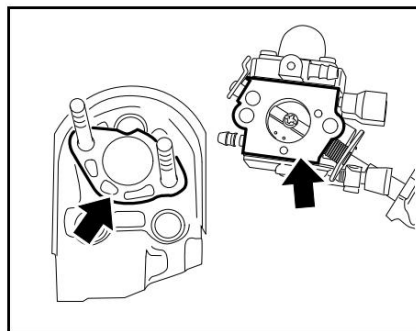


: Déposer le carburateur (1).

- Vérifier le carburateur et entretenir ou remplacer si nécessaire.

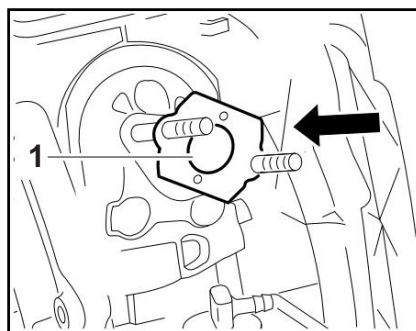


: Déposer le joint (1).

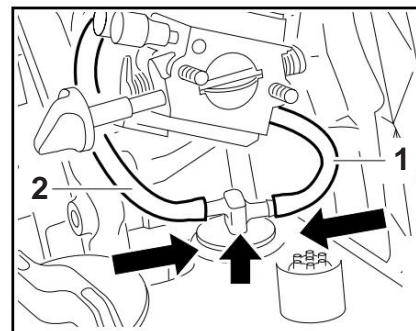


: Vérifier et nettoyer les plans de joint (flèches) sur la bride entretoise et le carburateur, b 13

Remplacez toujours les composants dont les faces d'étanchéité sont endommagées.



: Monter le joint (1).



- Pousser le carburateur en position.

: Pousser la nouvelle aspiration de carburant flexible (1) et flexible de retour de carburant (2) sur les embouts du connecteur (petite flèche).

Prenez soin de ne pas endommager les nouveaux tuyaux de carburant.

- Installer la tige d'accélérateur, b 10.6
- Remontez toutes les autres pièces du séquence inverse.
- Couples de serrage, b 3.4

10.3.1 Essai de fuite

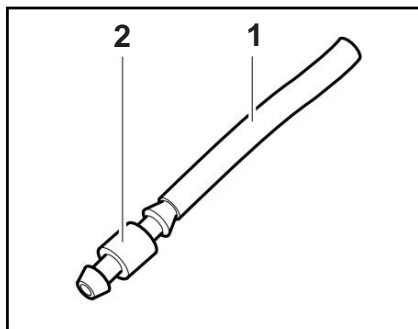
En cas de problèmes avec le carburateur ou le système d'alimentation en carburant, vérifier et nettoyer ou remplacer également l'évent du réservoir, b 10.8

Le carburateur peut être testé pour les fuites avec la pompe 0000 850 1300.

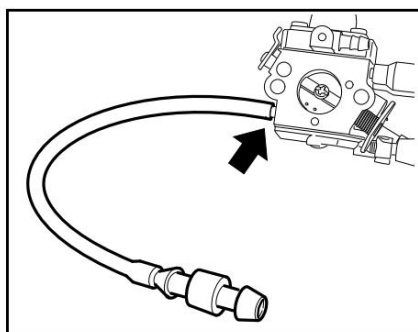
Installez de nouveaux tuyaux de carburant après avoir terminé le test.

Prenez soin de ne pas endommager les nouveaux tuyaux de carburant.

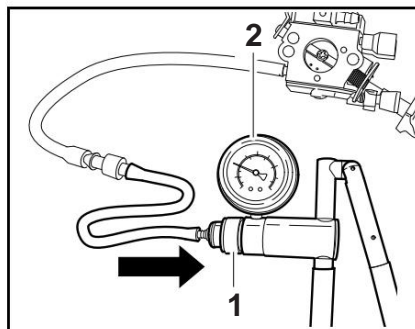
– Déposer le carburateur, b 10.3



: Pousser le flexible de pression (1) 1110 141 8600 sur le mamelon (2) 0000 855 9200.



: Pousser le flexible de pression avec mamelon sur le raccord de carburant du carburateur (flèche).



– Pousser le flexible de pression de la pompe 0000 850 1300 sur le mamelon.

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

Si cette pression reste constante, le carburateur est étanche. Cependant, s'il baisse, il y a trois possibilités provoque :

1. Le pointeau d'admission n'est pas étanchéité (corps étranger dans le siège de soupape, le cône d'étanchéité du pointeau d'admission est endommagé ou le levier de commande d'admission est collé). Retirer pour nettoyer, b 10.4.2
2. Diaphragme de dosage ou joint endommagé, remplacer si nécessaire, b 10.4.1
3. Membrane ou joint de pompe endommagé, remplacer si nécessaire, b 10.4.3

– Une fois le test terminé, appuyez sur l'anneau (1) vers la gauche pour purger le système, puis retirer le tuyau de carburant du carburateur.

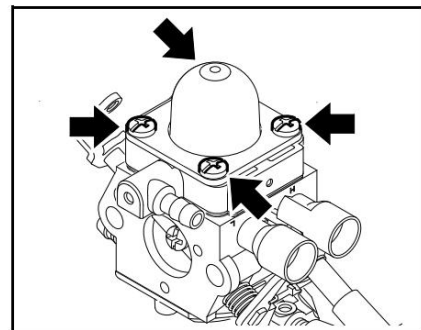
– Monter le carburateur, b 10.3

– Remontez toutes les autres pièces du séquence inverse.

– Couples de serrage, b 3.4

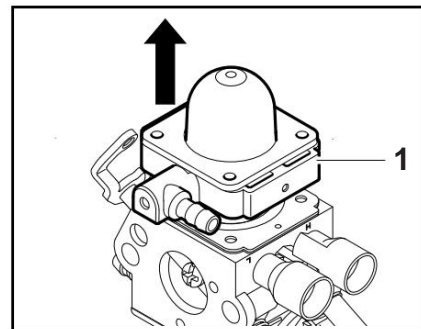
10.4 Entretien du carburateur

10.4.1 Diaphragme de dosage / Pompe à carburant manuelle

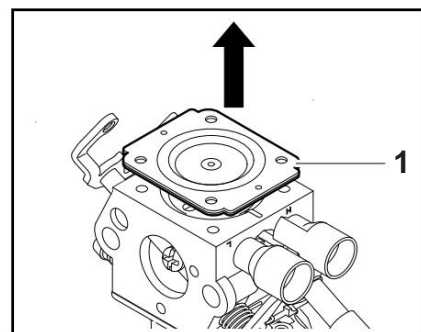


– Déposer le carburateur, b 10.3

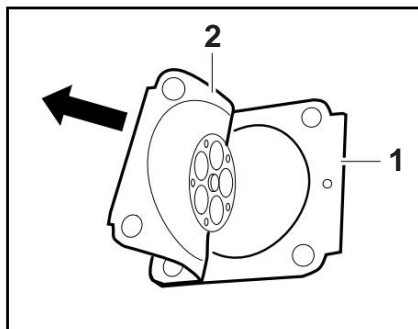
: Retirer les vis (flèches).



: Déposer la bride complète (1).



: Déposer la membrane de dosage et le joint (1).

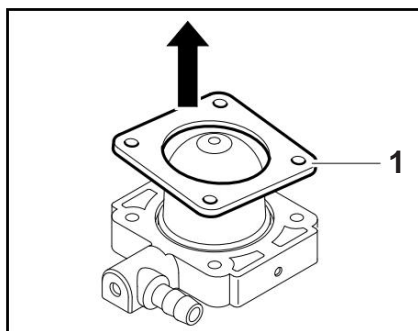


: Séparer soigneusement la membrane de dosage (2) et le joint (1).

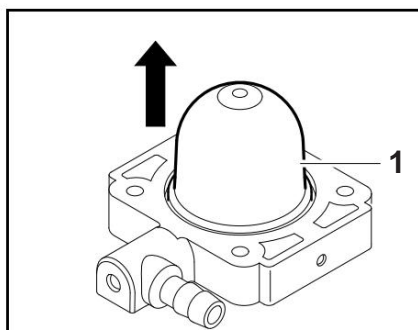
Le matériau de la membrane est soumis à des contraintes alternées continues et finit par montrer des signes de fatigue, c'est-à-dire que la membrane se déforme et gonfle et doit être remplacée.

– Vérifier si la membrane de dosage présente des signes d'endommagement et d'usure et la remplacer si nécessaire.

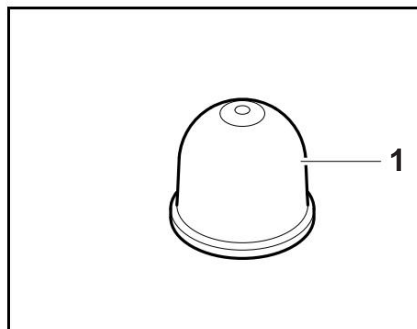
– Installer un nouveau joint.



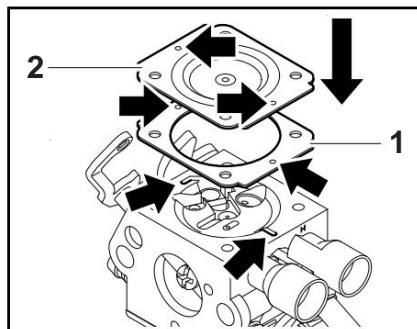
: Déposer la bride (1).



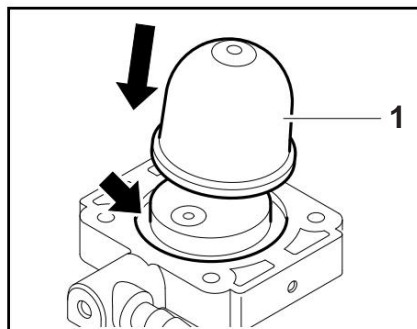
: Retirer le bouchon (1).



: Vérifiez le bouchon et remplacez-le si nécessaire.

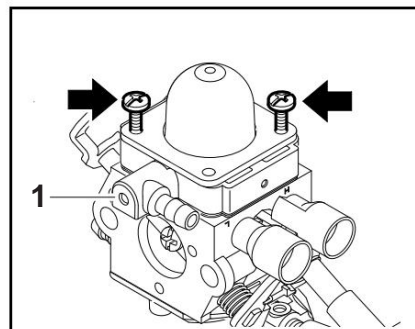


: Aligner le joint (1) et membrane de dosage (2) avec les trous (flèches).



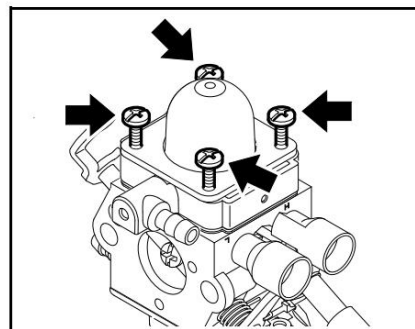
: Positionner le capuchon (1) dans la rainure annulaire (flèche).

– Monter le couvercle d'extrémité.



– Mettre la bride en place – l'embout (1) doit être du même côté que l'obturateur des gaz.

: Insérer deux vis (flèches) pour maintenir la bride, le joint et la membrane en position.



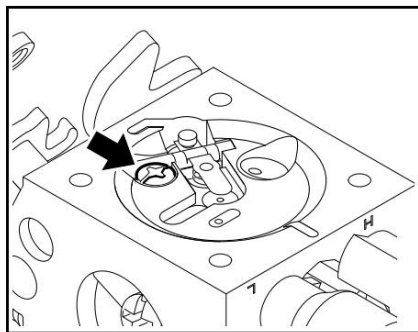
– Insérez les autres vis.

: Serrer les vis (flèches) fermement en croix.

– Remontez toutes les autres pièces du séquence inverse.

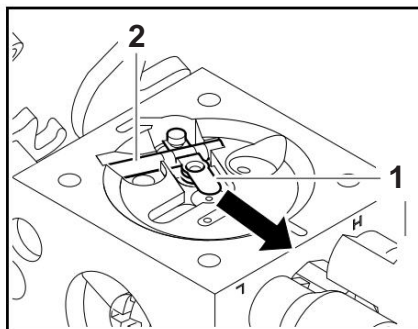
– Vérifier le fonctionnement

10.4.2 Aiguille d'entrée



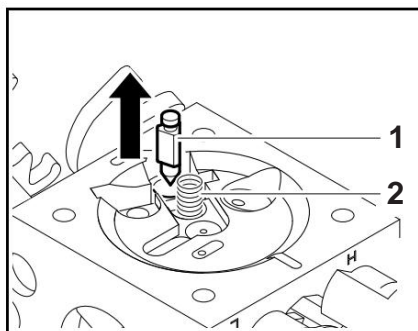
– Retirer la membrane de dosage, b 10.4.1

: Dévisser la vis (flèche).



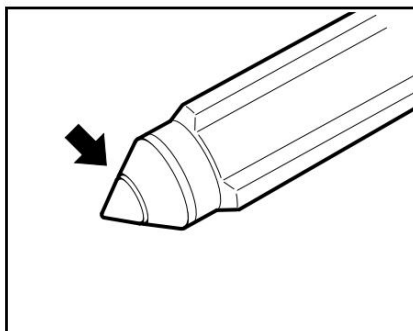
: Tirer le levier de commande d'admission (1) avec l'axe (2) hors de la rainure de l'aiguille d'admission.

Le petit ressort sous le levier de commande d'admission peut sauter.

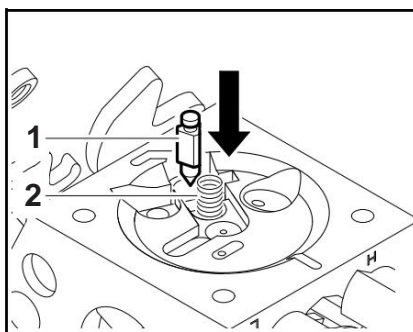


: Déposer le pointeau d'admission (1).

– Déposer le ressort (2). Inspectez et remplacez si nécessaire.

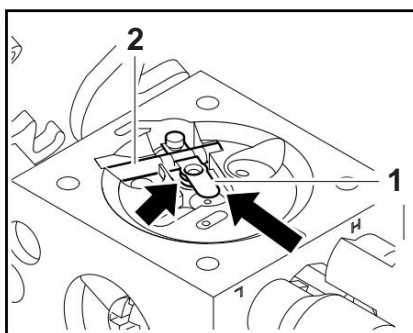


: S'il y a une indentation annulaire (flèche) sur le cône d'étanchéité du pointeau d'admission, monter un nouveau pointeau d'admission.



: Monter le pointeau d'admission (1).

: Monter le ressort (2) dans l'alésage.



: Positionner d'abord le levier de commande d'admission (1) avec l'axe (2) sur le siège du ressort (flèche), puis glisser la chape du levier de commande d'admission dans la rainure du pointeau d'admission.

Assurez-vous que le ressort se positionne sur le mamelon du levier de commande.

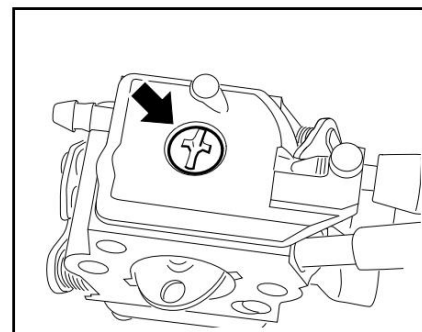
– Appuyez sur le levier de commande d'admission vers le bas et fixez-le avec la vis.

– Vérifier que le levier de commande d'admission se déplace librement.

– Monter la membrane de dosage, b 10.4.1

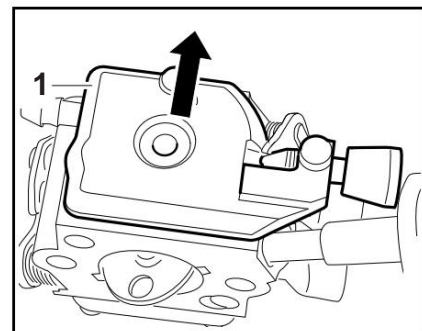
– Remontez toutes les autres pièces de la séquence inverse.

10.4.3 Diaphragme de la pompe

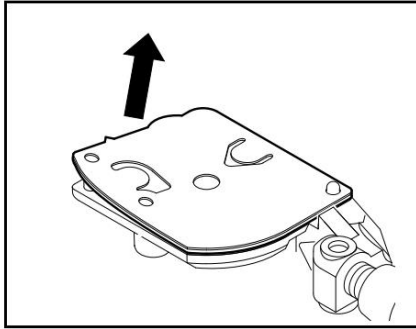


– Déposer le carburateur, b 10.3

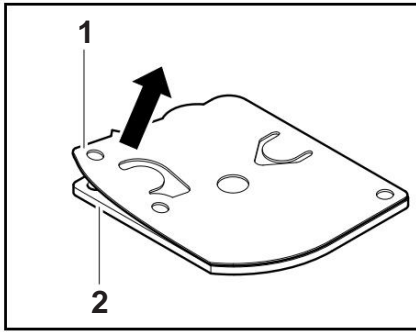
: Dévisser la vis (flèche).



: Retirer avec précaution le couvercle d'extrémité (1).



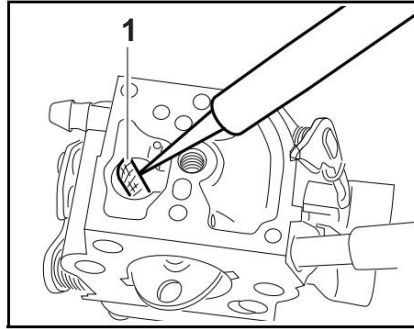
: Retirer avec précaution le joint avec le diaphragme de la pompe de l'extrémité couverture.



: Séparer soigneusement la membrane de la pompe (1) et le joint (2).

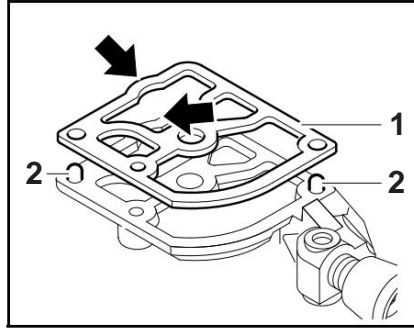
Le matériau de la membrane est soumis à des contraintes alternées continues et finit par montrer des signes de fatigue, c'est-à-dire que la membrane se déforme et gonfle et doit être remplacée.

- Vérifiez si la membrane de la pompe présente des signes d'endommagement et d'usure. Installez un nouveau joint.
- Vérifier la crépine de carburant pour contaminations et dommages. Nettoyer ou remplacer si nécessaire.

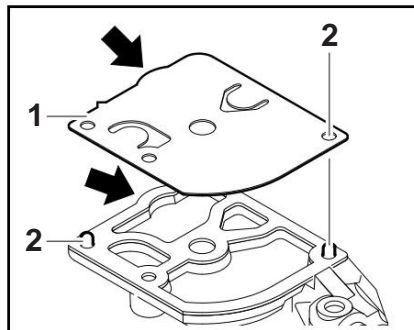


: Utiliser une aiguille pour retirer la crépine de carburant (1) du corps du carburateur. Nettoyez ou remplacez la crépine de carburant.

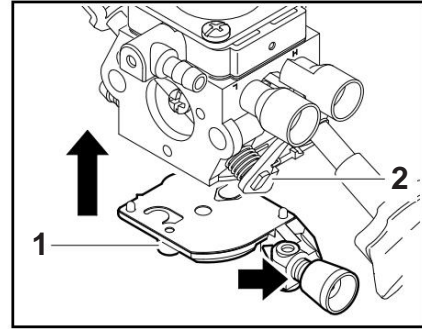
- Remonter à l'envers séquence.



: Monter le joint (1) de manière à ce que ses contours (flèches) coïncident et il est maintenu en position par les pions (2).



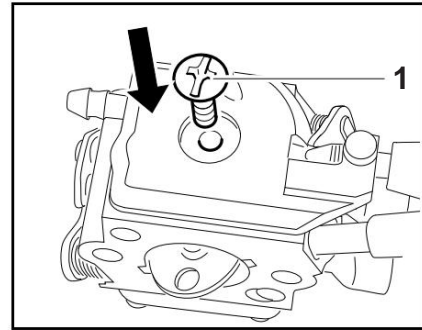
: Monter le diaphragme (1) sur le joint en faisant coïncider les contours (flèches) et le maintenir en position par les pions (2).



- Positionner le flasque (1) de manière à ce que la vis de ralenti (flèche) soit du même côté que les vis de réglage.

: Tourner légèrement le levier (2) sur l'axe de papillon et placer le couvercle d'extrémité (1) contre le corps du carburateur par le bas de manière à ce que le joint et le diaphragme de la pompe restent en place sur le couvercle d'extrémité.

- Déplacer légèrement le couvercle d'extrémité (1) jusqu'à ce que ses chevilles s'engagent dans les trous du corps du carburateur.



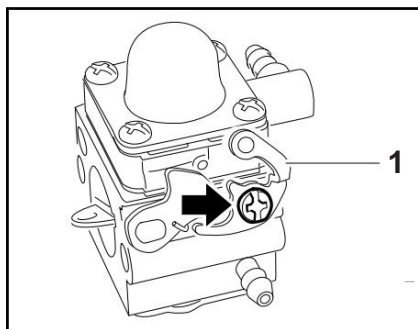
- Vérifier que le diaphragme et le joint sont bien en place.

: Insérez et serrez fermement la vis (1).

- Remontez toutes les autres pièces du séquence inverse.

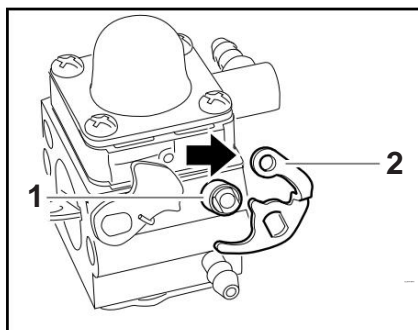
10.4.4 Levier d'accélérateur / bouton rotatif

– Déposer le carburateur, b 10.3



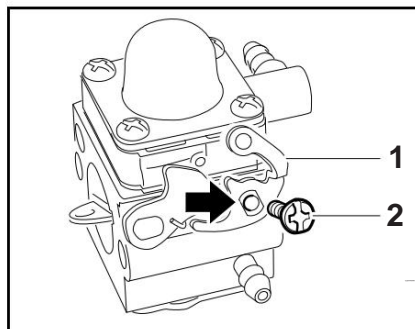
: Dévisser la vis (flèche).

– Retirer le levier d'accélérateur (1).



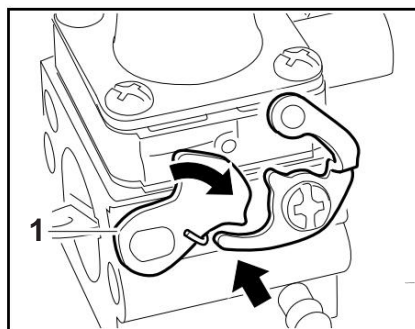
Assurez-vous que la douille d'espacement (1) est en place.

: Positionner le levier d'accélérateur (2) de manière à ce que la goupille (flèche) soit orientée vers le haut.



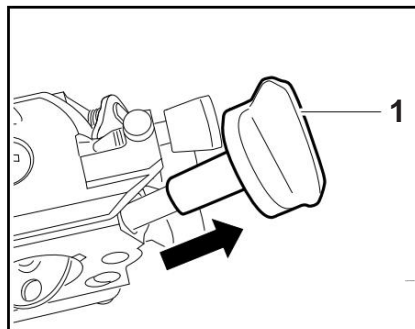
– Pousser le levier d'accélérateur (1) sur l'extrémité de l'axe d'accélérateur (flèche).

: Insérer et serrer fermement la vis (2).

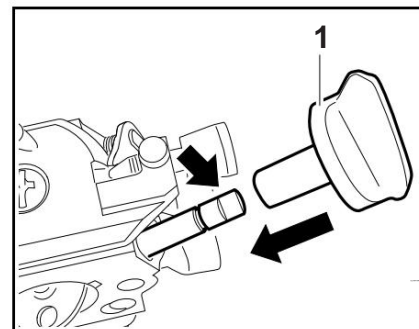


– Vérifier le fonctionnement

: Tourner l'axe du starter. La levier (1) doit engager le levier d'accélérateur (flèche).



: Retirer le bouton de starter (1).

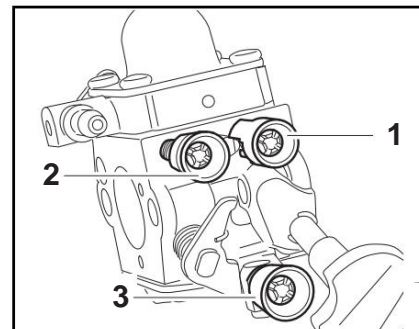


– Positionner le bouton de starter (1) de manière à ce que le méplat de l'alésage du bouton coïncide avec le côté plat (flèche) de l'axe du starter.

: Pousser le bouton de starter (1) sur l'arbre de starter jusqu'à ce qu'il s'enclenche.

– Remontez toutes les autres pièces du séquence inverse.

10.4.5 Vis de réglage



Il y a trois vis de réglage sur le carburateur :

H = vis à grande vitesse (1)

L = vis basse vitesse (2)

LA = vis de ralenti (3)

Si le carburateur ne peut pas être réglé correctement, le problème peut provenir des vis de réglage.

La vis à grande vitesse **H** a un capuchon limiteur, qui doit être retiré avant de retirer la vis.

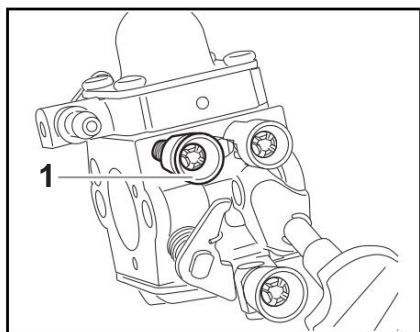
Ne réinstallez pas les bouchons usagés – installez toujours des bouchons neufs.

– Retirer le boîtier du ventilateur, b 7.2

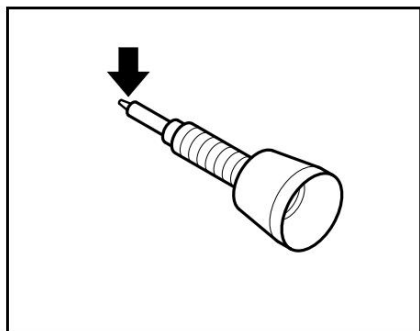
Il n'est pas nécessaire de retirer le carburateur pour retirer et installer les vis de réglage. Par souci de clarté, cependant, les illustrations montrent le carburateur retiré de la machine.

– Voir aussi carburateur dépannage, b 4.4

Vis à basse vitesse



: Dévisser la vis petite vitesse L (1).

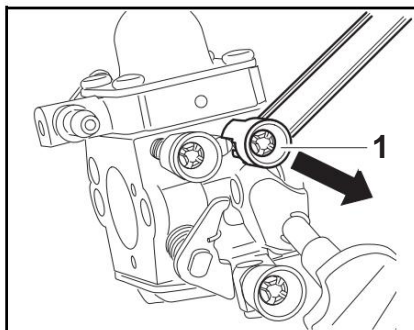


: Vérifiez que la pointe (flèche) n'est pas endommagée ou usée et remplacez la vis de basse vitesse (L) si nécessaire.

Installation

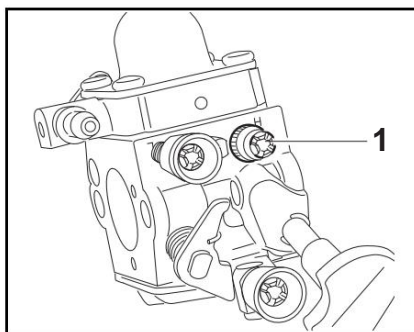
- Tourner avec précaution la vis de petite vitesse (L) dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.
- Effectuer le réglage de base, b 10.5.1

Vis à grande vitesse

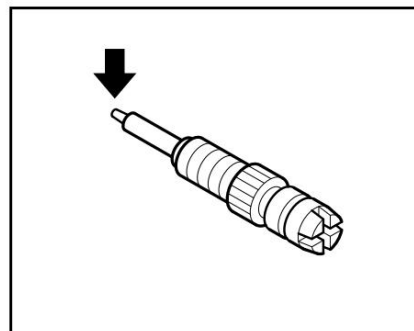


: Utiliser l'outil spécial 5910 890 4501 pour dégager le capuchon limiteur (1) de la vis grande vitesse (H).

Ne réinstallez pas un capuchon usagé – installez toujours un nouveau capuchon.

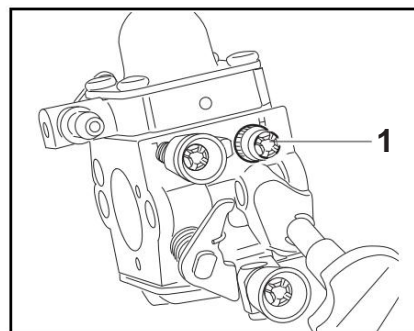


: Dévisser la vis rapide H (1).



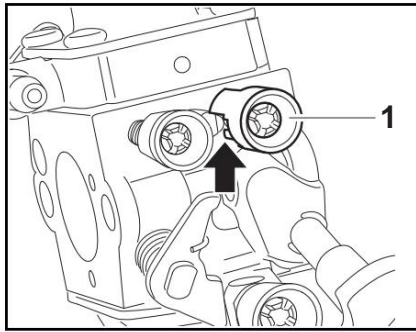
: Vérifiez que la pointe (flèche) n'est pas endommagée ou usée et remplacez la vis à grande vitesse (H) si nécessaire.

Installation



- Tourner prudemment la grande vitesse vis H (1) dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.

Pré-installation du bouchon limiteur



Vis haute vitesse H

Utilisez toujours un bouchon limiteur neuf et positionnez-le de manière à ce que la partie longue du bouchon bute contre le dessous de la butée (flèche). Ce n'est qu'alors qu'il peut être poussé sur la vis à grande vitesse.

: Pousser le capuchon limiteur (1) sur la vis de petite vitesse jusqu'au premier cran

– le bouchon limiteur est ainsi prémonté.

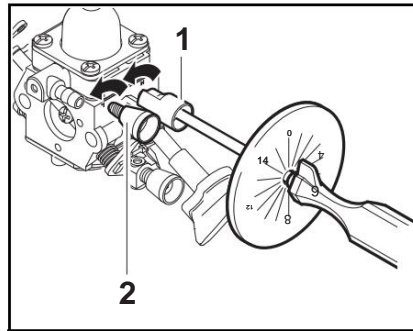
– Effectuer le réglage de base, b 10.5.1

10.5 Réglage du carburateur

10.5.1 Réglage de base

Le réglage de base n'est nécessaire que si la vis grande vitesse (**H**) ou la vis petite vitesse (**L**) doit être remplacée, le bouchon limiteur a été retiré ou après un nettoyage du carburateur.

Ne réinstallez pas les bouchons usagés – installez toujours des bouchons neufs.



Le réglage initial de la vis à grande vitesse (**H**) peut maintenant être effectué.

- Utiliser un tournevis 5910 890 2305
 - la rondelle de réglage 5910 893 6600 peut être montée sur la visseuse pour simplifier les réglages.

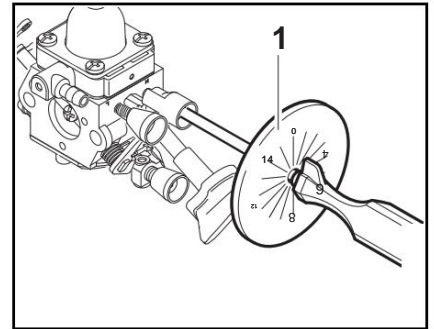
En commençant par les vis contre leurs sièges, tournez la vis à basse vitesse (**L**) et la vis à haute vitesse (**H**) dans le sens antihoraire.

- : Tourner la vis grande vitesse **H** (1)
 - 1 1/2 (24/16) tours. Tourner la vis de petite vitesse **L** (2)
 - 1 (16/16) tour.

Ceci termine le réglage initial de la vis à grande vitesse (**H**) et de la vis à basse vitesse (**L**).

Le filtre à air doit être installé.

- Démarrez le moteur et faites-le chauffer 1 minute à plein régime.



: Enfoncer le tournevis (1) 5910 890 2305 dans les vis de réglage (flèche).

Réglez le ralenti avec un tachymètre.

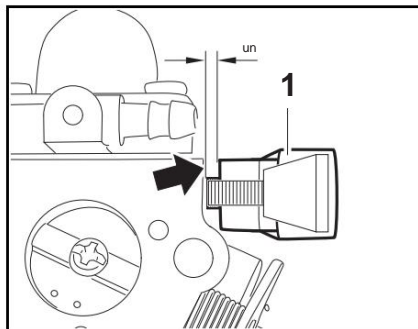
- 1 Ajuster le régime moteur avec le ralenti vis de vitesse (**LA**) à 2 500 tr/min.
- 2 Tourner la vis de bas régime (**L**) dans le sens des aiguilles d'une montre ou dans le sens inverse pour obtenir le régime maximum du moteur.

Si cette vitesse est supérieure à 2 700 tr/min, interrompez la procédure et recommencez à l'étape 1.

- 3 Si la vitesse maximale de 2 700 tr/min est atteinte, tourner la vis de petite vitesse (**L**) dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à obtenir une vitesse de 2 500 tr/min

Installation du capuchon du limiteur

Une fois le réglage de base terminé, poussez le capuchon du limiteur sur la vis de réglage comme suit :



: Ne poussez pas le capuchon du limiteur (1) contre le corps du carburateur, sinon il serait endommagé.

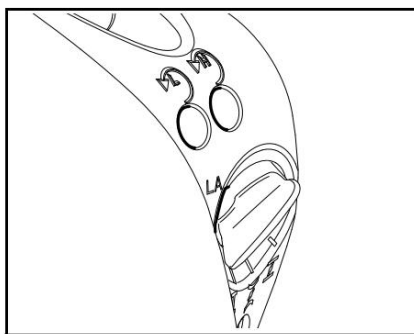
Le jeu 'a' (flèche) doit être d'au moins 1 mm.

Le mouvement de la vis à grande vitesse (H) est maintenant limité.

Le réglage standard est obtenu en tournant la vis à grande vitesse (H) dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'elle s'enclenche légèrement en position.

Le réglage de base de la vis à grande vitesse (H) est maintenant fixé.

10.5.2 Réglage standard



Le capuchon du limiteur ne doit pas être retiré pour le réglage standard.

Effectuez toujours les étapes suivantes avant d'effectuer tout réglage :

- Dépannage, b 4.4
- Arrêter le moteur
- Retirer le tube de soufflage.
- Inspecter le pare-étincelles écran (le cas échéant) et nettoyer ou remplacer si nécessaire, b 5.1
- Vérifier le filtre à air et le nettoyer ou le remplacer si nécessaire, b 10.1
- Tourner la vis grande vitesse (H) lentement dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à la butée, mais pas plus de **3/4 de tour**.
- Tourner la vis de petite vitesse (L) lentement dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à la butée – puis ouvrez-le d'un tour complet dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.
- Démarrez la machine et faites chauffer le moteur.
- Vérifier le comportement de fonctionnement du moteur – le moteur doit accélérer et tourner au ralenti en douceur.

10.5.3 Réglage du ralenti du moteur

Le moteur s'arrête au ralenti :

- Effectuer le réglage standard, b 10.5.2
- Tourner lentement la vis de ralenti (LA) dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le moteur tourne régulièrement.

Comportement au ralenti erratique, le moteur s'arrête même si le réglage de la vis de ralenti (LA) a été corrigé, mauvaise accélération

Réglage du ralenti trop pauvre.

- Faire chauffer le moteur.
- Tourner la vis de petite vitesse (L) dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le moteur tourne et accélère en douceur.

Il est généralement nécessaire de modifier le réglage de la vis de ralenti (LA) après corrections sur la vis de ralenti (L).

Réglage fin pour un fonctionnement à haute altitude ou au niveau de la mer

Une correction mineure **peut** être nécessaire si les performances du moteur ne sont pas satisfaisantes à haute altitude ou au niveau de la mer.

- Vérifiez le réglage standard.
- Faire chauffer le moteur.

A haute altitude

- Tourner la vis de grande vitesse (**H**) dans le sens des aiguilles d'une montre (plus maigre) – pas plus loin que la butée.

Si le réglage est trop pauvre, le moteur risque d'être endommagé par manque de lubrification et surchauffe.

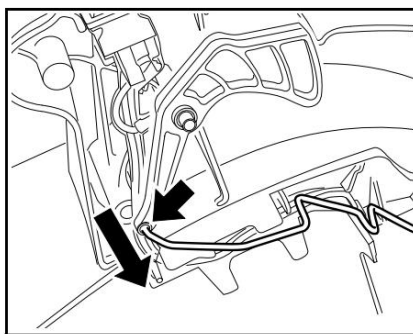
Au niveau de la mer

- Tourner la vis à grande vitesse (**H**) dans le sens inverse des aiguilles d'une montre (plus riche) – pas plus loin que la butée.

Ne tournez que très légèrement les vis de réglage. Même des ajustements mineurs peuvent sensiblement affecter le comportement de fonctionnement du moteur.

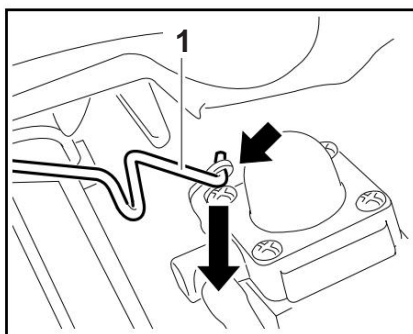
Si les réglages n'apportent aucune amélioration, reportez-vous aux tableaux de dépannage du système d'allumage, b 4.3, carburateur et moteur, b 4.4, b 4.5.

10.6 Tige d'accélérateur



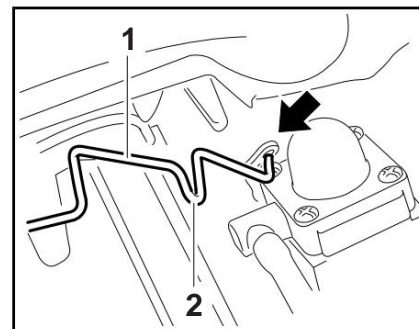
- Retirer le boîtier du ventilateur, b 7.2
- Retirer la moulure de la poignée, b 9.3, b 9.4

: Déconnecter la tige d'accélérateur de la gâchette (flèche).



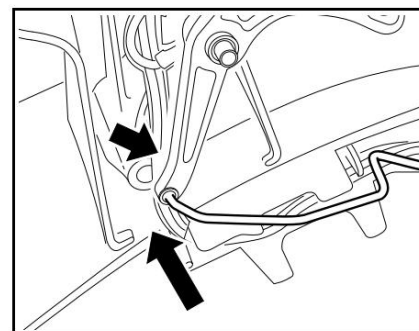
: Débrancher la tige d'accélérateur (1) du levier (flèche) sur le carburateur.

- Vérifier la tige d'accélérateur et la remplacer si nécessaire



: Positionner la tige d'accélérateur (1) que le coude (2) soit orienté vers le carburateur.

- Fixer la tige d'accélérateur (1) au levier (flèche) sur le carburateur.

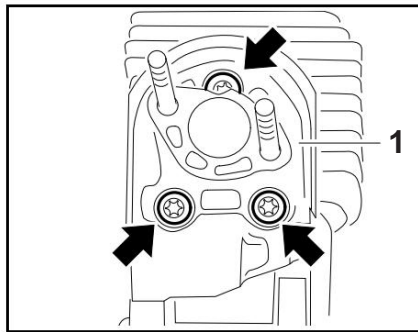


- Fixez la tige d'accélérateur au gâchette (flèche).
- Monter la moulure de poignée, b 9.3, b 9.4
- Vérifier le fonctionnement
- Remontez toutes les autres pièces du séquence inverse.

10.7 Bride d'espacement Retrait et installation

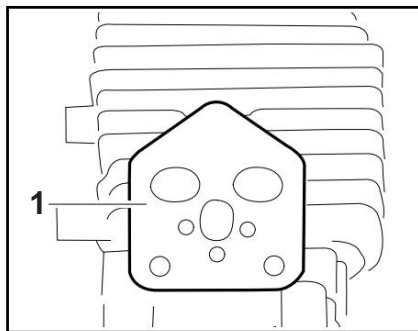
Une bride d'entretoise endommagée peut entraîner des problèmes de fonctionnement du moteur.

- Dépannage, b 4.5
- Déposer le carburateur, b 10.3

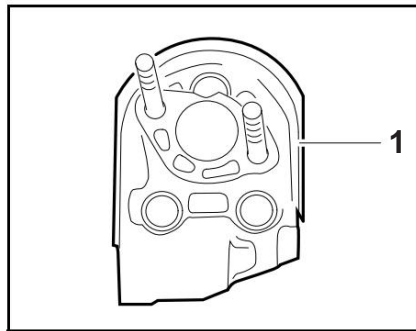


: Retirer les vis (flèches).

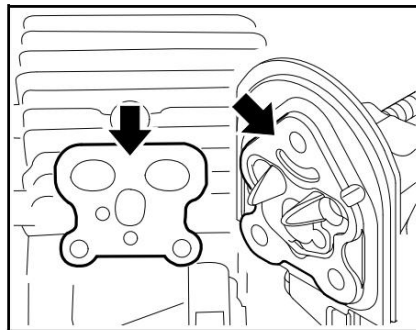
- Retirer la bride entretoise (1).



: Déposer le joint (1).



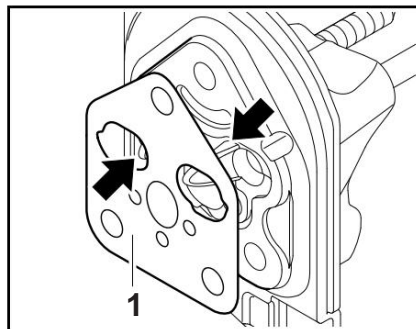
- Inspecter la bride entretoise (1) et la remplacer si nécessaire - même des dommages très mineurs peuvent entraîner des problèmes de fonctionnement du moteur, b 4.5



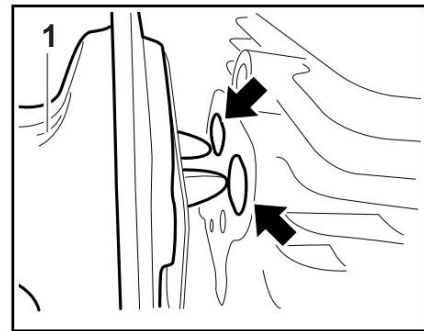
: Vérifier et nettoyer les plans de joint (flèches) sur le cylindre et la bride entretoise, b 13

Les faces d'étanchéité doivent être propres et en parfait état.

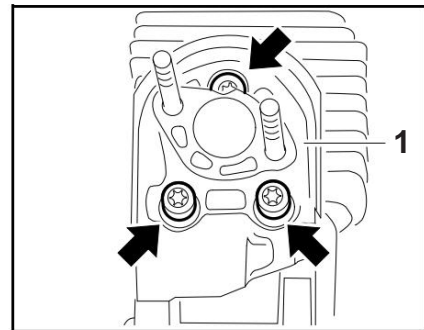
Remplacez toujours les composants dont les faces d'étanchéité sont endommagées.



: Monter le nouveau joint (1) sur les guides (flèches) de la bride entretoise.



: Positionner la bride entretoise (1) avec le joint contre l'orifice d'admission du cylindre afin que les guides s'engagent dans les ouvertures (flèches).



: Monter les vis (flèches).

- Vérifier que le joint est bien en place.

- Insérez les vis et serrez-les fermement.

- Remontez toutes les autres pièces du séquence inverse.

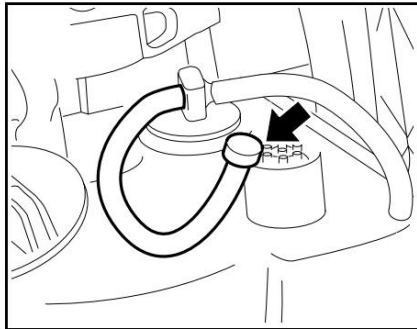
- Couples de serrage, b 3.4

10.8 Événement du réservoir

10.8.1 Test

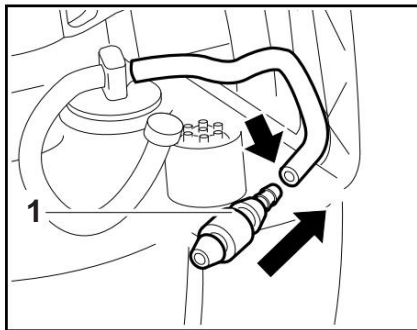
Si des problèmes surviennent sur le carburateur ou le système d'alimentation en carburant, vérifiez et nettoyez également l'événement du réservoir et remplacez-le si nécessaire. Vérifiez le fonctionnement en effectuant des tests de pression et de vide sur le réservoir via le tuyau de carburant.

- Ouvrir le bouchon du réservoir de carburant et vidanger le réservoir de carburant, b 1
- Fermer le bouchon du réservoir.
- Déposer le carburateur, b 10.3



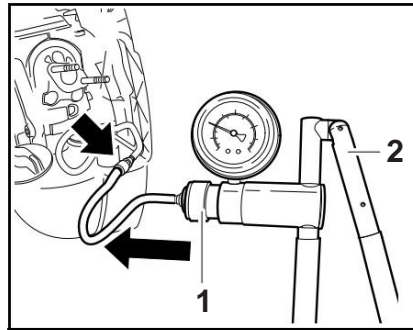
- Débrancher les durites de carburant de le carburateur et poussez-les sur les embouts du connecteur.

: Obturer un flexible de carburant (flèche) avec un bouchon.



: Pousser le raccord (1) 0000 855 9200 dans le flexible de carburant (flèche).

Essai sous vide

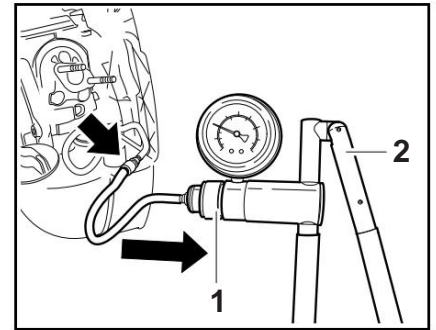


: Pousser la bague (1) vers la gauche et raccorder la pompe (2) 0000 850 1300 au raccord (flèche) – mettre le réservoir de carburant sous vide.

L'égalisation de la pression s'effectue via l'événement du réservoir. Il ne doit y avoir aucune accumulation de vide dans le réservoir.

- Nettoyer la zone autour du réservoir événement.
- Si nécessaire, installer un nouvel événement de réservoir ou un nouveau réservoir, b 10.8

Test de pression



: Pousser la bague (1) vers la droite et raccorder la pompe (2) 0000 850 1300 au raccord (flèche) – mettre le réservoir sous pression.

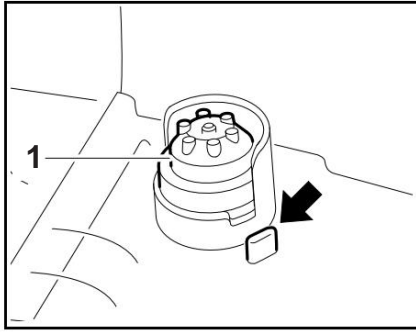
- Faire fonctionner la pompe jusqu'à ce que le manomètre indique une pression de 0,5 bar. Si cette pression reste constante pendant au moins 20 secondes, le réservoir, y compris l'événement du réservoir, est étanche. Si la pression chute, il faut localiser la fuite et remplacer la pièce défectueuse.

Installez de nouveaux tuyaux de carburant après avoir terminé le test.

Prenez soin de ne pas endommager les nouveaux tuyaux de carburant.

- Remonter à l'envers séquence.

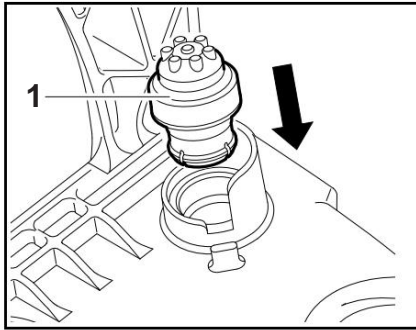
10.8.2 Retrait et installation



- Retirer le boîtier du ventilateur, b 7.2
- Retirer le filtre à air, b 10.1

: Soulever l'évent du réservoir (1) hors de son siège en utilisant la nervure (flèche) comme levier.

Installez toujours un nouvel évent de réservoir.



: Pousser le nouvel évent de réservoir (1) dans l'alésage du réservoir de carburant jusqu'à ce qu'il s'enclenche.

- Remontez toutes les autres pièces du séquence inverse.

10.9 Prise de carburant

10.9.1 Corps de ramassage

Toutes les impuretés mélangées au carburant sont retenues par le corps de ramassage (filtre). Les pores fins du filtre finissent par se boucher avec de minuscules particules de saleté. Cela limite le passage du carburant et entraîne une panne de carburant.

En cas de problèmes avec le système d'alimentation en carburant, vérifiez toujours d'abord le réservoir de carburant et le corps de ramasseur.

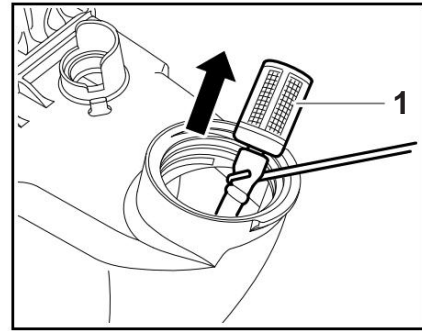
- Dépannage, b 4.4

N'utilisez pas de pinces ou d'autres outils pointus ou tranchants.

Nettoyez le réservoir de carburant si nécessaire.

- Ouvrir le bouchon du réservoir et vidanger Char.
- Verser une petite quantité de nettoyant essence dans le réservoir. Fermez le réservoir et secouez vigoureusement la scie.
- Ouvrir à nouveau le réservoir et le vider.

Éliminer le carburant correctement conformément aux exigences environnementales.



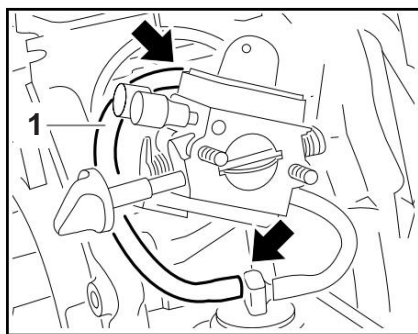
- Ouvrir le bouchon du réservoir.

: Utilisez le crochet 5910 893 8800 pour retirer le corps de ramassage (1) du réservoir de carburant.

Ne pas trop étirer le tuyau de carburant.

- Retirez le corps du capteur (1) du tuyau de carburant. Inspectez-le et nettoyez-le ou remplacez-le si nécessaire.
- Remonter à l'envers séquence.

10.9.2 Tuyaux de carburant

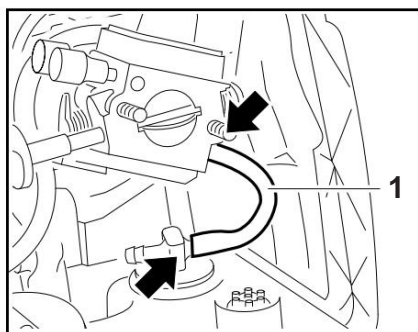


- Retirer le boîtier du ventilateur, b 7.2
- Retirer le boîtier du filtre, b 10.2

Avant de retirer les tuyaux de carburant, vérifiez-les pour voir s'ils doivent être remplacés.

Débranchez les durites de carburant uniquement lorsque le bouchon du réservoir est ouvert.

- : Débrancher le retour carburant flexible (1) du carburateur et connecteur (flèches).



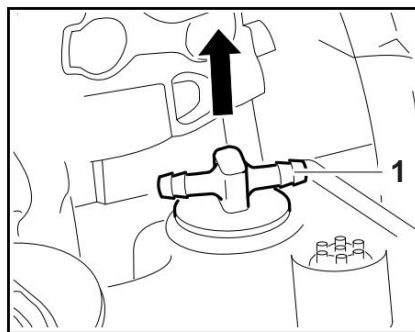
- : Débrancher l'aspiration carburant flexible (1) du carburateur et connecteur (flèches).

Installez les nouveaux tuyaux de carburant.

Prenez soin de ne pas endommager les nouveaux tuyaux de carburant.

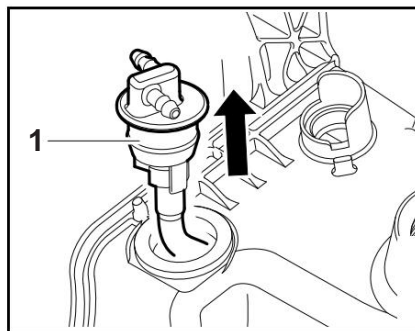
- Remonter à l'envers séquence.

Prise de carburant

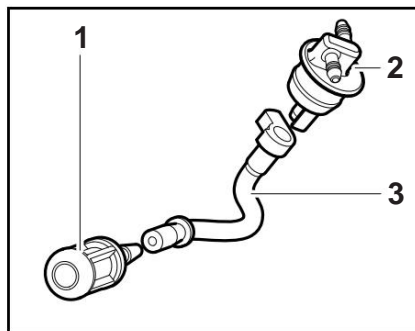


- Déposer le carburateur, b 10.3

- : Faire lever sur le connecteur (1).

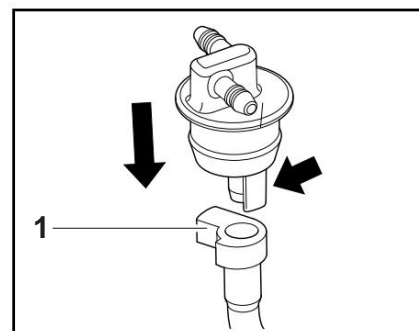


- : Tirer le connecteur (1) avec du carburant tuyau et corps de ramassage hors du réservoir de carburant.



- : Retirer le corps du capteur (1) et le connecteur (2) du tuyau de carburant (3).

- Vérifier les différentes pièces et les remplacer si nécessaire.

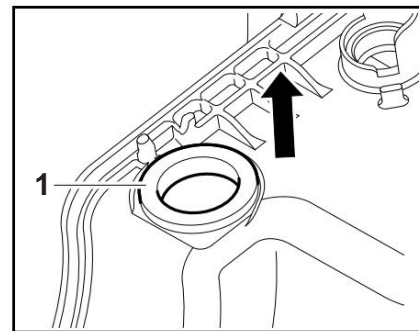


- Enduire le talon de liquide de presse STIHL, b 13

- : Pousser jusqu'en butée le tuyau de carburant (1) sur le mamelon du connecteur en s'assurant que l'épaulement (flèche) s'enclenche correctement.

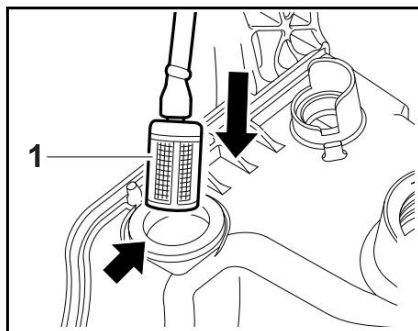
Le tuyau de carburant doit être complètement enfoncé.

- Monter le corps de ramassage sur le tuyau de carburant.

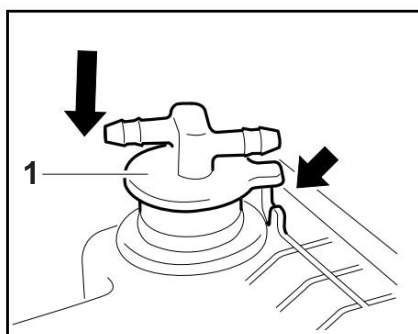


- : Extraire le passe-fil (1).

- Inspectez le passe-câble et remplacez-le si nécessaire
- Remonter à l'envers séquence.



: Monter le flexible de carburant (1) avec le corps d'aspiration à travers l'alésage (flèche) du réservoir de carburant.



– Enduire le connecteur de liquide de presse STIHL, b 13

: Aligner le connecteur (1) et pousser-le dans l'alésage jusqu'à ce que la languette s'engage dans l'évidement (flèche) et se positionne contre le boîtier.

Installez les nouveaux tuyaux de carburant.

Prenez soin de ne pas endommager les nouveaux tuyaux de carburant.

– Enfoncez les flexibles de carburant sur les embouts du connecteur (1) et monter le carburateur, b 10.3

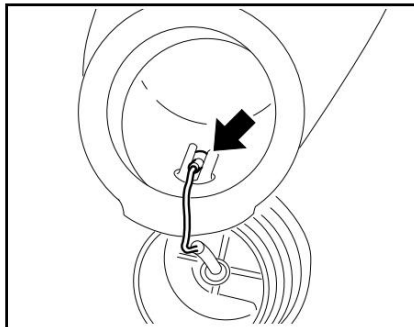
– Remontez toutes les autres pièces du séquence inverse.

– Couples de serrage, b 3.4

10.9.3 Bouchon du réservoir de carburant

Voir manuel d'instructions.

– Ouvrir le bouchon du réservoir.



: Débrancher le mamelon sur le bouchon du réservoir cordon de la fente (flèche) à l'intérieur du réservoir.

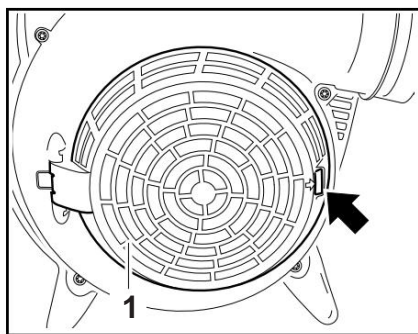
– Inspectez le bouchon du réservoir. Installez une nouvelle bague d'étanchéité ou un nouveau bouchon de réservoir si nécessaire.

– Remonter à l'envers séquence.

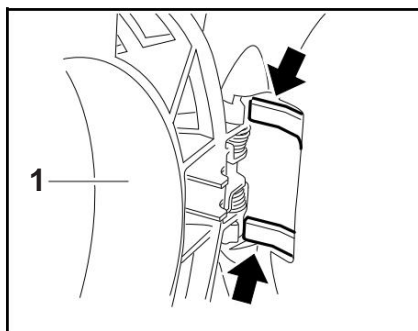
– Vérifier les fuites.

11. Accessoire souffleur et aspirateur

11.1 Écran d'admission

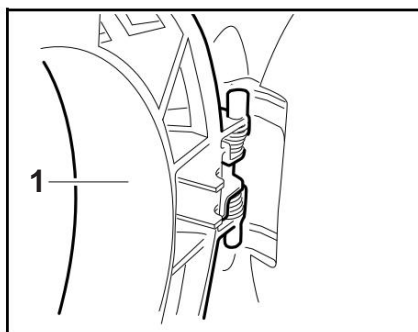


: Déplacer la languette de retenue (flèche) d'un côté et déverrouiller la grille d'admission (1).



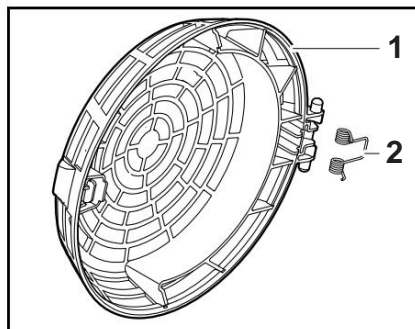
– Ouvrir la grille d'admission (1).

: Appuyez sur les onglets (flèches).



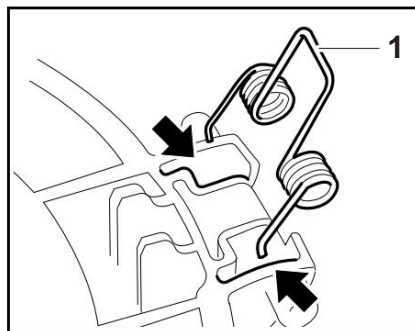
: Retirer avec précaution les pivots de la crépine d'admission (1) hors de leurs supports – le ressort de torsion peut sauter.

– Retirer la crépine d'admission (1) – le ressort de torsion peut tomber.

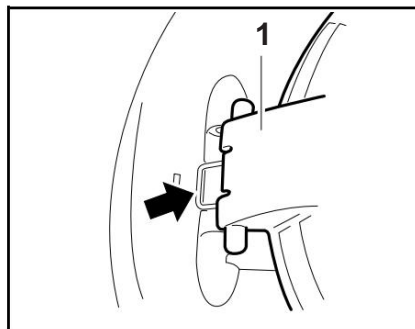


– Inspecter le carter extérieur du ventilateur et le remplacer si nécessaire, b 11.2

– Vérifier la crépine d'admission (1) et le ressort de torsion (2) et les remplacer si nécessaire

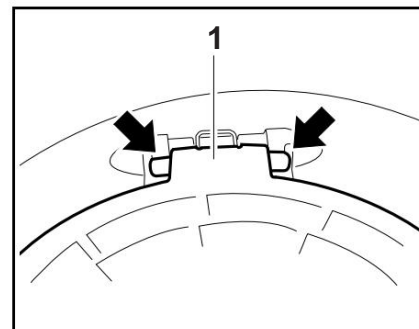


: Positionner les pattes du ressort de torsion (1) dans les évidements (flèches).



: Positionner la crépine d'admission (1) et ressort de torsion (flèche) contre le boîtier extérieur du ventilateur.

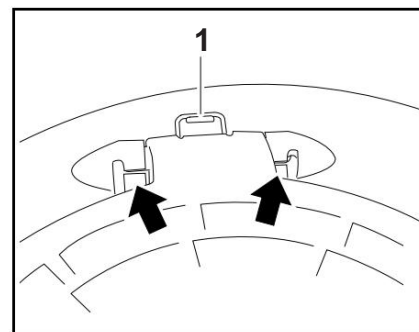
Le ressort de torsion peut sortir.



– Appliquez les goupilles de pivotement de la crépine d'admission (flèches) sur les languettes du boîtier extérieur du ventilateur et appuyez vers le bas.

: Avec la crépine d'admission (1) toujours enfoncée, poussez-la dans les supports pour engager les goupilles de pivot en position.

Le ressort de torsion peut sauter.



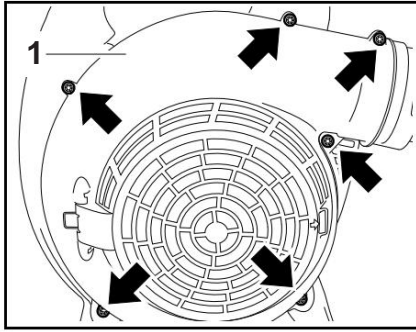
– Vérifier la position d'installation de l'admission filtrer.

Le ressort de torsion doit être au-dessus de la patte (1) et les pivots de la grille d'admission doivent être derrière les languettes (flèches) sur le carter de soufflante extérieur.

La force du ressort maintient maintenant l'écran d'admission contre le boîtier de ventilateur extérieur.

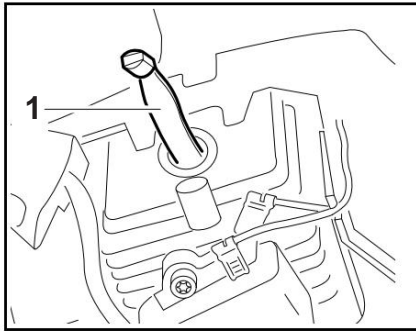
– Appuyez la crépine d'admission contre le carter extérieur du ventilateur jusqu'à ce qu'elle s'enclenche.

11.2 Roue du ventilateur

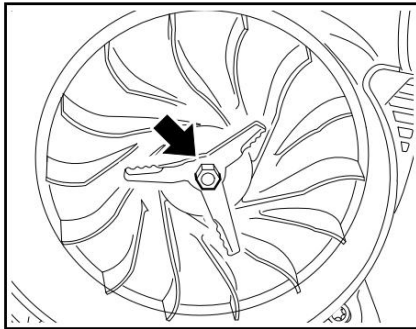


: Retirer les vis (flèches).

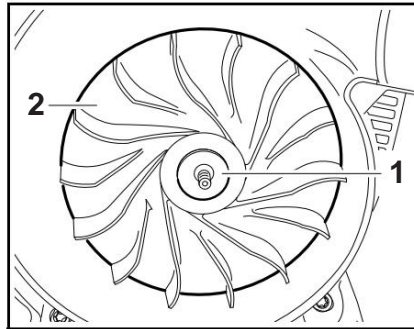
– Soulever le carter de soufflante (1).



– Utiliser la languette de blocage (1) pour bloquer le piston, b 6.5

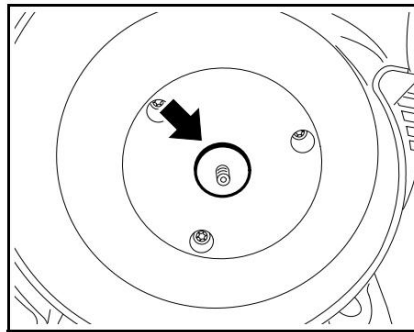


: Dévisser l'écrou (flèche) – il a un filetage à gauche.



: Déposer la rondelle (1).

: Retirer la roue du ventilateur (2).

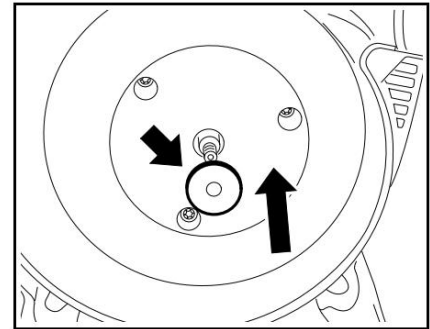


: Retirer la rondelle (flèche).

– Vérifier les différentes pièces et les remplacer si nécessaire.

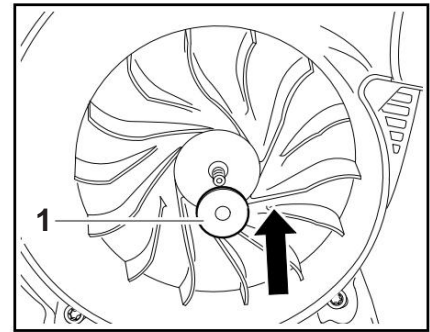
La roue du ventilateur ne doit pas être fissurée ou endommagée de quelque manière que ce soit.

Des dommages sur la roue de la soufflante peuvent entraîner des dommages consécutifs - des dommages aux roulements dus à un déséquilibre ou les forces centrifuges élevées peuvent faire éclater la roue de la soufflante.



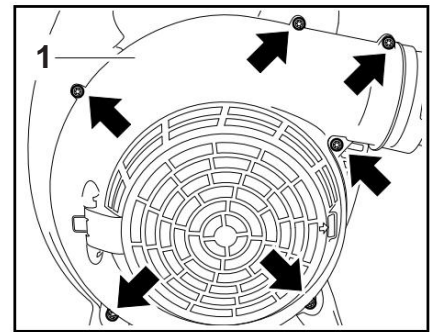
: Monter la rondelle (flèche).

– Pousser la roue du ventilateur en position.



: Monter la rondelle (1).

– Monter l'écrou et le serrer fermement.

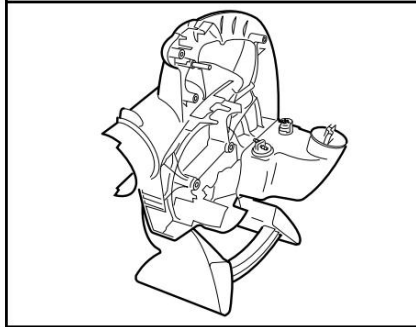


– Mettre en place le carter de soufflante extérieur (1).

: Insérez les vis (flèches) et serrez-les fermement.

– Couples de serrage, b 3.4

11.3 Retrait et installation du boîtier du ventilateur sur les modèles SH 56, SH 56 C, BG 56, BG 56 C, BG 66



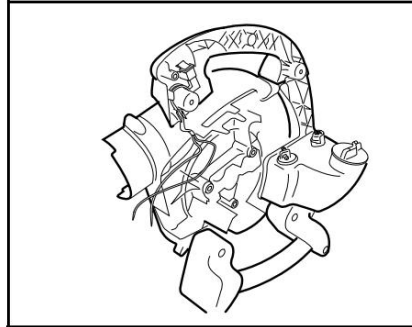
- Retirer la roue du ventilateur, b 11.2
- Déposer le moteur, b 5.4
- Retirer la gâchette d'accélérateur, b 9.3
- Retirer le fil de court-circuit, b 6.6.2

- Inspecter le boîtier du ventilateur et le remplacer si nécessaire

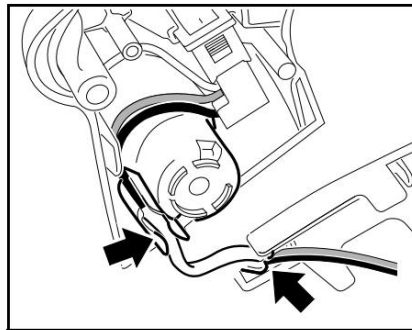
Un boîtier de soufflante de remplacement est livré avec le corps de ramassage et les tuyaux de carburant, l'évent du réservoir et le bouchon du réservoir préassemblés, c'est-à-dire que ces pièces n'ont pas besoin d'être transférées de l'ancien boîtier.

- Remonter à l'envers séquence.
- Couples de serrage, b 3.4

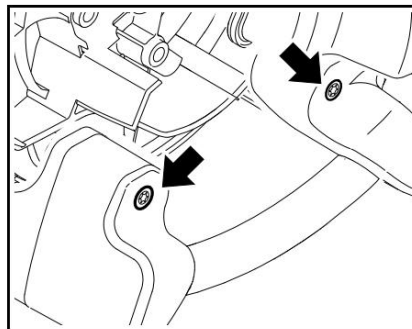
11.3.1 Retrait et installation du boîtier du ventilateur sur les modèles SH 86, SH 86 C, BG 66 C, BG 86, BG 86 C



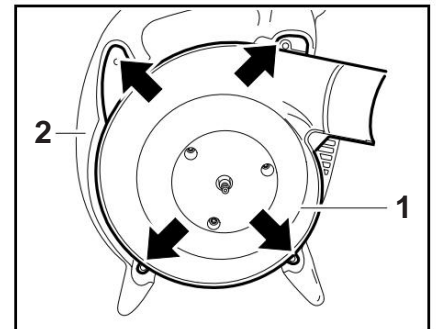
- Retirer la roue du ventilateur, b 11.2
- Déposer le moteur, b 5.4
- Retirer la gâchette d'accélérateur, b 9.3



: Déconnecter le faisceau électrique (flèches), b 6.6.2

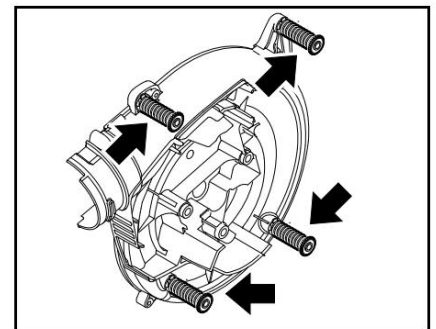


: Retirer les vis (flèches).



: Retirer le carter de soufflerie (1) du cadre de poignée (2) – cela libère les ressorts anti-vibrations (flèches) de leurs logements.

- Soulever le carter de soufflante (1).

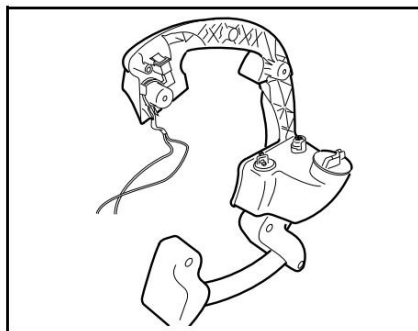


: Inspectez le carter du ventilateur et remplacez-le si nécessaire

Un boîtier de soufflante de rechange est livré avec des ressorts anti-vibrations préassemblés (flèches).

- Pousser les ressorts anti-vibration (flèches) du carter de soufflante dans leurs logements dans le carter de poignée jusqu'à ce qu'ils s'enclenchent, b 8.1
- Remontez toutes les autres pièces du séquence inverse.
- Couples de serrage, b 3.4

11.3.2 Retrait et installation du boîtier de poignée sur les modèles SH 86, SH 86 C, BG 66 C, BG 86, BG 86 C



– Retirer le carter du ventilateur, b 11.3.1

– Retirer la poignée, b 8.2

– Vérifier le boîtier de la poignée et le remplacer si nécessaire

Un boîtier de poignée de remplacement est livré avec le corps de ramassage et les tuyaux de carburant, l'évent du réservoir et le bouchon du réservoir préassemblés, c'est-à-dire que ces pièces n'ont pas besoin d'être transférées de l'ancien boîtier.

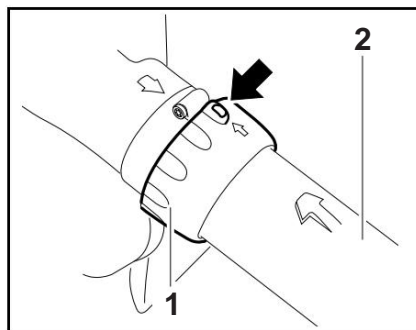
– Vérifier le fil de court-circuit avec interrupteur d'arrêt et remplacer si nécessaire, b 6.6.2

– Inspecter la moulure de la poignée extérieure et la remplacer si nécessaire, b 9.4

– Remonter à l'envers séquence.

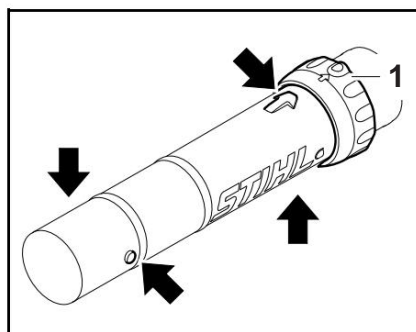
– Couples de serrage, b 3.4

11.4 Tube de soufflage – Modèles BG



: Débloquer l'écrou-raccord (1) par l'ouverture (flèche) et le tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.

– Retirer le tube de soufflage (2).

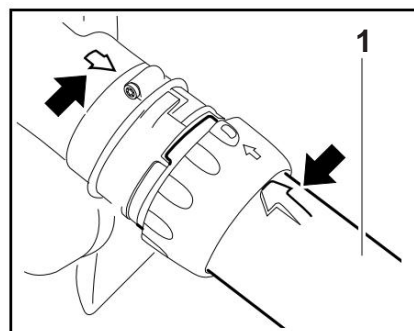


: Retirer l'écrou-raccord (1) au-dessus des moulures surélevées (flèches).

– Vérifier les différentes pièces et les remplacer si nécessaire.

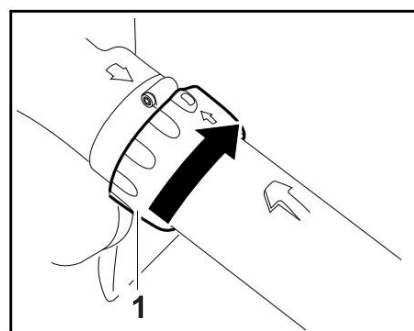
Un tube de soufflage de rechange est livré avec l'écrou-raccord préassemblé.

– Remonter à l'envers séquence.



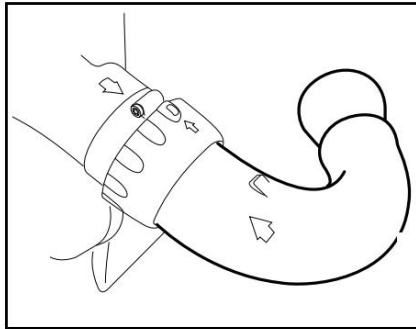
: Positionner le tube souffleur (1) de façon à ce que les repères (flèches) soient alignés.

– Pousser le tube de soufflage sur l'embout du carter de soufflante.



: Tourner l'écrou-raccord (1) dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'il s'enclenche.

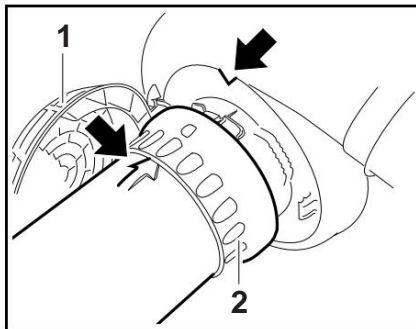
11.5 Coude – Modèles SH



La procédure de retrait et d'installation du coude est la même que pour le tube de soufflage, b 11.4.

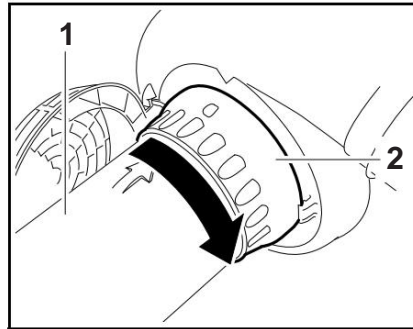
Le coude et l'écrou-raccord forment une seule unité et ne peuvent pas être démontés.

11.6 Tuyau d'aspiration – Modèles SH



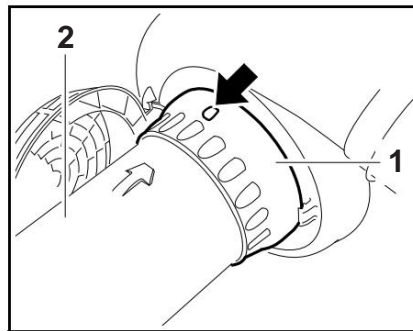
– Ouvrir la grille d'aspiration (1), b 11.1

: Positionner le tube d'aspiration (2) de manière à ce que les repères (flèches) soient alignés.



– Pousser le tuyau d'aspiration (1) sur la tubulure d'admission.

: Faites glisser l'écrou-raccord (2) en place et tournez-le dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le loquet s'enclenche, puis continuez à le tourner jusqu'à ce qu'il y ait une résistance perceptible et qu'il soit bien en place.



– Dévisser l'écrou-raccord (1) dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'il soit contre le loquet.

: Débloquer l'écrou-raccord (1) par l'ouverture (flèche) et le tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.

- Maintenez l'écran d'admission stable et retirez le tuyau d'aspiration (2).

12. Outils d'entretien spéciaux

Nouveaux outils spéciaux

N°	Nom de la pièce	Numéro de pièce	Application	Rém.
1	Bride d'essai	5910 850 4200	Test de fuite	
2	Extracteur	5910 893 0801	Déblochage du volant	1
3	Manche	5910 893 1708	Douille (avec chanfrein à 20°) pour le montage de l'outil 8	

Outils spéciaux existants

N°	Nom de la pièce	Numéro de pièce	Application	Rém.
1	Carburateur et testeur de moteur	0000 850 1300	Tester le moteur et le carburateur pour les fuites	
2	Plaque d'étanchéité	0000 855 8106	Scellement de l'orifice d'échappement	
	- Tuyau pour test de fuite	1110 141 8600	Tester le carburateur pour les fuites	
	- Téton	0000 855 9200	Tester le carburateur pour les fuites	
3	Extracteur	5910 890 4501	Retrait des bouchons de limitation	
4	Utilisez un tournevis	5910 890 2305	Réglage du carburateur	
	- Disque de réglage	5910 893 6600	Add-on pour tournevis (réglage carburateur)	
5	Prise DIN 3124, 13 mm	5910 893 5608 1127	Dépose de l'écrou du volant	
6	Jauge de réglage	890 6400	Réglage de l'entrefer entre le module d'allumage et le volant moteur	
	Testeur de système d'allumage, ZAT 4	5910 850 4503	Essai du système d'allumage	
8	Testeur de système d'allumage, ZAT 3	5910 850 4520	Essai du système d'allumage	
9	Extracteur	5910 890 4400	Dépose des joints d'huile	
	- Mâchoires (n° 3.1)	0000 893 3706	Dépose du ou des joints d'huile	
	- Mâchoires (n° 2)	0000 893 3700	Maintien du carter moteur	
10	Douille filetée	1108 893 4500	Maintien du carter moteur avec extracteur 5910 890 4400	
11	Appuyez sur la douille	1121 893 2400	Installation du joint d'huile	
12	Bande de verrouillage	0000 893 5904 4119	Blocage du vilebrequin	
13	Installation du manchon	893 4600 1130 893	Protège le joint d'huile côté ventilateur	
14	Dérive de montage	4700 5910 890	Dépose et repose de l'axe de piston	
15	Outil d'installation 8	2208 1116 893 4800	Installation du circlip sans crochet dans le piston	
16	Outil d'installation	5910 890 2204	Ressort de rappel	
17	Outil d'installation		Installation et évasement de la douille guide-câble	
18	Crochet	5910 893 8800	Retrait du corps du pick-up	
19	Clé dynamométrique	5910 890 0302	0,5 à 18 Nm	
20	Clé dynamométrique	5910 890 0312	6 à 80 Nm	

N° Nom de la pièce	Numéro de pièce	Application	Rém.
21 Embout de tournevis, T 27 x 125	0812 542 2104	Retrait et installation des vis à douille cannelée avec des tournevis électriques ou pneumatiques; serrer les vis avec une clé dynamométrique (4 mm)	1
22 Embout de tournevis, T 27 x 150	5910 890 2400	Vis IS-P (4 mm)	1
23 Pince à sertir	5910 890 8210	Fixation des connecteurs aux fils électriques	

Remarques:

1) À utiliser uniquement pour la libération.

13. Aides à l'entretien

N° Norm	de la pièce	Numéro de pièce	Application
1	Graisse lubrifiante (tube de 225 g)	0781 120 1111	Joints d'huile, points de glissement et d'appui
2	Lubrifiant spécial STIHL	0781 417 1315	Alésage de roulement dans le rotor à câble, ressort de rappel dans le carter du ventilateur
3	Fluide de presse OH 723	0781 957 9000	Éléments en caoutchouc, tuyaux de carburant, etc.
4	Graisse polyvalente STIHL	0781 120 1109	Sortie haute tension sur le module d'allumage
5	Mastic rouge Dirko HT	0783 830 2000	Carter moteur, joints d'huile (extérieur)
6	Adhésif frein-filet de force moyenne (Loctite 242)	0786 111 2101	
7	Adhésif frein-filet haute résistance (Loctite 270)	0786 111 2109	
8	Adhésif frein-filet haute résistance (Loctite 648)	0786 111 2117	
9	Dégraissant commercial standard à base de solvant sans hydrocarbures chlorés ou halogénés		Nettoyage des faces d'étanchéité et du carburateur, des bouts de vilebrequin et du cône du volant moteur

anglais / allemand

0455 296 0123. M0. F11. xxx.