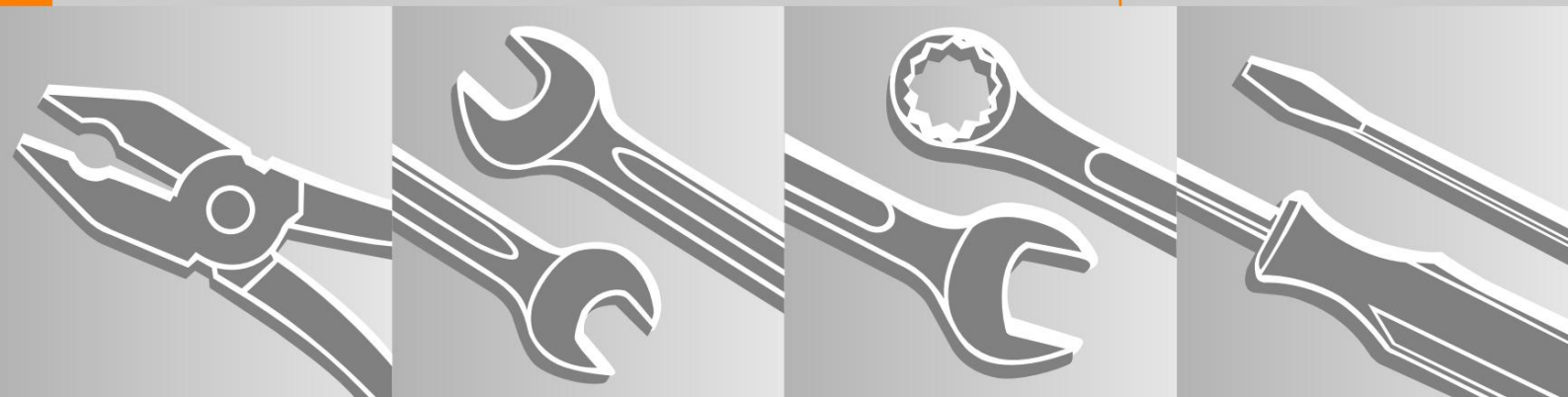


Composants STIHL 4140
FC, FS, HL, KM

2003-10



Contenu

1.	Introduction	2	7.	Commande des gaz	26	9.2.4	Gicleur fixe 9.3	44
2.	Précautions de sécurité	3	7.1	Poignée de commande sur poignée de vélo (sauf HL) 26			Réglage du carburateur 9.3.1 Carburateur avec vis LD	44
3.	Caractéristiques	4	7.1.1	Gâchette d'accélérateur/levier de verrouillage (jusqu'à 2001) 26			9.3.2 Carburateur avec vis H, L et LA 9.3.3 Réglage de base du carburateur avec vis H, L et LA 9.4	45
	Système de carburant 3.1 3.2 Boîtes de vitesses 3.2.1 Unités FS 3.2.2 HS 45 3.3	4 4 4 5	7.1.2	Gâchette d'accélérateur/levier de verrouillage (à partir de 2001) 27			Évent du réservoir 9.4.1 Généralités 9.4.2	47
	Couples de serrage	5	7.1.3	Ressorts de contact/détente (jusqu'à 2001) 28			Remplacement 9.5 Réservoir de carburant 9.5.1	48
4.	Dépannage	7	7.1.4	Ressorts de contact/de détente (à partir de 2001) 28			Dépose et installation 49	49
4.1	Embrayage, verrouillage de la lame	7	7.1.5	Remplacement de la poignée de commande du câble d'accélérateur et de la poignée à boucle séparée (FS 46, 55 uniquement)	29			
4.2	Démarrage à rembobinage	8	7.2	commande du câble d'accélérateur et de la poignée à boucle séparée (FS 46, 55 uniquement)		30.5.2	Corps/tuyaux du pick-up 50	
4.3	Système de carburant	9	7.2.1	Gâchette d'accélérateur/levier de verrouillage/interrupteur d'arrêt 30		dix.	Tube d'entraînement	51
4.4	Moteur	12	7.2.2	Remplacement de la poignée de commande intégrée du câble d'accélérateur 33	32	10.1	Retrait et installation 51	
5.	Moteur	13	7.3	commande intégrée du câble d'accélérateur 33		10.2	Pièces sur le tube d'entraînement 52	
5.1	Linceul 13		7.3.1	Gâchette d'accélérateur/levier de verrouillage 33		10.2.1	Poignée de vélo 52	
5.2	Embrayage 13		7.3.2	Interrupteur d'arrêt 34		10.2.2	Poignée en boucle sans barre de protection (sauf KM 55) 53	
5.3	Dépose et installation du moteur 15		7.3.3	Fil de court-circuit/ Fil de terre 7.3.4	34	10.2.3	Poignée en boucle avec barre de protection 10.2.4 Poignée en boucle 10.2.5	53
5.4	Silencieux/écran pare-étincelles 16			Remplacement du câble d'accélérateur Régler le câble d'accélérateur Isoler le câble	35		Défecteur (FS 45, 46 uniquement) 54	
5.4.1	Version sans Convertisseur catalytique 17		7.4	le câble d'accélérateur Isoler le câble	36	10.2.6	Anneaux de transport 54	
5.4.2	Version avec pot catalytique (jusqu'à 2003) 17		7.5	d'accélérateur	36	10.2.7	Support de câble d'accélérateur et manchon 54	
5.4.3	Version avec pot catalytique (à partir de 2003) 19		8.	Système de carburant	37	10.3	Démontage et assemblage 10.3.1 Tube d'entraînement divisé (FS 55T uniquement) 10.3.2 Tube d'entraînement (FS 45, 46 uniquement) 10.3.3 Tube d'entraînement (FS 55, FC 55, HL 45 uniquement)	55
5.5	Entretien 20		8.1	Filtre à air 8.1.1	37		Boîte de vitesses 58	
6.	Démarrage à rembobinage	20		Dépose et installation 8.1.2 Volet de starter 8.2 Carburateur 8.2.1	37	11.	Entretien spécial Outils	59
6.1	Général	20		Test de fuite 8.2.2 Dépose et installation 8.2.3 Bride d'espacement	38	12.	Aides à l'entretien	60
6.2	Suppression et Installation	20			39			
6.3	Coupe de démarrage	21			40			
6.4	Rotor de corde	21	9.	Entretien du carburateur	41			
6.5	Remplacer le Rembobiner le printemps	22	9.1	Diaphragme de pompe/ Filtre à carburant	41			
6.6	Mettre en tension le Rembobiner le printemps	23	9.2	Pompe à carburant manuelle avec couvercle ovale	41			
6.7	Corde de démarrage	24	9.2.1	Pompe à carburant manuelle avec couvercle carré	42			
6.8	Cliquet	24	9.2.2	Diaphragme de dosage	43			
6.9	Corde de démarrage Douille de guidage	25	9.2.3	Pointeau d'entrée	43			

q

© ANDREAS STIHL AG & Co. KG, 2003

Ce manuel d'entretien contient des descriptions détaillées de toutes les procédures typiques de réparation et d'entretien pour les modèles FS 45, 46, 55, FC 55, HL 45 et KM 55, qui sont basés sur la tête motrice de la série 4140.

S'il n'y a pas de référence spécifique à des machines individuelles, la procédure est la même pour toutes les machines. Les illustrations peuvent différer selon les machines, mais les méthodes utilisées et la séquence des opérations sont identiques.

Vous trouverez des descriptions détaillées des procédures d'entretien et de réparation des composants du moteur et des CombiTools associés dans le manuel d'entretien de la « tête motrice série 4140 ».

Lors des travaux de réparation, vous devez utiliser les listes de pièces illustrées. Ils montrent les positions d'installation des composants et assemblages individuels.

Reportez-vous à la dernière édition de la liste des pièces correspondante pour vérifier les numéros de pièce de toutes les pièces de rechange.

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

Reportez-vous aux bulletins « Informations techniques » pour connaître 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 d'entretien 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 chez STIHL.

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

Les significations sont les suivantes :

Dans les descriptions :

: = Action à entreprendre comme montré dans l'illustration (au dessus du texte)

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

+ = La situation s'applique à partir de numéro de série

* = La situation s'applique jusqu'au numéro de série

b 4.2

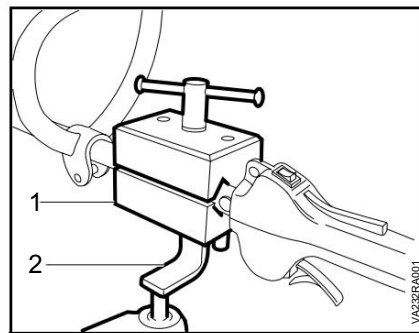
Référence à un autre chapitre, c'est-à-dire le chapitre 4.2 dans cet exemple.

Dans les illustrations :

Un pointeur

a Direction du mouvement

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



L'entretien et les réparations sont considérablement facilités si la machine est montée sur le support de montage (2) 5910 890 3100 à l'aide du dispositif de serrage (1) 5910 890 3100.

Montez le dispositif de serrage sur le support de montage avec deux rondelles et deux écrous M8.

La tête motrice peut ensuite être pivotée dans la meilleure position pour la réparation en cours. Cela laisse les deux mains libres.

Utilisez toujours des pièces de rechange d'origine STIHL. Ils peuvent être identifiés par le Numéro de pièce STIHL, le logo STIHL et le Symbole des pièces STIHL (Ce symbole peut apparaître seul sur de petites pièces.

2. Précautions de sécurité

Si le moteur est démarré au cours de travaux de réparation ou d'entretien, respectez toutes les réglementations de sécurité locales et spécifiques au pays ainsi que les précautions de sécurité et les avertissements du manuel d'instructions.

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

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

Avertissement!

N'apportez aucun feu, flamme, étincelle ou toute autre source de chaleur à proximité du carburant.

Tous les travaux avec du carburant doivent être effectués uniquement à l'extérieur. Le carburant renversé doit être immédiatement essuyé.

3. Caractéristiques

3.1 Système de carburant

Carburateur:	Carburateur à membrane
Test d'étanchéité du carburateur à pression relative :	0,8 bar (11,6 psi)
Fonctionnement de l'évent du réservoir à pression relative : sous vide :	0,3 bar (4,4 psi) 0,05 bar (0,725 psi)
Carburant:	voir le manuel d'instructions
Indice d'octane :	min. 90 RON (USA/CAN : indice d'octane à la pompe min. 87 sans plomb)
Mélange de carburant :	Essence de marque ordinaire et Huile moteur deux temps STIHL 50:1 ou huile moteur deux temps de marque 25:1
Rapport de mélange :	50:1 avec l'huile moteur deux temps STIHL 50:1 Mélange de carburant pour les unités avec pot catalytique : Utiliser uniquement de l'huile moteur deux temps STIHL 50:1 sans plomb. de l'essence.

3.2 Boîtes de vitesses

3.2.1 Unités FS

Taper:	Engrenage d'entraînement conique à dents hélicoïdales
Rapport de démultiplication :	1:1.235
Roulements :	Roulements rigides à billes
Lubrification:	Lubrifiant pour engrenages STIHL pour débroussailleuses

3.2.2 SH 45

Taper:	Engrenage d'entraînement à engrenage droit à denture droite
Rapport de démultiplication :	1:5.1
Roulements :	Roulements rigides à billes
Lubrification:	Lubrifiant pour engrenages STIHL pour taille-haies

Les vis DG et P (Plastoform) sont utilisées dans les composants en polymères et en métaux légers. Ces vis forment un filetage permanent lors de leur première installation. Ils peuvent être démontés et installés aussi souvent que nécessaire sans altérer la solidité de l'assemblage vissé, à condition de respecter le couple de serrage spécifié.

C'est pour cette raison qu'il est indispensable d'utiliser une clé dynamométrique.

Attache	Taille du filetage	Pour composant	Couple		Remarques
			lbf.ft	SUBST	
Vis	B3.9x19	Poignée de commande/boîtier de commutateur droit/gauche poignée moulée/boucle US	1.8	2.5	1)2)
Vis	IS-P4x16	Poignée de commande/poignée droite/gauche moulure (poignée de vélo)	0,75	1,0	1)
Vis	IS-M5x30	Poignée de commande au guidon avec rondelle (poignée de vélo)	1,5	2.0	1)
Noix	M5	Boîtier de filtre/carburateur/bride entretoise 2.6 Pince/		3.5	1)2)3)4)5)
Vis	IS-M6x35	support de poignée/pince (poignée vélo 3.3)		4.5	1)
Vis à oreilles	M6x30	Douille d'accouplement/vis à oreilles (modèle T)	4.4	6.0	1)
Vis	IS-M6x25	Douille d'accouplement/écrou de serrage (modèle T)	6.6	9.0	1)
Vis	IS-8-32	Tambour d'embrayage/vilebrequin	3.0	4.0	1)2)3)4)5)
Vis	IS-M6x25	Pince/poignée à boucle/écrou carré (machine à poignée en boucle)	3.3	4.5	1)4)5)
Transporteur	3/8"-24	Support/vilebrequin	12,5	17,0	1)2)3)4)5)
Vis	IS-DG5x24	Support carter moteur/tambour d'embrayage	1,5	2.0	1)2)3)4)5)
Vis	IS-DG5x24	Carter moteur/carénage IS-DG5x24	3.3	4.5	1)2)3)4)5)
Vis		Carter moteur/carter moteur P3,5x9,0 Ressort de	5.9	8.0	1)2)3)4)6)
Vis à collier		détente/commande coulissante (poignée de vélo)	0,8	1.1	1)
Vis	IS-DG5x60	Silencieux/cylindre IS-	6.6	9.0	1)2)3)4)5)
Vis	DG5x24	Silencieux/cylindre (convertisseur catalytique)	6.6	9.0	1)2)3)4)
Vis	IS-DG5x12	Tube d'entraînement de centrage/carter moteur	3.0	4.0	1)2)3)4)5)
	M14x1,25	Bougie d'allumage	15,0	20,0	

Remarques:

- 1) FS55
- 2) FS46
- 3) FS45
- 4) KM 55, FC 55
- 5) HL45
- 6) avec tête de reliure

Attache	Taille du filetage Pour composant	Couple		Remarques
			lbf.ft SUBST	
Vis	IS-M6x14 Collier de serrage/tube d'entraînement/anneau de harnais	3.3	4.5	1)
Vis	IS-DG5x20Z Démarreur/carter à rappel	4.4	6.0	1)2)3)4)5)
Vis	IS-DG5x20Z Démarreur à rappel/carter moteur	4.4	6.0	1)2)3)4)5)
	M8x1 Coupelle de démarrage/vilebrequin	10.3	14,0	1)2)3)4)5)
	M14x7 Embout/silencieux (version avec écran pare-étincelles dans le silencieux)	7.5	10,0	1)2)3)4)5)6)
Vis	IS-P5x20 Boîtier/support de réservoir	1,5	2.0	1)2)3)4)5)
Vis	IS-DG5x24 Bride d'espacement/cylindre	4.4	6.0	1)2)3)4)5)6)
Vis	IS-M5x8 Pince/tube d'entraînement/guide	5.9	8.0	2)3)
Vis	IS-DG5x24 Carter moteur/carter	6.6	9.0	5)

Remarques:

- 1) FS55
- 2) FS46
- 3) FS45
- 4) KM 55, FC 55
- 5) HL45
- 6) avec tête de reliure

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

- Placez la vis dans le trou et tournez-la 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 fragilise l'assemblage.

Paramètres du tournevis électrique pour polymère :	Vis plastiformes	maximum. 600 tr/min
	Vis DG	maximum. 500 tr/min

Important:

Ne confondez pas les vis avec et sans tête de serrage

Condition	Cause	Remède
L'outil s'arrête à plein régime sous charge	Pochettes très usées	Installer de nouvelles mâchoires d'embrayage ou un nouvel embrayage
	Tambour d'embrayage très usé	Remplacer le tambour d'embrayage
L'outil fonctionne au ralenti	Régime de ralenti trop élevé	Réajuster la vis de ralenti (dans le sens inverse des aiguilles d'une montre)
	Ressorts d'embrayage étirés ou fatigués	Monter de nouveaux ressorts d'embrayage
	Crochets à ressort cassés	Monter de nouveaux ressorts d'embrayage
Bruits forts	Ressorts d'embrayage étirés ou fatigués	Remplacer tous les ressorts d'embrayage
	Support de patin d'embrayage (support) cassé	Monter un nouveau dispositif de retenue (support) ou un embrayage
	Embrayages et support usés	Installer un nouvel embrayage
Les lames du taille-haie fonctionnent en position de démarrage de l'accélérateur avec le verrouillage de la lame engagé.	Ressort de tension cassé	Remplacer le ressort de tension
	Bande de frein étirée/usée/cassé	Remplacer la bande de frein

Condition	Cause	Remède
Corde de démarrage cassée	Corde tirée trop vigoureusement jusqu'à la butée ou au-dessus du bord, c'est-à-dire pas verticalement	Installer une nouvelle corde de démarrage
	Usure normale	Installer une nouvelle corde de démarrage
Ressort de rembobinage cassé	Ressort surtendu – pas de réserve lorsque la corde est complètement déployée	Installer un nouveau ressort de rappel
	Très sale ou corrodé	Installer un nouveau ressort de rappel
Le câble de démarrage peut être retiré presque sans résistance (le vilebrequin ne tourne pas)	La cheville de guidage sur le cliquet ou le cliquet lui-même est usé	Monter un nouveau cliquet
	Clip à ressort fatigué	Installer un nouveau clip à ressort
La corde de démarrage est difficile à tirer et se rembobine très lentement	Mécanisme de démarrage très sale (conditions poussiéreuses)	Mécanisme de démarrage complet soigneusement nettoyé
	L'huile lubrifiante sur le ressort de rembobinage devient visqueuse à des températures extérieures très basses (les enroulements du ressort collent ensemble)	Enduire le ressort de rappel avec un dégraissant standard à base de solvant (ne contenant aucun hydrocarbure chloré ou halogéné). Tirez ensuite soigneusement sur la corde plusieurs fois jusqu'à ce que l'action normale soit rétablie.

Condition	Cause	Remède
Le moteur cale au ralenti	Alésages de gicleurs au ralenti ou ports bloqués	Nettoyer les alésages et les ports des jets et souffler avec de l'air comprimé
	Gicleur de ralenti (L) trop riche ou trop pauvre	Réinitialiser correctement la vis basse vitesse (L)
	Réglage incorrect de la vis de ralenti (LA) – volet de papillon complètement fermé	Réinitialiser correctement la vis de ralenti (LA)
Le régime moteur chute rapidement sous charge – faible puissance	Filtre à air bouché	Nettoyer le filtre à air ou le remplacer si nécessaire
	Évent du réservoir défectueux	Installer un nouvel évent de réservoir
	Fuite dans la conduite de carburant entre le réservoir et la pompe à carburant	Sceller ou renouveler les connexions et la conduite de carburant
	Diaphragme de pompe endommagé ou fatigué	Installer une nouvelle membrane de pompe
	Alésages ou ports du jet principal bloqués	Nettoyer les alésages et les ports
	Corps du collecteur de carburant sale	Installer une nouvelle carrosserie de pick-up
	Réglage de la vis haute vitesse (H) trop riche	Réinitialiser correctement la vis haute vitesse (H)
	Volet des gaz pas complètement ouvert	Vérifier le lien

Condition	Cause	Remède
Mauvaise accélération	Jet de ralenti trop maigre	Tourner la vis basse vitesse (L) dans le sens inverse des aiguilles d'une montre (plus riche), pas plus loin que la butée.
	Gicleur principal trop maigre	Tournez la vis haute vitesse (H) dans le sens inverse des aiguilles d'une montre (plus riche), pas plus loin que la butée.
	Levier de commande d'admission trop bas (par rapport à la position d'installation correcte)	Régler le levier de commande d'admission au ras du haut du corps du carburateur
	Le pointeau d'entrée colle au siège de soupape. Retirez le pointeau d'entrée, nettoyez et	<small>remettez en état.</small>
	Alésage de raccordement à l'atmosphère bloqué	Nettoyer l'alésage
	Fuite du joint de membrane	Monter un nouveau joint de membrane
	Membrane de dosage endommagée ou rétrécie	Installer une nouvelle membrane de dosage
Le moteur ne tourne pas au ralenti – régime de ralenti trop élevé	Volet des gaz trop ouvert par la vis de ralenti	Réinitialiser correctement la vis de ralenti

Condition	Cause	Remède
Carburateur noyé, moteur cale	L'aiguille d'entrée ne ferme pas hermétiquement. Corps étrangers dans le siège ou le cône de soupape endommagés	Retirez et nettoyez ou remplacez le pointeau d'admission, nettoyez le réservoir de carburant, la carrosserie du pick-up et la conduite de carburant si nécessaire.
	Levier de commande d'admission collé sur l'axe	Libérer le levier de commande d'entrée
	Ressort hélicoïdal non situé sur le mamelon du levier de commande d'admission	Retirez le levier de commande d'admission et reposez-le correctement.
	Le disque perforé sur le diaphragme est déformé et appuie constamment contre le levier de commande d'admission	Installer une nouvelle membrane de dosage
	Levier de commande d'admission trop bas (par rapport à la position d'installation correcte)	Installer un nouveau levier de commande d'admission

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

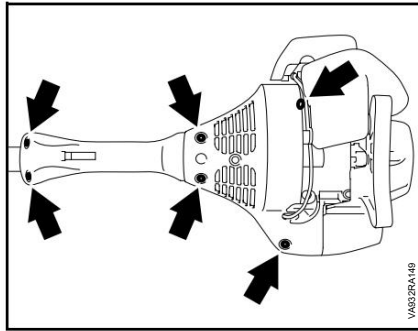
- Filtre à air
- Système de carburant
 - Carburateur
 - Système d'allumage¹⁾

Condition	Cause	Remède
Le moteur ne démarre pas facilement, cale au ralenti, mais fonctionne normalement à plein régime	Joints d'huile dans le carter défectueux	Installer de nouveaux joints d'huile 1)
	Carter qui fuit / endommagé (fissures)	Sceller / remplacer le carter 1)
	Fuite du silencieux	Sceller/remplacer le silencieux
Le moteur ne fournit pas sa pleine puissance ou fonctionne de manière irrégulière	Segments de piston usés ou cassés	Installer de nouveaux segments de piston 1)
	Silencieux / écran pare-étincelles carbonisé	Nettoyer le silencieux (orifices d'entrée et d'échappement), remplacer la grille pare-étincelles
	Élément du filtre à air sale	Monter un nouvel élément de filtre à air
	Conduite de carburant/impulsion pliée ou fissurée	Ajuster de nouvelles lignes ou positions sans plis
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	Nettoyer soigneusement tous les passages d'air de refroidissement et les ailettes de refroidissement

1) voir le manuel d'entretien « Tête motrice série 4140 »

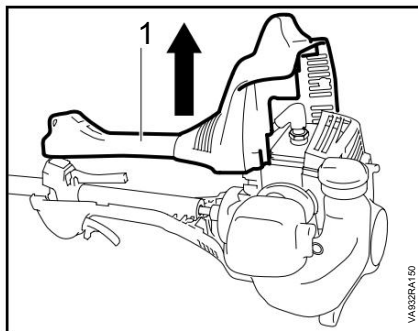
5.5.1 Moteur
Envelopper

Seules les nouvelles protections avec feuille réfléchissante pour les convertisseurs catalytiques à partir de 2003 sont disponibles en remplacement pour toutes les versions de machine (sauf HL 45). Ils sont équipés d'un film réfléchissant pour protéger le carénage des températures élevées. Lisez les instructions de ce chapitre avant de monter la nouvelle version du carénage.



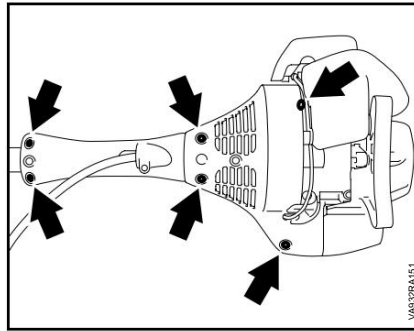
Machines avec poignée en boucle

: Retirez les vis (flèches) du carénage.



: Soulevez le carénage (1).

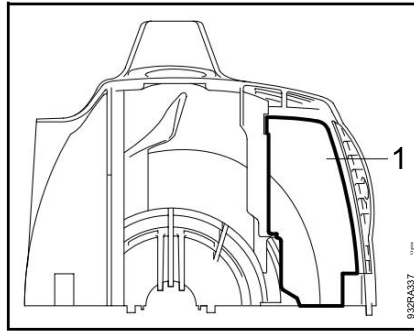
Installez dans l'ordre inverse.



Machines avec poignée vélo

: Retirez les vis (flèches) et soulevez le carénage.

Installez dans l'ordre inverse.



Version avec pot catalytique de 2003

: Vérifiez que la feuille réfléchissante (1) est correctement en place avant d'installer le carénage.

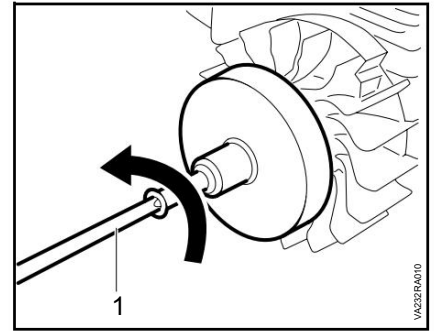
5.2 Embrayage

Dépannage, b 4.1

Suppression

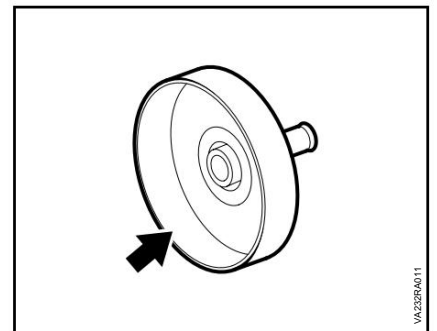
Déposer le moteur, b 5.3

- Retirez la bougie d'allumage.
- Utiliser la bande de verrouillage 4221 893 5900 pour bloquer le piston.

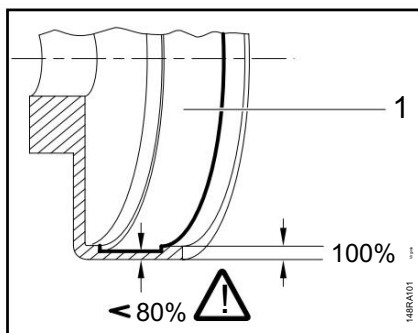


: Utiliser l'embout de tournevis (1) 0812 540 1112 pour dévisser le tambour d'embrayage.

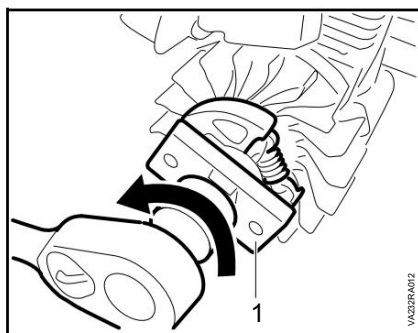
- Déposer le tambour d'embrayage.



: Inspecter le tambour d'embrayage. Il ne doit y avoir aucune trace ni signe d'usure excessive.

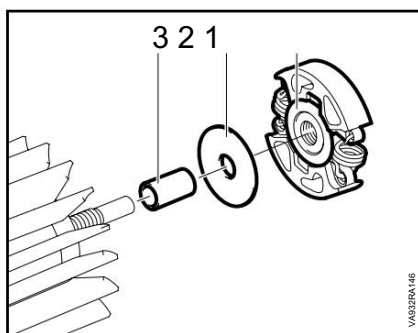


: S'il y a une usure notable repères sur le diamètre intérieur du tambour d'embrayage (1), vérifier son épaisseur de paroi. Si elle est inférieure à environ 80 % de l'épaisseur d'origine, montez un nouveau tambour d'embrayage.



: Engager les goupilles de la clé (1) 4130 890 3600 dans les évidements semi-circulaires de l'embrayage.

– Dévisser l'embrayage.

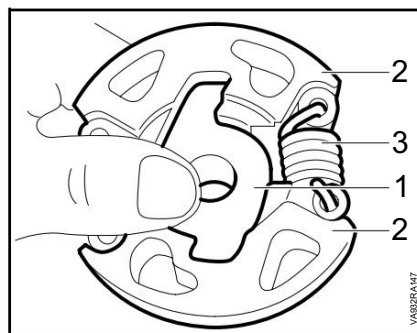


: Si nécessaire, retirer la rondelle (2), la douille d'espacement (3) et la coupelle de ressort (1) (le cas échéant) du vilebrequin.

Si un nouvel embrayage est installé, la rondelle (2) doit également être remplacée. La rondelle (2) dans les embrayages avec rondelle-ressort (1) n'a que 1,2 mm d'épaisseur, tandis que la rondelle dans les embrayages sans rondelle-ressort a une épaisseur de 1,5 mm.

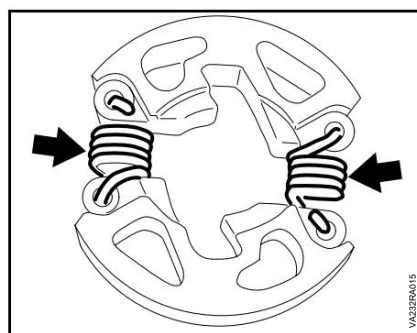
Les mâchoires d'embrayage, le support, les ressorts et la coupelle ressort ainsi que la rondelle nécessaire sont fournis sous forme d'ensemble complet (embrayage). Les ressorts d'embrayage peuvent être remplacés.

Remplacez toujours les ressorts d'embrayage par paires.



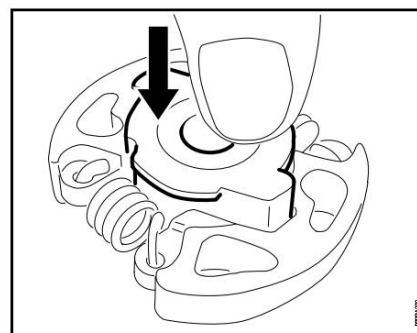
: Pousser le support (1) hors des mâchoires d'embrayage (2).

: Utilisez le 5910 890 2800 pour détacher les ressorts d'embrayage (3).

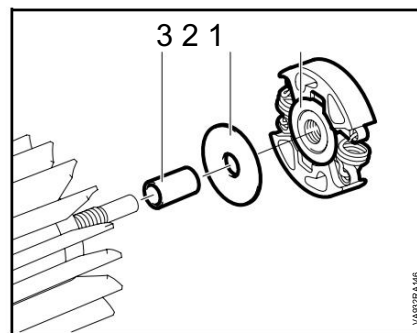


Installation

: Fixez les ressorts (flèches) comme indiqué sur l'illustration afin qu'ils ne dépassent pas latéralement.

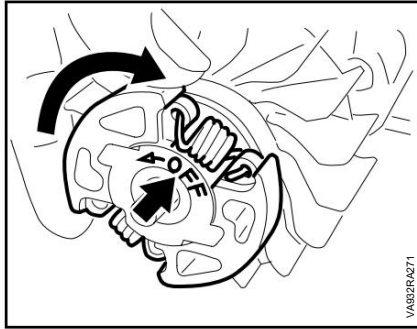


: Tenez le support en biais et placez-le en position, tirez un peu les mâchoires d'embrayage vers l'extérieur et appuyez sur le support jusqu'en butée.



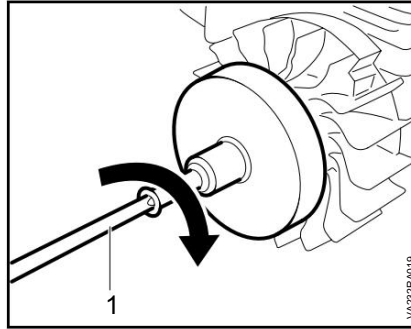
: Pousser la douille d'écartement (3) et la rondelle (2), ainsi que le ressort coupelle (1) (le cas échéant) sur l'extrémité du vilebrequin.

La rondelle (2) dans les embrayages avec rondelle-ressort (1) n'a que 1,2 mm d'épaisseur, tandis que la rondelle dans les embrayages sans rondelle-ressort a une épaisseur de 1,5 mm.



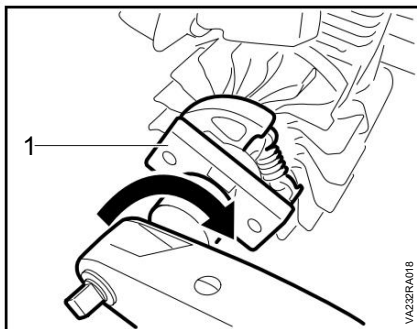
: Revisser l'embrayage de manière à ce que la flèche et "OFF" soient tournés vers l'extérieur.

- Sur les embrayages avec rondelle-ressort : Vérifiez que le ressort coupelle est correctement placé dans l'embrayage et ne glisse pas hors de sa position lors de l'installation de l'embrayage.



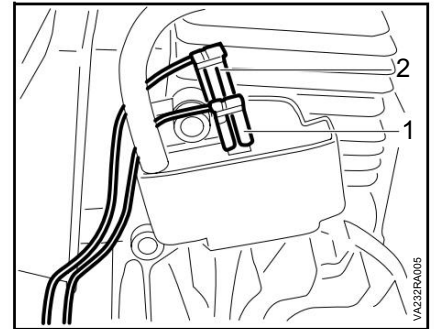
: Utiliser l'embout de tournevis (1) 0812 540 1112 pour serrer la vis à l'intérieur du tambour d'embrayage, b 3.3

Remontez toutes les autres pièces dans l'ordre inverse.

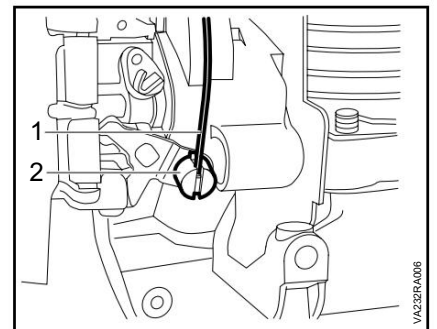


: Mettre en place la clé (1) 4130 890 3600 et serrer fermement l'embrayage, b 3.3

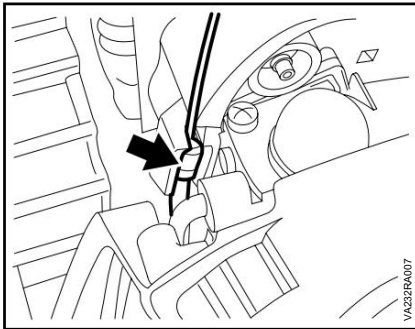
- Retirer le tube d'entraînement, b 10.1
- Retirer la protection, b 5.1
- Déposer le réservoir de carburant, b 9.5.1



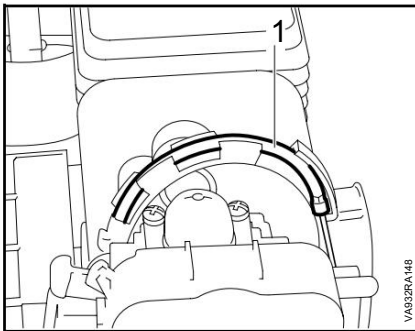
: Débranchez le court-circuit fil (1) et fil de terre (2) du module d'allumage.



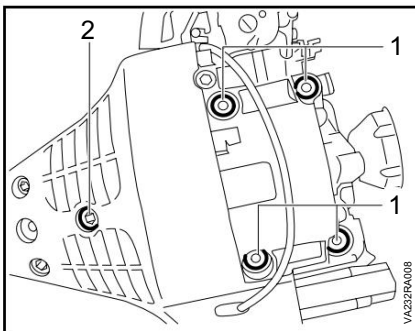
: Débrancher le câble d'accélérateur (1) de la goupille fendue (2) sur le levier d'accélérateur.



: Détendez le câble d'accélérateur (flèche) hors du tendeur (type ancien). Veiller à ne pas plier le câble d'accélérateur au cours du processus.



: Extraire le câble d'accélérateur (1) du guide dans le tendeur. Veiller à ne pas plier le câble d'accélérateur au cours du processus.



: Retirer les vis (1) et déposer le carter moteur.

: Remplacer la vis (2) uniquement si elle est endommagée.

Installez dans l'ordre inverse.

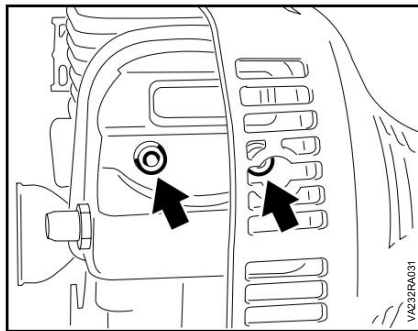
Vérifiez toujours et, si nécessaire, réparez le système d'alimentation en carburant, le carburateur, le filtre à air et le système d'allumage avant de rechercher des défauts sur le moteur.

Seule version avec pot catalytique

Le convertisseur catalytique intégré au silencieux est un dispositif qui contribue à réduire la quantité d'émissions nocives contenues dans les gaz d'échappement en déclenchant des réactions chimiques sans être consommées au cours du processus. Le convertisseur catalytique ne nécessite aucun entretien. N'essayez jamais d'effectuer des réparations sur le pot catalytique.

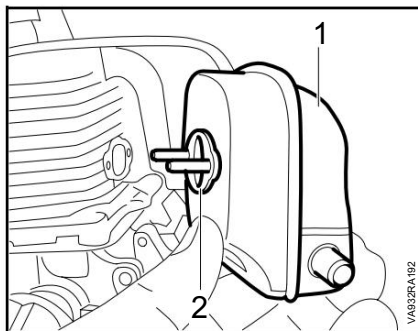
Dépannage, b 4.4

5.4.1 Version sans pot catalytique



– Retirer le démarreur à rappel, b 6.2

: Retirez les vis (flèches).

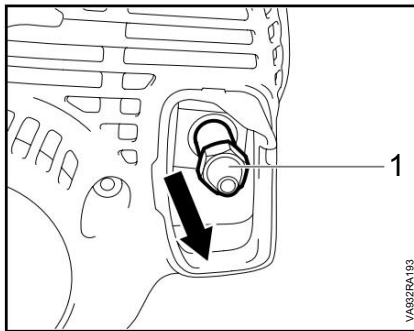


: Déposer le silencieux (1) et le joint d'échappement (2).

Installez dans l'ordre inverse.

- Installez un nouveau joint d'échappement.
- Appliquer du produit d'étanchéité sur la face inférieure de la tête de vis, b 12.
- Serrer fermement les vis, b 3.3

5.4.2 Version avec pot catalytique (jusqu'à 2003)



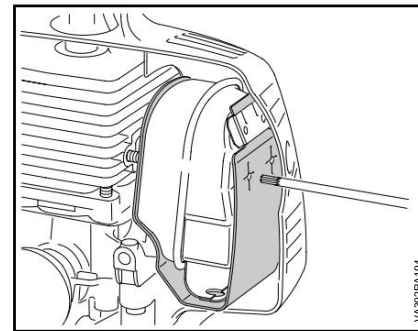
Écran pare-étincelles

: Sur les machines à embout amovible (1) (avec et sans écran pare-étincelles), utiliser une clé de 15 mm pour dévisser l'embout.

- Nettoyez le pare-étincelles ou installez un nouveau embout si nécessaire.
- Nettoyer le filetage de l'embout et l'enduire de produit d'étanchéité, b 12.

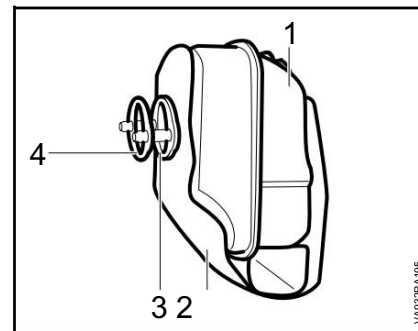
Suivez les instructions du fabricant du scellant.

- Revissez l'embout et serrez-le fermement, b 3.3.



– Retirer le démarreur à rappel, b 6.2.

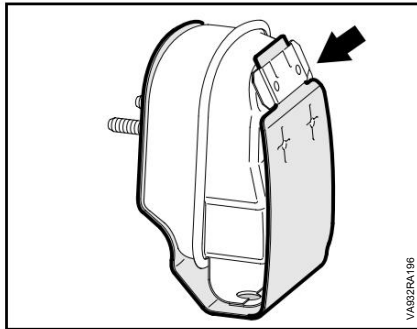
: Dévissez les vis à travers les ouvertures du joint.



: Déposer le silencieux (1) avec le joint (2).

: Déposer la bride (3) et le joint (4).

Le joint (2) contrôle le débit des gaz d'échappement. Pour cette raison, il est important de manipuler le joint avec précaution afin qu'il ne soit pas endommagé ou déformé. Il ne doit pas être tiré, tordu, heurté ou plié. Remplacez un joint endommagé ou déformé.



: Si le joint doit être remplacé ou retiré (par exemple pour accéder à la grille pare-étincelles), retirez-le du guide (flèche) et retirez-le du silencieux.

Pour l'installer, fixez le joint au silencieux.

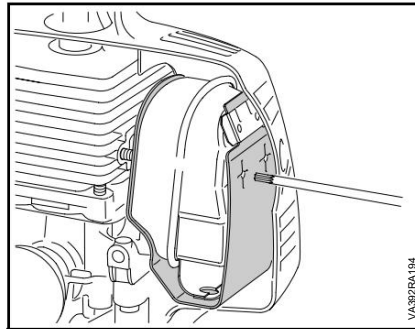
Assurez-vous que les vis sont installées dans le silencieux avant que le joint ne soit enroulé autour du silencieux.

– Nettoyer les faces d'étanchéité avant l'installation.

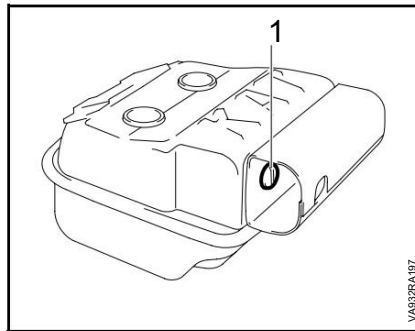
– Utiliser un nouveau joint d'échappement.

– Pour l'installation, placez le silencieux pré-assemblé avec bride et joint d'échappement en position.

Utilisez toujours le kit de silencieux 4140 140 0651 en remplacement.



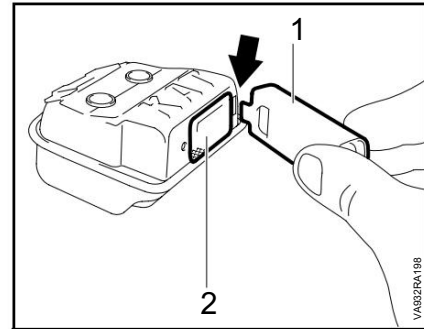
: Serrer fermement les vis à travers les trous du joint, b 3.3



Écran pare-étincelles

– Déposer le silencieux et retirer le joint.

: Retirez la vis (1).



: Extraire le conduit d'évacuation (1) du guide (flèche).

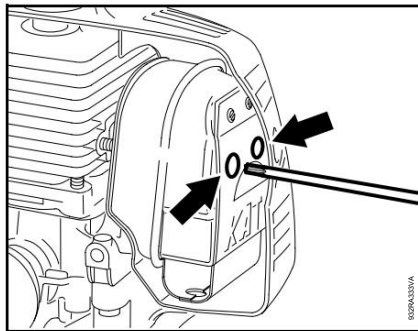
: Déposer la grille pare-étincelles (2).

– Nettoyer le pare-étincelles ou, si nécessaire, en monter un nouveau.

Installez dans l'ordre inverse.

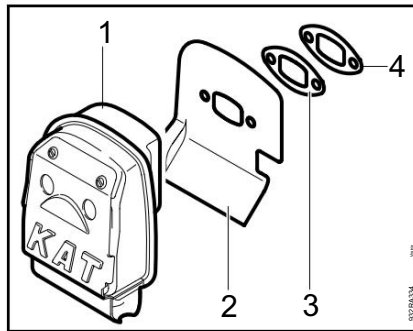
5.4.3 Version avec pot catalytique (à partir de 2003)

Utilisez toujours le kit de silencieux 4140 140 0653 en remplacement sur les machines équipées d'un silencieux à pot catalytique à partir de 2003.



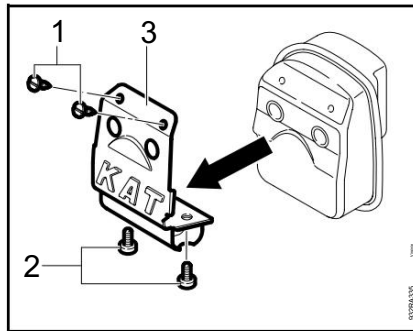
– Retirer le démarreur à rappel, b 6.2

: Retirez les vis (flèches).



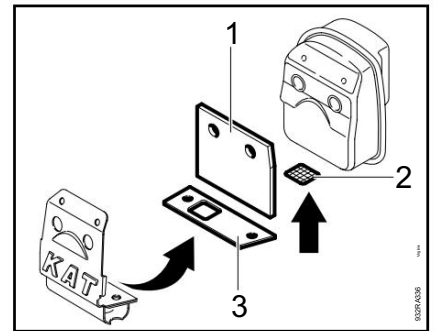
: Déposer le silencieux (1) avec le joint (2).

: Déposer la bride (3) et le joint (4).



: Retirez les vis (1 et 2).

: Retirez le déflecteur (3).



: Retirez le tapis isolant (1).

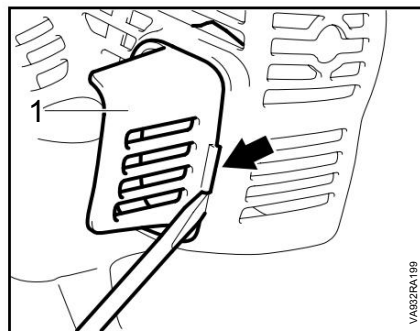
: Déposer le joint d'échappement (3).

: Sortez la grille pare-étincelles (2) du pot d'échappement et nettoyez-la avec un dégraissant classique à base de solvant ne contenant pas d'hydrocarbures chlorés ou halogénés. Si l'écran est endommagé, installez-en un nouveau.

Installez dans l'ordre inverse.

Utilisez toujours le kit de silencieux 4140 140 0653 en remplacement.

5.5 Entretoise



Remplacez toujours une entretoise endommagée.

- Retirer le démarreur à rappel, b 6.2, pour l'accès à l'entretoise.

: Utiliser un tournevis pour faire levier sur l'ergot (flèche) de l'entretoise (1) derrière le bord du boîtier du démarreur à rappel puis retirer l'entretoise en la poussant vers l'intérieur.

Installez dans l'ordre inverse.

- Vérifier que les pattes s'enclenchent correctement dans le boîtier du démarreur à rappel.

6. Démarreur à rembobinage

6.1 Général

Dépannage, b 4.2.

Si l'action du câble de démarrage devient très raide et que le câble s'enroule très lentement ou pas complètement, on peut supposer que le mécanisme de démarrage est en bon état mais obstrué par de la saleté. À des températures extérieures très basses, l'huile lubrifiante du ressort de rappel peut s'épaissir et provoquer le collage des enroulements du ressort. Cela a un effet néfaste sur le fonctionnement du mécanisme de démarrage. Dans un tel cas, il suffit d'appliquer quelques gouttes d'un dégraissant standard à base de solvant (ne contenant aucun hydrocarbure chloré ou halogéné) sur le ressort de remontage.

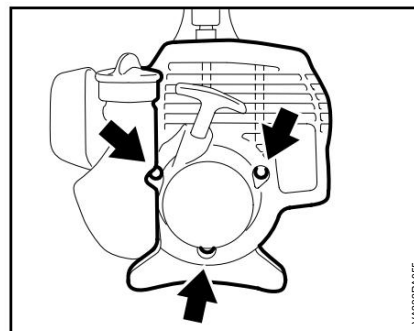
Retirez délicatement la corde de démarrage plusieurs fois et laissez-la se rembobiner jusqu'à ce que son action normale et douce soit rétablie.

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

Nettoyer toutes les pièces, b 12.

Lubrifiez le ressort de rappel et la tige de démarrage avec du lubrifiant spécial STIHL, voir b 12, avant l'installation.

6.2 Suppression et installation

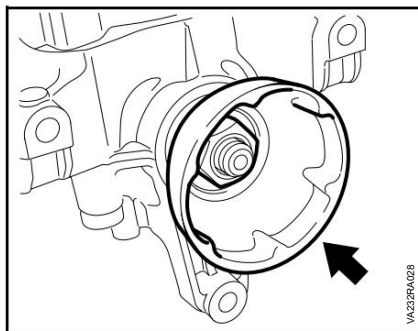


: Retirez les vis (flèches).

- Retirez le démarreur à rappel.

Remonter à l'envers séquence.

- Retirer le démarreur à rappel - b 6.2
- Dévissez la bougie.
- Utiliser la bande de verrouillage 4221 893 5900 pour bloquer le piston.



: Dévisser la coupelle de démarrage (flèche) du vilebrequin.

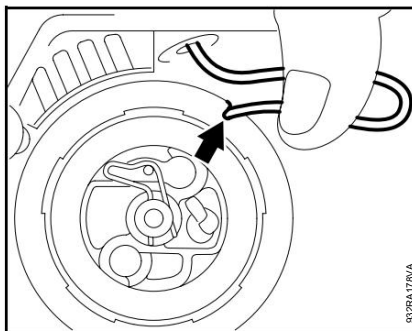
Remonter à l'envers séquence.

- Retirer le démarreur à rappel - b 6.2

Soulager la tension du ressort de rappel

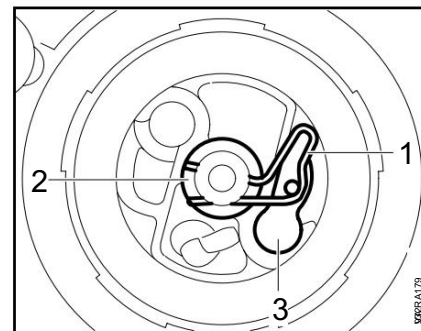
Le ressort de rappel ne sera pas sous tension si le câble du lanceur est cassé.

- Tirer le câble de démarrage d'environ 20 cm et maintenir le rotor du câble en place.



: Engagez la corde dans l'encoche (flèche) dans le rotor et faites une boucle.

: Utilisez la boucle pour faire tourner le rotor dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le ressort ne soit plus sous tension.



Suppression

Le ressort de rappel ne doit pas être sous tension.

: Retirez le clip à ressort (1) de la tige de démarrage.

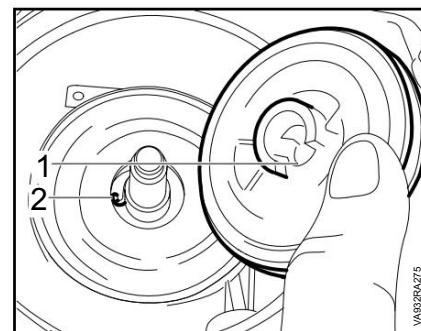
: Retirer la rondelle (2) et le cliquet (3).

- Retirez délicatement le rotor de câble le poste de départ.

- Remplacer le câble de démarrage cassé ou usé - b 6.7

Installation

- Enduire l'alésage du rotor à câble avec du lubrifiant spécial STIHL - b 12.

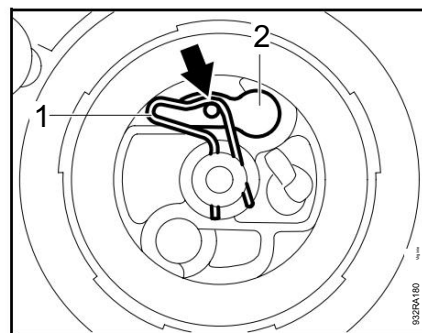


: Monter le rotor sur le poste de démarrage de sorte que l'entraîneur (1) du rotor de câble glisse derrière la boucle à ressort intérieure (2).

6.5 Remplacer le Rembobiner le printemps

– Vérifiez que la boucle à ressort est bien engagé en tournant un peu le rotor du câble et en le relâchant. Il faut qu'il revienne.

– Enduire le cliquet de lubrifiant spécial et le monter - b 6.8



: Monter la rondelle et engager le clip à ressort (1) dans la rainure de la tige de démarrage.

: Assurez-vous que le clip à ressort (1) engage la cheville de guidage (flèche) sur le cliquet (2) et pointe dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.

Manipulez le clip à ressort avec précaution. Le démarreur à rappel peut ne pas fonctionner correctement si le clip à ressort est déformé.

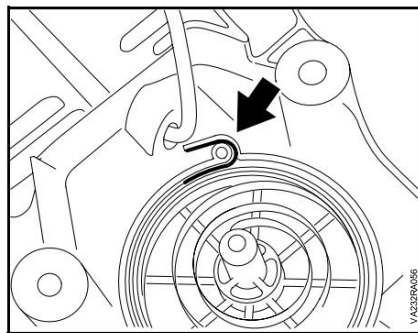
– Tendre le ressort de rappel - b 6.6

– Installer le démarreur à rembobinage - b 6.2

– Retirer le rotor à câble - b 6.4

– Retirez les morceaux de ressort cassés du rotor à câble et du couvercle du démarreur.

– Avant l'installation, lubrifier le nouveau ressort avec quelques gouttes de lubrifiant spécial STIHL - b 12.

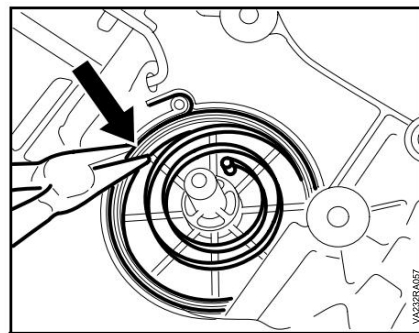


: Positionner le ressort de rappel dans le démarreur et presser la boucle extérieure du ressort sur l'ergot (flèche).

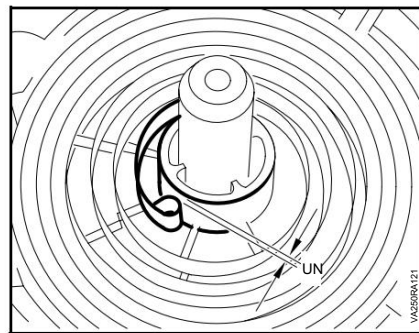
Le ressort de rappel peut sortir et se dérouler si le rotor de câble n'est pas installé avec beaucoup de soin.

Si le ressort de rappel est sorti, remontez-le comme suit :

– Tenez le ressort avec la main, enroulez-le de l'intérieur vers l'extérieur et tendez-le jusqu'à un diamètre de 55 mm.



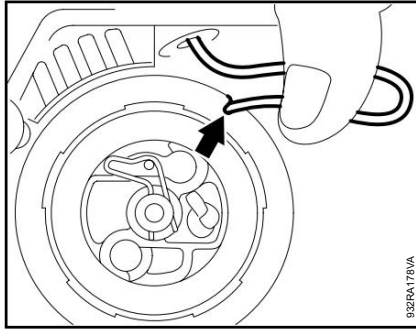
: Saisissez ensuite le ressort de rappel avec une pince à bec pointu à environ 10 mm de l'extrémité de la boucle extérieure et placez-le dans le démarreur.



: Vérifiez la distance entre la boucle du ressort intérieure et le moyeu et corrigez-la si nécessaire. La dimension "A" ne doit pas dépasser 2 mm.

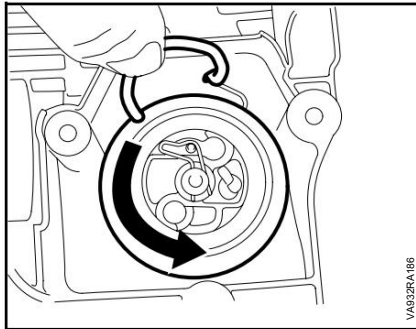
– Installer le rotor à câble - b 6.4

– Tendre le ressort de rappel - b 6.6

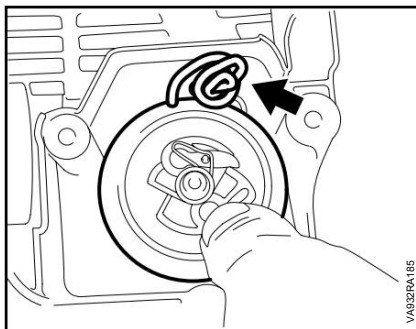


: Faites une boucle dans la corde de démarrage déroulée.

: Engagez le câble de démarrage dans l'encoche (flèche) du rotor.



: Saisir la corde près du rotor et utilisez-le pour faire tourner le rotor de sept tours complets dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.

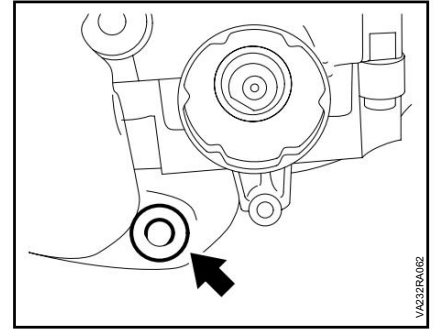


: Maintenir le rotor de câble stable.

: Tirez la corde avec la poignée de démarrage et redressez-la.

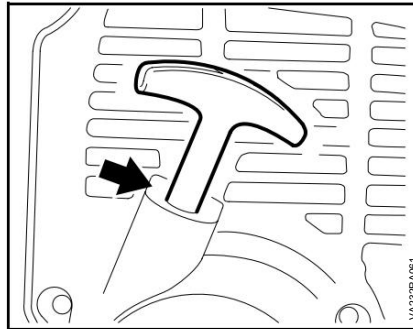
– Tenez fermement la poignée du démarreur pour maintenir la corde tendue.

– Lâchez le rotor de câble et relâchez lentement la poignée du démarreur pour que la corde s'enroule sur le rotor.



: Assurez-vous que le bouchon (flèche) dans le réservoir de carburant est en place.

– Placez le démarreur à rappel dans position, insérez les vis et serrez-les fermement - b 3.3



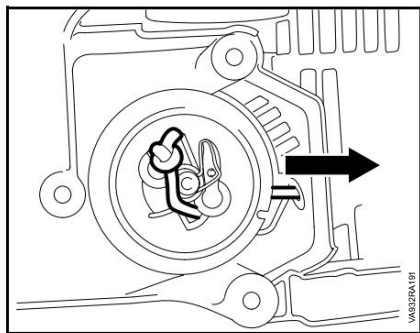
La poignée de démarrage doit reposer fermement dans la douille de guidage du câble sans tomber d'un côté. Si ce n'est pas le cas, tendre le ressort d'un tour supplémentaire.

Lorsque le câble de démarrage est complètement étendu, 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, retirez la corde, maintenez le rotor de la corde fermement et retirez un tour de corde.

Ne tendez pas trop le ressort de rappel car cela pourrait le casser.

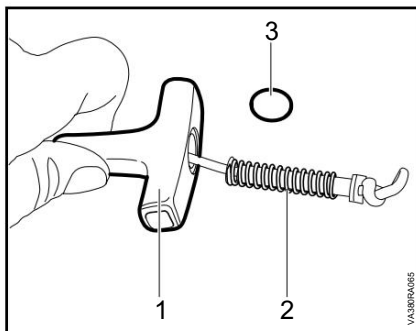
- Retirer le démarreur à rappel - b 6.2
- Si la corde du lanceur est cassée, retirez la corde restante du rotor de corde et de la poignée de démarrage.
- Si le câble de démarrage est usé, relâcher la tension du ressort de rappel - b 6.4.

Tirez l'extrémité de la corde hors du rotor et défaites le nœud. Retirez ensuite le câble usé de la poignée du démarreur, du boîtier du démarreur et du rotor.



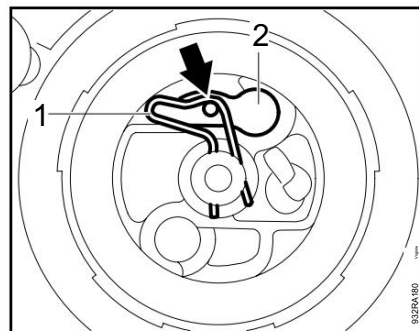
: Enfiler une extrémité de la nouvelle corde à travers le rotor et le boîtier du démarreur. Faites un simple nœud simple au bout de la corde.

- Tirez la corde dans le rotor jusqu'à ce que le nœud se positionne dans le récréation.
- Enfiler l'autre extrémité de la corde dans la poignée de démarrage. Faites un simple nœud simple au bout de la corde.



: Sur les machines avec "ElastoStart" : Enfiler l'extrémité du nouveau câble de démarrage à travers la poignée (1) et l'élément ressort (2). Faites un simple nœud simple au bout de la corde. Tirez la corde et l'élément à ressort dans la poignée, puis installez le capuchon (3).

- Tendre le ressort de rappel - b 6.6.
- Installer le démarreur à rembobinage - b 6.2.



- Retirer le démarreur à rappel - b 6.2.
- : Retirez l'attache à ressort (1) du poteau de démarrage et retirez le cliquet (2) du rotor à câble.

Ne retirez pas le rotor à câble du poteau de démarrage.

- Enduire le nouveau cliquet de lubrifiant spécial b 12 et le mettre en place.

: Poussez le clip à ressort (1) dans la rainure du poteau de démarrage.

: Assurez-vous que le clip à ressort (1) engage le pion de guidage (flèche) sur le cliquet (2).

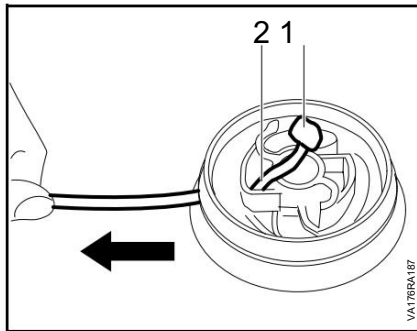
Le clip à ressort doit pointer dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.

Manipulez le clip à ressort avec précaution. Le démarreur à rappel peut ne pas fonctionner correctement si le clip à ressort est déformé.

- Installer le démarreur à rembobinage – b 6.2.

L'usure de la douille de guidage est accélérée par la traction latérale du câble de démarrage. La paroi de la douille de guidage finit par s'user et la douille se détache.

- Retirez toute corde restante du mécanisme de démarrage.
- Retirer le rotor à câble - b 6.4.



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

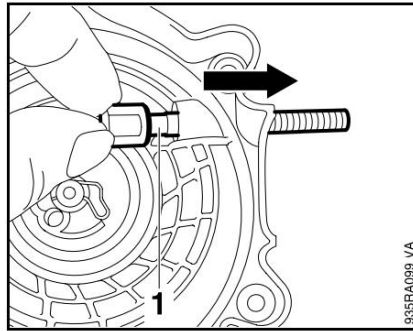
- Défaire le nœud.

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

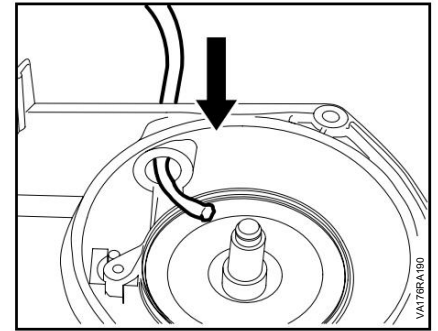
- Utilisez un outil approprié pour extraire la douille endommagée du boîtier du ventilateur/couvercle du démarreur.

Installation du passe-câble

- Placer la nouvelle douille dans son logement dans le boîtier du ventilateur/couvercle du démarreur.

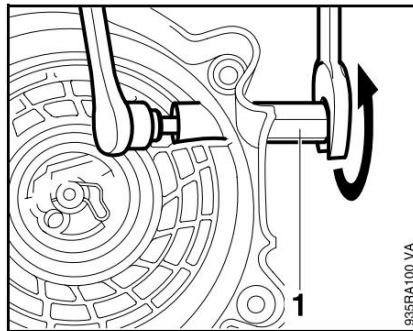


: Insérer la broche filetée (1) de l'outil de pose 0000 890 2201 à travers la douille depuis l'intérieur du boîtier.



: Enfiler le câble du lanceur depuis l'extérieur dans la douille de guidage et le monter sur le rotor du câble - b 6.7.

- Installer le rotor à câble - b 6.4.



– Monter la douille de butée (1), extrémité conique en premier, et monter l'écrou hexagonal.

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

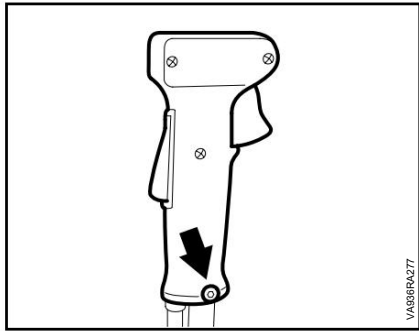
L'outil d'installation évase l'extrémité inférieure de la douille de câble.

- Retirez l'outil d'installation.

7. Commande des gaz

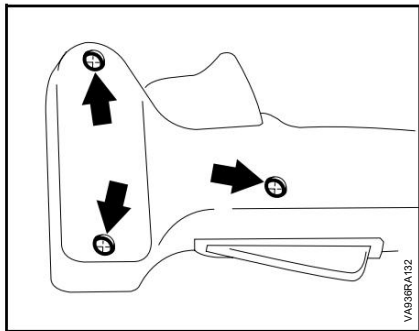
7.1 Poignée de commande sur la poignée du vélo (sauf HL)

7.1.1 Gâchette d'accélérateur/levier de verrouillage (jusqu'en 2001)



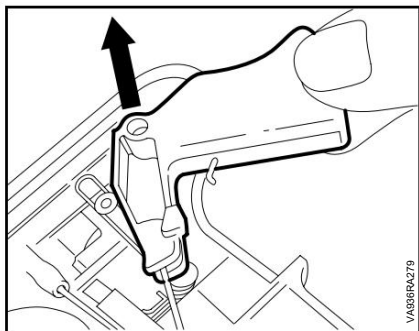
: Retirez la vis (flèche) de la poignée de commande.

– Retirez la poignée de commande du guidon.



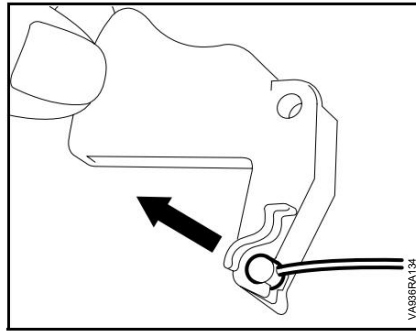
: Retirez les vis (flèches) des moulures de poignée.

– Séparez les deux moitiés de la poignée.

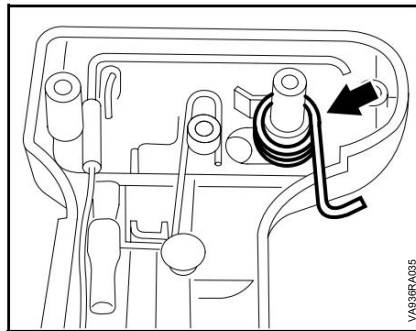


: Soulevez légèrement la gâchette d'accélérateur et tournez-la d'un côté pour relâcher la tension du ressort de torsion.

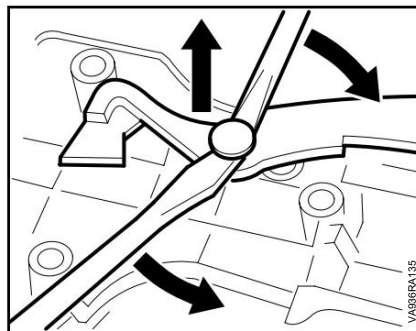
– Retirez la gâchette d'accélérateur du pivot.



: Débranchez le câble d'accélérateur.

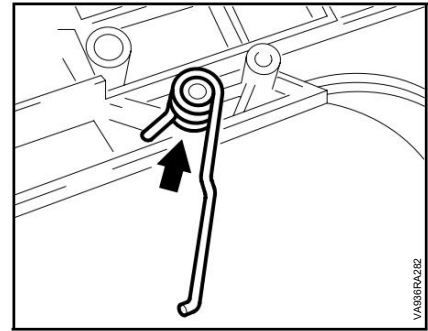


: Retirez le ressort de torsion (flèche) de son pivot.



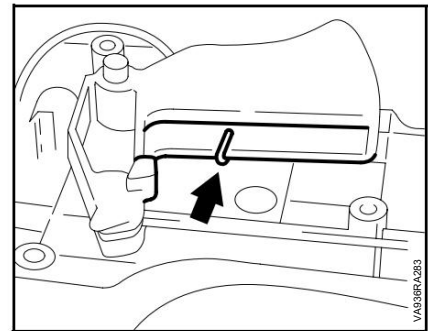
: Retirez délicatement le rivet du levier de verrouillage de la moulure de la poignée extérieure.

– Retirez le levier de verrouillage de son pivot.

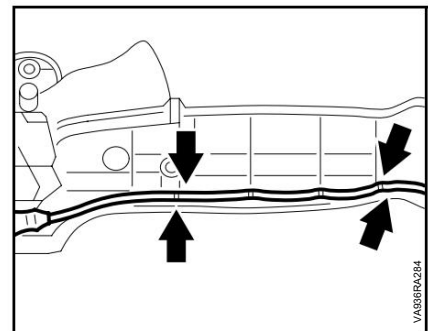


: Retirez le ressort de torsion (flèche) de son pivot.

Installez dans l'ordre inverse.



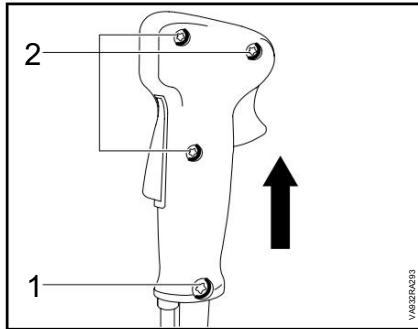
: Assurez-vous que le ressort de torsion (flèche) engage la gâchette d'accélérateur.



: Positionner les fils de court-circuit et le câble d'accélérateur correctement dans la moulure de la poignée.

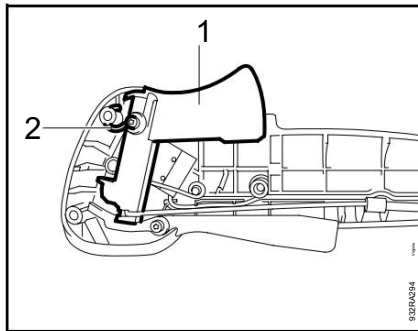
Installez comme les autres pièces dans l'ordre inverse.

7.1.2 Gâchette d'accélérateur/levier de verrouillage (à partir de 2001)

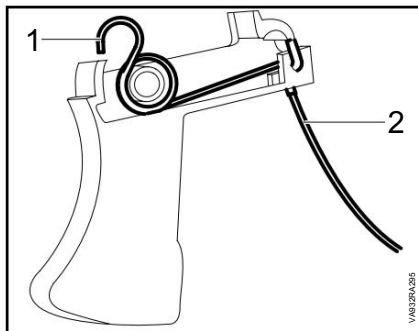


: Retirez la vis (1) et retirez la poignée de commande du guidon.

: Retirez les vis (2) et séparez les deux moitiés de la poignée de commande.

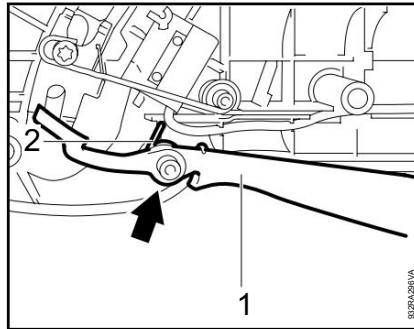


: Retirer la gâchette d'accélérateur (1) avec le ressort de torsion (2) du pivot.



: Déposer le ressort de torsion (1).

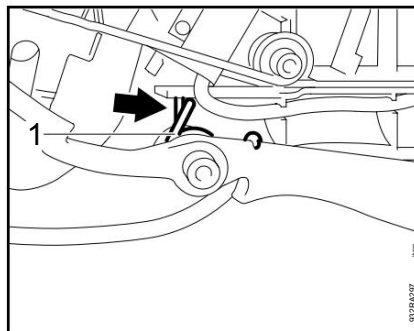
: Débranchez le câble d'accélérateur (2) de la gâchette.



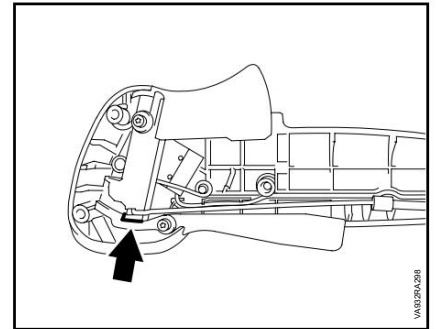
: Tirez le levier de verrouillage (1) avec ressort de torsion (2) du pivot (flèche).

– Retirer le ressort de torsion du levier de verrouillage.

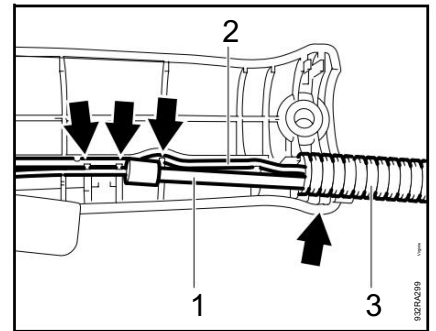
Installez dans l'ordre inverse.



: Le ressort de torsion (1) doit engager le levier de verrouillage et placez-le derrière la bande (flèche) dans la moule de la poignée.



: Lors du montage de la gâchette d'accélérateur, assurez-vous qu'il s'enclenche derrière le levier de verrouillage.



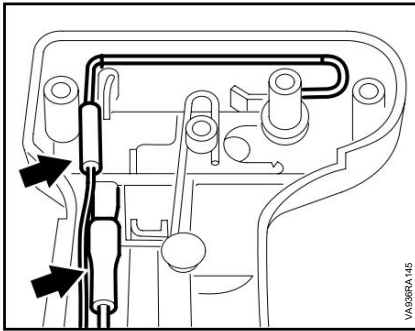
: Placer le câble d'accélérateur (1) dans son logement dans la moule de poignée.

: Positionner correctement les fils de court-circuit (2) dans la moule de la poignée.

: Placer le tube (3) dans son logement dans le moule de poignée.

Remontez toutes les autres pièces dans l'ordre inverse.

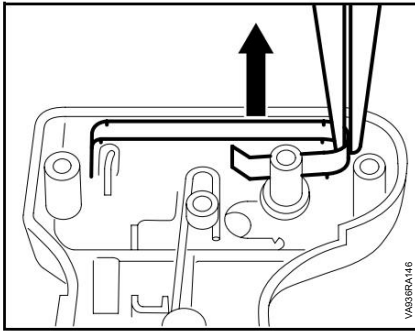
7.1.3 Ressorts de contact/détente (jusqu'à 2001)



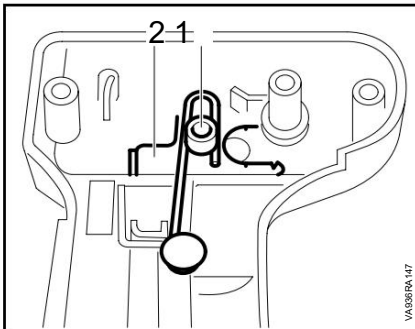
Modèles FS uniquement

– Retirer la gâchette d'accélérateur - b 7.1.1

: Débrancher les fils de court-circuit (flèches) des ressorts de contact.

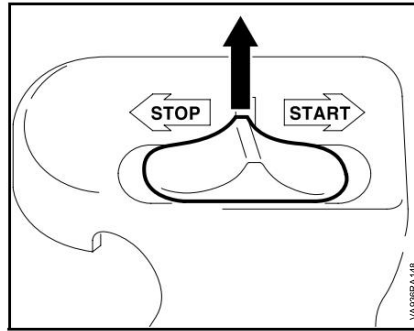


: Retirez le ressort de contact de la moulure de la poignée.

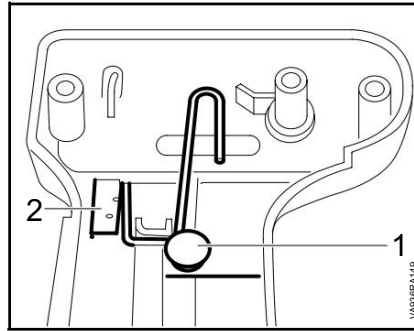


: Retirer la vis à embase (1) du curseur.

: Retirer le ressort de détente (2).



: Retirez la commande coulissante du moule de poignée.



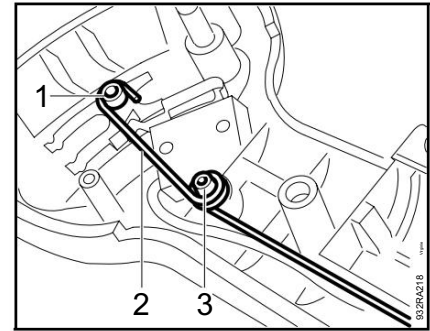
: Retirez le rivet (1).

: Sortir le ressort de contact (2).

Remonter à l'envers séquence.

Le ressort de contact doit s'engager dans la rainure de la vis à collet.

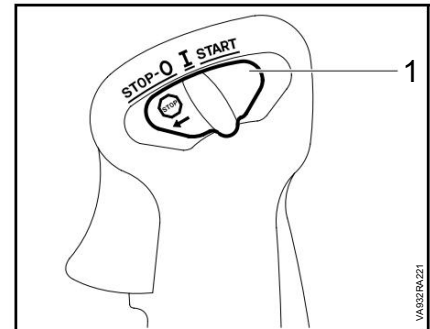
7.1.4 Ressorts de contact/de détente (à partir de 2001)



– Retirer la gâchette d'accélérateur avec le levier de verrouillage - b 7.1.2

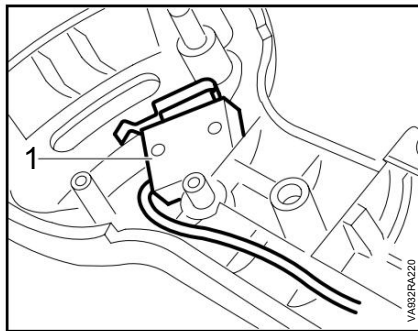
: Retirer la vis à collet (1) de le curseur.

: Retirer le ressort de contact (2) du pivot (3).



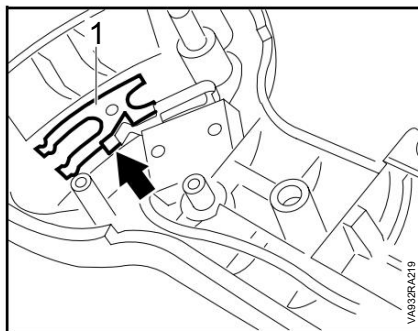
: Extraire le curseur (1) de la moulure de poignée.

7.1.5 Remplacement du câble d'accélérateur



: Retirez l'interrupteur d'arrêt (1) avec les fils du moulage de la poignée.

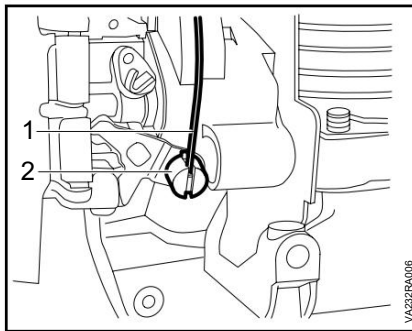
Remonter à l'envers séquence.



Au remontage, vérifier que les fils de court-circuit sont correctement positionnés.

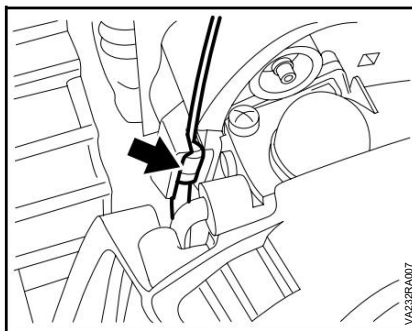
: Lors du montage de la plaque de contact (1), assurez-vous que l'étiquette (flèche) pointe vers le haut en direction de l'interrupteur d'arrêt.

Remontez toutes les autres pièces dans l'ordre inverse.

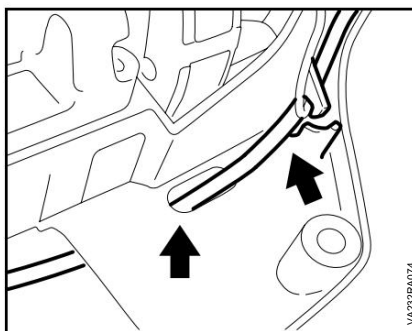


– Retirer le carénage - b 5.1

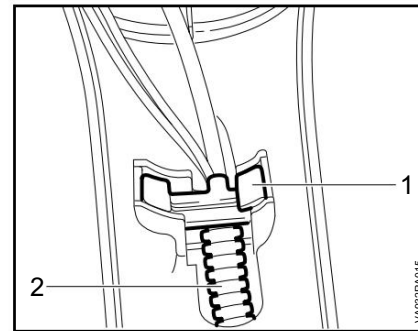
: Débranchez le câble d'accélérateur (1) de la goupille fendue (2) sur le levier d'accélérateur du carburateur.



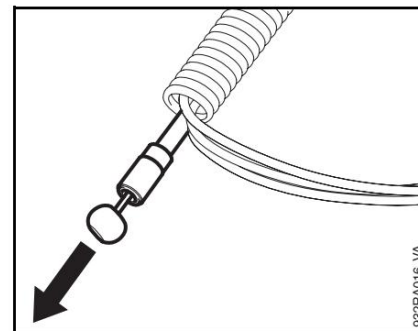
: Détendez le manchon du câble d'accélérateur (flèche) hors du dispositif de réglage. Ne pliez pas le câble d'accélérateur dans ce processus.



: Retirez le câble d'accélérateur de l'arrière du carter moteur.



: Retirez le support de câble (1) et retirez le tube avec le câble d'accélérateur (2) de l'avant du carter moteur.



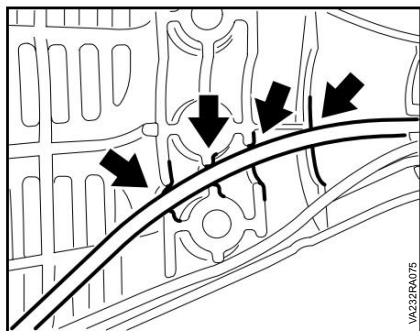
– Débrancher le câble d'accélérateur du déclencheur - b 7.1.1 et 7.1.2

: Retirez le câble d'accélérateur du tube.

Installez dans l'ordre inverse.

7.2 Poignée de commande et poignée à boucle séparée (FS 46, 55 uniquement)

7.2.1 Déclencheur d'accélérateur/levier de verrouillage/interrupteur d'arrêt

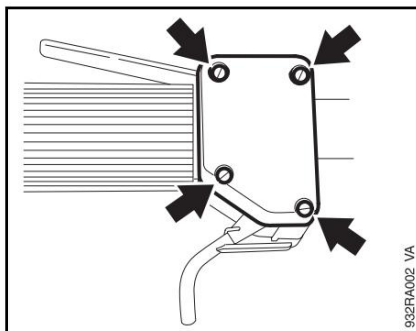


– Sur version avec pot catalytique à partir de 2003, isoler le câble d'accélérateur – b 7,5

: Placez le câble d'accélérateur dans le guides (flèches).

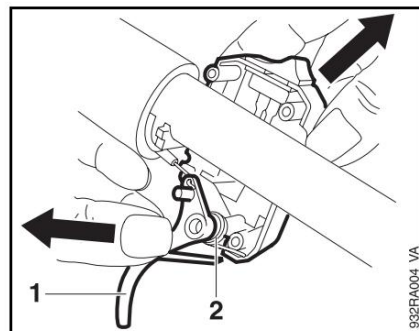
– Régler le câble d'accélérateur – b 7.4

Installez toutes les autres pièces dans l'ordre inverse.

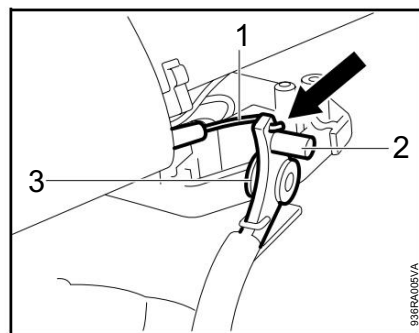


FS 46 et FS 55 uniquement (États-Unis, Canada, Australie)

: Retirez les vis (flèches), retirez la moitié droite du boîtier. Si nécessaire, retirez le levier et le ressort de la moitié droite du boîtier.

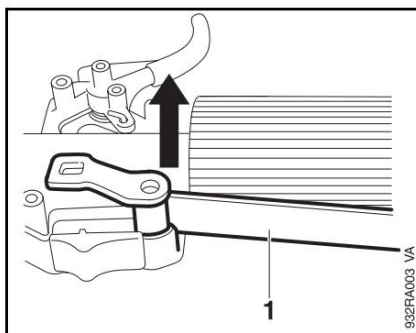


: Retirez la moitié gauche du boîtier et retirez en même temps la gâchette d'accélérateur (1) et le ressort de torsion (2) du pivot.

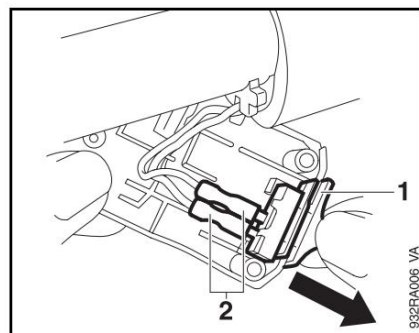


: Débranchez le câble d'accélérateur (1) de la gâchette d'accélérateur (2).

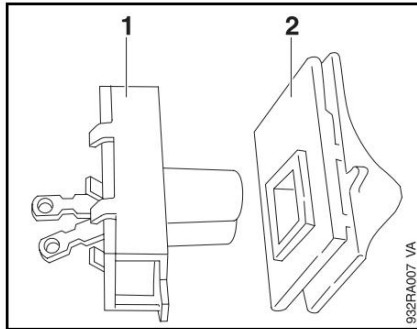
: Débranchez le ressort de torsion (3) de la gâchette d'accélérateur (2).



: Retirez le levier de verrouillage (1) de son pivot dans la moitié gauche du boîtier.

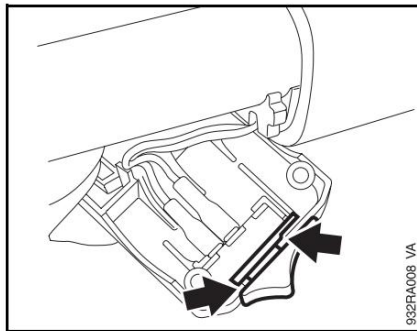


: Sortez l'interrupteur d'arrêt (1) de la moitié gauche du boîtier et débranchez les fils de court-circuit (2).

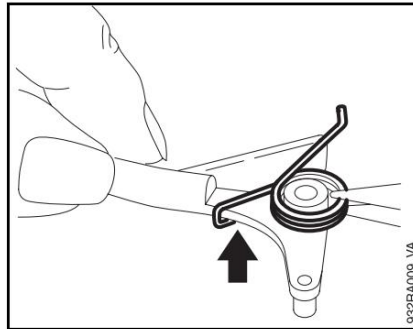


: Retirez le coulisseau (2) de l'interrupteur d'arrêt (1).

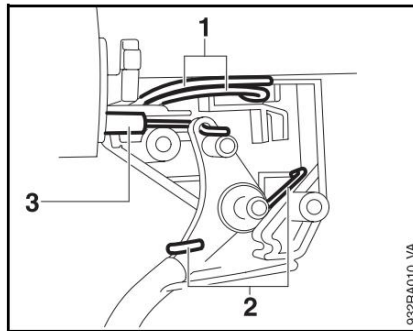
Installez dans l'ordre inverse.



: Poussez le coulisseau jusqu'en butée interrupteur, connectez les fils de court-circuit et placez l'interrupteur d'arrêt dans la moitié gauche du boîtier de manière à ce que le bord du boîtier s'engage dans la rainure (flèches) de la commande coulissante.



: Fixez le ressort de torsion à la gâchette d'accélérateur.

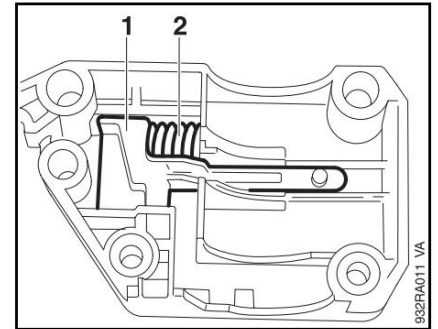


: Fixez le câble d'accélérateur (3) à la gâchette d'accélérateur, puis poussez la gâchette d'accélérateur sur la cheville dans la moitié gauche du boîtier.

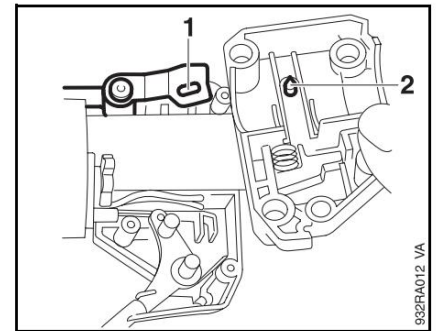
: Positionner la moitié gauche du boîtier contre le tube d'entraînement.

Les deux moitiés du boîtier doivent s'engager dans la rainure du support de poignée. Vérifiez que les fils de court-circuit (1) et le ressort de torsion (2) sont correctement positionnés comme indiqué. Le câble d'accélérateur (3) doit être correctement placé dans la moitié gauche du boîtier.

– Monter le levier de verrouillage sur son pivot.



: Placer le levier (1) et le ressort (2) dans la moitié droite du boîtier.

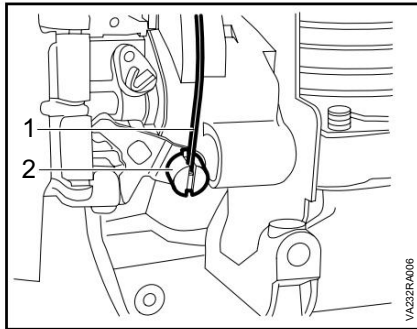


: Monter la moitié droite du boîtier de manière à ce que la cheville (2) s'engage dans le trou (1) du levier de verrouillage.

– Insérez les vis et serrez-les fermement, b 3.3.

Installez toutes les autres pièces dans l'ordre inverse.

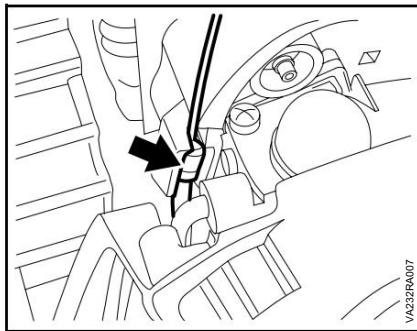
7.2.2 Remplacement du câble d'accélérateur



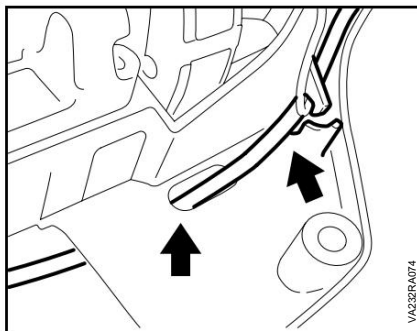
– Retirer le tube d'entraînement, b 10.1

– Retirer la protection, b 5.1

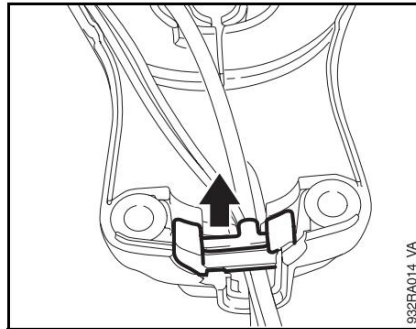
: Débrancher le câble d'accélérateur (1) de la goupille fendue (2) sur le levier d'accélérateur du carburateur.



: Manchon de facilité (flèche) de l'accélérateur câble hors du tendeur. Ne pliez pas le câble d'accélérateur dans le processus.

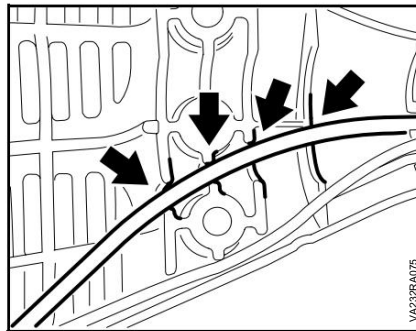


: Sortez le câble d'accélérateur de la partie arrière du carter moteur.



: Poussez le dispositif de retenue par le bas et retirez le câble d'accélérateur du carter moteur.

– Débrancher le câble d'accélérateur de la gâchette d'accélérateur, b 7.2.1



– Sur version avec pot catalytique à partir de 2003, isoler le câble d'accélérateur – b 7,5

: Monter le câble d'accélérateur dans les supports (flèches).

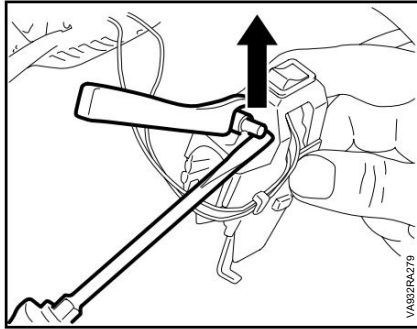
Vérifiez que le câble d'accélérateur est correctement positionné.

Remontez toutes les autres pièces dans l'ordre inverse.

– Réglage du câble d'accélérateur – b 7.4

7.3 Poignée de commande intégrée

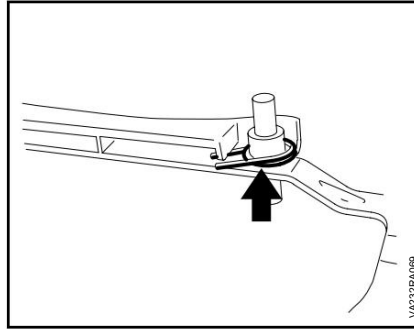
7.3.1 Gâchette d'accélérateur/levier de verrouillage



– Retirer le support de l'interrupteur d'arrêt et du levier de verrouillage – b 7.3.2

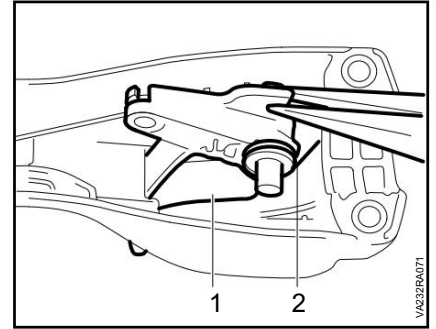
Levier de verrouillage

: Retirez le levier de verrouillage de ses supports dans le support.



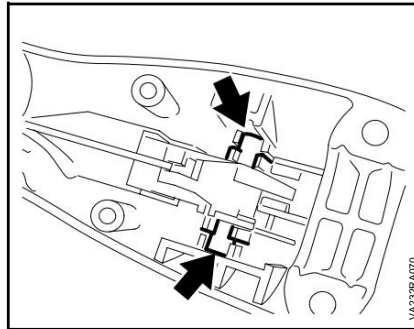
: Inspecter le ressort de torsion (flèche) et le remplacer si nécessaire.

Installez dans l'ordre inverse.



: Poussez légèrement le levier de verrouillage (1) vers la gâchette d'accélérateur et retirez la gâchette d'accélérateur du carter moteur.

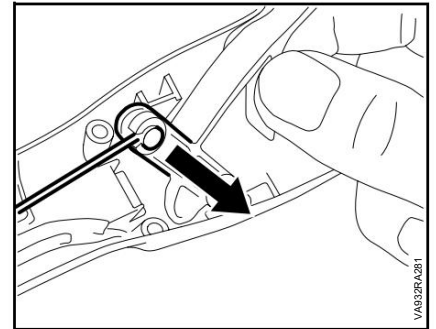
: Déposer le ressort de torsion (2).



Déclencheur d'accélérateur

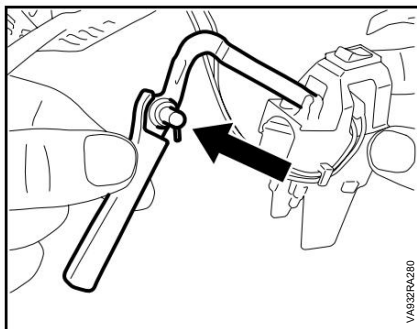
– Retirer le support de l'interrupteur d'arrêt et du levier de verrouillage – b 7.3.2

: Tirez la gâchette d'accélérateur (flèches) hors de son logement dans le carter moteur.

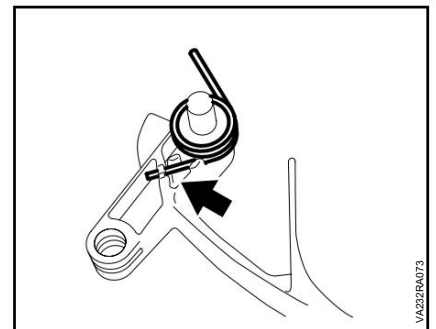


: Débranchez le câble d'accélérateur de la gâchette d'accélérateur.

Installez dans l'ordre inverse.

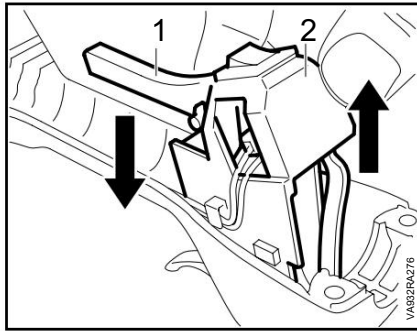


: Sortez le levier de verrouillage du support.



: Engagez le ressort de torsion dans la gâchette d'accélérateur comme indiqué (flèche).

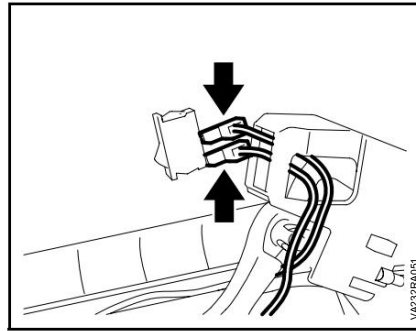
7.3.2 Interrupteur d'arrêt



– Retirer le carénage ou les composants du boîtier – b 5.1

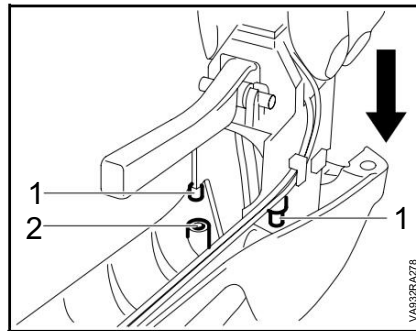
: Appuyer sur le levier de verrouillage (1),

: Extraire le support (2) du carter moteur.



: Débranchez le fil de court-circuit et le fil de terre (flèches) de l'interrupteur d'arrêt.

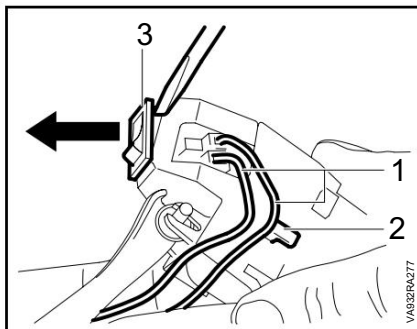
Installez dans l'ordre inverse.



– Enfoncez le levier de verrouillage.

: Monter le support de manière à ce que les pions (1) s'engagent dans les trous (2).

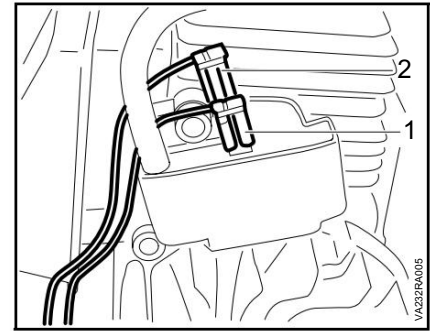
Installez toutes les autres pièces dans l'ordre inverse.



: Retirez les fils (1) du support (2).

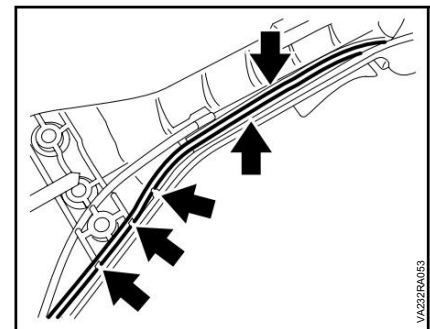
: Extraire l'interrupteur d'arrêt (3) du support.

7.3.3 Fil de court-circuit/
Fil de terre



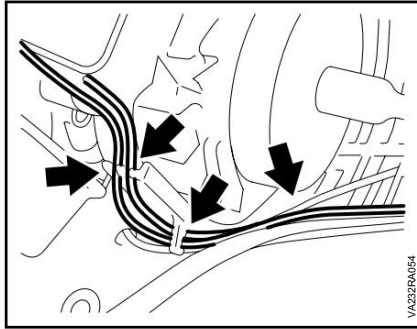
– Retirer l'interrupteur d'arrêt – b 7.3.2

: Débranchez le court-circuit fil (1) et fil de terre (2) du module d'allumage.



: Retirez les fils du guides (flèches) dans le carter moteur.

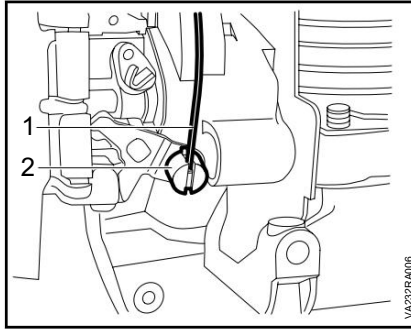
7.3.4 Remplacement du câble d'accélérateur



: Au niveau du volant, retirer les fils des fixations (flèches).

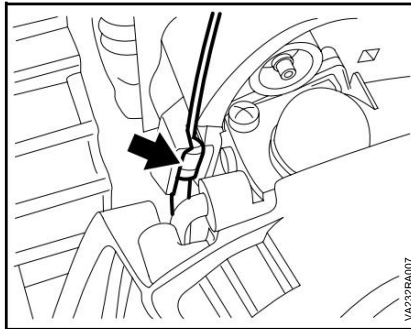
Installez dans l'ordre inverse.

– Assurez-vous que les fils sont correctement placés dans les guides du carter moteur.



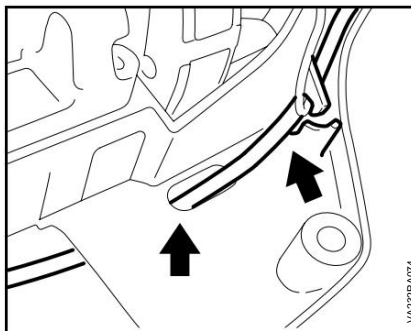
– Retirer la gâchette d'accélérateur – b 7.3.1

: Débrancher le câble d'accélérateur (1) de la goupille fendue (2) sur le levier d'accélérateur du carburateur.



: Facilité du manchon de câble d'accélérateur (flèche) hors du tendeur. Ne pliez pas le câble d'accélérateur dans le processus.

– Débrancher le câble d'accélérateur de la gâchette d'accélérateur – b 7.3.1

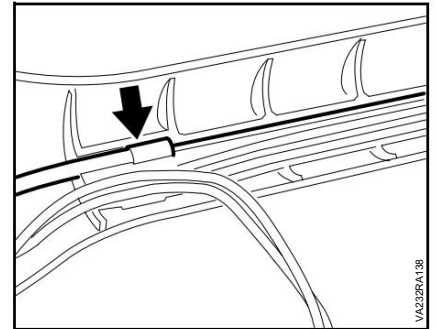


: Sortez le câble d'accélérateur de la partie arrière du carter moteur.

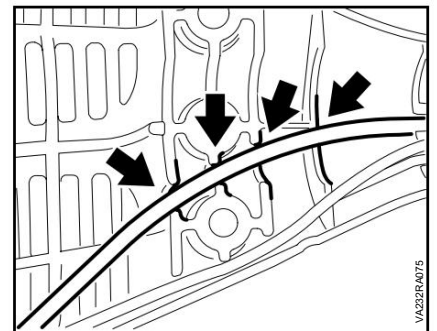
– Sortir le câble d'accélérateur de la partie avant du carter moteur.

Installez dans l'ordre inverse.

– Sur version avec pot catalytique à partir de 2003, isoler le câble d'accélérateur – b 7,5



: Pousser le manchon du câble d'accélérateur dans son logement (flèche) dans le carter moteur.

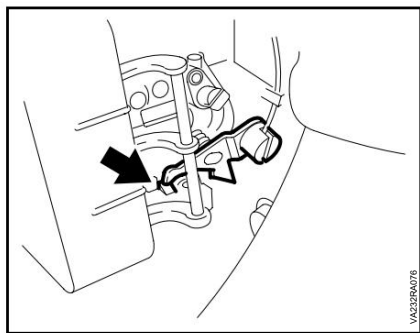


: Monter le câble d'accélérateur dans les supports (flèches).

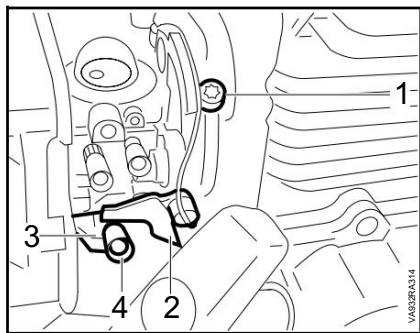
Remontez toutes les autres pièces dans l'ordre inverse.

– Régler le câble d'accélérateur – b 7.4

7.4 Réglage de l'accélérateur Câble



: Sur les carburateurs sans vis de ralenti, la manette des gaz doit buter contre la butée (flèche) du couvercle d'extrémité lorsque la gâchette des gaz est en position pleins gaz.



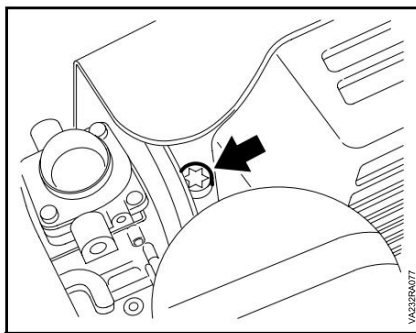
: Sur les carburateurs avec vis de ralenti (4), la manette des gaz (2) doit buter contre la butée (3) du couvercle d'extrémité lorsque la gâchette des gaz est en position pleins gaz. De plus, au ralenti, la manette des gaz (2) doit buter contre la vis de ralenti (4).

– Retirer le carénage – b 5.1

– Sur les carburateurs avec vis de ralenti (4), vérifier son bon réglage – b 9.3.2

Le câble d'accélérateur se règle en déplaçant le tendeur sur la vis de réglage (1)

– Pour effectuer le réglage, appuyez sur la gâchette d'accélérateur jusqu'en butée (position plein gaz).



: Tournez la vis de réglage (flèche) dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le levier d'accélérateur bute contre la butée du couvercle d'extrémité.

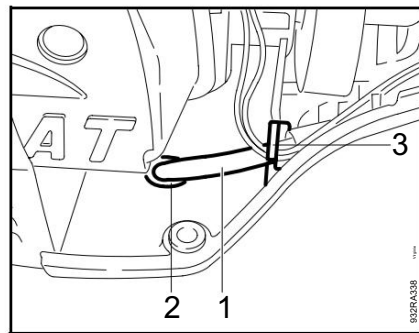
– Sur les carburateurs avec vis de ralenti (LA), s'assurer que la manette des gaz bute contre la vis de ralenti au ralenti.

– Monter le carénage, b 5.1

7.5 Isoler l'accélérateur Câble

Sur les machines équipées d'un pot catalytique de 2003 ou si un pot catalytique de 2003 est installé en remplacement, un tube isolant doit être installé sur le câble d'accélérateur dans la zone située sous le silencieux pour le protéger de la chaleur rayonnée.

– Débrancher le câble d'accélérateur au côté carburateur – b 7.1.5, 7.2.2 ou 7.3.4



: En partant du côté carburateur, poussez le tube isolant (1) sur le câble d'accélérateur.

– Installez le câble d'accélérateur.

– Pousser le tube isolant jusqu'à la fente (2).

: Fixer le tube isolant en position sur le serre-câble (3).

Installez toutes les autres pièces dans l'ordre inverse.

8. Système de carburant
8.1 Filtre à air

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

En cas de perte notable de puissance du moteur, vérifiez si le filtre à air est obstrué par de la saleté.

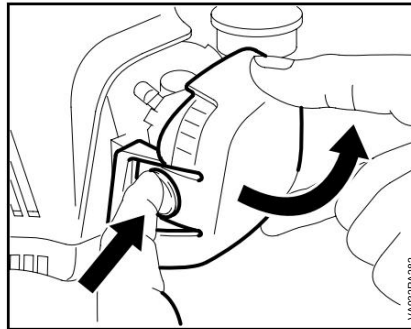
– Avant de retirer le filtre à air, fermez le volet du starter et enlevez toute la saleté autour du filtre.

– Lavez le filtre en mousse (le cas échéant) dans une solution propre et ininflammable (par exemple de l'eau savonneuse), puis séchez-le.

– Remplacer le filtre en feutre. Comme un **Mesure temporaire**, faites tomber le filtre sur la paume de la main ou soufflez avec de l'air comprimé. Ne pas laver.

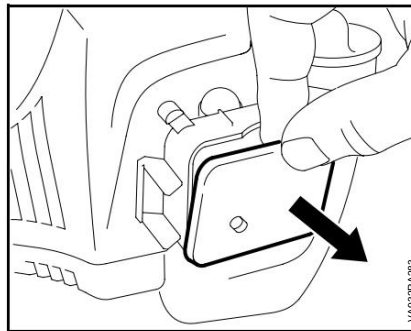
Remplacez immédiatement un filtre à air endommagé.

8.1.1 Retrait et installation



: Appuyez sur l'onglet du filtre
couverture.

: Faites pivoter le couvercle du filtre sur le
côté et retirez-le des pattes du boîtier.



– Retirer le préfiltre, le cas échéant, du
couvercle du filtre.

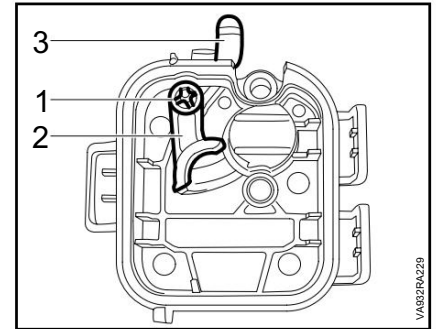
: Retirez l'élément filtrant en feutre.

– Enlevez le filtre de la paume de la main ou
soufflez-le avec de l'air comprimé, ne le
lavez pas. Si le filtre est très chargé de
saleté, installez-en un nouveau.

Remplacez toujours immédiatement un filtre à
air endommagé.

Installez dans l'ordre inverse.

8.1.2 Obturateur de starter



– Retirer le boîtier du filtre – b 8.1.1

: Retirer l'écrou poussoir (1).

: Extraire le volet de starter (2) du levier (3).

Installez dans l'ordre inverse.

– Lors de l'installation, s'assurer que le volet
du starter est correctement positionné dans
le guide du levier.

Utilisez un nouvel écrou-poussoir.

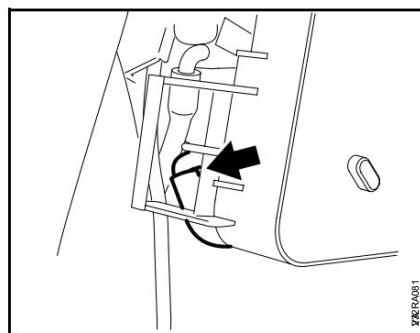
8.2 Carburateur

8.2.1 Test de fuite

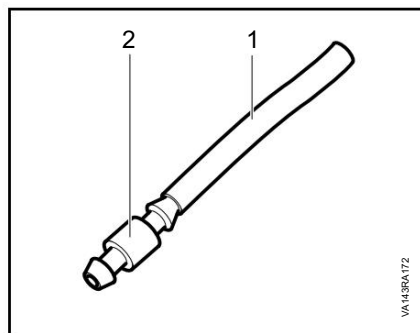
Si vous soupçonnez un défaut dans le système de carburant, voir b 4.3. En cas de problèmes avec le carburateur ou le système d'alimentation en carburant, vérifiez et nettoyez ou remplacez également l'évent du réservoir – b 9.4.

L'étanchéité du carburateur peut être testée avec le testeur de carburateur et de carter 1106 850 2905.

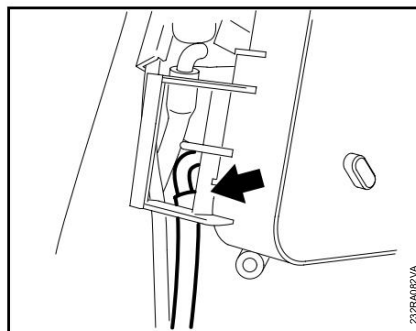
– Retirer le couvercle du filtre – b 8.1.1



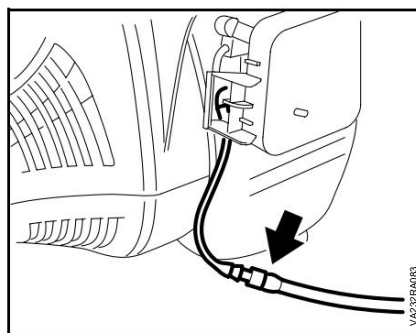
: Débrancher la durite d'essence du raccord coudé du carburateur (flèche).



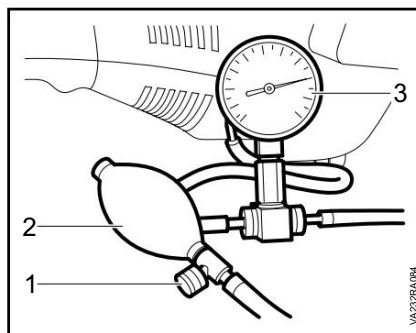
: Poussez la conduite de carburant (1) 1110 141 8600 sur le mamelon (2) 0000 855 9200.



: Pousser la conduite d'essence avec téton sur le raccord coudé du carburateur (flèche).



: Connectez le tuyau de pression du testeur au mamelon.



: Fermez la vis de purge (1) sur la poire en caoutchouc (2) et pompez de l'air dans le carburateur jusqu'à ce que le manomètre (3) indique une lecture d'env. 0,8 bars.

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

1. L'aiguille d'entrée n'est pas étanche (corps étranger dans le siège de soupape ou Le cône d'étanchéité de l'aiguille d'entrée est levier de commande d'entrée ou endommagé collage).

2. La membrane de dosage est endommagée.

Dans l'un ou l'autre de ces cas, le carburateur doit être entretenu.

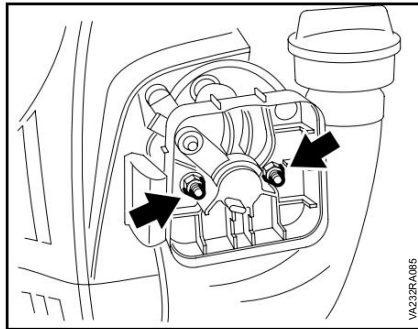
– Après avoir terminé le test, ouvrez la vis de ventilation et retirez la conduite de carburant du carburateur.

– Pousser le tuyau de carburant sur le connecteur coudé du carburateur.

Assemblez toutes les autres pièces dans l'ordre inverse.

– Utiliser un nouveau joint si nécessaire.

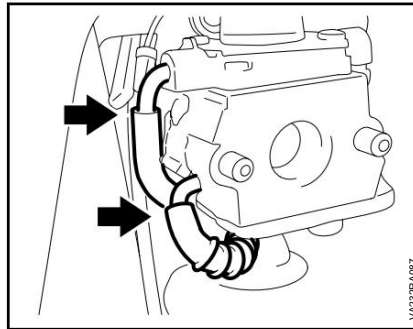
8.2.2 Retrait et installation



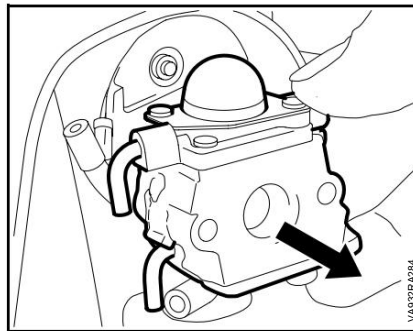
– Retirer le filtre à air – b 8.1.1

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

– Retirez le boîtier du filtre et le joint situé derrière.

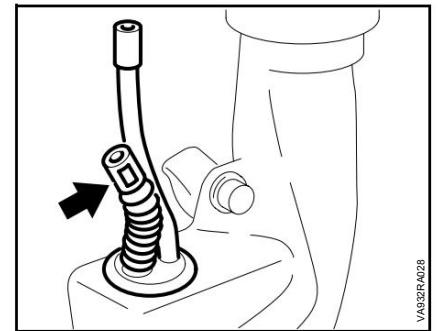


: Débranchez les durites d'essence des connecteurs coudés sur le carburateur.



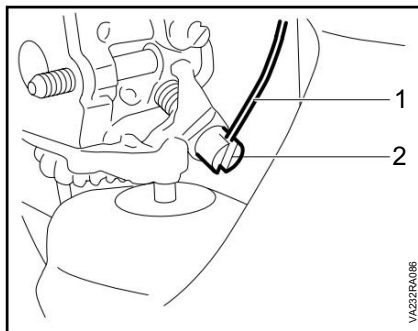
: Retirez le carburateur des vis.

Positionnez les tuyaux de carburant de manière à ce qu'ils ne soient pas pliés.

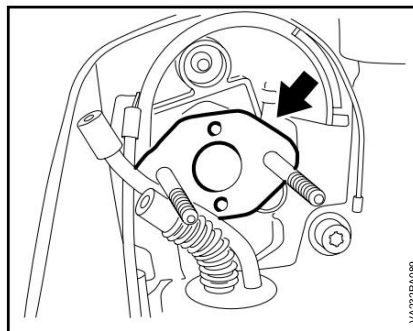


FS 45, 46, 55 uniquement

: Positionner la durite d'essence sur le raccord coudé de manière à ce que le cordon d'orientation (flèche) de la durite soit dirigé vers le tube d'entraînement.



: Débrancher le câble d'accélérateur (1) de la goupille fendue (2) sur le levier d'accélérateur du carburateur.

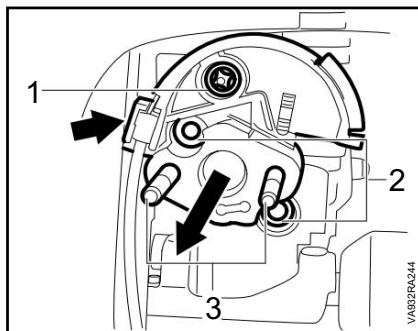


: Retirer le joint (flèche).

Installez dans l'ordre inverse.

– Utiliser un nouveau joint.

8.2.3 Bride d'espacement



– Déposer le carburateur – b 8.2.2

– Déposer le réservoir de carburant
– b 9.5.1

Utiliser la procédure suivante sur les machines dans lesquelles le tendeur est fixé à la bride d'espacement par une goupille et un écrou-poussoir (1) :

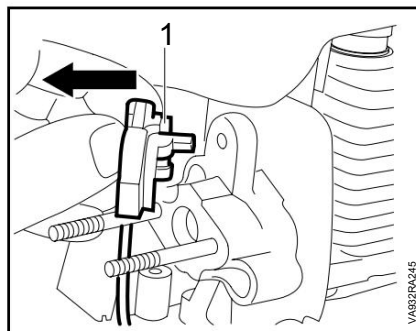
: Retirez le câble d'accélérateur (flèche) du tendeur.

: Retirez les vis (2).

: Retirez la bride d'espacement avec le tendeur et les vis à tête hexagonale (3).

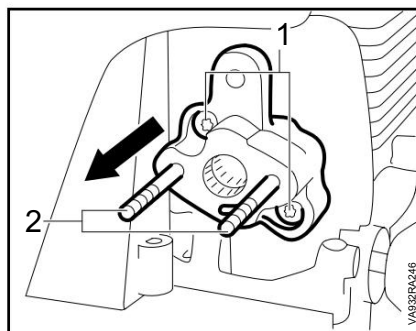
Si nécessaire, retirez l'écrou-poussoir et retirez le tendeur de la bride d'espacement.

Installez avec un nouvel écrou poussoir.



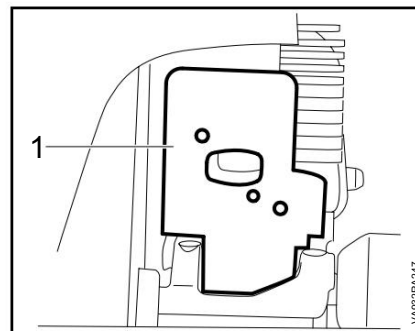
Utilisez la procédure suivante sur les machines sur lesquelles le tendeur (1) est monté de manière lâche dans la bride d'espacement :

: Retirer le tendeur avec le câble d'accélérateur de la bride d'espacement.

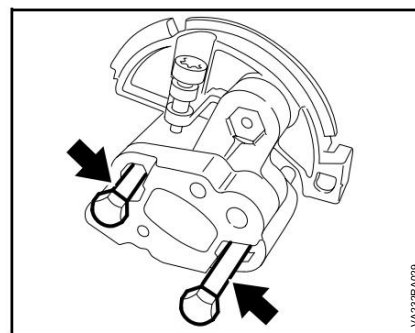


: Retirez les vis (1).

: Retirez la bride d'espacement avec un hexagone vis à tête cylindrique (2).



: Déposer le joint (1).



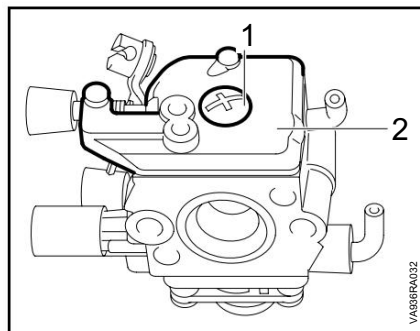
: Montez les vis à tête hexagonale (flèches) dans la bride d'espacement avant l'installation.

Remontez toutes les autres pièces dans l'ordre inverse.

Utiliser des joints neufs et respecter les couples de serrage – b 3.3

9. Entretien du carburateur

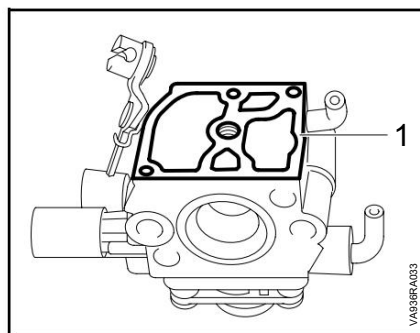
9.1 Membrane de pompe/crépine de carburant



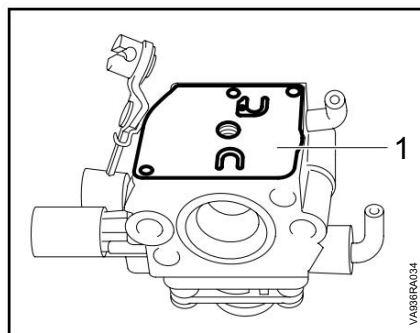
– Déposer le carburateur – b 8.2.2

: Retirez la vis (1).

: Retirez le couvercle d'extrémité (2).



: Déposer le joint (1).

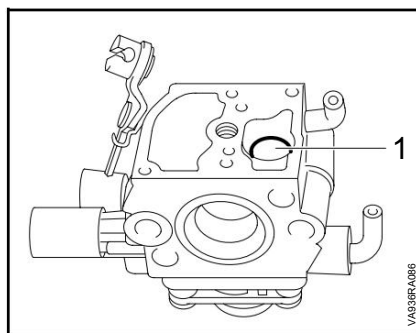


: Déposer la membrane de la pompe (1).

Si le joint et la membrane de la pompe sont collés ensemble, retirez-les et séparez-les très soigneusement.

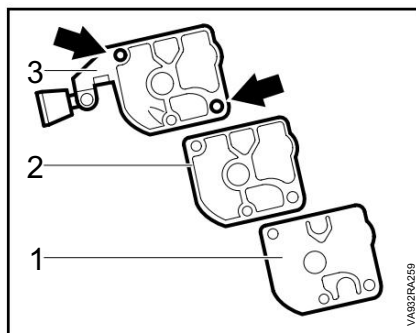
Le diaphragme est un composant très délicat. En raison des contraintes alternées, le matériau finit par montrer des signes de fatigue, c'est-à-dire que la membrane se déforme et gonfle et doit être remplacée.

– Inspecter le diaphragme et joint et remplacez-le si nécessaire.



: Examinez le filtre à carburant (1) pour déceler toute contamination ou dommage et remplacez-le si nécessaire.

Installez dans l'ordre inverse.

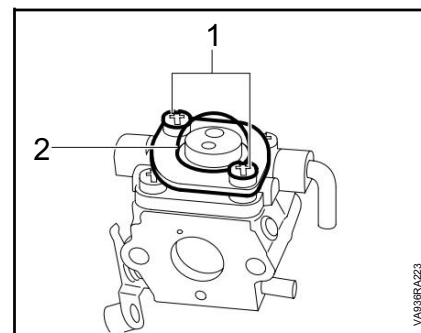


: La membrane de la pompe (1) et joint (2) sont maintenus en position par les pions (flèches) sur le couvercle d'extrémité (3).

9.2 Pompe à essence manuelle avec Couvercle d'extrémité ovale

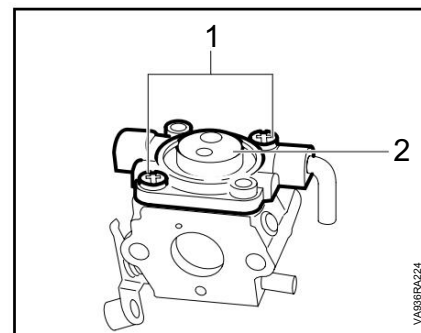
– Effectuer un test d'étanchéité – b 8.2

– Déposer le carburateur – b 8.2.2



: Retirez les vis M3x12 (1).

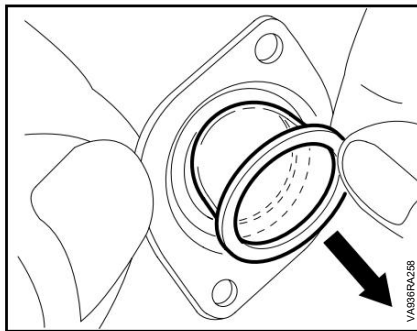
: Retirez le couvercle d'extrémité avec le capuchon (2).



: Retirez les vis M3x8 (1).

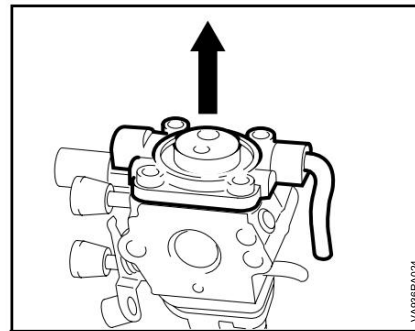
: Déposer la bride (2).

9.2.1 Pompe à carburant manuelle avec
couvercle à extrémité carrée

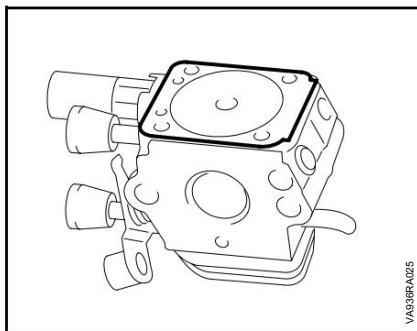


: Retirez le capuchon du couvercle d'extrémité.

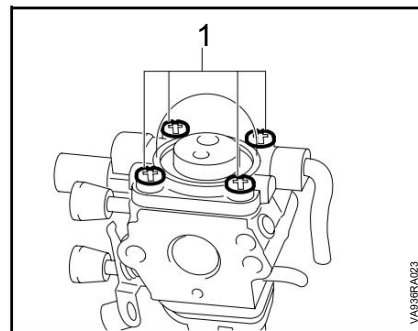
- Effectuer un test d'étanchéité – b 8.2
- Déposer le carburateur – b 8.2.2



: Retirez la bride.

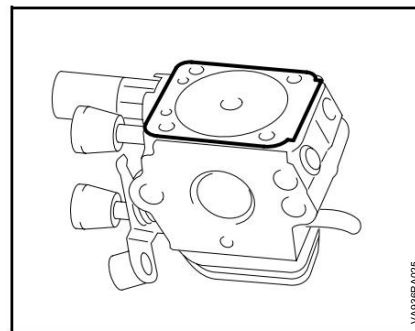


: Inspecter la membrane de dosage et le joint et les remplacer si nécessaire – b 9.2.2



: Retirez les vis (1).

- Retirez le couvercle d'extrémité avec le capuchon.

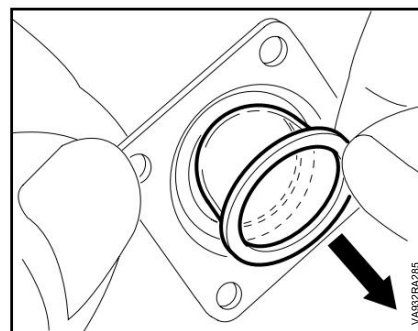


: Inspecter la membrane de dosage et le joint et les remplacer si nécessaire – b 9.2.2

Remonter à l'envers
séquence.

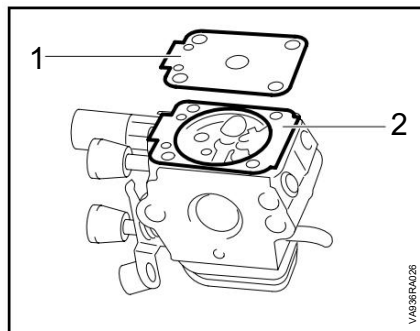
Les trous supplémentaires dans le joint et le diaphragme (s'il y en a) doivent être alignés avec ceux du carburateur et de la bride.

Remonter à l'envers
séquence.



: Retirez le capuchon du couvercle d'extrémité.

9.2.2 Diaphragme de dosage



– Retirer la bride de la pompe à carburant manuelle avec couvercle ovale – b 9.2

– Retirer la bride de la pompe à carburant manuelle avec couvercle à extrémité carrée – b 9.2.1

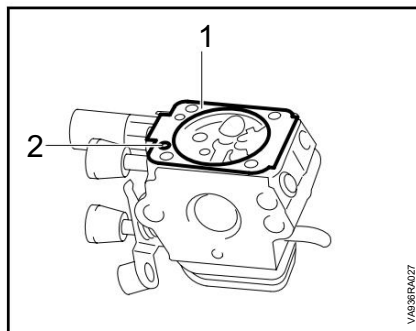
: Déposer la membrane doseuse (1) et le joint (2) du corps du carburateur.

Si le joint et la membrane sont collés ensemble, retirez-les et séparez-les très soigneusement.

: Inspectez le diaphragme et joint et remplacez-le si nécessaire.

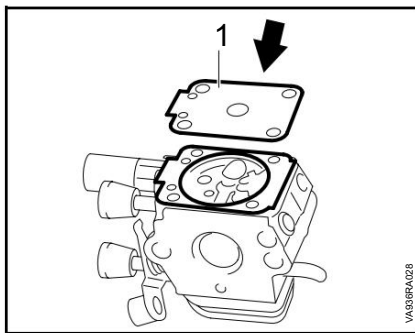
Le diaphragme est un composant très délicat. En raison des contraintes alternées, le matériau finit par montrer des signes de fatigue, c'est-à-dire que la membrane se déforme et gonfle et doit être remplacée.

Remonter à l'envers séquence.



: Monter le joint (1) sur le corps du carburateur.

Aligner le trou du joint (2) avec l'alésage de compensation du carburateur.

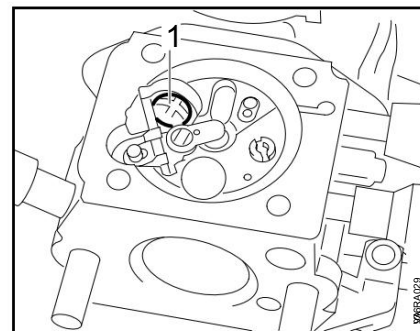


: Placer la membrane de dosage (1) sur le joint.

Alignez le trou du diaphragme de dosage (1) avec l'alésage de compensation du carburateur et du joint.

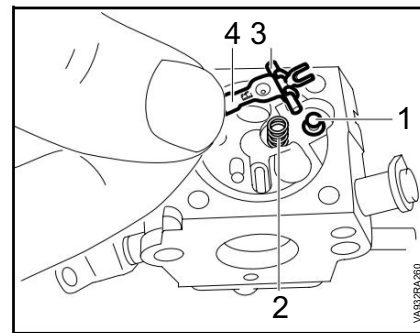
Remontez toutes les autres pièces dans l'ordre inverse.

9.2.3 Aiguille d'entrée



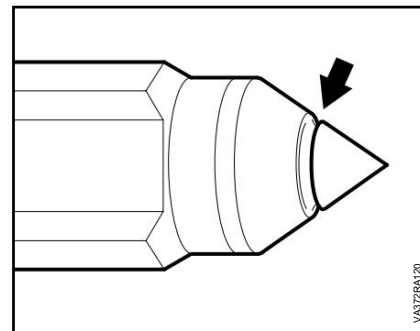
– Retirer la membrane de dosage – b 9.2.2

: Retirez la vis (1).



: Retirez la commande d'entrée levier (4), broche (3), ressort (2) et aiguille d'entrée (1).

Le ressort (2) peut sortir lors du démontage. Assurez-vous qu'il n'est pas perdu.



: S'il y a une échancrure annulaire (flèche) sur le cône d'étanchéité de l'aiguille d'entrée, il sera nécessaire de remplacer l'aiguille d'entrée car elle ne fermera plus correctement.

9.2.4 Jet fixe

Remonter à l'envers
séquence.

- Engager la chape dans la rainure annulaire de la tête du pointeau d'entrée.

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

- Vérifiez que le levier de commande d'admission bouge librement.

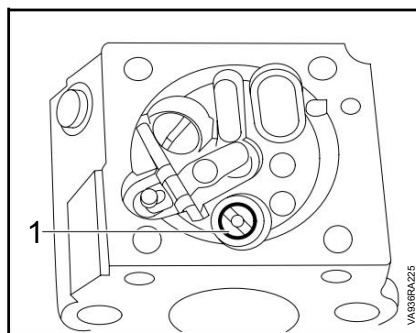
Important:

Le bord supérieur du levier de commande d'admission doit affleurer le haut du corps du carburateur.

- Monter la membrane de dosage – b 9.2.2

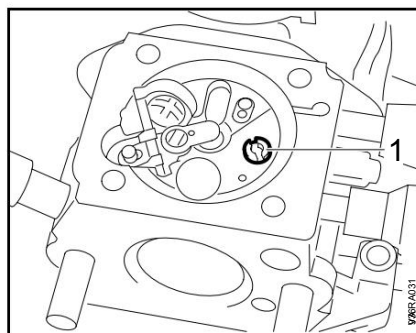
Attention à ne pas endommager le jet fixe lors du retrait.

- Retirer la membrane de dosage – b 9.2.2



Carburateurs C1Q-S44A, C1Q-53A, C1Q-S58 uniquement :

- : Dévissez le gicleur fixe (1).



Carburateurs C1Q-S44, C1Q-S53, C1Q-S66 uniquement :

- : Dévissez le gicleur fixe (1).

Installez dans l'ordre inverse.

9.3 Réglage du carburateur

9.3.1 Carburateur avec LD

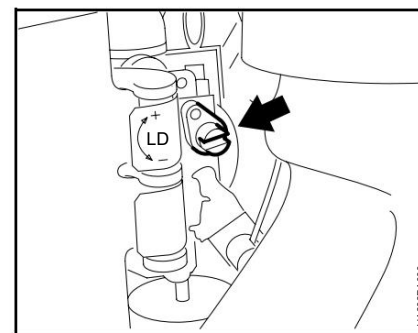
Vis

Le carburateur avec vis de ralenti (LD) n'a pas de vis de réglage du moteur maximum (vis H) ou du mélange de ralenti (vis L).

Le carburateur est réglé de manière à ce que le moteur reçoive un mélange air-carburant optimal dans toutes les conditions de fonctionnement.

Paramètre standard

Lors d'un réglage à partir de zéro, effectuez d'abord le réglage standard.



: Tournez avec précaution la vis de ralenti (LD) (flèche) dans le sens inverse des aiguilles d'une montre (filetage à gauche) vers le bas sur son siège.

: Tournez ensuite la vis de ralenti (LD) de deux tours complets dans le sens des aiguilles d'une montre.

- Vérifier le filtre à air et le remplacer si nécessaire – b 8.1

- Vérifier le pare-étincelles écran, nettoyer ou remplacer si nécessaire – b 5.4

Unités FS uniquement

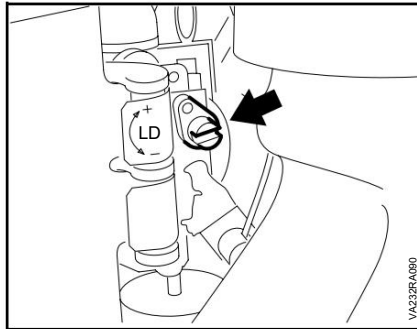
- Monter un outil de coupe approuvé. Si une tête de coupe à fil de nylon est utilisée, assurez-vous que les lignes de coupe s'étendent jusqu'à la lame du limiteur de ligne sur le déflecteur.

Unités FC uniquement :

- Monter l'outil de coupe. Il doit être propre et en bon état (non plié).

Unités HL uniquement :

- Inspectez les lames de coupe et nettoyez-les si nécessaire. Ils doivent être propres, bouger librement et ne pas être déformés.



Réglage du régime de ralenti

- Effectuer le réglage standard.
- Démarrer le moteur et le faire chauffer.

Le moteur s'arrête au ralenti :

- : Tourner la vis de ralenti (LD) (flèche) lentement dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le moteur tourne régulièrement.

Les outils de coupe des unités FS et FC ne doit pas tourner.

Unités HL :

- Tourner la vis de ralenti (LD) lentement dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que les lames de coupe commencent à fonctionner, puis tournez la vis d'un demi-tour en arrière à partir de cette position.

Unités FS et FC uniquement :

L'outil de coupe tourne lorsque le moteur tourne au ralenti :

- Tournez la vis de ralenti (LD) dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que l'outil de coupe s'arrête de tourner, puis tournez la vis d'un autre tour dans le même sens.

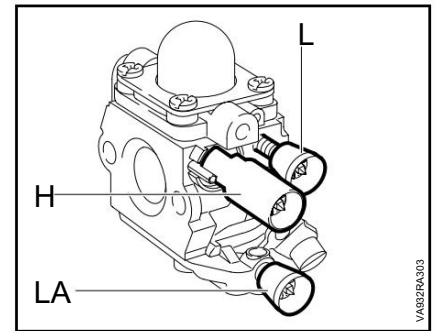
Unités HL uniquement :

Les lames de coupe fonctionnent lorsque le moteur tourne au ralenti :

- Tourner la vis de ralenti (LD) dans le sens antihoraire jusqu'à ce que les lames de coupe s'arrêtent de bouger, puis tournez la vis d'un tour et demi supplémentaire dans la même direction.

Comportement irrégulier au ralenti, mauvaise accélération :

- : Tournez lentement la vis de ralenti (LD) d'un demi-tour maximum dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.



Paramètre standard

Le capuchon limiteur ne doit pas être retiré de la vis haute vitesse (H) pour effectuer le réglage standard.

Avec ce carburateur, il n'est possible de corriger le réglage de la vis haute vitesse (H) que dans des limites fines.

- Vérifier le filtre à air et le remplacer si nécessaire – b 8.1
- Vérifier le pare-étincelles écran, nettoyez-le ou remplacez-le si nécessaire – b 5.4

Unités FS uniquement :

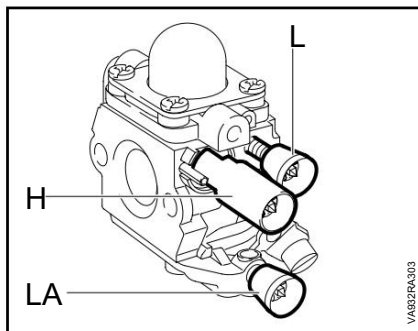
- Monter un outil de coupe approuvé. Si une tête de coupe à fil de nylon est utilisée, assurez-vous que les lignes de coupe s'étendent jusqu'à la lame du limiteur de ligne sur le déflecteur.

Unités FC uniquement :

- Monter l'outil de coupe. Il doit être propre et en bon état (non plié).

Unités HL uniquement :

- Inspectez les lames de coupe et nettoyez-les si nécessaire. Ils doivent être propres, bouger librement et ne pas être déformés.



Effectuez maintenant les ajustements suivants :

: Tourner la vis haute vitesse (H) dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'en butée (pas plus de 3/4 de tour)

: Tournez délicatement la vis basse vitesse (L) dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'elle soit contre son siège, puis ouvrez-la d'un tour complet dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.

– Démarrer le moteur et le laisser tourner réchauffer.

: Utilisez la vis de ralenti (LA) pour régler le ralenti afin que l'outil ne tourne pas.

Réglage fin

Une correction mineure peut être nécessaire lors d'une utilisation à haute altitude ou au niveau de la mer. Notez que même de très légères corrections apportées à la vis haute vitesse (H) produisent un changement notable dans le comportement de fonctionnement du moteur.

– Effectuer le réglage standard.

– Démarrer le moteur et le laisser tourner réchauffer.

– Ouvrez grand les gaz.

– En altitude (montagnes) : Tourner la vis de régime rapide (H) dans le sens des aiguilles d'une montre (plus pauvre), mais pas plus loin que la butée, jusqu'à ce qu'il n'y ait plus d'augmentation notable du régime moteur.

– Au niveau de la mer : Tourner la vis de régime rapide (H) dans le sens inverse des aiguilles d'une montre (plus riche), mais pas plus loin que la butée, jusqu'à ce qu'il n'y ait plus d'augmentation notable du régime moteur.

Il est possible que le réglage standard produise le régime moteur le plus élevé dans les deux cas ci-dessus.

Réglage du régime de ralenti

– Ouvrir la vis de ralenti (L) d'un tour complet.

– Laisser le moteur chauffer.

Le moteur s'arrête au ralenti

– Tourner lentement la vis de ralenti (LA) dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le moteur tourne régulièrement. L'outil ne doit pas tourner.

L'outil fonctionne lorsque le moteur tourne au ralenti :

– Tourner la vis de ralenti (LA) dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que l'outil s'arrête. Tournez ensuite la vis d'environ un demi-tour complet à un tour complet dans la même direction.

Comportement irrégulier au ralenti, mauvaise accélération

– Le réglage du ralenti est trop pauvre. Tournez la vis de basse vitesse (L) dans le sens inverse des aiguilles d'une montre (environ un quart de tour) jusqu'à ce que le moteur tourne et accélère en douceur.

Comportement irrégulier au ralenti

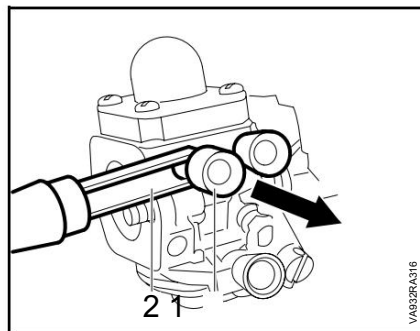
– Le réglage du ralenti est trop riche. Tournez la vis de basse vitesse (L) dans le sens des aiguilles d'une montre (environ un quart de tour) jusqu'à ce que le moteur tourne et accélère en douceur.

Il est généralement nécessaire de modifier le réglage de la vis de ralenti (LA) après chaque correction de la vis de bas régime (L).

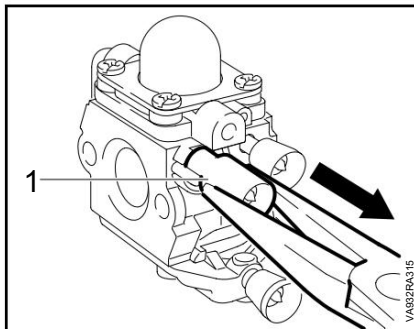
9.3.3 Réglage de base sur carburateur
avec vis H, L et LA

Le capuchon du limiteur doit être retiré de la vis haute vitesse (H) uniquement s'il est nécessaire de remplacer la vis haute vitesse (H), de nettoyer le carburateur ou de le régler à partir de zéro.

Après avoir retiré le capuchon du limiteur, il est nécessaire d'effectuer le réglage de base.



: Sur les carburateurs à court-circuit capuchon limiteur (1) : Poussez l'extracteur (2) 5910 890 4501, rainure vers vous, entre le capuchon limiteur (1) et le corps du carburateur et retirez le capuchon. Si le capuchon du limiteur est collé sur la vis, retournez l'extracteur de manière à ce que sa rainure soit face au corps du carburateur. Retirez le capuchon du limiteur.



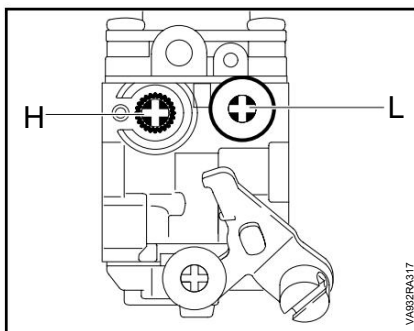
: Sur les carburateurs à capuchon limiteur long (1) :

Utilisez une pince adaptée pour retirer le capuchon du limiteur.

Les capuchons de limiteur qui ont été retirés une fois peuvent être endommagés et ne doivent pas être réutilisés. Installez toujours un nouveau capuchon limiteur.

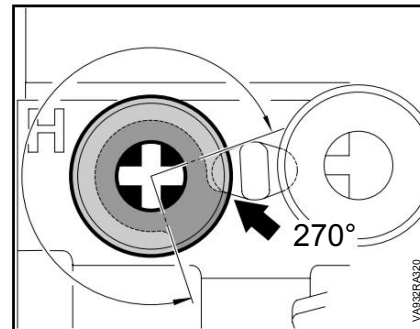
– Vissez les deux vis de réglage (H et L) dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'elles soient contre leur siège.

Effectuez maintenant les ajustements suivants :



– Ouvrir la vis haute vitesse (H) de 1 1/2 tour dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.

– Ouvrir la vis basse vitesse (L) d'un tour complet dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.



: Sur carburateur à limiteur court

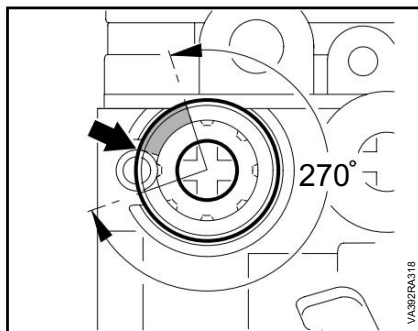
Capuchon : Alignez le nouveau capuchon de la vis rapide (H) contre la butée riche et appuyez dessus uniquement jusqu'à la deuxième position d'encliquetage visible.

La butée limite la plage de réglage de la vis grande vitesse (H) à 3/4 de tour. N'appuyez pas le capuchon contre le corps du carburateur car cela pourrait l'endommager.

Effectuer le réglage standard – b 9.3.2

9.4 Événement du réservoir

9.4.1 Général



: Sur carburateur à limiteur long

casquette :

Alignez le nouveau capuchon de la vis haute vitesse (H) contre la butée riche de sorte que la vis haute vitesse (H) ne puisse être tournée que de 3/4 de tour dans le sens des aiguilles d'une montre.

: Poussez sur le capuchon du limiteur jusqu'à bute contre le corps du carburateur.

Effectuer le réglage standard – b 9.3.2

Le fonctionnement correct du carburateur n'est possible que si la pression atmosphérique et la pression interne du réservoir de carburant sont à tout moment égales. Ceci est assuré par l'événement du réservoir. En cas de problème avec le carburateur ou le système d'alimentation en carburant, vérifiez toujours l'événement du réservoir et remplacez-le si nécessaire.

Test de l'événement du réservoir

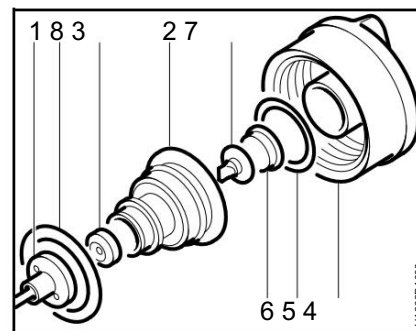
- Ouvrir lentement le bouchon du réservoir et vidanger le réservoir. Remettez le bouchon du réservoir en vous assurant qu'il est bien serré.
- Débrancher les deux durites de carburant du carburateur – b 8.2.2
- Obturer l'un des flexibles de carburant avec un bouchon approprié.
- Raccorder la pompe à vide 0000 850 3501 à l'autre durite de carburant et réaliser une dépression dans le réservoir de carburant en actionnant rapidement la pompe.
- Si le vide reste inchangé, installez un nouvel événement du réservoir.

Si le vide disparaît lentement, la ventilation du réservoir est en ordre.

9.4.2 Remplacement

Sur ces machines, l'événement du réservoir est intégré au bouchon du réservoir de carburant.

Si aucune égalisation des pressions n'a lieu lors du test de mise à l'air libre du réservoir, le bouchon de remplissage du réservoir doit être remplacé.



À titre provisoire, le bouchon du réservoir de carburant peut être démonté et les différentes pièces (voir ci-dessous) nettoyées avec un peu de dégraissant standard à base de solvant et sans hydrocarbures chlorés ou halogénés – b 12.

: Bouchon (1), corps de soupape (2), filtre fritté (3), bouchon de remplissage de carburant (4), coupelle ressort (5), filtre fritté (6), soupape (7), bague d'étanchéité (8)

La pompe à membrane aspire le carburant hors du réservoir et dans le carburateur via le tuyau de carburant. Les éventuelles impuretés mélangées au carburant sont retenues par le corps du pick-up (filtre). Les pores fins du filtre finissent par se boucher avec de minuscules particules de saleté. Cela restreint le passage du carburant et entraîne une pénurie de carburant.

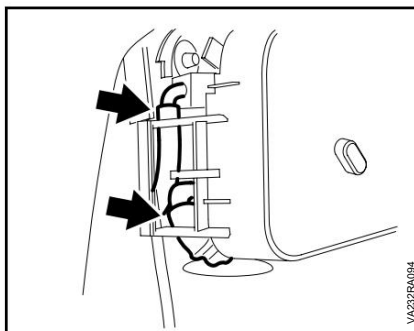
Respectez toujours toutes les précautions de sécurité lorsque vous travaillez sur le système de carburant – b 2.

En cas de problème avec le système d'alimentation en carburant, vérifiez toujours en premier le réservoir de carburant et la carrosserie du pick-up. Nettoyez le réservoir de carburant si nécessaire.

Nettoyage du réservoir de carburant

- Dévissez le bouchon du réservoir de carburant et vidangez le réservoir.
- Versez une petite quantité d'essence propre dans le réservoir.
- Fermez le réservoir et secouez vigoureusement la machine.
- Ouvrir à nouveau le réservoir et le vider.

Éliminez le carburant correctement.



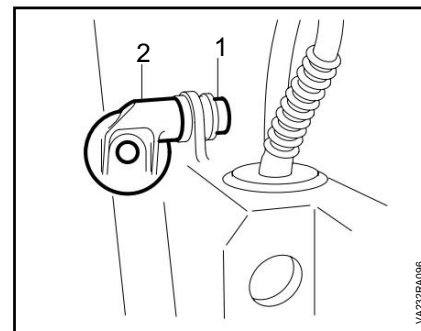
– Dévissez le bouchon du réservoir de carburant et vidangez le réservoir.

– Retirer le couvercle du filtre à air – b 8.1.1

: Retirer les durites d'essence des raccords soudés (flèches).

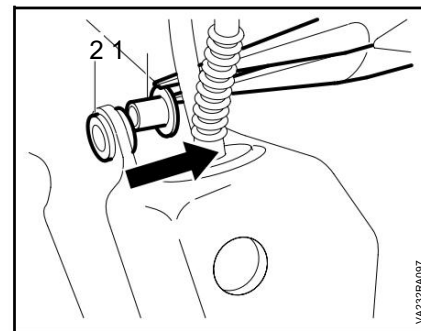
– Retirer le démarreur à rappel, b 6.2

– Déposer le réservoir de carburant.



: Retirez la vis (1) et retirez le dispositif de retenue (2).

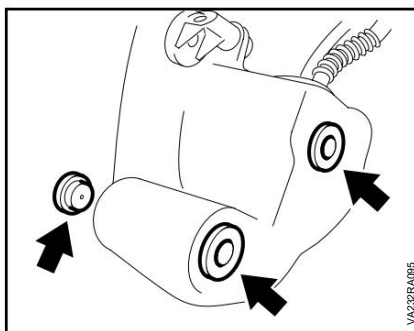
Serrez la vis seulement après avoir installé le couvercle du démarreur.



: Retirez le manchon (1).

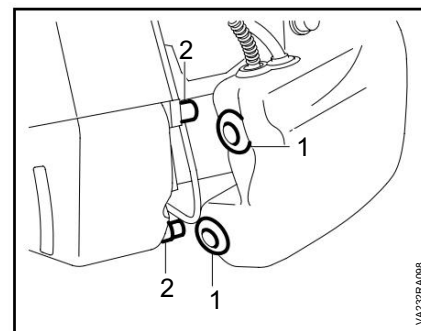
: Retirer le passe-fil (2) du réservoir.

– Déposer les durites de carburant – b 9.5.2



: Retirer les bouchons (flèches) du réservoir de carburant.

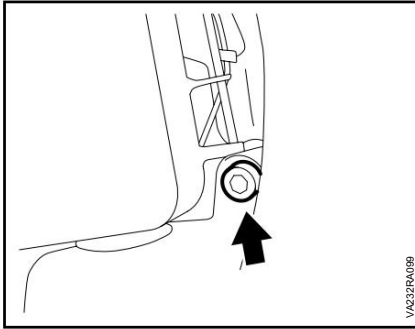
Remplacez les bouchons usés.



Installez dans l'ordre inverse.

: Les fiches (1) doivent s'enclencher sur les pattes (2).

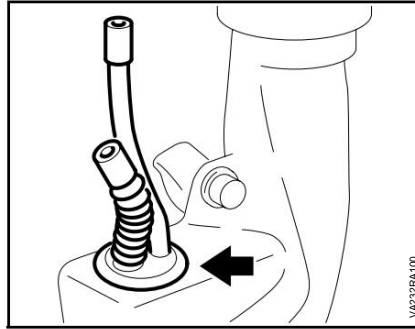
– Assurez-vous que le câble d'accélérateur n'est pas pincé.



VA832RA1098

: Serrez la vis (flèche) sur le support.

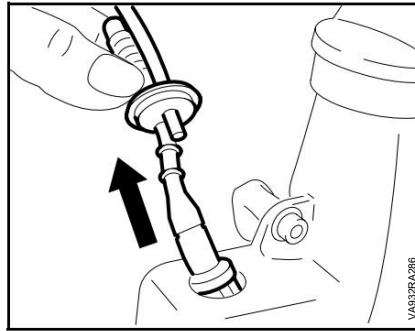
Remontez toutes les autres pièces dans l'ordre inverse.



VA832RA1000

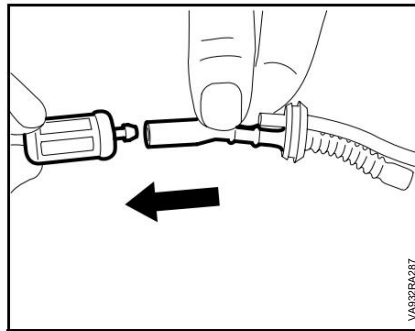
– Déposer le réservoir de carburant, b 9.5.1

: Retirez le passe-fil (flèche) du boîtier du réservoir.



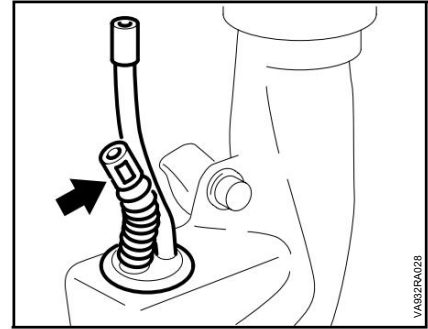
VA832RA986

: Retirez les flexibles de carburant avec le corps du pick-up.



VA832RA287

: Retirez le corps du ramasseur du tuyau de carburant et vérifiez qu'il n'est pas encrassé, remplacez-le si nécessaire.



VA832RA028

Remonter à l'envers séquence.

– Enduisez la moitié inférieure du passe-fil d'huile pour faciliter l'installation.

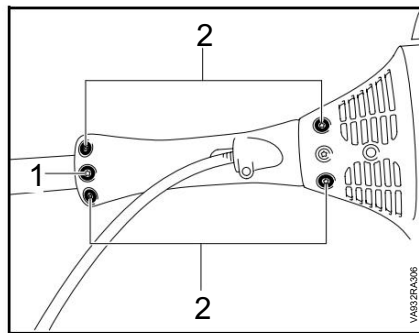
: Positionner la durite d'essence sur le raccord coudé du carburateur de façon à ce que le cordon d'orientation (flèche) sur le tuyau soit dirigé vers le tube d'entraînement.

dix. Tube

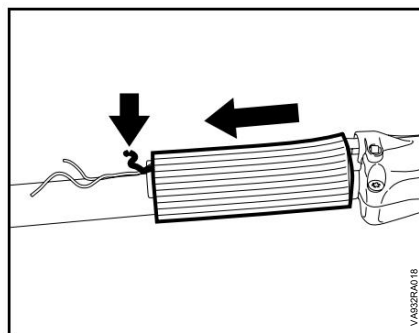
d'entraînement 10.1 Retrait et installation

Tous les composants peuvent être laissés sur le tube d'entraînement s'il est uniquement nécessaire de le séparer de la tête motrice pour des travaux de réparation. Font exception les machines sur lesquelles la poignée de commande n'est pas intégrée dans le carter moteur.

- Sur les machines sur lesquelles la poignée de commande n'est pas intégrée dans le carter moteur, retirez d'abord la poignée de commande - b 7.1.1, 7.1.2 ou 7.2.1

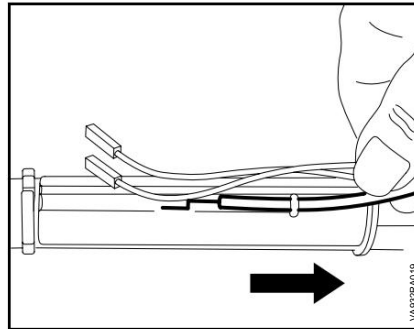


: Sur les machines équipées d'une poignée vélo, retirez la vis (1), desserrer les vis (2) et retirer le tube d'entraînement.



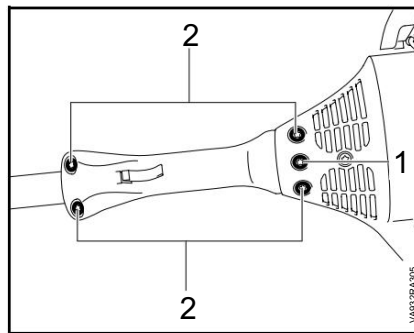
FS 46, 55 uniquement (USA, CAN, version AUS)

- : Retirez le tuyau de la poignée du support de poignée en prenant soin de ne pas plier l'extrémité décalée du câble d'accélérateur.



FS 46, 55 uniquement (USA, CAN, version AUS)

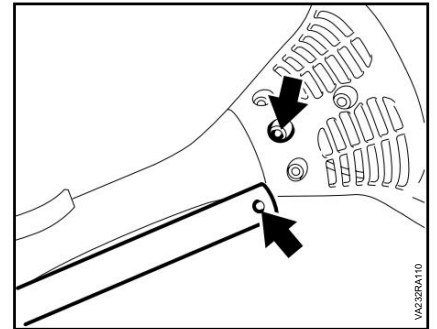
- : Sortez les fils de court-circuit de la fente et le câble d'accélérateur de son logement dans le support de poignée.



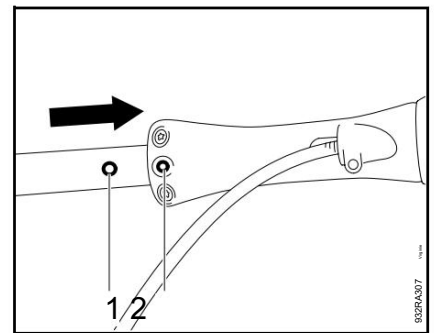
: Sur les machines équipées d'une poignée en boucle, retirez la vis (1), desserrer les vis (2) et retirer le tube d'entraînement.

Installez dans l'ordre inverse.

- Dégraisser la zone de serrage avec un peu de dégraissant standard à base de solvant ne contenant pas d'hydrocarbures chlorés ou halogénés - b 12.



: Sur les machines équipées d'une poignée en boucle, poussez le tube d'entraînement jusqu'à ce que les trous (flèches) s'alignent (le tube d'entraînement se trouve à côté du carter moteur sur l'illustration pour montrer la position du trou).

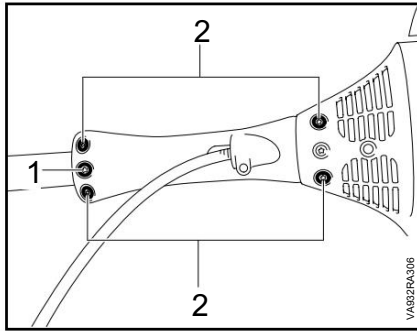


: Sur les machines équipées d'une poignée de vélo, poussez le tube d'entraînement jusqu'à ce que le trou (1) (à environ 18 cm de l'extrémité du tube d'entraînement) s'aligne avec le tuyau (2).

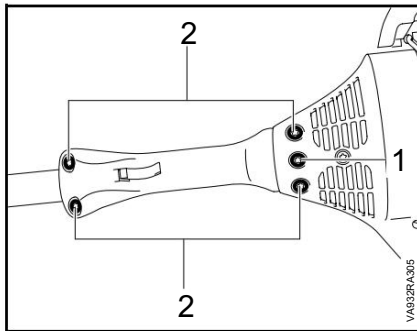
Tournez l'arbre d'entraînement d'avant en arrière (faites tourner l'outil de coupe) tout en le poussant en position de sorte que l'extrémité carrée de l'arbre d'entraînement s'engage dans l'évidement carré du tambour d'embrayage.

10.2 Pièces sur le tube d'entraînement

10.2.1 Poignée de vélo



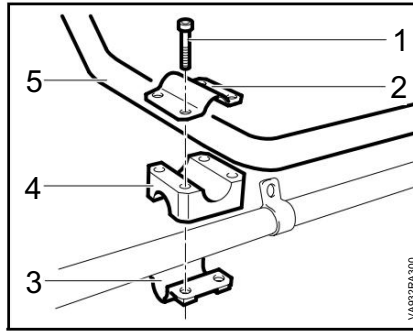
: Sur les machines équipées d'une poignée vélo, mettre en place et serrer la vis (1). Serrez ensuite les vis (2) – b 3.3



: Sur les machines équipées d'une poignée en boucle, mettre en place et serrer la vis (1). Serrez ensuite les vis (2) – b 3.3

– Vérifiez l'étiquette d'instructions sur le tube d'entraînement pour déceler tout dommage et sa lisibilité, remplacez-la si nécessaire.

Remontez toutes les autres pièces dans l'ordre inverse.



– Retirer la poignée de commande – b 7.1.1 et 7.1.2

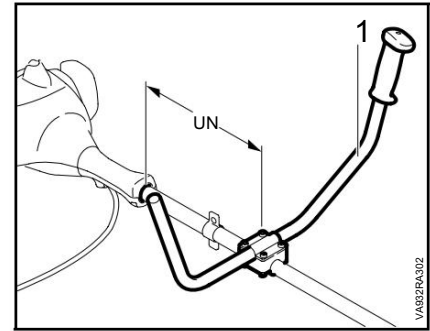
: Retirez les vis (1).

: Retirez le collier inférieur (3), le bloc de serrage (4), la poignée du vélo (5) et le collier supérieur (2).

– Pour remplacer la poignée gauche, coupez-la soigneusement et retirez-la.

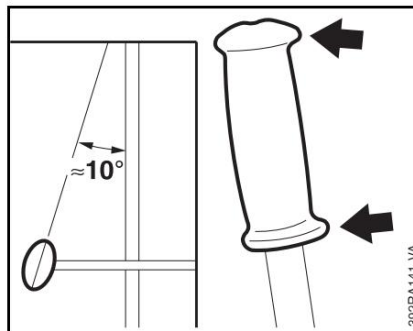
– Utilisez des mâchoires de protection (mâchoires à prisme) pour serrer la poignée du vélo dans un étai.

– Enduire l'intérieur de l'ouverture d'un nouveau grip avec un peu de liquide de presse STIHL OH 723 – b 12.



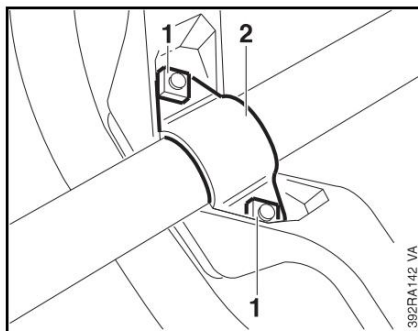
Installez dans l'ordre inverse.

: Positionnez la poignée du vélo (1) environ 15 cm (distance « A ») en avant du carter moteur et serrez-la fermement.

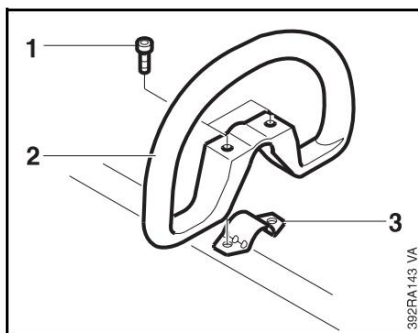


: Poussez la poignée en position de sorte que les extrémités les plus longues (flèches) pointent vers la boîte de vitesses à un angle de 10 à 15 degrés par rapport au tube d'entraînement.

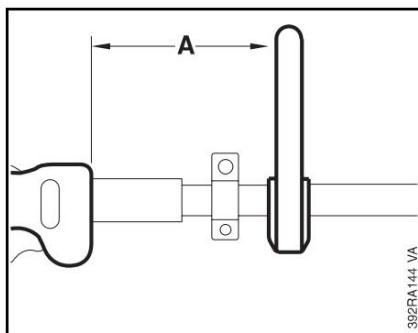
10.2.2 Poignée en boucle sans barre de protection (sauf KM 55)



- : Dévisser les écrous carrés (1).
- : Retirer le collier inférieur (2).

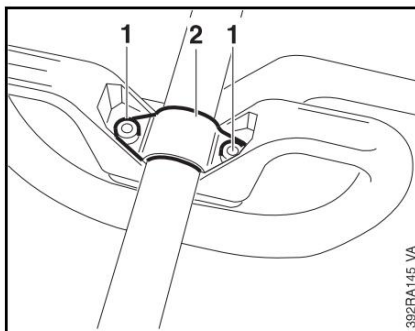


- : Retirez les vis (1).
- : Retirez la poignée en boucle (2) et pince supérieure (3).

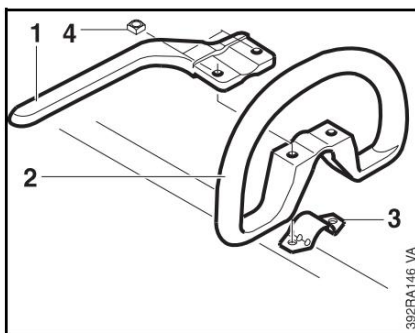


- Installez dans l'ordre inverse.
- : Positionnez la poignée en boucle environ 20 cm (distance « A ») en avant de la poignée de commande et serrez-la fermement.

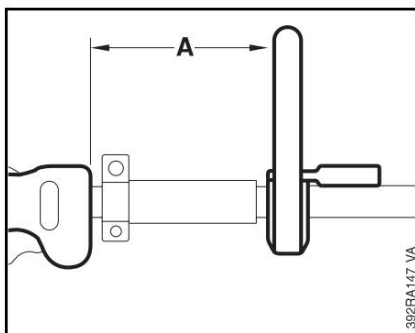
10.2.3 Poignée en boucle avec barre de protection



- : Retirez les vis (1).
- : Retirer le collier inférieur (2).

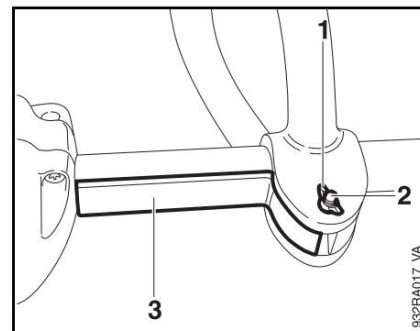


- : Retirez la barrière (1), la poignée en boucle (2) et la pince supérieure (3).
- : Sortez les écrous carrés (4) de la barrière.

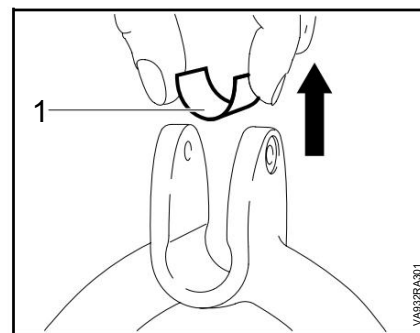


- Installez dans l'ordre inverse.
- : Positionnez la poignée en boucle environ 20 cm (distance « A ») en avant de la poignée de commande et serrez-la fermement.

10.2.4 Poignée en boucle

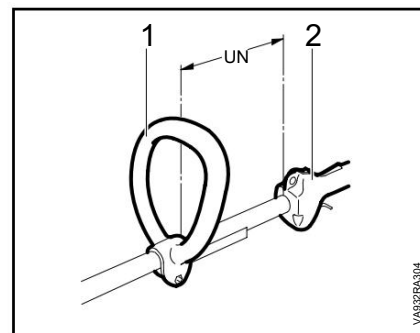


- : Dévisser l'écrou à oreilles (1) et retirer la rondelle.
- : Retirez la vis (2) et retirez l'entretoise (3) (si présente).

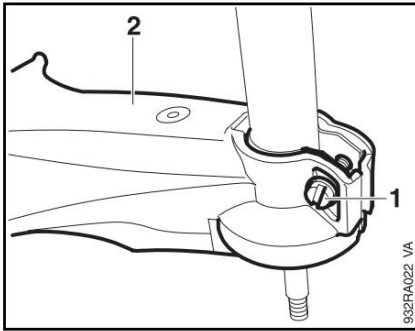


- : Retirez la poignée en boucle du tube d'entraînement et retirez le patin de friction (1).

Installez dans l'ordre inverse.

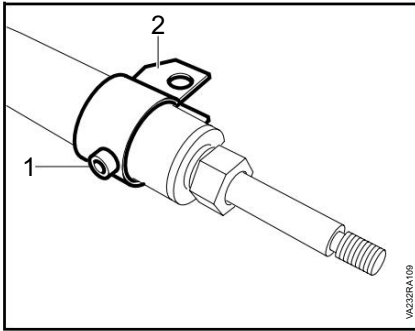


- : Positionnez la poignée en boucle (1) à environ 20 cm (distance « A ») en avant du carter moteur (2) et serrez-la fermement.



: Retirez la vis de serrage (1).

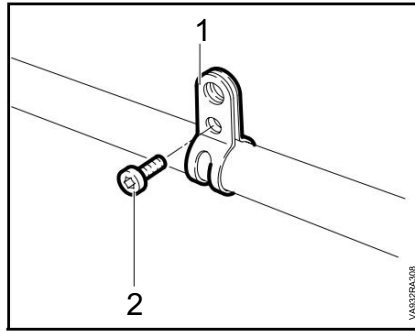
: Tirez le déflecteur (2) vers l'avant et retirez-le.



: Retirez la vis (1).

: Retirez la pince (2).

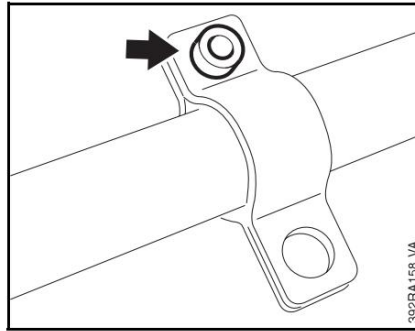
Installez dans l'ordre inverse.



Anneau de transport monobloc

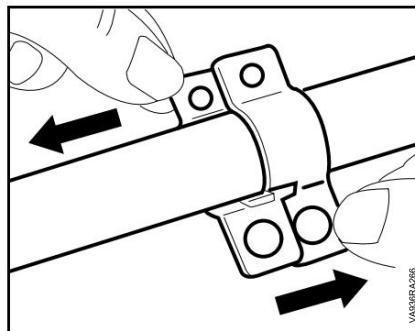
: Retirez la vis (2), pliez ouvrez la pince (1) et retirez-la.

Installez dans l'ordre inverse.



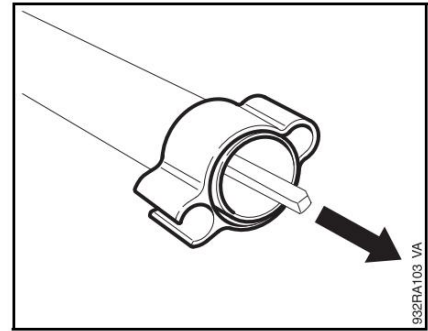
Anneau de transport en deux parties

: Retirez la vis (flèche) de l'anneau de transport.



: Séparez l'anneau de support et retirez-le du tube d'entraînement.

Installez dans l'ordre inverse.

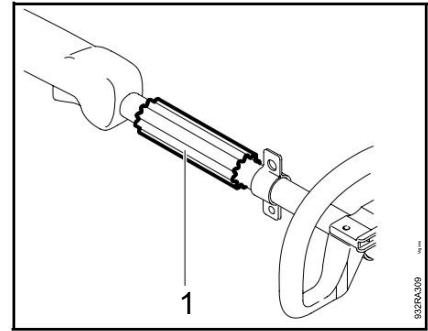


Support de câble d'accélérateur

– Retirer le tube d'entraînement , b 10.1

: Retirez le support du câble d'accélérateur.

Installez dans l'ordre inverse.



Manche

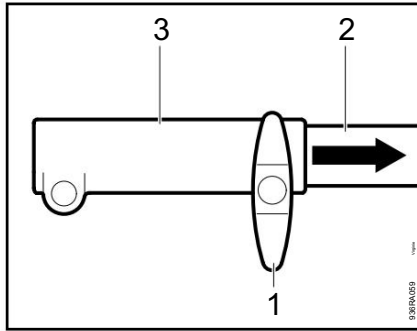
– Retirer le tube d'entraînement – b 10.1

: Retirez le manchon (1).

Installez dans l'ordre inverse.

10.3 Démontage et assemblage

10.3.1 Tube d'entraînement divisé (FS 55T uniquement)



Extrémité inférieure du tube d'entraînement

Les réparations à l'extrémité inférieure du tube d'entraînement sont décrites dans le manuel d'entretien des « CombiTools », au chapitre « Tube d'entraînement (flèche) ».

: Desserrez la vis à oreilles (1).

: Retirez l'extrémité inférieure du tube d'entraînement (2) du manchon d'accouplement (3).

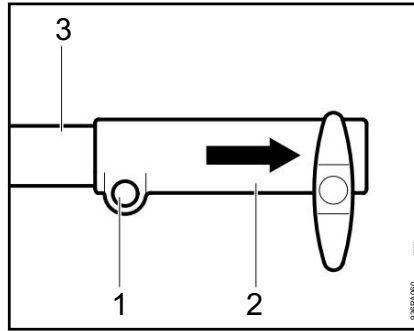
Extrémité supérieure du tube d'entraînement

– Retirez l'extrémité inférieure du tube d'entraînement.

– Retirer le tube d'entraînement – b 10.1

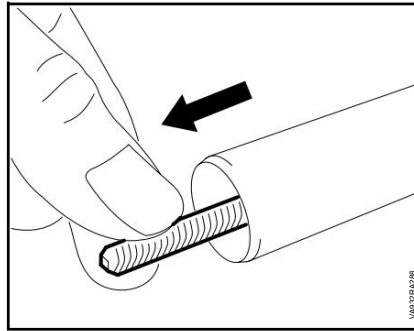
– Retirez la poignée du vélo ou la poignée en boucle – b 10.

– Retirer les pièces montées sur le tube d'entraînement – b 10.2



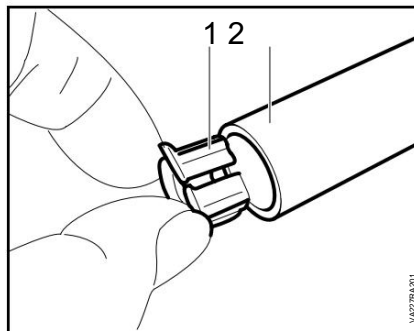
: Desserrez la vis (1).

: Retirez le manchon d'accouplement (2) de l'extrémité supérieure du tube d'entraînement (3).

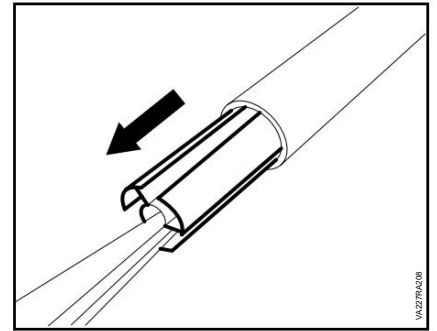


: Retirez l'arbre d'entraînement du tube d'entraînement.

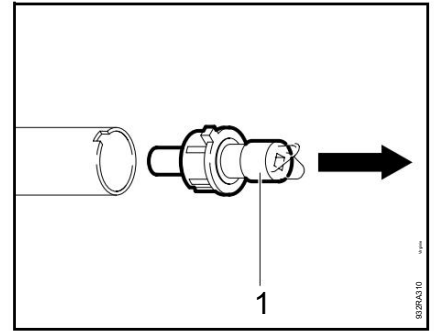
Si l'arbre d'entraînement est devenu bleu, installez-en un nouveau.



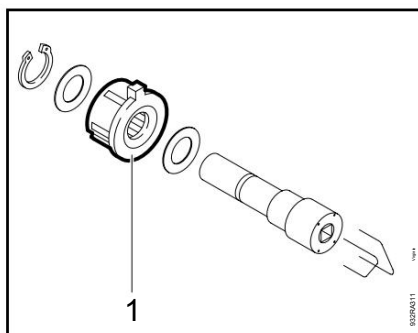
: Retirez le bouchon (1) du tube d'entraînement (2).



: Retirez la doublure flexible du tube d'entraînement.



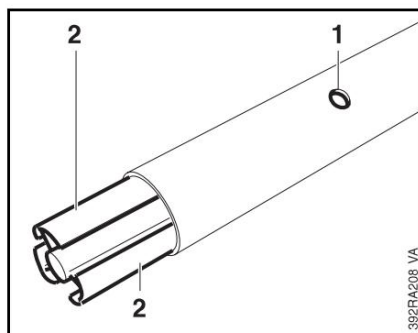
: Retirez l'entraîneur complet (1) du tube d'entraînement.



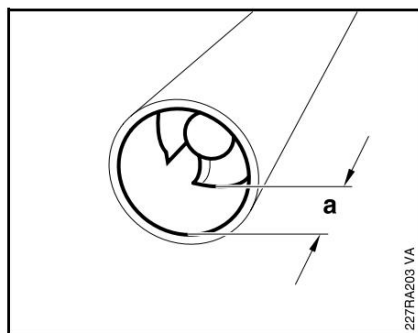
: Démontez le pilote. Si certaines pièces sont très usées, remplacez l'ensemble complet.

: Nettoyer le roulement à aiguilles de la douille (1) avec un peu de dégraissant standard à base de solvant ne contenant pas d'hydrocarbures chlorés ou halogénés, puis lubrifier avec de la graisse STIHL – b 12.

– Remonter le driver.



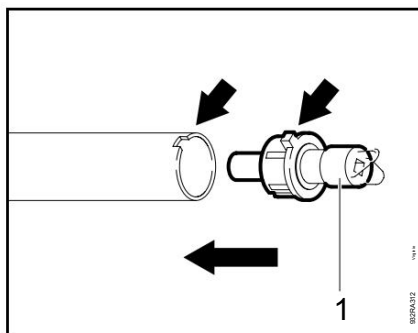
: Enduire la doublure flexible d'un peu de liquide de presse STIHL OH 723, b 12, et l'enfoncer dans le tube d'entraînement de manière à ce que le trou (1) soit entre les rayons (2).



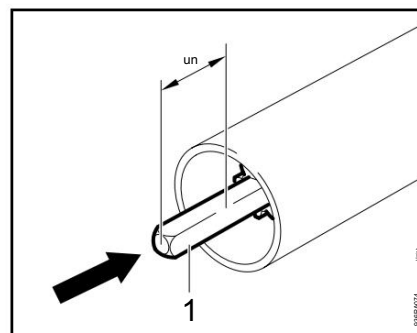
: Repoussez le revêtement flexible jusqu'à ce que la dimension « a » soit de 40 mm, mesurée à partir de l'extrémité du tube d'entraînement (extrémité du bouchon).

– Avant de monter l'arbre de transmission, enduisez-le de lubrifiant pour engrenages STIHL pour taille-haies – b 12.

– Appliquer la graisse uniformément sur arbre de transmission. Ne pompez pas de graisse directement dans le tube d'entraînement.

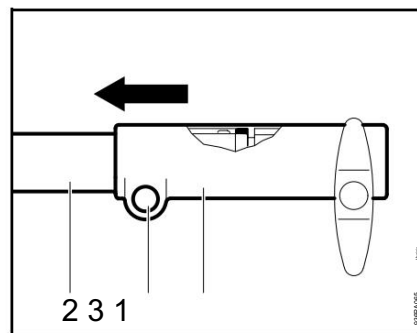


: Pousser l'entraîneur (1) dans le tube d'entraînement jusqu'en butée afin que l'encoche (flèche) du tube d'entraînement s'engage dans l'ergot (flèche) de la douille.



: Pousser l'arbre d'entraînement (1) dans le tube d'entraînement de manière à ce qu'il ne dépasse pas de 8 mm (cote "a").

– Monter la fiche.



– Vérifier que le pilote tourne.

: Alignez le manchon d'accouplement (1) de manière à ce que l'encoche s'engage dans l'ergot de la bague et que l'espace dans le collier soit dirigé vers le bas.

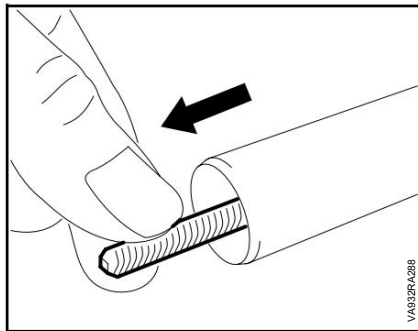
: Pousser le manchon d'accouplement (1) sur le tube d'entraînement (2) jusqu'en butée.

: Serrez fermement la vis (3).

Remontez toutes les autres pièces dans l'ordre inverse.

10.3.2 Tube d'entraînement (FS 45, 46 uniquement)

- Retirer le tube d'entraînement – b 10.1
- Retirer la poignée en boucle – b 10.2.4
- Retirer l'outil de coupe et le déflecteur – b 10.2.5

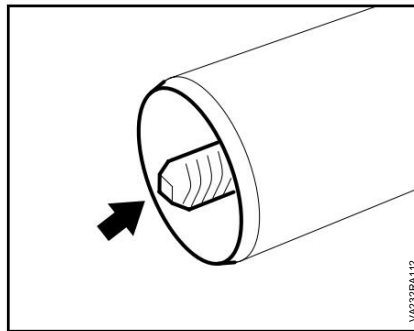


L'arbre d'entraînement est soutenu dans une doublure flexible à l'intérieur du tube d'entraînement.

: Retirez l'arbre d'entraînement du tube d'entraînement.

Si l'arbre est devenu bleu, installez un nouveau.

- Avant de monter l'arbre de transmission, enduisez-le de lubrifiant pour engrenages STIHL pour taille-haies – b 12.
- Appliquer la graisse uniformément sur arbre de transmission. Ne pompez pas de graisse directement dans le tube d'entraînement.

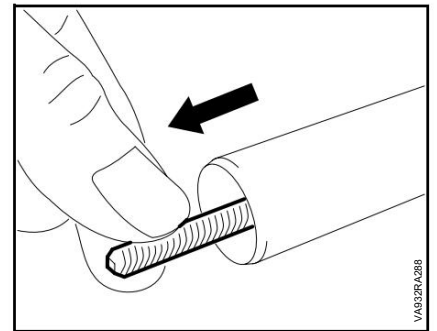


: Pousser l'arbre d'entraînement (flèche) dans le tube d'entraînement jusqu'en butée. Vérifiez que l'outil de coupe tourne.

Remontez toutes les autres pièces dans l'ordre inverse.

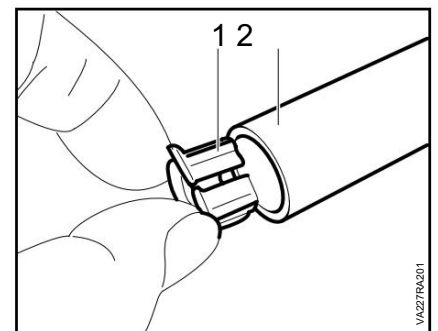
10.3.3 Tube d'entraînement (FS 55, FC 55, HL 45 uniquement)

- Retirer le tube d'entraînement , b 10.1
- Retirer la poignée du vélo (le cas échéant) – b 10.2.1
- Retirer la poignée en boucle (le cas échéant) – b 10.2.2 ou 10.2.3
- Retirer la poignée en boucle (le cas échéant) – b 10.2.4
- Déposer la boîte de vitesses – b 10.4



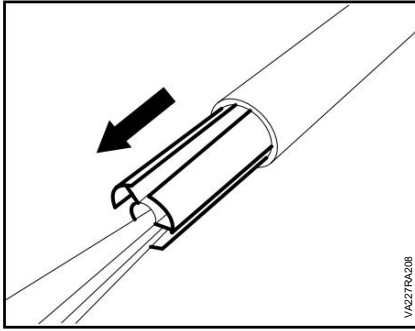
: Retirez l'arbre d'entraînement de l'extrémité moteur du tube d'entraînement.

Si l'arbre est devenu bleu, installez un nouveau.



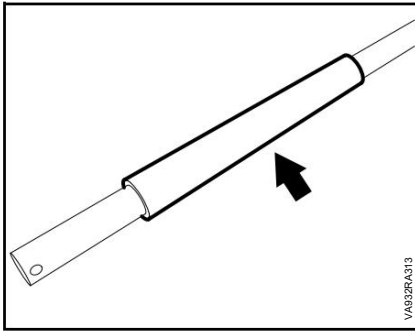
: Sur HL 45 : retirer les bouchons (1) des deux extrémités du tube d'entraînement (2).

- Sur FS 55 : retirer le bouchon du côté moteur du tube d'entraînement.



: Retirez la doublure flexible du tube d'entraînement.

L'illustration montre le revêtement flexible du HL 45 ; les autres doublures flexibles sont en forme d'étoile.



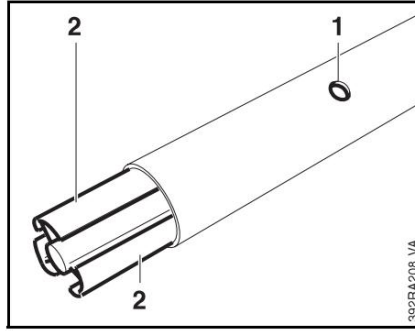
: Sur HL 45 : Si nécessaire, coupez soigneusement et retirez le tuyau (flèche) du tube d'entraînement. Lors de l'installation, enduisez l'intérieur du nouveau tuyau avec un peu de liquide de presse STIHL – b 12.

: Poussez le flexible (flèche) sur le tube d'entraînement.

– Vérifiez l'étiquette d'instructions sur le tube d'entraînement pour détecter tout dommage et sa lisibilité, remplacez-la si nécessaire.

Remonter à l'envers séquence.

– Enduire le liner flexible d'un peu de liquide de presse pour faciliter la pose – b 12.



: Sur HL 45 : Pousser la doublure flexible dans le tube d'entraînement de manière à ce que le trou (1) soit entre les rayons (2).

– Avant le montage, enduire l'arbre d'entraînement avec du lubrifiant pour engrenages STIHL pour taille-haies – b 12.

– Appliquer la graisse uniformément sur arbre de transmission. Ne pompez pas de graisse directement dans le tube d'entraînement.

– Après avoir installé l'arbre de transmission, vérifiez que l'outil de coupe tourne.

Les procédures de dépose et de repose ainsi que de démontage et de remontage du réducteur sont décrites dans le manuel d'entretien "CombiTools".

N° Norm	de la pièce	Numéro de pièce.	Application	Rem.
1	Bande de verrouillage	0000 893 5903	Blocage du vilebrequin	
2	Prise	0812 540 1112	Installation et retrait des vis à tête creuse cannelée avec des tournevis électriques ou pneumatiques, dépose du tambour d'embrayage	
3	Clé	4130 890 3600	Dévisser et serrer l'embrayage (unités FS)	
4	Testeur de carburateur et de carter 1106 850 2905		Test de fuite du carter et du carburateur	
5	Mamelon	0000 855 9200	Tester les fuites du carburateur	
6	Tuyau pour test d'étanchéité	1110 141 8600	Tester les fuites du carburateur	
	Tournevis, 7 Q-SW 8 x 200	5910 890 2420	Écrous de carburateur	
8	Outil de sertissage	5910 890 8210	Fixation des connecteurs aux fils électriques	
9	Clé dynamométrique	5910 890 0301	0,5 à 18 Nm	1) 2)
10	Clé dynamométrique 11	5910 890 0311	6 à 80 Nm	1) 3)
	Douille, T 27 x 125	0812 542 2104	Installation et retrait des vis à tête creuse cannelée avec un tournevis électrique ou pneumatique, serrage avec une clé dynamométrique	
12	tournevis à poignée en T, Q-T 27x150	5910 890 2400	EST vis	4)
13	Support de montage	5910 890 3100	Montage des unités FS	
14	- Pince	5910 890 8800	Maintien des unités FS par le tube d'entraînement pour les réparations (en combinaison avec le support de montage)	
15	crochets	5910 890 2800	Détacher les ressorts des patins d'embrayage	
16	crochets	5910 893 8800	Dépose du corps du micro	
17	Outil d'installation	5910 890 2204	Installation et évitement de la douille de guidage du câble	

Remarques:

- 1) Utilisez toujours une clé dynamométrique pour serrer les vis DG ou P.
- 2) Alternative : Clé dynamométrique 5910 890 0302 avec signal optique/acoustique.
- 3) Alternative : Clé dynamométrique 5910 890 0312 avec signal optique/acoustique.
- 4) À utiliser uniquement pour desserrer/retirer les vis DG ou P.

N°	Nom de la pièce	Numéro de pièce.	Application
1	Mastic gris Dirko (tube de 100 g)	0783 830 2120	Protection sur silencieux
2	Mastic rouge Dirko HT	0783 830 2000	Vis de silencieux
3	Huile lubrifiante spéciale STIHL	0781 417 1315	Alésage du roulement dans le rotor à câble, ressort de rappel
4	Lubrifiant pour engrenages STIHL pour taille- haies - un tube de 80 g - un tube de 225 g	0781 120 1109 0781 120 1110	
5	graisses lubrifiantes STIHL	0781 120 1111	Roulement à aiguilles dans la douille de l'entraîneur dans le tube d'entraînement
6	Dégraissant commercial standard, à base de solvant, ne contenant aucun hydrocarbure chloré ou halogéné.		Nettoyage des faces d'étanchéité
7	Fluide de presse STIHL OH 723	0781 957 9000	Installation d'éléments en caoutchouc du système AV

