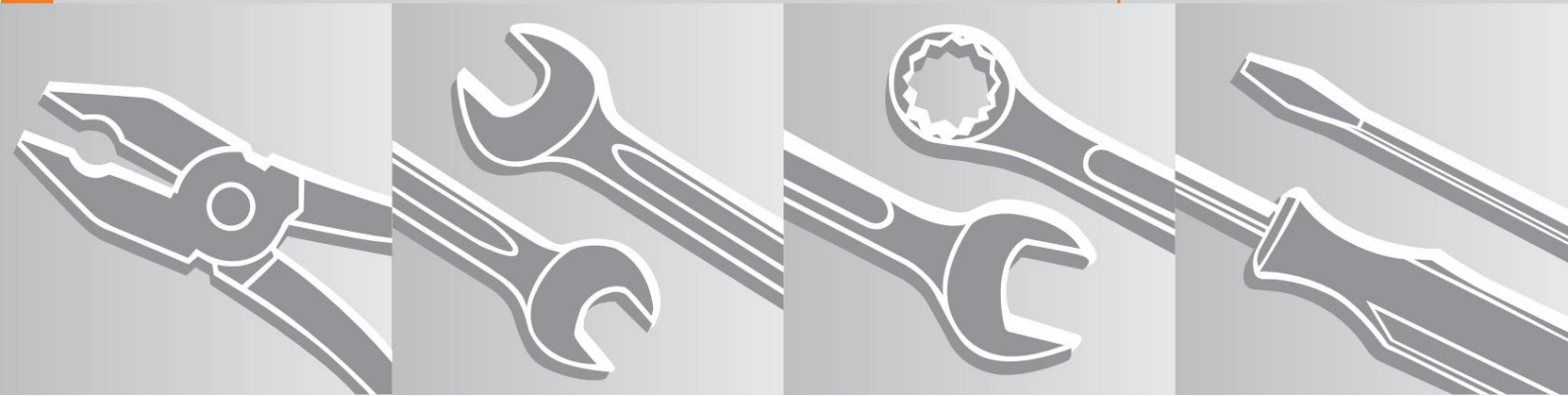


STIH)

STIHL MS261

2010-05



Contenu

1.	Introduction et Précautions de sécurité	3	6.	Moteur	35	9.	Entretien du Système audiovisuel	76
1.1	Introduction	3	6.1	35 Silencieux		9.1	Tampon sur réservoir d'huile	76
1.2	Précautions de sécurité	4	6.2	Test d'étanchéité 36		9.2	Ressort AV sur réservoir d'huile 76	
2.	Caractéristiques	5	6.2.1	Préparatifs 36		9.2.1	Ressort AV sur réservoir d'huile - Machines avec chauffage	76
2.1	Moteur	5	6.2.2	Test de vide 37		9.3	Ressort AV sur réservoir de carburant	77
2.2	Système de carburant	5	6.2.3	Test de pression 37		9.4	Ressort AV sur guidon 78	
2.3	Système de mise à feu	5	6.3	Joints d'huile 38		9.4.1	Modèles avec chauffage 79	
2.4	Lubrification de la chaîne	5	6.4	Carénage 39		9.5	Tampon d'arrêt côté embrayage	79
2.5	Couples de serrage	6	6.5	Cylindre 40		9.5.1	Tampon d'arrêt côté allumage 80	
3.	Dépannage	8	6.6	Vilebrequin 42		9.5.2	Tampons sur la base du filtre 80	
3.1	Embrayage	8	6.6.1	Roulements / Carter moteur 47		9.6	Guidon 81	
3.2	Entraînement par CHAÎNE, Frein de chaîne, Tendeur de chaîne	9	6.7	Piston 48		9.6.1	Guidon avec Chauffage	82
3.3	Lubrification de la chaîne	11	6.8	Segments de piston 50		dix.	Leviers de contrôle	87
3.4	Démarrateur à rembobinage	12	6.9	Soupape de décompression 51		10.1	Levier de commande principal 87	
3.5	Système de mise à feu	14	7.	Système de mise à feu	52	10.1.1	Dépose et installation	
3.6	Carburateur	15	7.1	Calage de l'allumage	52	10.2		87
3.7	Moteur	18	7.2	Préséparateur	52	Déclencheur d'accélérateur/ Levier de		87
4.	Embrayage	19	7.3	Installer nouveau Module d'allumage	52	verrouillage 10.3 Gâchette d'accélérateur/ Levier de verrouillage		89
4.1	Tambour d'embrayage	20	7.4	Tester le Module d'allumage	54	– QuickStop Super		91
5.	Frein de chaîne	21	7.5	Soufflet de bougie d'allumage / Fil d'allumage	56	10.3.1	Levier de commutation	
5.1	Vérification de l'opération 21		7.6	Volant	57	– QuickStop Super		91
5.2	Bande de frein 21		7.7	Fil de court-circuit	58	10.3.2	Levier de verrouillage – QuickStop Super	
5.3	Levier de frein 23		7.7.1	Test 7.7.2	58	10.3.3	Tige de starter	92
5.4	Levier de frein sur les machines avec QuickStop Super 5.4.1	25	Retrait et installation 7.7.3 Fil de terre		58	10.3.4	Tige d'accélérateur	93
Régler le câble de frein 27			7.7.4	Ressort de contact	62	11.	Lubrification de la chaîne	95
5.4.2	Câble de frein 28		7.8	Dépannage du système d'allumage	62	11.1	Corps du ramasseur	95
5.5	Levier à came 29		8.	Démarrateur à rembobinage	67	11.2	Tuyau d'aspiration d'huile	95
5.6	Broches 30		8,1	Général	67	11.3	Pompe à huile	96
5.7	Tendeur de chaîne 32		8,2	Boîtier du ventilateur	67	11.4	Soupape	97
5.7.1	Tendeur de chaîne rapide 32		8,3	Cliquets	68			
5.8	Goujons de montage de barre 33		8,4	ErgoStart	69			
5.9	Écrous à collier pour couvercle de pignon	34	8,5	Rotor de corde	70			
			8,6	Corde de démarrage / Grip	71			
			8,7	Mettre en tension le Rembobiner le printemps	73			
			8.8	Remplacer le Rembobiner le printemps	73			

q

© ANDREAS STIHL AG & Co. KG, 2010

Contenu

12.	Système de carburant	98	13.	Système de chauffage	130
12.1	Filtre à air	98	13.1	Chauffage du carburateur	130
12.2	Défecteur	98	13.1.1	Test du système complet	130
12.3	Base du filtre	98	13.1.2	Test de l'élément chauffant	130
12.4	Enveloppes de guidage d'air	100	13.1.3	Interrupteur thermostatique	131
12.4.1	Carénages de guidage d'air – Modèles avec pompe à carburant	101	13.2	Tableau de dépannage du système de chauffage du carburateur	132
manuelle 12.4.2	Carénages de guidage d'air – Modèles avec chauffage	104	13.3	Système de chauffage de la poignée	133
12.5	Carburateur	109	13.3.1	Dépannage	133
12.5.1	Test d'étanchéité	111	13.4	Interrupteur de chauffage	133
12.6	Entretien du carburateur	112	13.5	Élément chauffant dans la poignée arrière	133
12.6.1	Diaphragme de dosage	112	13.6	Élément chauffant dans le guidon	135
12.6.2	Aiguille d'entrée	113	13.7	Générateur	136
12.6.3	Membrane de pompe	114	13.7.1	Tableau de dépannage du chauffage de la poignée et du générateur	137
12.6.4	Leviers sur l'arbre de papillon	115	13.7.2	Connexions de test et valeurs de test	139
12.6.5	Vis de réglage	116	13.8	Faisceau de câblage	143
Réglage du carburateur	118		14.	Entretien spécial Outils	147
12.7.1	Réglage de base	118	15.	Aides à l'entretien	149
12.7.2	Définition des normes	119			
12.8	Support carburateur	120			
12.9	Collecteur d'admission	121			
12.10	Évent du réservoir	122			
12.10.1	Tests	122			
12.10.2	Dépose et installation	123			
12.11	Admission de carburant	123			
12.11.1	Corps du pick-up	123			
12.11.2	Tuyau de carburant	124			
12.11.3	Tuyau de carburant – Modèles avec pompe à carburant manuelle	125			
12.11.4	Pompe à carburant manuelle	127			
12.11.5	Boîtier du réservoir	128			

1. Introduction et précautions de sécurité

1.1 Introduction

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

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 les tableaux de dépannage pour tous les assemblages et systèmes dans ce manuel et le « Système de formation au service

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 spéciaux mentionnés dans les descriptions sont répertoriés dans le chapitre « Outils d'entretien spéciaux » de ce manuel. Utilisez les numéros de pièces 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 :

N Action à entreprendre comme indiqué dans l'illustration au-dessus du texte

– Action à entreprendre qui n'est pas indiqué dans l'illustration au-dessus du texte

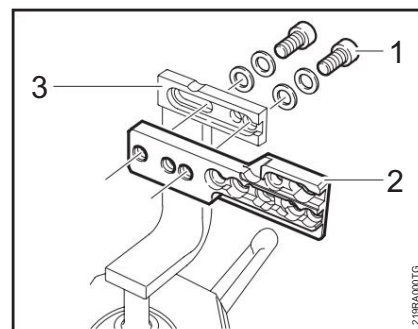
Dans les illustrations :

Un pointeur

une direction de mouvement

@ 4.2 =Référence à un autre chapitre, soit le chapitre 4.2 dans cet exemple.

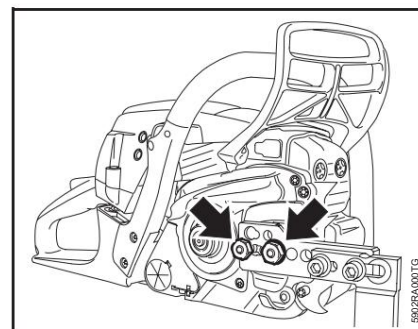
Les manuels d'entretien et tous les bulletins d'informations techniques sont destinés exclusivement à l'usage des ateliers de réparation correctement équipés. Ils ne doivent pas être transmis à des tiers.



L'entretien et les réparations sont considérablement facilités si la machine est montée sur un support de montage (3). 5910 890 3100. Pour ce faire, fixez la plaque de montage (2) 5910 850 1650 au support de montage à l'aide de deux vis (1) et de rondelles.

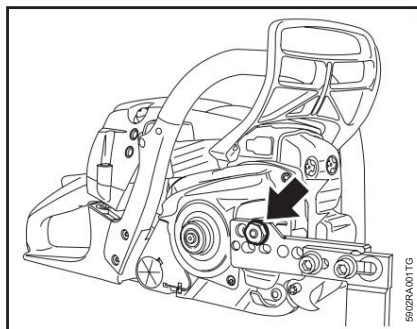
Les vis ne doivent pas dépasser car, selon la machine, elles pourraient endommager les boîtiers lors du serrage de la machine.

L'opération ci-dessus n'est pas nécessaire avec le nouveau support de montage 5910 890 3101 puisque la plaque de montage est déjà montée.



Engagez les goujons de fixation de la barre dans les alésages extérieurs de la plaque de montage et fixez la machine en position avec les écrous M 8 (flèches).

Machines avec chaîne rapide
Tendeur



Engagez le goujon de fixation de la barre dans l'alésage extérieur de la plaque de montage et fixez la machine en position avec l'écrou M 8 (flèche).

La machine est maintenue en position sur la plaque de montage par les têtes de vis situées sur le carter moteur.

Préparations pour l'entretien

Retirez le couvercle du pignon de chaîne, la chaîne de scie et le guide-chaîne avant d'effectuer des réparations ou de monter la machine sur le support de montage.

Utilisez toujours des pièces de rechange d'origine STIHL.

Ils peuvent être identifiés par le STIHL { numéro de pièce, le logo et le symbole des pièces STIHL K

Ce symbole peut apparaître seul sur de petites pièces.

Stockage et élimination des huiles et des carburants

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

1.2 Précautions de sécurité

Si la machine est mise en service au cours de travaux de réparation ou de maintenance, 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.

Soyez extrêmement prudent lors des travaux d'entretien et de réparation sur le système d'allumage. Les hautes tensions qui apparaissent peuvent provoquer des accidents graves, voire mortels.

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

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

Ne fumez pas et n'approchez pas de feu, de flamme ou d'autres sources 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.

Effectuez toujours un test d'étanchéité après avoir travaillé sur le système de carburant et le moteur.

Remplacez toujours les pièces endommagées. Vérifiez les pièces démontées pour déceler usure ou dommages avant de les réinstaller – remplacez-les si nécessaire.

Faites fonctionner la machine uniquement avec le carénage monté en position – sinon il y a un risque de blessure par la roue du ventilateur et un risque d'endommagement du moteur en raison d'une surchauffe.

Le chapitre sur les couples de serrage répertorie tous les composants de la machine qui doivent être serrés à un couple spécifique ou recouverts d'un adhésif frein-filet. Les spécifications doivent être respectées lors du serrage des vis, écrous et autres fixations dans toutes les procédures décrites dans ce manuel d'entretien.

Système de carburant – connecteurs cannelés pour tuyaux

Retirez ou poussez les durites de carburant au niveau du connecteur, de préférence à la main, pour garantir l'étanchéité du système de carburant.

Évitez d'endommager l'embout du tuyau – n'utilisez pas de pinces tranchantes, de tournevis, etc.

Ne coupez pas les tuyaux de carburant avec un couteau ou un outil similaire.

Ne réutilisez pas les flexibles de carburant après leur dépose. Installez toujours des durites neuves – les durites de carburant peuvent être trop étirées lors du retrait.

Installez de nouveaux flexibles de carburant à sec ou à l'aide du liquide de presse STIHL, b 15.

Les autres fluides de presse ne sont pas approuvés et peuvent endommager les tuyaux de carburant.

Enduisez les extrémités des tuyaux et les connecteurs avec du liquide de presse STIHL, puis poussez les nouveaux tuyaux sur les raccords cannelés, b 15.

2. Caractéristiques

2.1 Moteur

MS 261

Déplacement:	50,2 cm ³
Alésage:	44,7 millimètres
<small>Accident vasculaire cérébral:</small>	32,0 millimètres
Puissance moteur selon ISO 7293 :	2,8 kW (3,8 ch) à 9 500 tr/min
Régime moteur maximum autorisé avec guide-chaîne et chaîne :	14 000 tr/min
Ralenti:	2 800 tr/min
Embrayage:	Embrayage centrifuge sans garnitures
L'embrayage s'enclenche à :	3 600 tr/min
Test d'étanchéité du carter à pression relative : sous vide :	0,5 barre 0,5 barre

2.2 Système de carburant

Test d'étanchéité du carburateur à la pression relative :	0,8 barre
Fonctionnement de l'évent du réservoir à pression relative :	0,5 barre
Carburant:	comme spécifié dans le manuel d'instructions

2.3 Système de mise à feu

Entrefer entre le module d'allumage et la roue du ventilateur :	0,20 (+ 0,1/- 0,05) mm
Bougie d'allumage (type de résistance) :	NGK BPMR7A BOSCH WSR6F
Écart entre les électrodes :	0,5 mm

2.4 Lubrification de la chaîne

Pompe à huile à vitesse variable avec piston alternatif et contrôle manuel du débit

Paramètres du débit d'huile :

min. :	4,5 (+2,0) cm ³ /min à 10 000 tr/min
Ématique	8,5 (+3,0) cm ³ /min à 10 000 tr/min
maximum :	11,5 (+3,0) cm ³ /min à 10 000 tr/min

2.5 Couples de serrage

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 Nm	Remarques
Vis	P4x12	Plaque de recouvrement/couvercle de pignon (tendeur de chaîne rapide)	2.5	
Vis	M4x8	Plaque de recouvrement du tendeur de chaîne/carter	2.0	
Vis	P5x16	Ressort antivibratoire / boîtier de poignée	3.0	
Vis	M4x16	Ressort antivibratoire / carter	3.5	4)
Vis	M4x12	Bande de frein/carter	3.0	1), 4)
Vis	P4x10	Support de câble de frein/boîtier de réservoir (Q)	1.7	
Vis à collier	M8	Goujon de collier pour barre	23,0	1)
Vis à collier	M8/M10	Goujon de collier pour barre (BE)	30,0	2)
Vis	M4x12	Couvercle, frein de chaîne/carter	3.0	4)
Vis	M10x1	moteur Soupape de	14,0	
Vis	M4x9.6	décompression Grille pare-étincelles/	1.0	
Vis	silencieux M 12x0,75	Boîtier / interrupteur (VW)	3.0	
Vis	M 4x12	Générateur / carter (VW)	3.0	3)
Vis	P6x32,5	Guidon/boîtier de réservoir	7.0	
Vis	P6x30	Guidon/boîtier de réservoir (VW)	8.0	4)
Vis	M6x26	Guidon/douille (VW)	8,0	2)
Vis	M5x16	Guidon / bouchon, ressort antivibratoire (VW)	6,0	3), 4)
Vis	M5x20	Protège-main/boîtier de ventilateur/carter	6,0	4)
Vis	P6x30	moteur Attrape-chaîne/carter/bouchon de	8,0	
Vis	M5x16	roulement Pare-chocs à pointes/carter/contre-écrou	8,0	3), 4)
Contre-écrou	M5	supérieur Pare-chocs à pointes/carter/contre-écrou	8,0	
Vis	M5x16	supérieur Pare-chocs à pointes/carter,	8,0	3), 4)
Vis	M4x12	inférieur Collecteur/	3,0	4)
Vis	M5x25	cylindre Carter, côté pignon/côté ventilateur	10,0	4)
Vis	M5x16	Bouchon de roulement/	10,0	3), 4)
Vis	M5x16	cylindre Boîtier de ventilateur /	6.0	4)
Vis	M4x12	carter Déflecteur d'air/carter	1,5	4)
Transporteur	M12x1L	Support / vilebrequin	50,0	

Attache	Taille du filetage	Pour composant	Couple Nm	Remarques
Vis	M4x12	Pompe à huile/carter	3,0	4)
Vis	M5x16	Silencieux/carter	10,0	3), 4)
Vis	M5x16	Silencieux / cylindre	10,0	3), 4)
Noix	M8x1	Volant moteur/vilebrequin	28,0	5)
Vis	M4x12	Contacteur thermostatique / carburateur (VW)	2,0	
Écrou à collier	M5	Carburateur / vis à collerette 1er étage, côté ventilateur	2,0	
Écrou à collier	M5	Carburateur / vis à collerette 2ème étage, côté pignon	3,5	
Écrou à collier	M5	Carburateur / vis à collerette 3ème étage côté ventilateur 3,5		
Vis	M5x16	Préséparateur/carter 3,0 M 14x1,25 Bougie M 4x20	25,0	4)
Vis		Module d'allumage/carter	4,0	3)
Vis	M5x20	Cylindre/carter, 1er étage	4,0	4)
Vis	M5x20	Cylindre/carter, 2ème étage	10,0	4)

Remarques:

- 1) Loctite 242 ou 243, résistance moyenne
- 2) Loctite 270, haute résistance
- 3) Vis micro-encapsulées
- 4) Vis à tête de serrage
- 5) Dégraisser le vilebrequin/volant moteur et monter sans huile
- VW) Système de chauffage du carburateur et des poignées
- Q) QuickStopSuper
- BE) Tendeur de chaîne rapide/ErgoStart

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.

Enduire les vis micro-encapsulées de Loctite 242 ou 243 de résistance moyenne avant de les réinstaller.

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

Ne confondez pas les vis avec et sans têtes de serrage.

3. Dépannage

3.1 Embrayage

Condition	Cause	Remède
La chaîne de scie s'arrête à pleine charge	Pochettes très usées	Installer un nouvel embrayage
	Tambour d'embrayage très usé	Installer un nouveau tambour d'embrayage
La chaîne de scie tourne au ralenti	Régime de ralenti du moteur trop élevé	Réajuster la vis de ralenti LA
	Ressorts d'embrayage étirés	Remplacez les ressorts d'embrayage ou installez un nouvel embrayage
	Ressorts d'embrayage cassés	Remplacer les ressorts d'embrayage
Bruits forts	Ressorts d'embrayage étirés	Remplacer tous les ressorts d'embrayage
	Cage à aiguille endommagée	Monter une nouvelle cage à aiguille
	Support de patin d'embrayage cassé	Installer un nouveau dispositif de retenue ou un embrayage
	Embrayages et support usés	Installer un nouvel embrayage

3.2 Entraînement par chaîne, frein de chaîne, tendeur de chaîne

Condition	Cause	Remède
Le pignon de chaîne s'use rapidement	Chaîne mal tendue	Chaîne de tension comme spécifié
	Mauvais pas de chaîne	Monter la chaîne au pas correct
	Lubrification insuffisante de la chaîne	Vérifier la lubrification de la chaîne
La chaîne de scie s'arrête à pleine charge	Pochettes très usées	Installer un nouvel embrayage
	Tambour d'embrayage très usé	Installer un nouveau tambour d'embrayage
	Bande de frein bloquée	Vérifier la liberté de mouvement et le fonctionnement de la bande de frein
La chaîne de scie tourne au ralenti	Régime de ralenti du moteur trop élevé	Réajuster la vis de ralenti LA
	Ressorts d'embrayage étirés	Remplacez les ressorts d'embrayage ou installez un nouvel embrayage
	Ressorts d'embrayage cassés	Remplacer les ressorts d'embrayage
La chaîne de scie ne s'arrête pas immédiatement lorsque le frein est activé	Ressort de frein étiré ou cassé	Monter un nouveau ressort de frein
	Bande de frein tendue ou usée	Monter une nouvelle bande de frein
	Tambour d'embrayage usé	Installer un nouveau tambour d'embrayage

Condition	Cause	Remède
QuickStopSuper Le frein de roue libre ne se désengage pas même si le levier de verrouillage est enfoncé	Câble de frein tendu	Réajuster le câble de frein
	Câble de frein débranché ou cassé	Rebranchez ou remplacez le câble de frein
QuickStopSuper Le frein de roue libre ne se désengage pas correctement même si le levier de verrouillage est enfoncé	Trop de course libre sur le levier de verrouillage	Régler le câble de frein
QuickStopSuper Action de freinage du frein de roue libre inadéquate – levier de verrouillage non enfoncé	Câble de frein trop tendu	Régler le câble de frein

3.3 Lubrification de la chaîne

En cas de problème avec le système de lubrification de la chaîne, vérifiez et éliminez les autres sources de défauts avant de démonter la pompe à huile.

Condition	Cause	Remède
La chaîne ne reçoit pas d'huile	L'orifice d'entrée d'huile dans le guide-chaîne est obstrué.	Nettoyer l'orifice d'entrée d'huile.
	Tuyau d'admission ou corps de pick-up bouché ou tuyau d'admission rompu	Monter un nouveau tuyau d'admission et un nouveau corps de pick-up
	Vanne du réservoir d'huile bloquée	Nettoyer ou remplacer la vanne
	Dents du ver usées	Installer un nouveau ver
	Pompe à huile endommagée ou usée	Installer une nouvelle pompe à huile
Machine perdant de l'huile de chaîne	Pompe à huile endommagée ou usée	Installer une nouvelle pompe à huile
	Raccordement du tuyau d'aspiration d'huile endommagé	Installer un nouveau tuyau d'admission d'huile
	Joint entre deux moitiés de carter défectueux ou carter fissuré	Installez un nouveau joint, inspectez les deux moitiés du carter et remplacez-le si nécessaire.
La pompe à huile ne fournit pas suffisamment d'huile	Pompe à huile endommagée ou usée	Installer une nouvelle pompe à huile
	Débit de la pompe à huile réglé trop bas	Régler la pompe à huile (uniquement sur version avec pompe à huile réglable)
	Le pilote de vis sans fin est lâche	Installer un nouveau ver

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
La corde de démarrage ne se rembobine pas	Ressort de rembobinage très sale ou corrodé	Nettoyer ou remplacer le ressort de rappel
	Tension du ressort insuffisante	Vérifiez le ressort de rappel et augmentez la tension.
	Ressort de rembobinage cassé	Installer un nouveau ressort de rappel
La corde de démarrage ne peut pas être tirée assez loin	Ressort trop tendu	Vérifiez le ressort de rappel et réduisez la tension
Le câble de démarrage peut être retiré presque sans résistance (le vilebrequin ne tourne pas)	Les chevilles de guidage des cliquets ou les cliquets eux-mêmes sont usés	Monter de nouveaux cliquets
	Clip à ressort sur le cliquet fatigué	Installer un nouveau clip à ressort
	Clip à ressort mal installé	Installer correctement le clip à ressort
...Modèles avec ErgoStart	Ressorts de torsion sur volant fatigués, cliquets usés ou grippés	Nettoyer les sièges des cliquets ou remplacer les cliquets et les ressorts de torsion si nécessaire
	Cosses du support usées	Installer un nouveau transporteur
	Boucle à ressort dans le boîtier à ressort non fixée au support	Fixez la boucle à ressort au support
La corde de démarrage est difficile à tirer – modèles avec ErgoStart	Printemps dans le boîtier du printemps fatigué	Installer un nouveau boîtier de ressort

Condition	Cause	Remède
La corde de démarrage est difficile à tirer ou s'enroule très lentement	Le mécanisme de démarrage est très sale	Mécanisme de démarrage complet soigneusement nettoyé
	À des températures extérieures très basses : L'huile lubrifiante sur le ressort de rappel devient visqueuse (les enroulements du ressort collent ensemble) ou de l'humidité s'est infiltrée sur le ressort de remontage (les enroulements du ressort sont gelés ensemble).	Enduisez le ressort de rappel avec une petite quantité de dégraissant standard à base de solvant (ne contenant aucun hydrocarbure chloré ou halogéné), puis tirez soigneusement sur la corde plusieurs fois jusqu'à ce que l'action normale soit rétablie.

Condition	Cause	Remède
Le moteur tourne irrégulièrement, ratés d'allumage, perte de puissance temporaire	Le soufflet de la bougie d'allumage est desserré	Appuyez fermement sur la bougie d'allumage et installez un nouveau ressort si nécessaire.
	Bougie d'allumage encrassée, maculée d'huile	Nettoyer la bougie d'allumage ou la remplacer si nécessaire. Si la suie persiste, vérifiez le filtre à air
	Fil d'allumage desserré dans le module d'allumage	Installer un nouveau fil d'allumage
	Mélange carburant/ huile – trop d'huile	Utiliser un mélange correct de carburant et d'huile
	Entrefer incorrect entre le module d'allumage et le volant moteur	Régler correctement l'entrefer
	Volant fissuré ou les patins sont endommagés ou sont devenus bleus	Installer un nouveau volant
	Calage de l'allumage incorrect, volant d'inertie déréglé – la clé du volant d'inertie a été cisailée	Installer un nouveau volant
	Faible magnétisation dans le volant	Installer un nouveau volant
Étincelle irrégulière	Vérifier le fonctionnement de l'arbre de commutation/ ressort de contact et module d'allumage Isolation défectueuse ou rupture du fil d'allumage ou fil de court-circuit. Vérifiez le câble d'allumage/le module d'allumage et remplacez le module d'allumage si nécessaire. Vérifiez le fonctionnement de la bougie d'allumage. Nettoyez la bougie d'allumage ou remplacez-la si nécessaire.	

3.6 Carburateur

Condition	Cause	Remède
Carburateur inondé ; Le moteur cale	Le pointeau d'entrée n'est pas étanche – corps étrangers dans le siège ou le cône de soupape	Retirer et nettoyer le pointeau d'admission, nettoyer le carburateur
	Aiguille d'entrée usée	Remplacer l'aiguille d'entrée
	Levier de commande d'admission collé sur l'axe	Vérifiez le levier de commande d'entrée et remplacez-le si nécessaire.
	Ressort hélicoïdal non situé sur le mamelon du levier de commande d'admission	Retirez le levier de commande d'admission et remontez-le correctement.
	Le disque perforé sur la membrane est déformé et appuie constamment contre le levier de commande d'admission	Installer une nouvelle membrane de dosage
	Diaphragme dosé déformé	Installer une nouvelle membrane de dosage
Mauvaise accélération	Réglage de la vis bas régime trop pauvre	Vérifier le réglage de base du carburateur, corriger si nécessaire
	Réglage de la vis haute vitesse trop pauvre	Vérifier le réglage de base du carburateur, corriger si nécessaire
	Le pointeau d'entrée colle au siège de soupape.	Retirez le pointeau d'entrée, nettoyez et remettez en état
	Fuite du joint de membrane	Monter un nouveau joint de membrane
	Membrane de dosage endommagée ou rétrécie	Installer une nouvelle membrane de dosage
	Évent du réservoir défectueux	Remplacer l'évent du réservoir
	Fuite sur la durite d'essence du réservoir au carburateur	Sceller les connexions ou installer un nouveau tuyau de carburant
Le moteur perd de la puissance lors de l'accélération	Bague d'étanchéité ou ressort de la pompe accélératrice usés ou endommagés	Installer un nouveau carburateur

Condition	Cause	Remède
Le moteur ne tourne pas au ralenti, régime de ralenti trop élevé	Volet des gaz trop ouvert par la vis de ralenti (LA)	Réinitialiser correctement la vis de ralenti (LA)
	Fuite des joints d'huile/carter moteur	Sceller ou remplacer les joints d'huile/carter moteur
	L'obturateur des gaz ne se ferme pas	Installer un nouveau carburateur
Le moteur s'arrête au ralenti	Alésages de gicleurs au ralenti ou ports bloqués	Nettoyer le carburateur
	Vis basse vitesse trop riche ou trop pauvre	Réinitialiser correctement la vis basse vitesse (L)
	Vis de réglage du ralenti LA incorrect – volet de papillon complètement fermé	Réinitialiser correctement la vis de ralenti (LA)
	Évent du réservoir défectueux	Remplacer l'évent du réservoir
	Fuite sur la durite d'essence du réservoir au carburateur	Sceller les connexions ou installer un nouveau tuyau de carburant
La chaîne de scie tourne au ralenti	Régime de ralenti du moteur trop élevé	Réajuster avec la vis de ralenti LA (dans le sens inverse des aiguilles d'une montre)
	Ressorts d'embrayage étirés ou fatigués	Remplacer les ressorts d'embrayage ou installer nouvel embrayage
	Crochets du ressort d'embrayage cassés	Remplacer les ressorts d'embrayage

Condition	Cause	Remède
Le régime moteur chute rapidement sous charge – faible puissance	Filtre à air sale	Nettoyer le filtre à air ou le remplacer si nécessaire
	Volet des gaz pas complètement ouvert	Vérifier le câble et la tige d'accélérateur
	Évent du réservoir défectueux	Remplacer l'évent du réservoir
	Corps du collecteur de carburant sale	Installer une nouvelle carrosserie de pick-up
	Crépine à carburant sale	Nettoyer la crépine de carburant dans le carburateur, la remplacer si nécessaire
	Fuite sur la durite d'essence du réservoir au carburateur	Sceller les connexions ou installer un nouveau tuyau de carburant
	Réglage de la vis haute vitesse H trop riche	Vérifier le réglage de base du carburateur, corriger si nécessaire
	Alésages ou ports du jet principal bloqués	Nettoyer le carburateur
	Diaphragme de pompe endommagé ou fatigué	Installer une nouvelle membrane de pompe
Moteur extrêmement riche, sans puissance et avec un régime maximum très faible.	Calage de l'allumage incorrect, volant moteur déréglé – la clavette du volant s'est arrachée	Installer un nouveau volant
	Le volet du starter ne s'ouvre pas	Vérifiez le carburateur et l'arbre de starter, réparez ou remplacez si nécessaire.

3.7 Moteur

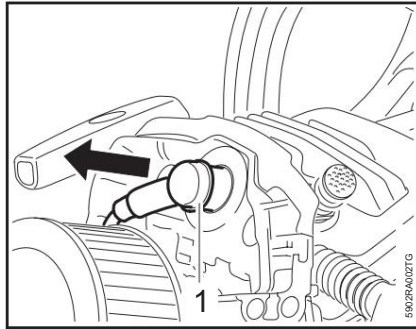
Vérifiez toujours et, si nécessaire, réparez les pièces suivantes avant de rechercher des défauts sur le moteur :

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

Condition	Cause	Remède
Le moteur ne démarre pas facilement, cale au ralenti, mais fonctionne normalement à plein régime	Joints d'huile dans le carter endommagés	Remplacer les joints d'huile
	Carter qui fuit ou est endommagé (fissures)	Sceller ou remplacer le carter
Le moteur ne fournit pas sa pleine puissance ou fonctionne de manière irrégulière	Segments de piston usés ou cassés	Monter de nouveaux segments de piston
	Silencieux / écran pare-étincelles carbonisé	Nettoyer le silencieux (entrée et échappement), remplacer la grille pare-étincelles, remplacer le silencieux si nécessaire
	Filtre à air sale	Nettoyer ou remplacer le filtre à air
	Tuyau de carburant plié ou déchiré	Installez un nouveau tuyau ou placez-le sans le plier.
	La soupape de décompression n'est pas fermée	Fermer, vérifier et remplacer la soupape de décompression si nécessaire
Surchauffe du moteur	Refroidissement insuffisant du cylindre. Entrées d'air dans le boîtier du ventilateur bloquées ou ailettes de refroidissement sur le cylindre très sales	Nettoyer soigneusement toutes les ouvertures d'air de refroidissement et les ailettes du cylindre.
	Chemin d'écoulement de l'air dans le boîtier du ventilateur sale	Nettoyer le chemin d'écoulement de l'air dans le boîtier du ventilateur

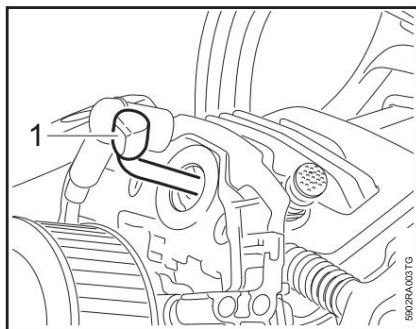
4. Embrayage

- Dépannage, b 3
- Déposer le tambour d'embrayage, b 4.1
- Retirer la protection, b 6.4.

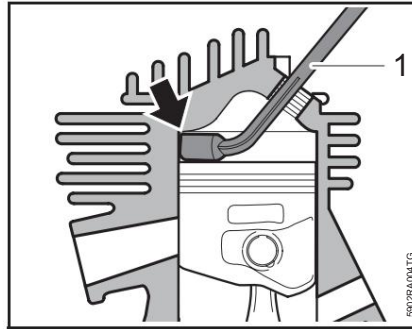


: Retirer la botte (1) de la bougie.

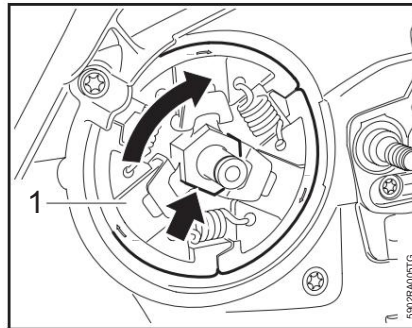
- Dévissez la bougie.



: Poussez la bande de verrouillage (1) 0000 893 5903 dans le trou de la bougie d'allumage, l'extrémité large en premier, de sorte que « OBEN-TOP » soit face vers le haut.



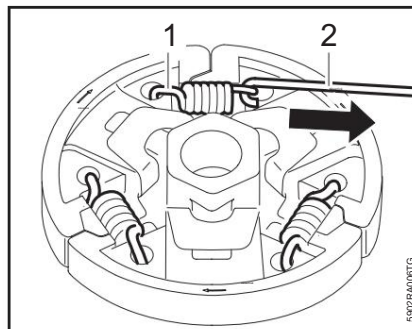
: La bande de verrouillage (1) 0000 893 5903 doit venir en butée contre la paroi du cylindre (flèche) comme indiqué.



: Appliquer la clé sur l'hexagone (flèche) et dévisser l'embrayage (1).

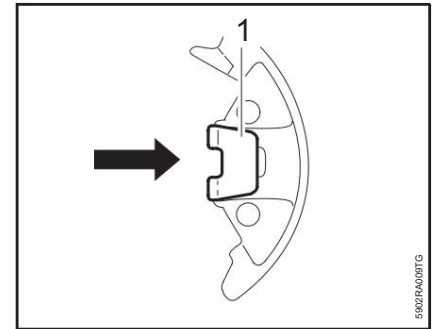
Notez que l'embrayage a un filetage à gauche.

Démontage

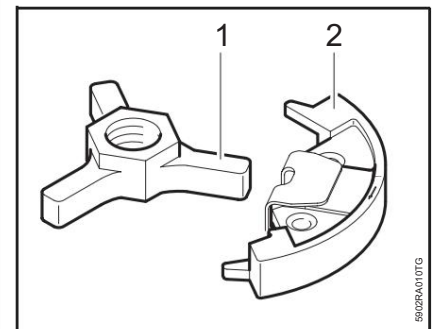


: Utiliser le crochet (2) 5910 890 2800 pour déposer les ressorts d'embrayage (1).

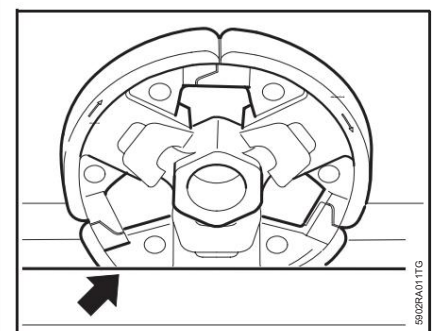
Si l'embrayage est visiblement usé, remplacez les trois segments d'embrayage en même temps – et non les segments individuels – car un faux-ronn pourrait autrement affecter le bon fonctionnement de l'embrayage.



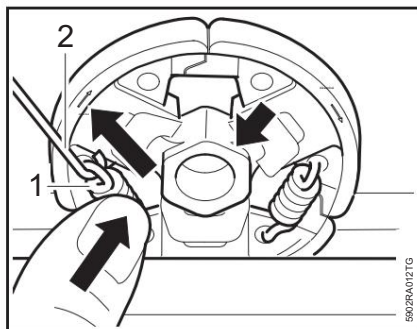
: Monter les fixations (1).



: Monter les masselottes d'embrayage (2) sur les bras (1).



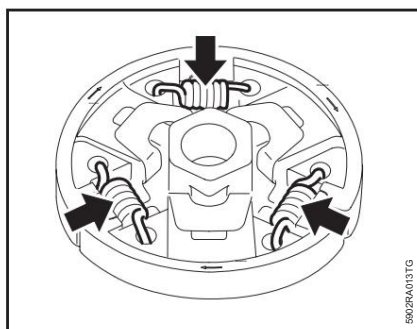
: Serrer l'embrayage dans un étau (flèche).



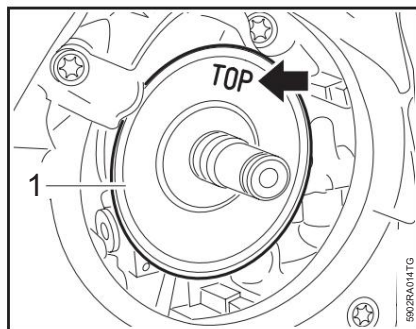
Fixez les ressorts sur le côté avec l'hexagone en relief (flèche).

: Fixez une extrémité de chaque ressort (1) aux masselottes d'embrayage.

: Utiliser le crochet (2) 5910 890 2800 pour fixer les autres extrémités des ressorts et les enfoncer fermement dans les masselottes d'embrayage.

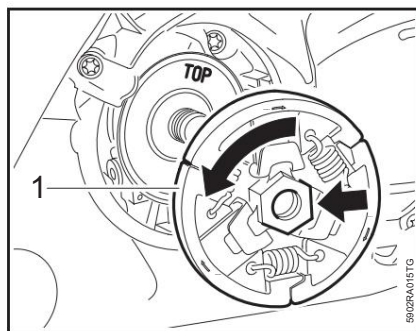


: Vérifiez l'embrayage – tous les ressorts (flèches) doivent être correctement fixés.



Assurez-vous que la rondelle (1) est en place.

La position d'installation est correcte lorsque « TOP » (flèche) est orienté vers l'extérieur.



: Positionner l'embrayage sur le l'embout du vilebrequin de manière à ce que l'hexagone surélevé (flèche) soit tourné vers l'extérieur.

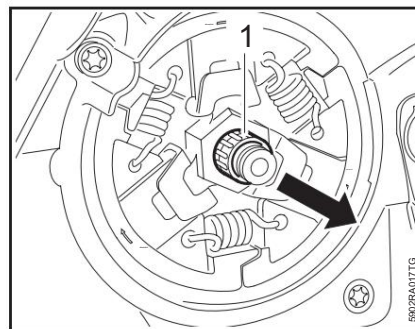
– Monter l'embrayage (1) et le serrer fermement – filetage à gauche.

– Retirez la bande de verrouillage du cylindre.

– Remontez toutes les autres pièces dans le séquence inverse.

4.1 Tambour d'embrayage

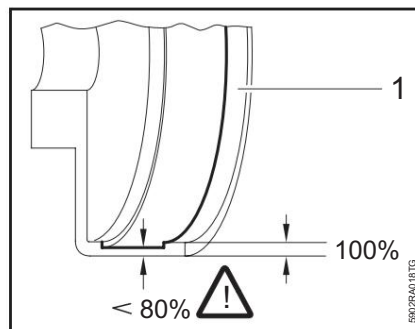
– Déposer et poser le tambour d'embrayage, voir manuel d'instructions.



: Retirez la cage à aiguille (1).

– Nettoyer la cage à aiguille et l'embout de vilebrequin, b 15

– Lubrifier la cage à aiguille et le bout de vilebrequin, b 15



– Inspecter le tambour d'embrayage (1) pour détecter tout signe d'usure.

S'il y a des signes d'usure importante sur le diamètre intérieur du tambour d'embrayage (1), vérifiez l'épaisseur de paroi restante. Si elle représente moins d'environ 80 % de l'épaisseur d'origine, installez un nouveau tambour d'embrayage.

– Poser le tambour d'embrayage.

5. Frein de chaîne

5.1 Vérification du fonctionnement

Le frein de chaîne est l'un des dispositifs de sécurité les plus importants de la tronçonneuse. Son efficacité se mesure en termes de temps de freinage de la chaîne, c'est-à-dire le temps qui s'écoule entre l'activation du frein et l'arrêt complet de la chaîne.

La contamination (par l'huile de chaîne, les copeaux, les fines particules d'abrasion, etc.) et le lissage des surfaces de friction de la bande de frein et du tambour d'embrayage altèrent le coefficient de friction, ce qui prolonge le temps de freinage. Un ressort de frein fatigué ou étiré a le même effet négatif.

– Démarrage du moteur

– Avec le frein de chaîne activé (verrouillé), ouvrez grand les gaz pendant une brève période (max. 3 secondes) – la chaîne ne doit pas tourner.

– Une fois le frein de chaîne desserré, ouvrez grand les gaz et activez le frein manuellement – la chaîne doit s'arrêter brusquement.

Machines avec QuickStop Super

Le tambour d'embrayage doit tourner librement lorsque le levier de verrouillage est enfoncé.

Avec le frein de roue libre désengagé, ouvrez grand les gaz et relâchez le levier de verrouillage sur la poignée arrière – la chaîne doit s'arrêter brusquement.

Tous les modèles

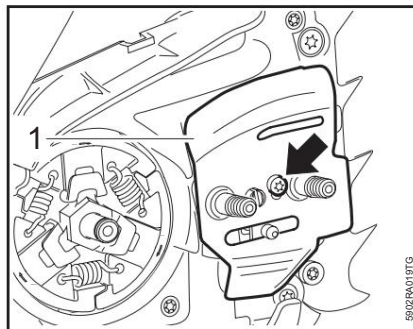
Le temps de freinage est correct si la décélération de la chaîne (moins d'une seconde) est imperceptible à l'œil nu.

Si le frein de chaîne ne fonctionne pas correctement, reportez-vous au dépannage, b 3.2.

5.2 Bande de frein

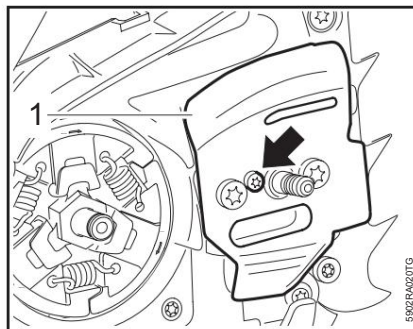
– Déposer le tambour d'embrayage, b 4.1

– Dépannage, b 3.2

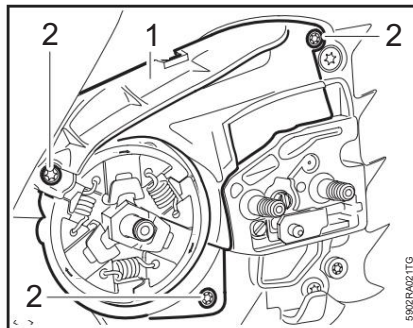


: Retirez la vis (flèche) et retirez la plaque latérale (1).

Machines avec chaîne rapide Tendeur

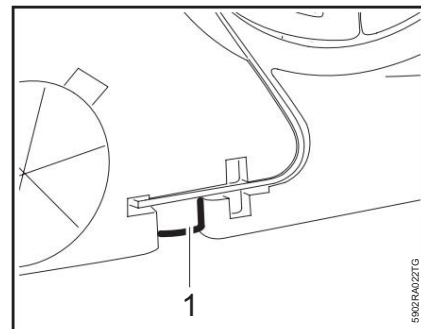


: Retirez la vis (flèche) et retirez la plaque latérale (1).



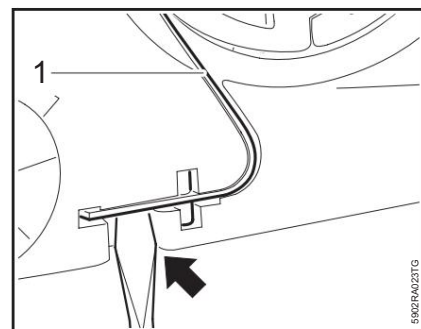
: Retirez les vis (2).

: Retirez le couvercle (1).



– Engagez le frein de chaîne.
– La bande de frein n'est plus tendue dans son logement.

: Retirez la vis (1) du dessous de la machine.

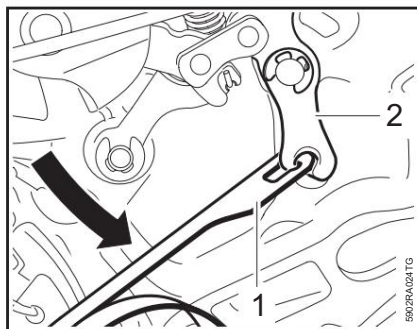


: Extraire la bande de frein (1) de son logement (flèche).

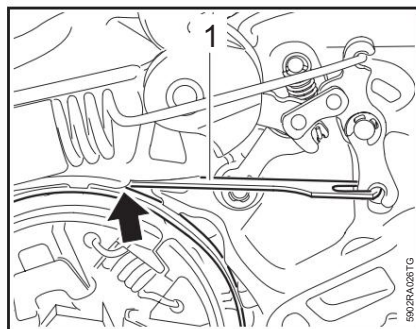
– Retirer la bande de frein (1).

N'étirez pas trop la bande de frein.

– Désengagez le frein de chaîne – la bande de frein peut être déconnectée lorsque le levier de frein est dans cette position.

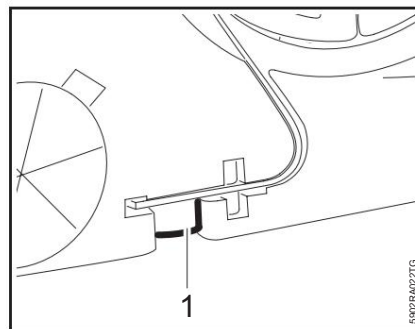


: Tournez la bande de frein (1) d'un côté et déconnectez-la du levier de frein (2).

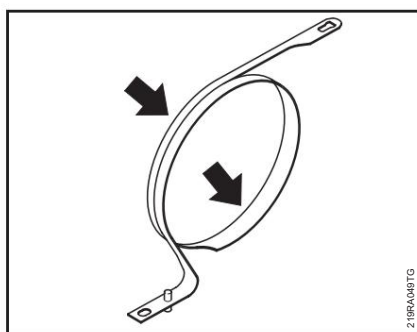


: Positionner la bande de frein (1) dans le guide (flèche).

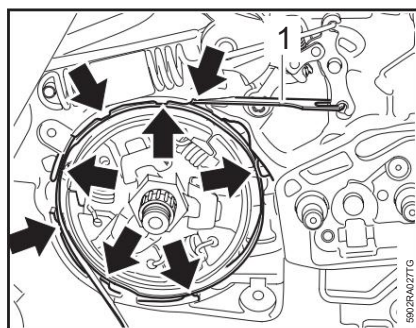
– Engagez le frein de chaîne.



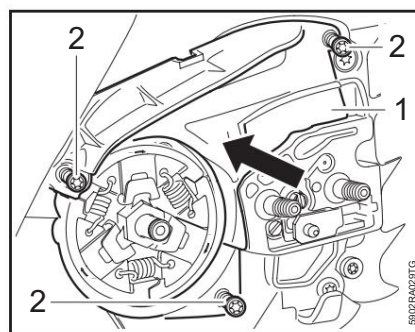
: Montez la vis (1) sous la machine et serrez-la fermement.



Installez une nouvelle bande de frein si elle présente des signes d'usure visibles (grandes zones sur le diamètre intérieur et/ou parties du diamètre extérieur – flèches) et si son épaisseur restante est inférieure à 0,6 mm.



: Poussez la bande de frein (1) sur les pattes de guidage (flèches) et dans son logement.



: Mettre le couvercle (1) en place.

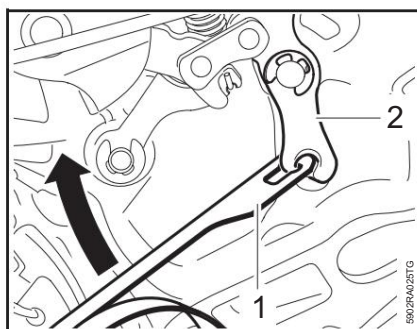
: Insérez et serrez fermement les vis (2).

– Installer le tambour d'embrayage, b 4.1

– Vérifier le fonctionnement, b 5.1

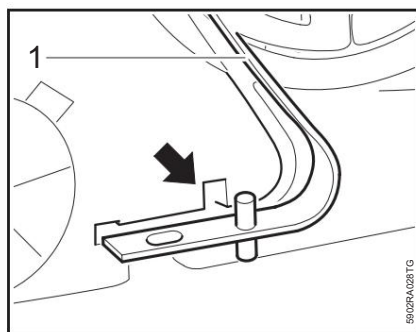
– Remontez toutes les autres pièces dans la séquence inverse.

Installation



– Désengagez le frein de chaîne

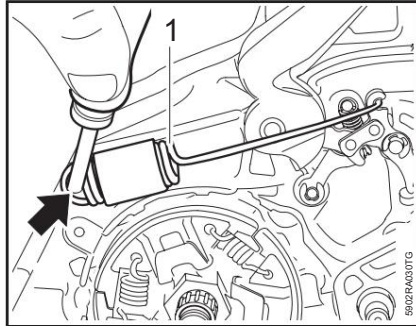
: Maintenez la bande de frein (1) latéralement, fixez-la au levier de frein (2) puis faites-la pivoter en direction de son siège.



: Poussez la bande de frein (1) dans son logement (flèche) jusqu'en butée.

5.3 Frein à main

- Dépannage, b 3.2
- Retirer la bande de frein, b 5.2

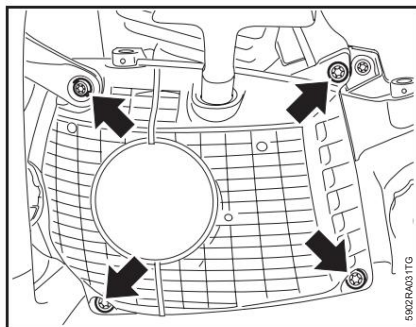


- Engagez le frein de chaîne.

Le ressort de frein est maintenant détendu.

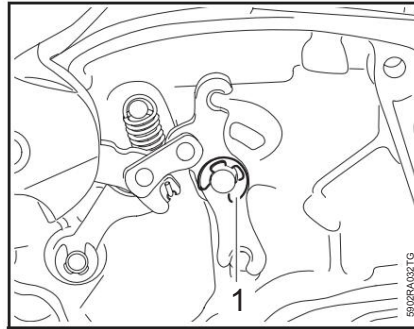
: Utiliser l'outil de montage 1117 890 0900 pour déconnecter le ressort de frein (1) de la goupille d'ancrage (flèche).

- Retirez le ressort de frein du levier de frein.
- Retirer le carénage, b 6.4

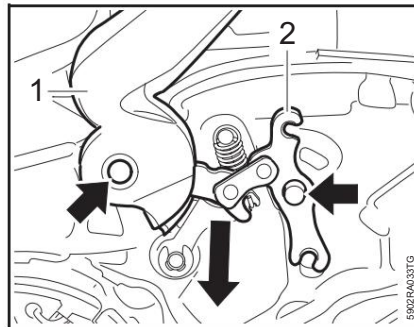


: Retirez les vis (flèches).

- Soulever légèrement le protège-main et retirer le boîtier du ventilateur.

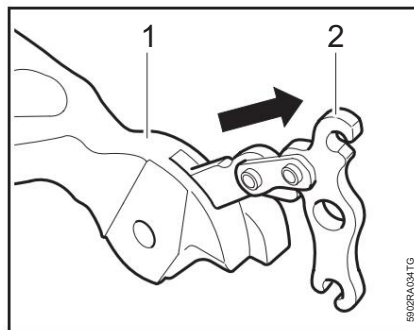


: Retirez le clip en E (1).



: Retirez ensemble le protège-main (1) et le levier de frein (2) des axes de pivotement (flèches).

- Retirer le protège-main et le levier de frein.

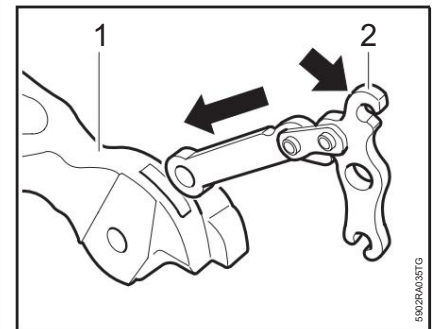


: Sortez le levier de frein (2) du protège-main (1).

- Inspecter les axes de pivotement et les remplacer si nécessaire, b 5.6
- Inspecter le levier à came et remplacer si nécessaire, b 5.5

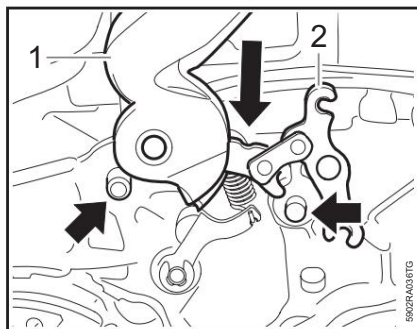
Installation

- Nettoyer les axes de pivotement et pièces démontées, b 15
- Lubrifier les axes de pivotement, b 15

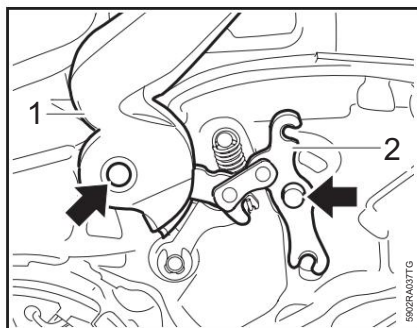


: Maintenir le levier de frein (2) de manière à le point de fixation du ressort de frein (flèche) se trouve en haut.

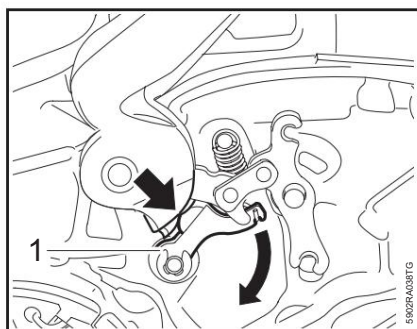
- Poussez le levier de frein (2) dans l'évidement du protège-main (1) et alignez les trous.



: Poussez le protège-main (1) avec levier de frein (2) sur la machine jusqu'à ce qu'ils soient positionnés contre les axes de pivotement (flèches).

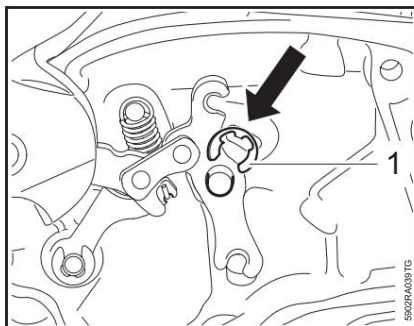


: Soulever légèrement le coussinet du protège-main (1) et le levier de frein (2) et les positionner sur les axes d'articulation (flèches).

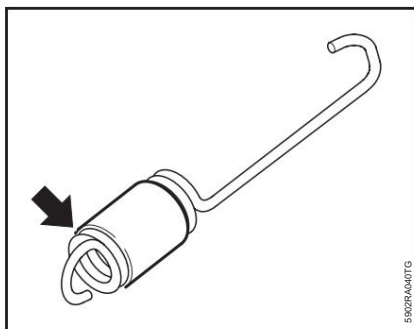


: Tournez le levier à came (1) d'un côté jusqu'à ce que la came du protège-main (flèche) glisse au-delà de celui-ci.

– Pousser le roulement du protège-main bossage et le levier de frein sur les axes de pivotement.



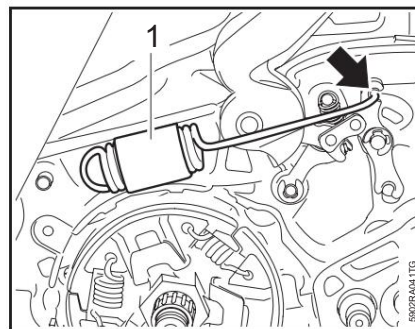
: Montez le clip en E (1).



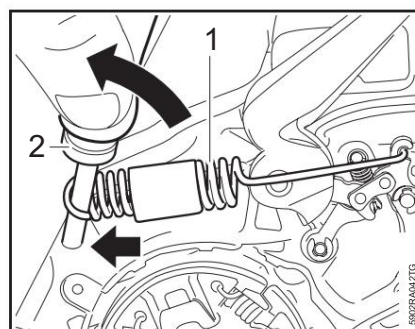
Les tours du ressort de frein doivent être serrés les uns contre les autres à l'état détendu. Si ce n'est pas le cas, remplacez le ressort de frein.

– Positionner le tube de protection de manière à qu'il laisse le premier tour (flèche) libre.

– Si la rainure dans le ressort la goupille d'ancrage est usée, installez une nouvelle goupille, b 5.6



: Fixez le ressort de frein (1) sur le levier de frein (flèche).



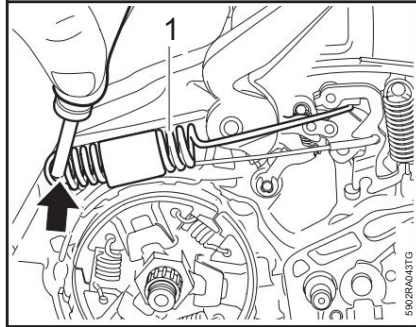
: Utiliser l'outil de montage (2) 1117 890 0900 pour fixer le ressort de frein (1) à la goupille d'ancrage (flèche).

– Lubrifier le levier de frein, le levier à came et la fente du protège-main, b 15

– Remontez toutes les autres pièces dans la séquence inverse.

5.4 Levier de frein sur les machines avec QuickStop Super

- Dépannage, b 3.2
- Retirer la bande de frein, b 5.2



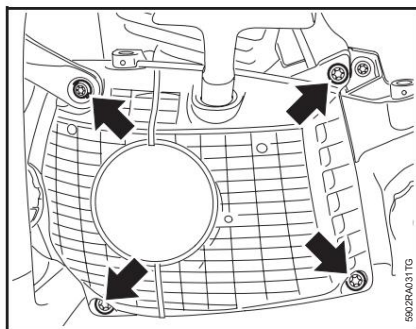
- Engagez le frein de chaîne.

Le ressort de frein est maintenant détendu.

: Utiliser l'outil de montage 1117 890 0900 pour déconnecter le ressort de frein (1) de la goupille d'ancrage (flèche).

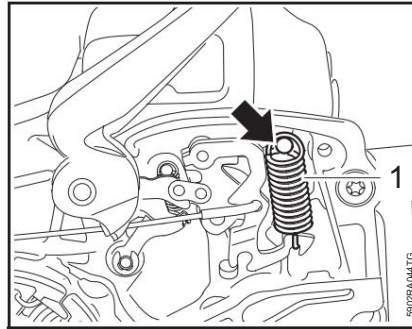
- Retirer le ressort de frein de le levier de frein.

- Retirer le carénage, b 6.4



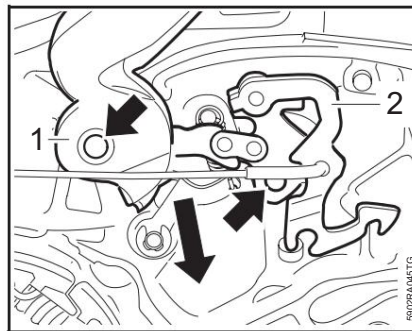
: Retirez les vis (flèches).

: Soulevez légèrement le protège-main et retirez le boîtier du ventilateur.



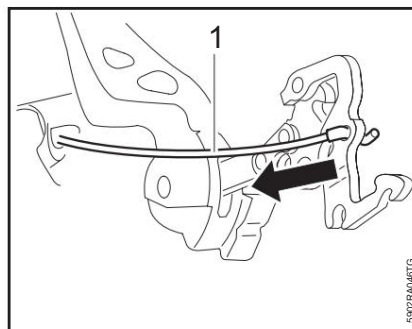
: Débranchez le ressort (1) de la goupille d'ancrage (flèche).

- Retirer le ressort de frein (1) du levier de frein.

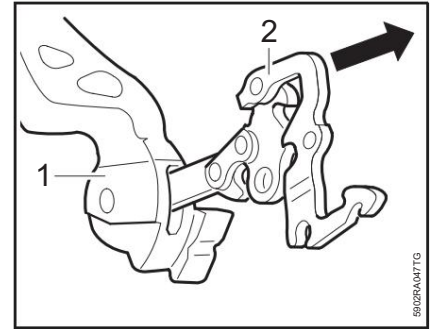


: Retirez ensemble le protège-main (1) et le levier de frein (2) des axes de pivotement (flèches).

- Retirer le protège-main et le levier de frein.



: Débrancher le câble de frein (1).



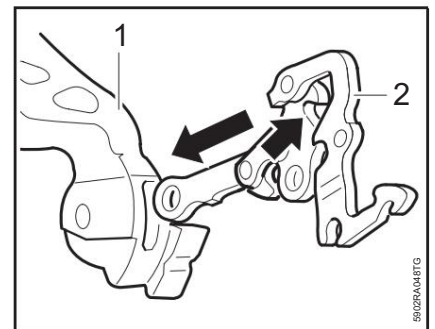
: Sortez le levier de frein (2) du protège-main (1).

- Inspecter tous les axes de pivotement et les remplacer si nécessaire, b 5.6
- Inspecter le levier à came et remplacer si nécessaire, b 5.5

Installation

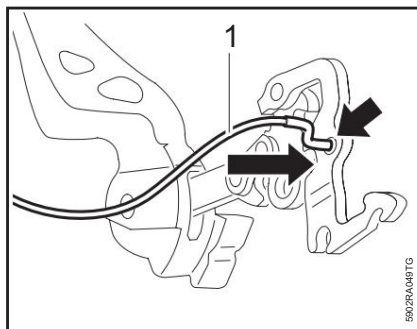
- Nettoyer les axes de pivotement et pièces démontées, b 15

- Lubrifier les axes de pivotement, b 15

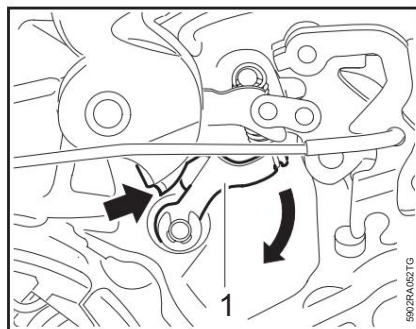


: Maintenir le levier de frein (2) de manière à le point de fixation du ressort de frein (flèche) se trouve en haut.

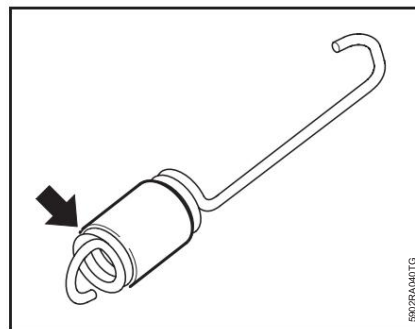
- : Poussez le levier de frein (2) dans l'évidement du protège-main (1) et alignez les trous.



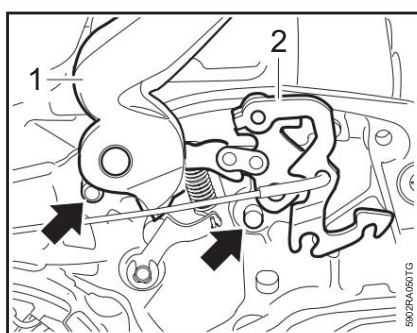
: Insérer le câble de frein (1) dans le trou (flèche).



: Tournez le levier à came (1) d'un côté jusqu'à ce que la came du protège-main (flèche) glisse au-delà de celui-ci.

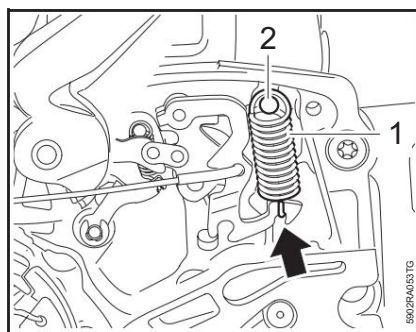


Les tours du ressort de frein doivent être serrés les uns contre les autres à l'état détendu. Si ce n'est pas le cas, remplacez le ressort de frein.

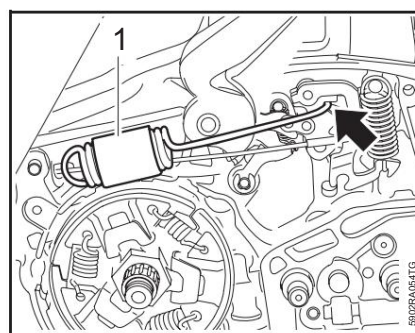


: Poussez le protège-main (1) avec levier de frein (2) sur la machine jusqu'à ce qu'ils soient positionnés contre les axes de pivotement (flèches).

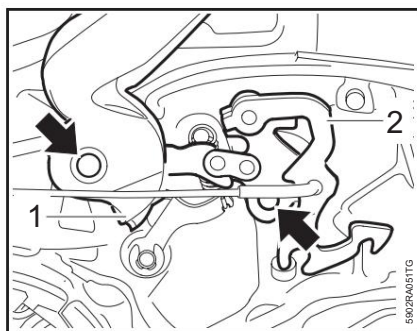
– Pousser le roulement du protège-main bossage et le levier de frein sur les axes de pivotement.



: Fixez le ressort (1) sur le levier de frein (flèche) de manière à ce que le côté ouvert du crochet du ressort (flèche) soit visible.

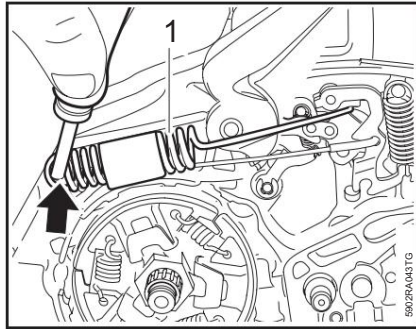


: Fixez le ressort (1) sur le levier de frein (flèche).



: Soulever légèrement le coussinet du protège-main (1) et le levier de frein (2) et les positionner sur les axes d'articulation (flèches).

: Fixez le ressort (1) à la goupille d'ancrage (2).



: Utiliser l'outil de montage 1117 890 0900 pour déconnecter le ressort de frein (1) de la goupille d'ancrage (flèche).

– Lubrifier le levier de frein, le levier à came et la fente du protège-main, b 15

– Régler le câble de frein, b 5.4.1

– Remontez toutes les autres pièces dans la séquence inverse.

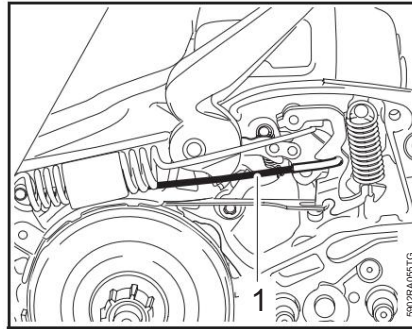
5.4.1 Régler le câble de frein

Si des problèmes surviennent sur le frein de roue libre alors que la bande de frein est en bon état, la cause peut être le réglage du câble de frein.

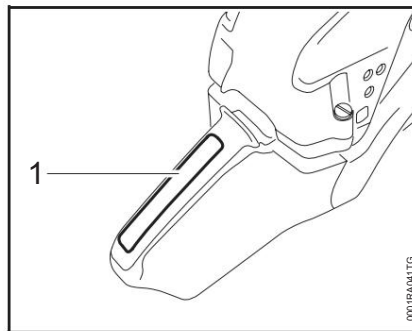
– Dépannage, b 3.2

Vérification du câble de frein

– Retirer le couvercle du frein de chaîne, b 5.2

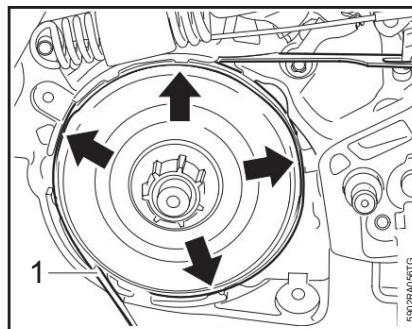


Le câble de frein (1) doit être détendu lorsque le levier de verrouillage est relâché.



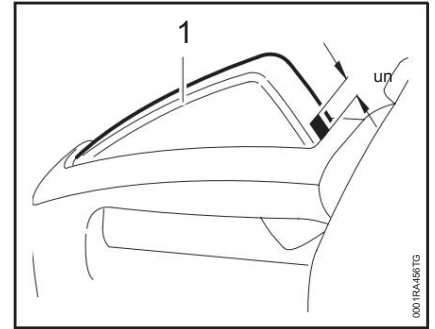
– Desserrez le frein de roue libre.

: Appuyez sur le levier de verrouillage (1) et maintenez-le dans cette position.



La bande de frein (1) doit s'appuyer contre le carter (flèches) sans jeu.

– le tambour d'embrayage doit tourner librement.



– Relâchez le levier de verrouillage (1).

: Appuyez avec précaution sur le levier de verrouillage (1) pour vérifier la course libre.

– Les déplacements gratuits doivent s'effectuer dans les limites marque (a).

La course libre est la distance sur laquelle le levier de verrouillage (1) peut être enfoncé sans que le levier de frein ne bouge.

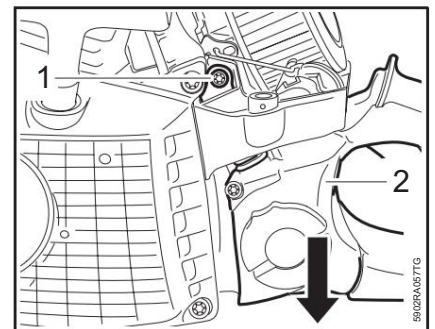
Une certaine course libre est nécessaire pour garantir le bon fonctionnement du frein à roue libre.

– Dépannage, b 3.2

Régler le câble de frein

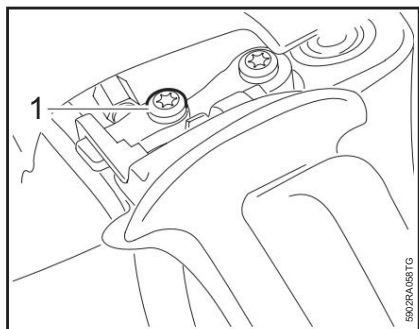
– Retirer la tige d'accélérateur, b 10.3.4

– Monter la moulure de poignée, b 10.3

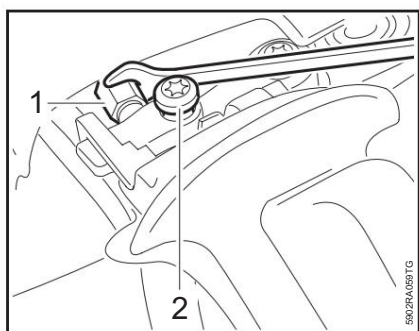


: Retirez la vis (1).

: Abaissez le carter du réservoir (2).



: Desserrer la vis de serrage (1) sur le support de câble de frein.



: Utilisez une clé à fourche de 6 mm pour régler la course libre de la vis de réglage (1).

– Tourner la vis de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre pour augmenter la course libre.

– Tourner la vis de réglage dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour réduire la course libre.

: Lorsque le réglage est correct, serrez fermement la vis de serrage (2).

– Installer la tige d'accélérateur, b 10.3.4

– Monter la moulure de poignée, b 10.3

– Remontez toutes les autres pièces dans le séquence inverse.

5.4.2 Câble de frein

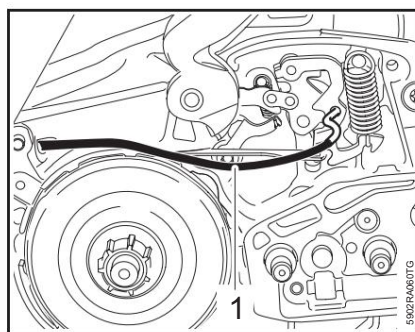
– Débrancher le ressort de frein, b 5.3

– Déposer le support de carburateur, b 12.8

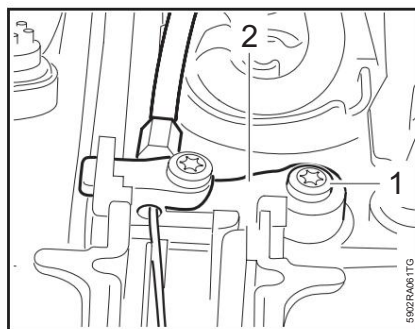
– Retirer les carénages de guidage d'air, b 12.4

– Retirer la gâchette d'accélérateur, b 10.3

– Retirer le levier de commutation, b 10.3.1



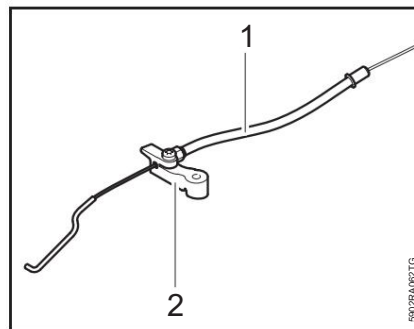
: Tirez un peu le câble de frein (1) et déconnectez-le.



: Retirez la vis (1).

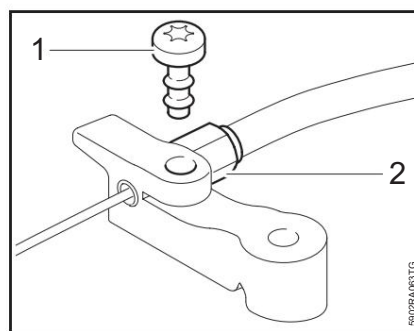
: Retirer le câble de frein dispositif de retenue (2) avec câble de frein.

– Retirer le câble de frein du carter moteur.

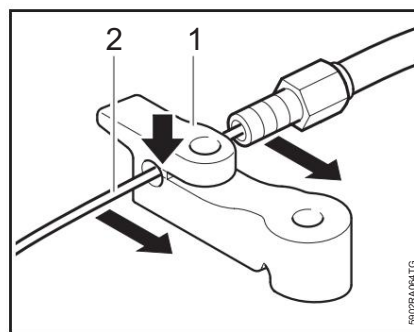


– Vérifier le câble de frein (1) et dispositif de retenue (2), remplacer si nécessaire

Démontage du câble de frein et du dispositif de retenue



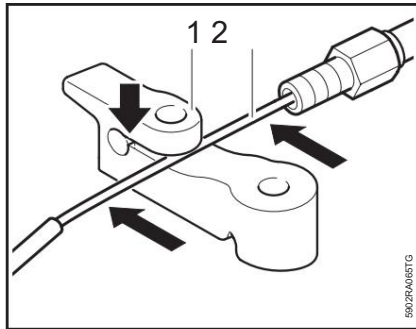
: Desserrez la vis de serrage (1) et retirez la vis de réglage (2).



: Scier l'âme (flèche) du support de câble de frein (1).

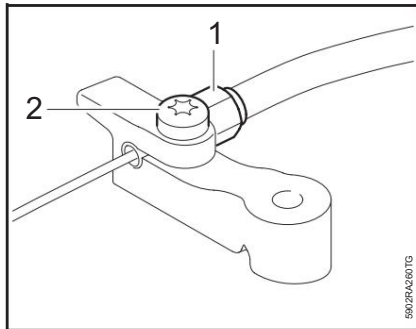
: Extraire le câble de frein (2).

Installation



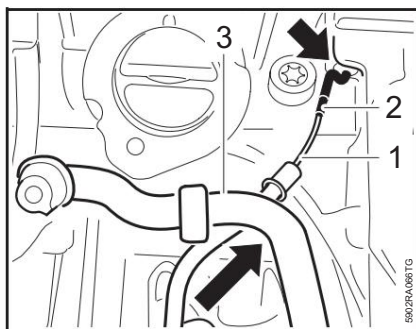
– Scier l'âme (flèche) du nouveau support de câble de frein (1).

: Positionner le câble de frein (2) dans l'alésage du support de câble de frein (1).

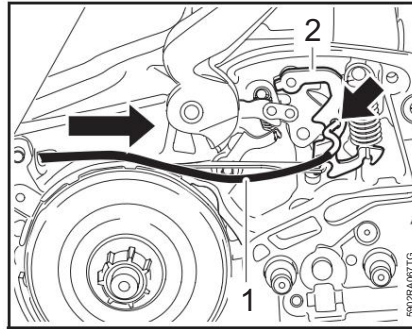


: Visser la vis de réglage (1) jusqu'en butée.

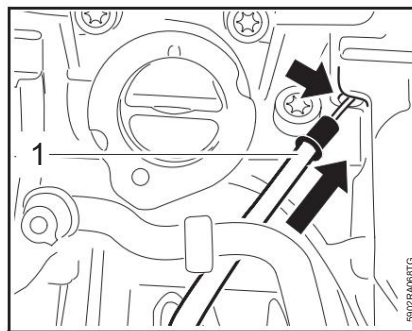
: Montez la vis de serrage (2) et serrez-la fermement.



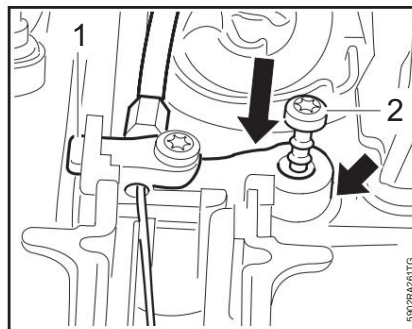
: Pousser d'abord le câble de frein (1), crochet court (2), sous la durite (3) et à travers l'alésage du boîtier (flèche).



: Fixez le câble de frein (1) à l'alésage (flèche) du levier de frein (2).

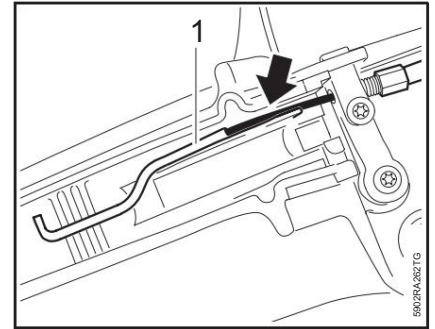


: Pousser le passe-câble du câble de frein (1) dans l'alésage du boîtier (flèche) jusqu'à ce qu'il soit bien en place.



: Faites glisser le support de câble de frein avec l'ergot (1) à travers l'ouverture et enfoncez-le dans son logement (flèche).

: Insérez et serrez fermement la vis (2).



: Positionner le câble de frein (1) dans le guide (flèche).

– Installer le levier de commutation, b 10.3.1

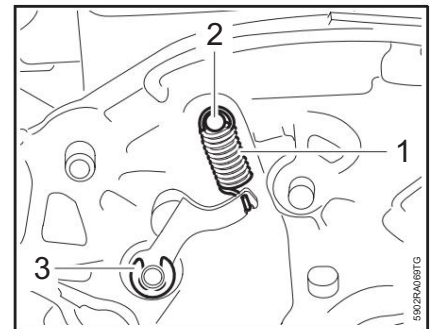
– Vérifier le fonctionnement et régler le câble de frein, b 5.4.1

– Remontez toutes les autres pièces dans la séquence inverse.

5.5 Levier à came

Le levier à came définit la position verrouillée du protège-main.

– Retirer le levier de frein, b 5.3

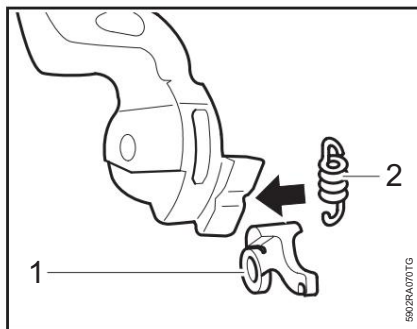


: Débranchez le ressort (1) de la goupille d'ancrage (2).

– Débrancher le ressort (1) du levier à came et le retirer.

: Retirez le clip en E (3).

– Retirer le levier à came.



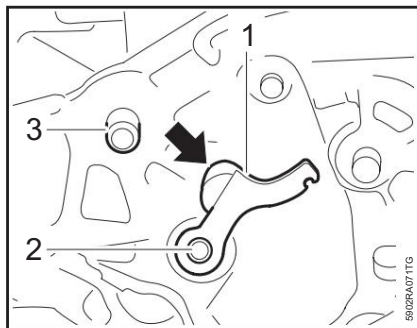
: Vérifier le levier à came (1) et le ressort (2) et les remplacer si nécessaire.

: Vérifier l'état du contour de la came (flèche) et remplacer le protège-main si nécessaire.

– Inspecter tous les axes de pivotement et les remplacer si nécessaire, b 5.6

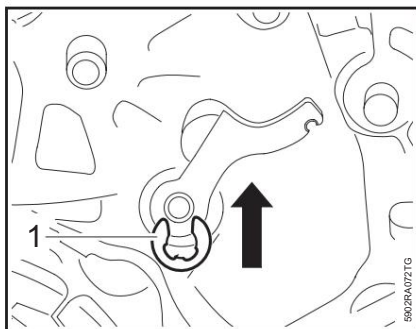
Installation

– Lubrifier les axes de pivotement, b 15

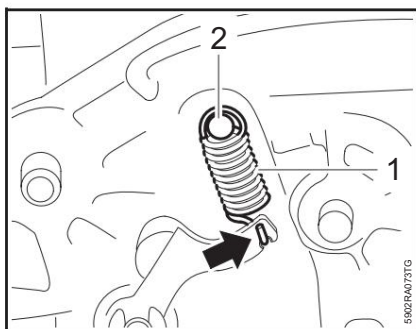


– Positionner le levier à came (1) de manière à ce que sa came (flèche) soit face à l'axe (3).

: Poussez le levier à came (1) sur l'axe de pivotement (2).



: Montez le clip en E (1).



: Fixez le ressort (1) au levier à came de manière à ce que le côté ouvert du crochet à ressort (flèche) soit visible.

: Fixez le ressort (1) à la goupille d'ancrage (2).

Le levier à came n'est pas encore sous tension – le ressort peut se détacher.

– Remontez toutes les autres pièces dans le séquence inverse.

– Lubrifier le levier à came, b 15

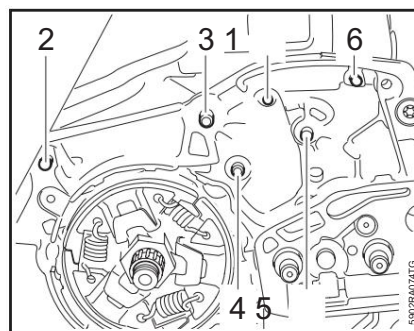
5.6 Épingles

L'ancrage et les axes de pivotement fixent les ressorts. Les broches usées doivent être remplacées.

– Dans le cas contraire, les ressorts pourraient se détacher et sortir.

Les broches doivent être enfoncées d'équerre.

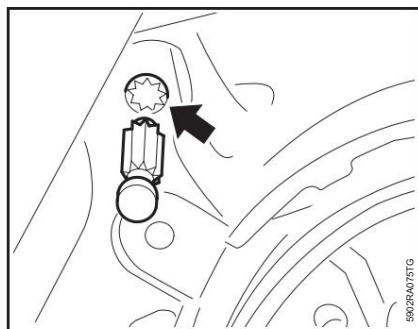
Pour plus de clarté, toutes les pièces ont été retirées des broches dans les illustrations suivantes.



: Retirer les goupilles (1) à (6).

La broche 6 est installée uniquement sur les machines équipées de QuickStop Super.

Installation

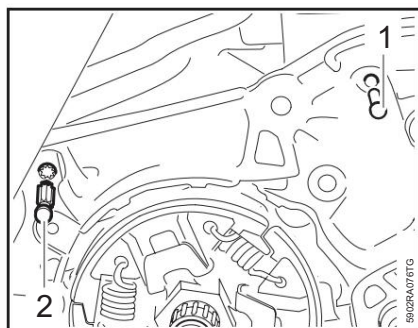


– Avant d'installer la nouvelle goupille, enduire sa tige moletée d'adhésif frein-filet, b 15

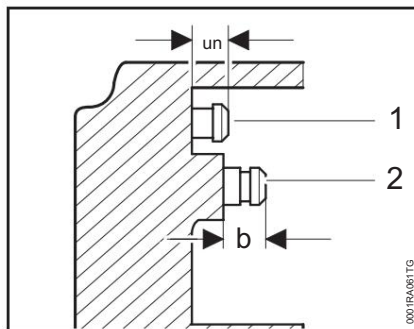
: Positionnez la nouvelle goupille dans le alésage (flèche) de manière à ce que le moletage de la goupille engrène avec le moletage existant dans l'alésage.

Tournez la goupille d'avant en arrière si nécessaire.

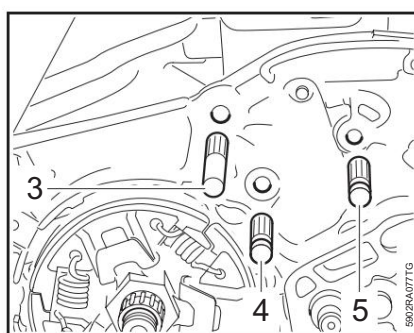
Les broches doivent être enfoncées d'équerre.



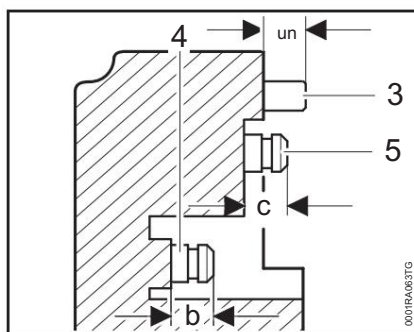
: Repoussez les broches (1 et 2) comme précisé ci-dessous.



: Broche (1) a = environ 2,9 - 3,3 mm
Goupille (2) b = environ 4,3 - 4,7 mm

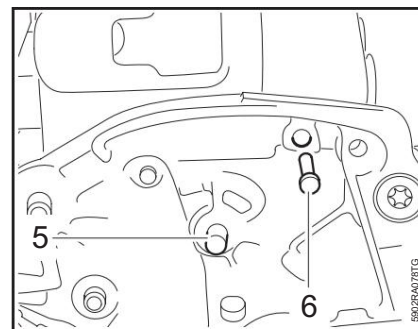


: Repoussez les broches (3, 4 et 5) comme précisé ci-dessous.

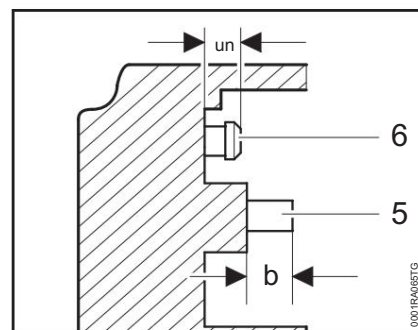


: Broche (3) a = environ 10,3 - 10,5 mm
Goupille (4) b = environ 4,6 - 4,8 mm
Goupille (5) c = environ 5,1 - 5,3 mm

Machines avec QuickStop Super



: Repoussez les broches (5 et 6) comme précisé ci-dessous.



: Goupille (5) b = environ 5,9...6,1 mm
Goupille (6) a = environ 2,9...3,3 mm

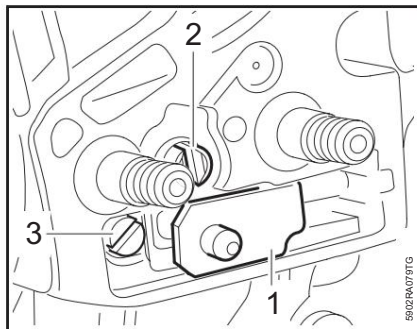
– Remontez toutes les autres pièces dans le séquence inverse.

– Lubrifier les leviers de frein et de came, b 15

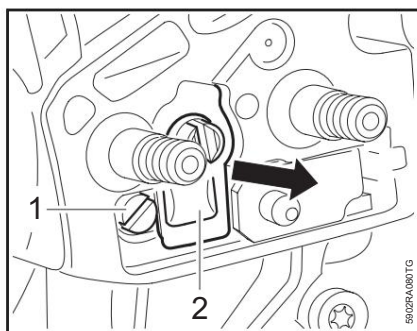
5.7 Tendeur de chaîne

– Dépannage, b 3.2

– Retirer la plaque latérale, b 5.2



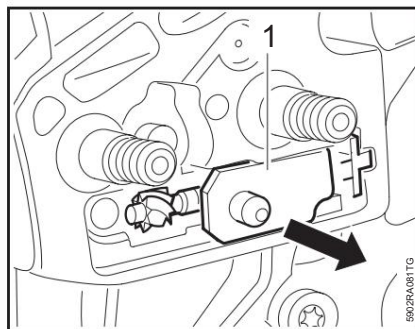
: Tourner l'engrenage droit (2) dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le coulisseau du tendeur (1) bute contre l'extrémité droite et que la vis (3) soit visible.



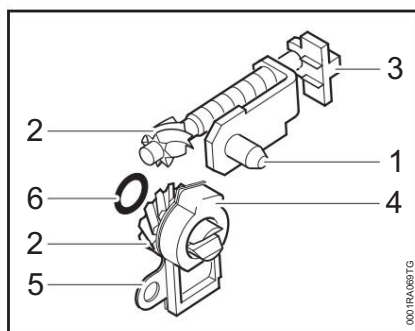
: Retirez la vis (1).

– Retirer la plaque de recouvrement (2) avec la couronne dentée et le dispositif de retenue.

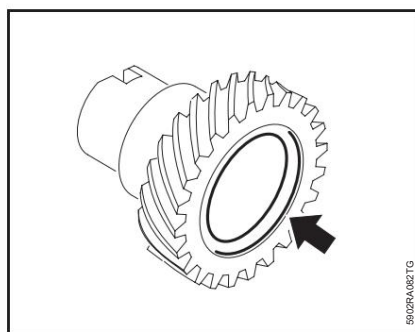
– Retirer le joint torique.



: Retirer le coulisseau tendeur (1) avec la vis de réglage.



– Inspecter le patin de poussée (3), support (4), le coulisseau du tendeur (1), la plaque de recouvrement (5), le jeu d'engrenages droits (2) et le joint torique (6) et remplacez-les si nécessaire.



: Monter le joint torique dans l'évidement de la couronne droite (flèche).

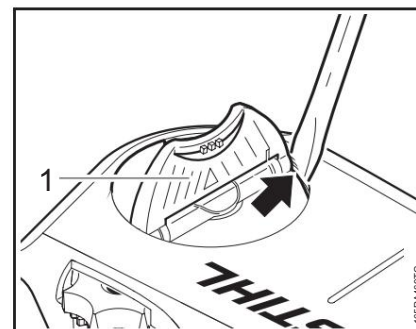
– Nettoyer toutes les pièces démontées, b 15

– Lubrifier les filetages, les engrenages et Joint torique avec graisse universelle STIHL, b 15

– Remonter à l'envers séquence.

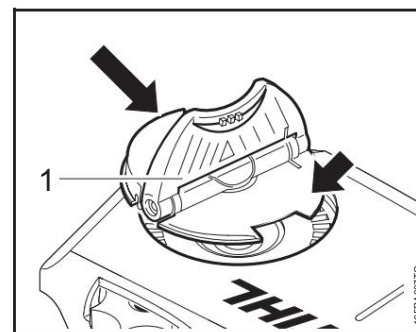
5.7.1 Chaîne rapide tendeur

Le tendeur de chaîne rapide est installé dans le carter de pignon.



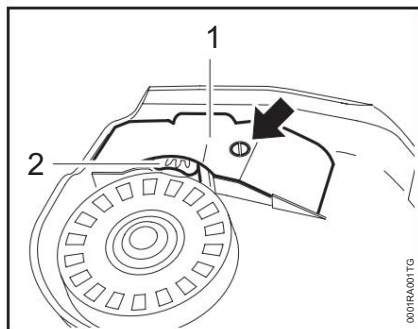
: Retirez délicatement le côté (flèche) de l'écrou à oreilles (1) du couvercle de pignon.

– Vérifier l'écrou à oreilles (1) et le remplacer si nécessaire



– Faire pivoter l'écrou à oreilles (1) vers le haut.

: Poussez l'écrou à oreilles (1), côté fin d'abord (voir flèche), dans l'ouverture et appuyez dessus jusqu'à ce qu'il s'enclenche.



: Retirez la vis (flèche).

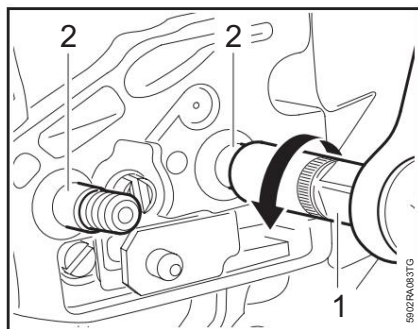
: Retirez le couvercle (1) et la molette de réglage (2).

Lors de l'installation de la molette de réglage, assurez-vous que ses dents font face à la plaque de recouvrement.

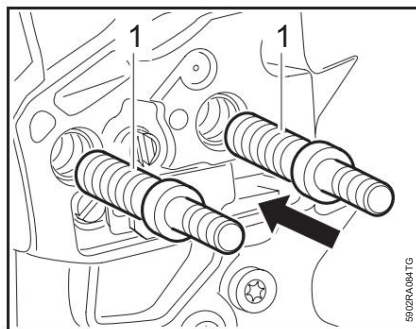
– Remonter à l'envers séquence.

5.8 Goujons de montage de barre

– Retirer la plaque latérale, b 5.2



: Pousser l'extracteur de goujons (1) 5910 893 0501 sur les goujons de collier (2) jusqu'en butée et dévisser les goujons dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.



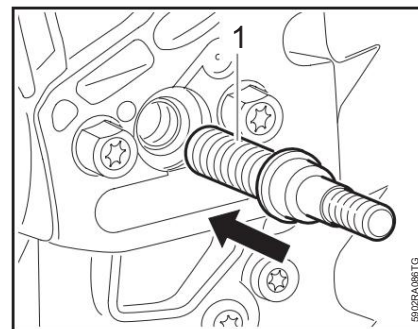
: Avant l'installation, enduisez le filetages (1) des goujons de collier avec Loctite, b 15

– Montez les boutons du col et serrez-les fermement.

– Remontez toutes les autres pièces dans le séquence inverse.

Machines avec tendeur de chaîne rapide

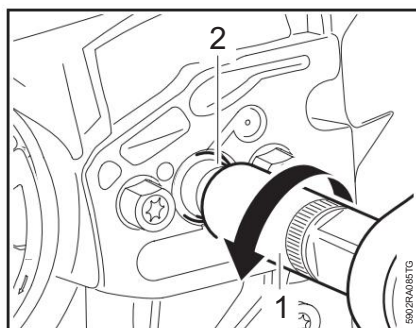
– Retirer la plaque latérale, b 5.2



: Avant l'installation, enduisez le filetage (1) du goujon de collier avec Loctite, b15

– Monter le bouton de col et serrer fermement.

– Remontez toutes les autres pièces dans le séquence inverse.



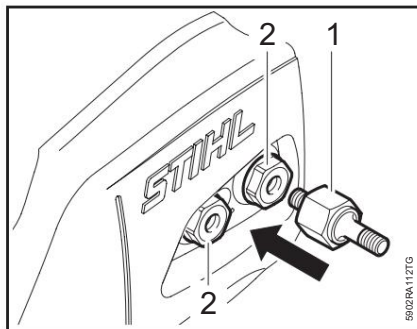
: Pousser l'extracteur de goujon (1) 5910 893 0501 sur le goujon à collier jusqu'en butée et dévisser le goujon (2) dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.

5.9 Écrous à collier pour pignon
Couverture

Ce cache pignon ne peut être utilisé que sur le MS 261.

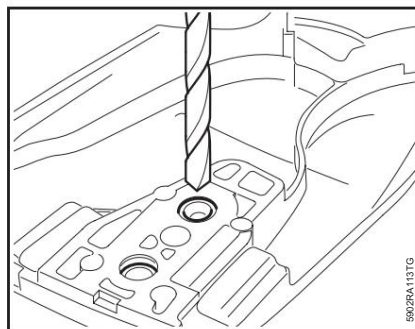
La mise à niveau d'autres modèles n'est pas possible. La longueur et la forme des goujons à collier doivent être adaptées au couvercle de pignon avec écrous imperdables.

L'outil spécial 5910 893 9600 est disponible pour remplacer les écrous.



– Retirer le pignon de chaîne
couverture.

: Visser le goujon court de l'outil spécial (1)
5910 893 9600 dans l'écrou à embase
(2) jusqu'en butée.



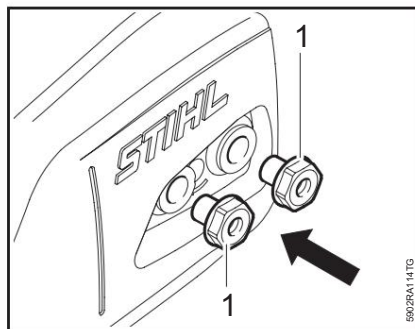
– Retourner le couvercle du pignon et serrer
l'hexagone de l'outil spécial dans un étau.

: Utilisez une perceuse de 11 mm pour
percer la bride des écrous imperdables
– l'épaulement du couvercle de
pignon ne doit pas être percé.

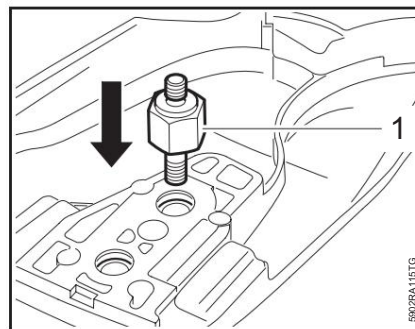
– Retirer les écrous à collier.

– Dévisser l'outil spécial des écrous à collette.

Installation



: Poussez les nouveaux écrous à collier (1) en
position.



– Maintenir fermement l'hexagone des
écrous à collet.

: Visser le goujon long de l'outil spécial (1)
5910 893 9600 dans les écrous à embase
de l'autre côté jusqu'en butée.

Cela évide les extrémités des nouveaux
écrous à collier et les fixe dans le couvercle
du pignon.

– Remontez toutes les autres pièces dans le
séquence inverse.

6. Moteur

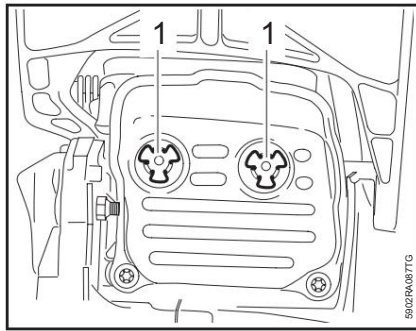
6.1 Silencieux

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

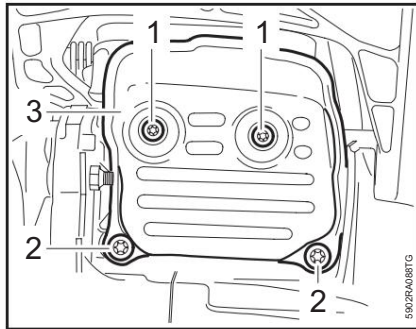
– Dépannage, b 3

– Retirer le carénage, b 6.4

Avant de retirer le silencieux, placez le piston au point mort haut pour vous assurer qu'aucune saleté ne tombe dans le cylindre.

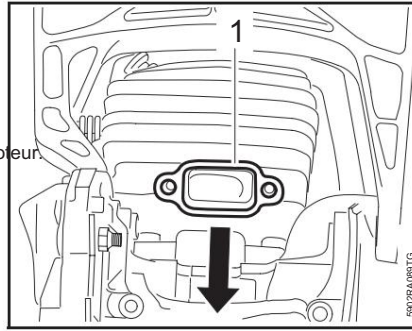


: Retirez les bouchons (1) – ne réutilisez pas les bouchons retirés.



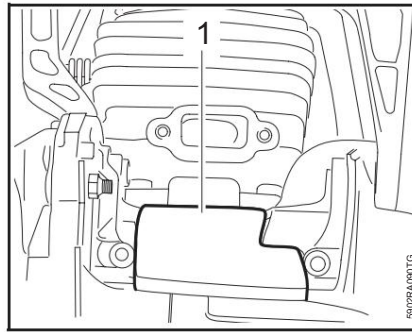
: Retirez les vis (1) et (2).

: Déposer le silencieux (3), vérifier et remplacer si nécessaire.

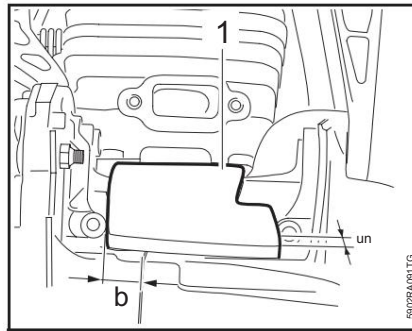


: Déposer le joint d'échappement (1).

– Retirer et installer l'étincelle écran d'arrêt – voir le manuel d'instructions.



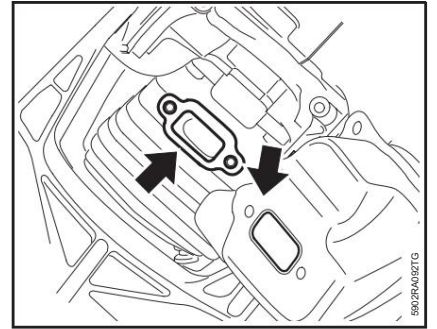
: Vérifier le tapis isolant (1) et le remplacer si nécessaire.



: Positionner le nouveau tapis isolant (1) comme suit
a = affleurant
b = 15mm

: Coller le nouveau matelas isolant (1) en place.

Installation

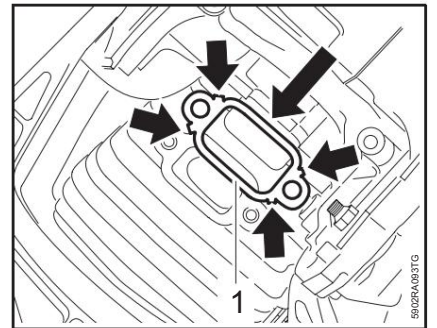


– Positionner la machine à la verticale.

– Couvrir l'orifice d'échappement. Retirez toute saleté autour du cylindre et de l'orifice d'échappement.

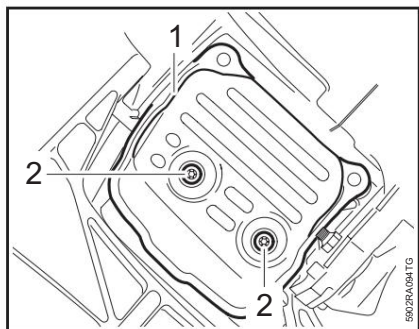
: Vérifiez et nettoyez les faces d'étanchéité (flèches), éliminez tout résidu de joint – assurez-vous qu'il n'y a aucun résidu de joint ou saleté dans l'orifice d'échappement.

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



– Positionner le joint d'échappement (1) de manière à ce que les languettes (flèches) soient dirigées vers le cylindre.

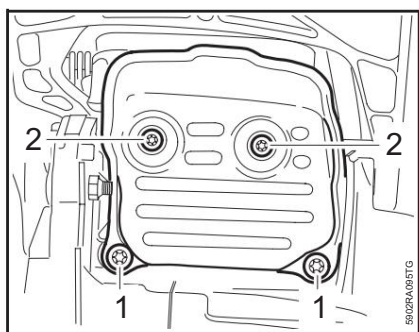
: Mettre en place le joint d'échappement (1) et utilisez les languettes (flèches) pour l'aligner sur le cylindre.



: Mettre soigneusement le silencieux (1) en position.

: Vérifier la position du joint et mettre en place les vis (2).

– Insérez les vis (2) – ne serrez pas encore.



: Insérez les vis (1) – ne serrez pas encore.

: Serrez fermement les vis (1) et (2).

– Utilisez un outil émoussé pour enfoncer les nouvelles fiches
– veillez à ne pas endommager les fiches.

6.2 Test de fuite

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

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

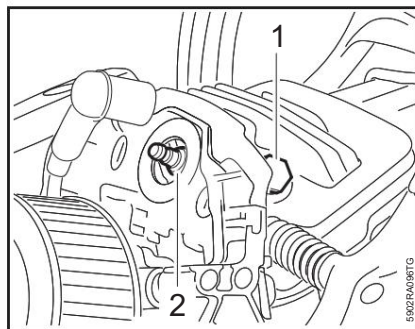
De plus, la transition du régime de ralenti à l'accélération partielle ou totale n'est pas fluide.

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

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

6.2.1 Préparatifs

– Retirer le carénage, b 6.4



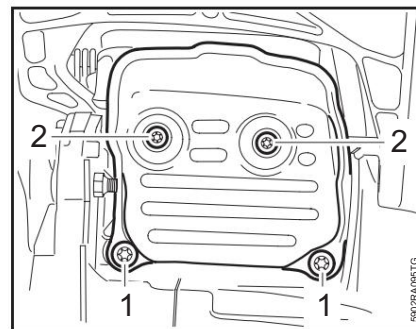
– Retirez le coffre et dévissez la bougie.

– Placer le piston au point mort haut.
Cela peut être vérifié par le trou de la bougie d'allumage.

– Retirer la soupape de décompression, b 6.9

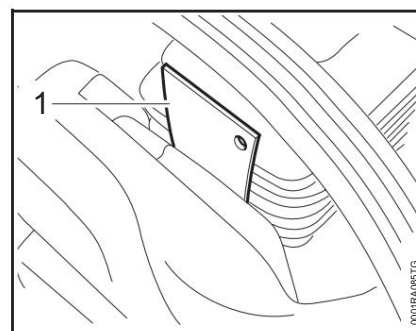
: Mettre en place le bouchon (1) 1122 025 2200 et le serrer fermement.

: Mettre en place la bougie (2) et la serrer fermement.



– Retirez les bouchons. – ne réutilisez pas les fiches retirées.

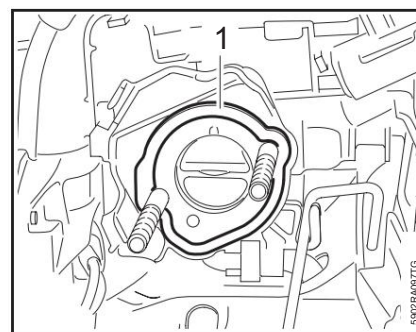
: Desserrez les vis (1) et (2).



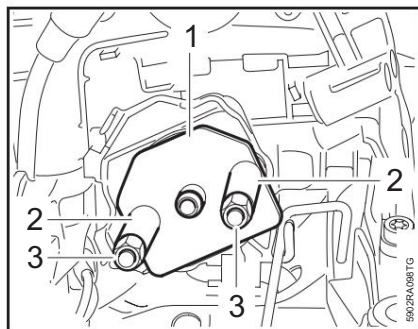
: Placer la plaque d'étanchéité (1) 0000 855 8106 sur la lumière d'échappement du cylindre entre le joint et le silencieux et serrer modérément les vis.

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

– Déposer le carburateur, b 12,5



: Assurez-vous que la rondelle (1) est en place.



– Alignez la bride et placez-la sur les goujons.

: Monter la bride d'essai (1)
1119 850 4201.

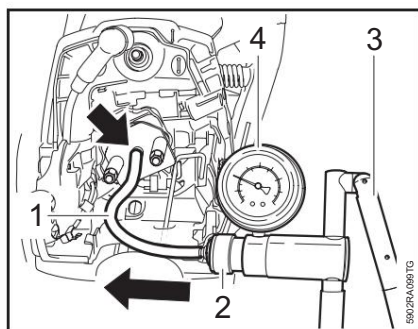
: Monter les manchons (2)
5910 893 1701.

: Monter les écrous (3) et les serrer fermement.

6.2.2 Test de vide

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

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



: Connecter le flexible (1) de la pompe 0000 850 1300 au raccord (flèche).

: Pousser la bague (2) vers la gauche
– essai sous vide.

: Actionner le levier (3) jusqu'à ce que le manomètre (4) indique un vide de 0,5 bar.

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

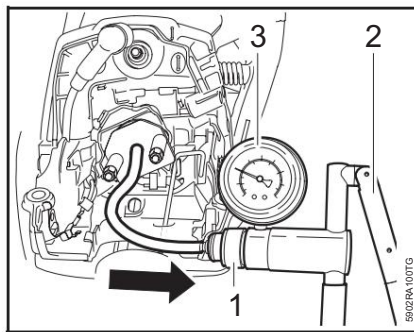
Toutefois, si la pression continue à augmenter (vide réduit dans le moteur), les joints d'étanchéité doivent être remplacés, b 6.3.

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

– Continuer avec le test de pression, b 6.2.3

6.2.3 Test de pression

Effectuer les mêmes préparations que pour l'essai sous vide, b 6.2.2



: Pousser la bague (1) vers la droite
– test de pression.

: Actionner le levier (2) jusqu'à ce que le manomètre (3) indique une pression de 0,5 bar. Si cette pression reste constante pendant au moins 20 secondes, le carter est étanche.

– Si la pression chute, la fuite doit être localisée et la pièce défectueuse remplacée.

Pour trouver la fuite, enduisez la zone suspecte d'huile et mettez à nouveau le carter sous pression. Des bulles apparaîtront s'il y a une fuite.

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

– Déposer la bride 1119 850 4201.

– Desserrer les vis du silencieux et retirer la plaque d'étanchéité 0000 855 8106.

– Serrez fermement les vis du silencieux.

– Installer le carburateur, b 12.5

– Utilisez un outil émoussé pour enfoncer les nouvelles fiches
– veillez à ne pas endommager les fiches.

– Remontez toutes les autres pièces dans le séquence inverse.

6.3 Joints d'huile

Il n'est pas nécessaire de démonter le moteur pour remplacer les joints spi.

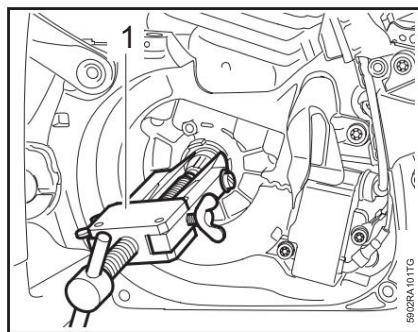
Côté allumage

- Retirer le boîtier du ventilateur, b 8.2
- Déposer le volant moteur, b 7.6

Machines avec chauffage

- Retirer le générateur et le mettre de côté, b 13.7

Machines avec chauffage



Faites attention à ne pas endommager le bout du vilebrequin.

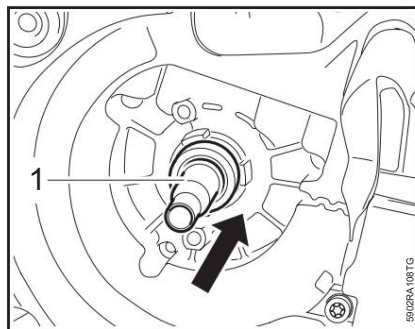
- Dégager le joint spi de son logement en le tapotant avec un tube adapté ou un poinçon.

: Appliquer l'extracteur (1) 5910 890 4400 avec mors n° 3.1 0000 893 3706.

- Serrez les bras d'extraction.
- Retirer le joint d'huile.

Installation

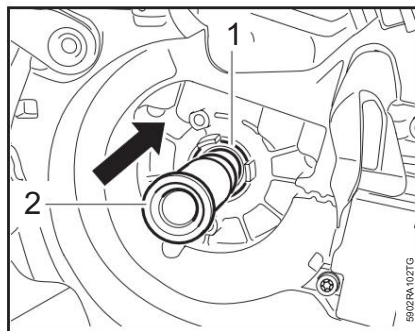
- Nettoyer la face d'étanchéité, b 15
- Lubrifier les lèvres d'étanchéité du joint d'étanchéité neuf avec de la graisse, b 15



: Mettre en place la douille de pose (1) 1141 893 4600.

- Glisser le joint d'huile, côté ouvert face au carter, sur la douille de pose.

- Retirer le manchon de montage (1).



: Utiliser le manchon à presser (2) 1141 893 2400 pour installer le joint d'huile (1).

La face d'assise doit être plate et exempte de bavures.

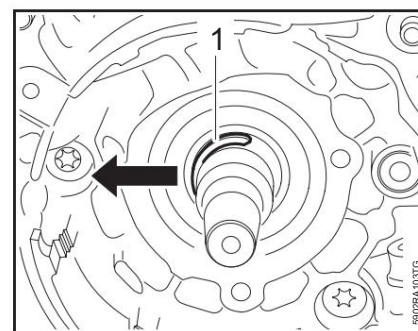
- Attendez environ une minute, puis faites tourner le vilebrequin plusieurs fois.

- Dégraisser le cône du vilebrequin, b 15

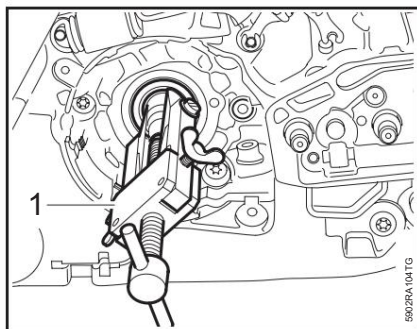
- Remontez toutes les autres pièces dans le séquence inverse.

Côté embrayage

- Retirer l'embrayage, b 4
- Déposer la pompe à huile, b 11.3



: Retirer la bague de retenue (1).



Faites attention à ne pas endommager le bout du vilebrequin.

– Dégager le joint spi de son logement en le tapotant avec un tube adapté ou un poinçon.

: Appliquer l'extracteur (1) 5910 890 4400 avec mors n° 3.1 0000 893 3706.

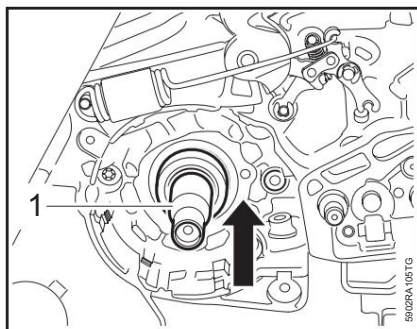
– Serrez les bras d'extraction.

– Retirer le joint d'huile.

Installation

– Nettoyer la face d'étanchéité.

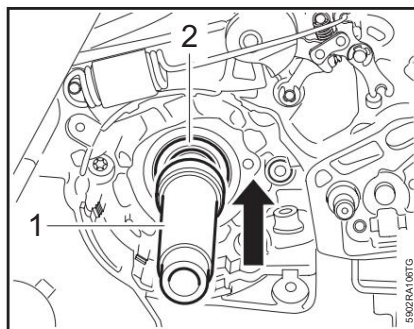
– Lubrifier les lèvres d'étanchéité du joint d'étanchéité neuf avec de la graisse, b 15



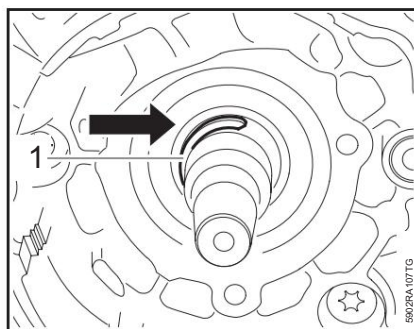
: Mettre en place la douille de pose (1) 1141 893 4600.

– Glisser le joint d'huile, côté ouvert face au carter, sur la douille de pose.

– Retirer le manchon de montage (1).



: Utiliser le manchon à presser (1) 1118 893 2401 pour installer le joint d'huile (2).

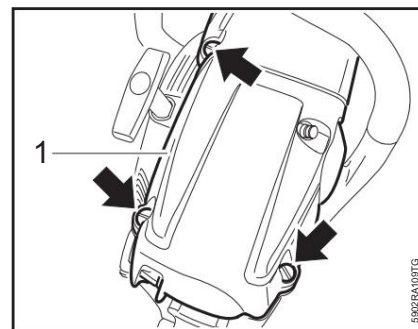


: Monter la bague de retenue (1).

– Attendez environ une minute, puis faites tourner le vilebrequin plusieurs fois.

– Remontez toutes les autres pièces dans le séquence inverse.

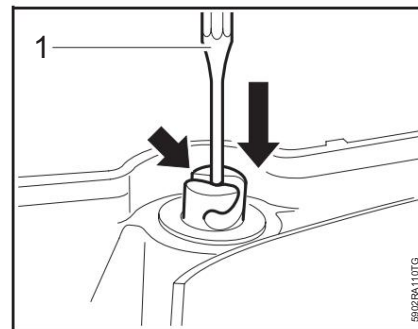
6.4 Envelopper



: Ouvrez les verrous à dégagement rapide (flèches).

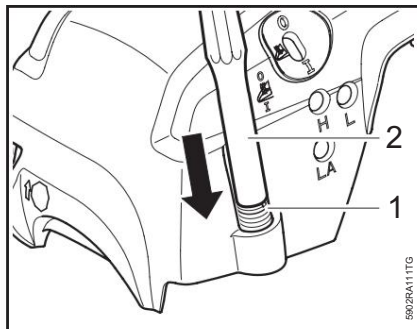
– Utilisez la clé mixte pour les tourner d'1/4 de tour dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.

– Retirer la protection (1).



: Utiliser une dérive (1) pour chasser l'écluse (flèche).

Installation



: Utiliser une dérive (2) pour enfoncer la serrure (1).

– Remontez toutes les autres pièces dans la séquence inverse.

6.5 Cylindre

Avant de retirer le piston, décidez si le vilebrequin doit également être déposé ou non.

Cylindre installé

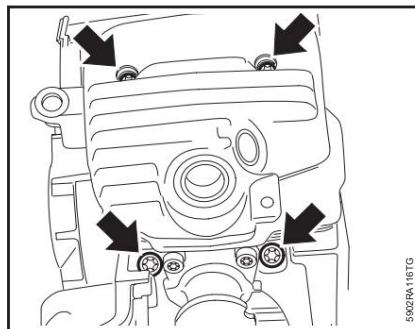
Pour retirer le volant moteur et l'embrayage, le vilebrequin doit être bloqué en insérant la bande de verrouillage dans le trou de la bougie.

Cylindre retiré

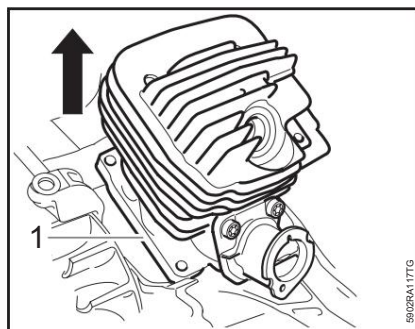
Pour déposer le volant moteur et l'embrayage, il faut bloquer le vilebrequin en posant le piston sur le bloc de montage en bois.

- Retirer le carénage, b 6.4
- Retirez le coffre et dévissez le bougie d'allumage, b 4
- Retirer le boîtier du ventilateur, b 8.2
- Retirer le support du filtre, b 12.3
- Déposer le carburateur, b 12,5

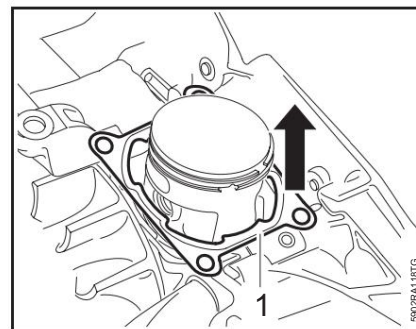
- Déposer le support de carburateur, b 12.8
- Retirer les carénages de guidage d'air, b 12.4
- Déposer le silencieux, b 6.1
- Retirer la soupape de décompression, b 6.9
 - pas sur les machines équipées d'ErgoStart.
- Retirer le guidon, b 9.4
 - pas sur les machines avec chauffage.
- Retirer le ressort AV du guidon, b 9.4
 - pas sur les machines avec chauffage.



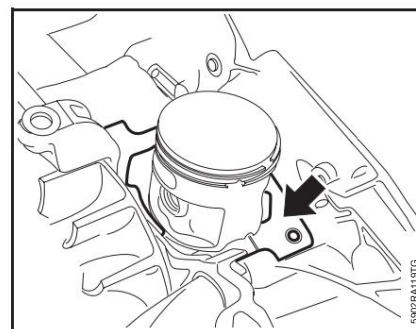
: Retirez les vis (flèches).



: Soulevez délicatement le cylindre (1).

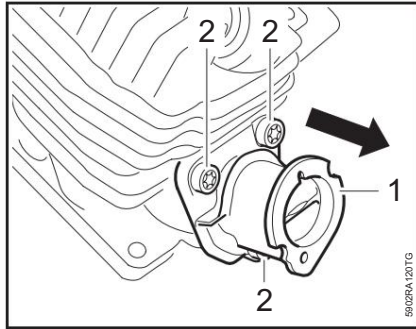


: Déposer le joint de cylindre (1).



: Inspecter et nettoyer la face d'étanchéité (flèche), b 15

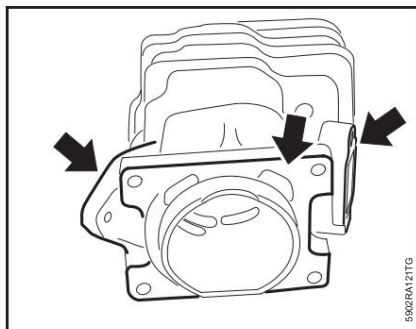
La face d'étanchéité doit être en parfait état. Remplacez toujours les composants dont les faces d'étanchéité sont endommagées, b 3.7.



– Contrôler le collecteur d'admission (1), le remplacer si nécessaire – même des dommages très mineurs peuvent entraîner des problèmes de fonctionnement du moteur, b 3.7

: Retirez les vis (2).

: Déposer le collecteur d'admission (1).



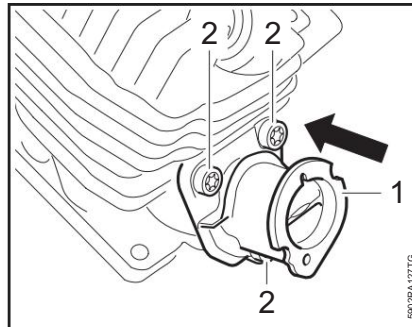
: Inspecter et nettoyer le joint faces (flèches) et éliminer les résidus de joint, b 15

– Nettoyer la face d'étanchéité du collecteur d'admission, b 15

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

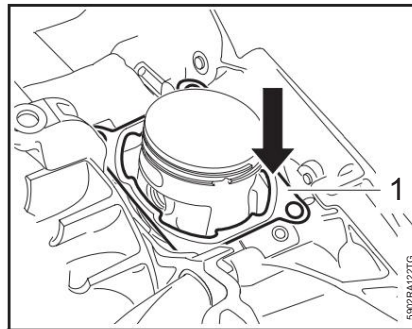
Utilisez toujours un nouveau joint de cylindre lors de la réinstallation du cylindre.

Installation



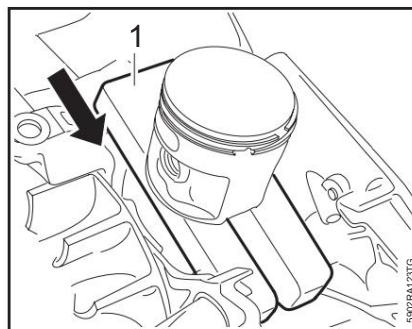
: Mettre en place le collecteur (1).

: Insérez et serrez fermement les vis (2).



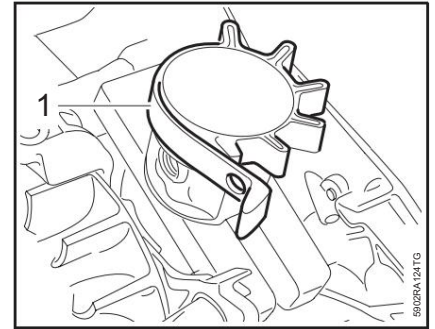
: Monter un joint de cylindre neuf (1) sur le piston et sur le carter.

– Aligner le joint du cylindre (1) avec les trous.



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

Faites attention à ne pas endommager le joint du cylindre.

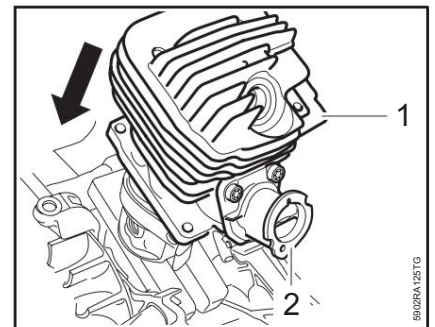


– Lubrifier le piston, les segments de piston et la paroi du cylindre avec de l'huile, b 15

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

– Vérifier la bonne position d'installation des anneaux, b 6.8

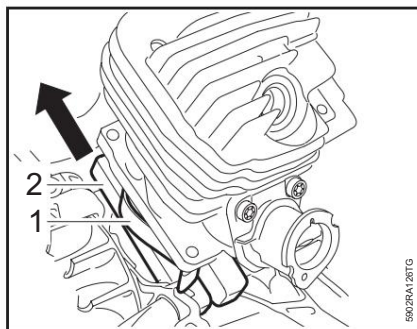
Appliquer la sangle de serrage (1) de manière à ce que les segments de piston ne dépassent pas de la paroi du cylindre.



: Positionner le cylindre (1) de manière à ce que le collecteur (2) soit dirigé vers le boîtier du réservoir.

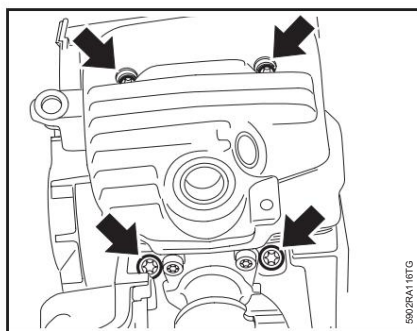
Tout en faisant glisser le cylindre sur le piston, maintenez fermement la sangle de serrage autour du piston afin que les segments ne dépassent pas, sinon ils pourraient se briser.

: Faites glisser le cylindre sur le piston, la sangle de serrage descend en même temps.



: Retirer la sangle de serrage (1) et le bloc de montage en bois (2).

Assurez-vous que le joint du cylindre est correctement placé.



– Pousser le cylindre à fond.

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

– Serrer les vis à travers les trous (flèches) du cylindre en croix.

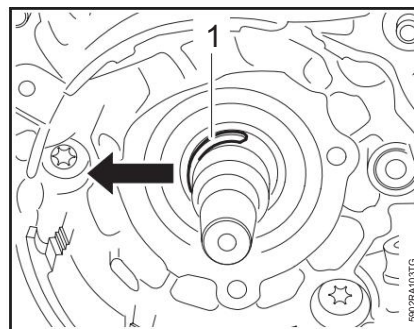
– Remontez toutes les autres pièces dans la séquence inverse.

6.6 Vilebrequin

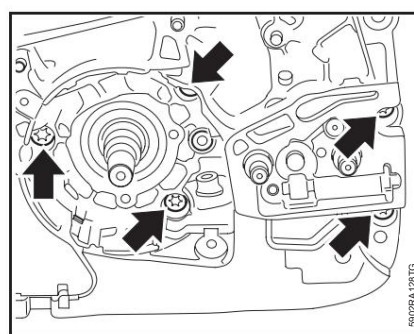
- Vidanger les réservoirs de carburant et d'huile, b 1.1
- Retirer la bande de frein, b 5.2
- Déposer la pompe à huile, b 11.3
- Retirer le flexible d'aspiration d'huile, b 11.2
- Retirer le levier de frein, b 5.3
QuickStop Super, b 5.4
- Retirer le guidon, b 9.6
Machines avec chauffage, b 9.6.1
- Retirer le boîtier du réservoir, b 12.11.5
- Déposer le volant moteur, b 7.6
- Machines avec poignée chauffante
Retirer le générateur, b 13.7
- Retirer le fil de court-circuit, b 7.7.2
- Retirer le cylindre, b 6.5
- Retirer le piston, b 6.7
- Retirez le pare-chocs à pointes.
- Retirer le tapis isolant, b 6.1

Installez toujours de nouveaux roulements et joints d'huile après avoir déposé le vilebrequin, b 6.6.1 et b 6.3.

Côté embrayage du carter

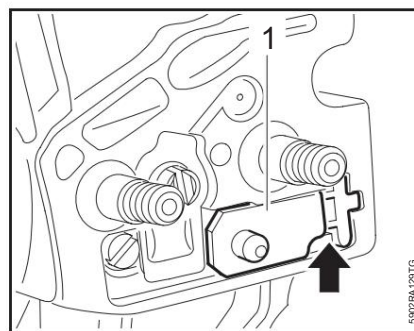


: Retirer la bague de retenue (1).

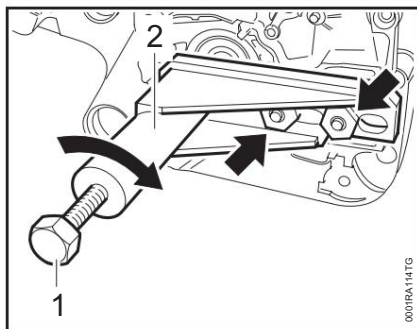


Utilisez les outils du jeu d'outils de service 5910 007 2205 pour le démontage et le montage.

: Retirez les vis (flèches).



: Le coulisseau tendeur (1) doit venir en appui contre le patin de poussée (flèche).



: Retirez la broche (1) avec l'outil d'entretien jusqu'à ce qu'elle soit dégagée de l'embout de vilebrequin.

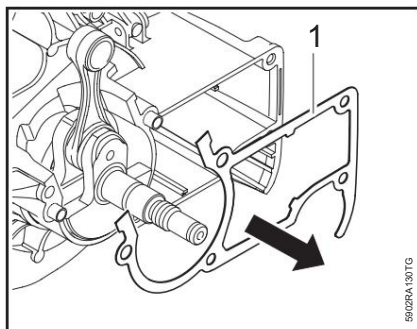
: Glisser l'outil d'entretien (2), du jeu 5910 007 2205, sur les goujons à collier (flèches), mettre en place les écrous et les serrer fermement.

: Tourner la broche (1) dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le bout du vilebrequin soit poussé hors du roulement à billes.

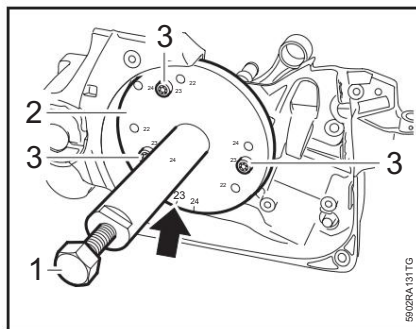
Cette opération libère le côté embrayage du carter et sépare les deux moitiés.

– Installer de nouveaux roulements à billes et joints d'étanchéité, b 6.6.1 et b 6.3

Côté allumage du carter



: Déposer le joint (1).



Utilisez les outils du kit d'outils de service 5910 007 2201 pour le démontage et le montage.

– Utiliser la plaque percée 5910 893 2103.

La plaque percée 5910 893 2103 peut être ajoutée au jeu d'outils d'entretien 5910 007 2201.

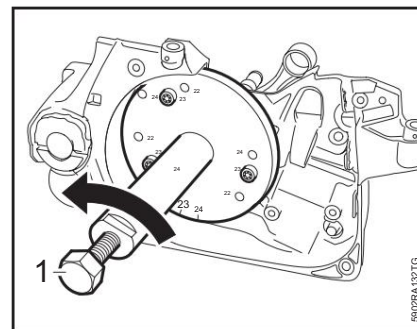
Les trois plaques percées sont incluses dans le nouveau jeu d'outils de service 5910 007 2201.

– Dévisser l'axe (1) de l'outil d'entretien jusqu'à ce que la plaque percée (2) touche le carter moteur

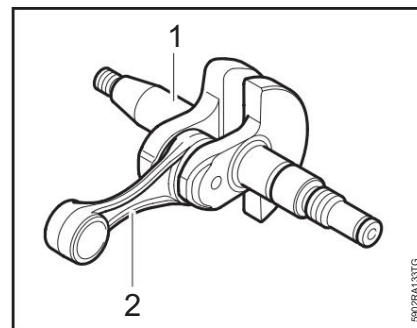
– filetage à gauche.

: Positionner l'outil d'entretien (1) avec plaque (2) 5910 893 2103 contre le côté allumage du carter moteur de manière à ce que le chiffre "23" (flèche) soit en bas.

: Insérer trois vis M5x72 (3) dans les trous repérés "23" et serrer les jusqu'à ce qu'elles butent contre le carter.



: Tourner la broche (1) dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le vilebrequin soit poussé hors du côté allumage du carter.



Le vilebrequin (1), la bielle (2) et le roulement à aiguilles forment une unité indissociable. Remplacez-le toujours comme une unité complète.

– Vérifiez les deux moitiés du carter moteur et roulements à billes et remplacer si nécessaire, b 6.6.1

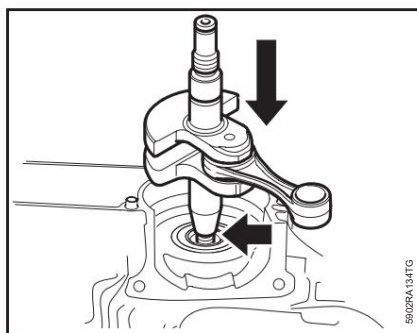
– Avant l'installation, nettoyer le vilebrequin, b 15

Installation

Côté allumage du carter

Faites attention à ne pas endommager le bout du vilebrequin.

Inspectez et nettoyez les faces d'étanchéité du côté allumage du carter (y compris la face d'étanchéité du cylindre) – les faces d'étanchéité ne doivent en aucun cas être endommagées.



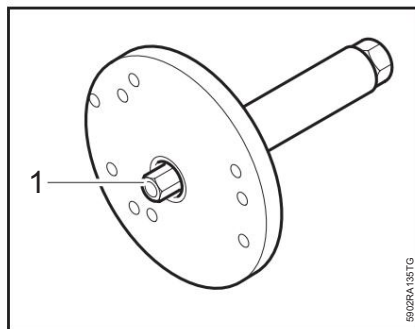
: Positionner l'embout conique du vilebrequin (flèche) au dessus du roulement à billes côté allumage.

– Portez des gants de protection pour réduire le risque de brûlure.

– Chauffer la bague intérieure du roulement à environ 160°C (320°F).

: Pousser le vilebrequin jusqu'en butée.

Cette opération doit être effectuée très rapidement car la chaleur est absorbée par le vilebrequin et la bague intérieure du roulement se rétracte.

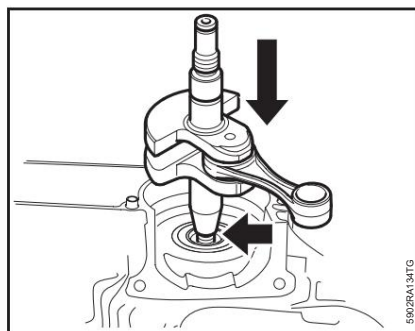


S'il n'est pas possible de chauffer la bague de roulement intérieure, utilisez l'outil d'entretien 5910 007 2101 pour installer le vilebrequin.

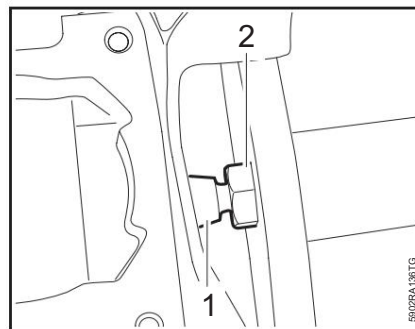
– Utiliser la plaque percée 5910 893 2103.

: Visser le manchon fileté (1) 5910 893 2420 sur la broche jusqu'en butée.

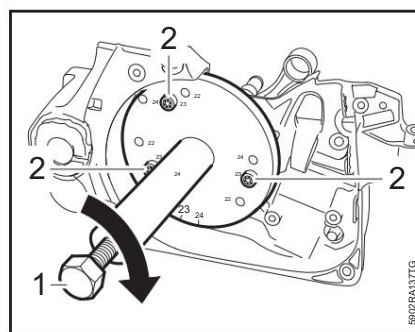
Enduire le bout conique du vilebrequin d'huile.



: Positionner l'embout conique du vilebrequin (flèche) au-dessus du roulement à billes côté allumage et le repousser jusqu'en butée.



: Positionner la douille filetée (2) sur le filetage du vilebrequin (1) et visser-la.

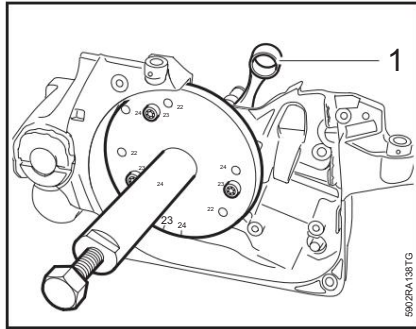


: Tourner le boulon d'axe (1) pour positionner la plaque percée 5910 893 2103 contre le côté allumage du carter et l'aligner de manière à ce que le chiffre "23" soit en bas.

: Introduisez les vis M5x72 (2) dans les trous marqués "23" et serrez-les.

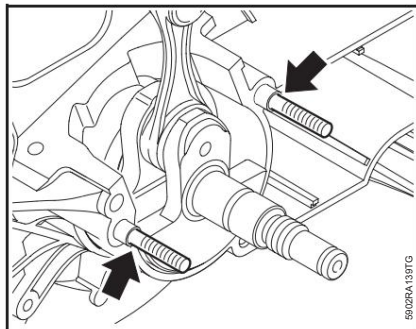
: Tournez le boulon de broche (1) dans le sens des aiguilles d'une montre.

– Monter le côté allumage du carter jusqu'en butée.

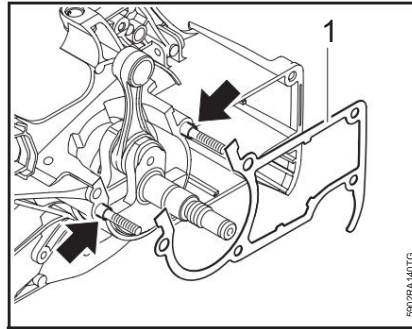


Le vilebrequin tourne lorsqu'il est mis en place avec l'outil d'entretien. Par conséquent, assurez-vous que la petite extrémité (1) de la bielle pointe toujours vers le haut vers le cylindre.

– Retirez l'outil de maintenance.



: Côté allumage, monter trois Vis M5x72 (flèches) dans les trous pour faciliter l'alignement et éviter la torsion.



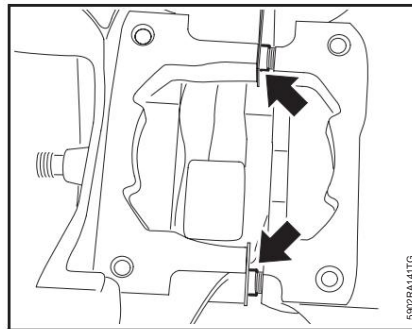
: Mettre en place un joint neuf (1) et le repérer sur les manchons (flèches).

– Enduire d'huile le bout droit du vilebrequin.

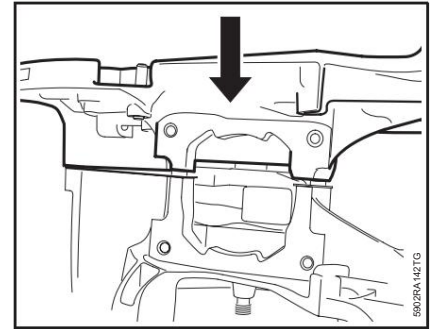
Côté embrayage du carter

Faites attention à ne pas endommager le bout du vilebrequin.

Inspectez et nettoyez les faces d'étanchéité du côté embrayage du carter (y compris la face d'étanchéité du cylindre) – les faces d'étanchéité ne doivent en aucun cas être endommagées.



Assurez-vous que les manchons (flèches) s'engagent dans les trous et que le joint n'est pas pincé ou tordu.



– Portez des gants de protection pour réduire le risque de brûlure.

– Chauffer la bague intérieure du roulement à environ 160°C (320°F).

– Positionner le côté embrayage du carter sur le bout droit du vilebrequin et les vis.

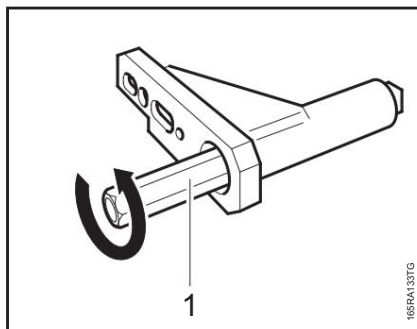
: Poussez le carter à fond.

Cette opération doit être effectuée très rapidement car la chaleur est absorbée par le vilebrequin et la bague intérieure du roulement se rétracte.

S'il n'est pas possible de chauffer la bague de roulement intérieure, utilisez l'outil d'entretien du jeu 5910 007 2205 pour installer le carter moteur.

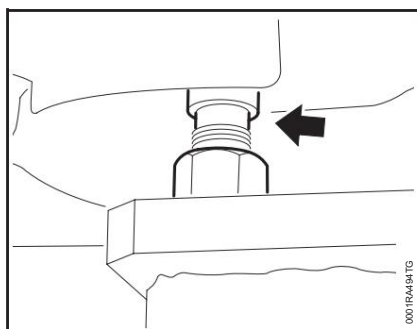
– Enduire d'huile le bout droit du vilebrequin.

– Positionner le carter côté embrayage sur le bout droit du vilebrequin et les deux des vis.

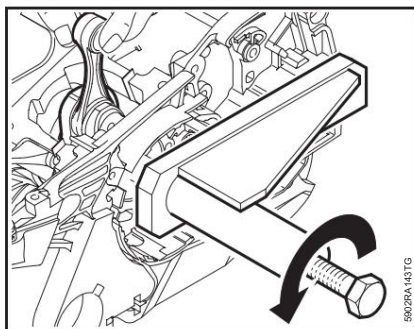


– Visser complètement la broche dans l'outil de service.

: Visser le manchon fileté (1) 5910 893 2409 sur la broche jusqu'en butée – filetage à gauche.



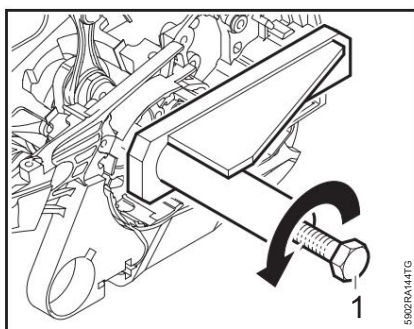
: Appliquer le manchon fileté sur le bout de vilebrequin (flèche) et pousser l'outil d'entretien sur les goujons de barre.



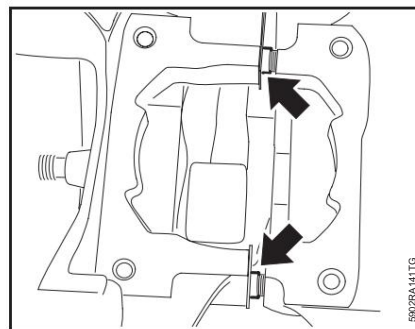
: Maintenir le vilebrequin stable et faire tourner la broche dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour visser le manchon fileté sur l'embout du vilebrequin.

– Libérer le vilebrequin. Maintenez l'outil d'entretien stable et continuez à tourner la broche jusqu'à ce que l'outil touche le carter.

– Monter les écrous sur les goujons à collier et les visser à la main.



: Tourner la broche (1) dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le carter moteur se place contre les manchons de guidage.



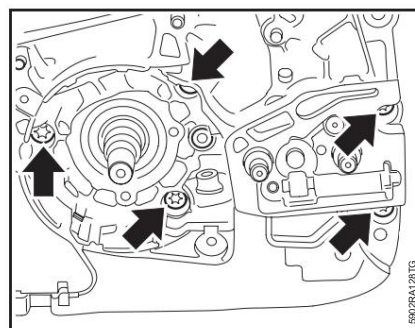
Assurez-vous que les manchons (flèches) s'engagent dans les trous et que le joint n'est pas pincé ou tordu.

– Continuez à tourner la broche de l'outil d'entretien jusqu'à ce que l'espace entre les deux moitiés du carter soit comblé.

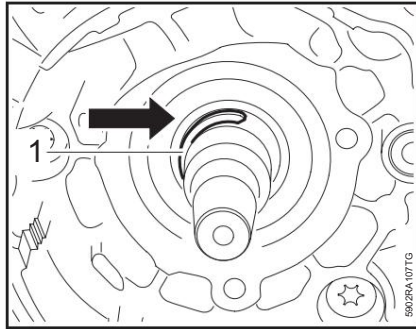
– Dévisser les écrous de fixation.

– Dévissez la broche dans le sens des aiguilles d'une montre et retirez l'outil de service.

– Retirez les vis M5x72.



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



: Monter la bague de retenue (1).

– Vérifier et installer le piston, b 6.7

– Vérifier et installer le cylindre, b 6.5

– Remontez toutes les autres pièces dans la séquence inverse.

6.6.1 Roulements / Carter

Chaque moitié du carter peut être remplacée séparément si elle est endommagée.

Les nouveaux demi-carter sont fournis avec les pièces principales préassemblées.

– voir la liste des pièces.

Les pièces non fournies avec le nouveau carter doivent être transférées du carter d'origine – vérifiez les pièces et remplacez-les si nécessaire.

Si un nouveau carter est installé, le numéro de série de la machine doit y être apposé avec des tampons chiffrés de 2,5 mm.

Si le carter d'origine est réutilisé, remplacez les joints d'huile et les roulements à billes, éliminez les résidus de joint et nettoyez soigneusement les surfaces d'étanchéité. Les faces d'étanchéité doivent être en bon état et propres pour garantir une parfaite étanchéité.

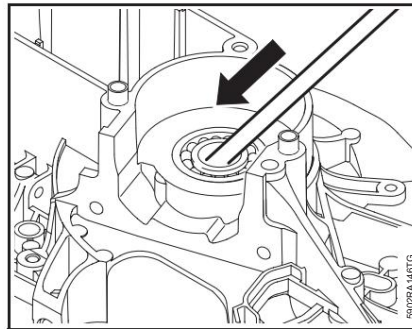
Inspectez les deux moitiés du carter moteur pour détecter des fissures et toutes les faces d'étanchéité pour détecter des signes de dommages.

– Voir également Dépannage, b 3.7

– Déposer le vilebrequin, b 6.6

– Portez des gants de protection pour réduire le risque de brûlure.

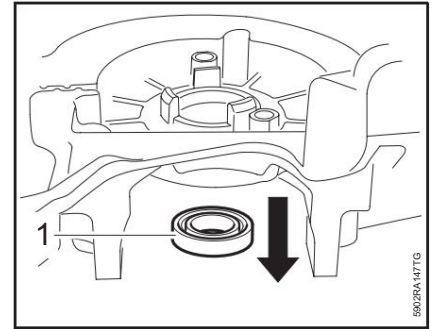
Côté allumage du carter



: Utilisez un poinçon pour chasser délicatement le joint d'étanchéité.

: Vérifiez et nettoyez le carter ou remplacez-le si nécessaire.

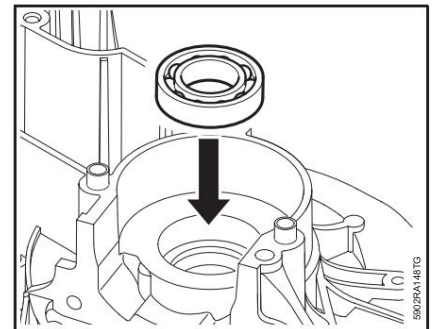
– Si cette moitié du carter est en ordre, installer un nouveau roulement à billes.



– Chauffer la zone du siège du roulement à environ 160°C (320°F).

Le roulement (1) retombe dès que cette température est atteinte.

Installation



– Chauffer la zone du siège du roulement à environ 160°C (320°F).

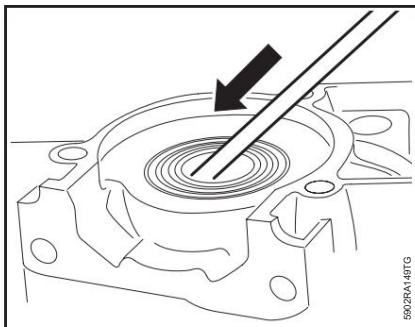
– Positionner le roulement à billes de manière à ce que son côté ouvert (billes visibles) soit face à l'intérieur du carter.

: Pousser ce roulement à billes jusqu'en butée.

Cette opération doit être réalisée rapidement car le roulement absorbe de la chaleur et commence à se dilater.

– Vérifier que le roulement à billes est correctement assis. Si nécessaire, utilisez l'arbre de presse 1118 893 7200 pour enfoncer complètement le roulement.

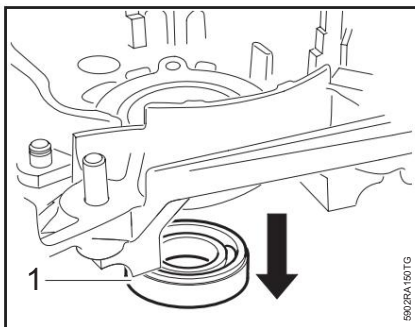
Côté embrayage du carter



: Utilisez un poinçon pour chasser délicatement le joint d'étanchéité.

– Vérifier et nettoyer le carter ou le remplacer si nécessaire.

– Si cette moitié du carter est en ordre, installer un nouveau roulement à billes.



– Chauffer la zone du siège du roulement à environ 160°C (320°F).

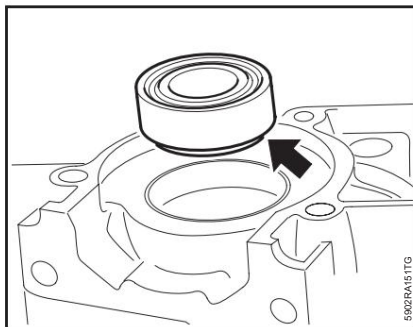
Le roulement (1) retombe dès que cette température est atteinte.

Installation

Étant donné que le siège de roulement dans la moitié d'embrayage du carter n'a pas de face d'appui, la pompe à huile doit être installée en premier – la

pompe à huile sert de face d'appui.

– Installer la pompe à huile, b 11.3



– Chauffer la zone du siège du roulement à environ 160°C (320°F).

– Positionner le roulement à billes de manière à ce que la bague de centrage (flèche) soit dirigée vers la pompe à huile.

: Repousser le roulement à billes jusqu'en butée (pompe à huile).

Cette opération doit être réalisée rapidement car le roulement absorbe de la chaleur et commence à se dilater.

– Vérifier que le roulement à billes est correctement assis. Si nécessaire, utilisez l'arbre de presse 1118 893 7200 pour appuyer soigneusement sur le roulement jusqu'à ce qu'il bute contre la pompe à huile.

– Déposer la pompe à huile, b 11.3

– Installer le vilebrequin, b 6.6

– Monter les joints d'étanchéité, b 6.3

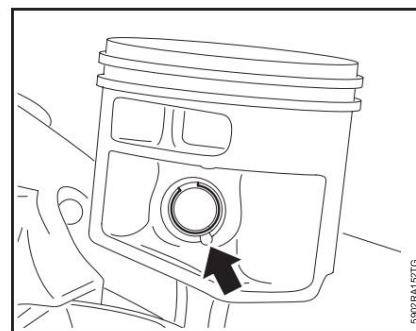
– Remontez toutes les autres pièces dans la séquence inverse.

6.7 Piston

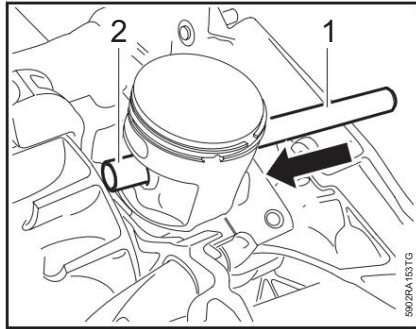
Avant de déposer le cylindre, décidez si le vilebrequin doit également être déposé, b 6.6

– Retirer le cylindre, b 6.5

Il n'est pas nécessaire de retirer le circlip côté embrayage.



: Côté allumage, appliquer un l'outil approprié dans l'évidement (flèche) et retirez l'anneau d'arrêt sans crochet du bossage du piston.



: Pousser la dérive de montage (1) 1110 893 4700 à travers le circlip installé.

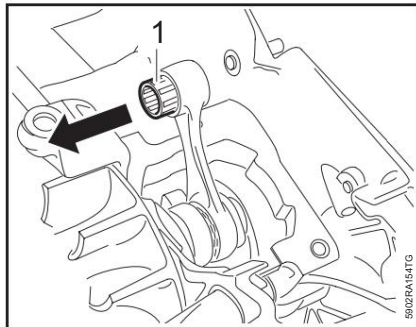
: Utiliser la dérive de montage (1) 1110 893 4700 pour pousser l'axe de piston (2) hors du piston.

Si l'axe du piston est coincé, débloquez-le en tapotant légèrement sur l'extrémité de la dérive avec un marteau.

Maintenir le piston stable pendant ce processus pour garantir qu'aucune à-coup ne soit transmise à la bielle.

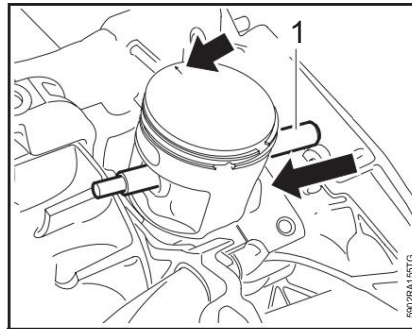
– Retirer le piston.

– Contrôler les segments de piston et les remplacer si nécessaire, b 6.8



: sortir la cage à aiguille (1), vérifiez-le et remplacez-le si nécessaire.

Installation



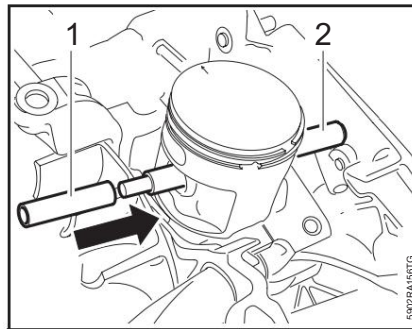
– Lubrifier la cage à aiguille avec de l'huile et l'enfoncer dans la bielle.

Alignez le piston de manière à ce que la flèche (flèche) sur la couronne du piston pointe vers le pare-chocs à pointes (orifice d'échappement).

La dérive de montage peut être poussée à travers le circlip installé.

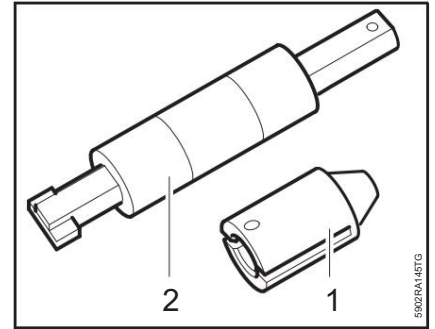
– Placer le piston sur la bielle.

: Pousser la dérive de montage (1) 1110 893 4700, petit diamètre d'abord, à travers le piston et le pied de bielle (cage à aiguille) et alignez le piston.

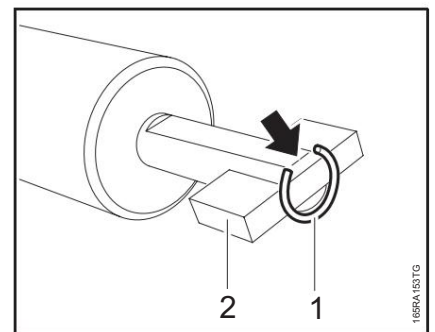


– Lubrifier l'axe de piston (1) avec huile.

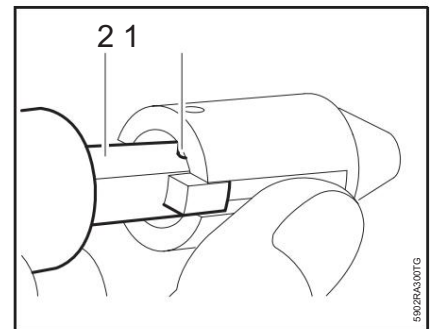
: Monter l'axe de piston (1) sur le dérive de montage (2) et glissez-la dans le piston.



: Retirer le manchon (1) de l'outil de pose (2) 5910 890 2210.

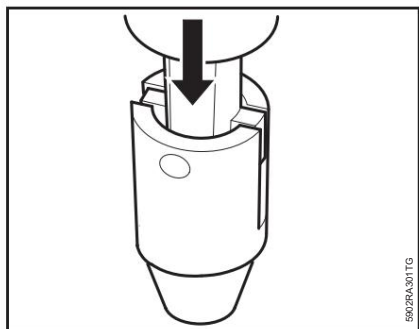


: Fixez l'anneau élastique (1) au aimant (2) de sorte que l'espace du circlip se trouve sur le côté plat de la tige de l'outil (flèche).



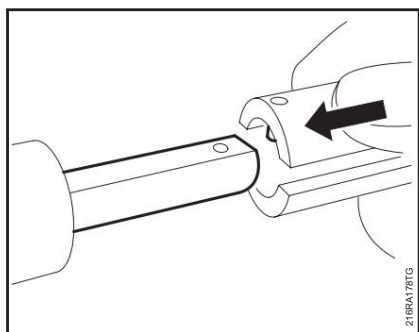
: Pousser le grand diamètre fendu du manchon sur l'aimant et l'anneau élastique.

La goupille intérieure (1) doit pointer vers la face plate (2) de la tige de l'outil.

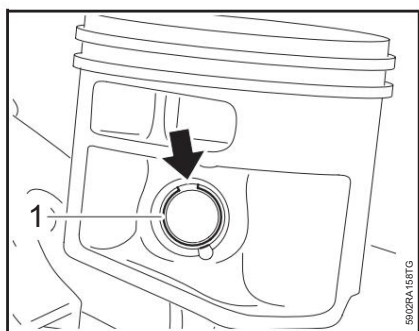


: Appuyez l'outil d'installation vers le bas dans le manchon jusqu'à ce que l'aimant bute contre l'extrémité de la fente de guidage.

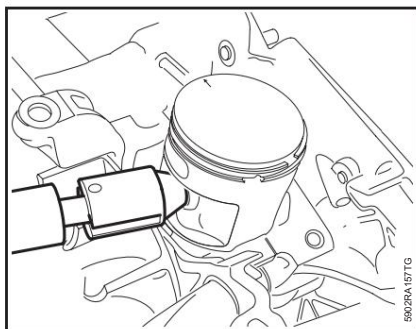
Utilisez une base adaptée.



: Retirez le manchon et glissez-le sur l'autre extrémité de la tige – la goupille intérieure doit pointer vers la face plate.

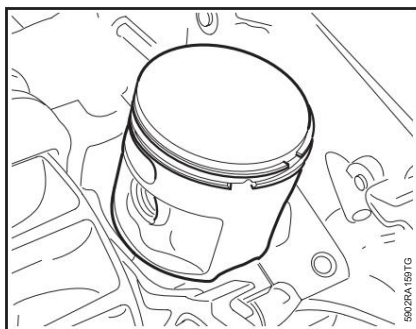


Monter le circlip (1) de manière à ce que son espace (flèche) soit sur l'axe vertical du piston (il doit pointer vers le haut).



: Appliquer l'outil de pose 5910 890 2210 avec le cône du manchon contre le bossage du piston, maintenir le piston stable, centrer exactement la tige de l'outil et appuyer jusqu'à ce que le circlip glisse dans la rainure.

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



– Contrôler les segments de piston et les remplacer si nécessaire, b 6.8

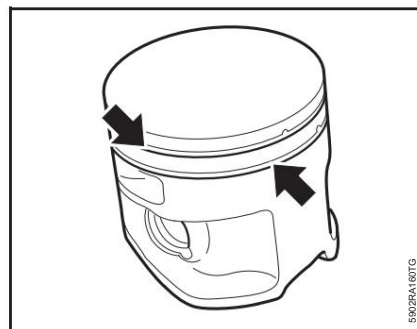
– Installer le cylindre, b 6.5

– Remontez toutes les autres pièces dans le séquence inverse.

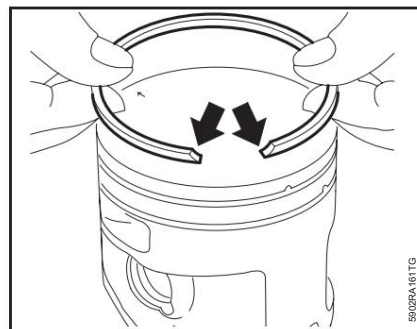
6.8 Segments de piston

– Retirer le piston, b 6.7

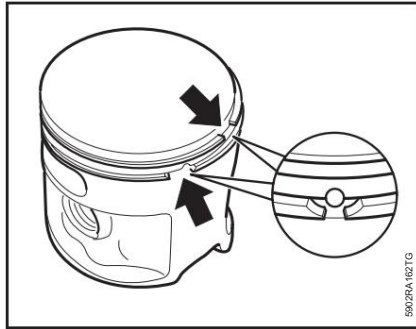
– Retirer les segments du piston.



: Utilisez un morceau de vieux segment de piston pour gratter les rainures (flèches).



: Positionner les nouveaux segments de piston que les rayons soient tournés vers le haut (flèches).



– Monter soigneusement les segments de piston sur le piston, sinon ils pourraient se briser.

: Installez les segments de piston de manière à ce que les rayons au niveau de l'espace entre les segments se rejoignent au niveau des broches de fixation dans les rainures du piston (flèches).

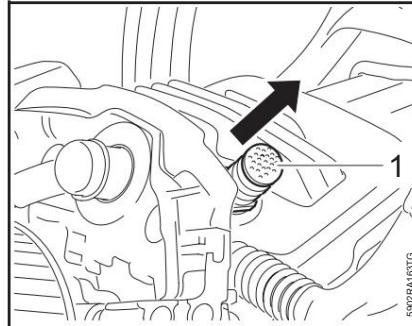
: Vérifier la bonne position de montage des segments de piston (flèches).

– Installer le piston, b 6.7

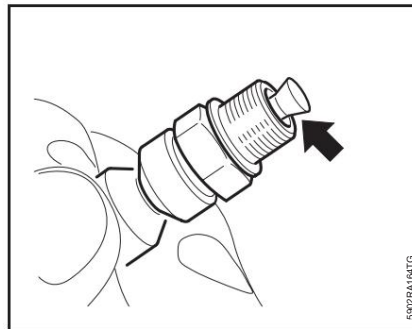
– Remontez toutes les autres pièces dans le séquence inverse.

6.9 Soupape de décompression

– Retirer le carénage, b 6.4



: Dévisser la valve de décompression (1).



: Vérifiez que le cône d'étanchéité (flèche) de la soupape de décompression n'est pas endommagé.

– Si le cône d'étanchéité ne se ferme pas complètement ou présente des signes de dommages, installez une nouvelle soupape de décompression.

– Monter la soupape de décompression et la visser à la main.

– Serrez fermement la valve de décompression.

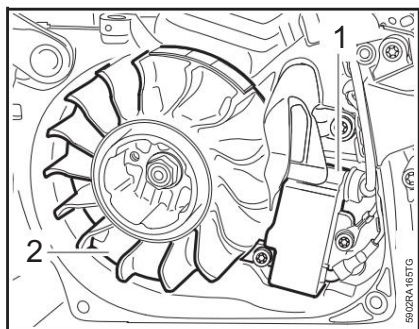
– Remontez toutes les autres pièces dans le séquence inverse.

7. Système de mise à feu

Soyez extrêmement prudent lors du dépannage et de l'exécution de travaux d'entretien ou de réparation sur le système d'allumage. Les hautes tensions qui apparaissent peuvent provoquer des accidents graves, voire mortels.

Le dépannage du système d'allumage doit toujours commencer par la bougie d'allumage, b 3.5

– Retirer le boîtier du ventilateur, b 8.2



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

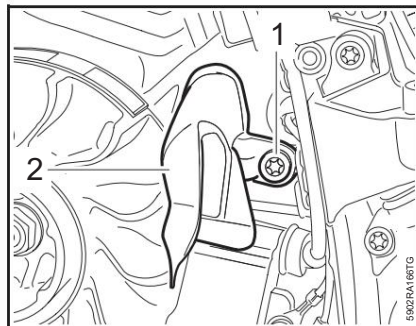
7.1 Calage de l'allumage

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

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

7.2 Préséparateur

– Retirer le boîtier du ventilateur, b 8.2

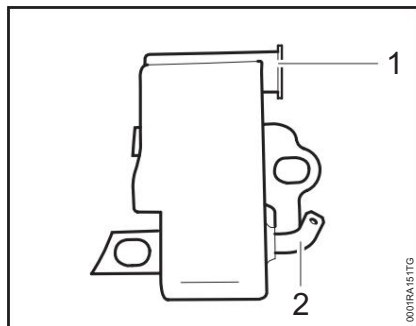


: Retirez la vis (1).

: Vérifier le préséparateur (2) et le remplacer si nécessaire

– Remonter à l'envers séquence.

7.3 Installer un nouvel allumage Module



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

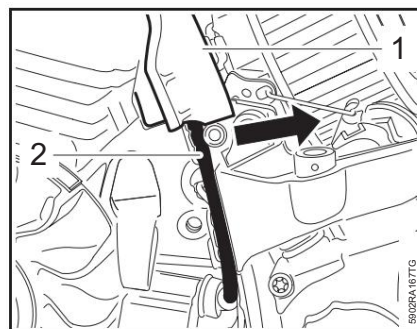
- la sortie haute tension (1) pour le fil d'allumage
- l'étiquette du connecteur (2) pour le fil de court-circuit

Les tests en atelier se limitent à un test d'étincelle. Un nouveau module d'allumage doit être installé si aucune étincelle d'allumage n'est obtenue (après avoir vérifié que le câblage et l'interrupteur d'arrêt sont en bon état).

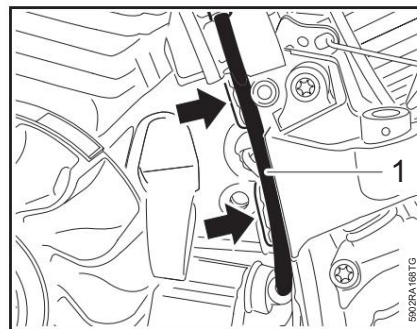
– Retirer le boîtier du ventilateur, b 8.2

– Retirez le capuchon de la bougie.

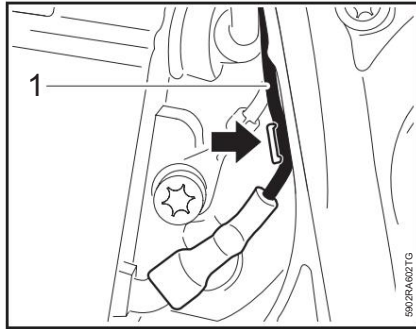
– Retirer le préséparateur, b 7.2



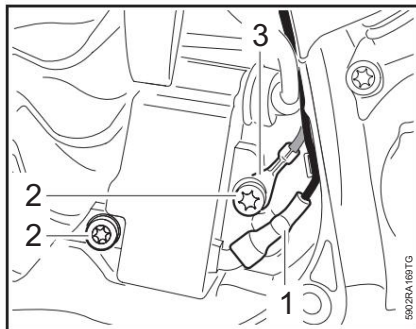
: Soulevez un peu la tôle de guidage d'air (1) et retirez le câble d'allumage (2) – veillez à ne pas déformer la tôle de guidage d'air.



: Extraire le fil d'allumage (1) des guides (flèches).



: Sortez le fil de court-circuit (1) du guide (flèche).

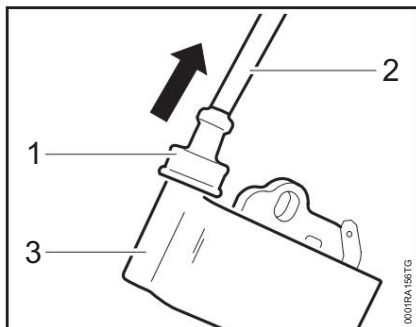


: Débrancher le fil de court-circuit (1).

: Retirez les vis (2).

: Retirez le fil de terre (3).

– Retirer le module d'allumage.



: Retirez le passe-câble (1) du module d'allumage.

: Dévisser le câble d'allumage (2) du module d'allumage (3).

– Contrôler le soufflet de bougie et le câble d'allumage et les remplacer si nécessaire, b 7.5

– Dépannage, b 3.5

– Avant d'installer le câble d'allumage, remplir la sortie haute tension avec de la graisse universelle STIHL b 15.

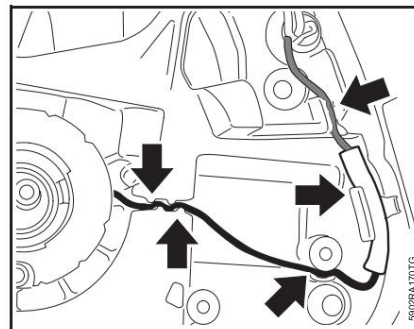
Ne pas utiliser de graisse graphite ni de pâte isolante silicone.

– Remonter à l'envers séquence.

Assurez-vous que le passe-fil (1) est correctement installé pour éviter des problèmes du système d'allumage pouvant être causés par une contamination ou de l'humidité.

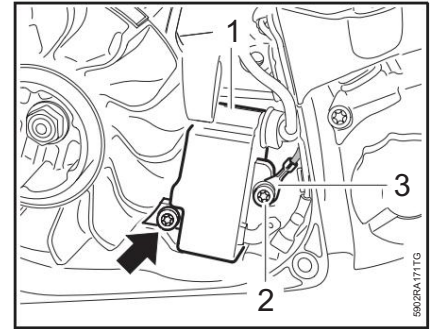
Installation

Machines avec chauffage



Le volant n'est pas représenté sur l'illustration.

Avant d'installer le module d'allumage, vérifier que le fil du générateur (flèches) est correctement positionné, b 13.7.

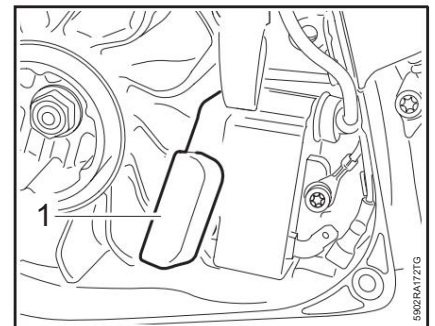


: Monter le module d'allumage (1) et insérer la vis (flèche) – ne pas serrer encore.

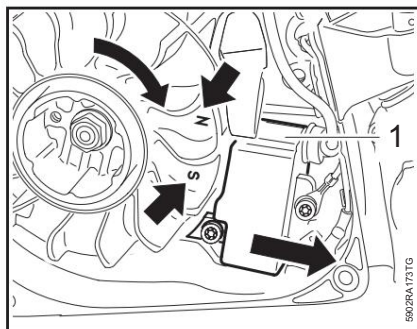
Le fil de terre doit être positionné dans le guide sous le fil de court-circuit.

Le côté serti de la borne du fil de terre doit faire face à la tête de vis.

: Montez le fil de terre (3) et insérez la vis (2) – ne serrez pas encore.



: Repoussez le module d'allumage et faites glisser la jauge de réglage (1) 1111 890 6400 entre les bras du module d'allumage et l'aimant du volant moteur.



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

– Repousser le module d'allumage (1) et tenez-le là.

– Le volant doit tourner librement.

: Faites tourner le volant jusqu'à ce que les pôles magnétiques (flèches) se trouvent à côté du module d'allumage (1).

– Appuyer le module d'allumage (1) contre la jauge de réglage.

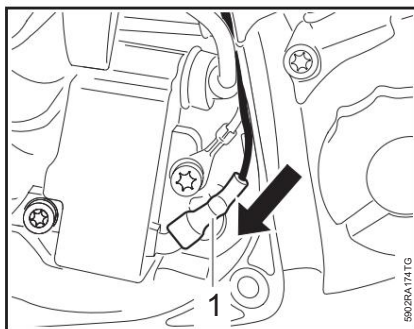
– Positionner la borne du fil de terre de manière à ce qu'elle pointe en direction du guide-câble.

– Serrez fermement les vis.

– Retirer la jauge de réglage.

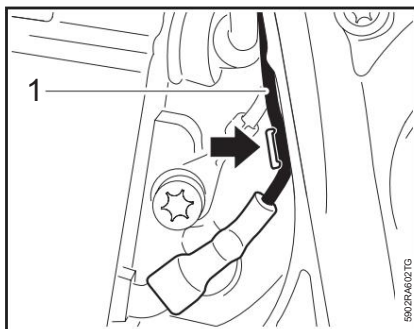
– Vérifier le fonctionnement.

– Faites tourner le volant et assurez-vous qu'il ne touche pas le module d'allumage.

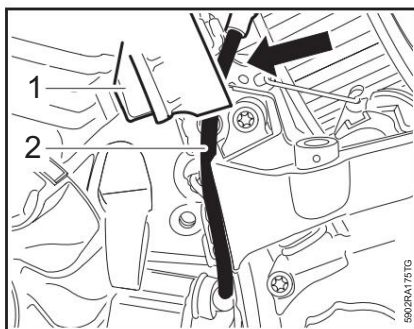


Le côté serti de la borne (1) doit faire face au carter.

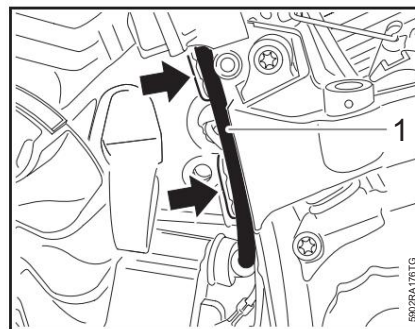
: Connectez la borne du fil de court-circuit (1) – la borne doit être poussée à fond.



: Enfoncez à fond le fil de court-circuit (1) dans le guide (flèche).



: Soulevez légèrement le carénage du guide d'air (1) et poussez le câble d'allumage (2) en position
– veillez à ne pas déformer le carénage du guide d'air.



: À partir du module d'allumage, enfoncez le fil d'allumage (1) dans les guides (flèches).

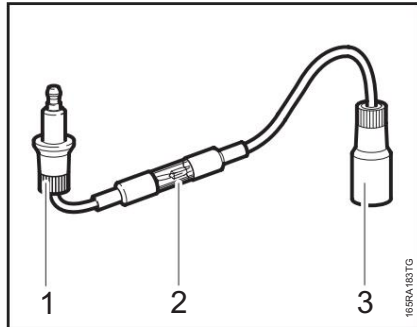
– Remontez toutes les autres pièces dans la séquence inverse.

7.4 Test de l'allumage Module

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

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

Utilisation du système d'allumage ZAT
4 5910 850 4503



– Avant de commencer le test, installez une bougie neuve dans le cylindre et serrez-la fermement.

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

Haute tension – risque de choc électrique.

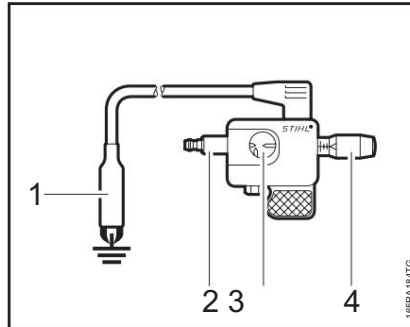
– Lancer rapidement le moteur à l'aide du démarreur à rappel et vérifier l'étincelle dans la fenêtre du testeur (2).

Le moteur peut démarrer et accélérer pendant le test.

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

– Si aucune étincelle n'est visible dans la fenêtre (2), contrôler le système d'allumage à l'aide du tableau de recherche de pannes, b 7.8

Utilisation du testeur d'allumage ZAT 3
5910 850 4520

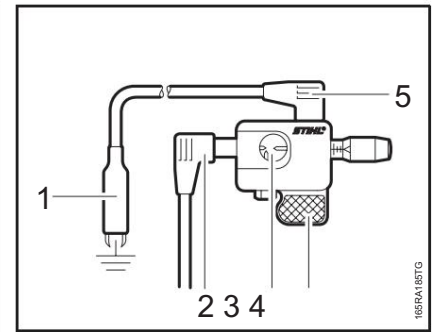


– Avant de commencer le test, installez une bougie neuve dans le cylindre et serrez-la fermement.

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

: Fixez la borne de masse (1) à la bougie d'allumage.

: Utiliser le bouton de réglage (4) pour régler l'éclateur à environ 2 mm, voir fenêtre (3).



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

Haute tension – risque de choc électrique.

– Lancer rapidement le moteur à l'aide du démarreur à rappel et vérifier l'étincelle dans la fenêtre du testeur (3).

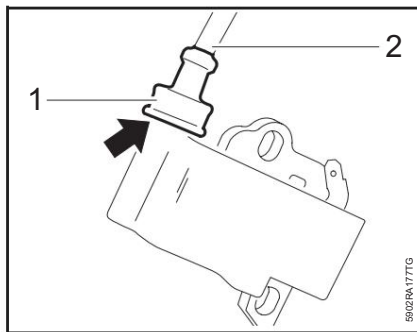
Le moteur peut démarrer et accélérer pendant le test.

Si une étincelle est visible dans la fenêtre (3), le système d'allumage est en ordre.

– Si aucune étincelle n'est visible dans la fenêtre (3), contrôler le système d'allumage à l'aide du tableau de recherche de pannes, b 7.8

7.5 Botte de bougie d'allumage/allumage
Plomb

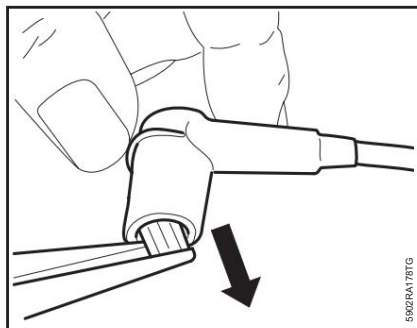
- Retirer le module d'allumage, b 7.3



: Retirez le passe-fil (1) de la sortie haute tension (flèche).

- Dévisser le câble d'allumage (2) du module d'allumage.

- Retirer le passe-fil (1) du câble d'allumage.



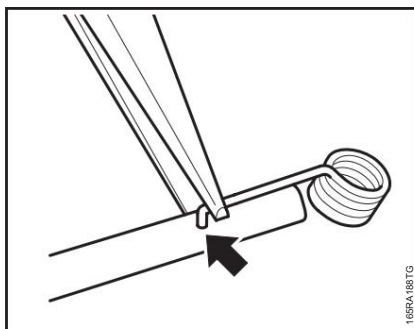
: Utilisez une pince appropriée pour retirer le ressort de jambe du soufflet de bougie.

- Décrochez le ressort de jambe du câble d'allumage.

- Retirez le soufflet du câble d'allumage.

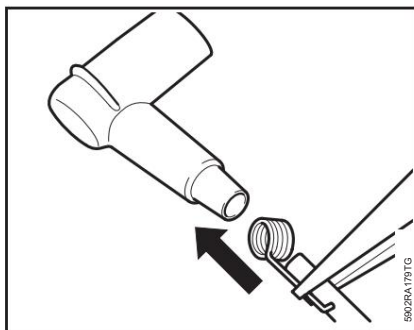
- Couper un nouveau fil d'allumage à la longueur spécifiée, voir la liste des pièces.

Installation



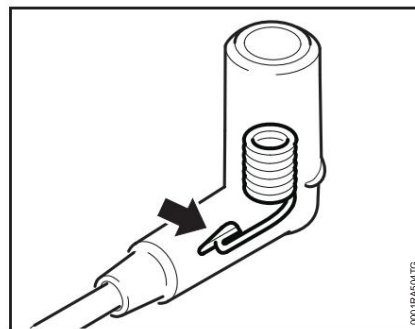
- Utiliser un outil pointu pour percer le centre de l'isolation du nouveau fil d'allumage, à environ 15 mm de l'extrémité du fil.

: Pincez le crochet du ressort de jambe dans le trou percé au centre de la laisse (flèche).

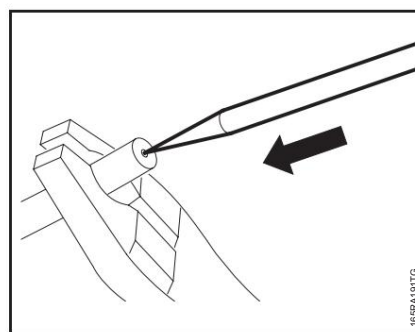


- Enduire l'intérieur du soufflet de bougie d'allumage avec du liquide de presse STIHL, b 15

: Tenez le fil d'allumage et le ressort de jambe ensemble et poussez-les dans le soufflet de la bougie d'allumage.



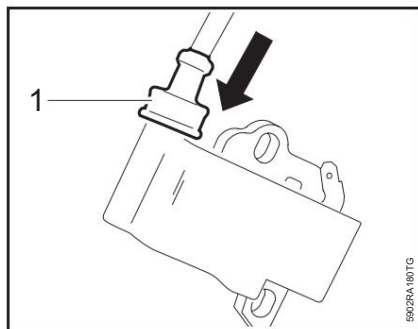
: Assurez-vous que le ressort de jambe (flèche) est correctement positionné à l'intérieur du soufflet de bougie.



: Utilisez un outil pointu pour percer le centre de l'autre extrémité du fil d'allumage qui se visse dans le module.

Avant d'installer le câble d'allumage, remplissez la sortie haute tension avec de la graisse universelle STIHL b 15.

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



– Glisser le passe-fil (1) sur le module d'allumage.

– Visser le câble d'allumage dans le module d'allumage.

: Poussez le passe-fil (1) en position.

– Installer le module d'allumage et régler l'entrefer entre le module et le volant, b 7.3

– Remontez toutes les autres pièces dans le séquence inverse.

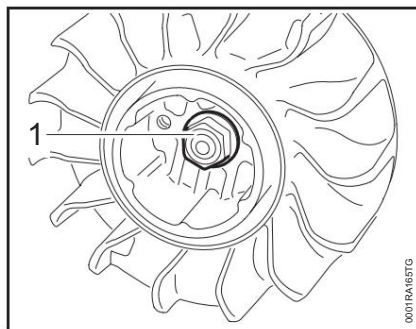
7.6 Volant

Le nouvel extracteur 5910 890 4504 (avec un bloc de base plus long) doit être utilisé sur les modèles avec ErgoStart. Le nouvel extracteur remplace l'ancien extracteur 1135 890 4500, qui peut toujours être utilisé sur les modèles standards.

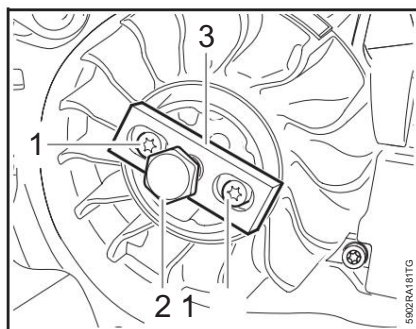
– Retirer le carénage, b 6.4

– Retirer le boîtier du ventilateur, b 8.2

– Utiliser une bande de verrouillage pour bloquer le piston, b 4



: Dévisser l'écrou du volant moteur (1).



: Monter l'extracteur (3) 5910 890 4504 sur le volant moteur et serrer les vis (1) jusqu'en butée.

– Serrez les vis uniformément.

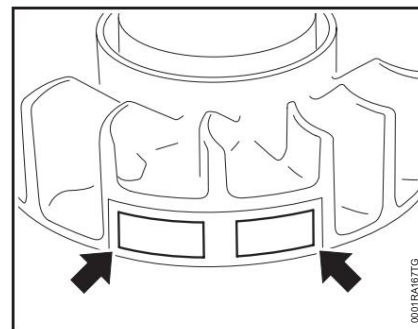
Modèles avec ErgoStart

Faites attention à ne pas endommager les cliquets.

Tous les modèles

: Visser la vis de butée (2) dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le volant moteur soit dégagé du vilebrequin.

– Retirer l'extracteur (3) 5910 890 4504 du volant moteur.



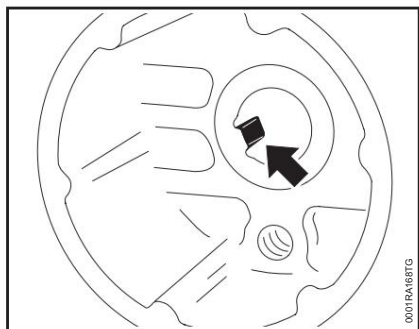
Le volant et les pôles magnétiques (flèches) ne doivent pas être endommagés ni devenir bleus. Remplacez le volant moteur si nécessaire.

– Sur les versions avec chauffage, également vérifier que l'anneau magnétique ne présente aucun signe de dommage, b 13.7.

Sur les versions avec ErgoStart, vérifier également que les cliquets ne présentent aucun signe de dommage, b 8.4.

Tous les modèles

Le volant moteur et le bout de vilebrequin doivent être exempts de graisse avant le montage.



Assurez-vous que la clé (flèche) s'engage dans la fente du vilebrequin.

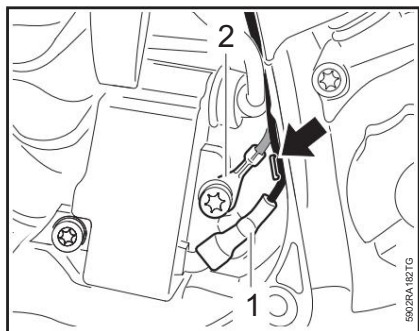
– Régler l'entrefer entre le module d'allumage et le volant moteur, b 7.3

– Remontez toutes les autres pièces dans le séquence inverse.

7.7 Fil de court-circuit

Les fils de terre et de court-circuit sont combinés dans un faisceau de câbles.

7.7.1 Tests



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

– Retirer le boîtier du ventilateur, b 8.2

: Sortez le fil de court-circuit (1) du guide (flèche) et retirez-le.

– Connectez l'ohmmètre à masse (2) et le fil de court-circuit (1).

– Réglez le levier de commande principale sur "0".

La résistance mesurée doit être d'environ 0 Ω . S'il est beaucoup plus élevé, la cause est une rupture et le faisceau de câbles doit être remplacé, b 7.7.

– Réglez le levier de commande principale sur "F".

La résistance mesurée doit être infiniment élevée. Dans le cas contraire, remplacez le faisceau de câblage, b 7.7.

Effectuez également le test de contact et de continuité sur le fil de terre.

Si le fil de terre est endommagé, le faisceau de câbles complet doit être remplacé.

– Si aucun défaut n'est détecté, contrôler le système d'allumage à l'aide du tableau de recherche des pannes, b 7.8

– Remonter à l'envers séquence.

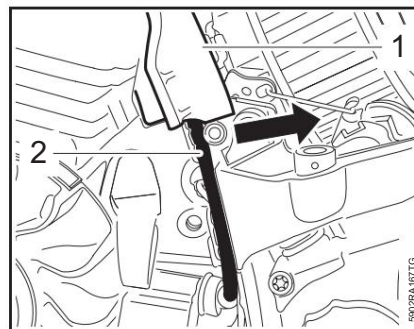
7.7.2 Retrait et installation

– Retirer le carénage, b 6.4

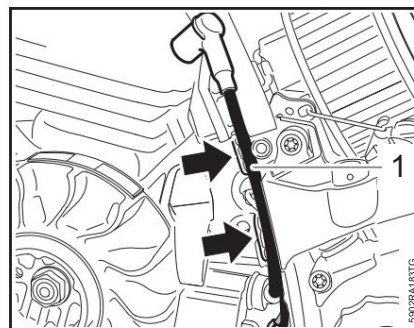
– Retirez le capuchon de la bougie.

– Retirer le boîtier du ventilateur, b 8.2

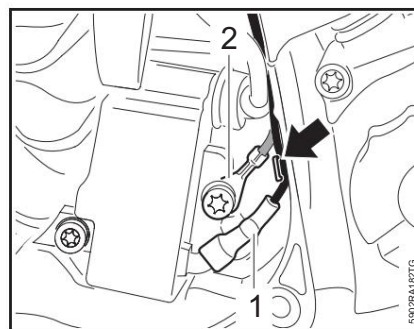
– Retirer la tige de starter, b 10.3.3



: Soulevez un peu la tôle de guidage d'air (1) et retirez le câble d'allumage (2) – veillez à ne pas déformer la tôle de guidage d'air.

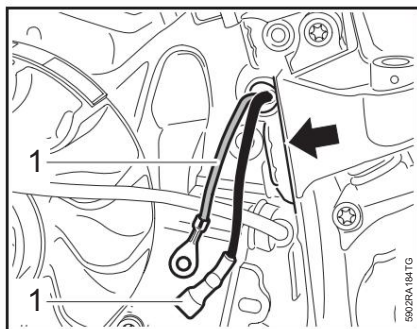


: Extraire le fil d'allumage (1) du guide (flèches).

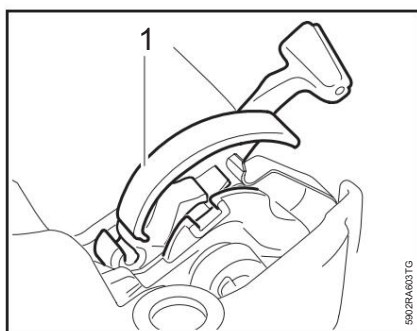


: Retirez le fil de court-circuit du le guide (flèche) et débrancher la borne (1).

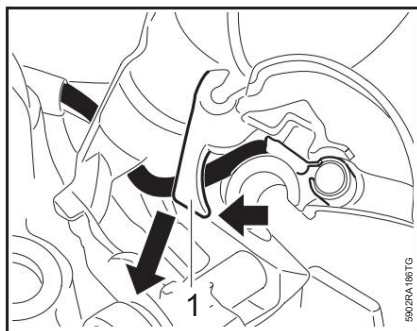
: Retirez la vis et retirez le fil de terre (2).



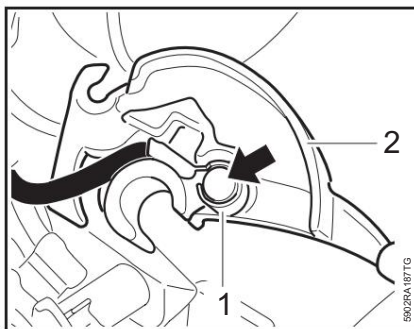
: Retirez le faisceau de câbles (1) du guide (flèche).



– Retirer l'arbre de commutation (1), b 10.1



: Tirez le fil de court-circuit (1) derrière la languette (flèche).



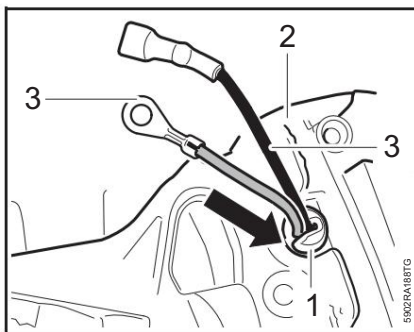
: Retirez la cosse à anneau (1) de la cheville (flèche).

: Déposer l'arbre de commutation (2).

– Retirer le support du filtre, b 12.3

– Déposer le carburateur, b 12,5

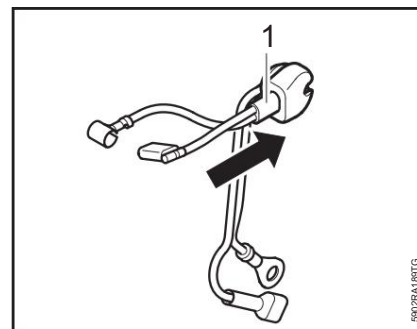
– Déposer le support de carburateur, b 12.8



: Poussez le passe-fil en caoutchouc (1) hors du carter (2).

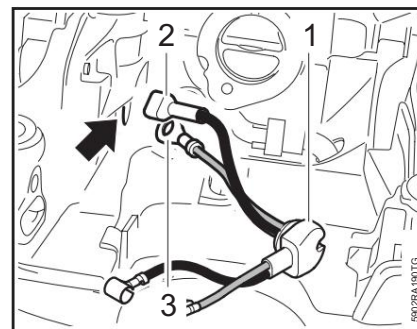
: Extraire le faisceau de câblage (3).

Installation



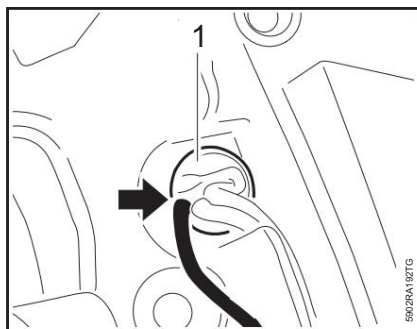
Le tube de protection (1) doit venir en butée contre le passe-fil en caoutchouc.

: Si nécessaire, poussez le câblage harnais en direction du passe-fil jusqu'à ce que le tube de protection (1) soit en butée contre le passe-fil (2).



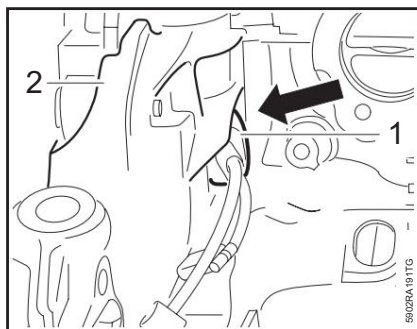
: Poussez le faisceau électrique (1), la cosse de câble (2) et la cosse à œil (3) en premier, à travers le trou (flèche).

Machines avec chauffage



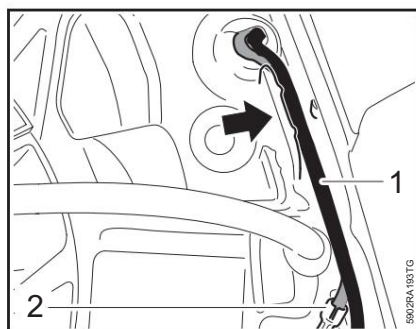
Le tube de protection (flèche) doit venir en butée contre le passe-fil en caoutchouc.

Veiller à ne pas endommager le faisceau de câblage (flèche) lors de l'installation du passe-fil en caoutchouc (1).



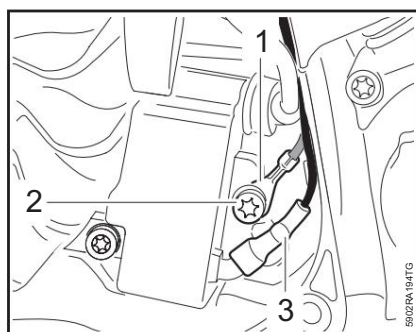
– Utilisez le fluide de presse STIHL pour simplifier assemblée, b 15

: Poussez le passe-fil en caoutchouc (1) dans l'alésage du carter (2) jusqu'à ce qu'il soit bien en place.



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

Le fil de terre (1) doit être positionné dans le guide sous le fil de court-circuit (2).



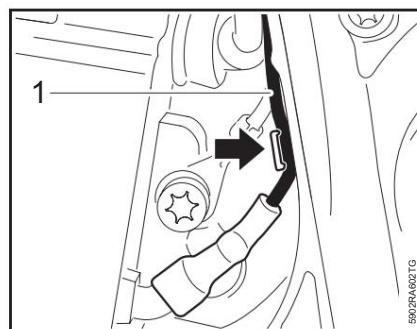
Fil de terre : le côté serti de la borne (1) doit faire face à la tête de vis (2).

: Mettre en place la cosse de câble (1) et mettre en place la vis (2).

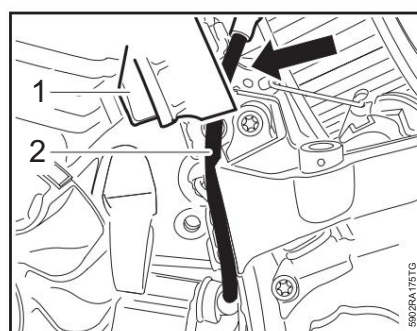
: Positionner la cosse de câble (1) de manière à ce qu'elle pointe en direction du guide-câble.

Fil de court-circuit : Le côté serti de la borne (3) doit faire face au carter.

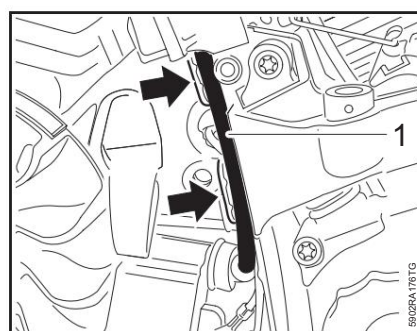
: Connectez la borne du fil de court-circuit (3) – la borne doit être poussée à fond.



: Enfoncez à fond le fil de court-circuit (1) dans le guide (flèche).



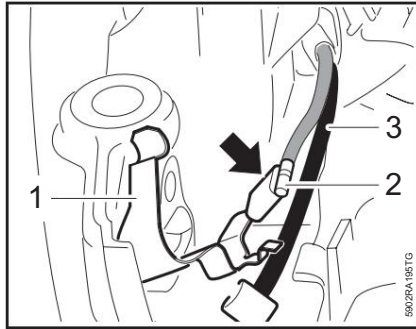
: Soulevez légèrement le carénage du guide d'air (1) et poussez le câble d'allumage (2) en position – veillez à ne pas déformer le carénage du guide d'air.



: À partir du module d'allumage, enfoncez le fil d'allumage (1) dans les guides (flèches).

– Installer le support de carburateur, b 12.8

– Installer le carburateur, b 12.5

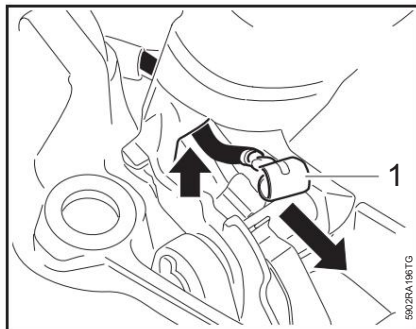


: Poussez le ressort de contact (1) sur le fil de terre (2).

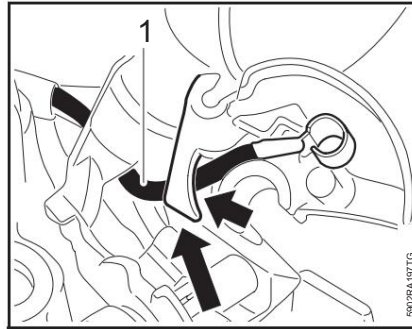
: Positionner le fil de court-circuit (3) de manière à ce qu'il soit au-dessus de la borne drapeau du fil de terre (flèche).

– Monter le ressort de contact, b 7.7.4

– Installer la base du filtre, b 12.3

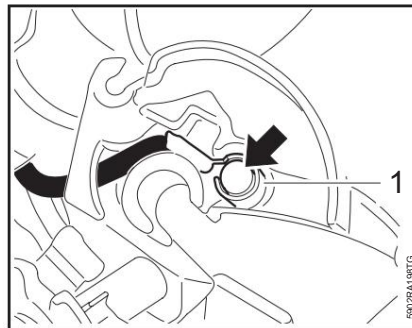


: Passer la cosse à anneau (1) à travers l'ouverture (flèche) du socle du filtre.



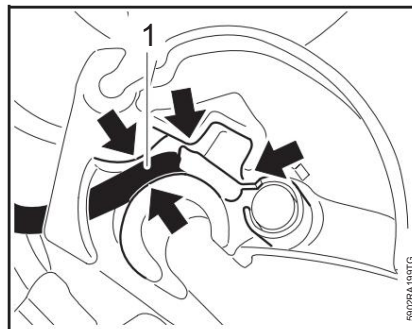
– Mettre l'arbre de commutation en position.

: Positionner le fil de court-circuit (1) derrière la languette (flèche).



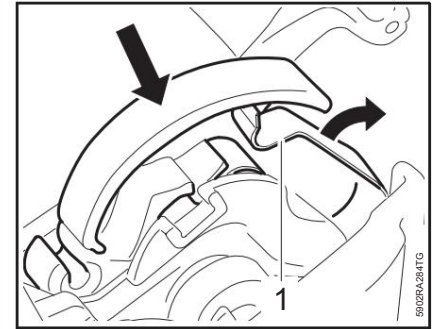
: Positionnez la cosse à anneau (1) de manière à ce que l'espace dans l'anneau soit orienté vers le bas.

: Pousser la cosse à anneau (1) sur le pion (flèche) jusqu'en butée.

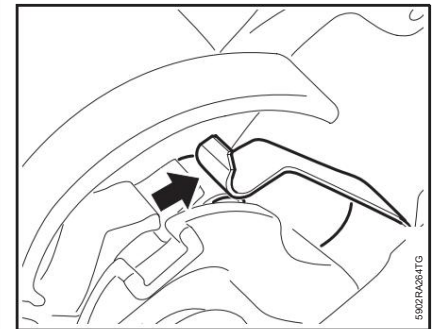


: Poussez le fil de court-circuit (1) dans les guides (flèches).

– Monter l'arbre de commutation, b 10.1



: Lors du montage de l'arbre de commutation, soulevez légèrement le ressort de contact (1) – pas plus de 2 mm.



: Vérifiez le fonctionnement.

– La cosse à anneau du fil de court-circuit doit toucher le contact ressort (flèche) en position "0".

– Remontez toutes les autres pièces dans la séquence inverse.

7.7.3 Fil de terre

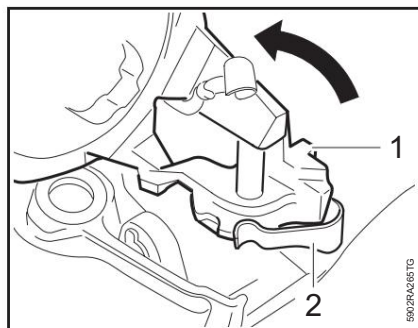
Un fil de terre défectueux peut altérer ou empêcher le fonctionnement du fil de court-circuit.

Le fil de terre est combiné avec le fil de court-circuit dans un faisceau de câbles. En cas de dommage, le faisceau de câblage complet doit être remplacé

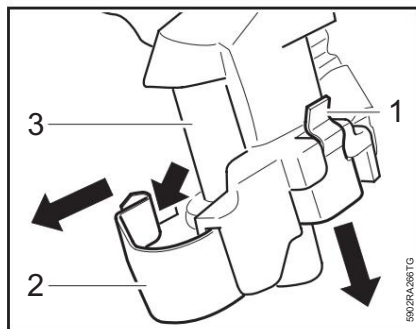
- Vérifier le contact et la continuité et remplacer le faisceau de câbles si nécessaire, b 7.7

7.7.4 Ressort de contact

- Retirer le carénage, b 6.4
- Retirer la tige de starter, b 10.3.3
- Retirer l'arbre de commutation, b 10.1
- Retirer le support du filtre, b 12.3

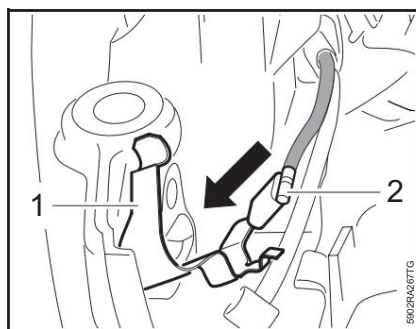


- : Tournez avec précaution le pied du filtre (1) jusqu'à ce que le siège du ressort de contact (2) soit visible.



- : Soulever légèrement le ressort de contact (2) et le passer sur la couture (flèche).

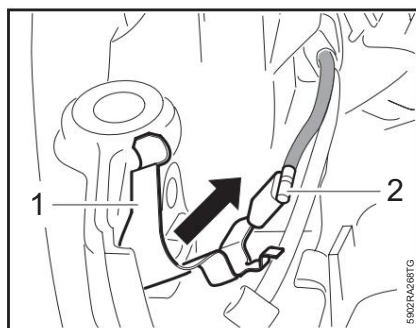
- : Soulevez légèrement la languette (1) et faites glisser le ressort de contact (2) hors du support du filtre (3).



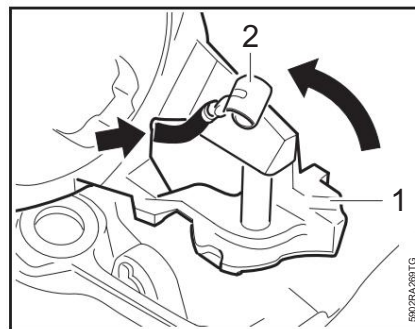
- : Débranchez le ressort de contact (1) du fil de terre (2).

- Contrôler le ressort de contact (1) et le remplacer si nécessaire

Installation

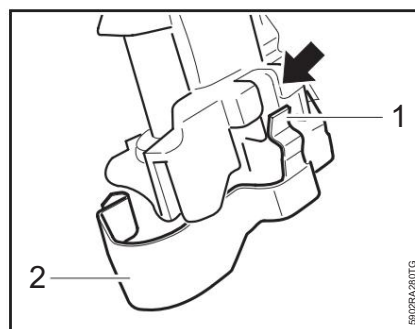


- : Poussez le ressort de contact (1) à fond sur la borne drapeau du fil de terre (2).

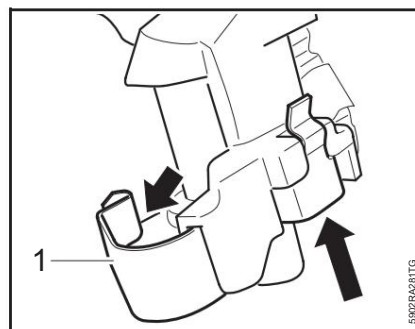


- : Mettre en place le socle du filtre (1) et passer en même temps la cosse à anneau (2) dans l'ouverture (flèche).

- : Tournez la base du filtre (1) d'environ 90° en direction du côté allumage.

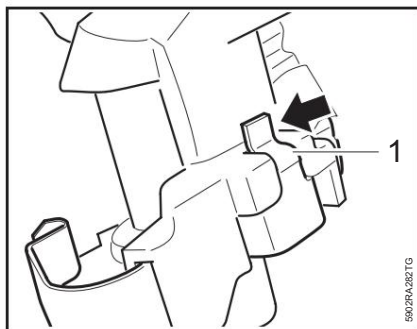


- : Positionner le ressort de contact (2) dans son logement de manière à ce que la languette (1) soit alignée avec le guide (flèche).



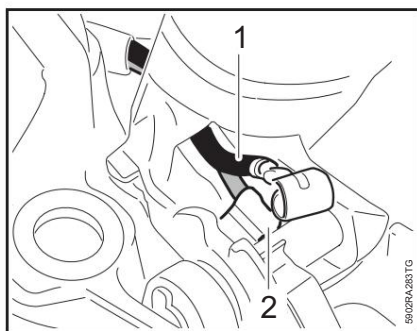
- : Soulever légèrement le ressort de contact (1) et le passer sur le cordon (flèche).

- : Pousser le ressort de contact (1) dans son logement jusqu'en butée.



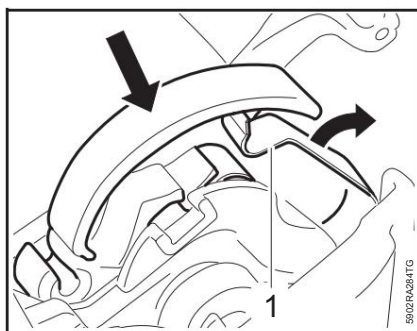
La languette (flèche) du ressort de contact (1) doit être bien positionnée sur le bord de la base du filtre.

- Installer la base du filtre, b 12.3

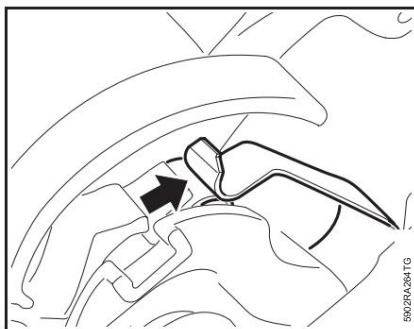


Le fil de court-circuit (1) doit être au-dessus de la borne drapeau isolée (2) du fil de terre.

- Monter le fil de court-circuit dans l'arbre de l'interrupteur, b 7.7.2
- Monter l'arbre de commutation, b 10.1

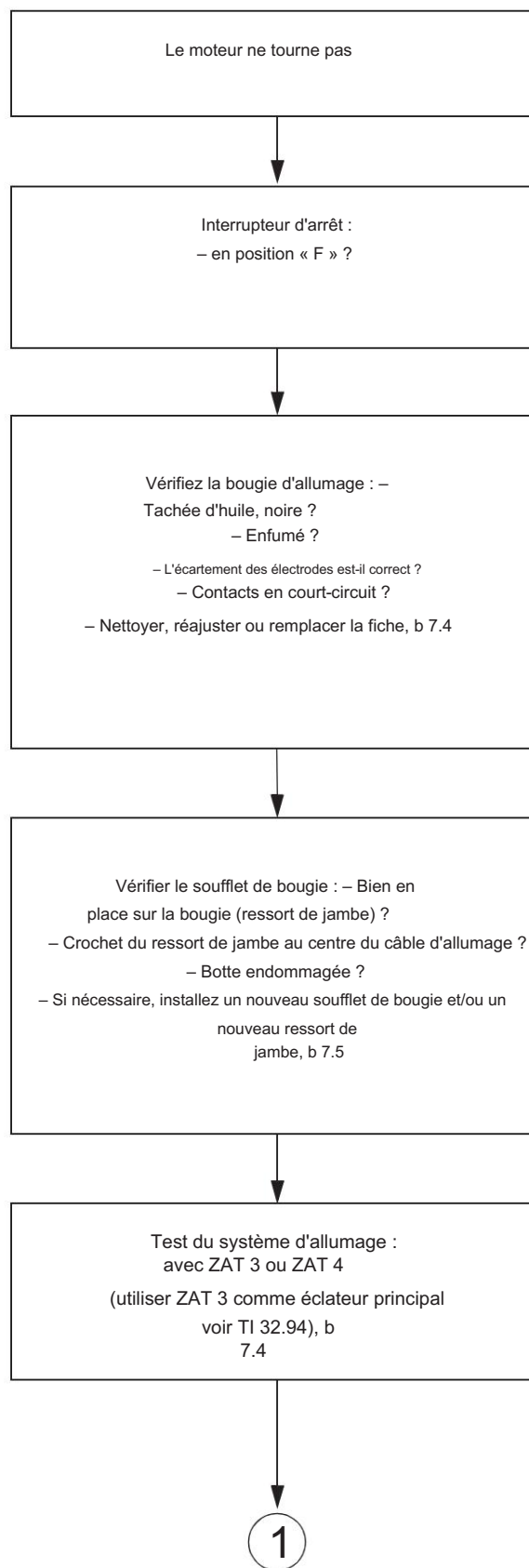


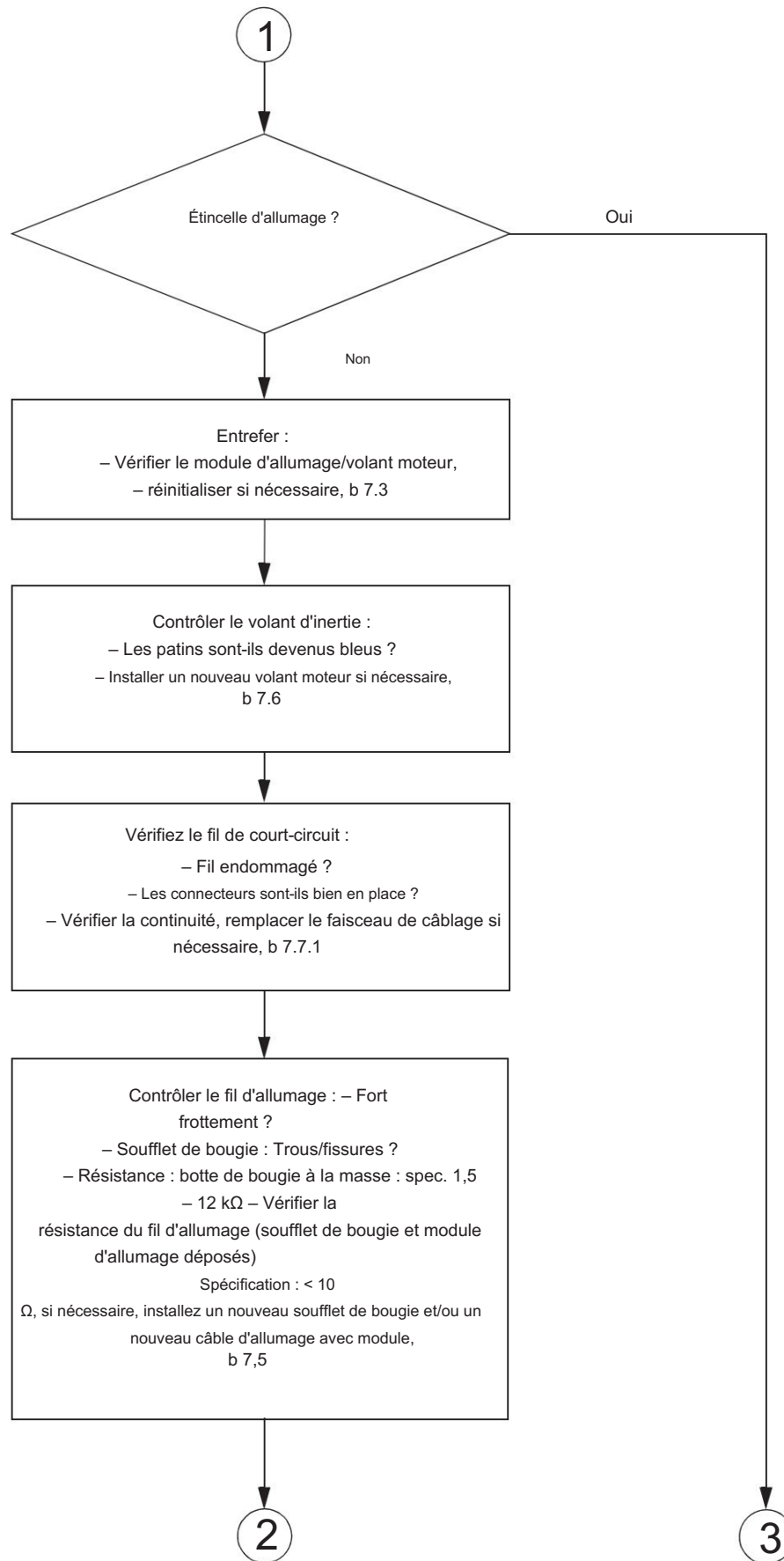
: Lors du montage de l'arbre de commutation, soulevez légèrement le ressort de contact (1) – pas plus de 2 mm.

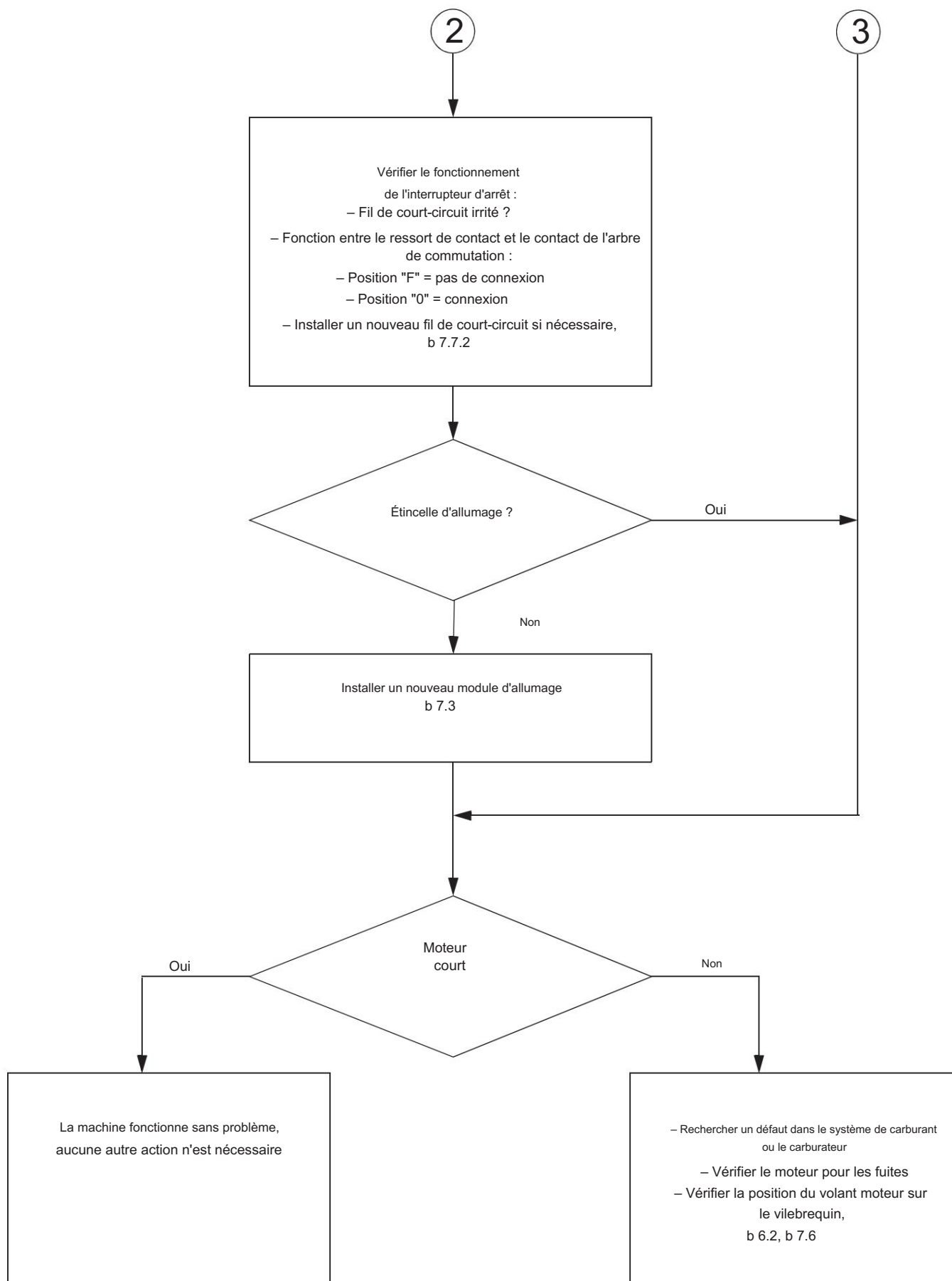


: Vérifiez le fonctionnement.

- La cosse à anneau du fil de court-circuit doit toucher le ressort de contact (flèche) en position "0".
- Remontez toutes les autres pièces dans le séquence inverse.







8. Démarreur à rembobinage

8.1 Général

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.

Avant l'installation, lubrifiez le ressort de rappel et la tige de démarrage avec du lubrifiant spécial STIHL, b 15.

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. Faites particulièrement attention lorsque vous retirez le ressort de rappel.

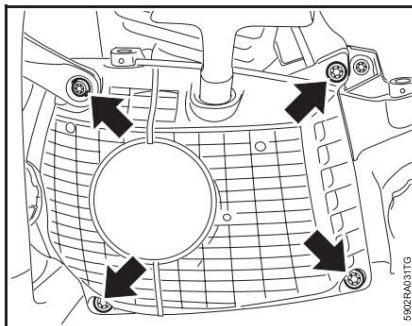
– Nettoyer tous les composants.

Modèles avec ErgoStart

– Relâcher la tension du ressort de rappel, b 8.4

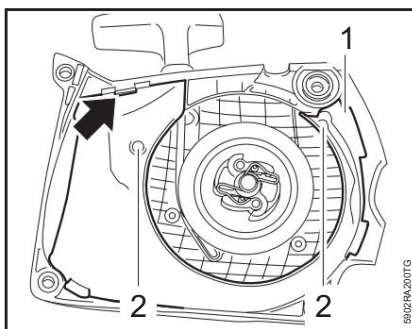
8.2 Boîtier du ventilateur

– Retirer le carénage, b 6.4



: Retirez les vis (flèches).

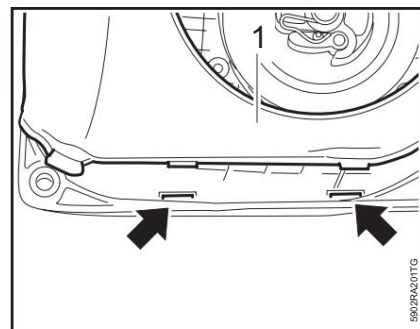
– Soulever légèrement le protège-main et retirer le boîtier du ventilateur.



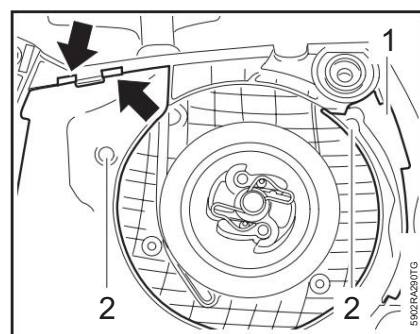
: Retirez le segment (1) au niveau de l'évidement (flèche) et retirez-le des pions (2).

– Examiner le boîtier et le segment du ventilateur et les remplacer si nécessaire.

Installation



: Engager le segment (1) dans les fentes (flèches) dans le boîtier du ventilateur, puis faites-le pivoter en position.



: Poussez le segment (1) sur les pions (2) jusqu'à ce qu'il s'enclenche dans les languettes (flèches).

Modèles avec ErgoStart

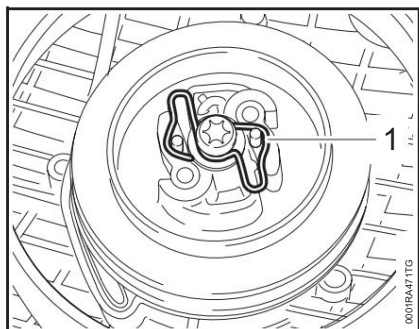
: Poussez le segment (1) sur les pions (2) jusqu'en butée.

– Remontez toutes les autres pièces dans la séquence inverse.

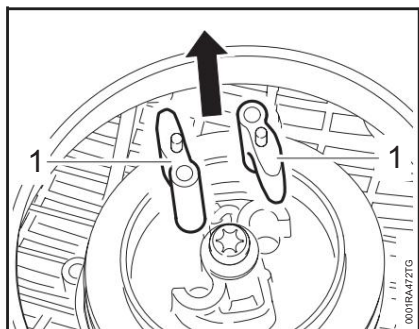
8.3 Cliquets

– Retirer le boîtier du ventilateur, b 8.2

– Relâcher la tension du ressort de rappel, b 8.5

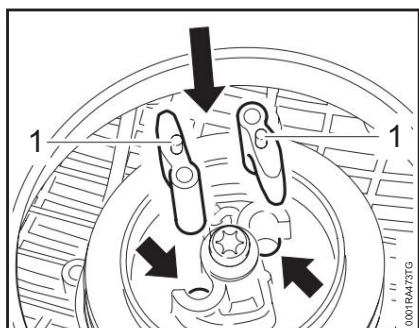


: Retirez délicatement le clip à ressort (1) de la tige de démarrage.

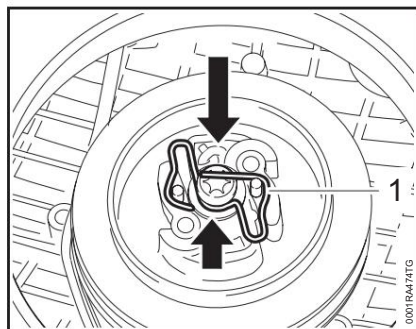


: Retirer les cliquets (1).

Installation

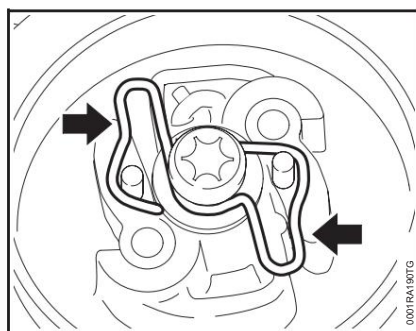


– Monter les nouveaux cliquets dans les alésages (flèches) et lubrifier les pions (1), b 15



: Positionner la pince à ressort (1) de manière à ce que ses boucles s'enclenchent dans les pions des cliquets. La partie arrondie de la pince à ressort (flèche courte) doit s'engager dans la rainure de la tige de démarrage.

: Poussez la partie droite du pince à ressort sur la tige de démarrage jusqu'à ce qu'elle s'enclenche dans la rainure.



Les boucles de guidage de la pince à ressort doivent être alignées avec les cliquets (flèches).

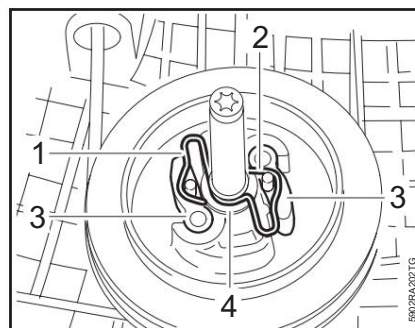
Vérifiez le fonctionnement.

– Tirer sur la corde de démarrage, le rotor tourne et les chevilles des cliquets se déplacent dans la direction des boucles à ressort – les cliquets se déplacent vers l'extérieur.

– Remontez toutes les autres pièces dans la séquence inverse.

Modèles avec ErgoStart

– Retirer l'ErgoStart, b 8.4



: Relâchez prudemment la ligne droite sortez la partie (2) de la pince à ressort de la rainure de la tige de démarrage et retirez la pince à ressort (1) de la tige de démarrage.

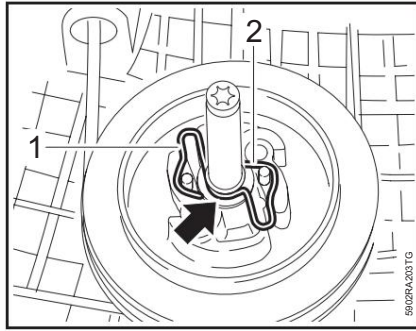
– Le ressort de rappel peut sortir et se dérouler.

– Extraire les cliquets (3), les contrôler et les nettoyer ou les remplacer si nécessaire.

– Lubrifier les sièges du nouveau cliquets, b 15

– Monter les nouveaux cliquets et lubrifier leurs pions avec de l'huile sans résine, b 15

Assurez-vous que la rondelle (4) est en place.



: Positionner la pince à ressort (1) de manière à ce que ses boucles s'enclenchent dans les pions des cliquets. La partie arrondie de la pince à ressort (flèche) doit s'engager dans la rainure de la tige de démarrage.

: Poussez la partie droite (2) de la pince à ressort sur la tige de démarrage jusqu'à ce qu'elle s'enclenche dans la rainure.

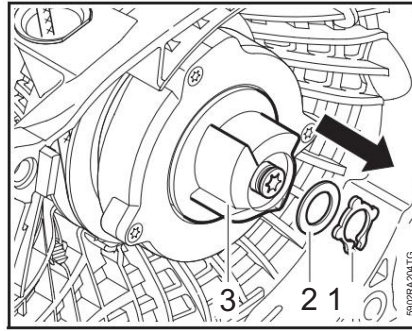
– Remontez toutes les autres pièces dans le séquence inverse.

8.4 ErgoStart

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

– Tirer sur le câble de démarrage jusqu'à ce que le moteur tourne – cela libère la tension du ressort.

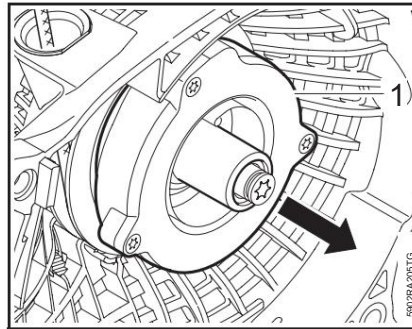
– Retirer le boîtier du ventilateur et, si nécessaire, le segment, b 8.2



: Retirer la bague de retenue (1)
– ne pas trop étirer la bague de retenue.

: Retirer la rondelle de couvercle (2).

: Retirez le support (3).



: Retirez le boîtier du ressort (1).

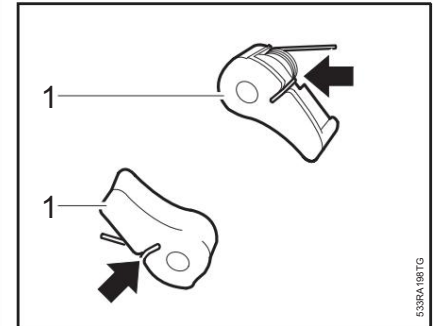


: Retirez les E-clips (flèches).

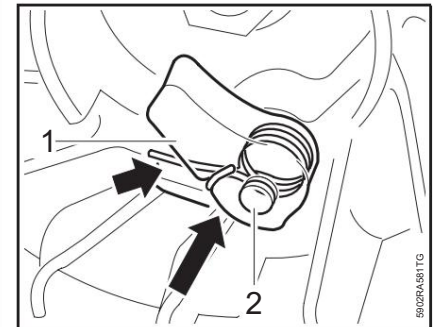
: Extraire les cliquets (1) et retirer les ressorts de torsion.

– Nettoyer les sièges des cliquets (1), b 15

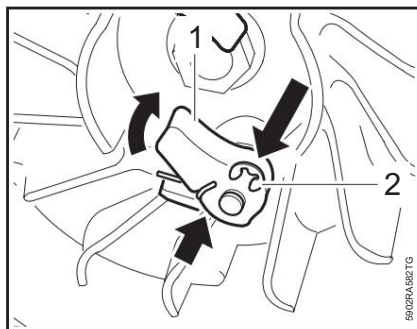
Installation



: Monter les ressorts de torsion sur les cliquets (1)
– noter la position de montage (flèches).



: Monter les cliquets (1) sur les axes (2) du volant, précharger en même temps les ressorts de torsion et les repérer contre les nervures (flèche).

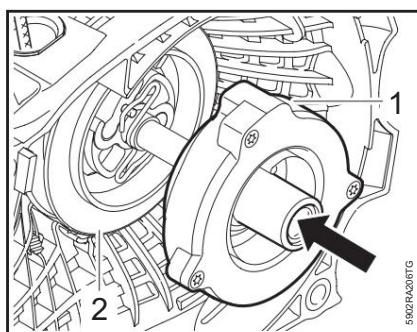


: Monter les cliquets (1) de manière à ce qu'ils puissent se déplacer vers le centre du volant jusqu'en butée (flèche).

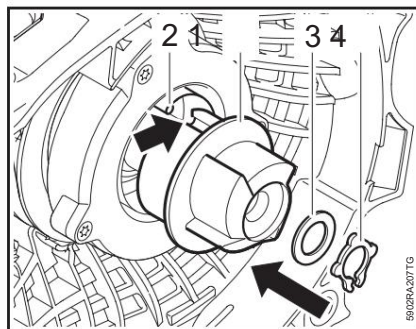
: Montez les clips en E (2).

Vérifiez le fonctionnement.

Les cliquets doivent bouger librement et être maintenus en butée par les ressorts de torsion.



: Poussez le boîtier à ressort (1) sur le poteau de démarrage et dans les cliquets du rotor à câble (2) – les cliquets doivent s'enclencher dans le boîtier à ressort.



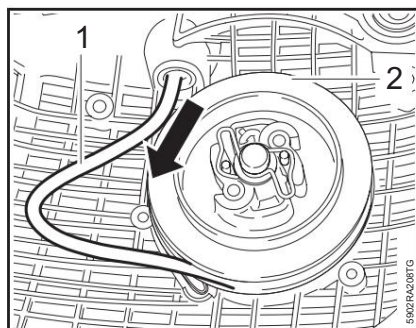
: Poussez le support (1) dans le boîtier du ressort (2) de manière à ce que son ergot (flèche) s'engage dans la boucle (2) du ressort de rappel.

: Mettre en place la rondelle (3).

: Montez le clip en E (4).
– ne pas trop étirer la bague de retenue.

– Remontez toutes les autres pièces dans le séquence inverse.

8.5 Rotor de corde



Soulager la tension du ressort de rappel

Le système ne sera pas sous tension si le câble de démarrage ou le ressort de rappel est cassé.

– Retirer le boîtier du ventilateur, b 8.2

Modèles avec ErgoStart

– Retirer l'ErgoStart, b 8.4

Tous les modèles

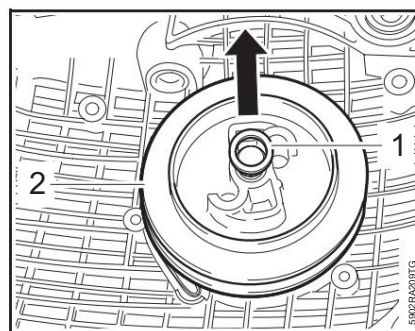
: Sortez la corde de démarrage (1) environ 5 cm et maintenez le rotor de câble (2) stable.

– faire trois tours complets de corde hors du rotor de corde.

– Tirer le câble avec la poignée de démarrage et relâcher lentement le rotor du câble.

– Retirer la corde de démarrage ou corde restante du rotor, b 8.6

– Retirer le clip à ressort et les cliquets, b 8.3



: Retirer la cale (1).

Le ressort de rembobinage doit être détendu.

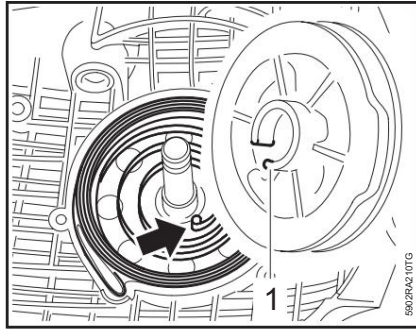
: Retirez délicatement le rotor à câble (2).

– Le ressort de rappel peut sortir et se dérouler.

– Contrôler le rotor du câble et le remplacer si nécessaire.

– Enduire l'alésage du rotor à câble avec Lubrifiant spécial STIHL, b 15

Installation



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

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

- Monter la rondelle de couvercle.
- Installer les cliquets et le clip à ressort, b 8.3
- Installer le câble de démarrage, b 8.6
- Tendre le ressort de rappel, b 8.7
- Lubrifier les chevilles des cliquets avec de la graisse b 15
- Remontez toutes les autres pièces dans le séquence inverse.

8.6 Corde de démarrage / Grip

- Retirer le boîtier du ventilateur et le segment, b 8.2

Modèles avec ErgoStart

- Retirer l'ErgoStart, b 8.4

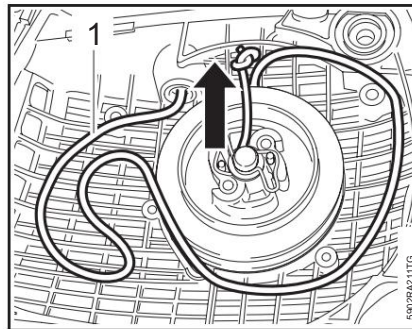
Tous les modèles

- Relâcher la tension du ressort de rappel, b 8,5

Le système ne sera pas sous tension si le câble de démarrage est cassé.

- Retirez tout câble restant du rotor à câble.

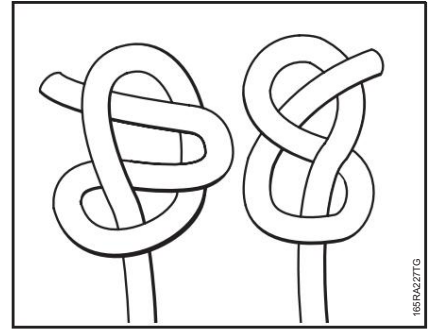
Ne raccourcissez pas le câble de démarrage.



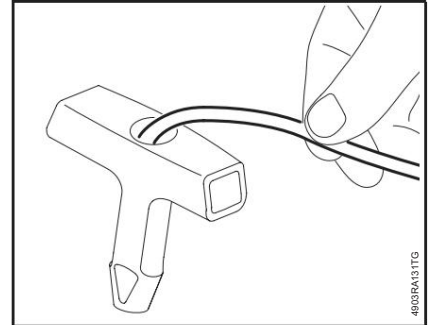
: Poussez l'extrémité du démarreur corde (1) sortez un peu et dénouez le nœud.

- Retirer le câble de démarrage du rotor à câble et du boîtier du ventilateur.

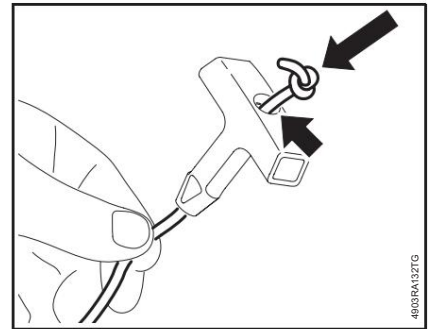
Modèles avec poignée de démarrage standard



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

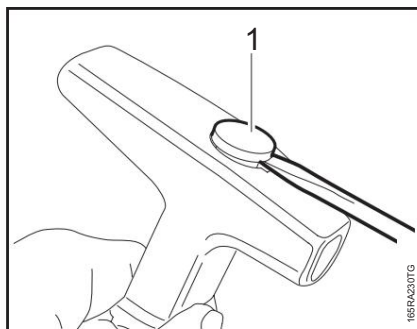


: Enfilez la corde par le haut de la poignée de démarrage.

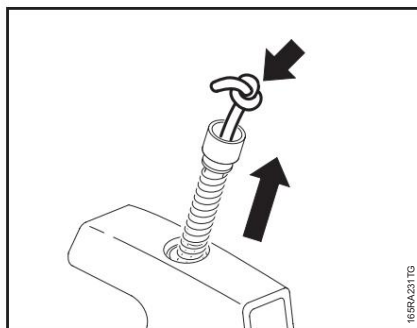


: Tirez la corde dans la poignée de démarrage jusqu'à ce que le nœud soit bien en place dans la poignée (petite flèche).

Modèles avec poignée ElastoStart



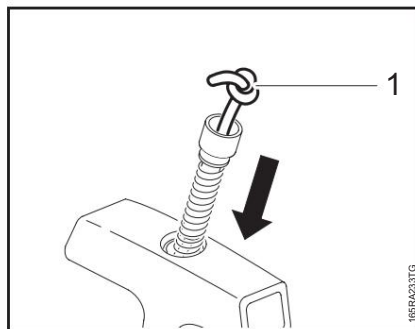
: Utilisez un outil adapté pour extraire le capuchon (1) de la poignée du démarreur.



: Retirez le manchon, les rondelles, le ressort et le câble restant (flèche) de la poignée.

– Vérifiez les différentes pièces et remplacez-les si nécessaire.

Ne raccourcissez pas le câble de démarrage.



– Enfiler la nouvelle corde de démarrage dans le manchon.

– Faites un simple nœud simple au bout de la nouvelle corde.

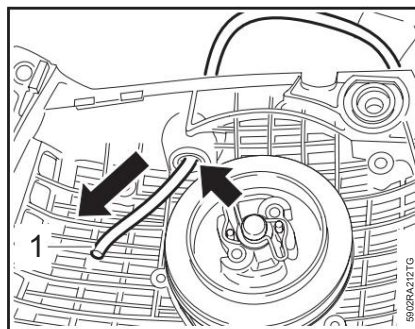
– Monter les rondelles et le ressort.

: Tirez le câble de démarrage avec le manchon, le ressort et les rondelles dans la poignée de démarrage (1).

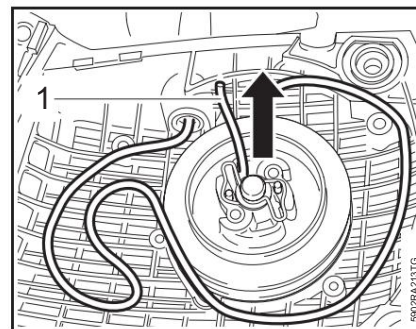
Assurez-vous que les rondelles et le ressort restent sur le manchon pendant que la corde est tirée dans la poignée.

– Positionner le capuchon de manière à ce que son ergot s'engage dans la fente de la poignée du démarreur.

– Enfoncer le capuchon dans la poignée de démarrage.

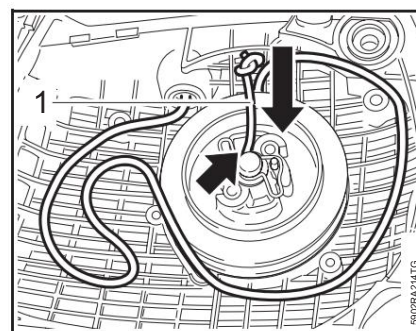


: Enfiler le câble de démarrage (1) à travers la douille de guidage (flèche).



: Enfiler la corde de démarrage (1) à travers le côté du rotor de câble.

– Fixez la corde (1) avec un simple nœud simple.



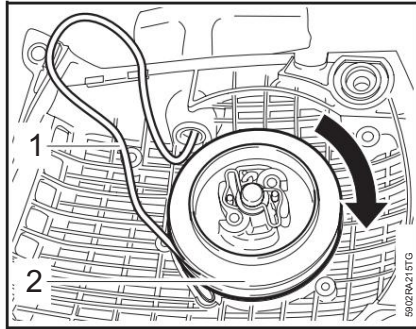
: Tirez la corde (1) dans le rotor jusqu'à ce que le nœud se positionne dans l'évidement (flèche).

– Tendre le ressort de rappel, b 8.7

– Monter le segment et le boîtier du ventilateur, b 8.2

8.7 Tensionner le rembobinage
Printemps

- Retirer le boîtier du ventilateur et le segment, b 8.2

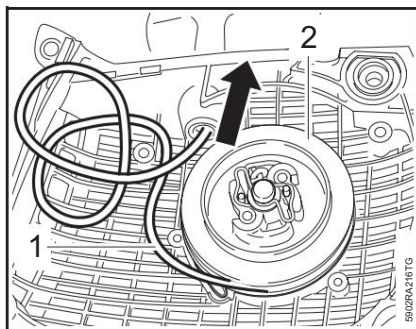


: Tirez une courte longueur de corde de démarrage (1).

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

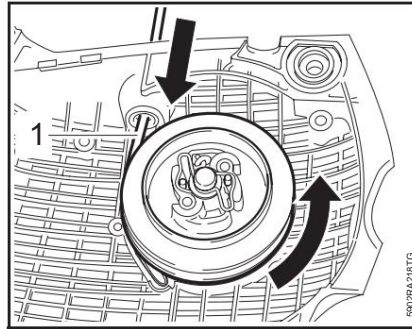
Le ressort de rappel est maintenant tendu.

Maintenez le rotor de câble stable, car sinon il risquerait de revenir en arrière et pourrait endommager le ressort de rappel.



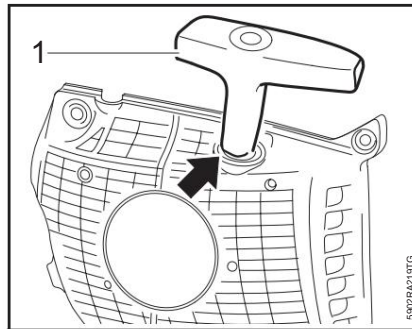
- Maintenir fermement le rotor à câble (2).

: Tirez la corde torsadée (1) avec la poignée de démarrage et redressez-la.



- Tenir fermement la poignée de démarrage (1) pour maintenir la corde tendue.

: Lâchez le rotor de corde et relâchez lentement la corde de démarrage pour qu'elle puisse s'enrouler correctement.



La poignée de démarrage (1) doit reposer fermement dans la douille du guide-câble (flèche) 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 au moins un autre tour complet avant que la tension maximale du ressort ne soit atteinte. Si ce n'est pas le cas, réduisez la tension du ressort, sinon il y a un risque de casse.

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

- Monter le boîtier du ventilateur, b 8.2

8.8 Remplacement du rembobinage
Printemps

- Dépannage, b 3.4

Le ressort de remplacement, dans un boîtier à ressort, est livré prêt à être installé.

- Portez un écran facial et des gants de travail pour protéger vos yeux et vos mains des blessures.

- Retirer le boîtier du ventilateur et le segment, b 8.2

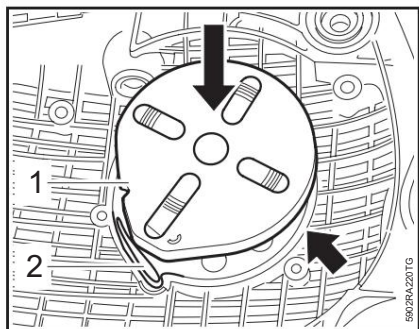
- Si nécessaire, relâcher la tension du ressort de rappel et retirer le rotor de câble, b 8.5

- Retirez tous les morceaux restants de l'ancien ressort de rappel.

Si le ressort de rappel ne peut plus être tendu correctement, installez un nouveau ressort.

Même un ressort de rappel usé est toujours préchargé à l'état installé.

- Placer une couverture sur l'ouvrage zone et retirez le ressort de rappel du boîtier du ventilateur.



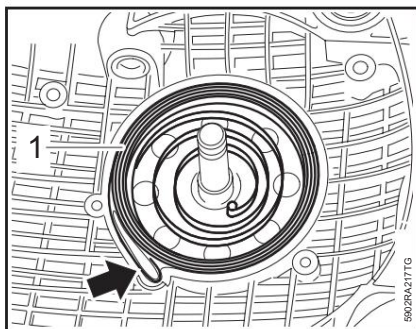
– Lubrifiez le ressort de recharge avec cadre avec quelques gouttes de Lubrifiant spécial STIHL avant montage, b 15

: Positionner le ressort de remplacement avec cadre dans le boîtier du ventilateur – la boucle d'ancrage (1) doit être au-dessus de l'ergot (2).

: Poussez le ressort de rappel avec cadre dans son logement (flèche) dans le boîtier du ventilateur. Le cadre glisse pendant ce processus.

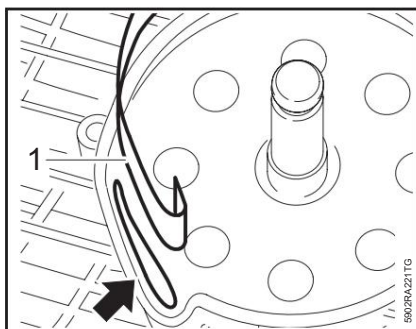
Le ressort de rappel peut sortir et se dérouler.

– Retirez le cadre et conservez-le dans un endroit sûr – le cadre est utilisé comme outil de montage pour installer un ressort de rappel sorti et déroulé.



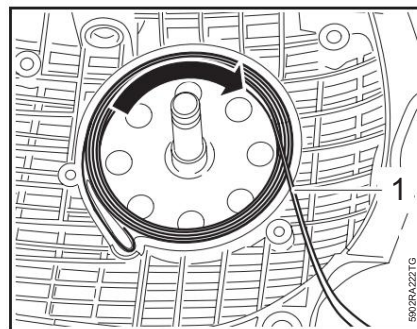
Assurez-vous que le nouveau ressort de rappel (1) est bien en place et que la boucle d'ancrage extérieure est engagée sur l'ergot (flèche). Si nécessaire, utilisez des outils appropriés pour enfoncer complètement le ressort de rappel dans son logement dans le boîtier du ventilateur.

Si le ressort de rappel est sorti, réinstallez-le dans le boîtier du ventilateur comme suit :



– Remettre le ressort de rappel (1) dans sa position d'origine.

: Monter la boucle d'ancrage dans son logement (flèche) dans le carter du ventilateur.



: Monter le ressort de rappel (1) dans le sens des aiguilles d'une montre dans le boîtier.

– Tenir les enroulements à ressort de manière à ce qu'ils ne puissent pas sortir.

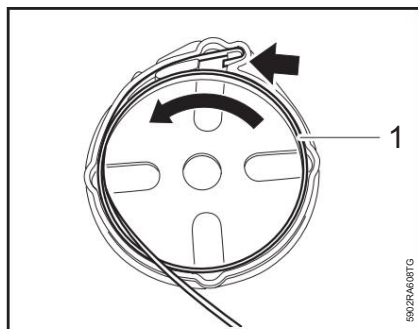
Assurez-vous que le ressort de rappel (1) est bien en place. Si nécessaire, utilisez des outils appropriés pour enfoncer complètement le ressort de rappel dans son logement dans le boîtier du ventilateur.

– Fixez le ressort afin qu'il ne puisse pas sortir.

– Monter le rotor à câble, b 8.5

– Remontez toutes les autres pièces dans la séquence inverse.

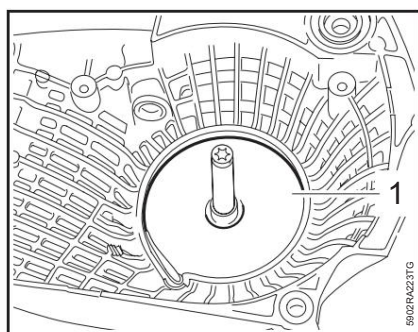
Modèles avec ErgoStart



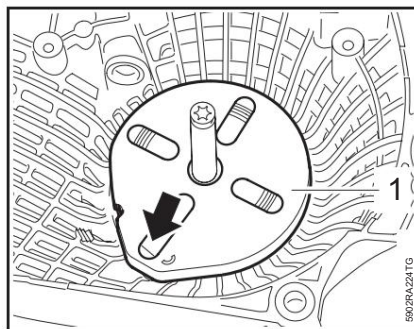
Le siège du ressort étant plus profond sur ce modèle, le ressort de rappel ne peut pas être monté directement dans le boîtier du ventilateur.

: Monter la boucle d'ancrage dans son emplacement (flèche) dans le cadre.

: Monter le ressort de rappel (1) dans le sens inverse des aiguilles d'une montre dans le cadre.



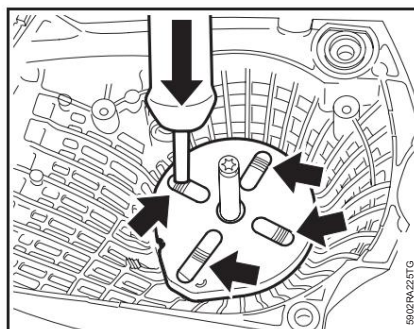
: Vérifier la rondelle (1) et la remplacer si nécessaire.



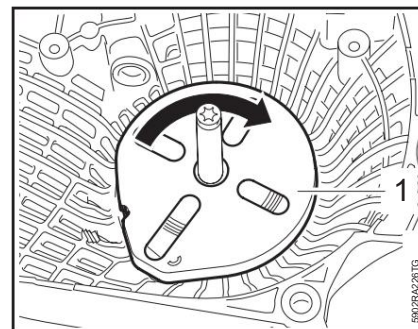
– Glissez le cadre (1) avec le ressort de rappel sur la tige de démarrage.

– Positionner le cadre (1) de manière à ce que la boucle d'ancrage du ressort (flèche) soit alignée avec l'ergot du boîtier du ventilateur.

: Utilisez un outil adapté pour pousser le boucle d'ancrage (flèche) sur la patte et dans son siège dans le boîtier du ventilateur.

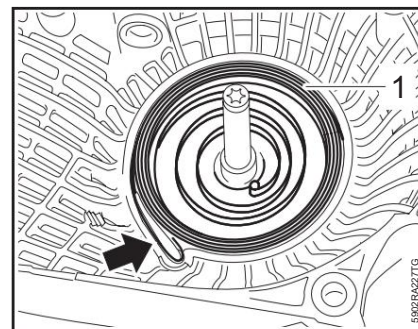


: Appliquez l'outil sur les ouvertures (flèches) pour pousser le ressort de rappel dans son logement dans le boîtier du ventilateur.



: Appuyez le cadre (1) contre le rebobinez le ressort et faites-le tourner légèrement dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le ressort soit correctement installé.

– Retirez délicatement le cadre.



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

– Fixez le ressort afin qu'il ne puisse pas sortir.

– Monter le rotor à câble, b 8.5

– Remontez toutes les autres pièces dans le séquence inverse.

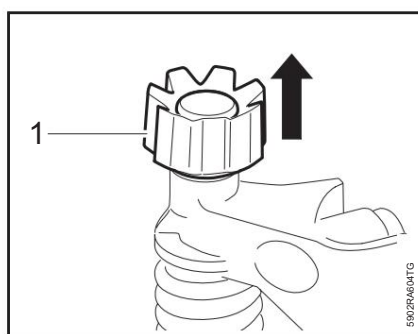
9. Entretien du système audiovisuel

Des ressorts et tampons amortisseurs de vibrations sont utilisés pour la liaison entre le guidon, le carter de réservoir et le carter moteur.

Les ressorts et tampons endommagés doivent toujours être remplacés.

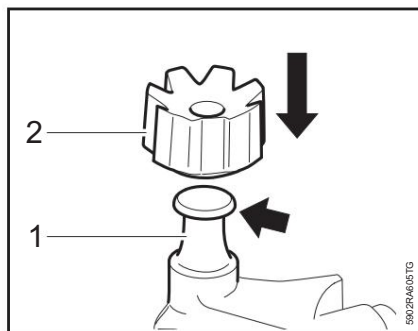
9.1 Tampon sur réservoir d'huile

- Retirer le guidon, b 9.6
- Machines avec chauffage des poignées, b 9.6.1



: Retirez et remplacez le tampon (1).

Installation



- Utilisez le fluide de presse STIHL pour simplifier l'assemblage, b 15

: Poussez le tampon (2) sur la cheville (1) sur le guidon jusqu'en butée.

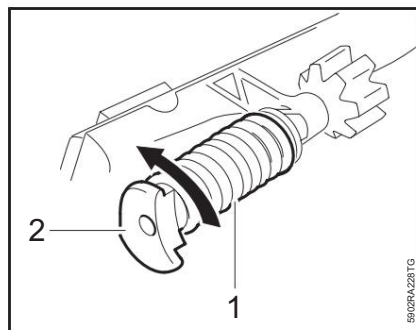
La tête du piquet (flèche) doit être bien positionnée sur le tampon.

- Remontez toutes les autres pièces dans la séquence inverse.

9.2 Ressort AV sur le réservoir d'huile

Le ressort antivibratoire se trouve à l'extrémité avant du réservoir d'huile et est fixé sous la machine.

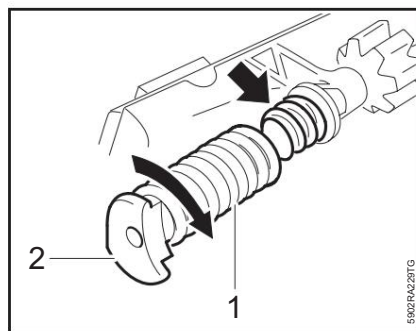
- Retirer le guidon, b 9.6



: Dévissez le ressort AV (1).

- Dévisser le bouchon de roulement (2).

– Vérifiez le ressort AV et le bouchon, remplacez-les si nécessaire.



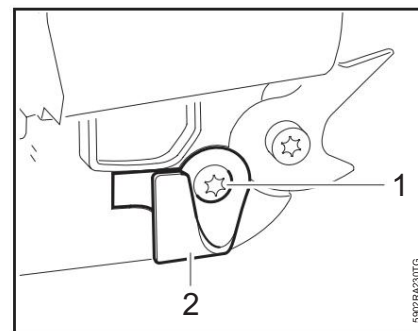
- Revisser le bouchon de roulement (2).

: Visser le ressort AV (1) dans le guidon (flèche) jusqu'en butée.

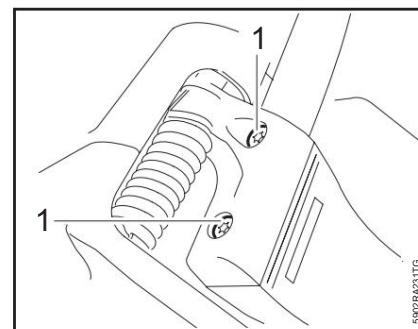
- Vérifier le tampon annulaire et le remplacer si nécessaire, b 9.1

- Remontez toutes les autres pièces dans la séquence inverse.

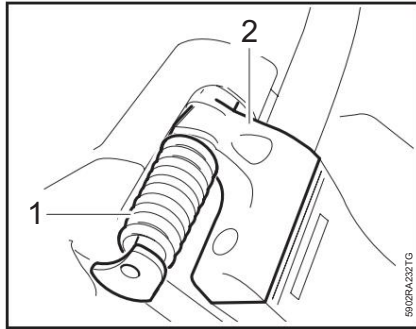
9.2.1 Ressort AV sur réservoir d'huile - Machines avec chauffage



: Retirez la vis (1) et retirez l'attrape-chaîne (2).

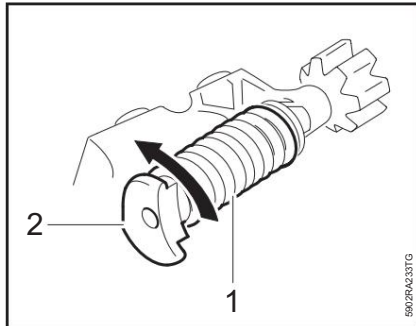


: Retirez les vis (1).



: Extrayez le ressort AV (1).

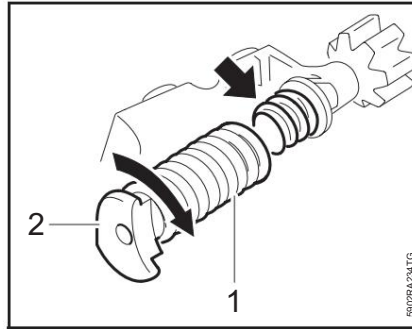
: Retirez le support complet (2).



: Dévissez le ressort AV (1).

: Dévisser le bouchon de roulement (2).

– Vérifiez le ressort AV et le bouchon, remplacez-les si nécessaire.



: Visser le bouchon de roulement (2) jusqu'en butée.

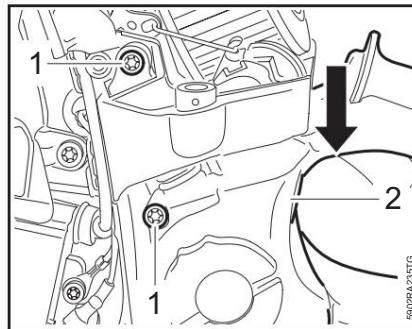
: Visser le ressort AV (1) dans le support (flèche) jusqu'en butée.

– Remontez toutes les autres pièces dans le séquence inverse.

9.3 Ressort AV sur le réservoir de carburant

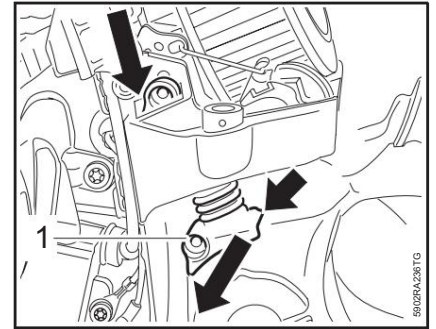
– Retirer le ressort AV du guidon, b 9.4

– Retirer le tampon d'arrêt, b 9.5



: Retirez les vis (1).

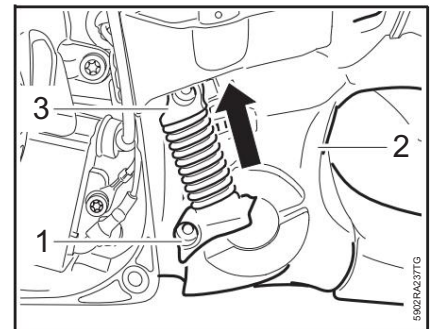
: Appuyez légèrement sur le boîtier du réservoir (2) et maintenez-le dans cette position.



: Extraire le ressort AV (1) du guide (flèche) et le retirer entre le carter et le carter de réservoir.

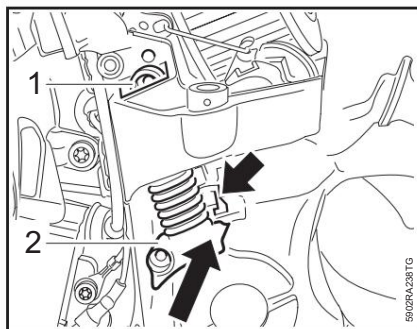
– Vérifiez le ressort AV et le bouchon, remplacez-les si nécessaire.

Installation



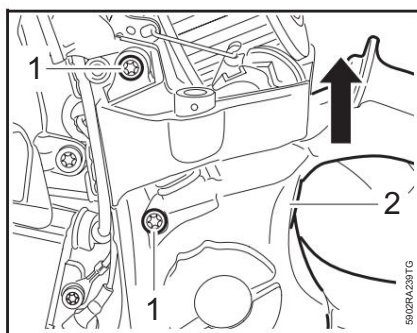
: Appuyez légèrement sur le boîtier du réservoir (2) et maintenez-le dans cette position.

: Pousser d'abord le ressort AV (1), bouchon de roulement (3), entre le carter et le carter de réservoir.



: Pousser le bouchon de roulement (1) à travers l'ouverture.

: Pousser le bouchon de roulement (2) dans son logement (flèche).



: Pousser le boîtier du réservoir (2) vers le haut et maintenez-le dans cette position.

: Insérez et serrez fermement les vis (1).

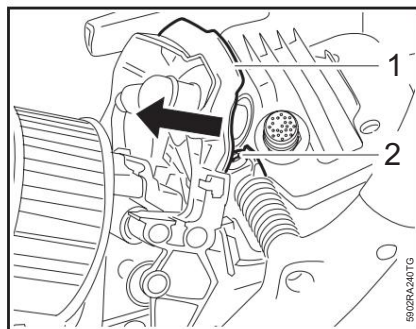
– Remontez toutes les autres pièces dans la séquence inverse.

9.4 Ressort AV sur le guidon

Le ressort AV est situé entre le cadre de la poignée et le cylindre.

– Retirer le carénage, b 6.4

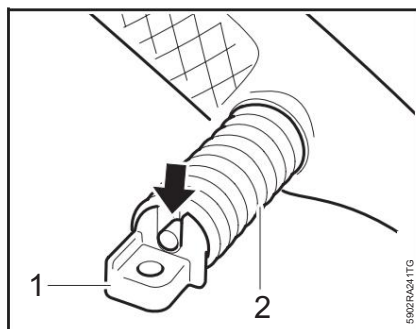
– Retirer le filtre à air, b 12.1



: Pousser le carénage de guidage d'air (1) en direction de la poignée arrière.

: Retirez la vis (2).

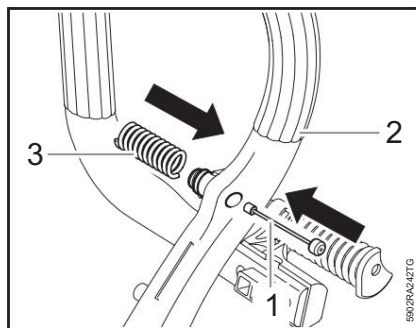
– Retirer le guidon, b 9.6



: Dévisser le bouchon de roulement (1) et déconnecter la retenue (flèche).

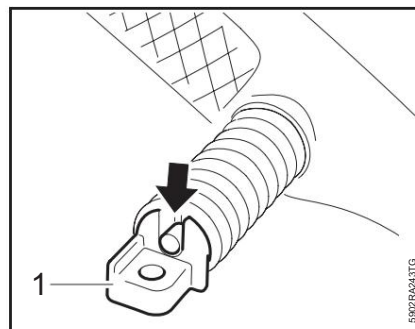
: Dévissez le ressort (2) et retirez le dispositif de retenue (flèche) du guidon.

Installation



: Pousser le dispositif de retenue (1), petit d'abord, à travers le trou du guidon (2).

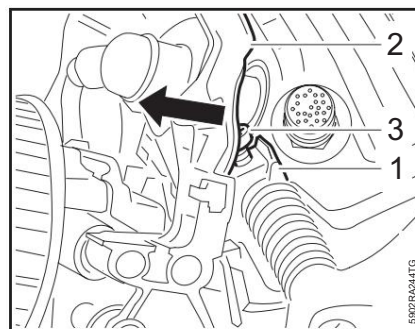
: Visser le ressort (3) sur le pion jusqu'en butée.



: Fixez le dispositif de retenue (flèche) au bouchon de roulement (1).

: Visser le bouchon de roulement (1) dans le ressort jusqu'en butée.

– Installer le guidon, b 9.6



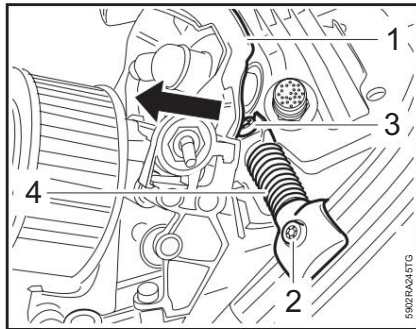
: Positionner le bouchon de roulement (1) sur le cylindre.

: Pousser le carénage de guidage d'air (2) en direction de la poignée arrière.

: Enduire la vis (3) de Loctite, la mettre en place et la serrer fermement, b 15

– Remontez toutes les autres pièces dans la séquence inverse.

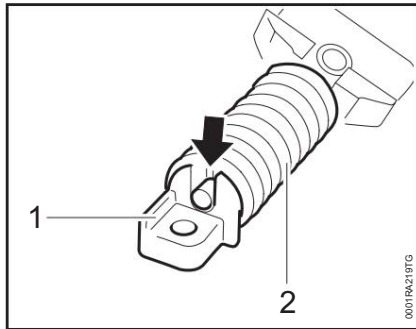
9.4.1 Modèles avec chauffage



– Pousser le carénage de guidage d'air (1) en direction de la poignée arrière.

: Retirez les vis (2) et (3).

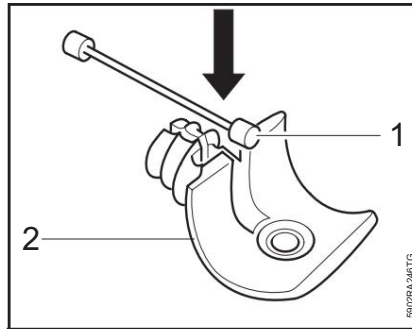
: Retirer le ressort AV complet (4).



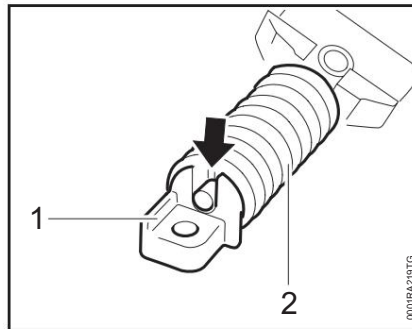
: Dévisser le bouchon de roulement (1) et déconnecter la retenue (flèche).

: Dévissez le ressort (2) et retirez le dispositif de retenue (flèche).

Installation



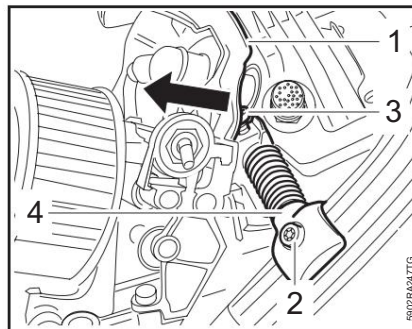
: Monter le support (1) dans le support (2) et engagez le mamelon.



: Visser le ressort (2) sur le cheville.

: Fixez le dispositif de retenue (flèche) sur le bouchon de roulement (1).

: Visser le bouchon de roulement (1) dans le ressort (2) jusqu'en butée.



: Positionner le ressort AV (4) sur le guidon et le vérin.

: Insérez et serrez fermement la vis (2).

: Pousser le carénage de guidage d'air (1) en direction de la poignée arrière.

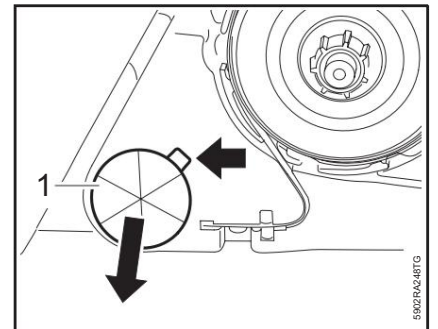
: Enduire la vis (3) de Loctite, la mettre en place et la serrer fermement, b 15

– Remontez toutes les autres pièces dans le séquence inverse.

9.5 Tampon d'arrêt à l'embrayage Côté

Les tampons d'arrêt sont situés entre le carter du réservoir et le carter. Ils sont montés côté allumage et embrayage.

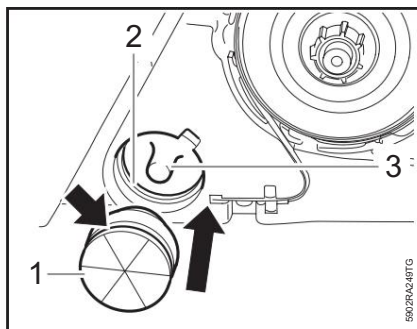
Butée d'arrêt côté embrayage



: Extraire le tampon d'arrêt (1) au niveau de l'évidement (flèche).

– Vérifier le tampon d'arrêt et le remplacer si nécessaire.

Installation



– Positionner le tampon d'arrêt (1) avec son extrémité conique tournée vers le carter.

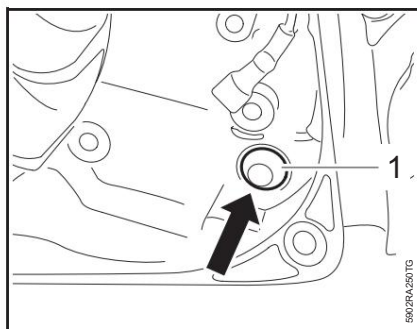
– Utilisez le fluide de presse STIHL pour simplifier l'assemblage, b 15

: Repousser le tampon d'arrêt (1) jusqu'à ce que sa rainure (flèche) s'engage dans la nervure du boîtier (2).
 – Le pion (3) doit s'enclencher dans le tampon d'arrêt (1).

9.5.1 Tampon d'arrêt côté allumage

– Retirer le module d'allumage, b 7.3

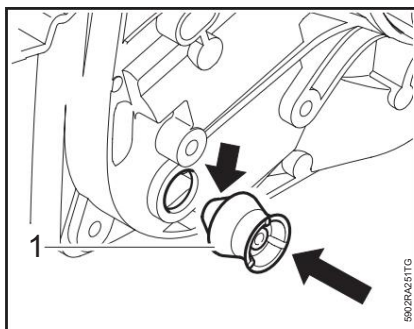
– Retirer le boîtier du réservoir, b 12.11.5



: Extraire le tampon d'arrêt (1) de l'alésage.

– Vérifier le tampon d'arrêt (1) et le remplacer si nécessaire

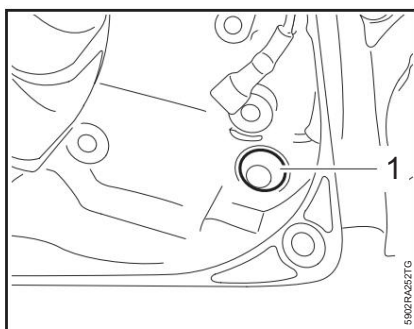
Installation



– Positionner le tampon d'arrêt (1) avec son extrémité conique (flèche) tournée vers le carter.

– Utilisez le fluide de presse STIHL pour simplifier l'assemblage, b 15

: Pousser le tampon de butée (1), extrémité conique à l'intérieur du carter, à fond dans l'alésage.
 – Tournez le tampon d'arrêt d'avant en arrière pour simplifier l'installation.

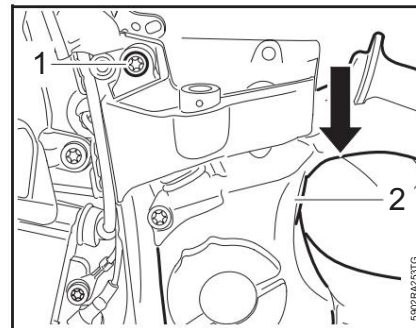


L'extrémité conique (1) doit être correctement placée dans l'alésage côté allumage.

– Remontez toutes les autres pièces dans le séquence inverse.

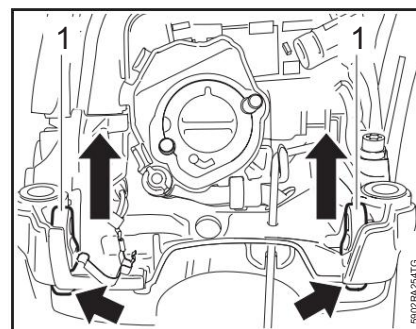
9.5.2 Tampons sur la base du filtre

– Retirer le support du filtre, b 7.3



: Retirez la vis (1).

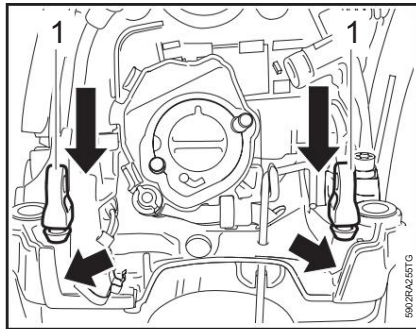
: Appuyez légèrement sur le boîtier du réservoir (2) et maintenez-le dans cette position.



: Pousser les tampons (1) par le dessous (flèches).

– Vérifier les tampons (1) et les remplacer si nécessaire

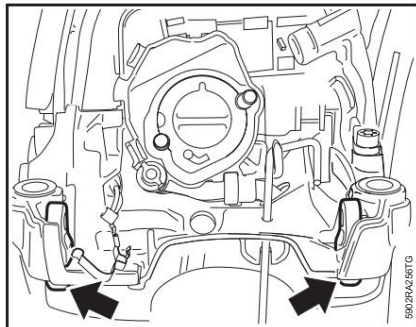
Installation



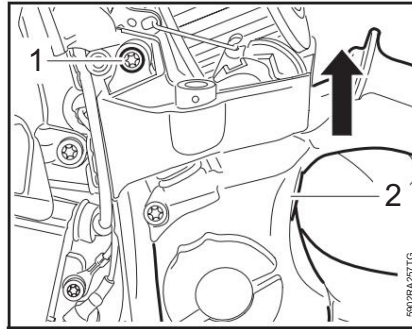
– Positionner les tampons (1) avec leurs extrémités coniques tournées vers les alésages.

– Utilisez le fluide de presse STIHL pour simplifier l'assemblage, b 15

: Pousser les extrémités coniques des tampons (1) à fond dans les alésages (flèches).



Les extrémités coniques (flèches) doivent être correctement positionnées des autres côtés des alésages.



– Pousser le boîtier du réservoir (2) vers le haut et le maintenir dans cette position.

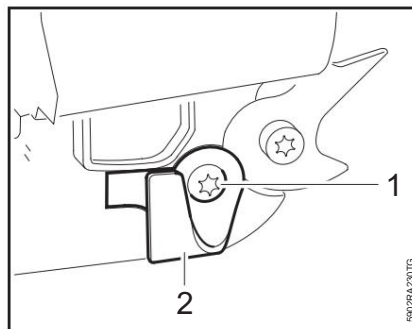
: Insérez et serrez fermement la vis (1).

– Remontez toutes les autres pièces dans la séquence inverse.

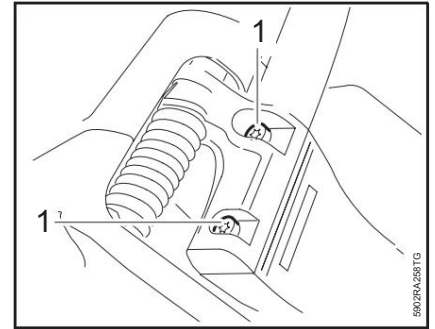
9.6 Guidon

– Retirer le carénage, b 6.4

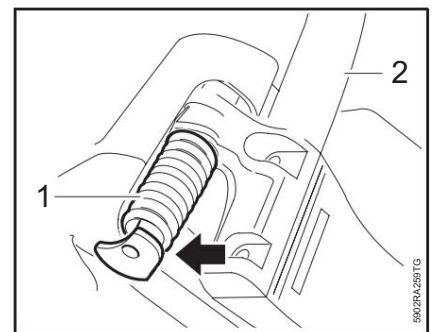
– Retirer le ressort AV du guidon, b 9.4



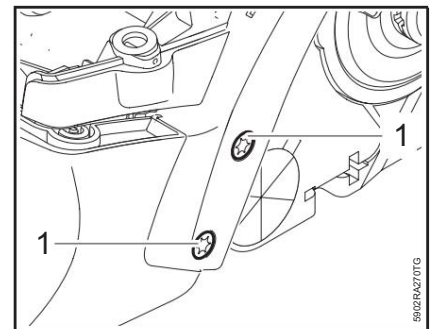
: Retirez la vis (1) et retirez l'attrape-chaîne (2).



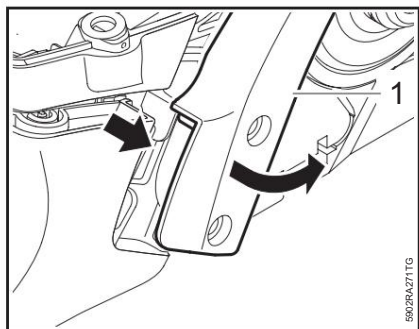
: Retirez les vis (1) du dessous de la machine.



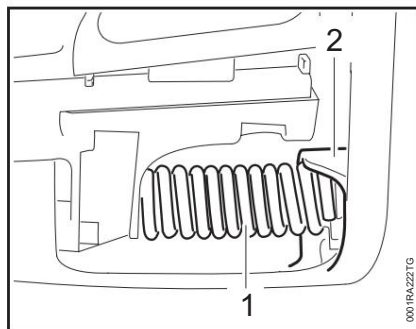
: Poussez le guidon (2) latéralement et extrayez le ressort AV (1) de son logement de roulement (flèche).



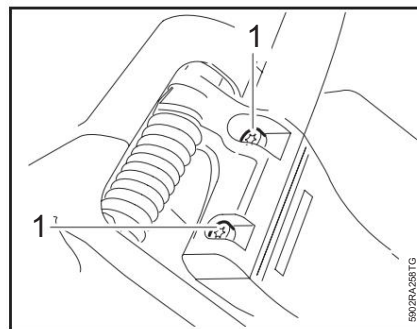
: Retirez les vis (1).



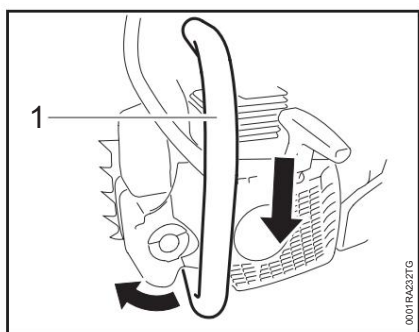
: Déplacez le guidon (1) latéralement et sortez-le du guide (flèche).



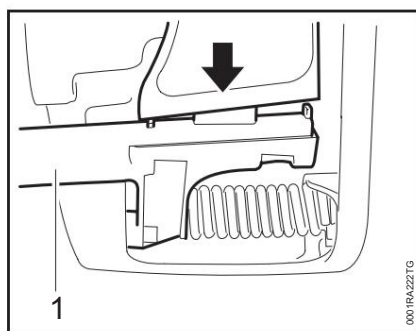
: Poussez le ressort AV (1) dans son logement (2).



: Insérez et serrez fermement les vis (1).



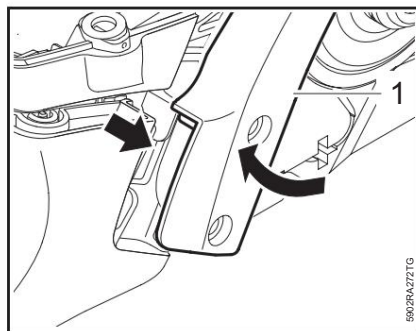
: Poussez le guidon (1) hors du guide inférieur.



: Positionner le guidon (1) contre le guide (flèche).

– Déposer le guidon (1), le contrôler et le remplacer si nécessaire.

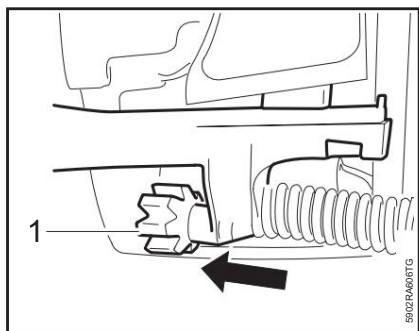
– Vérifier le tampon annulaire et le remplacer si nécessaire, b 9.1



: Déplacez le guidon (1) latéralement et placez-le dans le guide (flèche).

– Insérez les vis et serrez-les fermement.

Installation



: Poussez d'abord le guidon, tampon (1), dans le carter.

– Remontez toutes les autres pièces dans la séquence inverse.

9.6.1 Guidon avec chauffage

Le guidon de cette version est équipé d'un système de chauffage – les fils électriques doivent être débranchés.

– Dépannage, b 13.7.1

– Retirer le carénage, b 6.4

– Retirer le boîtier du ventilateur, b 8.2

– Retirer le ressort AV du guidon, b 9.4.1

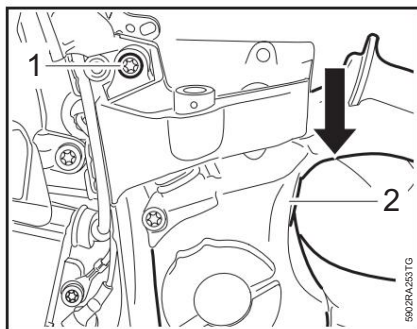
– Déposer le support de carburateur, b 12.8

– Retirer le module d'allumage, b 7.3

– Retirer le levier de verrouillage, b 10.2

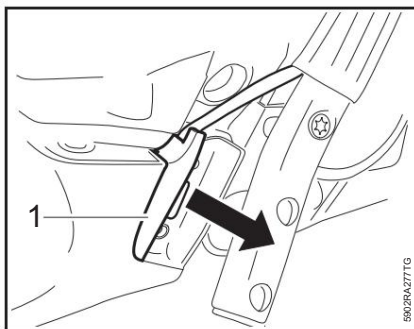
– Retirer la tige d'accélérateur, b 10.3.4

– Retirer les carénages de guidage d'air, b 12.4



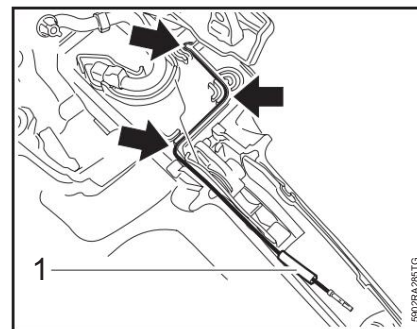
: Retirez la vis (1).

– Appuyer légèrement sur le boîtier du réservoir (2) et le maintenir dans cette position.



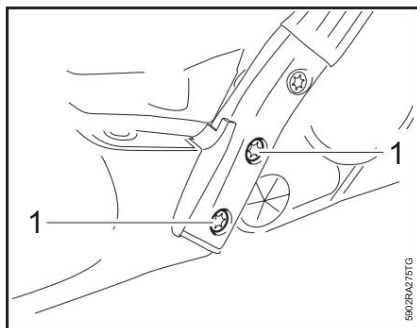
: Retirez le support (1).

– Retirer le faisceau de câblage, b 13.8

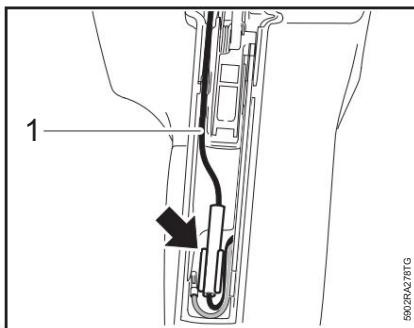


: Retirez le tube isolant (1).

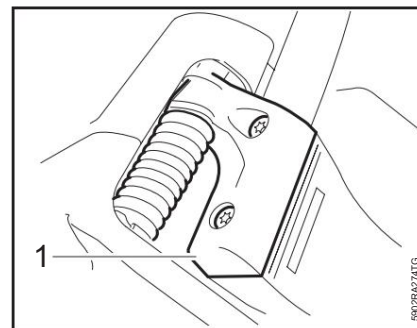
: Sortez les fils des guides (flèches).



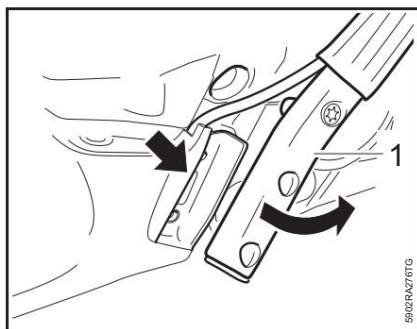
: Retirez les vis (1).



– Retirer le connecteur mâle et femelle avec tube isolant du guide (flèche).

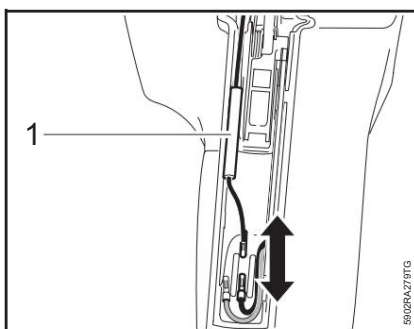


– Retirer le support (1), b 9.2.1



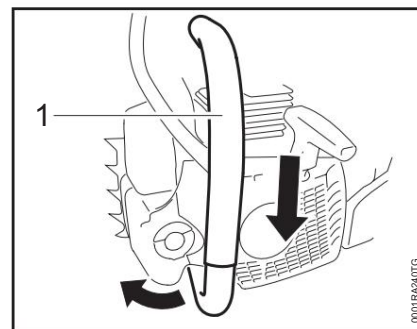
– Déplacer latéralement le guidon (1) et le sortir du guide (flèche).

: Tirez le chauffage du guidon fil (1) hors du guide-câble.



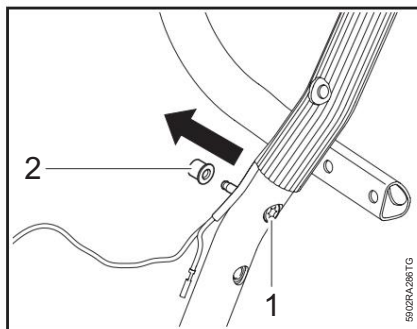
: Pousser le tube isolant (1) en direction de la résistance du guidon.

: Séparez la broche et le connecteur femelle.



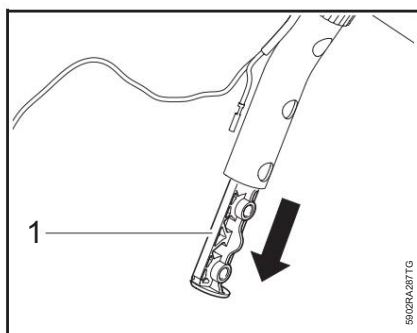
: Poussez le guidon (1) hors du guide inférieur.

– Retirez le guidon.



: Retirez la vis (1) - la manchon en plastique (2) est alors poussé.

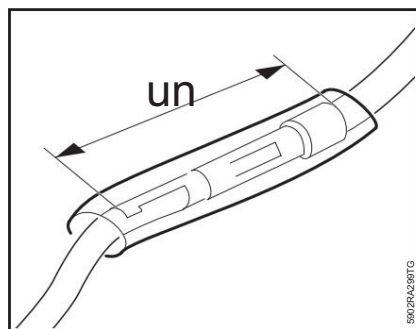
- Retirer le manchon en plastique (2).



: Extraire le raidisseur de guidon (1).

- Vérifier le chauffage du guidon et remplacer le guidon si nécessaire, b 13.7.1

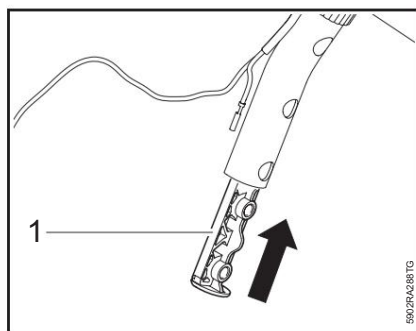
Installation



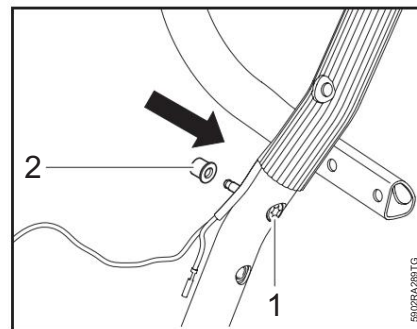
Lors de toutes les procédures suivantes :

: Les tubes isolants doivent être centrés sur les connecteurs broches et femelles et les recouvrir entièrement pour éviter tout risque de court-circuit.

: Poussez ensemble la broche et le connecteur femelle – longueur totale du connecteur « a » = max. 30 millimètres.



: Repoussez le raidisseur de guidon (1) jusqu'en butée.

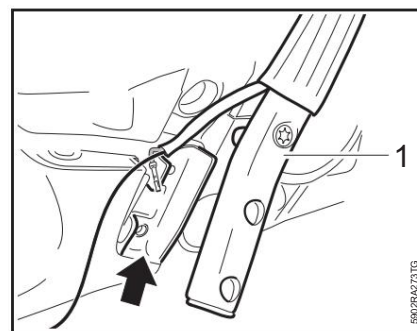


: Insérez et serrez fermement la vis (1).

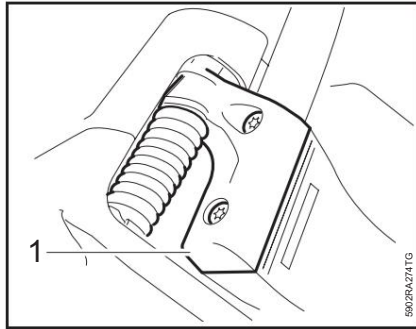
: Poussez sur le manchon en plastique (2) jusqu'à ce qu'il s'enclenche.

Lors de l'installation du guidon, assurez-vous que les câbles reliés au guidon sont suffisamment longs – les câbles peuvent être endommagés s'ils sont constamment sollicités.

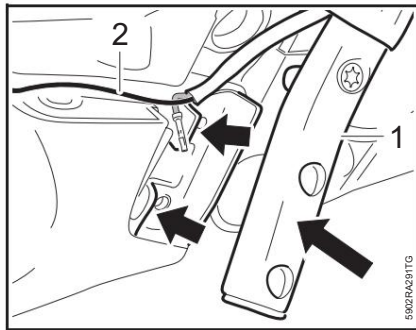
Pour obtenir la bonne longueur de câble, installez d'abord le guidon dans son logement, puis posez les câbles.



: Monter le guidon (1) sur la machine jusqu'au siège (flèche).

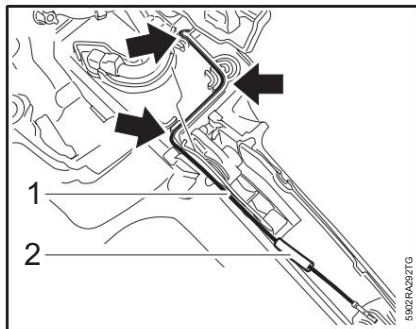


– Monter le dispositif de retenue (1), b 9.2.1



: Redressez le fil (2) et installez-le entre le carter et le carter du réservoir.

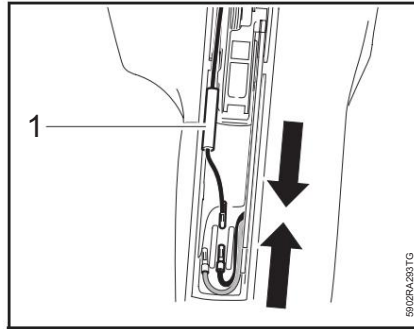
: Poussez le guidon (1) dans son logement (flèches) – ne pincez pas les fils.



: Positionner le fil (1) dans le guide supérieur (flèches).

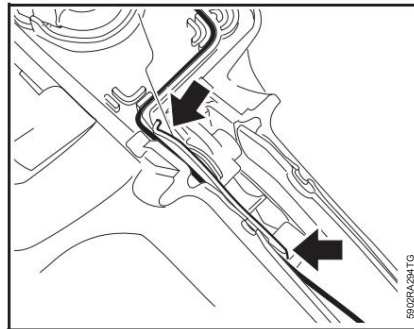
Posez les fils sans boucles et bien contre le boîtier.

: Monter le flexible isolant (2).

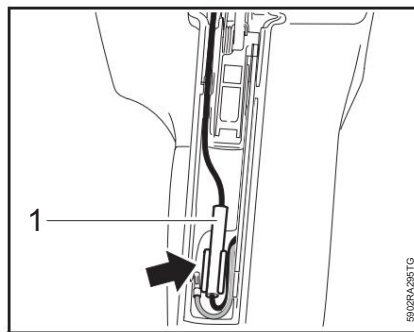


: Rapprochez la broche et le connecteur femelle.

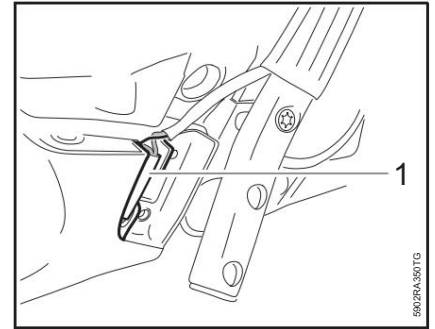
: Poussez le tube isolant (1) sur le connecteur.



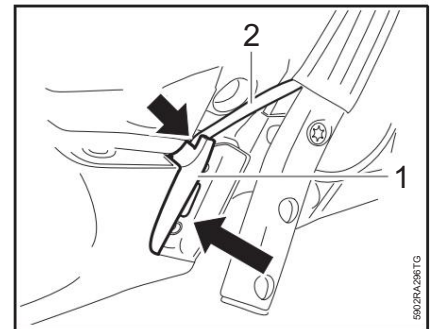
: Poussez le fil à fond dans le guide (flèches).



: Poussez le connecteur mâle et femelle avec tube isolant (1) dans le guide (flèches).

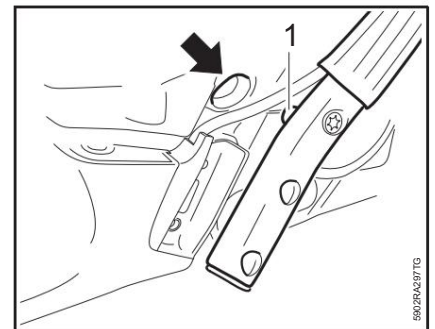


: Installer le faisceau de câblage (1), b 13.8

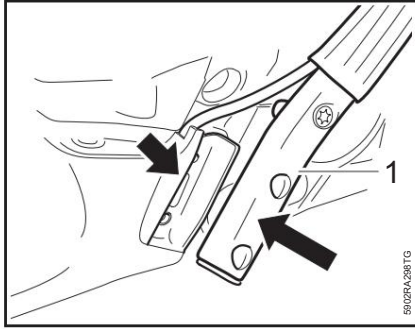


: Poussez le dispositif de retenue (1) dans le siège de manière à ce que les fils avec tube isolant (2) se situent dans le guide (flèche).

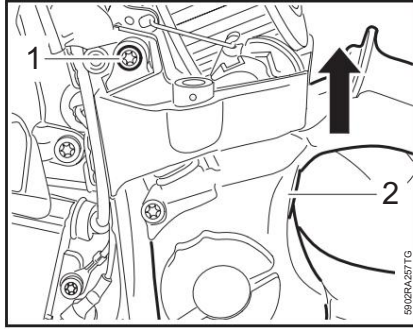
Assurez-vous que les fils ne sont pas pincés.



Le pion (1) doit s'enclencher dans le siège (flèche).



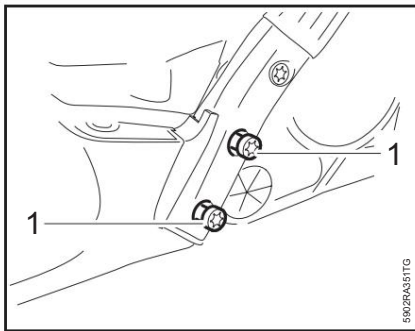
: Poussez le guidon (1) dans son logement (flèche) et maintenez-le là.



– Pousser le boîtier du réservoir (2) vers le haut et le maintenir dans cette position.

: Insérez et serrez fermement la vis (1).

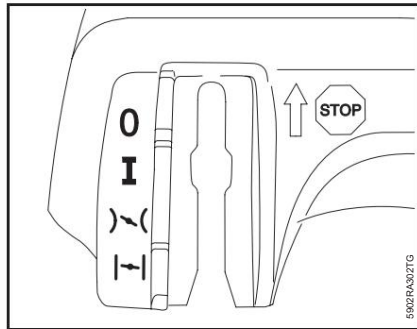
– Remontez toutes les autres pièces dans le séquence inverse.



: Insérez et serrez fermement les vis (1).

dix. Leviers de contrôle

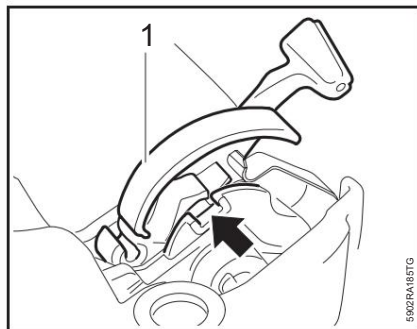
10.1 Levier de commande principal



Les positions du levier Master Control sont décrites dans le manuel d'instructions.

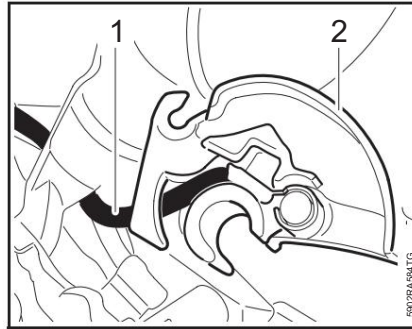
10.1.1 Retrait et installation

- Retirer le filtre à air, b 12.3
- Retirer la tige de starter, b 10.3.3



- Placer le levier de commutation (1) sur "0".

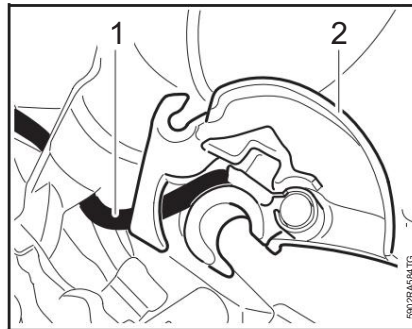
: Retirez le levier de commutation (1) au niveau de l'ouverture (flèche) et soulevez-le légèrement.



- Retirer le fil de court-circuit (1) du levier de commutation, b 7.7.2

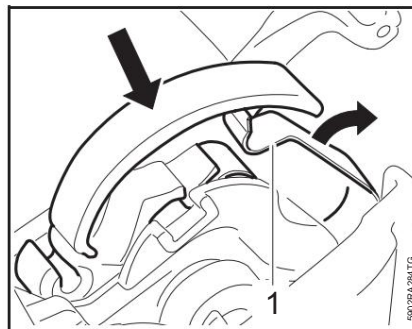
: Retirer le levier interrupteur (2), vérifiez-le et remplacez-le si nécessaire.

Installation

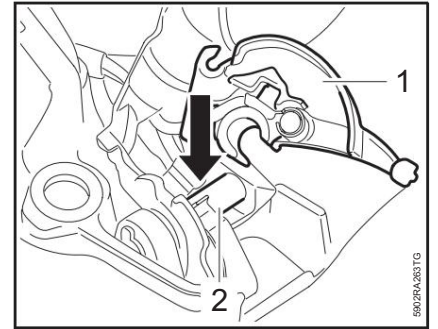


- Mettre le levier de commutation (2) en position.

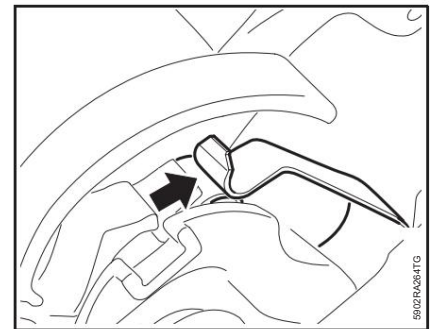
- Monter le fil de court-circuit (1) sur le levier de commutation, b 7.7.2



: Lors du montage du levier de commutation, soulevez légèrement le ressort de contact (1) - pas plus de 2 mm.



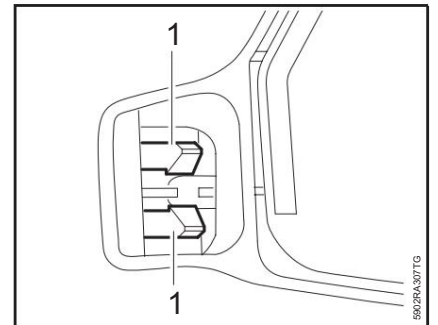
: Poussez le levier de commutation (1) sur l'axe de pivotement du support de filtre (2) jusqu'à ce qu'il s'enclenche.



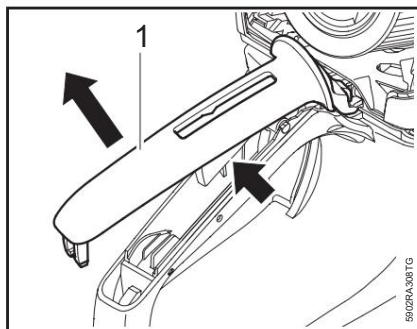
: Vérifiez le fonctionnement.
- La cosse à anneau du fil de court-circuit doit toucher le ressort de contact (flèche) en position "0".

- Remontez toutes les autres pièces dans la séquence inverse.

10.2 Gâchette d'accélérateur/levier de verrouillage

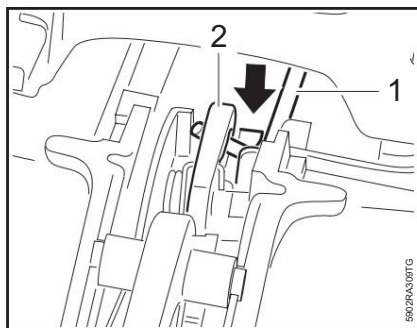


: Écartez les languettes (1) et les faire passer à travers le boîtier du réservoir.

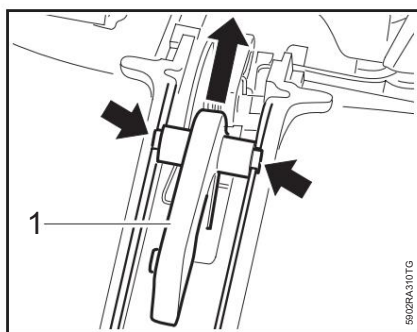


: Déposer la moulure de poignée (1).

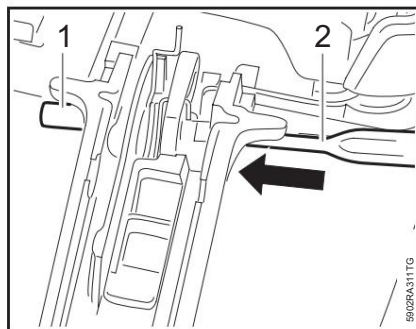
Le levier de verrouillage (flèche) peut sortir.



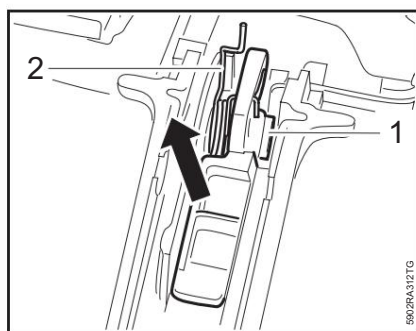
: Sortez la tige d'accélérateur (1) du guide (flèche) et déconnectez-la de la gâchette d'accélérateur (2).



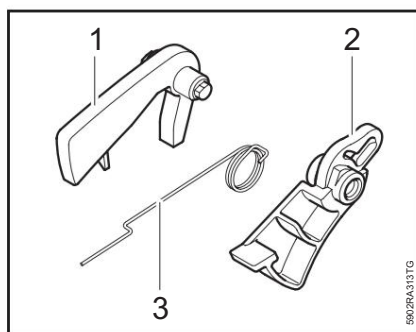
: Tournez le levier de verrouillage (1) vers sens du carburateur jusqu'à ce qu'il soit vertical puis retirez-le de ses supports (flèches).



: Utiliser une dérive (2) pour chasser la goupille (1).

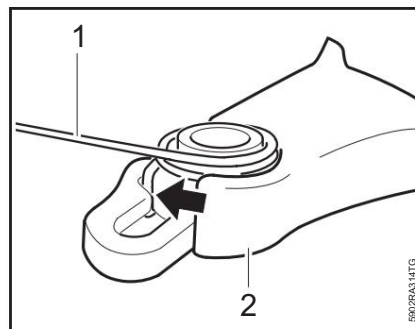


: Retirer la gâchette d'accélérateur (1) avec le ressort de torsion (2).

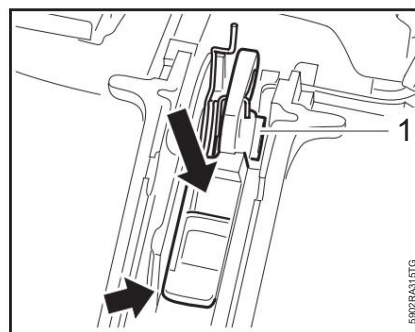


- Vérifier le levier de verrouillage (1), gâchette d'accélérateur (2) et ressort de torsion (3) et remplacer si nécessaire

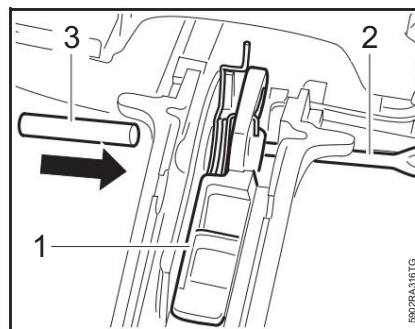
Installation



: Fixez le ressort de torsion (1) à la gâchette (2)
- noter la position d'installation (flèche).

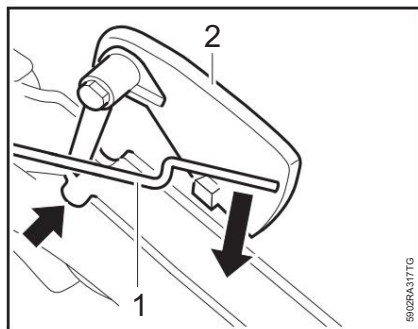


: Placez la gâchette d'accélérateur (1) dans la poignée arrière de manière à ce que la languette (flèche) soit à l'intérieur de la poignée et que les trous de la gâchette d'accélérateur et de la poignée soient alignés.



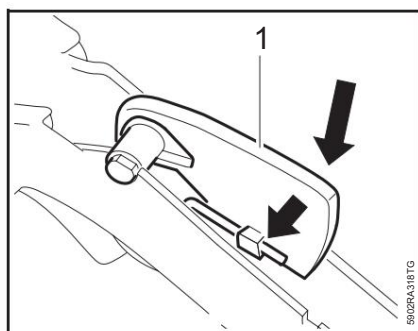
: Utiliser une dérive (2) pour centrer la gâchette d'accélérateur (1).

: Enfoncer la goupille (3) jusqu'à ce qu'elle soit enfoncée du même montant des deux côtés.



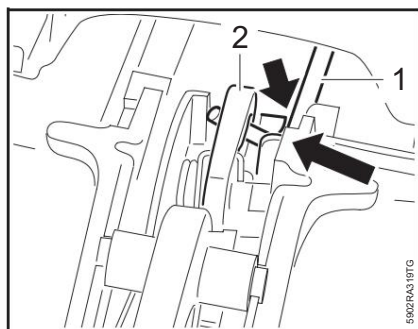
: Pousser la jambe (1) du ressort de torsion en direction de la poignée arrière.

: Poussez le levier de verrouillage (2) dans ses supports (flèche).

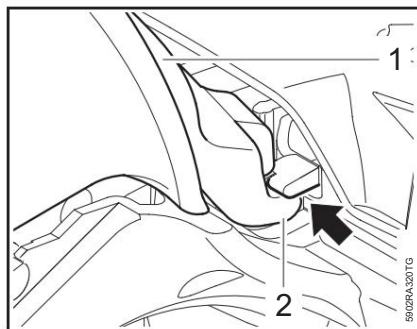


: Tournez le levier de verrouillage (1) en direction de la poignée arrière et engagez le ressort de torsion (flèche).

Le levier de verrouillage (1) peut sortir.



: Fixez la tige d'accélérateur (1) sur la gâchette (2) et insérez-la dans le guide (flèche).



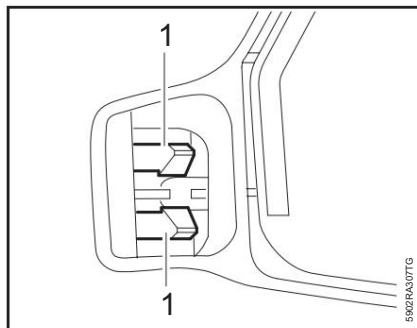
: Engager les languettes (2) de la moulure de poignée (1) dans les ouvertures (flèche).

– Abaissez la moulure de poignée (1) jusqu'à ce qu'elle s'enclenche.

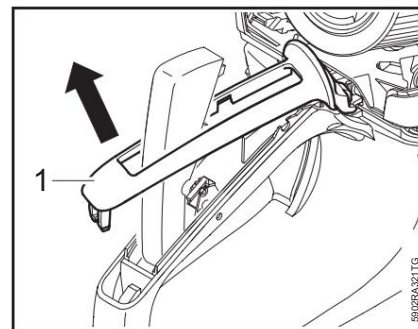
– Vérifier le fonctionnement.

– Remontez toutes les autres pièces dans le séquence inverse.

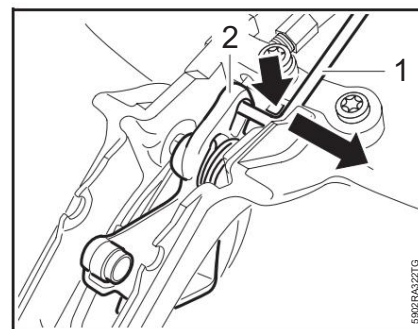
10.3 Levier de déclenchement/verrouillage de l'accélérateur – QuickStop Super



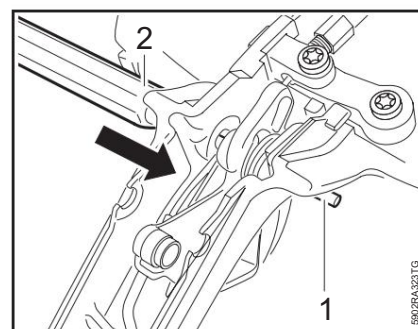
: Écartez les languettes (1) et les faire passer à travers le boîtier du réservoir.



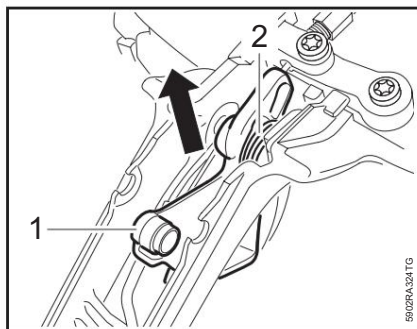
: Déposer la moulure de poignée (1).



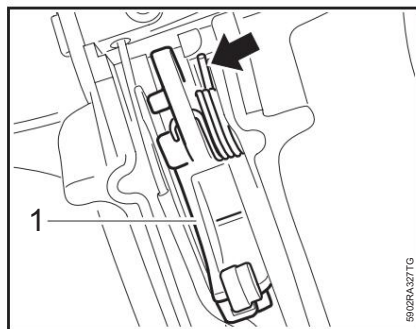
: Sortez la tige d'accélérateur (1) du guide (flèche) et déconnectez-la de la gâchette d'accélérateur (2).



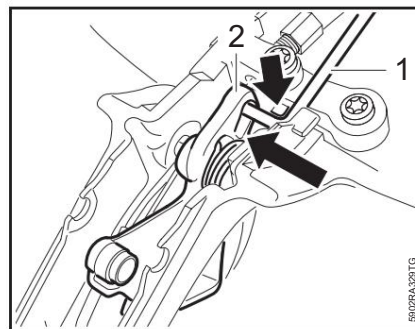
: Utiliser une dérive (2) pour chasser la goupille (1).



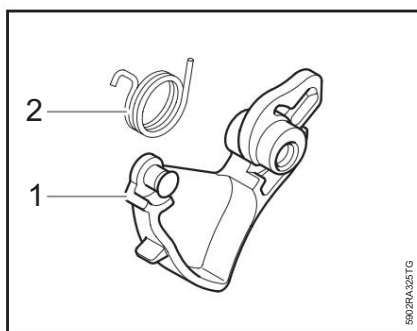
: Retirer la gâchette d'accélérateur (1) avec le ressort de torsion (2).



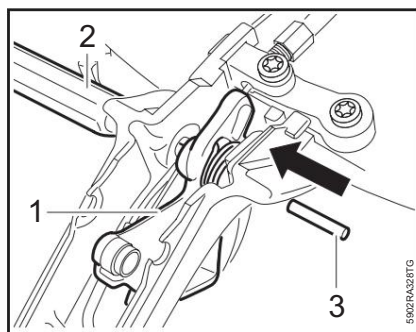
: Placez la gâchette d'accélérateur (1) dans la poignée arrière de manière à ce que la branche du ressort de torsion soit contre la poignée (flèche) et que les trous de la gâchette d'accélérateur et de la poignée soient alignés.



: Fixez la tige d'accélérateur (1) sur la gâchette (2) et insérez-la dans le guide (flèche).



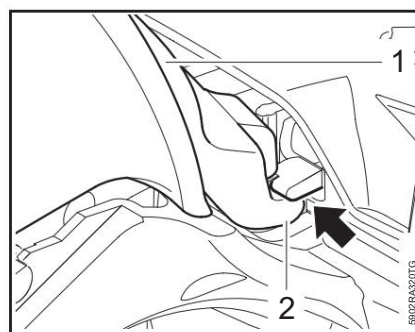
– Vérifier la gâchette d'accélérateur (1) et le ressort de torsion (2) et les remplacer si nécessaire



Le câble de frein doit se trouver dans le guide du boîtier de poignée, sous la dérive – veillez à ne pas endommager le câble de frein.

: Utiliser une dérive (2) pour centrer la gâchette d'accélérateur (1).

: Enfoncer la goupille (3) jusqu'à ce qu'elle soit enfoncée du même montant des deux côtés.



: Engager les languettes (2) de la moule de poignée (1) dans les ouvertures (flèche).

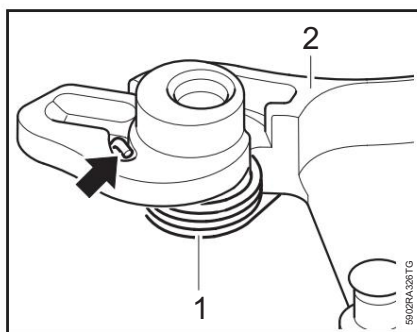
– Appuyez sur le levier de verrouillage vers le bas.

– Abaissez la moule de poignée (1) jusqu'à ce qu'elle s'enclenche.

– Vérifier le fonctionnement.

– Remontez toutes les autres pièces dans la séquence inverse.

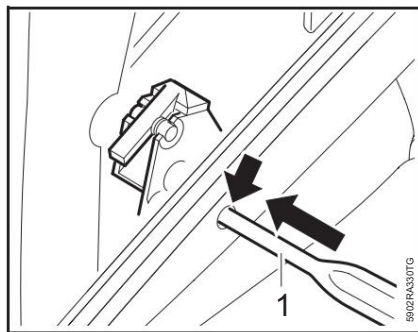
Installation



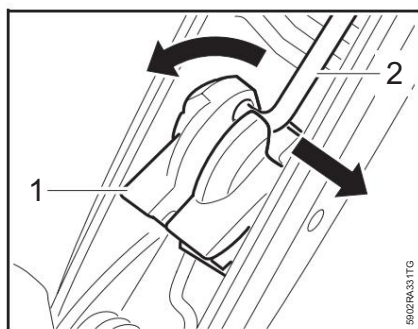
: Fixez le ressort de torsion (1) sur la gâchette (2) – notez la position installée (flèche).

10.3.1 Levier de commutation – QuickStop Super

– Retirer la moulure de poignée, b 10.3



: Utiliser une dérive (1) pour chasser la goupille (flèche).

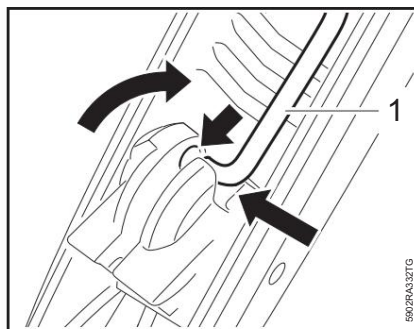


– Soulever légèrement le levier de commutation (1).

: Tournez le levier de commutation (1) d'environ 90° et retirez-le du câble de frein (2).

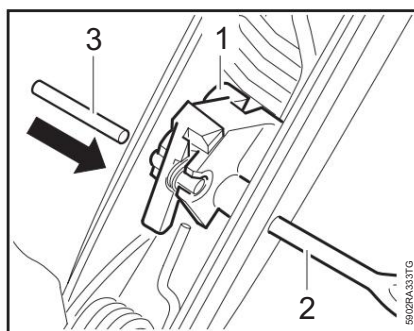
– Contrôler le levier de commutation (1) et le remplacer si nécessaire.

Installation



: Connectez le câble de frein (1) à l'alésage (flèche) du levier de commande.

– Tournez le levier de l'interrupteur pour qu'il fait face.



: Utiliser une dérive (2) pour centrer le levier de commutation (1).

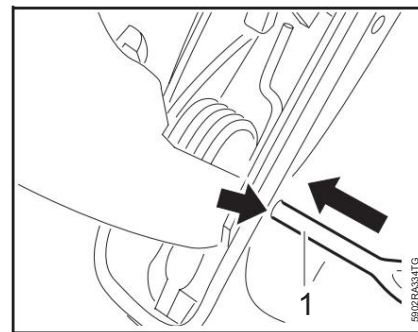
: Enfoncer la goupille (3) jusqu'à ce qu'elle soit enfoncée du même montant des deux côtés.

– Remonter à l'envers séquence.

– Vérifiez le fonctionnement du levier de commutation en actionnant le levier de verrouillage.

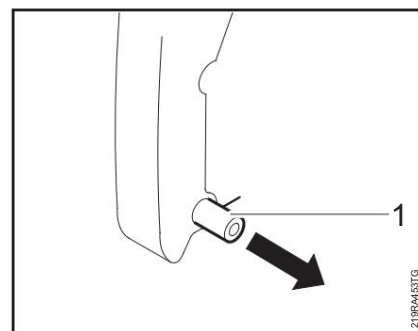
10.3.2 Levier de verrouillage – QuickStop Super

– Retirer la moulure de poignée, b 10.3



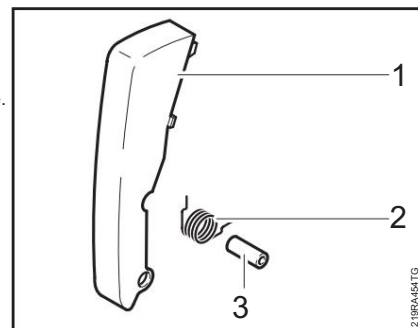
: Utiliser une dérive (1) pour chasser la goupille (flèche).

– Retirez le levier de verrouillage.



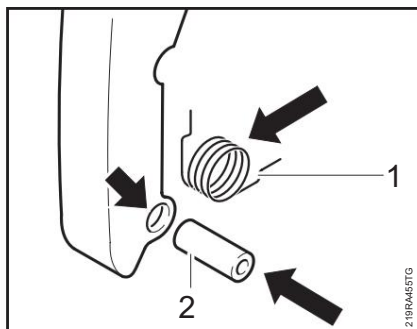
: Extraire la douille (1).

– Retirer le ressort de torsion.



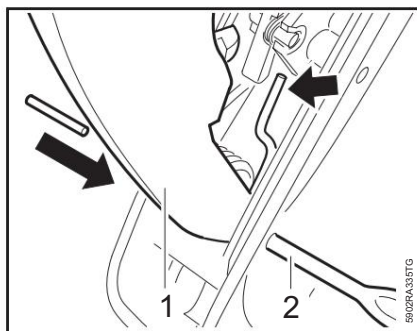
– Vérifier le levier de verrouillage (1), ressort de torsion (2) et douille (1) et remplacer si nécessaire

Installation



: Positionner le ressort de torsion (1) et l'insérer dans le levier de consignation.

: Poussez la douille (2) dans le alésage (flèche) – le ressort de torsion est maintenu en position.



– Le ressort de torsion (flèche) doit s'appuyer contre le boîtier du réservoir.

: Utiliser une dérive (2) pour centrer le levier de verrouillage (1).

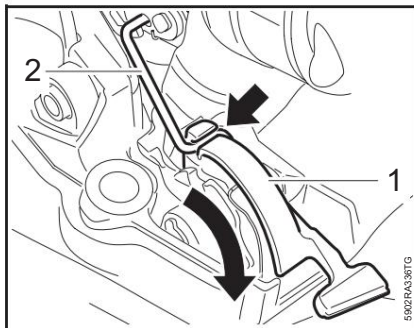
– Enfoncer la goupille jusqu'à ce qu'elle soit enfoncée du même montant des deux côtés.

– Remontez toutes les autres pièces dans le séquence inverse.

– Vérifier le fonctionnement.

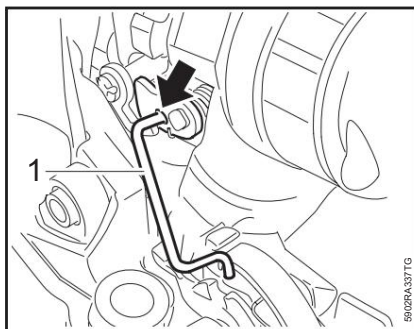
10.3.3 Tige de starter

– Retirer le filtre à air, b 12.1



: Déplacez le levier de commutation (1) direction du démarrage à froid et maintenez-le là.

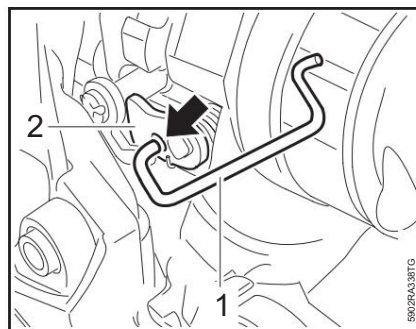
: Extraire délicatement la tige du starter (2) du guide (flèche).



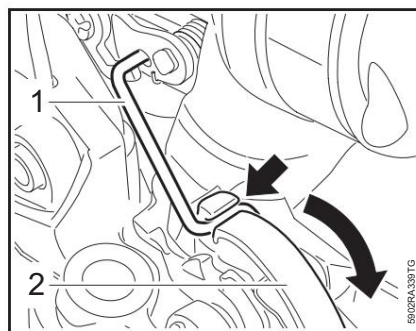
: Débrancher la tige du starter (1) de l'arbre du starter (flèche).

– Vérifier la tige de starter et la remplacer si nécessaire

Installation



: Engager la tige du starter (1) dans l'alésage (flèche) de l'arbre du starter (2).



: Positionner la tige du starter (1) dans le guide (flèche).

– Déplacez le levier de commutation (2) dans le sens du démarrage à froid jusqu'à ce que la tige de starter (1) s'enclenche en position.

– Vérifier le fonctionnement.

Vérifiez que la tige du starter est correctement installée.

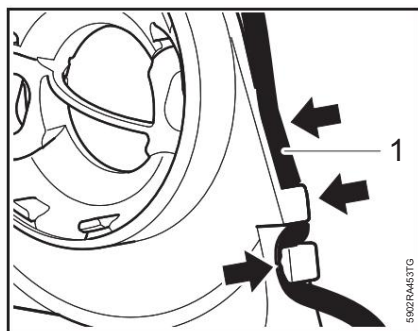
– Remontez toutes les autres pièces dans le séquence inverse.

10.3.4 Tige d'accélérateur

– Retirer la gâchette d'accélérateur, b 10.2

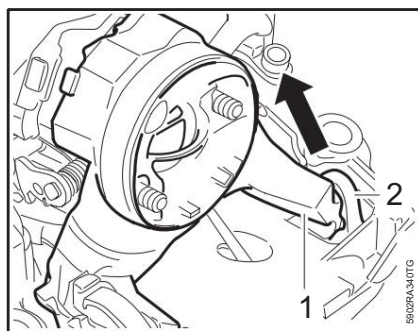
– Retirer le déflecteur, b 12.3

Modèles avec chauffage

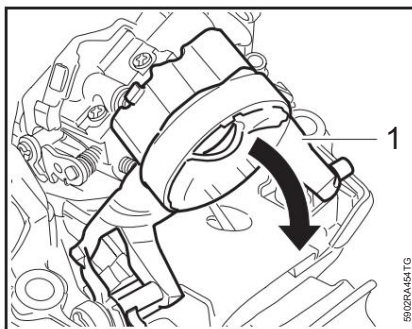


: Sortez le fil (1) du guide (flèches).

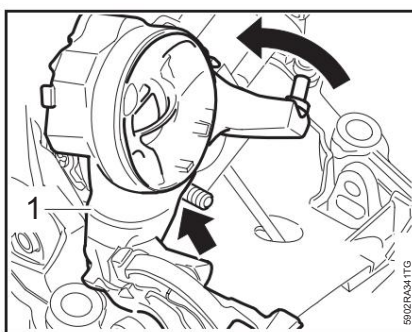
Tous les modèles



: Retirez la base du filtre (1) du tampon (2).

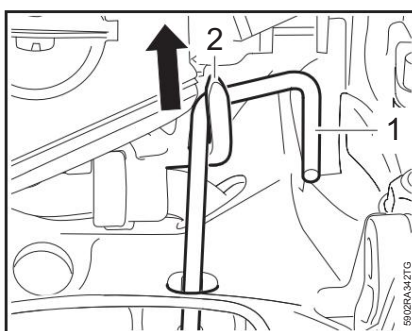


: Faites pivoter la base du filtre (1) direction de la gâchette d'accélérateur jusqu'à ce qu'elle soit dégagée des goujons.

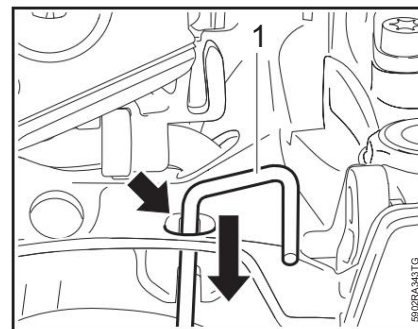


– Faites pivoter le pied du filtre (1) direction de la gâchette d'accélérateur jusqu'à ce qu'elle soit dégagée des goujons.

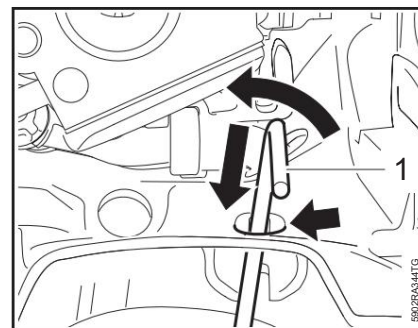
: Faites pivoter la base du filtre (1) direction côté allumage et appuyez-le contre le goujon (flèche).



: Extraire la tige d'accélérateur (1) du support de carburateur (2).



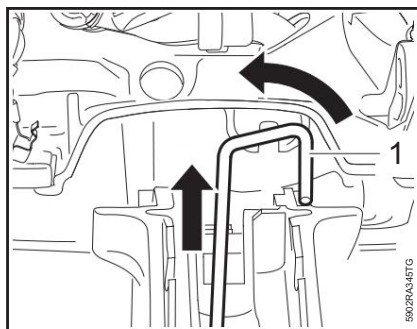
: Tirez la tige d'accélérateur dans le direction de la poignée arrière jusqu'à ce que son extrémité coudée (1) soit au niveau de l'ouverture (flèche).



: Tournez la tige d'accélérateur (1) d'environ 90° dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Passer la tige d'accélérateur (1) à travers l'ouverture (flèche) en direction du boîtier du réservoir et la retirer.

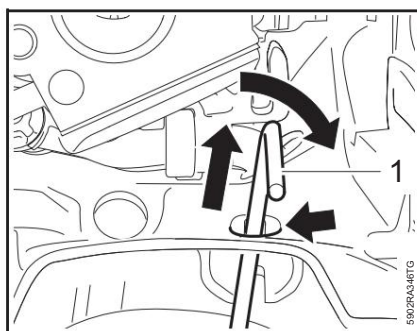
– Vérifier la tige de papillon et la remplacer si nécessaire

Installation



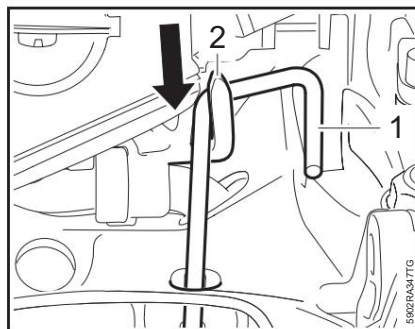
: Aligner la tige de papillon (1) (voir illustration).

: Poussez la tige d'accélérateur (1) entre le boîtier du réservoir et le carénage de guidage d'air et faites-la tourner d'environ 90° en même temps.



: Passer la tige d'accélérateur (1) à travers l'ouverture (flèche).

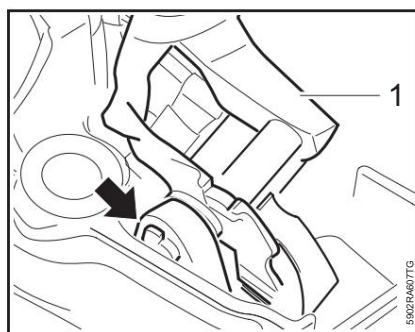
: Tournez l'extrémité coudée (1) dans le sens des aiguilles d'une montre et poussez-la sous la gâchette d'accélérateur en direction du moteur.



: Poussez la tige d'accélérateur (1) dans le guide (2) du support de carburateur jusqu'à ce qu'elle s'enclenche.

– Installer la gâchette d'accélérateur, b 10.2

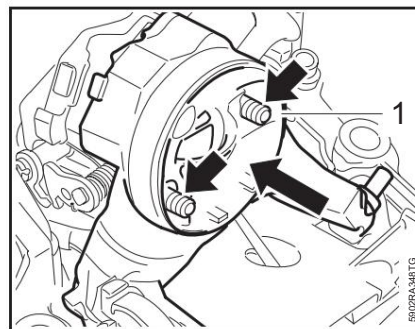
– Vérifier le fonctionnement
– le levier d'accélérateur du carburateur doit se déplacer vers le haut lorsqu'on appuie sur la gâchette d'accélérateur.



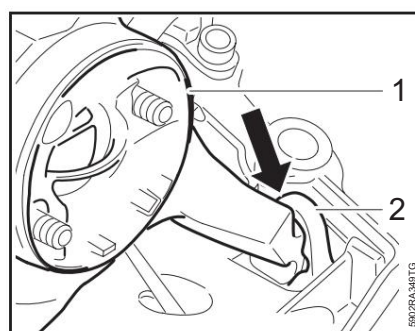
Engager la cheville du support de filtre (1) dans le tampon (flèche) côté allumage.



: Faites pivoter la base du filtre (1) direction côté embrayage afin qu'il soit contre les goujons du carburateur (2).

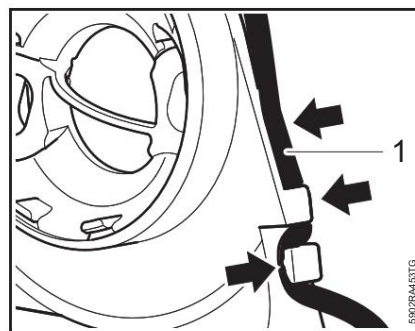


: Poussez le filtre (1) sur les goujons et le carburateur.



: Engager l'embase filtre (1) dans le tampon (2).

Modèles avec chauffage



: Insérer le fil (1) dans le guide (flèches).

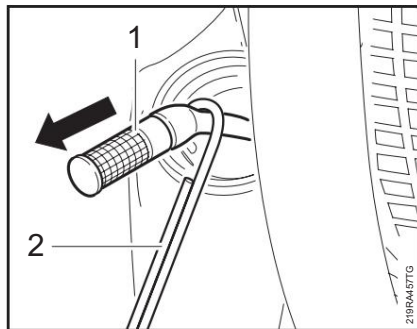
– Remontez toutes les autres pièces dans la séquence inverse.

11. Lubrification de la chaîne

11.1 Corps du pick-up

Les impuretés obstruent progressivement les pores fins du filtre avec de minuscules particules de saleté. Cela empêche la pompe à huile de fournir suffisamment d'huile. En cas de problèmes avec le système d'alimentation en huile, vérifiez d'abord le réservoir d'huile et la carrosserie du pick-up.

- Dépannage, b 3.3
- Ouvrir le bouchon du réservoir d'huile et vidanger le réservoir d'huile.
- Récupérer l'huile de chaîne dans un récipient propre, b 1
- Nettoyer le réservoir d'huile si nécessaire, b 1



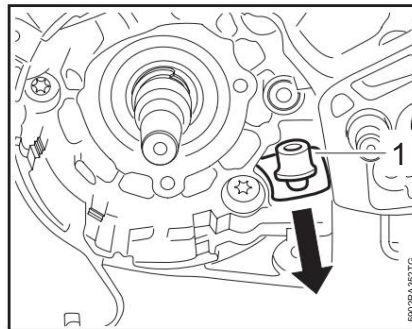
: Utiliser le crochet (2) 5910 893 8800 pour retirer la carrosserie du pick-up (1) du réservoir d'huile.

N'étirez pas trop le tuyau d'aspiration.

- Extraire le corps du pick-up (1), vérifiez-le et remplacez-le si nécessaire.
- Remonter à l'envers séquence.

11.2 Tuyau d'aspiration d'huile

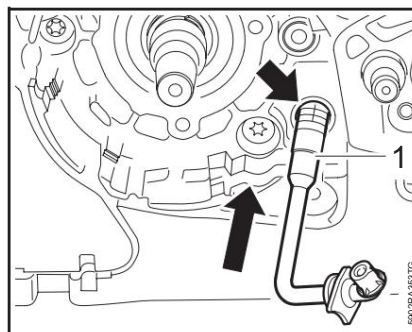
- Ouvrir le bouchon du réservoir d'huile et vidanger le réservoir d'huile b 1.
- Retirer l'embrayage, b 4
- Retirer la bande de frein, b 5.2
- Déposer la pompe à huile, b 11.3



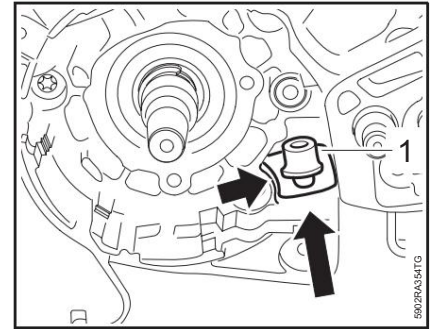
: Retirer le tuyau d'aspiration d'huile (1) ainsi que le corps du ramasseur.

- Vérifier le flexible d'aspiration d'huile et le corps du ramasseur et les remplacer si nécessaire.
- Monter le corps du pick-up, b 11.1

Installation



: Pousser le flexible d'aspiration d'huile (1), corps du pick-up en premier, à travers l'alésage du boîtier (flèche).

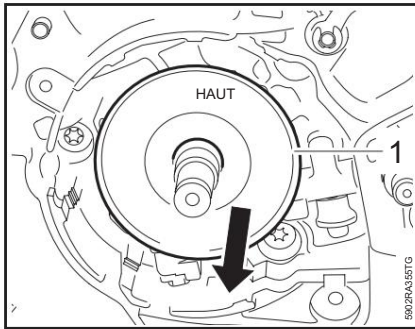


: Aligner le flexible d'aspiration d'huile (1) – la languette (flèche) doit se trouver contre le boîtier.

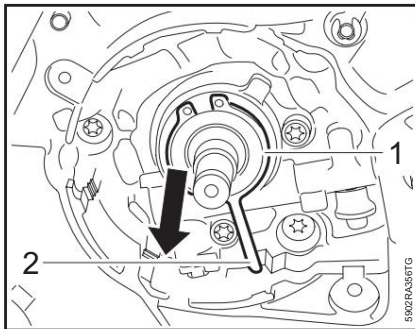
- Repousser le flexible d'aspiration d'huile (1) jusqu'à ce que sa rainure soit bien en place dans l'alésage du carter.
- Vérifier la position du corps du pick-up. Si nécessaire, utilisez le crochet 5910 893 8800 pour bien le positionner.
- Installer la pompe à huile, b 11.3
- Remontez toutes les autres pièces dans le séquence inverse.

11.3 La pompe à huile

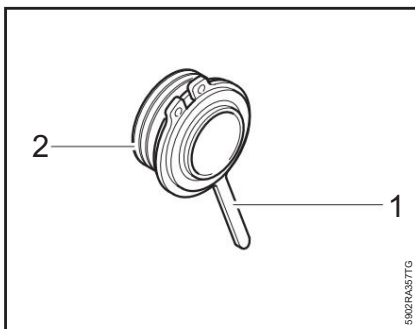
- Dépannage, b 3.3
- Retirer l'embrayage, b 4
- Retirer la bande de frein, b 5.2



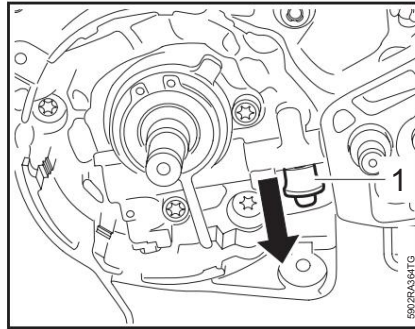
: Déposer la rondelle (1).



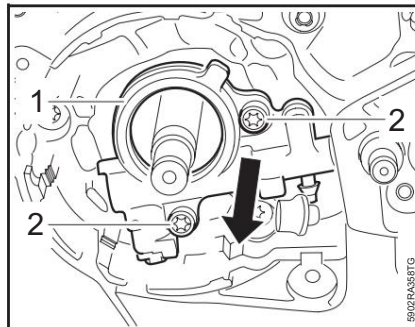
: Tirer la vis sans fin (1) avec entraînement ressort (2) hors de la pompe à huile.



: Vérifier le ressort (1) et la vis sans fin (2) et remplacer si nécessaire.

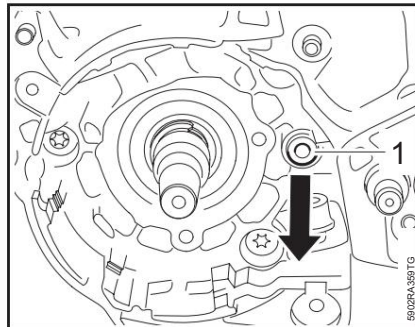


: Retirer le flexible d'aspiration d'huile (1).



: Retirez les vis (2).

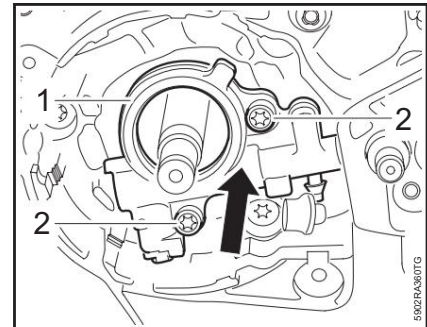
: Retirer la pompe à huile (1), vérifier et remplacer si nécessaire.



: Monter une nouvelle bague d'étanchéité (1).

Utilisez toujours une nouvelle bague d'étanchéité.

Installation

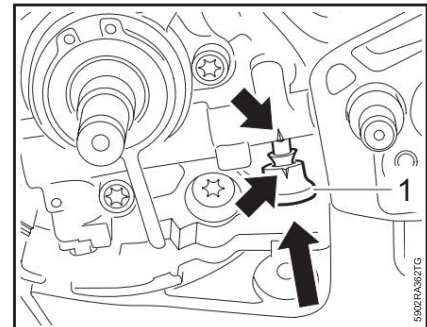


Vérifiez que la bague d'étanchéité est installée.

: Positionner la pompe à huile (1) de manière à ce que son raccord arrière s'engage dans la bague d'étanchéité.

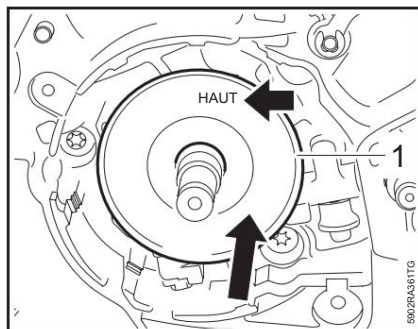
: Insérez et serrez fermement les vis (2).

- Poussez le ver jusqu'au fond.



: Positionner le flexible d'aspiration d'huile (1) de manière à ce que les ergots (flèches) soient alignés.

: Pousser le flexible d'aspiration d'huile (1) sur le raccord.



: Mettre en place la rondelle de couvercle (1).

La position d'installation est correcte lorsque « TOP » (flèche) est orienté vers l'extérieur.

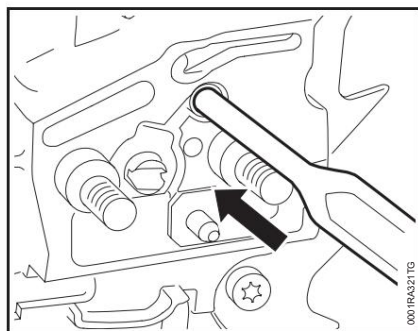
– Vérifier le réglage de la pompe à huile et réajustez si nécessaire – voir le manuel d'instructions.

– Remontez toutes les autres pièces dans le séquence inverse.

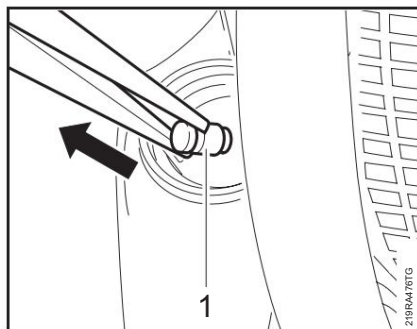
11.4 Vanne

Une vanne est installée dans la paroi du réservoir pour maintenir la pression interne du réservoir égale à la pression atmosphérique. La vanne doit être remplacée si elle est défectueuse.

– Ouvrir le bouchon du réservoir d'huile et vidanger le réservoir d'huile b 1.

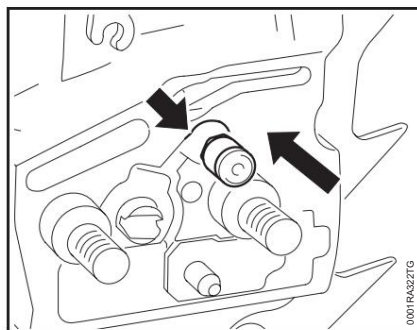


: Utilisez une dérive de 6 mm pour soigneusement chasser la vanne de son siège dans le boîtier et dans le réservoir d'huile.



: Déposer l'ancienne vanne (1) du réservoir d'huile.

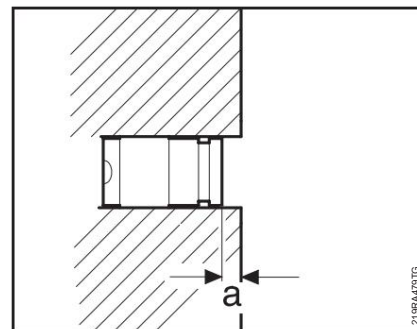
Installation



Vérifiez la position d'installation correcte.

: Insérer la vanne dans l'alésage du boîtier (flèche).

– Utiliser une goupille de 6 mm pour enfoncer avec précaution la nouvelle vanne depuis l'extérieur – noter la profondeur d'installation.



: Profondeur d'installation de la nouvelle vanne : $a = 1 \text{ mm} \pm 0,1$.

– Remontez toutes les autres pièces dans le séquence inverse.

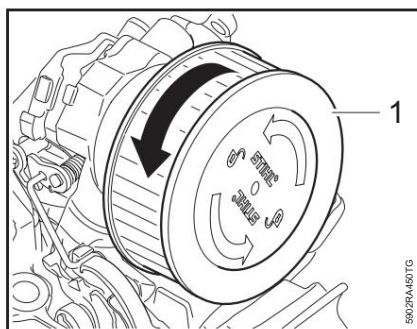
12. Système de carburant

12.1 Filtre à air

Des filtres à air sales réduisent la puissance du moteur, augmentent la consommation de carburant et rendent le démarrage plus difficile. Le filtre à air doit être vérifié en cas de perte notable de puissance du moteur.

– Voir également Dépannage, b 3.6, b 3.7

– Retirer le carénage, b 6.4



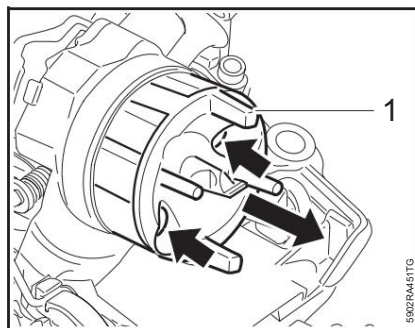
: Tournez le filtre à air (1) dans le sens inverse des aiguilles d'une montre et soulevez-le.

– Vérifiez le filtre à air et nettoyez-le ou remplacez-le si nécessaire
– voir le manuel d'instructions.

– Remonter à l'envers séquence.

12.2 Baffle

– Retirer le filtre à air, b 12.1



: Dévissez les écrous (flèches).

: Retirez le déflecteur (1).

– Vérifiez le déflecteur et remplacez-le si nécessaire

– Remonter à l'envers séquence.

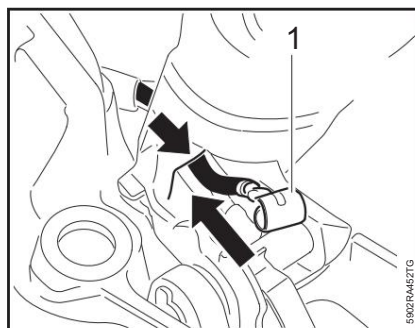
12.3 Base de filtre

– Retirer le filtre à air, b 12.1

– Retirer le déflecteur, b 12.2

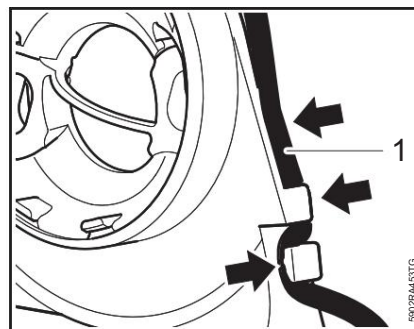
– Retirer la tige de starter, b 10.3.3

– Retirer l'arbre de commutation, b 10.1



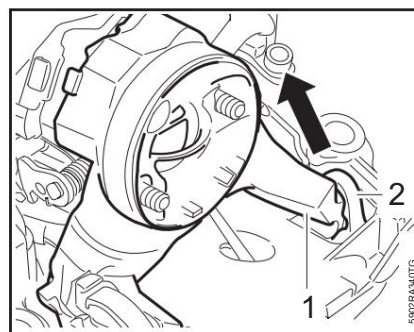
: Pousser le fil de court-circuit (1) vers l'extérieur par l'ouverture (flèche).

Modèles avec chauffage

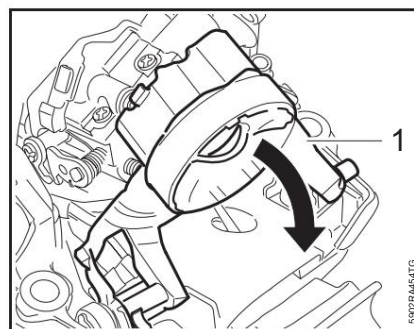


: Sortez le fil (1) du guide (flèches).

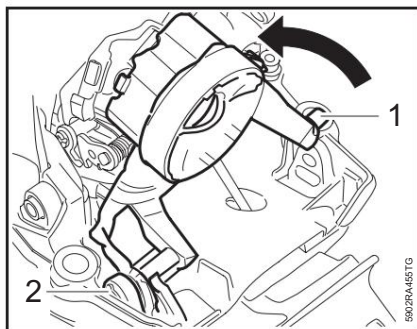
Tous les modèles



: Retirez la base du filtre (1) du tampon (2).



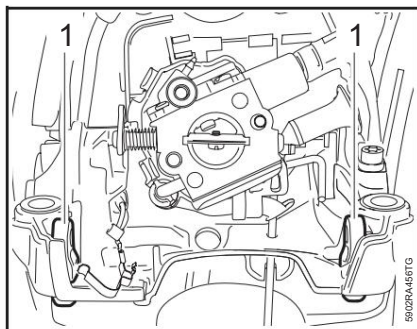
: Faites pivoter la base du filtre (1) direction de la gâchette d'accélérateur jusqu'à ce qu'elle soit dégagée des goujons.



: Tournez la base du filtre (1) en direction du côté allumage.

: Dégager la base du filtre (1) du tampon (2).

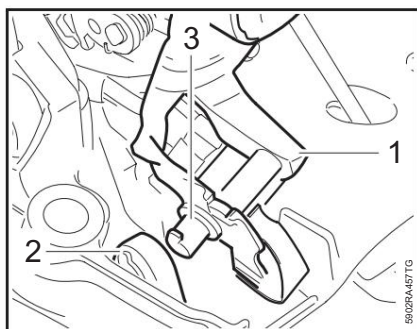
– Retirer le ressort de contact, b 7.7.4



– Vérifier les tampons (1) et les remplacer si nécessaire, b 9.5.2

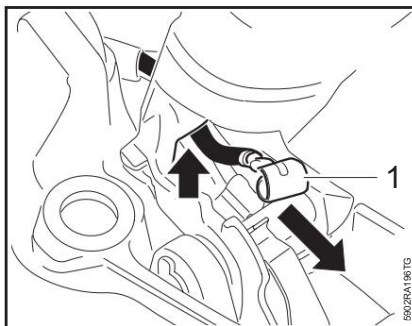
Installation

– Monter le ressort de contact, b 7.7.4

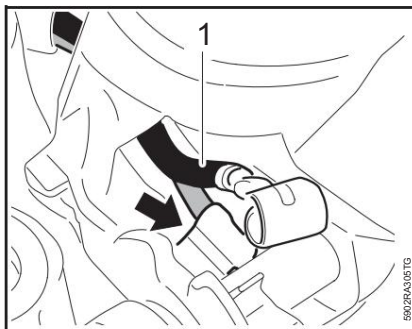


– Utilisez le fluide de presse STIHL pour simplifier l'assemblage, b 15

: Engagez la base du filtre (1) dans le tampon (2) – assurez-vous que la cheville (3) est bien en place dans le tampon.



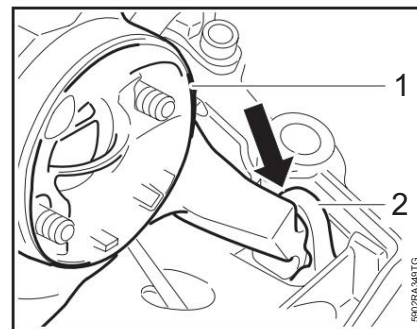
: Pousser le court-circuit (1) à travers l'ouverture (flèche).



: Positionner le fil de court-circuit (1) de manière à ce qu'il soit au-dessus de la borne drapeau du fil de terre (flèche).



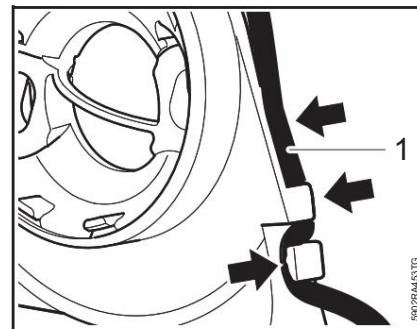
: Pousser le filtre (1) sur les goujons et le carburateur (2).



– Utiliser du liquide de presse STIHL pour simplifier le montage, b 15

: Engager l'embase filtre (1) dans le tampon (2).

Modèles avec chauffage

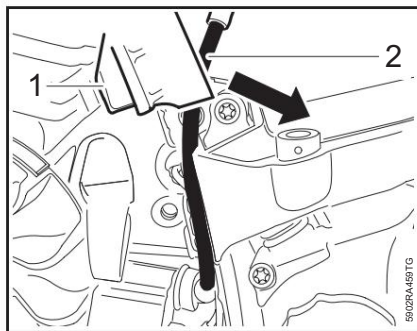


: Insérer le fil (1) dans le guide (flèches).

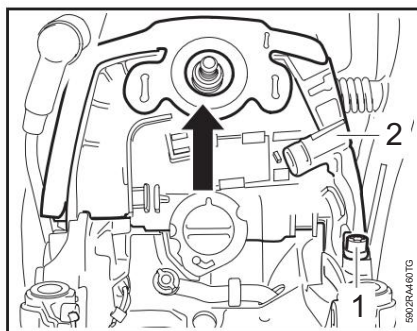
– Remontez toutes les autres pièces dans la séquence inverse.

12.4 Enveloppes de guidage d'air

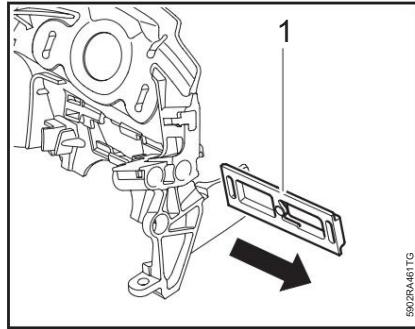
- Retirer le boîtier du ventilateur, b 8.2
- Retirer le support du filtre, b 12.3
- Retirer la tige d'accélérateur, b 10.3.4
- Déposer le carburateur, b 12,5
- Déposer le support de carburateur, b 12.8
- Retirez le capuchon de la bougie.



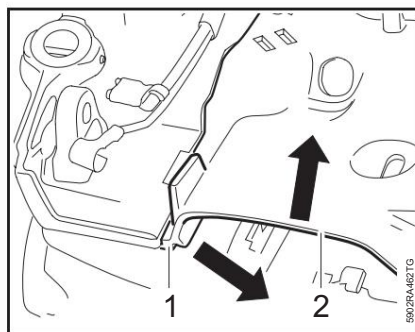
: Soulevez un peu la tôle de guidage d'air (1) et retirez le câble d'allumage (2) – veillez à ne pas déformer la tôle de guidage d'air.



: Retirez la vis (1).
: Soulevez un peu le carénage du guide d'air (2) et retirez-le de ses logements.

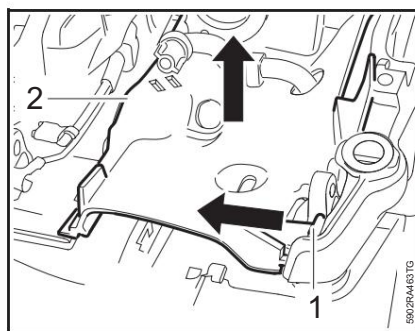


: Sortez le volet (1), vérifiez-le et remplacez-le si nécessaire.

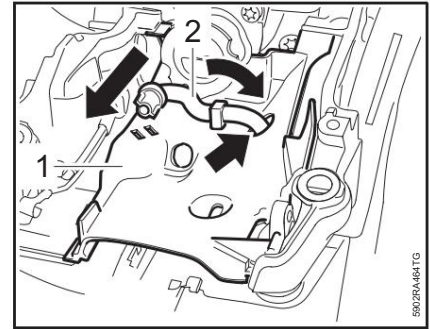


: Pour simplifier le démontage, soulevez le légèrement le bas du carénage du guide d'air (2) lors des étapes suivantes.

: Poussez la languette (1) vers le côté embrayage et soulever la jupe de guidage d'air (2) hors de son logement.

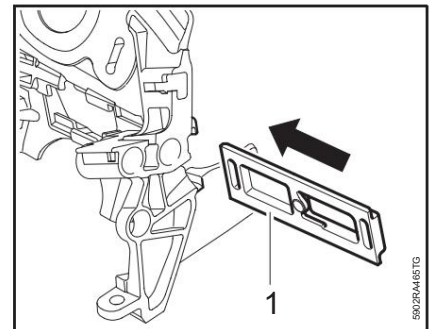


: Poussez la languette (1) vers le côté allumage et soulever le carénage du guide d'air (2).

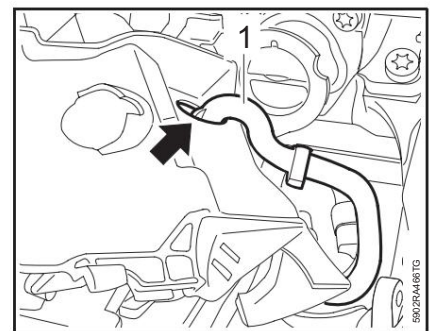


: Extraire le carénage du guide d'air (1) de ses logements et le soulever en retirant en même temps le flexible de carburant (2) par l'ouverture (flèche).

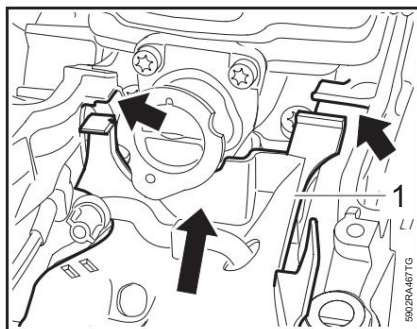
Installation



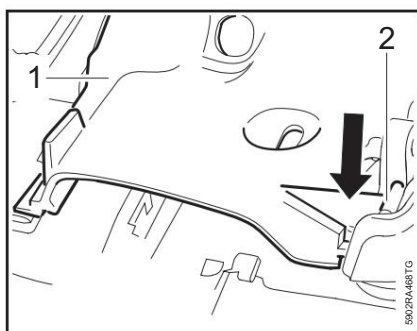
: Poussez le volet (1) dans le guide jusqu'à ce qu'il s'enclenche.



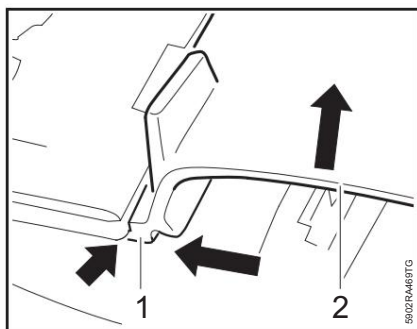
: Faire passer la durite de carburant (1) à travers l'ouverture (flèche) depuis le dessous de la jupe de guidage d'air.



: Poussez le carénage du guide d'air (1) dans ses sièges (flèches).

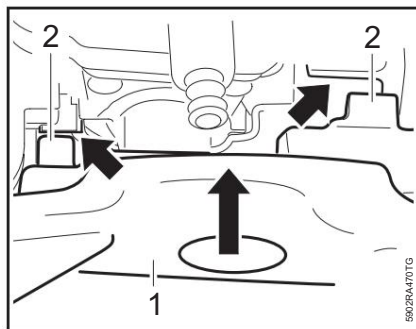


: Appuyer sur le carénage du guide d'air (1) dans son logement jusqu'à ce que la languette (2) s'enclenche.

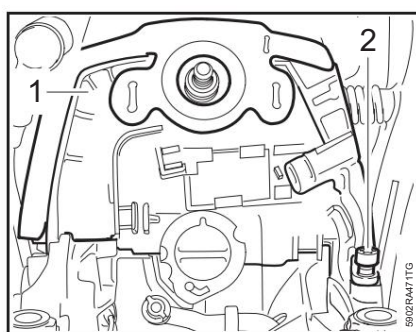


: Pour simplifier le montage, soulevez le légèrement le bas du carénage du guide d'air (2) lors des étapes suivantes.

: Poussez la languette (1) vers le côté embrayage et sous le bord du carter (flèche).

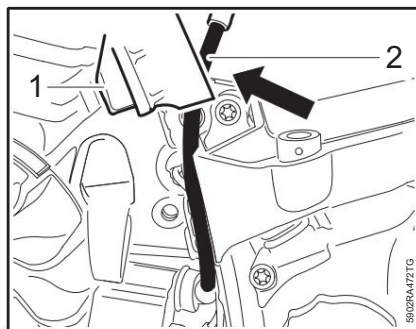


: Poussez les ergots (2) de la virole de guidage d'air (1) dans leurs logements (flèches).



– Mettre en place le carénage de guidage d'air (1).

: Insérez et serrez fermement la vis (2).



: Soulevez un peu la protection du guide d'air (1) et placez le fil d'allumage (2) dans le guide – veillez à ne pas déformer la protection du guide d'air.

– Enfoncer complètement le câble d'allumage (2) dans le guide.

– Remontez toutes les autres pièces dans la séquence inverse.

12.4.1 Carénages de guidage d'air – Modèles avec pompe à carburant manuelle

– Retirer le boîtier du ventilateur, b 8.2

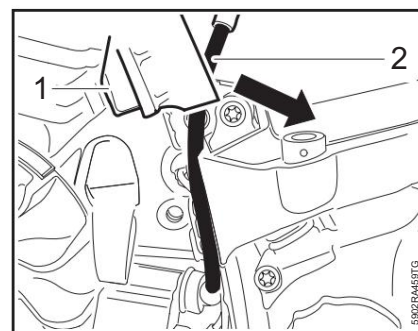
– Retirer le support du filtre, b 12.3

– Retirer la tige d'accélérateur, b 10.3.4

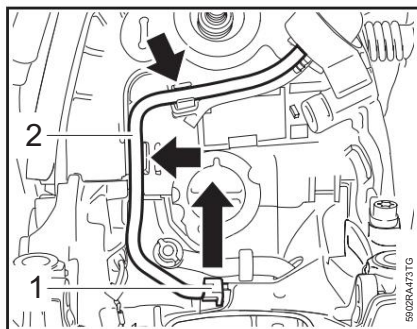
– Déposer le carburateur, b 12,5

– Déposer le support de carburateur, b 12.8

– Retirez le capuchon de la bougie.

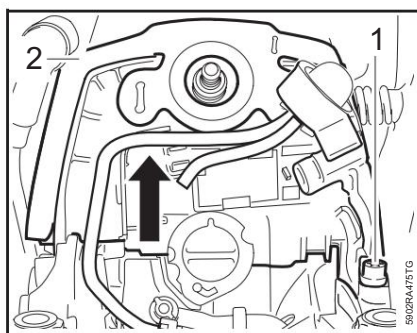


: Soulevez un peu la tôle de guidage d'air (1) et retirez le câble d'allumage (2) – veillez à ne pas déformer la tôle de guidage d'air.



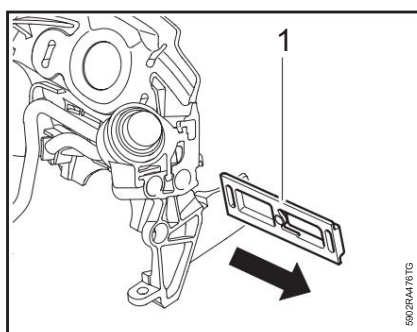
: Extraire le connecteur (1) avec le tuyau de retour de carburant (2).

: Extraire le flexible de retour de carburant (2) des guides (flèches).

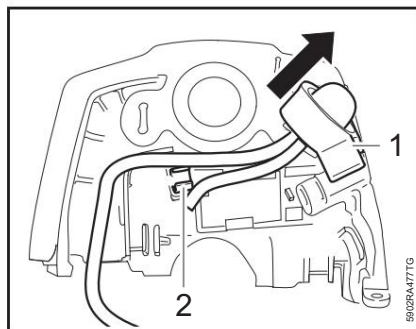


: Retirez la vis (1).

: Soulevez un peu le carénage du guide d'air (2) et retirez-le de ses logements.



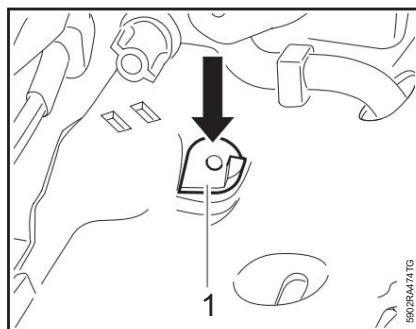
: Sortez le volet (1), vérifiez-le et remplacez-le si nécessaire.



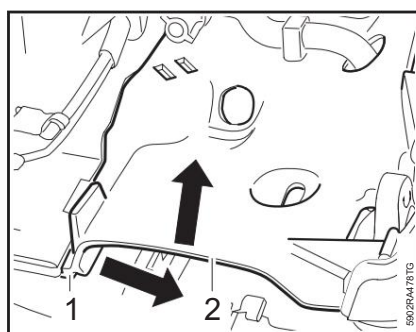
: Pousser le dispositif de retenue (1) avec la pompe à carburant hors du guide.

: Retirer le collier de serrage (2).

– Vérifier la pompe à fioul et remplacer si nécessaire, b 12.11.4

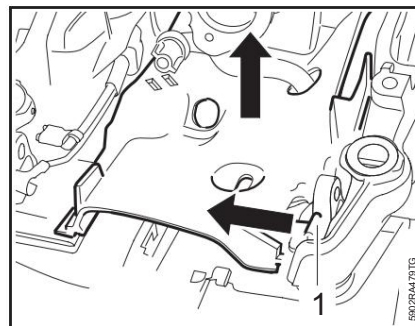


: Extraire le flexible de retour de carburant (1) en direction du boîtier du réservoir.

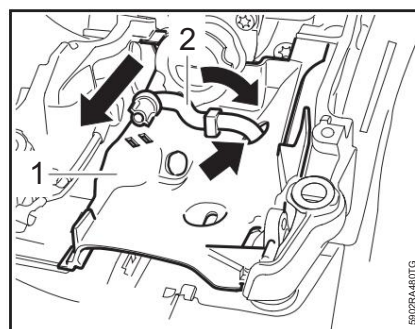


: Pour simplifier le démontage, soulevez le légèrement le bas du carénage du guide d'air (2) lors des étapes suivantes.

: Poussez la languette (1) vers le côté embrayage et soulevez la jupe de guidage d'air (2) hors de son logement.

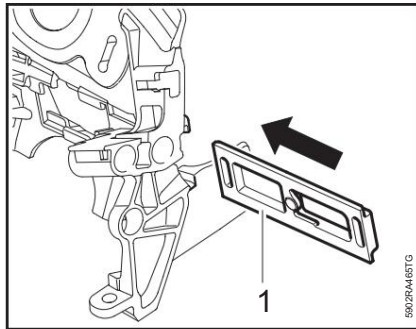


: Poussez la languette (1) vers le côté allumage et soulevez le carénage du guide d'air.

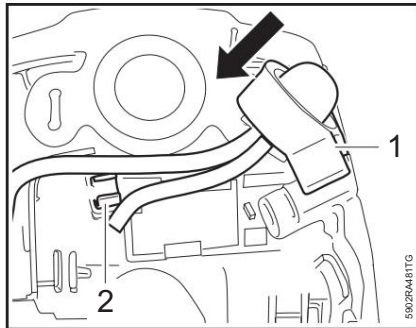


: Extraire le carénage du guide d'air (1) de ses logements et le soulever en retirant en même temps le flexible de carburant (2) par l'ouverture (flèche).

Installation

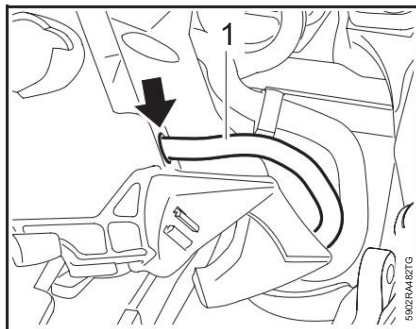


: Poussez le volet (1) dans le guide jusqu'à ce qu'il s'enclenche.



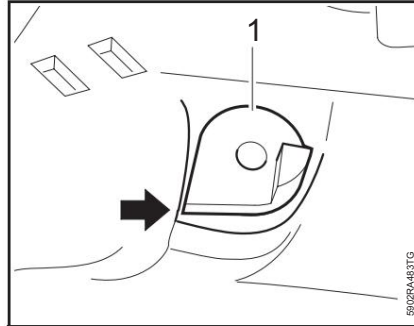
: Pousser le dispositif de retenue (1) avec la pompe à carburant dans le guide jusqu'en butée.

: Positionner le collier de serrage (2) de manière à ce que ses languettes de verrouillage soient face à la virole de guidage d'air et l'enfoncer dans son logement.



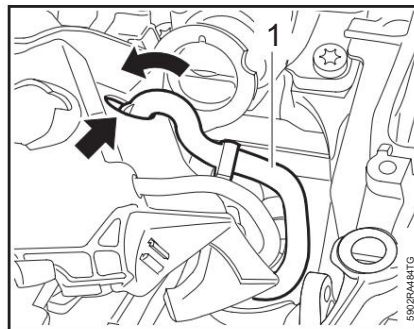
– Utilisez le fluide de presse STIHL pour simplifier assemblée, b 15

: Mettre en place la durite de retour d'essence (1) à travers l'ouverture (flèche) depuis le dessous du carénage du guide d'air.

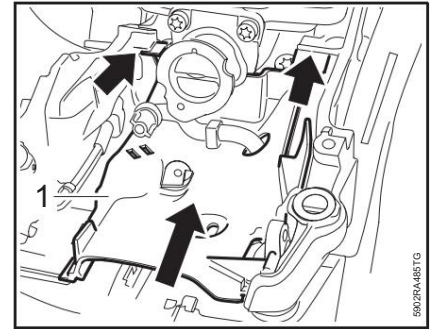


Le tuyau d'aspiration de carburant doit être correctement positionné dans l'alésage.

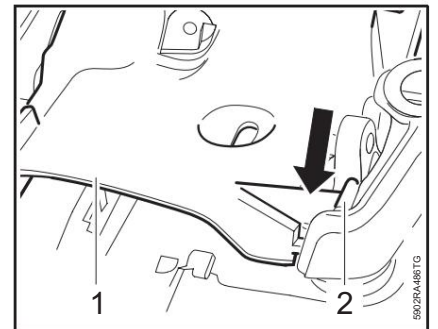
: Aligner le flexible d'aspiration de carburant (1) de manière à ce que la bride soit en place dans le guide (flèche).



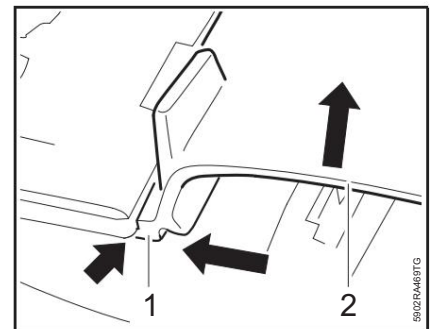
: Faire passer la durite de carburant (1) à travers l'ouverture (flèche) depuis le dessous de la jupe de guidage d'air.



: Poussez le carénage du guide d'air (1) dans ses sièges (flèches).

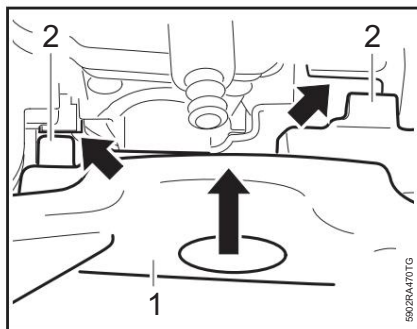


: Appuyer sur le carénage du guide d'air (1) dans son logement jusqu'à ce que la languette (2) s'enclenche.

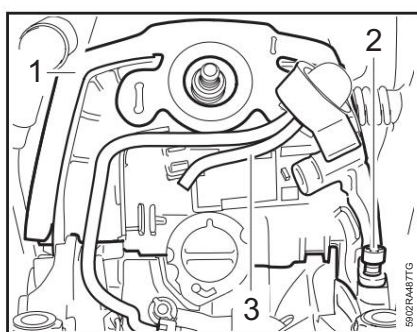


: Pour simplifier le montage, soulevez légèrement le bas du carénage du guide d'air (2) lors des étapes suivantes.

: Poussez la languette (1) vers le côté embrayage et sous le bord du carter (flèche).



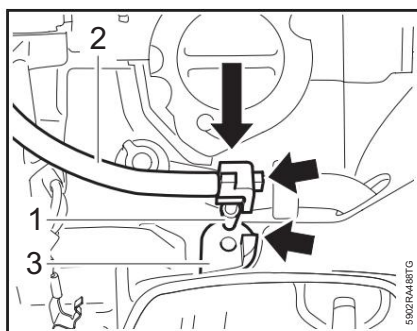
: Pousser les ergots (2) de la virole de guidage d'air (1) dans leurs logements (flèches).



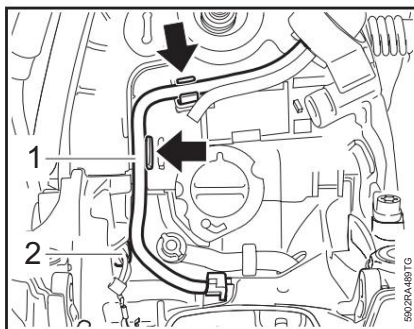
– Mettre en place le carénage de guidage d'air (1).

: Insérez et serrez fermement la vis (2).

– Monter un nouveau flexible d'aspiration de carburant (3), b 12.11.3



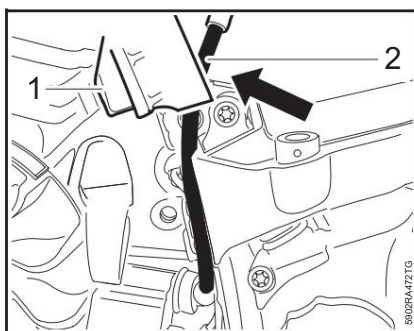
: Pousser le connecteur (1) avec le tuyau de retour de carburant (2) dans le tuyau de retour de carburant (3) de manière à ce que les contours (flèches) soient alignés.



: Pousser le flexible de retour d'essence (1) dans les guides (flèches).

: Positionner la durite de retour d'essence (1) de manière à ce qu'elle soit à côté du passe-fil du fil de court-circuit (2).

Ne pliez pas et ne pincez pas le tuyau de retour de carburant.



: Soulevez un peu la protection du guide d'air (1) et placez le fil d'allumage (2) dans le guide – veillez à ne pas déformer la protection du guide d'air.

– Enfoncer complètement le câble d'allumage (2) dans le guide.

– Remontez toutes les autres pièces dans la séquence inverse.

12.4.2 Carénages de guidage d'air – Modèles avec chauffage

– Retirer le boîtier du ventilateur, b 8.2

– Retirer le support du filtre, b 12.3

– Retirer la tige d'accélérateur, b 10.3.4

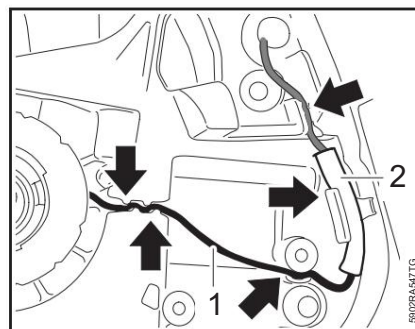
– Déposer le carburateur, b 12,5

– Déposer le support de carburateur, b 12.8

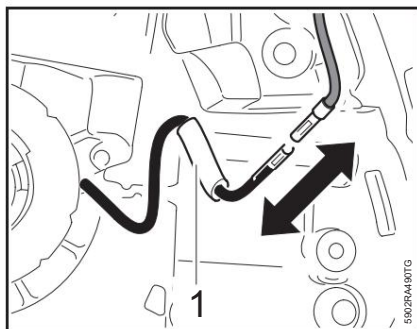
– Retirer le module d'allumage, b 7.3

– Déposer le volant moteur, b 7.6

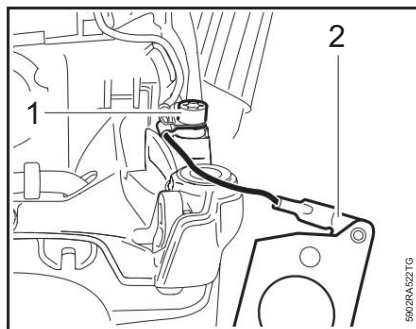
– Retirer le fil de court-circuit, b 7.7.2



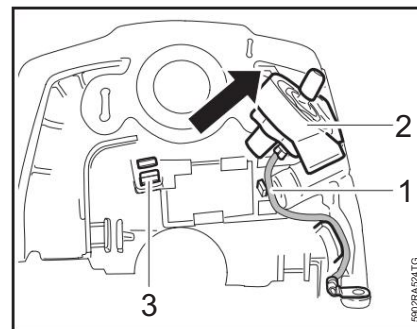
: Sortez le connecteur mâle et femelle avec le tube isolant (2) et le fil du générateur (1) des guides (flèches).



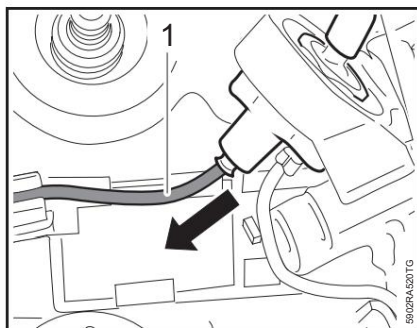
: Repoussez le tube isolant (1) en direction du générateur et séparez le connecteur mâle et femelle.



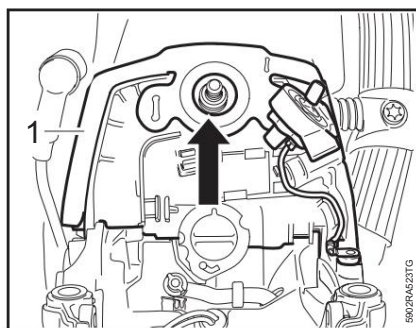
: Retirez la vis (1).
: Déposer la résistance du carburateur (2).



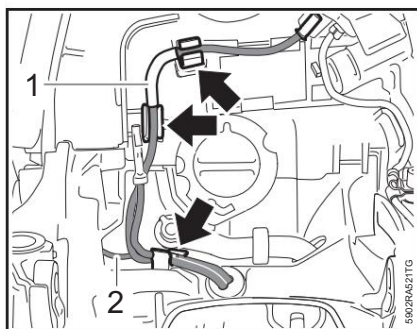
: Retirez le fil de terre (1) des guides.
: Poussez le dispositif de retenue (2) avec interrupteur de chauffage hors du guide.
: Retirez le serre-câble (3).
- Vérifiez l'interrupteur du chauffage et remplacez-le si nécessaire, b 13.4
- Vérifiez le fil de terre et remplacez-le si nécessaire, b 7.7.1



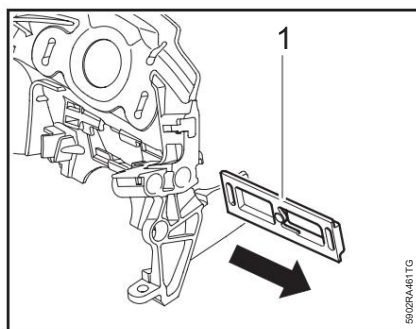
: Retirez le fil (1) avec le manchon de connecteur de l'interrupteur du chauffage.



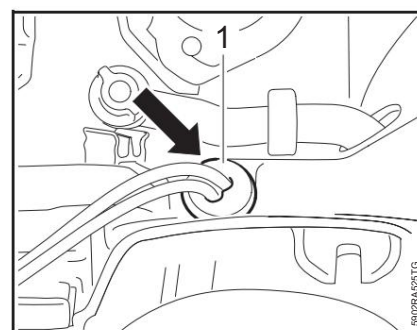
: Soulevez légèrement le carénage du guide d'air (1) avec l'interrupteur du chauffage et le fil de terre et retirez-le de ses logements.



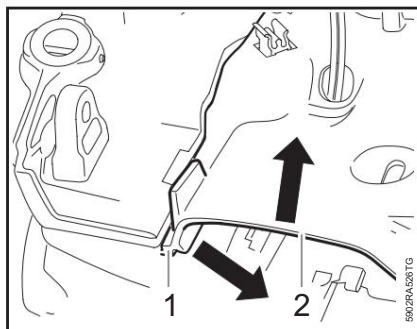
: Extraire le faisceau de câblage (1) des guides (flèches).
: Retirez le fil du générateur (2) du trou.



: Sortez le volet (1), vérifiez-le et remplacez-le si nécessaire.

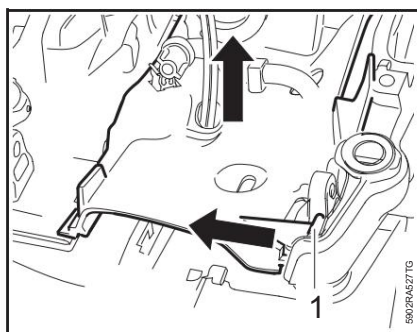


: Extraire le passe-fil (1) en direction du boîtier du réservoir.

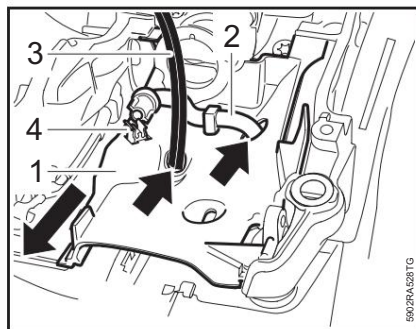


: Pour simplifier le démontage, soulevez le légèrement le bas du carénage du guide d'air (2) lors des étapes suivantes.

: Poussez la languette (1) vers le côté embrayage et soulevez le carénage du guide d'air hors de son logement.



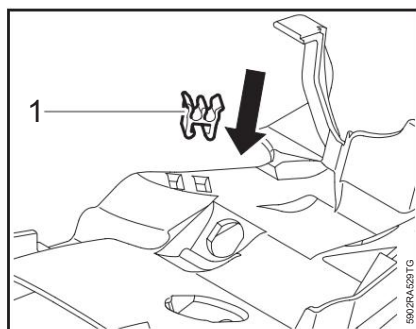
: Poussez la languette (1) vers le côté allumage et soulevez le carénage du guide d'air.



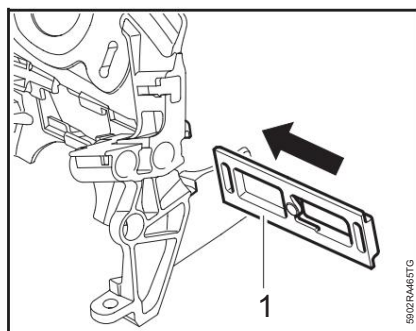
: Tirer le carénage du guide d'air (1) hors de ses logements et le soulever en retirant simultanément le flexible de carburant (2) et le faisceau de câblage (3) par les ouvertures (flèches).

: Retirez le serre-câble (4).

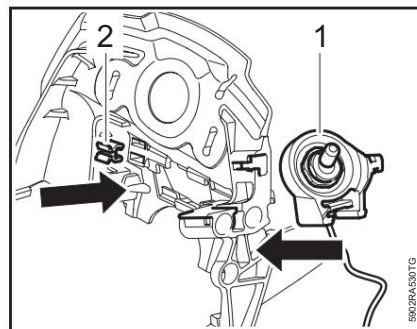
Installation



: Positionner le serre-câble (1) de manière à ce que ses languettes de verrouillage soient face à la virole de guidage d'air et enfoncez-le dans son logement.

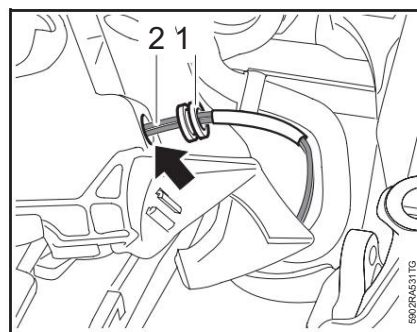


: Poussez le volet (1) dans le guide jusqu'à ce qu'il s'enclenche.



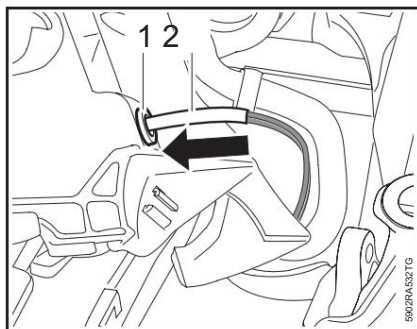
: Poussez le dispositif de retenue (1) avec interrupteur de chauffage dans le guide jusqu'en butée.

: Positionner le serre-câble (2) de manière à ce que ses languettes de verrouillage soient face à la virole de guidage d'air et enfoncez-le dans son logement.



Assurez-vous que le passe-fil (1) est en place.

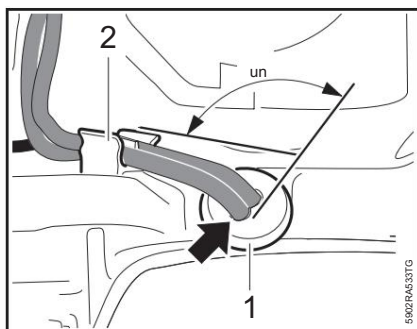
: Passer le faisceau de câblage (2) à travers le trou (flèche) depuis le dessous de la jupe de guidage d'air.



– Utiliser du liquide de presse STIHL pour simplifier le montage, b 15

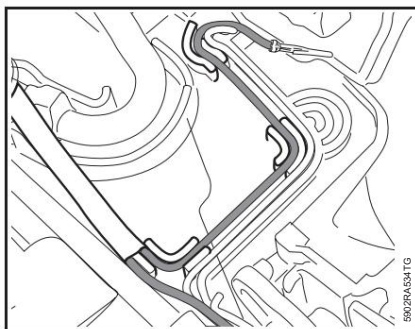
: Enfoncez complètement le passe-câble (1) dans l'alésage par le dessous.

: Tirer le faisceau de câblage jusqu'à ce que le tube de protection (2) touche le passe-câble.

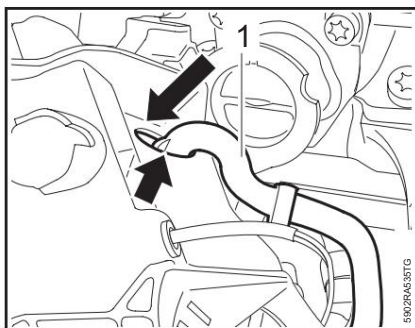


Le passe-fil (1) doit être correctement placé dans l'alésage.

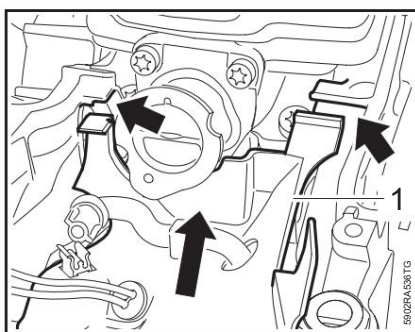
: Alignez le passe-câble (1) de manière à ce que ses trous (flèche) forment un angle de $a = 90^\circ$ par rapport au guide-câble (2).



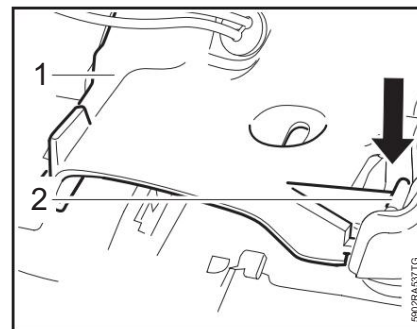
: Le faisceau de câbles doit être correctement placé dans les guides du boîtier du réservoir, enfoncez-le fermement dans les guides si nécessaire.



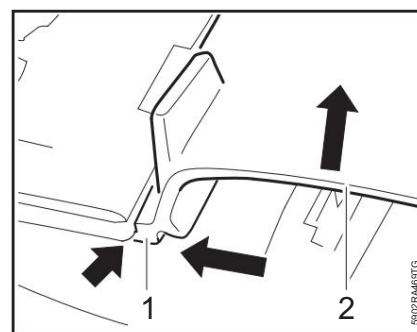
: Poussez le flexible de carburant (1) à travers l'ouverture (flèche) située sous le carénage du guide d'air.



: Poussez le carénage du guide d'air (1) dans ses sièges (flèches).

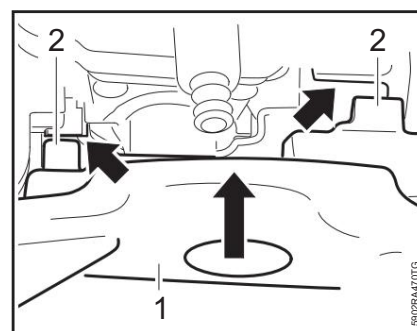


: Appuyer sur le carénage du guide d'air (1) dans son logement jusqu'à ce que la languette (2) s'enclenche.

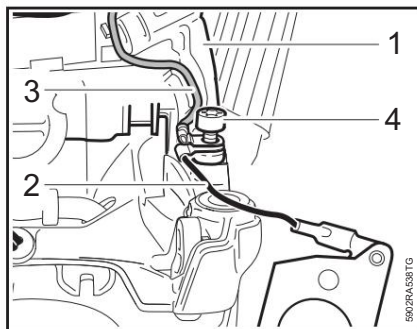


: Pour simplifier le montage, soulevez légèrement le bas du carénage du guide d'air (2) lors des étapes suivantes.

: Poussez la languette (1) vers le côté embrayage et sous le bord du carter (flèche).



: Poussez les ergots (2) de la virole de guidage d'air (1) dans leurs logements (flèches).



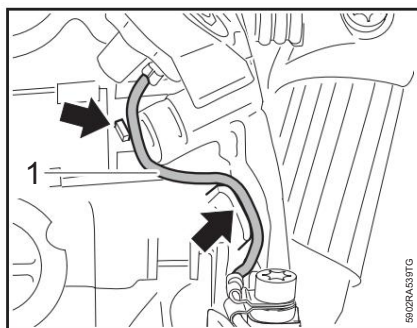
– Mettre en place le carénage de guidage d'air (1).

: Positionner le fil (2) de l'élément chauffant du carburateur de manière à ce que le côté serti de la borne soit orienté vers le bas.

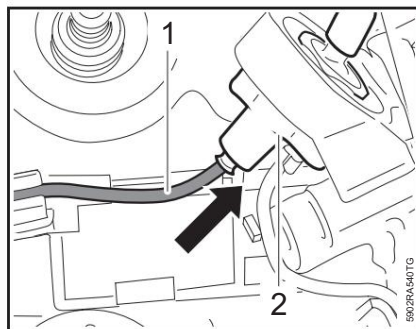
: Positionner le fil de terre (3) de manière à ce que le côté serti de la borne soit vers le haut.

: Insérez et serrez fermement la vis (4).

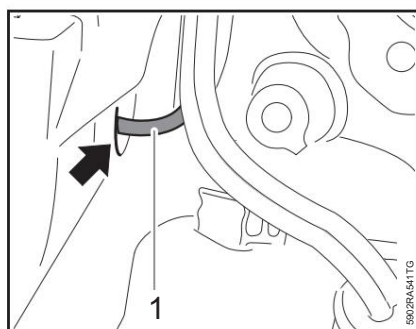
Ne tordez pas les bornes.



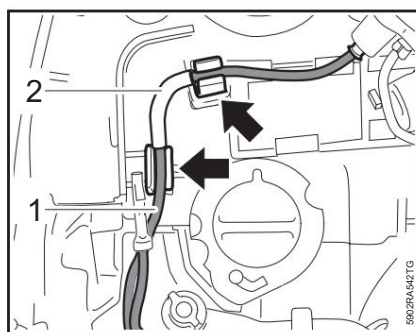
: Poussez le fil de terre (1) dans les guides (flèches).



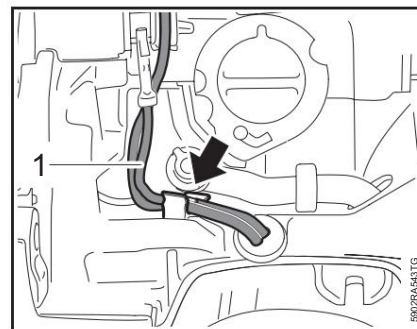
: Poussez le connecteur (1) dans l'interrupteur du chauffage (2) jusqu'en butée.



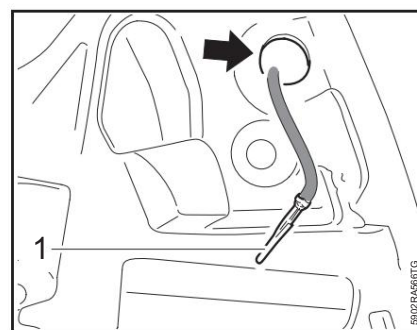
: Faire passer le fil du générateur (1) à travers l'alésage (flèche).



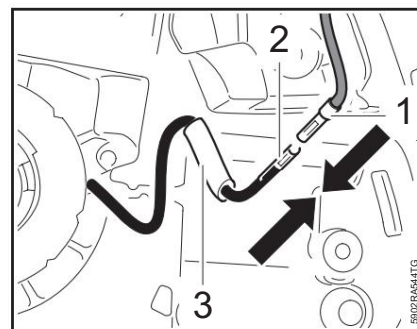
: Insérer le faisceau électrique (1) dans les guides de façon à ce que le tube de protection (2) soit en butée contre les guides (flèches).



: Bien emboîter le faisceau électrique (1) et l'enfoncer dans le guide (flèche).

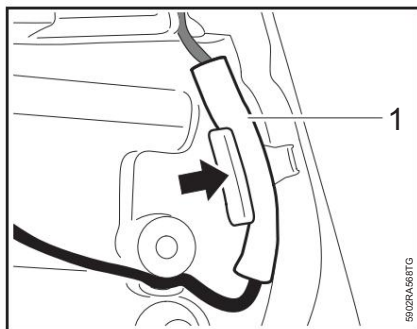


: Tirer le fil du générateur (1) à travers l'alésage (flèche).

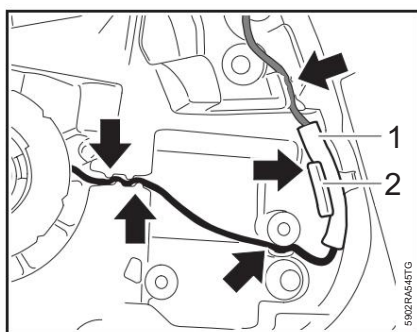


: Connectez la broche (1) et la prise (2).

– Poussez le tube isolant (3) sur le connecteur.

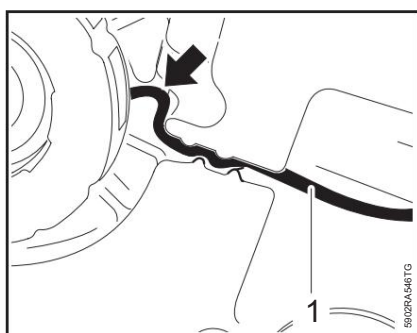


: Centrez le connecteur et le tube isolant (1) dans le guide (flèche).



: Enfoncez le fil du générateur et le faisceau de câbles dans les guides (flèches).

: Poussez le connecteur mâle et femelle avec tube isolant (1) dans le guide (2).



Le fil du générateur (1) doit être placé au fond de l'évidement (flèche).

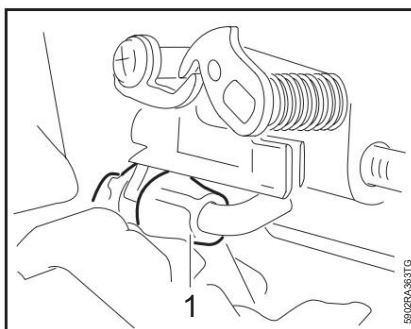
- Installer le module d'allumage, b 7.3
- Installer le fil de court-circuit, b 7.7
- Installer le carburateur, b 12.5
- Remontez toutes les autres pièces dans le séquence inverse.

12.5 Carburateur

- Retirer le support du filtre, b 12.3
- Ouvrir le bouchon du réservoir de carburant et vidanger le réservoir de carburant.

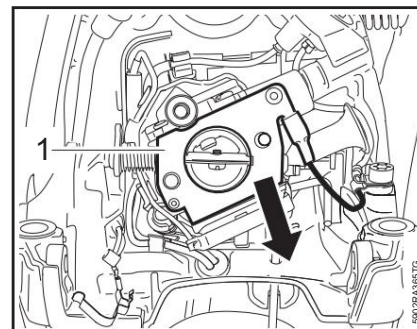
- Récupérer le carburant dans un récipient propre, b 1

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

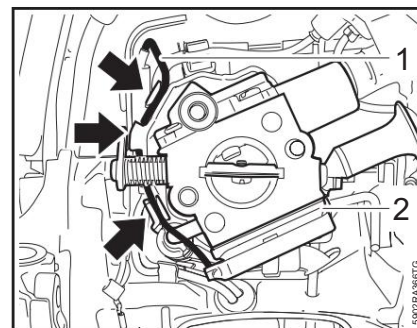


- : Repoussez un peu le tuyau de carburant (1) – le tuyau de carburant est débranché.

Modèles avec poignée et chauffage carburateur

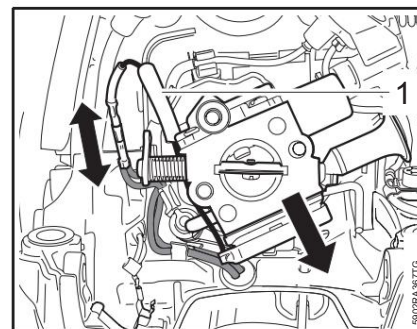


- : Retirez l'élément chauffant (1).



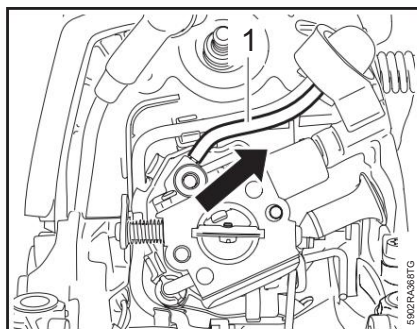
- : Retirez le fil (1) des guides (flèches).

- Tirer un peu le carburateur (2).



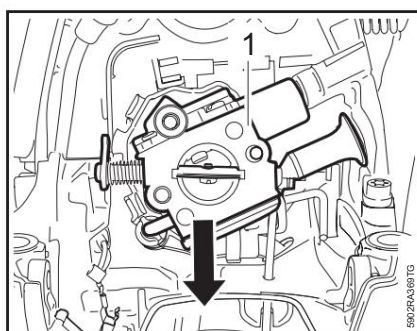
- : Poussez le tube isolant (1) en direction de l'interrupteur thermostatique et séparer le connecteur mâle et femelle.

Modèles avec pompe à carburant manuelle



: Déposer la durite d'essence (1).

Tous les modèles



: Déposer le carburateur (1).

– Vérifiez le carburateur et entretenez-le ou remplacez-le si nécessaire.

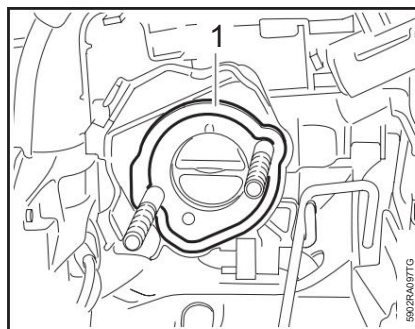
Modèles avec poignée et chauffage carburateur

– Vérifier l'interrupteur thermostatique et le remplacer si nécessaire, b 13.1.3

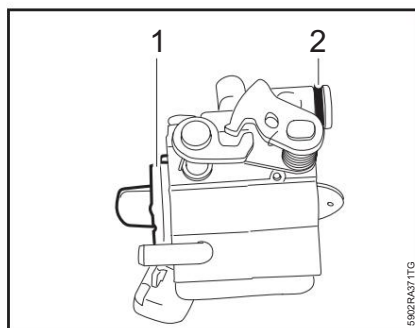
Modèles avec pompe à carburant manuelle

– Installer un nouveau tuyau de carburant, b 11.2

Installation



Assurez-vous que la rondelle (1) est en place.

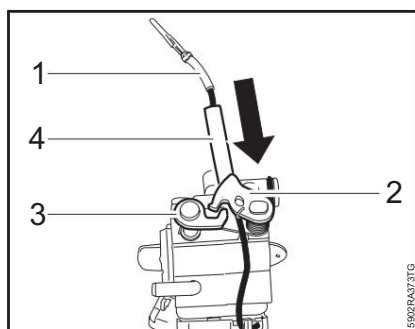


Assurez-vous que la bague (1) est en place.

Assurez-vous que la bague d'étanchéité (2) est en place.

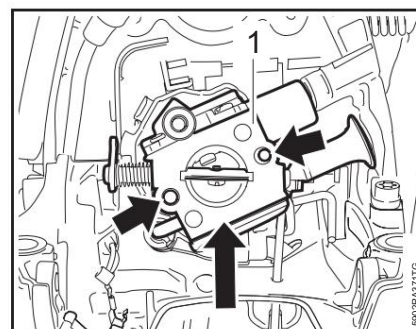
– Vérifiez les composants et remplacez-les si nécessaire.

Modèles avec poignée et chauffage carburateur

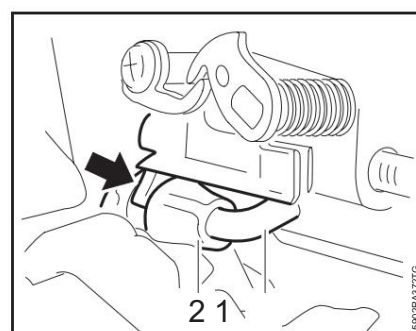


: Passer le fil (1) derrière les leviers (2) et (3).

: Monter le tube isolant (4).



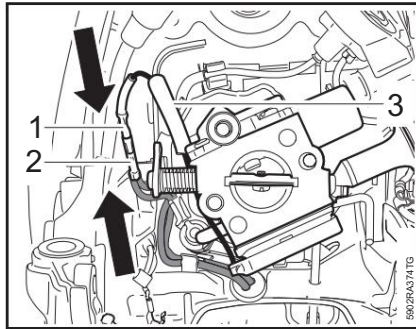
: Pousser le carburateur (1) sur les goujons (flèches).



– La durite d'essence doit être située dans son logement (flèche).

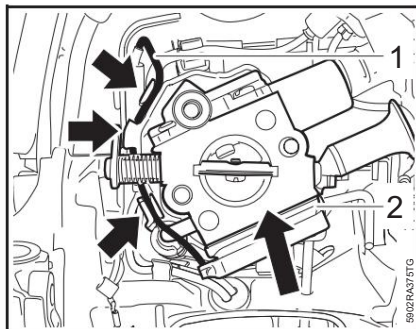
: Lors du positionnement du carburateur, assurez-vous que l'embout (1) est enfoncé dans la durite d'essence (2).

Modèles avec poignée et chauffage carburateur



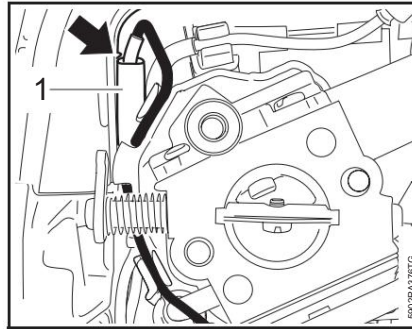
: Connectez la broche (1) et la prise (2).

– Poussez le tube isolant (3) sur le connecteur mâle et femelle – tournez-le si nécessaire d'avant en arrière.

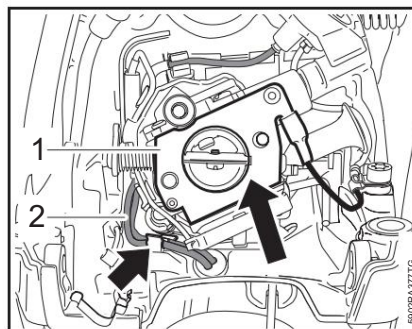


: Insérer le fil (1) dans les guides (flèches).

: Pousser le carburateur (2) à fond jusqu'en butée.



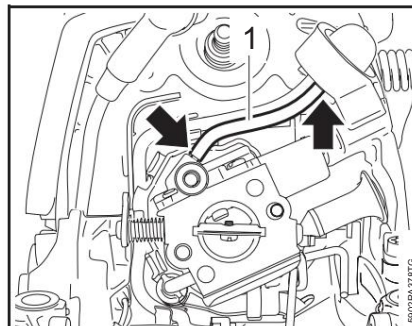
: Poussez le tube isolant (1) et le connecteur dans le guide de manière à ce qu'il soit en butée contre la bande (flèche).



: Monter la résistance (1).

– Le faisceau de câbles (2) doit être bien placé dans le guide (flèche)
– enfoncez-le fermement si nécessaire.

Modèles avec pompe à carburant manuelle



: Pousser le nouveau flexible d'essence (1) sur les embouts (flèches).

Tous les modèles

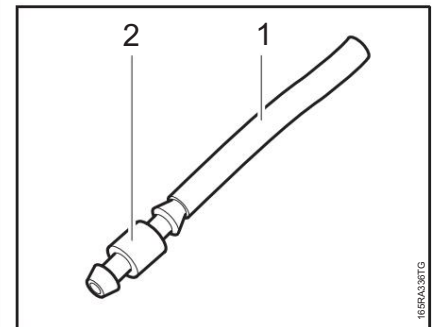
- Installer la base du filtre, b 12.3
- Installer le filtre à air, b 12.1
- Vérifier le fonctionnement
- Remontez toutes les autres pièces dans le séquence inverse.

12.5.1 Test de fuite

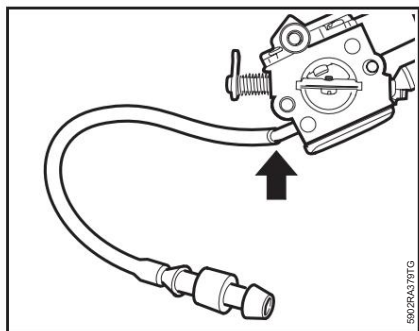
En cas de problèmes avec le carburateur ou le système d'alimentation en carburant, vérifier et nettoyer ou remplacer également l'évent du réservoir, b 12.10

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

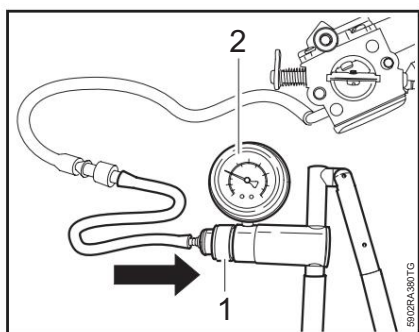
- Déposer le carburateur, b 12,5



: Pousser le flexible d'essence (1) 1110 141 8600 sur le raccord (2) 0000 855 9200.



: Poussez le tuyau d'essence avec embout sur l'embout d'essence du carburateur (flèche).



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

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

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

1. L'aiguille d'entrée n'est pas étanche (corps étrangers dans le siège de soupape, cône d'étanchéité du pointeau d'entrée est endommagé ou le levier de commande d'admission colle), retirer pour nettoyer, b 12.6.2 ou b 12.6.2
2. Membrane de dosage ou joint endommagé, remplacer si nécessaire, b 12.6.1 ou b 12.10.1

3. Membrane ou joint de pompe endommagé, remplacer si nécessaire, b 12.6.3 ou b 12.10.1

– Après avoir terminé le test, appuyez sur l'anneau (1) vers la gauche pour purger le système puis retirer le tuyau d'essence du carburateur.

– Installer la base du filtre, b 12.3

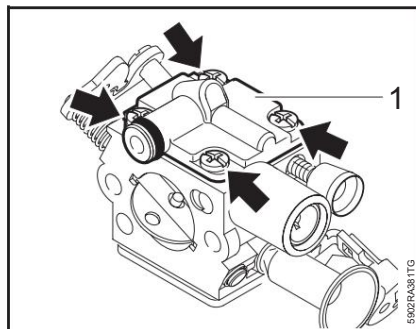
– Remontez toutes les autres pièces dans le séquence inverse.

12.6 Entretien du carburateur

12.6.1 Diaphragme de dosage

– Dépannage, b 3.6

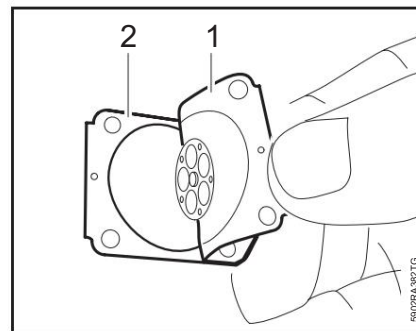
– Déposer le carburateur, b 12,5



: Retirez les vis (flèches).

: Retirez le couvercle d'extrémité (1).

Si le joint et la membrane sont collés au carburateur, retirez-les très soigneusement.

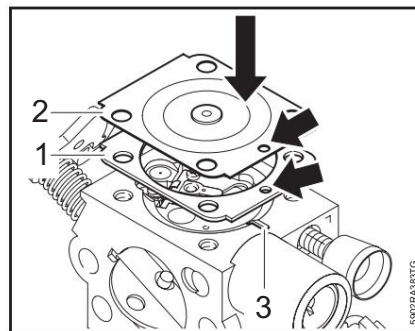


: Séparez soigneusement la membrane de dosage (1) et le joint (2).

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

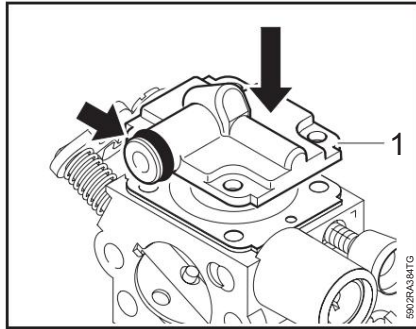
– Vérifier que la membrane de dosage ne présente aucun signe de dommage ou d'usure. Installez un nouveau joint.

Installation



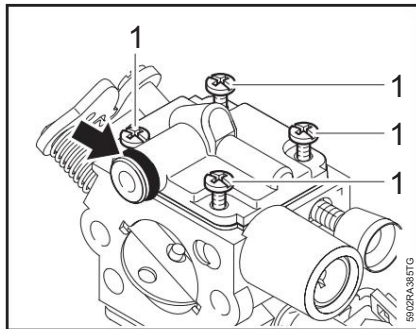
– Notez les positions installées de diaphragme de dosage (2) et joint (1).

: Positionner le joint (1) et diaphragme de dosage (2) de manière à ce que les trous (flèches) soient alignés avec l'évidement (3).



: Positionner le cache d'extrémité (1) de façon à ce que l'embout (flèche) pointe en direction du volet du starter.

– Monter le couvercle d'extrémité (1) et aligner les trous.



: Monter les vis (1).

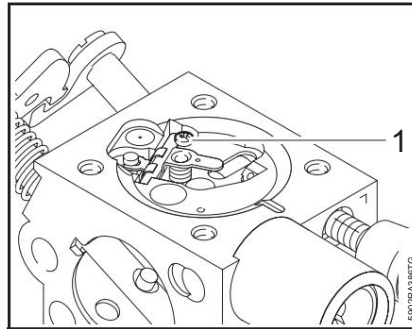
– Vérifier la position du diaphragme de dosage et du joint, puis serrer fermement les vis en croix.

: Vérifier la bague d'étanchéité (flèche) et la remplacer si nécessaire

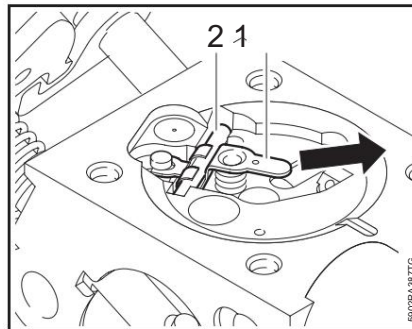
– Remontez toutes les autres pièces dans le séquence inverse.

12.6.2 Aiguille d'entrée

– Retirer la membrane de dosage, b 12.6.1

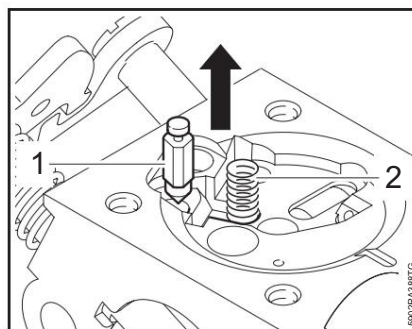


: Retirez la vis (1).



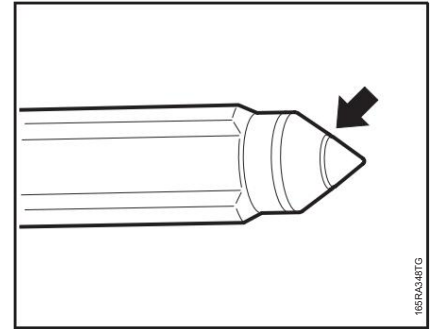
: Tirez le levier de commande d'entrée (1) avec la broche (2) hors de la rainure de l'aiguille d'entrée.

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



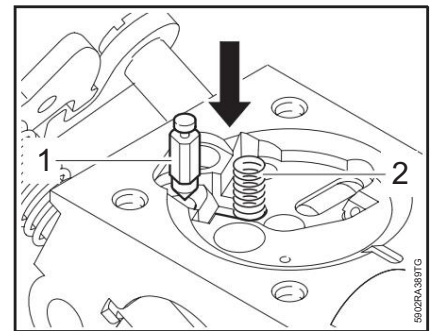
: Retirer le pointeau d'entrée (1).

: Retirer le ressort (2). Inspectez et remplacez si nécessaire.



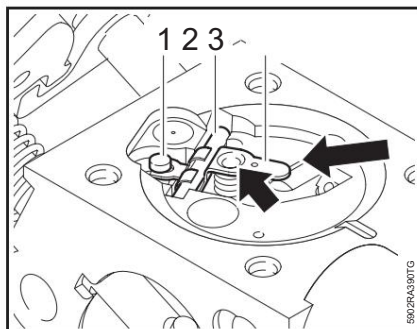
: S'il y a un annulaire (flèche) sur le cône d'étanchéité de l'aiguille d'entrée, montez une nouvelle aiguille d'entrée.

Installation



: Monter le pointeau d'entrée (1).

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



: Positionner d'abord le levier de commande d'admission (3) avec l'axe (2) sur le ressort (flèche), puis glisser la chape du levier de commande d'admission dans la rainure du pointeau d'admission (1).

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

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

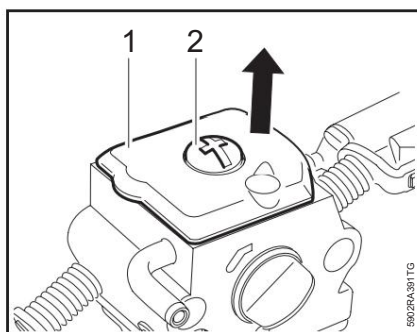
– Vérifiez que le levier de commande d'admission bouge librement.

– Monter la membrane de dosage, b 12.6.1

12.6.3 Membrane de la pompe

– Dépannage, b 3.6

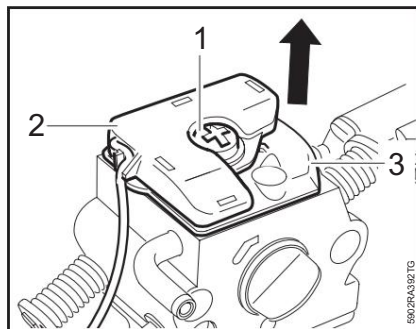
– Déposer le carburateur, b 12,5



: Retirez la vis (1).

: Retirez le couvercle d'extrémité (2).

Modèles avec poignée et chauffage carburateur

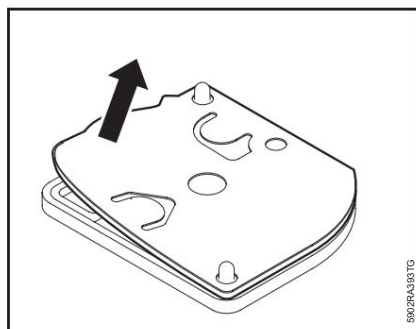


: Retirez la vis (1).

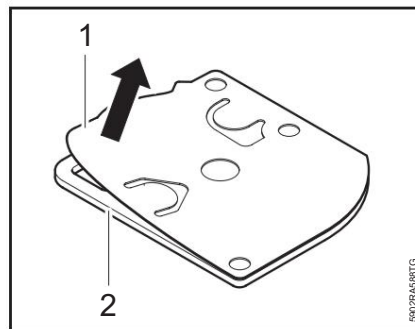
: Retirer le thermostat interrupteur (2).

: Retirez le couvercle d'extrémité (3).

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



: Retirez délicatement la membrane de la pompe avec le joint.

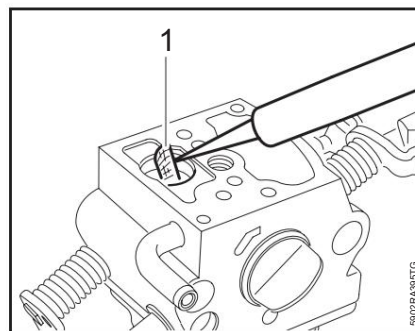


: Séparez soigneusement la membrane de la pompe (1) et le joint (2).

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

– Vérifiez que la membrane de la pompe ne présente aucun signe de dommage ou d'usure. Installez un nouveau joint.

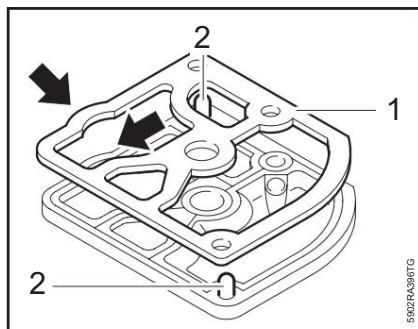
– Vérifiez la crépine de carburant pour contamination et dommages. Nettoyez ou remplacez si nécessaire.



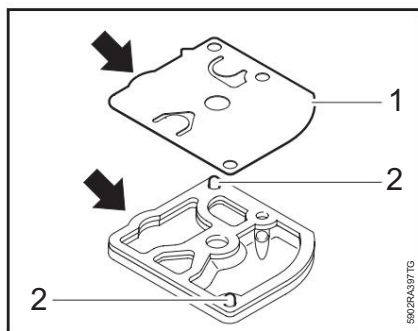
: Utiliser une aiguille pour retirer la crépine à carburant (1) du corps du carburateur. Nettoyez ou remplacez la crépine de carburant.

– Remonter à l'envers séquence.

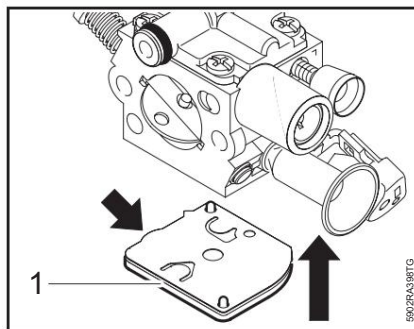
Installation



: Monter le nouveau joint (1) de façon à ce que les contours (flèches) correspondent et qu'il soit maintenu en position par les pions (2).



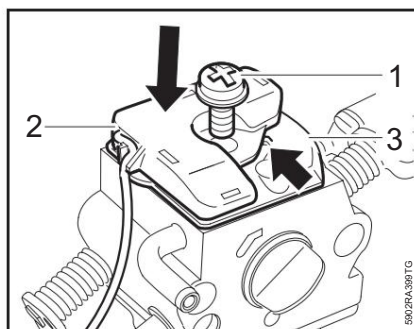
: Monter la membrane de la pompe (1) sur le joint de manière à ce que les contours (flèches) correspondent et qu'elle soit maintenue en position par les pions (2).



– Monter le couvercle d'extrémité (1) par le bas de manière à ce que la membrane de la pompe et le joint soient toujours maintenus en position.

: Positionner le couvercle d'extrémité (1) de manière à ce que le contour (flèche) pointe en direction des leviers de l'arbre de papillon et de starter.

Modèles avec chauffage



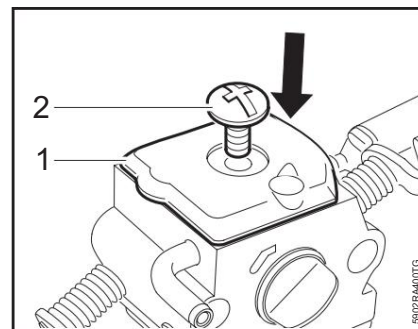
– Déplacer le couvercle d'extrémité (3) d'avant en arrière jusqu'à ce que ses picots s'engagent dans les trous du corps du carburateur.

: Positionner l'interrupteur thermostatique (2) de manière à ce qu'il soit en butée contre la bosse (flèche).

– Vérifier que la membrane et le joint de la pompe sont bien en place.

: Monter la vis (1) avec les rondelles et serrer fermement.

Tous les modèles



– Déplacer le couvercle d'extrémité (1) d'avant en arrière jusqu'à ce que ses picots s'engagent dans les trous du corps du carburateur.

– Vérifier que la membrane et le joint de la pompe sont bien en place.

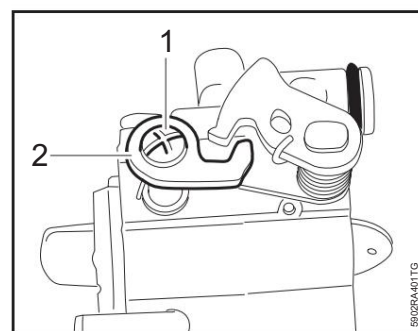
: Insérez et serrez fermement la vis (2).

– Remontez toutes les autres pièces dans le séquence inverse.

12.6.4 Leviers sur l'arbre de papillon

– Déposer le carburateur, b 12,5

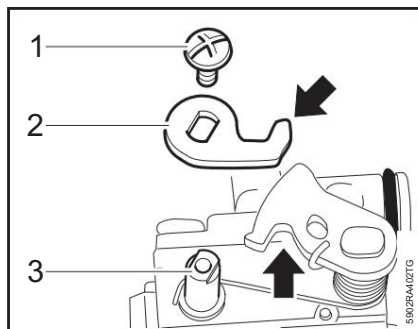
– Dépannage du carburateur, b 3.6



: Retirez la vis (1).

: Retirez le levier (2).

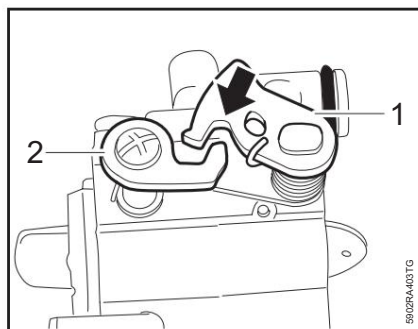
Installation



: Positionner le levier (2) de manière à ce que son crochet s'enclenche dans le levier sur l'axe du starter (flèches).

: Poussez le levier (2) sur le l'arbre du papillon de manière à ce qu'il s'engage dans les méplats situés à l'extrémité de l'arbre (3).

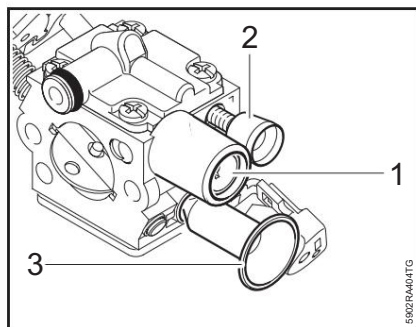
: Insérez et serrez fermement la vis (1).



: Vérifier le fonctionnement
– le levier (1) doit enclencher le levier (2) (flèche).

– Remontez toutes les autres pièces dans le séquence inverse.

12.6.5 Vis de réglage



L'œillet a été retiré par souci de clarté.

Il y a trois vis de réglage sur le carburateur :

- H = vis haute vitesse (1)
- L = vis basse vitesse (2)
- LA = vis de ralenti (3)

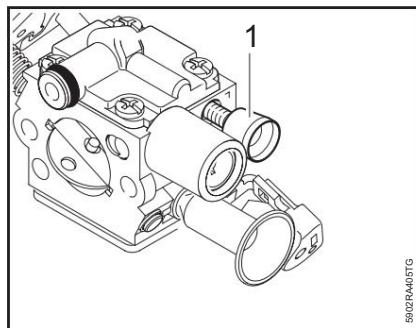
Si le carburateur ne peut pas être réglé correctement, le problème peut provenir des vis de réglage.

La vis haute vitesse H est dotée d'un capuchon limiteur qui doit être retiré avant de retirer la vis.

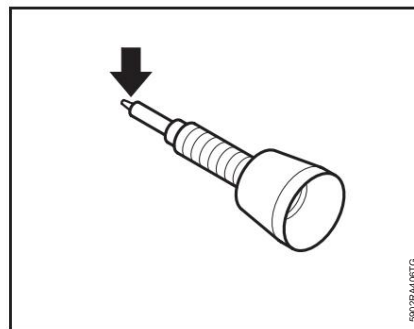
Installez toujours un nouveau capuchon limiteur.

- Déposer le carburateur, b 12,5
- Voir aussi carburateur dépannage, b 3.6

Vis basse vitesse



: Retirer la vis basse vitesse L (1).



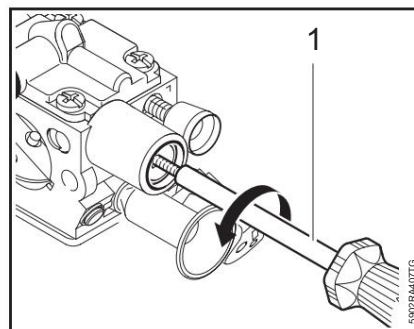
: Inspectez la pointe (flèche) pour déceler tout dommage ou usure et remplacez la vis basse vitesse (L) si nécessaire.

– Visser la vis basse vitesse (L) jusqu'à l'arrêt.

– Continuer avec la vis rapide H.

Vis à grande vitesse

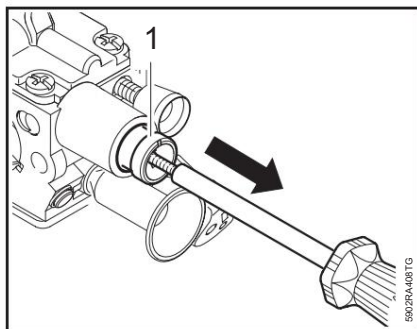
La vis haute vitesse H est dotée d'un capuchon limiteur qui doit être retiré avant de retirer la vis.



: Visser l'extracteur (1) 5910 890 4502 d'environ 5 tours dans le sens inverse des aiguilles d'une montre dans le limiteur

capuchon – filetage à gauche.

– Ne tournez plus l'extracteur (1) – sinon la vis rapide (H) pourrait être endommagée.

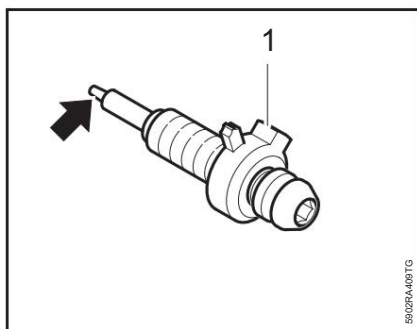


: Retirez le capuchon du limiteur (1).

Le segment polymère est laissé sur la vis haute vitesse (H) une fois le capuchon du limiteur retiré. Il est nécessaire de dévisser la vis rapide (H) pour retirer l'ancien segment polymère.

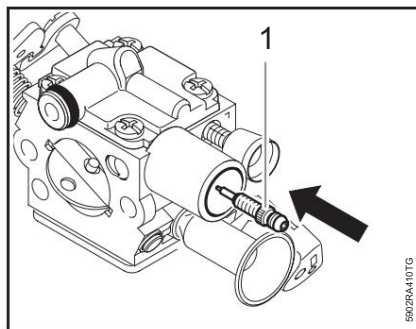
– Retirer la vis haute vitesse (H).

Installez toujours un nouveau capuchon limiteur.



: Inspectez la pointe (flèche) pour détecter tout dommage ou usure et remplacez la vis (H) si nécessaire.

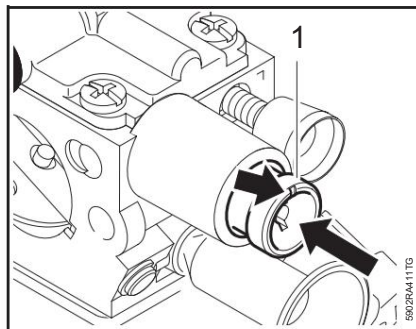
: Si la vis haute vitesse (H) est en ordre, retirez l'ancien segment en polymère (1) – veillez à ne pas endommager la vis haute vitesse (H).



: Visser la vis rapide H (1) jusqu'en butée.

– Continuer avec "Pré-installation du capuchon du limiteur".

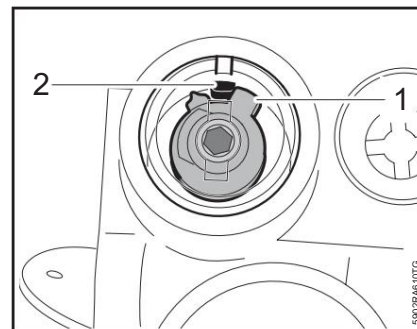
Capuchon limiteur pré-installé



Assurez-vous que la butée du capuchon du limiteur est dégagée de la butée du corps du carburateur.

: Alignez le nouveau capuchon limiteur (1) de manière à ce que l'encoche (flèche) pointe verticalement vers le haut.

: Poussez le nouveau capuchon limiteur (1) sur la vis haute vitesse (H) jusqu'au premier cran (flèche) – ne poussez pas à fond.



En poussant le capuchon du limiteur en position, vérifier que la butée (1) du capuchon du limiteur bute contre le côté droit de la butée du carburateur (2).

Le réglage de base avec le capuchon limiteur préinstallé s'effectue à l'aide du tournevis 5910 890 2306.

– Remonter à l'envers séquence.

– Effectuer le réglage de base, b 12.7.1

12.7 Réglage du carburateur

12.7.1 Paramètres de base

Le réglage de base n'est nécessaire que si la vis haut régime (H) ou la vis bas régime (L) doit être remplacée ou après avoir nettoyé et réglé le carburateur à partir de zéro.

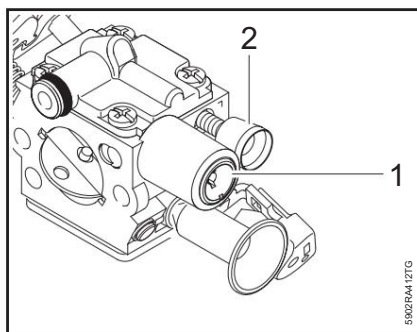
Il est nécessaire d'effectuer le réglage de base après avoir retiré le capuchon du limiteur.

Le carburateur, le filtre à air et le passe-fil sont installés, les vis de réglage montées et le nouveau capuchon limiteur préinstallé.

– Vérifiez la tension de la chaîne et ajustez-la si nécessaire.

– Inspecter le pare-étincelles écran (le cas échéant) et nettoyer ou remplacer si nécessaire, b 3.7 ou b 6.1

– Vérifier le filtre à air et le nettoyer ou le remplacer si nécessaire, b 12.1



Par souci de clarté, les vis de réglage sont représentées sur le carburateur exposé.

: En commençant par la vis rapide H (1) contre son siège, ouvrez-la de 1 1/2 tour dans le sens inverse des aiguilles d'une montre – c'est le réglage de base.

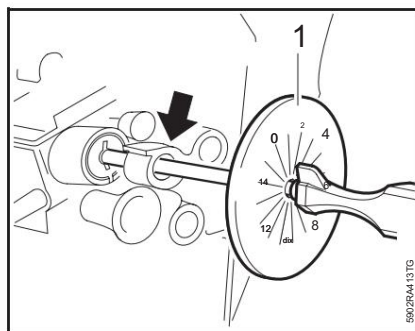
: Démarrage à basse vitesse

vissez L (2) contre son siège, ouvrez-le d'un tour complet dans le sens inverse des aiguilles d'une montre – c'est le réglage de base.

– Faites chauffer le moteur.

Le disque de réglage 5910 893 6600 peut être monté sur le tournevis 5910 890

2306 pour simplifier les réglages.



: Insérer le tournevis (1) 5910 890 2306 à travers l'ouverture (flèche) et dans la vis basse vitesse L et la vis haute vitesse H

– enfoncer le tournevis à travers le capuchon limiteur préinstallé sur la vis haute vitesse H.

Réglez le régime de ralenti avec un tachymètre. Ajustez les régimes moteur spécifiés dans une tolérance de ± 200 tr/min.

1. Réglez le régime moteur avec vis de ralenti (LA), à 3 300 tr/min.

2. Tournez le vis basse vitesse (L)

dans le sens inverse des aiguilles d'une montre ou dans le sens des aiguilles

d'une montre pour obtenir

régime moteur maximal.

Si cette vitesse est supérieure à 3 700 tr/min, abandonnez la procédure et recommencez à l'étape 1.

3. Utilisez la vis

de ralenti (LA

) pour régler à nouveau le régime moteur à 3 300 tr/min.

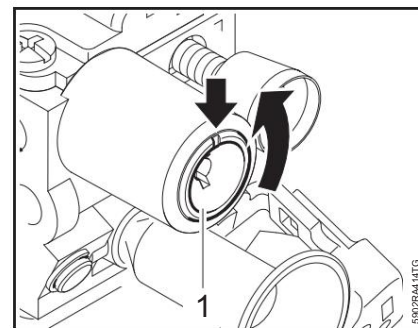
4. Utilisez la vis basse vitesse (L

) pour régler le régime moteur à 2 800 tr/min.

5. Utilisez la vis haute vitesse (H

) pour régler le régime moteur maximum à 14 000 tr/min.

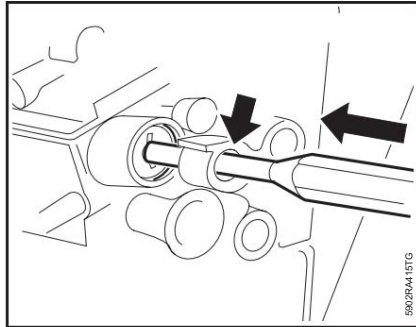
Vérification de la position du capuchon du limiteur



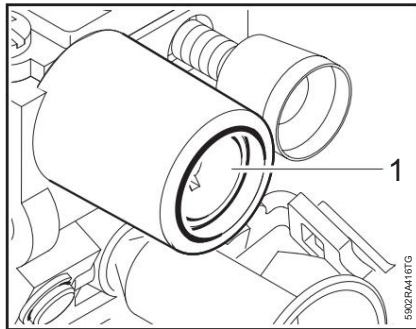
L'encoche (flèche) dans le capuchon du limiteur (1) doit pointer verticalement vers le haut.

: Si nécessaire, utilisez un Tournez le capuchon du limiteur (1) dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée – l'encoche (flèche) se trouve en haut.

Fixation du capuchon du limiteur



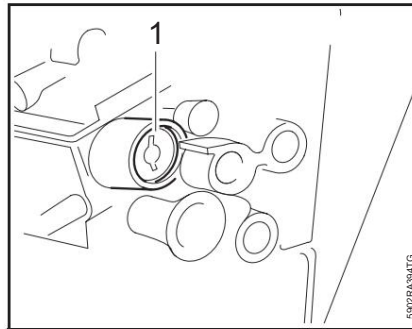
: Insérez une dérive dans l'ouverture (flèche) puis repoussez le capuchon du limiteur jusqu'à ce qu'il s'enclenche.



Ceci termine le réglage de base de la vis haute vitesse (H) et de la vis basse vitesse (L).

Le réglage de la vis haut régime (H) est fixé lorsque le capuchon limiteur (1) est encastré de 2mm dans le corps du carburateur.

12.7.2 Paramétrage des normes



Le capuchon limiteur (1) ne doit pas être retiré pour le réglage standard.

Effectuez toujours les étapes suivantes avant d'effectuer des réglages :

- Dépannage, b 3.6
- Vérifier la tension de la chaîne et l'ajuster si nécessaire.
- Inspecter le pare-étincelles écran (le cas échéant) et nettoyer ou remplacer si nécessaire, b 3.7 ou b 6.1
- Vérifier le filtre à air et le nettoyer ou le remplacer si nécessaire, b 12.1

Paramètre standard

- Coupez le moteur.
- Tourner la vis haute vitesse (H) lentement dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à la butée, mais pas plus de 3/4 de tour.
- Tourner la vis basse vitesse (L) lentement dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à la butée, puis tournez-le en arrière d'un tour complet.

Vérifiez le comportement de fonctionnement :

Le moteur doit tourner au ralenti et accélérer en douceur.

Réglage du régime de ralenti du moteur

- Effectuer la normalisation.
- Faites chauffer le moteur.

Le moteur s'arrête au ralenti

- Tourner la vis de ralenti (LA) dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que la chaîne commence à tourner, puis la tourner en arrière d'un tour complet.

La chaîne de scie tourne pendant que le moteur tourne au ralenti

- Tourner la vis de ralenti (LA) dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que la chaîne s'arrête, puis retourner-la d'un tour complet.

Comportement irrégulier au ralenti, mauvaise accélération

(bien que le réglage standard soit correct)

Réglage du ralenti trop pauvre.

- Faites chauffer le moteur.

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

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

Ajustement pour un fonctionnement à haute altitude

Une correction mineure peut être nécessaire si la puissance du moteur n'est pas satisfaisante lors d'un fonctionnement à haute altitude.

– Vérifiez le réglage standard.

– Faites chauffer le moteur.

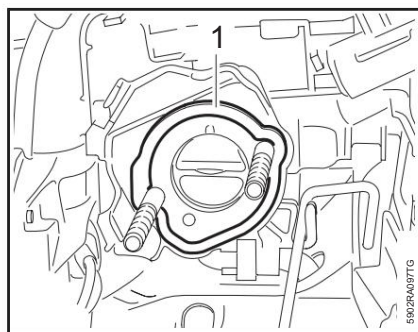
– Tourner la vis haute vitesse (H) dans le sens des aiguilles d'une montre (plus pauvre) – pas plus loin que la butée.

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

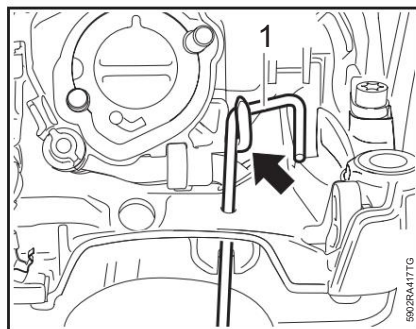
Si le réglage est trop pauvre, il existe un risque d'endommagement du moteur en raison d'un manque de lubrification et d'une surchauffe.

12.8 Support de carburateur

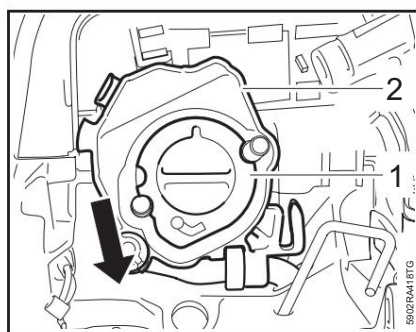
– Déposer le carburateur, b 12,5



: Retirer le manchon (1).

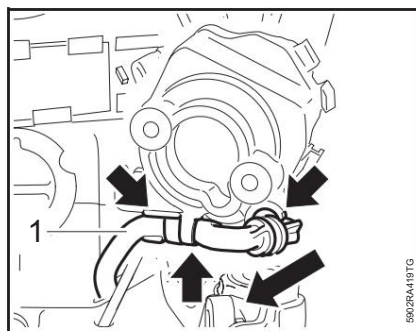


: Retirez la tige d'accélérateur (1) du guide (flèche) et mettez-la de côté.



Faites attention à ne pas endommager le tuyau de carburant lors du retrait du support de carburateur.

: Pousser la bride du collecteur (1) hors du support de carburateur (2) en direction du cylindre, en retirant en même temps le support de carburateur.



: Retirer la durite d'essence (1) des guides (flèches) – veillez à ne pas étirer le tuyau.

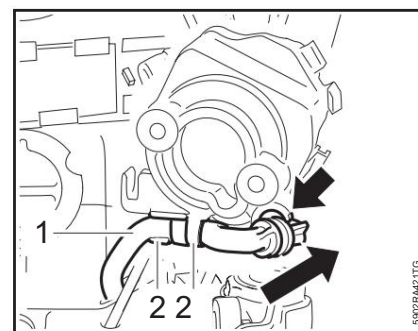
– Déposer le support carburateur, vérifiez-le et remplacez-le si nécessaire.

– Contrôler le collecteur d'admission et le remplacer si nécessaire, b 12.9

Installation



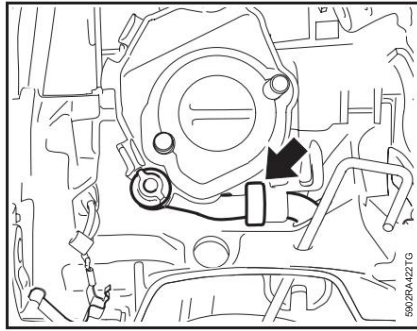
: Pour faire passer le collecteur (2) par l'ouverture du support de carburateur, enrouler un morceau de ficelle (1) (d'environ 15 cm de long) autour de l'arrière de la bride du collecteur.



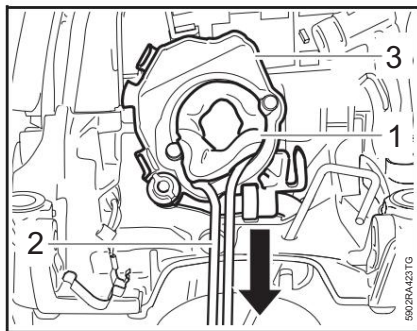
– Placer le support carburateur dans position.

: Monter la durite d'essence (1) dans les guides (2) – veillez à ne pas étirer le tuyau.

: Appuyez sur la rainure du réservoir de carburant flexible (1) à fond dans son logement (flèche).

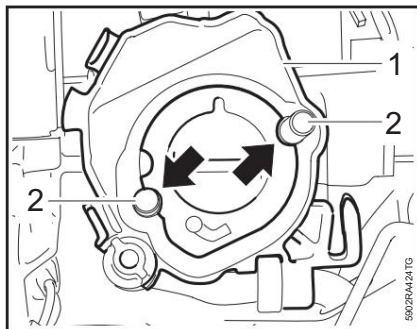


L'ergot doit s'engager dans le siège (flèche).

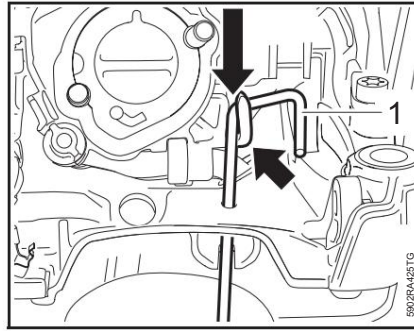


: Utiliser les extrémités de la ficelle (2) pour tirer la bride du collecteur (1) à travers l'ouverture d'admission tout en poussant le support de carburateur (3) contre la bride du collecteur.

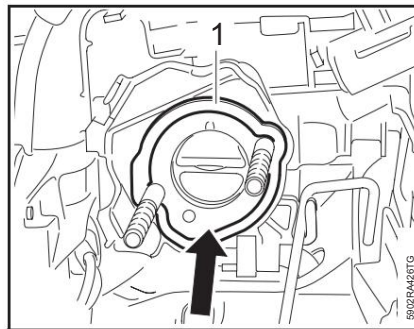
– Retirez la chaîne.



: Positionner le support carburateur (1) de manière à ce que les demi-cercles (flèches) viennent contre les goujons (2).



: Poussez la tige d'accélérateur (1) dans le guide (flèche) jusqu'à ce qu'elle s'enclenche.



: Poussez la rondelle (1) en position.

Lors du remontage, vérifiez que tous les fils sont bien placés dans leurs guides.

Lorsque la base du filtre est installée, le tuyau de carburant doit être centré dans l'ouverture du carénage inférieur du guide d'air. S'il touche un côté de l'ouverture, installez-le correctement, b 12.11.2, b 12.8.

– Remontez toutes les autres pièces dans le séquence inverse.

12.9 Collecteur d'admission

Un collecteur d'admission endommagé peut entraîner des problèmes de fonctionnement du moteur.

– Dépannage, b 3.6 ou b 3.7

– Retirer le carénage, b 6.4

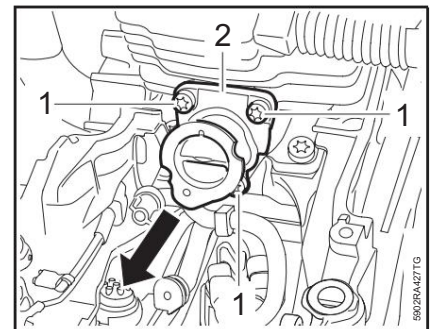
– Déposer le carburateur, b 12,5

– Déposer le support de carburateur, b 12.8

– Retirer les carénages de guidage d'air, b 12.4

Modèles avec chauffage, b 12.4.2

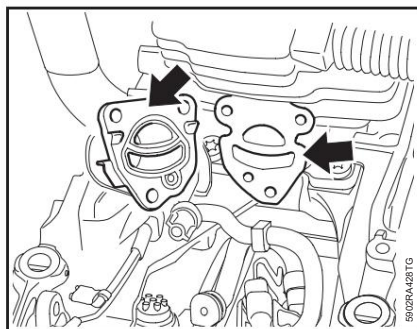
Modèles avec pompe à carburant manuelle, b 12.4.1



: Retirez les vis (1).

: Déposer le collecteur d'admission (2).

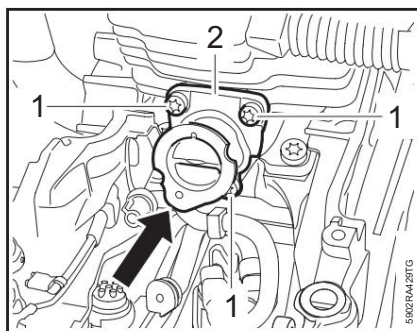
– Inspecter le collecteur d'admission (2) et remplacez-le si nécessaire – même des dommages très mineurs peuvent entraîner des problèmes de fonctionnement du moteur, b 3.7



: Inspecter et nettoyer les faces d'étanchéité (flèches), b 15

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

Installation



: Positionner le collecteur (2) sur le cylindre.

: Insérez et serrez fermement les vis (1).

– Installer les carénages de guidage d'air, b 12.4

Modèles avec chauffage, b 12.4.2

Modèles avec pompe à carburant manuelle, b 12.4.1

– Installer le support de carburateur, b 12.8

– Remontez toutes les autres pièces dans la séquence inverse.

12.10 Événement du réservoir

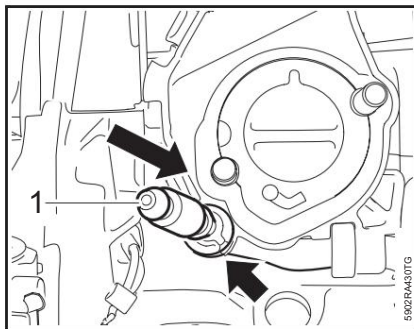
12.10.1 Tests

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

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

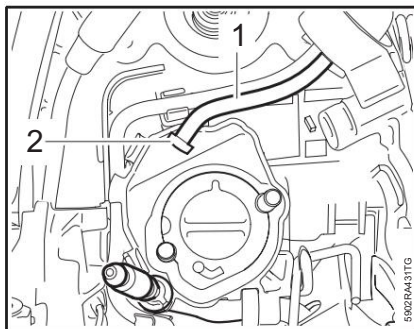
– Fermez le bouchon du réservoir.

– Déposer le carburateur, b 12,5



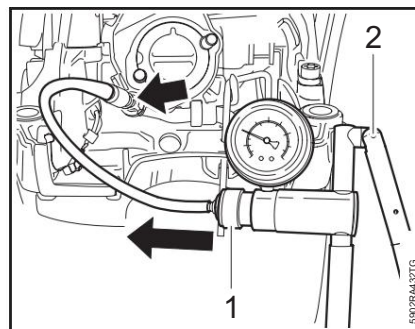
: Insérer le raccord (1) 0000 855 9200 dans le tuyau d'essence (flèche).

Modèles avec pompe à carburant manuelle



: Utiliser un bouchon approprié (2) pour obturer le tuyau d'aspiration de carburant (1).

Essai sous vide



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

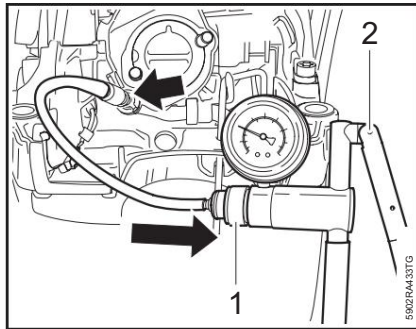
L'égalisation de la pression s'effectue via l'événement du réservoir. Il ne doit y avoir aucune création de vide dans le réservoir.

– Nettoyer la zone autour du réservoir événement.

– Installez toujours un nouveau tuyau de carburant.

– Si nécessaire, installer un nouveau purgeur de réservoir ou un nouveau réservoir, b 12.10 ou b 12.11.5.

Test de pression



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

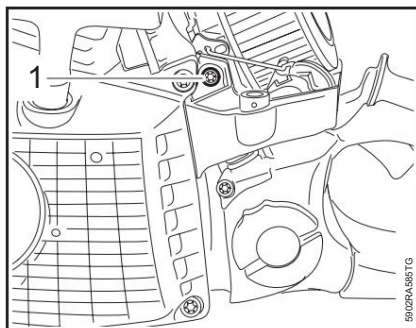
– Faire fonctionner la pompe jusqu'à ce que le manomètre indique une pression de 0,5 bar. Si cette pression reste constante pendant au moins 20 secondes, le réservoir, y compris l'évent du réservoir, est étanche à l'air. Si la pression chute, la fuite doit être localisée et la pièce défectueuse remplacée.

– Installez toujours un nouveau tuyau de carburant.

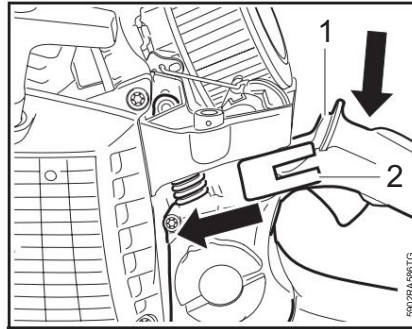
– Remonter à l'envers séquence.

12.10.2 Retrait et installation

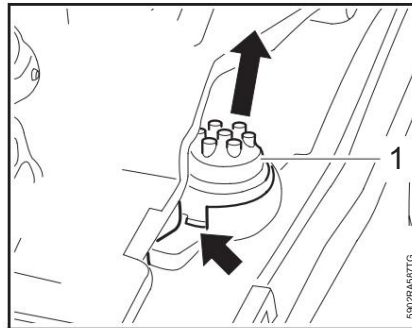
– Retirer le carénage, b 6.4



: Retirez la vis (1).



: Appuyer sur le boîtier du réservoir (1) vers le bas et utiliser la cale en bois (2) 1108 893 4800 pour maintenir l'espace.



Le carénage du guide d'air n'est pas représenté sur l'illustration.

: Extraire l'évent du réservoir (1) de son logement en utilisant la nervure (flèche) comme levier.

Installez toujours un nouvel évent de réservoir.

– Enduire le joint d'étanchéité de l'évent du réservoir neuf avec du liquide de presse STIHL, b 15

– Repousser manuellement l'évent du réservoir jusqu'à ce qu'il s'enclenche.

– Remontez toutes les autres pièces dans le séquence inverse.

12.11 Admission de carburant

12.11.1 Corps du pick-up

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.

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

– Dépannage, b 3.6 ou b 3.7

Nettoyez le réservoir de carburant si nécessaire.

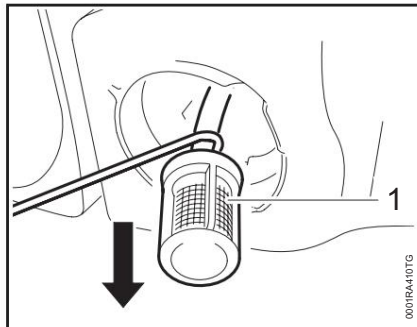
– Ouvrir le bouchon du réservoir et vidanger réservoir.

– Versez une petite quantité de nettoyant de l'essence dans le réservoir. Fermez le réservoir et secouez vigoureusement la scie.

– Ouvrir à nouveau le réservoir et le vider.

– Éliminez le carburant de manière appropriée conformément aux exigences environnementales, b 1

– Ouvrir le bouchon du réservoir.



: Utiliser le crochet 5910 893 8800 pour retirer la carrosserie du pick-up (1) du réservoir de carburant.

N'étirez pas trop le tuyau de carburant.

: Extraire le corps du capteur (1), vérifiez-le et remplacez-le si nécessaire.

– Remonter à l'envers séquence.

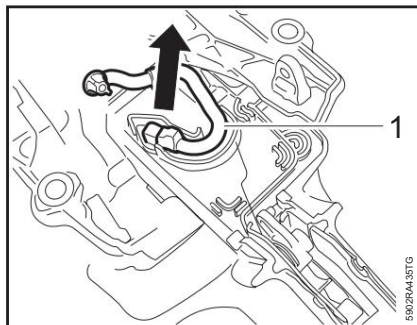
12.11.2 Tuyau de carburant

– Ouvrir le bouchon du réservoir.

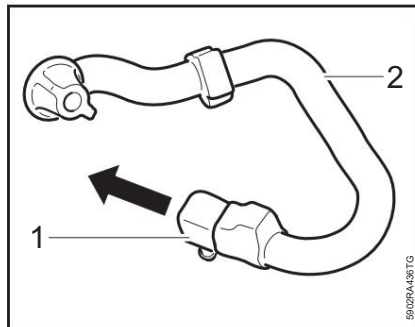
– Déposer le support de carburateur, b 12.8

– Retirer les carénages de guidage d'air, b 12.4

Modèles avec chauffage, b 12.4.2

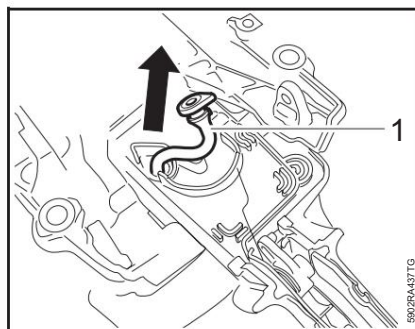


: Extraire le flexible de carburant (1) avec le connecteur.

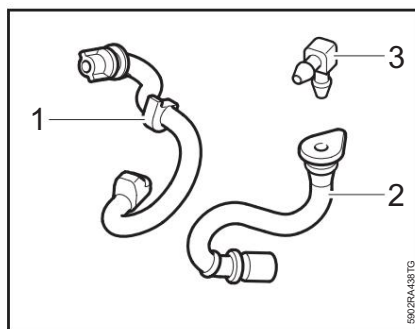


: Retirez le connecteur (1) du tuyau de carburant (2).

– Retirer le corps du pick-up, b 12.11.1

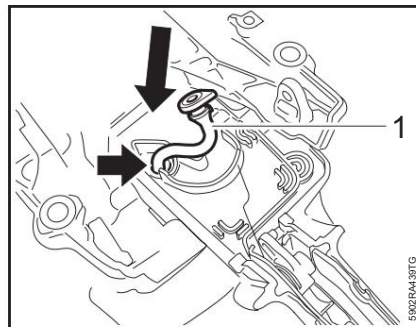


: Retirer le tuyau d'aspiration de carburant (1) du réservoir de carburant.

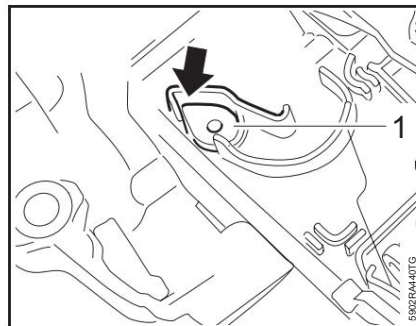


: Installer un nouveau flexible de carburant (1) et nouveau flexible d'aspiration de carburant (2), inspectez le connecteur (3) et remplacez-le si nécessaire.

Installation

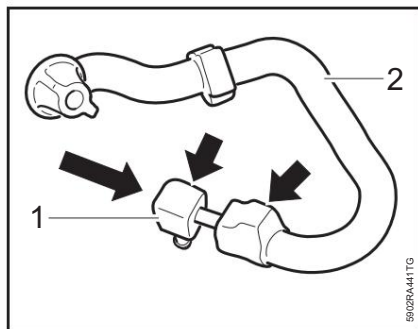


: Pousser la durite de carburant (1) à travers l'alésage (flèche) du réservoir de carburant.



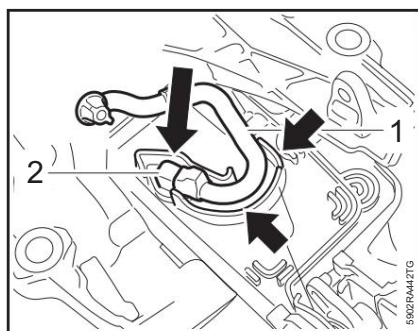
– Utilisez le fluide de presse STIHL pour simplifier assemblée, b 15

: Aligner le tuyau d'aspiration de carburant (1) et l'enfoncer jusqu'en butée dans l'alésage du boîtier – la bride doit s'enclencher dans le guide (flèche).



– Aligner la face droite du connecteur (1) avec la bosse du tuyau de carburant (2) (voir flèches).

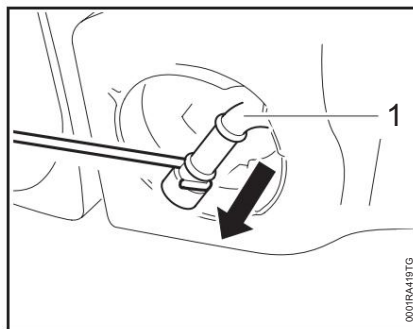
: Pousser le connecteur (1) dans la durite de carburant (2) jusqu'en butée.



: Pousser le connecteur (2) dans le tuyau d'aspiration de carburant.

: Aligner la durite d'essence (1) et le connecteur avec le canal (flèches).

: Monter la durite d'essence (1) dans le canal (flèches).



: Utiliser le crochet 5910 893 8800 pour retirer le tuyau d'aspiration de carburant (1) du réservoir de carburant.

N'étirez pas trop le tuyau d'aspiration de carburant.

– Monter le corps du pick-up, b 12.11.1

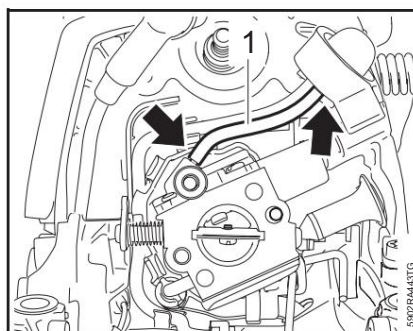
– Fermez le bouchon du réservoir.

– Remontez toutes les autres pièces dans le séquence inverse.

12.11.3 Tuyau de carburant – Modèles avec pompe à carburant manuelle

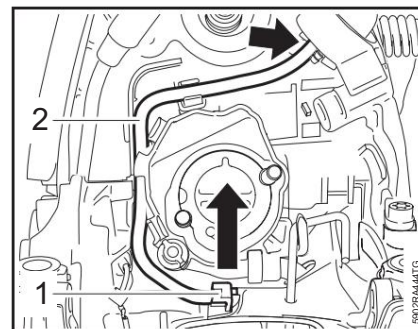
– Retirer le support du filtre, b 12.3

– Ouvrir le bouchon du réservoir.



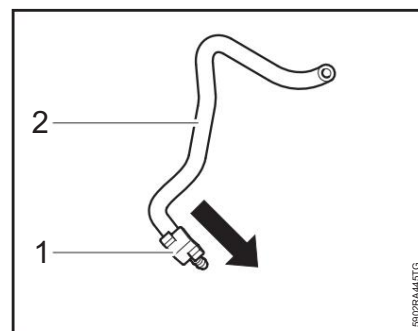
: Retirez le tuyau d'aspiration de l'enrouleur (1) des embouts (flèches).

– Déposer le carburateur, b 12,5

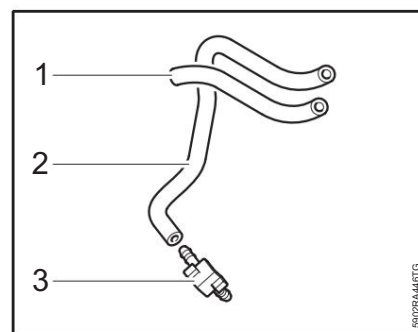


: Extraire le connecteur (1) avec le tuyau de retour de carburant (2).

: Retirer le flexible de retour de carburant (2) du raccord de la pompe à carburant (flèche).



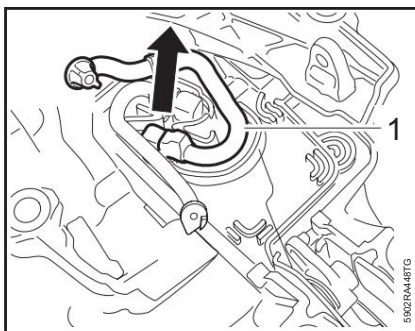
: Retirer le connecteur (1) du tuyau de retour de carburant (2).



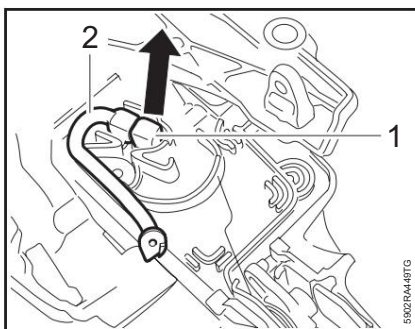
: Installer un nouveau tuyau de retour de carburant (2) et un nouveau tuyau d'aspiration de carburant (1), inspecter le connecteur (3) et remplacer si nécessaire.

– Déposer le support de carburateur, b 12.8

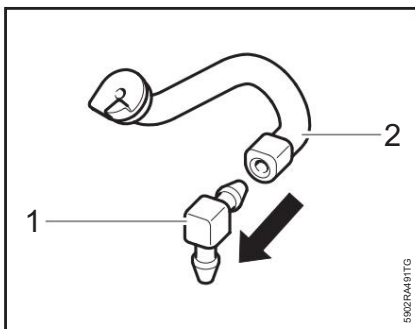
– Retirer les carénages de guidage d'air, b 12.4.1



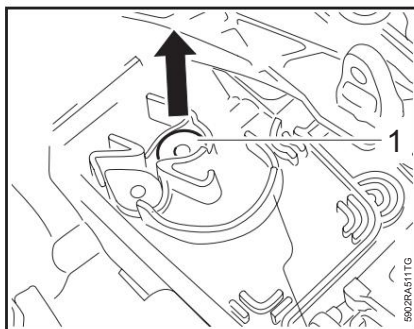
: Déposer le flexible de carburant (1), b 12.11.2.



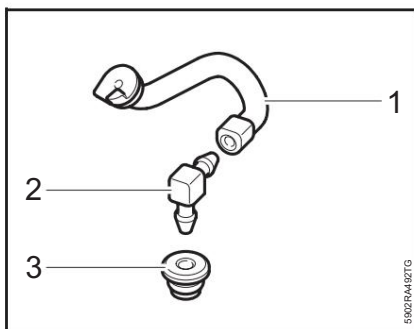
: Extraire le connecteur (1) avec le tuyau de retour de carburant (2).



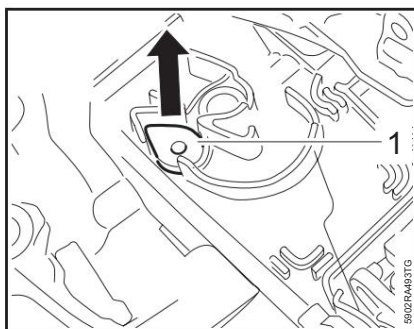
: Retirer le connecteur (1) du tuyau de retour de carburant (2).



: Retirez le passe-fil (1).

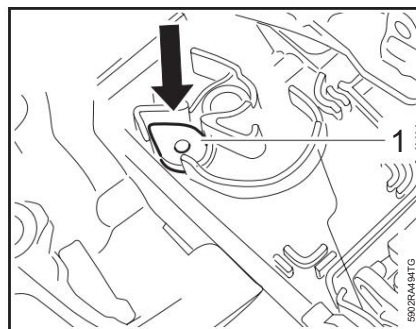


: Installez un nouveau tuyau de retour de carburant (1), inspectez le connecteur (2) et le passe-fil (3) et remplacez-les si nécessaire.

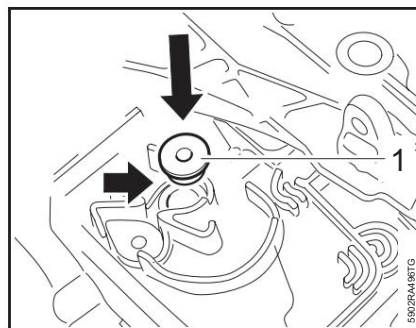


: Déposer le flexible d'aspiration de carburant (1), b 12.11.2

Installation

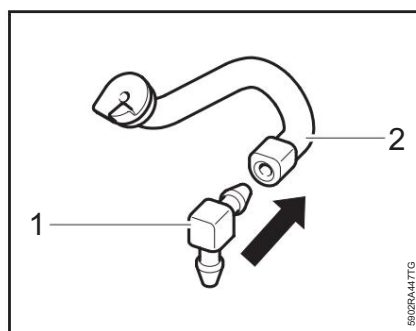


: Installer le flexible d'aspiration de carburant (1), b 12.11.2

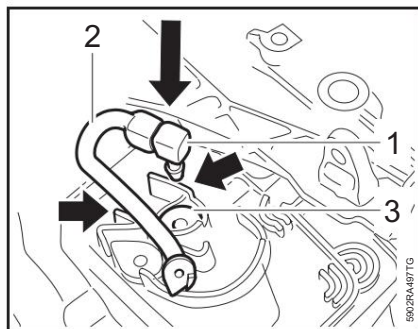


– Utilisez le fluide de presse STIHL pour simplifier l'assemblage, b 15

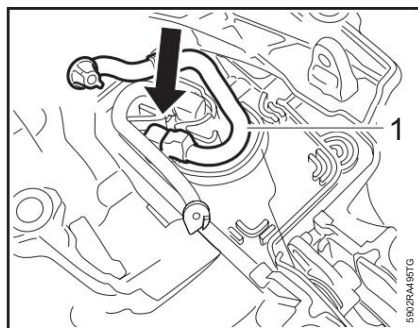
: Placer le passe-câble (1) dans le trou (flèche) dans le réservoir de carburant et assurez-vous qu'il est bien en place.



: Poussez le connecteur (1) dans le flexible de retour de carburant (2) jusqu'en butée.



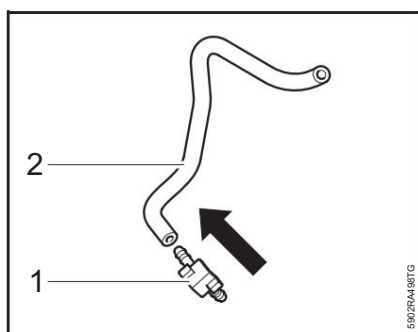
: Placer le connecteur (1) avec durite de retour de carburant (2) entre les nervures de positionnement (flèches) et l'enfoncer dans le passe-fil (3).



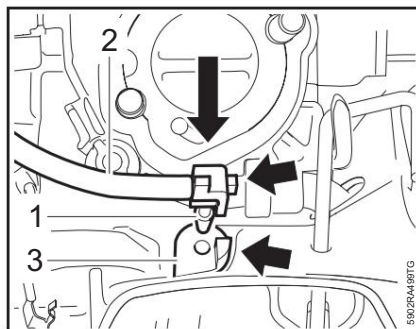
: Installer la durite d'essence (1), b 12.11.2

– Installer les carénages de guidage d'air, b 12.4.2

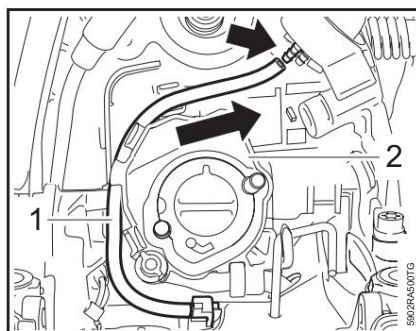
– Installer le support de carburateur, b 12.8



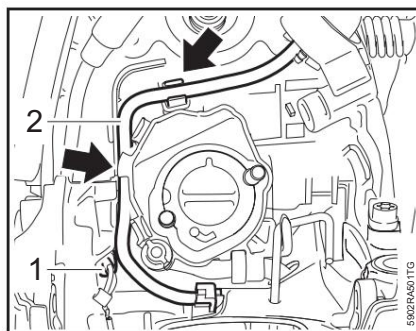
: Poussez le connecteur (1) dans le flexible de retour de carburant (2) jusqu'en butée.



: Pousser le connecteur (1) avec le tuyau de retour de carburant (2) dans le tuyau de retour de carburant (3) de manière à ce que les contours (flèches) soient alignés.



: Placer la durite de retour d'essence (1) derrière le support de carburateur (2) et l'enfoncer jusqu'en butée sur le téton de la pompe à essence (flèche).

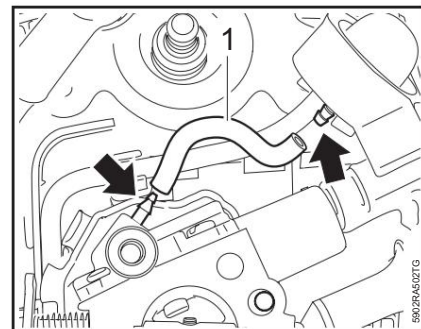


: Positionner la durite de retour d'essence (2) afin qu'il se trouve à côté du passe-fil du fil de court-circuit (1).

: Pousser le flexible de retour d'essence (2) dans les guides (flèches).

– Installer le carburateur, b 12.5

– Fermez le bouchon du réservoir.



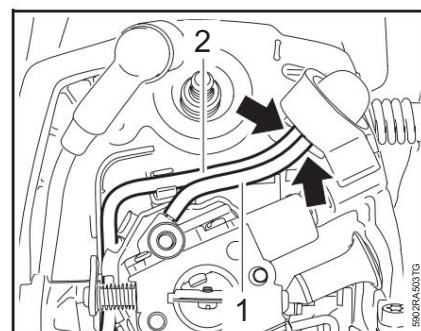
: Pousser le flexible d'aspiration de carburant (1) sur les embouts (flèches) jusqu'en butée.

– Vérifier le fonctionnement avec du carburant manuel pompe, b 12.11.4

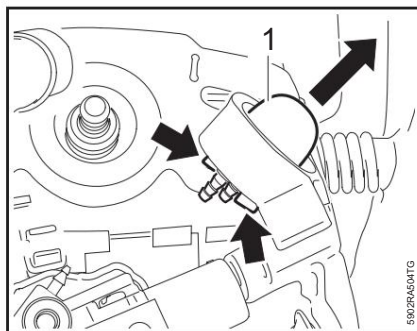
– Remontez toutes les autres pièces dans le séquence inverse.

12.11.4 Pompe à carburant manuelle

– Retirer le support du filtre, b 12.3

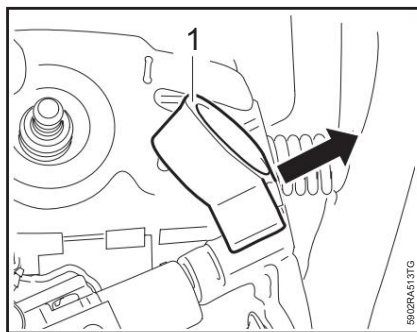


: Débrancher l'aspiration du carburant le flexible (1) et le flexible de retour de carburant (2) des raccords (flèches).



: Pressez les languettes (flèches) ensemble et retirer la pompe à carburant manuelle (1).

– Vérifier la pompe à carburant (1) et la remplacer si nécessaire

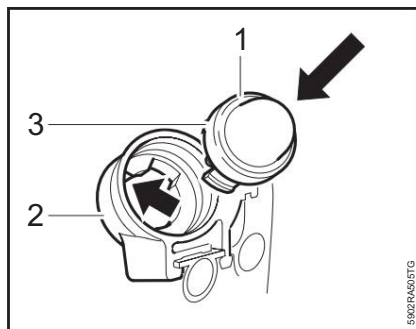


: Vérifier le dispositif de retenue (1), le pousser hors de son logement et le remplacer si nécessaire.

– Remonter à l'envers séquence.

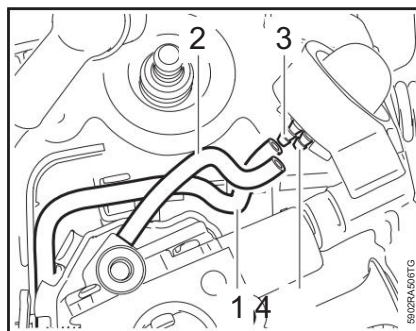
– Installer un nouveau tuyau d'aspiration de carburant et un nouveau tuyau de retour de carburant, b 12.11.3

Installation



: Positionner la pompe à essence (1) de manière à ce que l'ergot (3) pointe vers l'évidement (flèche).

: Poussez la pompe à carburant (1) dans le dispositif de retenue (2) jusqu'à ce que les languettes s'enclenchent.



: Pousser le tuyau de retour de carburant (1) sur le raccord long (3) et le tuyau d'aspiration de carburant (2) sur le raccord court (4) de la pompe à carburant.

– Vérifier le fonctionnement
– le carburant doit s'écouler lorsque la pompe à carburant fonctionne.

– Remontez toutes les autres pièces dans le séquence inverse.

12.11.5 Boîtier du réservoir

– Vidanger le réservoir de carburant, b 1

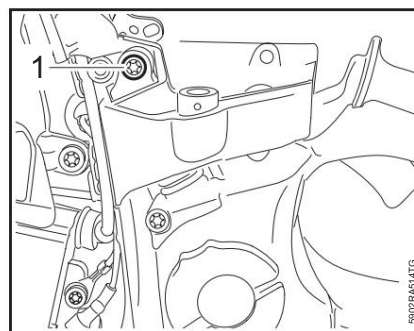
– Retirer le guidon, b 9.6
Machines avec chauffage de poignée et de carburateur, b 9.6.1

– Retirer les carénages de guidage d'air, b 12.4
Modèles avec chauffage, b 12.4.1, modèles avec pompe à carburant manuelle, b 12.4.2

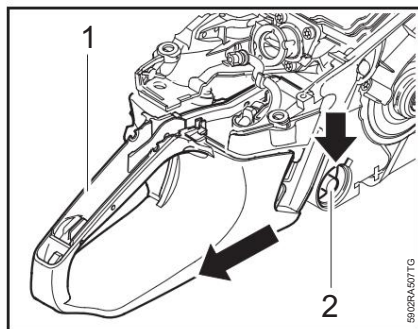
– Retirer le câble de frein sur les modèles avec QuickStop Super, b 5.4.2.

– Retirer le tampon d'arrêt, b 9.5

– Retirer les leviers de commande, b 10



: Retirez la vis (1).

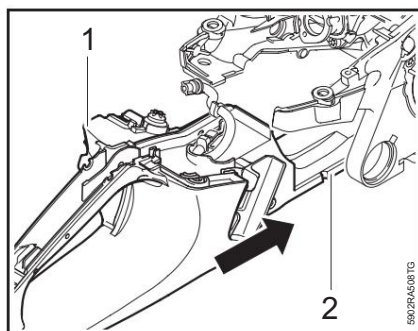


: Pousser le carter du réservoir (1) vers le côté allumage et le tourner vers le côté embrayage jusqu'à ce que le pion (2) soit dégagé de l'alésage (flèche).

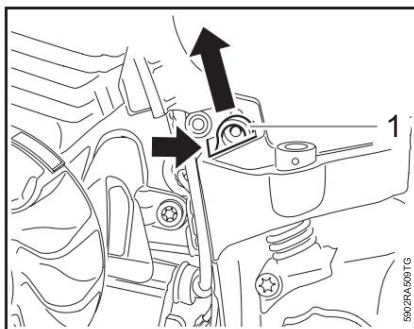
– Retirez le boîtier du réservoir, vérifiez-le et remplacez-le si nécessaire.

Transférez uniquement les pièces de l'ancien boîtier du réservoir qui ne sont pas incluses avec le remplacement – voir la liste des pièces.

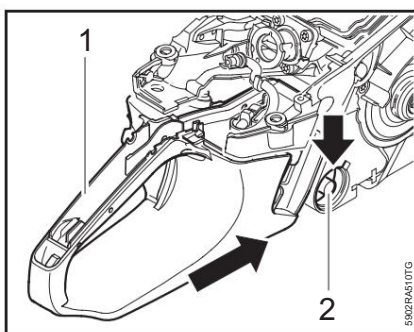
Installation



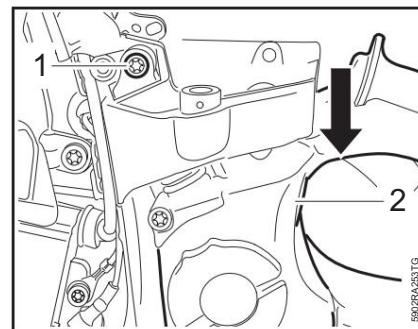
: Faites coulisser le boîtier du réservoir (1), partie étroite (2) en premier, entre les deux moitiés du carter.



: Monter le ressort antivibratoire (1) dans l'évidement (flèche) du carter.



: Pousser le boîtier du réservoir (1) vers le côté allumage et le tourner jusqu'à ce que le pion (2) soit à l'intérieur de l'alésage (flèche).



: Soulever le carter du réservoir (2).

: Serrez fermement la vis (1).

– Installer le tampon d'arrêt, b 9.5

– Remontez toutes les autres pièces dans le séquence inverse.

13. Système de chauffage

13.1 Chauffage du carburateur

L'élément chauffant est installé entre la base du filtre et le carburateur. Le courant est fourni via des fils à l'élément chauffant.

L'élément chauffant est contrôlé par un interrupteur thermostatique situé sous le carburateur.

L'élément chauffant et l'interrupteur thermostatique doivent être vérifiés si des problèmes de fonctionnement surviennent lorsque le moteur froid tourne au ralenti ou à charge partielle, en particulier à des températures inférieures à zéro.

Les problèmes de ralenti avec un moteur chaud sont également une indication d'un défaut au niveau de l'élément chauffant ou de l'interrupteur thermostatique.

13.1.1 Test du système complet

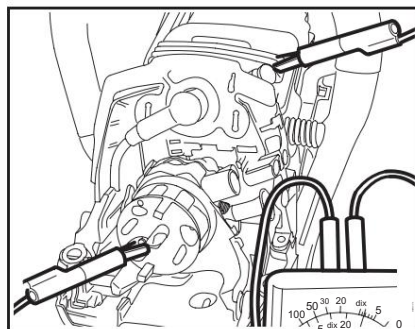
Le générateur et l'élément chauffant sont vérifiés lors du test suivant qui doit être effectué à une température ambiante d'au moins + 20°C (68°F).

Si la température est inférieure à + 13°C (55°F), l'interrupteur thermostatique peut se fermer et produire de fausses lectures.

– Tester le système de chauffage comme spécifié dans le tableau de dépannage du chauffage du carburateur, b 13.2

– Retirer le filtre à air, b 12.1

– Régler l'ohmmètre sur la plage de mesure "Ω".



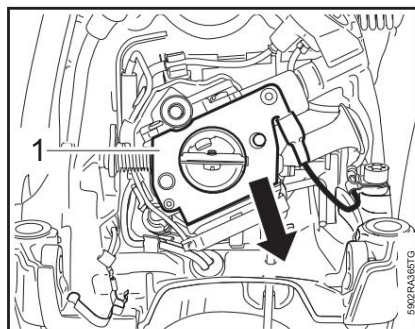
: Clipser l'un des deux cordons de test à un écrou du déflecteur et l'autre à une ailette du cylindre.

– Si le système est en bon état, l'ohmmètre indiquera une valeur d'environ 12 Ω dans la plage de mesure "Ω".

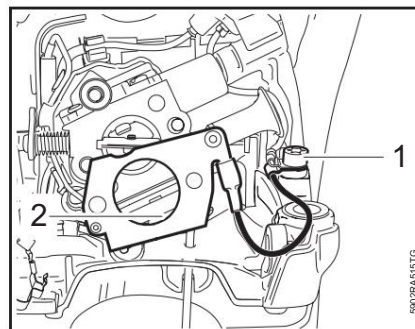
Si la lecture obtenue est en dehors de cette tolérance, testez chaque composant séparément.

13.1.2 Test de l'élément chauffant

– Retirer le support du filtre, b 12.3

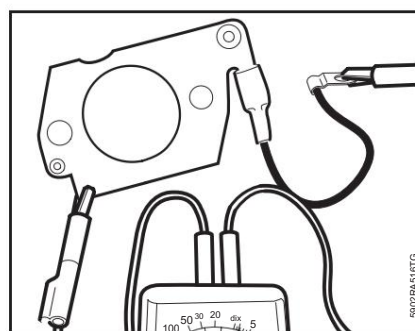


: Retirez l'élément chauffant (1).



: Retirez la vis (1).

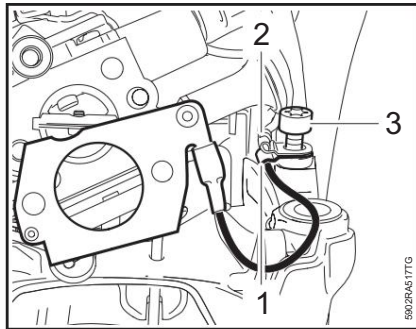
: Retirez l'élément chauffant (2).



: Attachez un cordon de test à l'élément chauffant et l'autre à la cosse à anneau.

Si l'élément chauffant est en bon état, l'ohmmètre indiquera une valeur d'environ 12 Ω dans la plage de mesure "Ω".

Installation

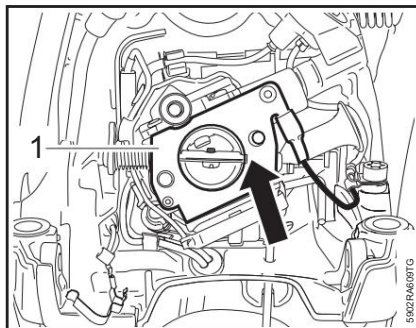


: Positionner le fil (1) de l'élément chauffant du carburateur de manière à ce que le côté serti de la borne soit orienté vers le bas.

: Positionner le fil de terre (2) de manière à ce que le côté serti de la borne soit vers le haut.

: Insérez et serrez fermement la vis (3).

Ne tordez pas les bornes.



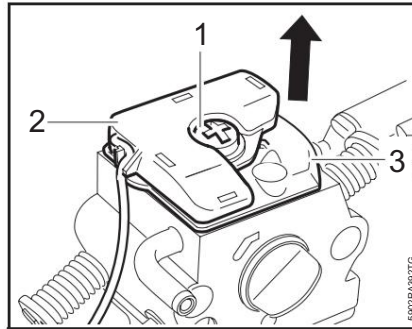
: Monter la résistance (1).

– Remontez toutes les autres pièces dans la séquence inverse.

13.1.3 Interrupteur thermostatique

L'interrupteur thermostatique est un composant électronique qui ne peut pas être testé directement. Son fonctionnement peut être vérifié à l'aide du tableau de dépannage, b 13.2

– Déposer le carburateur, b 12,5

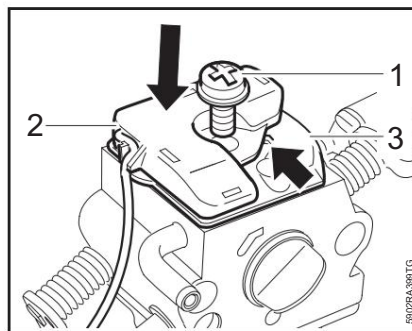


: Retirer la vis (1) avec les rondelles.

: Retirer l'interrupteur thermostatique (2).

– Maintenir le couvercle d'extrémité (3) de manière à ce que la membrane de la pompe et le joint restent en place.

Installation

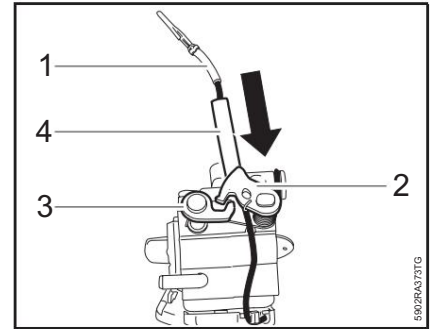


– Vérifier que la membrane et le joint de la pompe sont bien en place.

– Maintenir le couvercle d'extrémité (3) de manière à ce que la membrane de la pompe et le joint restent en place.

: Positionner l'interrupteur thermostatique (2) de manière à ce qu'il soit en butée contre la bosse (flèche).

: Monter la vis (1) avec les rondelles et serrer fermement.



: Passer le fil (1) derrière les leviers (2) et (3).

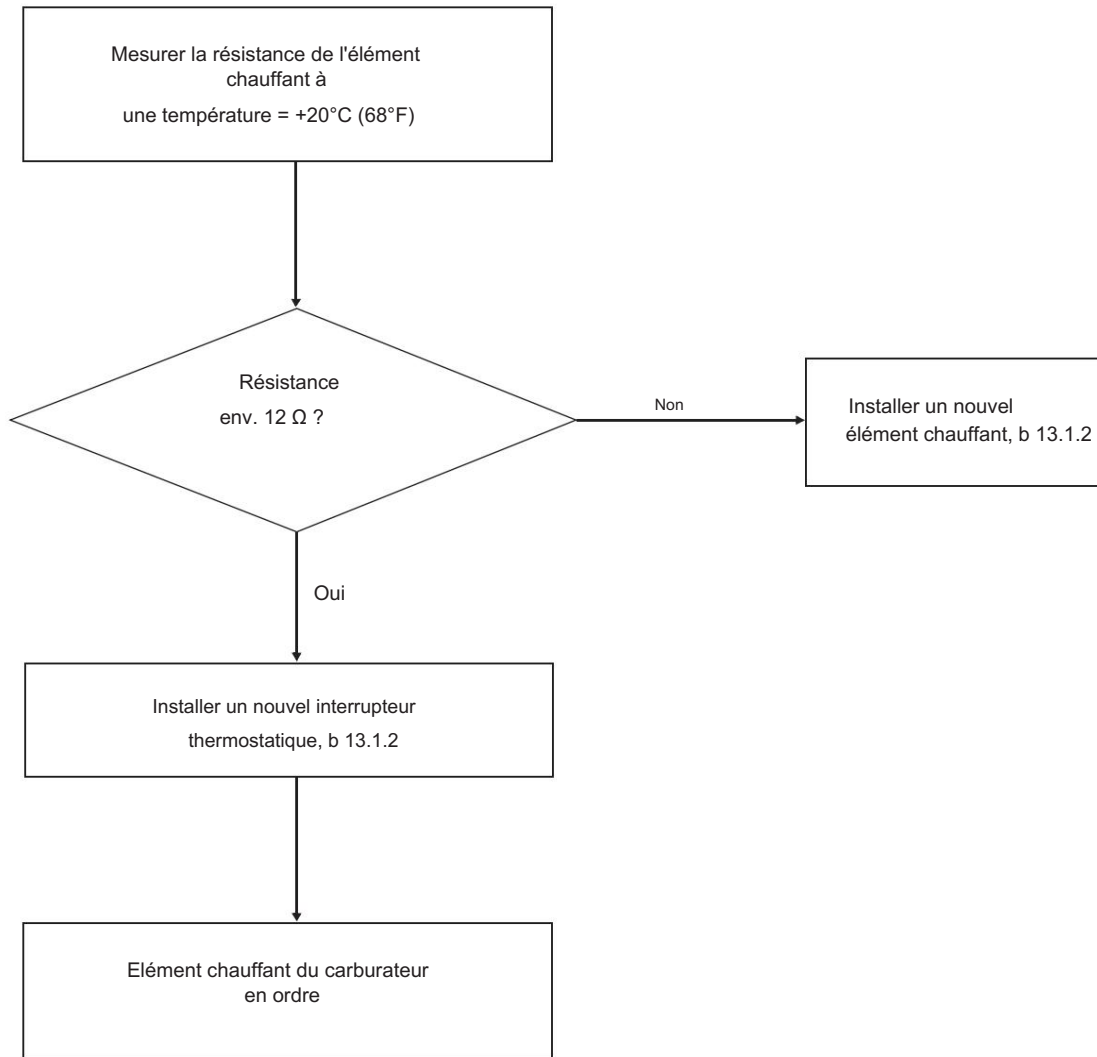
: Monter le tube isolant (4).

– Installer le carburateur, b 12.5

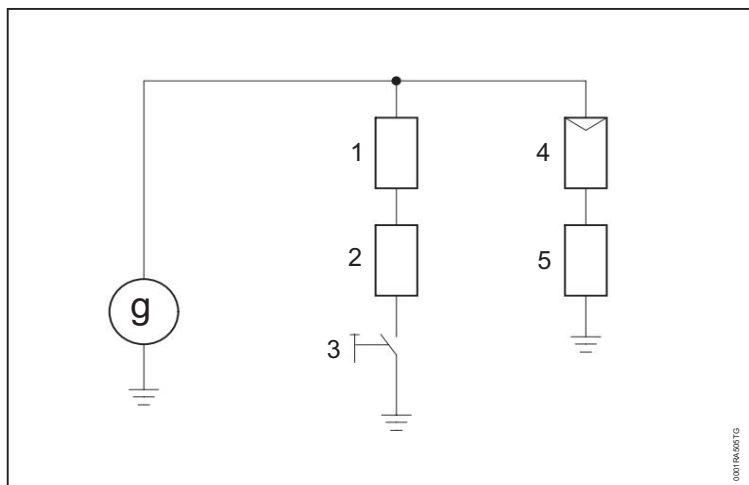
– Remontez toutes les autres pièces dans la séquence inverse.

– Vérifier le fonctionnement

13.2 Tableau de dépannage du système de chauffage du carburateur



Schéma



- Générateur G
- 1 poignée arrière
- 2 Guidon
- 3 Interrupteur de chauffage
- 4 Interrupteur thermostatique
- 5 Élément chauffant (carburateur)

13.3 Système de chauffage des poignées

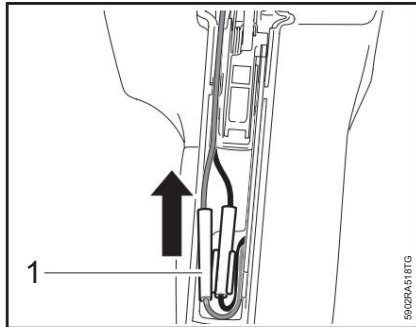
13.3.1 Dépannage

L'ensemble du système de chauffage des poignées ne nécessite aucun entretien et ne subit pratiquement aucune usure. Les défauts du générateur, des éléments chauffants et du câblage sont généralement causés par des dommages mécaniques.

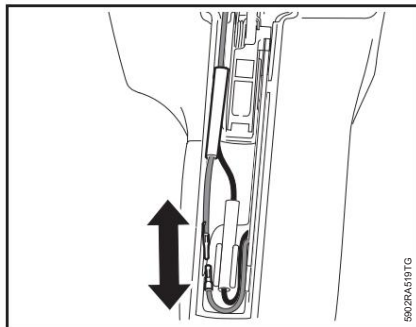
Il y a deux raisons aux pannes du système de chauffage :

1. Une pause dans le circuit en raison d'un fil défectueux ou composant.
2. Un court-circuit résultant d'un dommage à isolation.

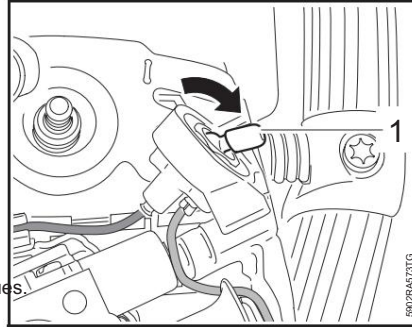
– Retirer la moulure de poignée, b 10.2



: Sortez l'un des connecteurs du guide et poussez le tube isolant (1) en direction du faisceau de câblage.

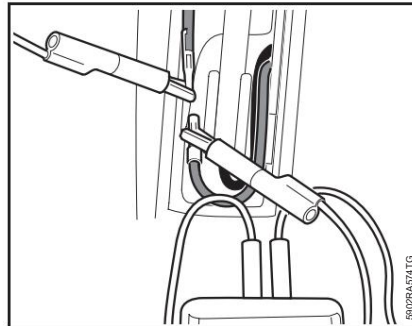


: Séparez la broche et le connecteur femelle.



: Réglez l'interrupteur du chauffage (1) sur "F".

– Régler l'ohmmètre sur "Ω".



– Réglez le levier de commande principale sur "0".

: Attachez les cordons de test au fil du faisceau de câblage et du fil de l'élément chauffant de la poignée arrière.

Chauffage du carburateur

– Séparer la broche et le connecteur femelle de l'interrupteur thermostatique, b 13.1.3

Tous les composants électriques du système de chauffage des poignées sont connectés en série avec l'ohmmètre.

Si le système est en ordre, l'ohmmètre indiquera une valeur d'environ 10 Ω dans la plage de mesure "Ω".

Si aucune lecture n'est obtenue, il y a une coupure dans le circuit.

Si l'ohmmètre affiche une valeur très faible, il y a un court-circuit dans l'un des composants.

Dans les deux cas, il est nécessaire de vérifier chaque composant séparément. Le fil du générateur reste déconnecté de l'interrupteur thermostatique lors de cette vérification.

– Utiliser le tableau de dépannage du chauffage de la poignée et du générateur pour vérifier le système, b 13.7.1

– Vérifier la résistance sur le guidon, b 13.6

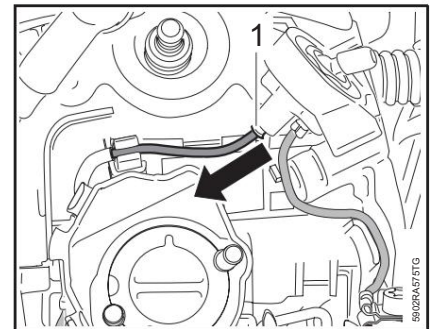
– Vérifier la résistance sur la poignée arrière, b 13,5

– Une fois le test terminé, rebranchez les fils et poussez le tube isolant sur la broche et le connecteur femelle.

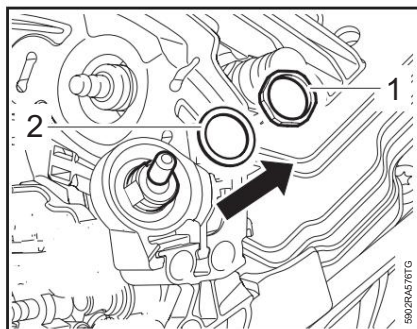
– Remonter à l'envers séquence.

13.4 Interrupteur de chauffage

– Déposer le carburateur, b 12,5

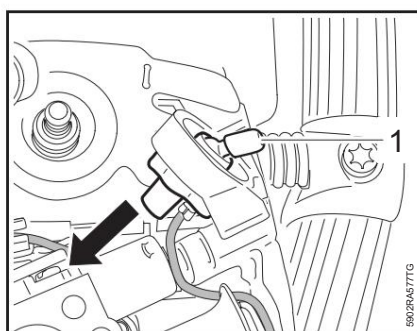


: Retirez le manchon de connecteur (1).

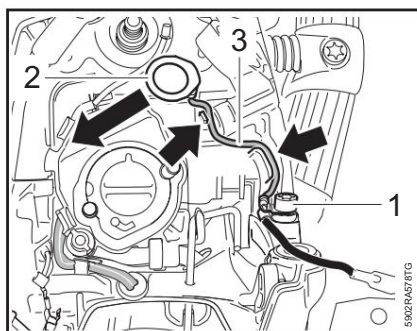


: Dévisser l'écrou (1).

: Retirer la cale (2).



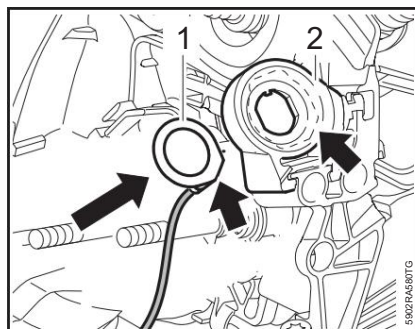
: Tirez l'interrupteur du chauffage (1) vers l'intérieur et vers l'extérieur, vérifiez-le et remplacez-le si nécessaire.



: Retirez la vis (1).

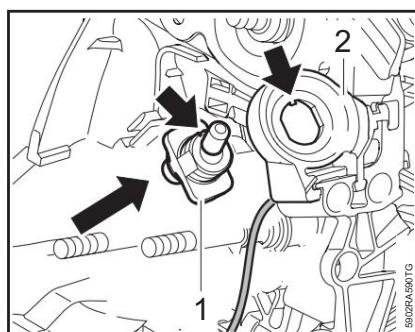
: Sortez la bague de contact (2) de son logement et sortez le fil de terre (3) des guides (flèches).

Installation



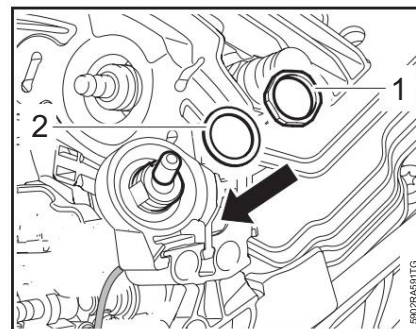
: Positionner la bague de contact du fil de terre (1) de manière à ce que les points de sertissage vers le carburateur et les contours (flèche) soient alignés.

: Monter la bague de contact (1) dans le support (2).



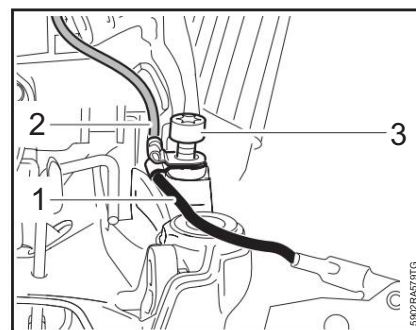
: Positionner l'interrupteur du chauffage (1) de manière à ce que sa fente soit alignée avec l'ergot (flèches).

: Appuyez sur l'interrupteur du chauffage (1) à travers l'anneau de contact du fil de terre et dans le support (2).



: Mettre en place la rondelle (2).

: Monter l'écrou (1) et serrer fermement.



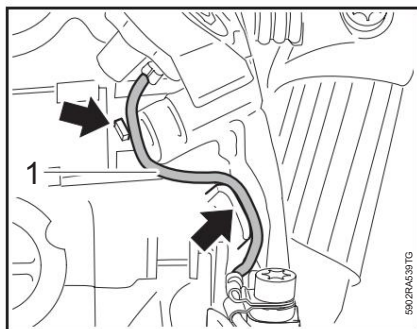
: Positionner le fil (1) de l'élément chauffant du carburateur de manière à ce que le côté serti de la borne soit orienté vers le bas.

: Positionner le fil de terre (2) de manière à ce que le côté serti de la borne soit vers le haut.

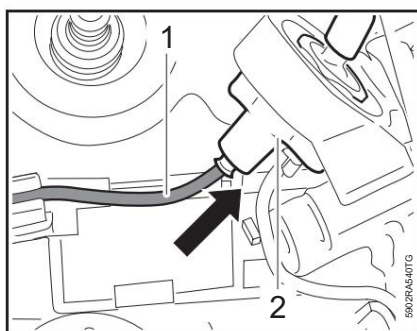
: Insérez et serrez fermement la vis (3).

Ne tordez pas les bornes.

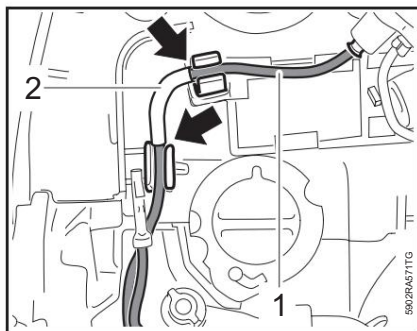
– Vérifier le fonctionnement.



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



: Poussez le connecteur (1) dans l'interrupteur du chauffage (2) jusqu'en butée



Le support de carburateur n'est pas représenté sur l'illustration.

Le fil (1) doit être placé dans les guides de manière à ce que le tube de protection (2) soit en butée contre les guides (flèches).

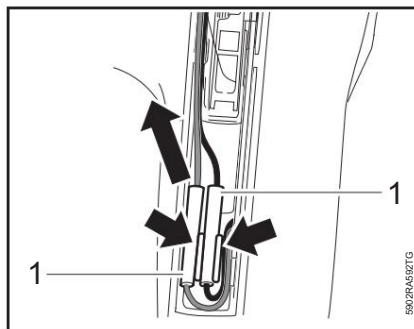
– Remontez toutes les autres pièces dans le séquence inverse.

13.5 Élément chauffant dans la poignée arrière

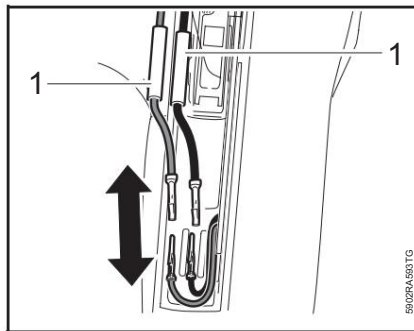
La température ambiante lors du retrait et de l'installation ne doit pas être inférieure à +15°C.

– Retirer la moulure de poignée, b 10.2

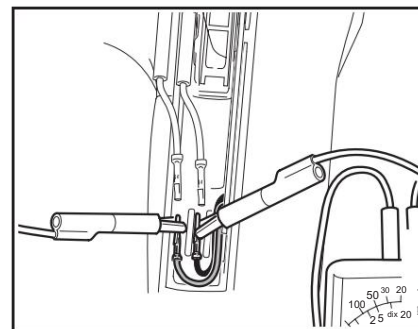
– Retirer le levier de verrouillage, b 10.2



: Retirez les tubes isolants (1) avec les connecteurs des guides (flèches).



: Repoussez l'isolant tubes (1) en direction du faisceau de câblage et séparer les connecteurs à broches et à douille.



: Vérifiez l'élément chauffant et remplacez-le si nécessaire.

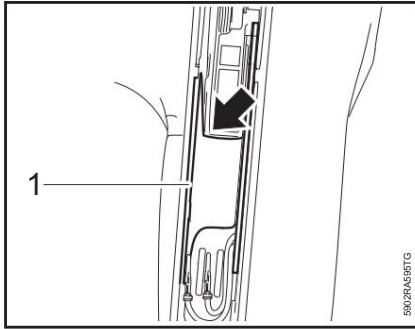
Si l'élément chauffant est en bon état, l'ohmmètre indiquera une valeur d'environ 2 Ω dans la plage de mesure "Ω".

Si la lecture est en dehors de cette plage, installez un nouvel élément chauffant.

L'élément chauffant ne fonctionne pas alors que la mesure de la résistance est correcte ?

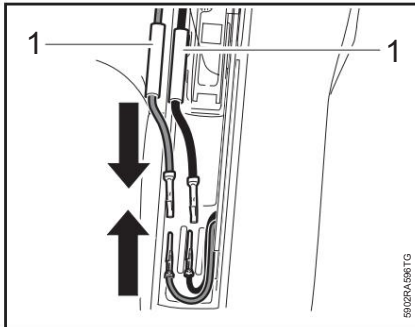
– Testez le générateur et le chauffage interrupteur, b 13.3

Installation



: Positionner le nouveau chauffage élément (1) de manière à ce qu'il soit en butée contre le bord (flèche) de la poignée arrière – veillez à ce qu'il soit complètement plat.

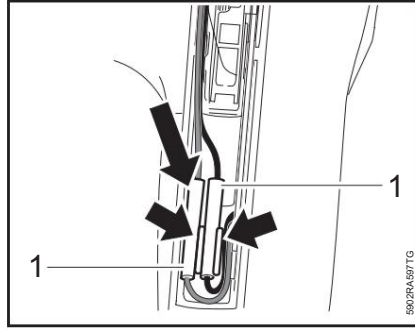
Si l'élément chauffant n'est pas parfaitement plat, le transfert de chaleur vers la poignée sera interrompu et l'élément risque de tomber en panne en raison d'une surchauffe.



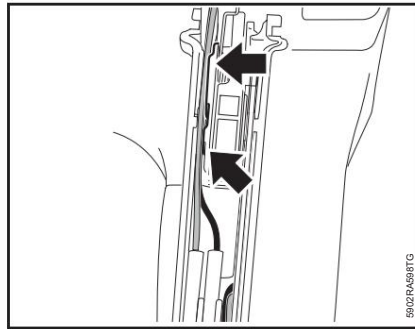
: Rebranchez les connecteurs à broches et à douille.

: Poussez les tubes isolants (1) sur les connecteurs.

– Les tubes isolants (1) doivent recouvrir complètement les connecteurs pour éviter tout risque de court-circuit.



: Pousser les tubes isolants (1) avec connecteurs dans les guides (flèches).



Le fil noir de l'élément chauffant de la poignée avant doit se trouver sous le fil gris du faisceau de câblage.

: Pousser les fils de la résistance chauffante de la poignée avant et du faisceau électrique dans le guide (flèches).

– Remontez toutes les autres pièces dans le séquence inverse.

13.6 Élément chauffant dans le guidon

L'élément chauffant dans le guidon (poignée avant) n'est pas remplaçable. Un nouveau guidon doit être installé si l'élément chauffant est défectueux.

Test de l'élément chauffant

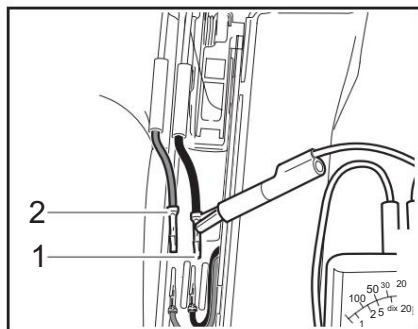
– Retirer la moulure de poignée, b 10.2

Effectuez le test suivant pour retrouver le fil allant à la résistance du guidon.

– Séparer les connecteurs de l'élément chauffant sur la poignée arrière.

Effectuer la mesure entre les deux prises de bornes et le manchon du connecteur de l'interrupteur de chauffage.

– Placer l'interrupteur du chauffage sur F, b 9.6.1.



: Lecture entre borne prise (1) et manchon de connecteur de l'interrupteur de chauffage env. 1 Ω = fil du générateur.

: Lecture entre borne prise (2) et manchon de connecteur de l'interrupteur de chauffage env. 6,4 Ω = fil vers l'élément chauffant du guidon.

Si l'élément chauffant est en bon état, l'ohmmètre indiquera une valeur d'environ 6,4 Ω dans la plage de mesure " Ω ".

Si la lecture est en dehors de cette plage, installez un nouveau guidon avec élément chauffant, b 9.6.1.

L'élément chauffant ne fonctionne pas alors que la mesure de la résistance est correcte ?

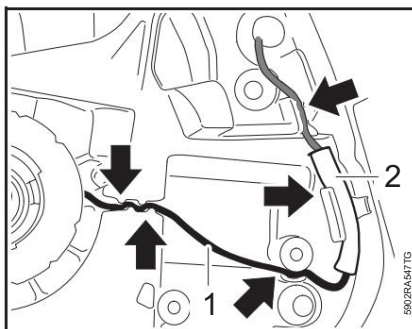
– Testez le générateur et le chauffage interrupteur, b 13.3

– Remonter à l'envers séquence.

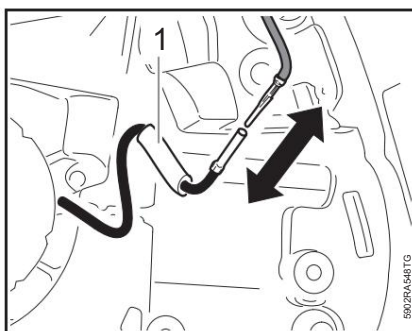
13.7 Générateur

– Retirer le module d'allumage, b 7.3

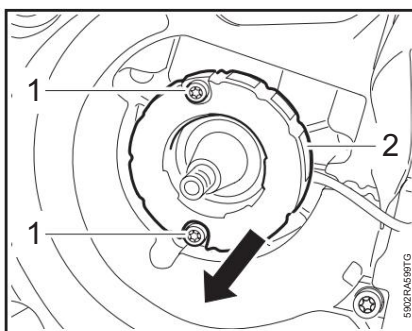
– Déposer le volant moteur, b 7.6



: Sortez le connecteur (2) et le fil (1) des guides (flèches).

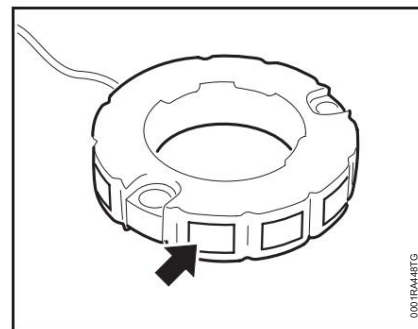


: Repoussez le tube isolant (1) en direction du faisceau de câbles et séparez le connecteur mâle et femelle.

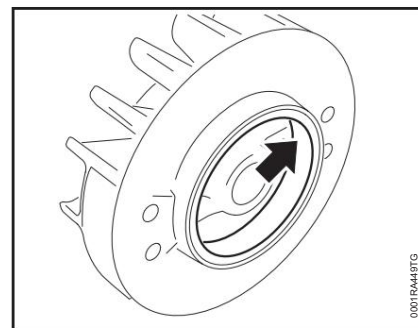


: Retirez les vis (1).

: Déposer le générateur (2).

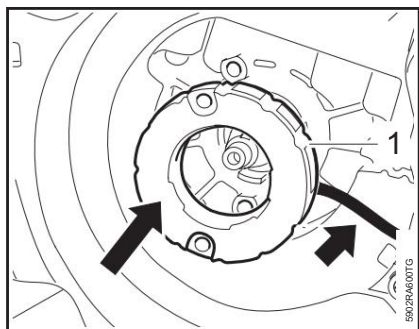


: Inspectez le générateur et poteaux (flèche) pour détecter les fissures ou autres dommages. Si des dommages sont constatés, remplacez le générateur.



: Inspectez l'anneau magnétique (flèche) du volant pour déceler des fissures ou d'autres dommages. Si des dommages sont constatés, remplacez le volant.

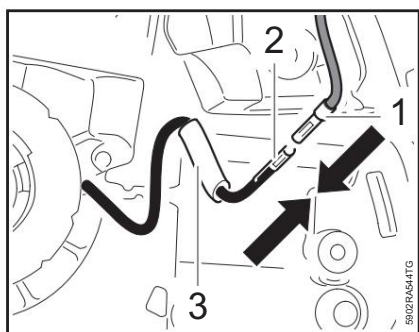
Installation



: Positionner le générateur (1) avec le fil (flèche) face au carter.

– Insérez les vis et serrez-les fermement.

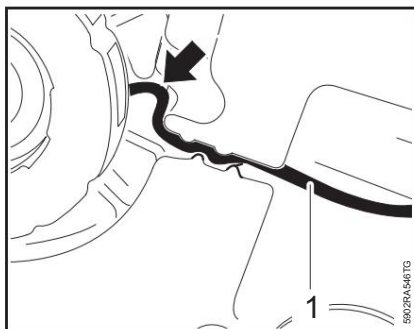
– Vérifiez que le générateur est correctement installé.



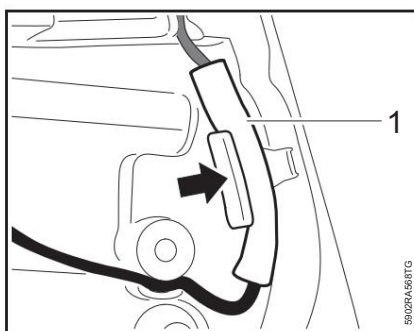
: Connectez la broche (1) et la prise (2).

– Pousser le tube isolant (3) sur le connecteur.

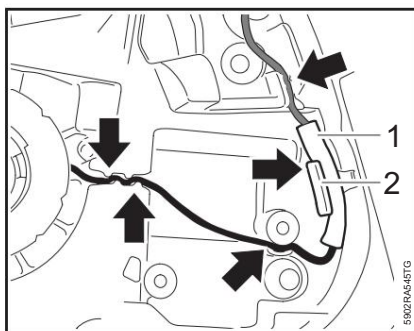
Pour réduire le risque de court-circuit, assurez-vous que le tube isolant recouvre complètement le connecteur.



: Pousser le fil du générateur (1) jusqu'au fond de l'évidement (flèche).

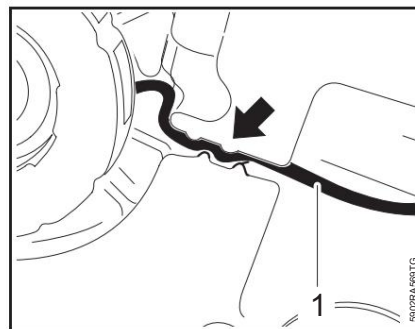


: Centrez le connecteur et le tube isolant (1) dans le guide (flèche).



: Enfoncez le fil du générateur et le faisceau de câbles dans les guides (flèches).

: Poussez le connecteur mâle et femelle avec tube isolant (1) dans le guide (2).

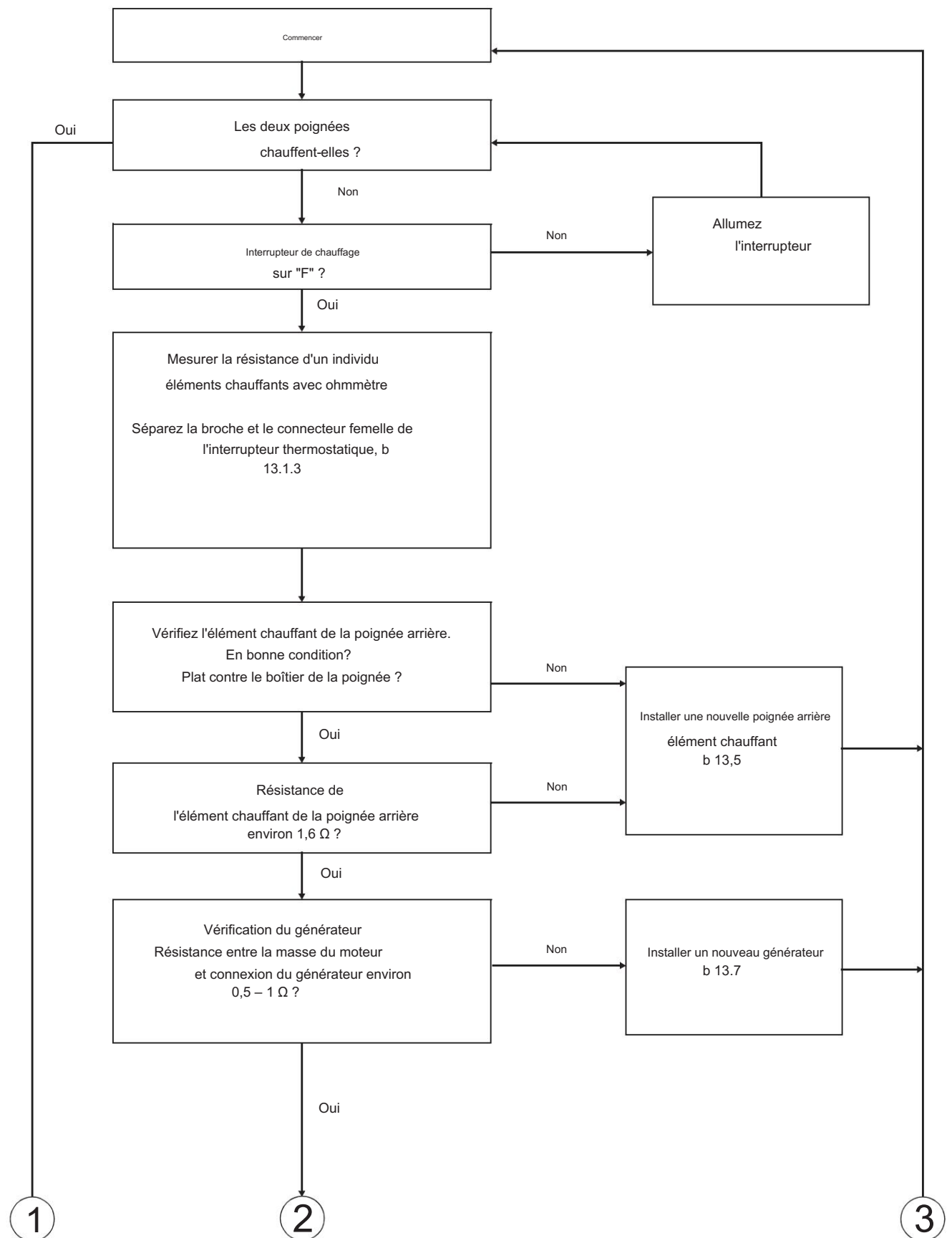


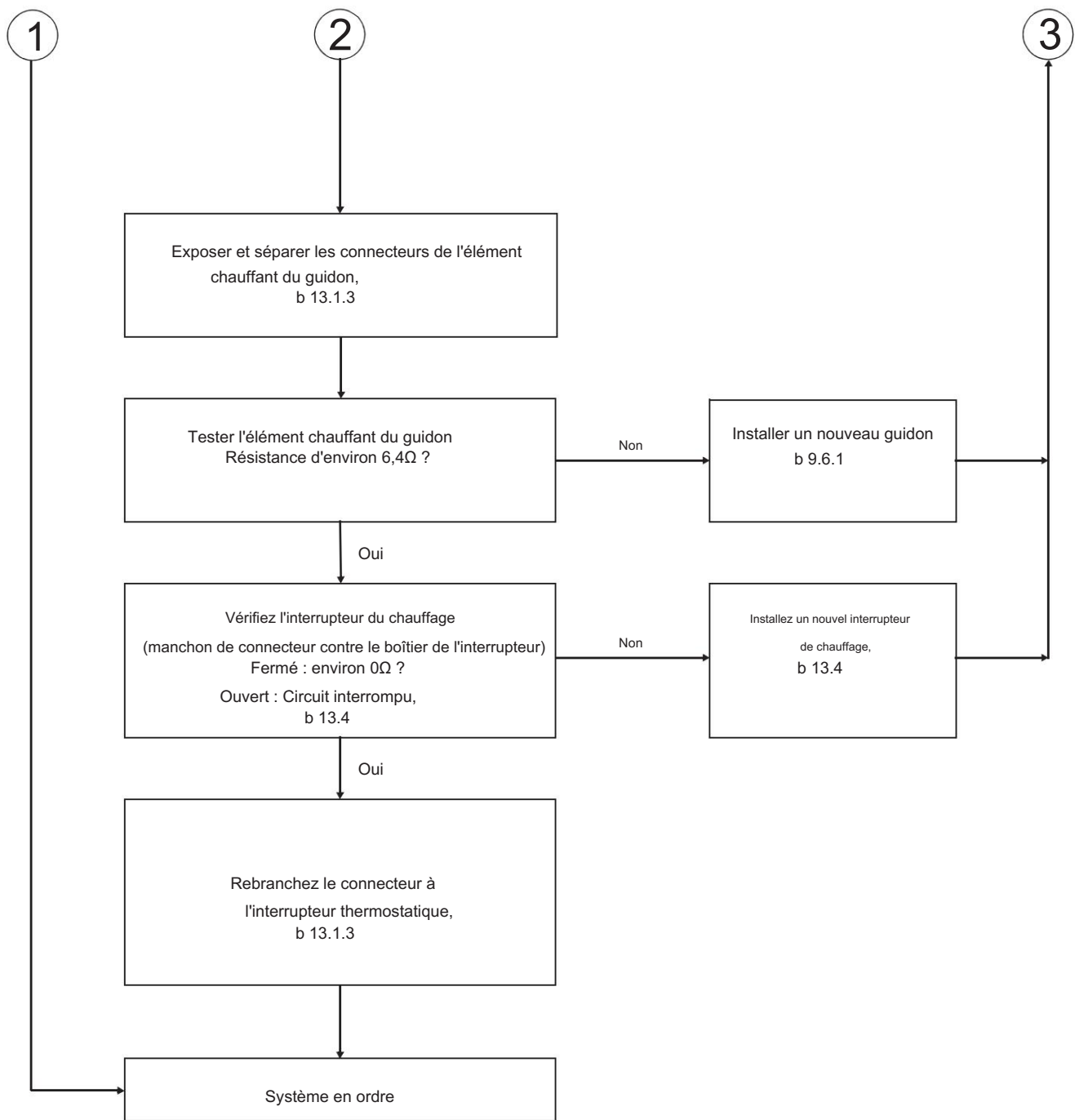
Le fil (1) doit être bien en place dans le guide (flèche) et ne pas dépasser.

Le volant ne doit pas toucher le fil du générateur – cela pourrait provoquer une coupure de l'alimentation électrique.

– Remontez toutes les autres pièces dans la séquence inverse.

13.7.1 Tableau de dépannage du chauffage de la poignée et du générateur





13.7.2 Connexions de test et valeurs de test

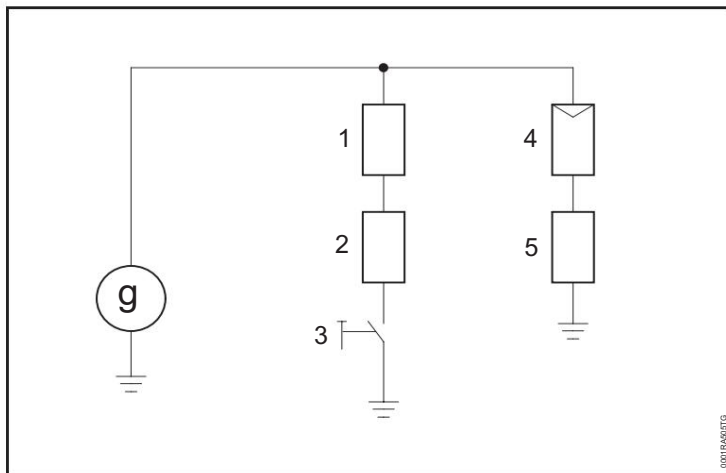
– Les connexions à broches et à douilles des fils de la poignée arrière doivent être débranchées pour tester les composants individuels.

Composant	Connexion de l'ohmmètre (utilisez l'un ou l'autre des cordons de test)		Résistance Ω		Si défectueux	Remède
	Plomb 1	Plomb 2	Spéc.	Cause réelle		
Changer	Borne de commutation 1)	Boîtier de commutateur	< 0,5	-	Interrupteur défectueux	Remplacer l'interrupteur
Élément chauffant dans la poignée arrière	Connecteur sur le fil de l'élément chauffant	Connecteur sur le fil de l'élément chauffant	1.6	1,5 - 2,0	Élément chauffant OK	
				-	Rupture de fil, élément chauffant endommagé	Installez un nouvel élément chauffant ou réparer l'isolation
				0	Court-circuit – isolation endommagée	
Élément chauffant dans le guidon	Connecteur sur le fil de l'élément chauffant du guidon	Connecteur sur le fil de l'élément chauffant du guidon	6.4	6.0...8.0	Élément chauffant OK	
				-	Rupture de fil, élément chauffant endommagé	Installer un nouveau guidon
				0	Court-circuit – isolation endommagée	Réparer l'isolation

1) Retirez le fil prévu à cet effet

Composant	Connexion ohmmètre (utilisez l'un ou l'autre cordon de test)		Résistance Ω		Si défectueux	Remède
	Plomb 1	Plomb 2	Spéc.	Cause réelle		
Générateur	Connecteur sur fil de générateur	Sol	0,6	0,5 - 1 Générateur OK		
				-	Rupture de fil, générateur endommagé	Installer un nouveau générateur
				0	Court-circuit – isolation endommagée	Réparer l'isolation

Schéma

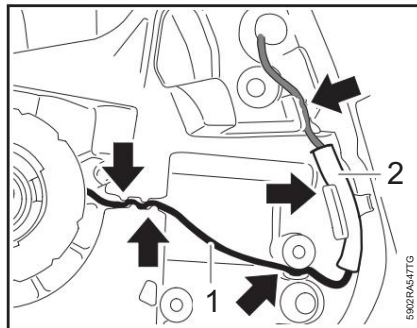


- Générateur G
- 1 poignée arrière
- 2 Guidon
- 3 Interrupteur de chauffage
- 4 Interrupteur thermostatique
- 5 Élément chauffant (carburateur)

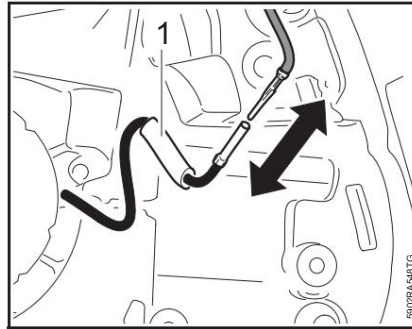
13.8 Faisceau de câblage

S'il y a un défaut dans le faisceau de câbles, remplacez le faisceau de câbles.

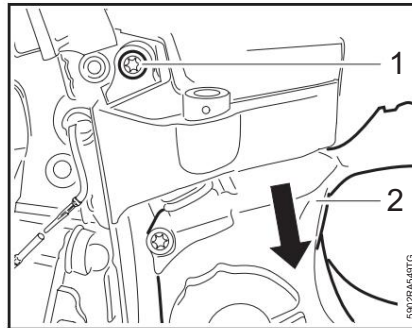
- Retirer le carénage, b 6.4
- Retirer le module d'allumage, b 7.3
- Déposer le volant moteur, b 7.6
- Déposer le carburateur, b 12,5
- Retirer le fil de court-circuit, b 7.7
- Déposer le support de carburateur, b 12.8
- Retirer le levier de verrouillage, b 10.2, b 10.3
- Retirer les carénages de guidage d'air, b 12.4.1



: Tirez le fil du générateur (1) et connecteur avec tube isolant (2) hors des guides (flèches).

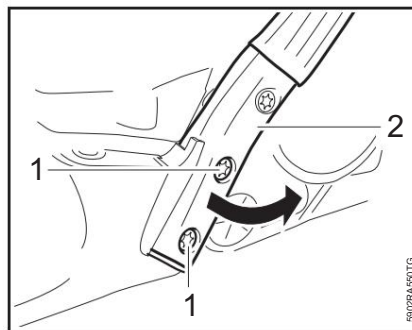


: Repoussez le tube isolant (1) en direction du fil du générateur et séparez le connecteur broche et prise.



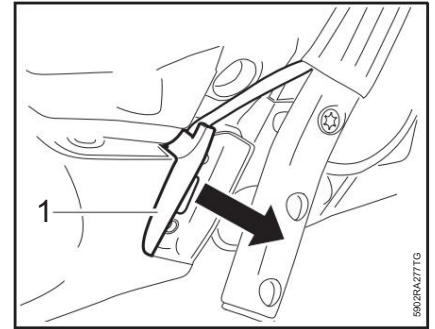
: Retirez la vis (1).

- Abaissez le boîtier du réservoir (2).

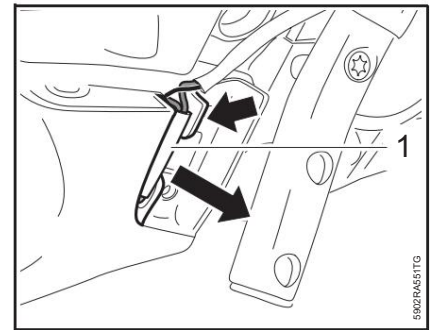


: Retirez les vis (1).

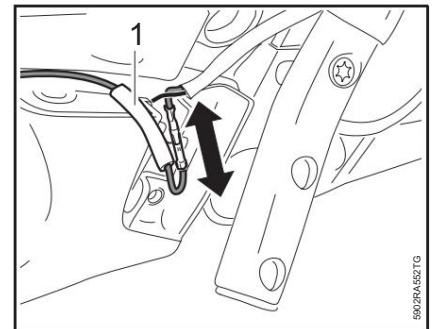
: Soulever légèrement le guidon (2) et le faire glisser sur le côté.



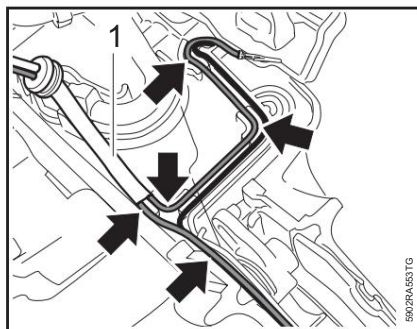
: Retirez le couvercle (1).



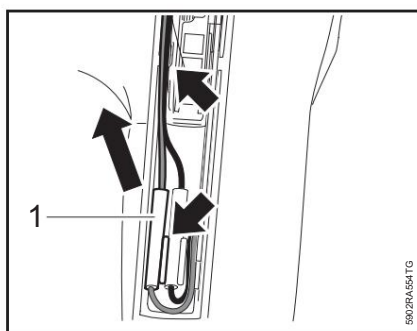
: Retirez la broche et le connecteur avec tube isolant (1) du guide (flèche).



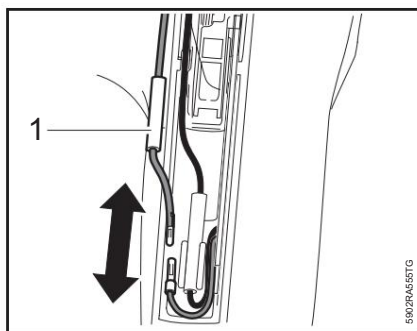
: Repoussez le tube isolant (1) en direction du faisceau de câbles et séparez le connecteur mâle et femelle.



: Extraire le faisceau de câblage (1) des guides (flèches).

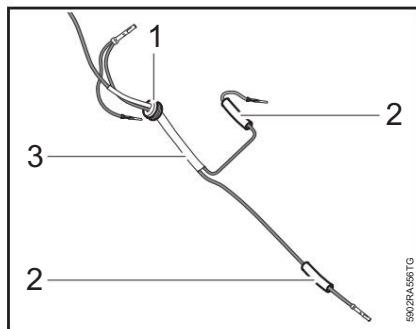


: Sortir le connecteur du faisceau de câbles (fil gris) avec tube isolant (1) des guides (flèches).



: Repoussez le tube isolant (1) en direction du faisceau de câbles et séparez le connecteur mâle et femelle.

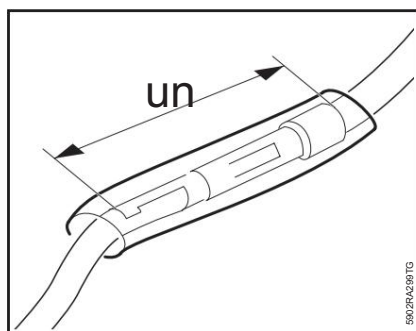
– Retirer le faisceau de câbles.



: Retirez les tubes isolants (2) du faisceau de câbles.

: Vérifiez le faisceau de câbles (3) et le passe-fil (1) et remplacez-les si nécessaire.

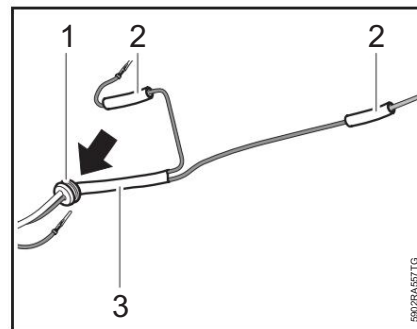
Installation



Dans toutes les procédures suivantes :

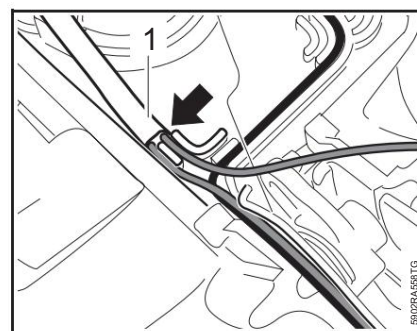
: Les tubes isolants doivent être centrés sur les connecteurs broches et femelles et les recouvrir entièrement pour éviter tout risque de court-circuit.

: Assemblez les broches et les connecteurs femelles – longueur totale des connecteurs mâle et femelle a = max. 30 millimètres.



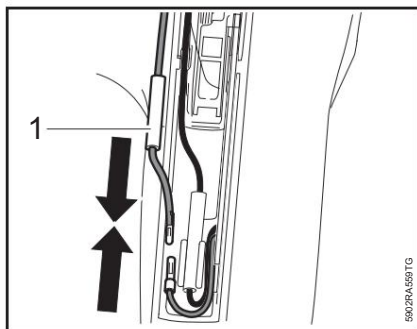
: Monter le tube isolant (2).

: Positionner le passe-fil (1) de manière à ce que l'évidement (flèche) pointe vers la gaine thermorétractable (3).



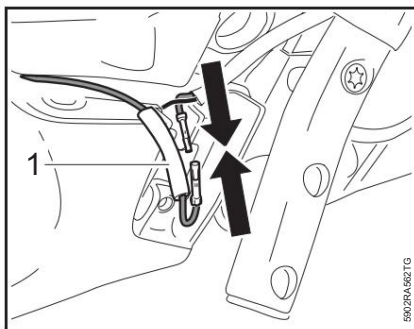
Le fil noir de l'élément chauffant de la poignée avant doit être placé dans les guides.

: Positionner le faisceau électrique (1) avec gaine thermorétractable contre le guide (flèche).



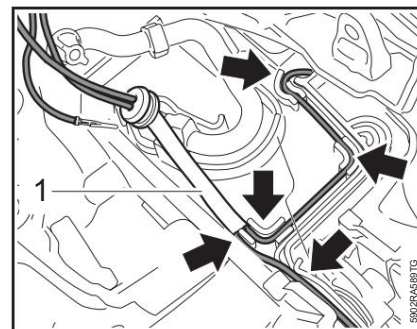
: Poussez la broche et la douille ensemble jusqu'à ce qu'elles se verrouillent.

: Poussez le tube isolant (1) sur le connecteur.



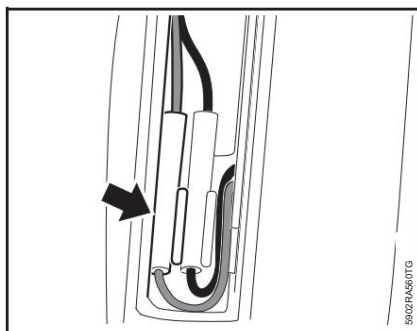
: Poussez la broche et la douille ensemble jusqu'à ce qu'elles se verrouillent.

: Poussez le tube isolant (1) sur le connecteur.

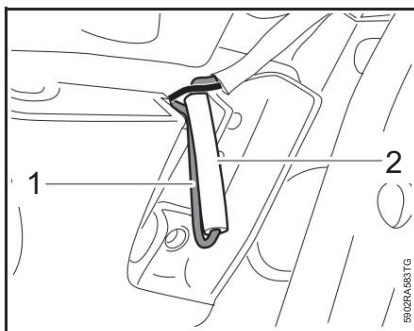


: Pousser le faisceau de câblage (1) dans les guides (flèches).

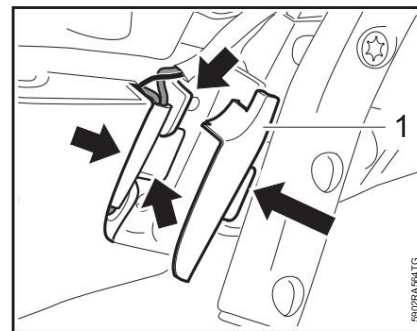
Assurez-vous que les fils sont posés proprement et droits (sans boucles).



: Le tube isolant doit être placé dans le guide (flèche).

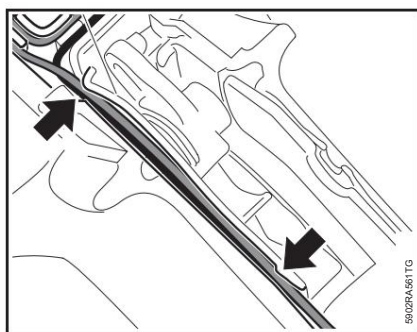


: Positionner le fil (1) de manière à ce qu'il soit derrière le tube isolant (2).

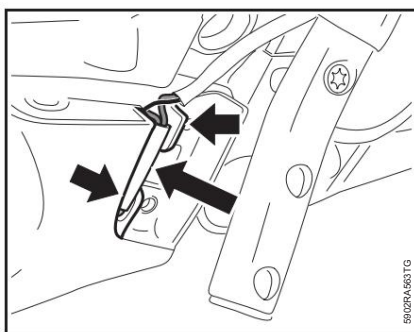


: Poussez le cache (1) dans son logement (flèches).

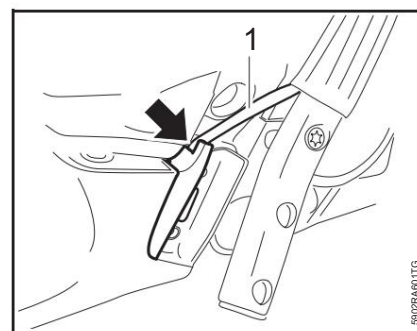
Assurez-vous que les fils ne sont pas pincés.



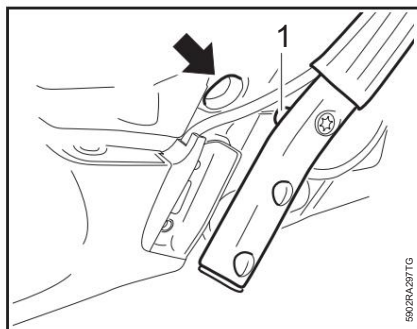
: Poussez le fil à fond dans le guide (flèches).



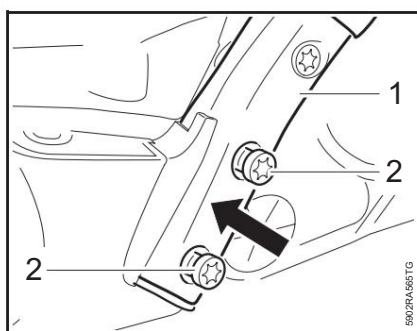
: Enfoncez le tube isolant dans le guide (flèches).



Les fils avec tube de protection (1) doivent être correctement mis en place (flèche).

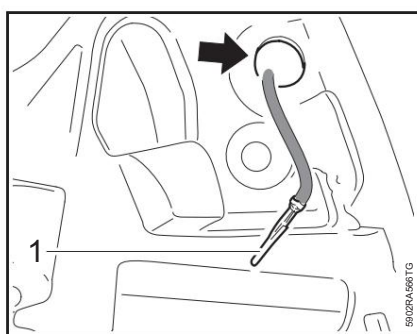


Le pion (1) doit s'enclencher dans le siège (flèche).

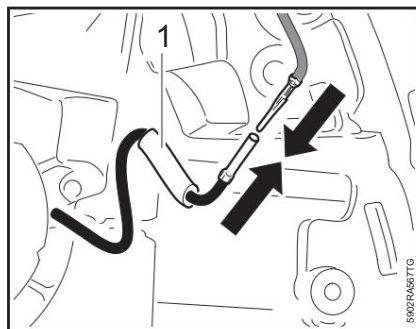


: Placer le guidon (1) dans le support.

: Insérez et serrez fermement les vis (2).



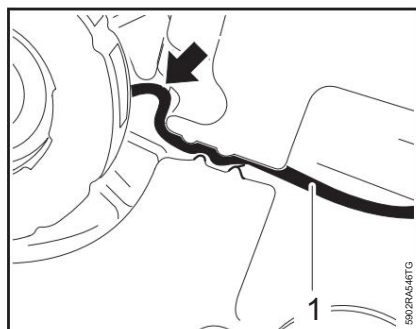
: Introduire la borne (1) dans l'alésage (flèche).



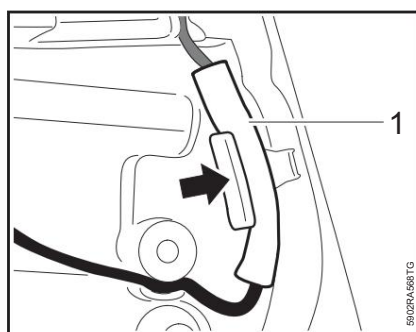
: Monter le tube isolant (1).

: Poussez la broche et la douille ensemble jusqu'à ce qu'elles se verrouillent.

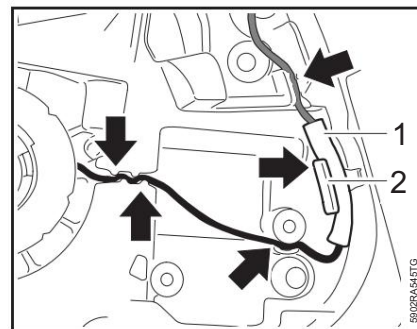
– Pousser le tube isolant (1) sur le connecteur.



: Positionner le fil du générateur au fond de l'évidement (flèche).

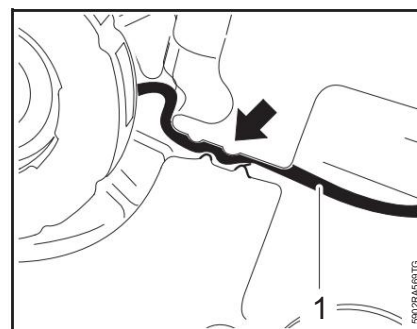


: Centrez le connecteur et le tube isolant (1) dans le guide (flèche).



: Enfoncez le fil du générateur et le faisceau de câbles dans les guides (flèches).

: Poussez le connecteur mâle et femelle avec tube isolant (1) dans le guide (2).



Le fil (1) doit être bien en place dans le guide (flèche) et ne pas dépasser.

Le volant ne doit pas toucher le fil du générateur – cela pourrait provoquer une coupure de l'alimentation électrique.

– Remontez toutes les autres pièces dans la séquence inverse.

– Installer le carénage du guide d'air, b 12.4

– Remontez toutes les autres pièces dans la séquence inverse.

14. Outils d'entretien spéciaux

Nouveaux outils spéciaux

Pas de	description	Numéro de pièce.	Application	Rem.
1	Manchon de presse	1141 893 2400	Installation du joint d'huile (côté allumage)	
2	Installation du manchon	1141 893 4600	Protection du joint d'huile (côtés embrayage et allumage)	
3	Tournevis	5910 890 2306	Réglage du carburateur	
4	Extracteur	5910 890 4502	Retirez le capuchon du limiteur.	
5	Extracteur	5910 890 4504	Dépose du volant	
6	Outil d'installation	5910 893 9600	Dépose et installation des écrous à collier dans le couvercle de pignon	

Outils spéciaux existants

Pas de	description	Numéro de pièce.	Application	Rem.
1	Testeur de carburateur et moteur	0000 850 1300	Tester le moteur et le carburateur pour détecter les fuites	
	- Mamelon	0000 855 9200	Tester les fuites du carburateur	
	- Tuyau pour test d'étanchéité	1110 141 8600	Tester les fuites du carburateur	
	- Bouchon pour test de fuite	1122 025 2200	Soupape de décompression pour test de fuite	
2	Plaque d'étanchéité	0000 855 8106	Test de fuite du carter	
3	Outil d'installation	0000 890 2201	Installation de la douille de guidage de câble	
4	Sangle de serrage	0000 893 2600	Compression des segments de piston	
5	Bande de verrouillage	0000 893 5903 0811	Blocage du vilebrequin	
6	Pince DIN 5254-A 19	611 8380	Dépose et pose des circlips externes	
7	Embout de tournevis, T 27 x 125	0812 542 2104	Retrait et installation de vis à douille cannelée à l'aide de tournevis électriques ou pneumatiques ; serrer les vis avec une clé dynamométrique	
8	Bloc de montage en bois 9	1108 893 4800	Supporter le piston	
	Dérive d'assemblage	1110 893 4700	Dépose et repose de l'axe de piston	
10	Jauge de réglage	1111 890 6400	Réglage de l'entrefer entre le module d'allumage et le volant moteur	
11	Outil d'installation	1116 893 4800	Installation du ressort de rappel	
12	Tube de montage	1117 890 0900	Fixation des ressorts	
13	Manchon de presse	1118 893 2401	Installation du joint d'huile (côté embrayage)	
14	Arbre de presse	1118 893 7200	Installation de roulements à billes	
15	Bride d'essai	1119 850 4201	Test de fuite	
	- Manche	5910 893 1701	Manchons d'espacement pour bride d'essai	
16	Clé mixte	1129 890 3401	Bougie d'allumage	1)

Pas de	description	Numéro de pièce.	Application	Rem.
17	Outillage de maintenance ZS (jeu) y compris plaque percée 5910 893 2103 - Plaque percée en complément de l'outil de service ZS (jeu) 5910 007 2200 - Douille à vis	5910 007 2201 5910 893 2103 5910 893 2420 5910	Dépose et repose du vilebrequin (côté allumage) Rassembler deux moitiés de carter moteur Installation du vilebrequin	
18	Outillage de service AS (jeu) - Douille à vis	007 2205 5910 893 2409	Dépose et repose du vilebrequin (côté embrayage) Rassembler deux moitiés de carter moteur	
19	Sangle de serrage pour support de montage	5910 850 1650	Machine de serrage sur support de montage	
20	Testeur de système d'allumage, ZAT 4 21 Testeur de système d'allumage, ZAT 3	5910 850 4503 5910 850 4520	Test du système d'allumage Test du système d'allumage	
22	Clé dynamométrique	5910 890 0302	0,5 à 18 Nm	
23	Clé dynamométrique	5910 890 0312	6 à 80 Nm	
24	Outillage d'installation 10	5910 890 2210	Installation de circlips sans crochet dans le piston	
25	Embout de tournevis, T 27 x 150	5910 890 2400	Vis IS-P	
26	crochets	5910 890 2800	Ressorts de démontage des patins d'embrayage	
27	Support de montage	5910 890 3100	Tenir la scie pour les réparations	
28	Extracteur - Mâchoires (N° 3.1)	5910 890 4400 0000 893 3706 5910	Dépose des joints d'huile Dépose du ou des joints d'huile	
29	Extracteur de goujons	893 0501 5910 893	Retrait des goujons de fixation de la barre	
M8 30	Douille, 13 mm, longue	2804	Dépose et repose de la soupape de décompression	
31	Disque de réglage	5910 893 6600	Rajout pour tournevis (réglage carburateur)	
32	Crochet	5910 893 8800	Dépose du corps du micro	

Remarques:

1) À utiliser uniquement pour la libération.

15. Aides à l'entretien

Pas de	description	Numéro de pièce.	Application
1	Graisse lubrifiante (tube de 225 g) 0781 120	1111	Joints d'étanchéité, points de glissement et d'appui
2	Lubrifiant spécial STIHL	0781 417 1315	Alésage du roulement dans le rotor à câble, ressort de rappel dans le boîtier du ventilateur
3	Fluide de presse STIHL OH 723	0781 957 9000	Composants en caoutchouc, tampons AV
4	Graisse polyvalente STIHL	0781 120 1109	Sortie haute tension sur le module d'allumage
5	Adhésif frein-filet de résistance moyenne (Loctite 242)	0786 111 2101	
6	Adhésif frein-filet haute résistance (Loctite 270)	0786 111 2109	
7	Dégraissant commercial standard à base de solvant ne contenant aucun hydrocarbure chloré ou halogéné		Nettoyage des faces d'étanchéité et du carburateur, des bouts de vilebrequin et du cône du volant moteur

anglais / anglais