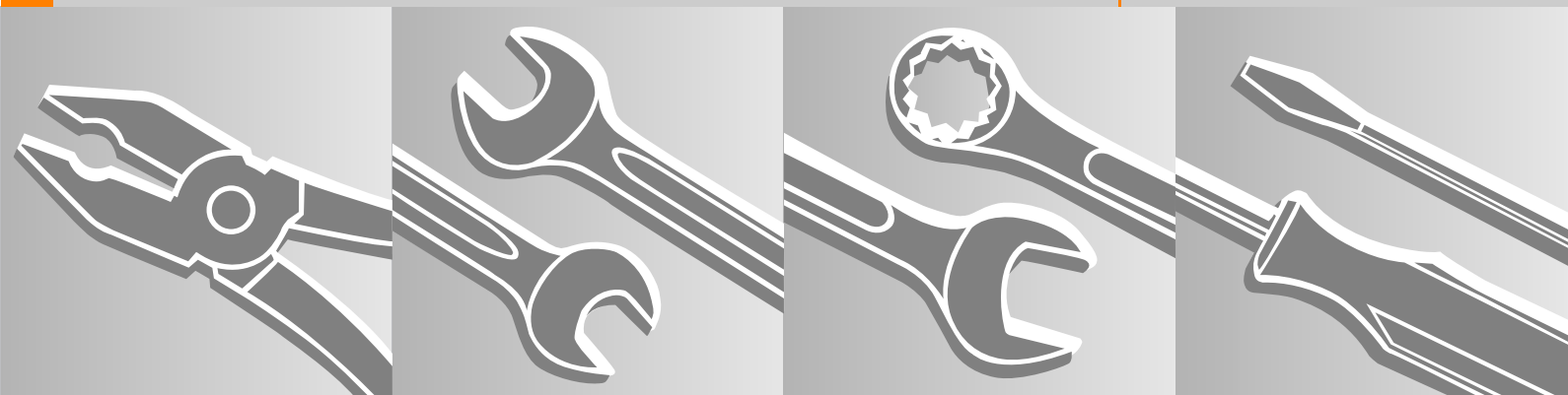


**STIHL MS 201, MS 201 T**

2011-04



## Table des matières

<b>1.</b>	<b>Préface et Sécurité</b>	<b>3</b>	<b>6.</b>	<b>Moteur</b>	<b>27</b>	<b>8.</b>	<b>Dispositif de lancement</b>	<b>59</b>
1.1	Préface	3	6.1	Silencieux	27	8.1	Généralités	59
1.2	Sécurité	4	6.1.1	Plaque isolante	28	8.2	Carter de ventilateur	59
			6.2	Contrôle d'étanchéité	29	8.3	Cliquets	60
			6.2.1	Préparatifs	29	8.4	Poulie à câble	61
<b>2.</b>	<b>Caractéristiques techniques</b>	<b>5</b>	6.2.2	Contrôle avec dépression	30	8.4.1	Poulie à câble avec ErgoStart	61
2.1	Moteur	5	6.2.3	Contrôle avec surpression	31	8.5	Câble de lancement/poignée	62
2.2	Système d'alimentation en carburant	5	6.3	Bagues d'étanchéité	31	8.6	Tension du ressort de rappel	64
2.3	Dispositif d'allumage	5	6.3.1	Côté volant magnétique	31	8.7	Remplacement du ressort de rappel	65
2.4	Graissage de chaîne	5	6.3.2	Côté embrayage	32			
2.5	Couples de serrage	6	6.4	Cylindre	33			
			6.5	Vilebrequin / carter de vilebrequin	34	<b>9.</b>	<b>Éléments antivibratoires</b>	<b>67</b>
<b>3.</b>	<b>Recherche des pannes</b>	<b>8</b>	6.5.1	Roulements à rouleaux / carter de vilebrequin	37	9.1	Butoir annulaire sur le réservoir à carburant MS 201	67
3.1	Embrayage	8	6.6	Piston	38	9.1.1	Butoir annulaire sur le réservoir à carburant MS 201 T	67
3.2	Entraînement de la chaîne, frein de chaîne, tendeur de chaîne	9	6.7	Segments de compression	41	9.2	Ressort antivibratoire sur le réservoir d'huile MS 201	68
3.3	Graissage de chaîne	10				9.2.1	Ressort antivibratoire sur le réservoir d'huile MS 201 T	69
3.4	Dispositif de lancement	11	<b>7.</b>	<b>Dispositif d'allumage</b>	<b>42</b>	9.3	Poignée tubulaire / ressort antivibratoire MS 201	70
3.5	Dispositif d'allumage	13	7.1	Point d'allumage	42	9.3.1	Poignée tubulaire / ressort antivibratoire MS 201 T	71
3.6	Carburateur	14	7.2	Module d'allumage	42	9.4	Butée de carter de poignées MS 201	72
3.7	Moteur	17	7.3	Contrôle du module d'allumage	45	9.5	Butée de carter de réservoir MS 201	73
			7.4	Contact de câble d'allumage/câble d'allumage	46			
<b>4.</b>	<b>Embrayage</b>	<b>18</b>	7.5	Rotor	47			
4.1	Embrayage	18	7.6	Câble de court-circuit	48			
4.2	Tambour d'embrayage	19	7.6.1	Contrôle	48			
			7.6.2	Démontage et montage MS 201	48			
<b>5.</b>	<b>Frein de chaîne</b>	<b>20</b>	7.6.3	Démontage et montage MS 201 T	51			
5.1	Contrôle du frein de chaîne	20	7.6.4	Câble de masse	53			
5.2	Collier de frein	20	7.6.5	Ressort de contact MS 201	53			
5.3	Levier de frein	21	7.6.6	Ressorts de contact MS 201 T	54			
5.4	Ressort à lame	23	7.7	Schéma pour la recherche systématique des pannes du dispositif d'allumage	56			
5.5	Tourillons	23						
5.6	Tendeur de chaîne	24						
5.6.1	Arrêt de chaîne	25						
5.7	Vis à embase pour fixation du guide-chaîne	25						
5.8	Écrou à embase pour couvercle de pignon	25						

## Table des matières

<b>10. Commandes</b>	<b>74</b>	<b>12. Système d'alimentation en carburant</b>	<b>93</b>
10.1 Levier universel	74	12.1 Filtre à air	93
10.1.1 Arbre de commande MS 201	74	12.2 Chicane	93
10.1.2 Arbre de commande MS 201 T	75	12.3 Socle de filtre MS 201	93
10.2 Gâchette d'accélérateur / blocage de gâchette d'accélérateur MS 201	76	12.3.1 Socle de filtre MS 201 T	94
10.3 Gâchette d'accélérateur / blocage de gâchette d'accélérateur MS 201 T	77	12.4 Carburateur MS 201	94
10.3.1 Tringlerie de commande de volet de starter et de commande des gaz MS 201	78	12.5 Carburateur MS 201 T	96
10.3.2 Tringlerie de commande de volet de starter et de commande des gaz MS 201 T	80	12.5.1 Contrôle d'étanchéité	98
10.4 Carter de poignées MS 201	82	12.6 Réparation du carburateur	99
10.5 Carter de poignées MS 201 T	86	12.6.1 Membrane de réglage	99
<b>11. Graissage de chaîne</b>	<b>89</b>	12.6.2 Pointeau d'admission	100
11.1 Crépine d'aspiration	89	12.6.3 Membrane de pompe	101
11.2 Tuyau flexible d'aspiration d'huile	89	12.6.4 Levier de l'axe de papillon	102
11.3 Raccord de refoulement d'huile	89	12.6.5 Levier de l'axe du volet de starter	102
11.4 Pompe à huile	90	12.6.6 Vis de réglage	103
11.5 Soupape	91	12.7 Réglage du carburateur	105
		12.7.1 Réglage de base	105
		12.7.2 Réglage standard	107
		12.8 Coude d'admission	108
		12.8.1 Tuyau flexible d'impulsions	109
		12.9 Aération du réservoir	110
		12.9.1 Contrôle	110
		12.9.2 Aération du réservoir à carburant MS 201	111
		12.9.3 Aération du réservoir à carburant MS 201 T	112
		12.10 Aspiration de carburant	112
		12.10.1 Crépine d'aspiration	112
		12.10.2 Tuyau flexible d'aspiration de carburant	112
		12.10.3 Tuyau flexible d'aération du réservoir	114
		12.10.4 Pompe d'amorçage manuelle avec tuyaux flexibles à carburant	116
		12.11 Carter de réservoir Démontage et montage	118
		<b>13. Outils spéciaux</b>	<b>120</b>
		<b>14. Accessoires pour le service après-vente</b>	<b>122</b>

# 1. Préface et Sécurité

## 1.1 Préface

Ce Manuel de réparation donne une description détaillée de tous les travaux de remise en état typiques pour cette machine.

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

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

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

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

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

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

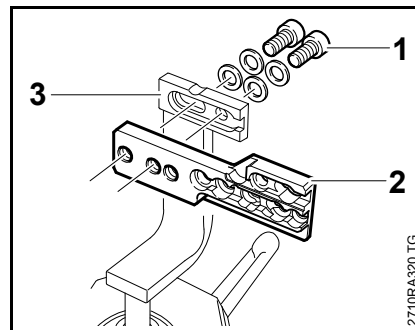
Dans le texte :

- Opération à exécuter suivant les indications de l'illustration figurant au-dessus du texte.
- Opération à exécuter mais qui n'est pas expliquée par l'illustration qui se trouve au-dessus du texte.

Dans les illustrations :

- ➔ Flèche d'indication (plus courte)
- ➞ Flèche de mouvement (plus longue)
- 📖 4.2 Renvoi à un autre chapitre, dans ce cas, au chapitre 4.2

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



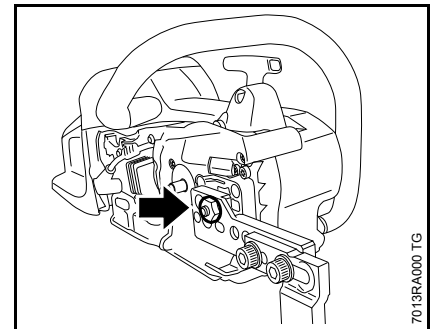
Pour faciliter les réparations, il est recommandé de fixer la machine sur le chevalet de montage (3) 5910 890 3101. Pour cela, fixer la barre de fixation (2) 5910 850 1650 sur le chevalet de montage à l'aide de deux vis (1) et de rondelles.

Les vis ne doivent pas dépasser car, à la fixation de certaines machines, ces vis pourraient endommager les carters.

## Préparatifs avant la réparation

Avant d'entreprendre des réparations, démonter le couvercle de pignon, la chaîne, le guide-chaîne et le tambour d'embrayage – le frein de chaîne doit être desserré.

Pour effectuer des réparations, fixer la machine sur le chevalet de montage.



Pour fixer la machine, faire passer la vis à embase à travers le trou supérieur de la barre de fixation et serrer l'écrou M 8 (flèche).

La machine est immobilisée sur le support de la barre de fixation par la tête de la vis du carter de vilebrequin.

Utiliser des pièces de rechange d'origine STIHL. Elles sont reconnaissables au numéro de pièce STIHL, à la marque **STIHL** et au symbole d'identification des pièces de rechange STIHL . Les pièces de petite taille ne portent parfois que ce symbole.

## Stockage et élimination des huiles et carburants

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

## 1.2 Sécurité

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

Le carburant est extrêmement inflammable et, dans certaines conditions, il risque même d'exploser.

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

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

Travailler très prudemment, au cours de la recherche des pannes ainsi que lors des opérations de maintenance et des réparations touchant l'allumage. Les hautes tensions électriques peuvent causer des accidents qui présenteraient un danger de mort.

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

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

Remplacer impérativement les pièces endommagées. Avant de remonter des pièces démontées, vérifier si elles ne sont pas usées ou endommagées – les remplacer le cas échéant.

Ne jamais mettre la machine en marche tant que le carter de ventilateur n'est pas monté – risque de blessure par le rotor en rotation et risque d'endommagement du moteur par suite d'une surchauffe.


Le chapitre Couples de serrage précise tous les éléments de cette machine qui doivent être serrés à des couples bien déterminés ou doivent être enduits d'agent de blocage de filetage. Ces instructions à respecter pour le serrage de vis et d'écrous, ainsi que d'autres éléments de fixation, sont valables pour toutes les opérations décrites dans le présent Manuel de réparation.

### **Système d'alimentation en carburant – raccords profilés**

Dans la mesure du possible, débrancher/brancher les flexibles à carburant à la main en agissant dans l'axe du raccord, pour garantir l'étanchéité du système d'alimentation en carburant.

Éviter d'endommager le raccord profilé  
– il est interdit d'utiliser des pinces, tournevis etc. aux arêtes vives.  
Il ne faut pas non plus fendre les flexibles à carburant avec un couteau ou un outil similaire.

Ne pas réutiliser des flexibles à carburant qui ont été démontés, mais les remplacer systématiquement par des flexibles neufs  
– au démontage, les flexibles à carburant peuvent avoir été trop fortement étirés et endommagés.

Monter les flexibles à carburant neufs à sec ou en utilisant du produit antifriction STIHL Einpressfluid  
– humecter les extrémités du flexible et les raccords,  14.

L'utilisation d'autres produits antifriction est interdite – cela risquerait d'endommager les flexibles à carburant.

## 2. Caractéristiques techniques

### 2.1 Moteur

	MS 201	MS 201 T
Cylindrée :	35,2 cm <sup>3</sup>	35,2 cm <sup>3</sup>
Alésage du cylindre :	40,0 mm	40,0 mm
Course du piston :	28,0 mm	28,0 mm
Puissance suivant ISO 7293 :	1,8 kW (2,4 ch) à 9500 tr/mn	1,8 kW (2,4 ch) à 9500 tr/mn
Limitation de régime (avec guide-chaîne et chaîne) :	14000 tr/mn	14000 tr/mn
Régime de ralenti :	3000 tr/mn	3000 tr/mn
Embrayage :	Embrayage centrifuge sans férodos	Embrayage centrifuge sans férodos
Régime d'embrayage :	3700 tr/mn	3700 tr/mn
Contrôle d'étanchéité du carter de vilebrequin avec surpression :	p <sub>+</sub> = 0,5 bar	
avec dépression :	p <sub>-</sub> = 0,5 bar	

---

### 2.2 Système d'alimentation en carburant

Contrôle d'étanchéité du carburateur avec surpression :	p <sub>+</sub> = 0,8 bar	p <sub>+</sub> = 0,8 bar
Fonctionnement de l'aération du réservoir avec surpression :	p <sub>+</sub> = 0,5 bar	p <sub>+</sub> = 0,5 bar
Carburant :	Conformément aux indica- tions de la Notice d'emploi	Conformément aux indica- tions de la Notice d'emploi

---

### 2.3 Dispositif d'allumage

Entrefer entre le module d'allumage et le rotor :	0,30 (+ 0,05/- 0,10) mm	0,30 (+ 0,05/- 0,10) mm
Bougie (antiparasitée) :	NGK CMR 6 H	NGK CMR 6 H
Écartement des électrodes :	0,5 mm	0,5 mm

---

### 2.4 Graissage de chaîne

Pompe à huile à débit proportionnel au régime, avec piston alternatif et réglage manuel du débit d'huile ou Ematic

Réglages du débit d'huile :		
min. :	3,5 (+/- 1,0) cm <sup>3</sup> /mn à 7000 tr/mn	3,5 (+/- 1,0) cm <sup>3</sup> /mn à 7000 tr/mn
max. :	9,5 (+/- 2,0) cm <sup>3</sup> /mn à 10000 tr/mn	9,5 (+/- 2,0) cm <sup>3</sup> /mn à 10000 tr/mn
Ematic :	6,5 (+/- 1,5) cm <sup>3</sup> /mn à 10000 tr/mn	6,5 (+/- 1,5) cm <sup>3</sup> /mn à 10000 tr/mn

## 2.5 Couples de serrage

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

Élément d'assemblage	Dimensions de filetage	pour composant	Couples de serrage Nm	Observation
Vis	M 4x12	Recouvrement de tendeur de chaîne / carter de vilebrequin	1,8	2) 4)
Vis	M 4x16	Élément antivibratoire sur le réservoir d'huile / carter de vilebrequin	4,0	3)
Vis à embase	M 8	Vis à embase pour guide-chaîne	22,0	1)
Vis	P 4x14	Couvercle / couvercle de pignon	1,5	
Vis	M 4x12	Couvercle de pompe à huile / carter de vilebrequin	2,0	2) 4)
Vis	M 4x9,6	Tamis pare-étincelles / silencieux	2,0	
Vis	P 6x19	Carter de poignées / poignée tubulaire (MS 201)	6,0	
Vis	P 6x19	Carter de poignées / poignée tubulaire (MS 201 T)	3,5	
Vis	M 4x16	Poignée tubulaire / carter de vilebrequin	4,0	3)
Vis	P 4x14	Monture de poignée / carter de poignées	1,5	
Vis	P 6x19	Pièce de fixation en tôle, œillet / carter de réservoir	6,0	
Vis	P 4x10	Fixation de câbles, faisceau de câbles / carter de poignées (MS 201)	1,8	
Vis	P 4x10	Fixation de câble d'allumage	1,8	
Vis	M 5x16	Arrêt de chaîne / griffe / carter de vilebrequin	10,0	2) 4)
Vis	M 5x16	Griffe / carter de vilebrequin	10,0	2) 4)
Vis	M 4x12	Coude d'admission / cylindre	3,0	2) 4)
Vis	M 4x16	Carter de vilebrequin côté sortie / côté volant magnétique	4,5	2) 4)
Vis	P 5x16	Palier / carter de poignées	3,0	
Vis	M 4x16	Carter de ventilateur / carter de vilebrequin	4,0	2) 4)
Vis	P 5x16	Carter de ventilateur / carter de réservoir	4,0	
Entraîneur	M 8x1 L	Entraîneur / vilebrequin	25,0	
Vis	M 4x12	Pompe à huile / carter de vilebrequin	3,5	2)
Vis	P 5x29,5	Butoir annulaire / carter de poignées	3,0	
Vis	P 4x14	Butoir annulaire / carter de réservoir	1,5	
Vis	P 4x10	Pièce de retenue du ressort de rappel	1,5	
Vis	M 5x16	Silencieux / cylindre 1re passe (serrer légèrement la première vis)	2,5	2) 3)
Vis	M 5x16	Silencieux / cylindre 2e passe (serrer fermement la deuxième vis)	10,0	2) 3)
Vis	M 5x16	Silencieux / cylindre 3e passe (serrer fermement la première vis)	10,0	2) 3)

Élément d'assemblage	Dimensions de filetage	pour composant	Couples de serrage Nm	Observation
Écrou	M 8x1	Rotor / vilebrequin	23,0	6)
Vis	P 4x10	Pièce de sûreté / plaque isolante (MS 201)	1,5	
Vis à embase	M 5x18	Butée de guide-chaîne / carter de vilebrequin	7,0	2) 3)
Vis	M 4x16	Carter de réservoir / carter de vilebrequin	4,5	2) 4)
Vis	M 5x43	Carburateur / carter de poignées, 1re passe	0,8	5)
Vis	M 5x43	Carburateur / carter de poignées 2e passe	3,0	5)
	M 10x1	Bougie / cylindre	12,0	
Vis	M 4x20	Module d'allumage / carter de vilebrequin	4,0	3)
Vis	M 5x20	Cylindre / carter de vilebrequin	10,0	2) 4)

Observations :

- 1) Loctite 272, très forte résistance jusqu'à 250 °C (482 °F)
- 2) Vis avec ergots d'arrêt
- 3) Vis garnies de microcapsules d'agent de freinage
- 4) Vis garnies de produit antifriction
- 5) Vis en métal brut cirées
- 6) À l'assemblage vilebrequin / rotor, les pièces doivent être dégraissées et montées sans huile

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

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

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

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

Avant de remonter la vis garnie de microcapsules d'agent de freinage, nettoyer le filetage et le taraudage (visser un taraud dans le taraudage, à la main, et chasser ensuite les résidus en soufflant, nettoyer le filetage de la vis à la brosse), enduire la vis nettoyée de Loctite 242 ou 243 à résistance moyenne.

Vitesse de rotation de la boulonneuse au vissage

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

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

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



### 3. Recherche des pannes

#### 3.1 Embrayage

Panne	Cause	Remède
À pleine charge, la chaîne s'arrête	Masselottes fortement usées	Remplacer l'embrayage
	Tambour d'embrayage fortement usé	Remplacer le tambour d'embrayage
La chaîne est entraînée au ralenti	Régime de ralenti trop élevé	Corriger le réglage de la vis de butée de réglage de régime de ralenti <b>LA</b>
	Ressorts de traction des masselottes étirés	Remplacer les ressorts de traction ; si nécessaire, remplacer l'embrayage
	Ressorts de traction des masselottes cassés	Remplacer les ressorts de traction
Bruits parasites assez forts	Ressorts de traction étirés	Remplacer tous les ressorts de traction
	Support de masselottes cassé	Remplacer le support ; si nécessaire, remplacer l'embrayage
	Masselottes et entraîneur usés	Remplacer l'embrayage
	Cage à aiguilles endommagée	Remplacer la cage à aiguilles

### 3.2 Entraînement de la chaîne, frein de chaîne, tendeur de chaîne

Panne	Cause	Remède
Forte usure du pignon	Chaîne mal tendue	Tendre correctement la chaîne
	Pas de chaîne incorrect	Utiliser une chaîne au pas qui convient
	Graissage de chaîne insuffisant	Contrôler le graissage de chaîne
À pleine charge, la chaîne s'arrête	Masselottes fortement usées	Remplacer l'embrayage
	Tambour d'embrayage fortement usé	Remplacer le tambour d'embrayage
	Collier de frein bloqué	Contrôler la mobilité et le fonctionnement du collier de frein
La chaîne est entraînée au ralenti	Régime de ralenti trop élevé	Corriger le réglage de la vis de butée de réglage de régime de ralenti <b>LA</b>
	Ressorts de traction des masselottes étirés	Remplacer les ressorts de traction ; si nécessaire, remplacer l'embrayage
	Ressorts de traction des masselottes cassés	Remplacer les ressorts de traction
La chaîne ne s'arrête pas immédiatement au déclenchement du frein de chaîne	Ressort de traction du frein de chaîne étiré/cassé	Remplacer le ressort de traction du frein de chaîne
	Collier de frein étiré/usé/cassé	Remplacer le collier de frein
	Tambour d'embrayage usé	Remplacer le tambour d'embrayage

### 3.3 Graissage de chaîne

En cas de dérangements affectant le graissage de la chaîne, avant de démonter la pompe à huile, il faut toujours éliminer les autres causes de pannes possibles.

Panne	Cause	Remède
La chaîne ne reçoit pas d'huile de graissage de chaîne	Orifice d'entrée d'huile dans le guide-chaîne obstrué	Nettoyer l'orifice d'entrée d'huile
	Flexible d'aspiration ou crépine d'aspiration obstrué ou bien flexible d'aspiration arraché	Remplacer le flexible d'aspiration et la crépine d'aspiration
	Raccord obstrué	Nettoyer le raccord, le remplacer si nécessaire
	Soupape du réservoir d'huile obstruée	Nettoyer/remplacer la soupape
	Flancs de la denture ou entraîneur de la vis sans fin usés	Remplacer la vis sans fin
	Pompe à huile endommagée, usée	Remplacer la pompe à huile
La machine perd de l'huile de graissage de chaîne	Pompe à huile endommagée, usée	Remplacer la pompe à huile
	Raccord de tuyau flexible d'aspiration d'huile endommagé	Remplacer le tuyau flexible d'aspiration d'huile
	Carter de vilebrequin fendu	Remplacer le carter de vilebrequin
La pompe à huile ne débite pas suffisamment d'huile	Pompe à huile endommagée, usée	Remplacer la pompe à huile
	L'entraîneur de la vis sans fin est desserré	Remplacer la vis sans fin

### 3.4 Dispositif de lancement

Panne	Cause	Remède
Câble de lancement cassé	Le câble a été tiré trop brutalement à fond ou bien a été tiré en biais – c'est-à-dire pas perpendiculairement	Remplacer le câble de lancement
	Usure naturelle	Remplacer le câble de lancement
Le câble de lancement ne s'embobine plus	Fort encrassement ou corrosion du ressort de rappel	Nettoyer ou remplacer le ressort de rappel
	Tension insuffisante du ressort de rappel	Contrôler le ressort de rappel et augmenter la tension initiale
	Ressort de rappel cassé	Remplacer le ressort de rappel
Le câble de lancement ne peut pas être tiré sur la longueur suffisante	Ressort de rappel trop fortement tendu	Contrôler le ressort de rappel et réduire la tension initiale
Le câble de lancement peut être tiré à fond pratiquement sans résistance (le vilebrequin n'est pas entraîné)	Ressort fatigué	Remplacer le ressort
	Ressort monté dans le mauvais sens	Monter correctement le ressort
	<b>Versions sans ErgoStart</b> Tourillon du cliquet ou cliquet usé	Remplacer le cliquet
	<b>Versions avec ErgoStart</b> Tourillons des cliquets ou cliquets usés	Remplacer les cliquets
	Œillet du ressort pas accroché sur l'entraîneur	Accrocher l'œillet du ressort sur l'entraîneur
	Ressort (ErgoStart) cassé	Remplacer le ressort, contrôler l'entraîneur et la poulie à câble, les remplacer si nécessaire

Panne	Cause	Remède
Il est difficile de tirer le câble de lancement ou le rappel est très lent	Dispositif de lancement fortement encrassé	Nettoyer intégralement le dispositif de lancement
	À des températures extérieures très basses : l'huile de graissage appliquée sur le ressort de rappel devient visqueuse (les spires du ressort se collent) ou de l'humidité a pénétré dans le ressort de rappel (les spires du ressort sont gelées)	Humecter le ressort de rappel avec quelques gouttes de produit de dégraissage courant sans chlorocarbures ni hydrocarbures halogénés, à base de solvant, puis tirer prudemment sur le câble de lancement, autant de fois que nécessaire pour rétablir le bon fonctionnement

### 3.5 Dispositif d'allumage

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

### 3.6 Carburateur

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

Panne	Cause	Remède
Le moteur ne passe pas au ralenti, le régime de ralenti est trop élevé	Papillon trop ouvert par la vis de butée de réglage de régime de ralenti <b>LA</b>	Ajuster correctement la vis de butée de réglage de régime de ralenti <b>LA</b>
	Manque d'étanchéité des bagues d'étanchéité / du carter de vilebrequin	Étancher les bagues d'étanchéité / le carter de vilebrequin, les remplacer si nécessaire
	Le papillon ne ferme pas	Remplacer le carburateur
Si le moteur cale au ralenti	Perçages du gicleur de ralenti ou canaux obstrués	Nettoyer le carburateur
	Vis <b>L</b> « trop riche » ou « trop pauvre »	Régler correctement la vis de réglage de richesse au ralenti <b>L</b>
	Vis de butée de réglage de régime de ralenti <b>LA</b> mal réglée – papillon totalement fermé	Ajuster correctement la vis de butée de réglage de régime de ralenti <b>LA</b>
	Aération du réservoir à carburant défectueuse	Remplacer le système d'aération du réservoir
	Fuite du conduit à carburant entre réservoir et carburateur	Étancher les raccords ou remplacer le conduit
La chaîne est entraînée au ralenti	Régime de ralenti trop élevé	Réajuster la vis <b>LA</b> (en tournant dans le sens inverse des aiguilles d'une montre)
	Ressorts de traction des masselottes étirés ou fatigués	Remplacer les ressorts de traction ; remplacer l'embrayage si néc.
	Anneaux de ressorts de traction de masselottes cassés	Remplacer les ressorts de traction
La machine sent l'essence ou perd du carburant	Manque d'étanchéité/endommagement des tuyaux flexibles à carburant	Contrôler les tuyaux flexibles ; si nécessaire, les pousser à fond sur les raccords ou les remplacer
	Réservoir à carburant endommagé	Remplacer le carter de poignées
	Membrane de pompe, membrane de réglage ou joint de membrane défectueux	Remplacer la membrane de pompe, la membrane de réglage ou le joint de membrane



Panne	Cause	Remède
Le régime du moteur tombe fortement sous charge – le moteur n'atteint pas sa pleine puissance	Filtre à air encrassé	Nettoyer le filtre à air, le remplacer si nécessaire
	Le papillon ne s'ouvre pas complètement	Contrôler la tringlerie de commande des gaz
	Aération du réservoir à carburant défectueuse	Remplacer le système d'aération du réservoir
	Crépine d'aspiration de carburant encrassée	Remplacer la crépine d'aspiration
	Tamis à carburant encrassé	Nettoyer le tamis à carburant dans le carburateur, le remplacer si nécessaire
	Fuite du conduit à carburant entre réservoir et carburateur	Étancher les raccords ou remplacer le conduit
	Réglage « trop riche » de la vis de réglage de richesse à haut régime <b>H</b>	Contrôler le réglage de base, le corriger si nécessaire
	Perçages du gicleur principal ou canaux obstrués	Nettoyer le carburateur
	Membrane de pompe endommagée ou fatiguée	Remplacer la membrane de pompe
Réglage incorrect du point d'allumage, décalage du rotor – clavette demi-lune du rotor cisailée	Remplacer le rotor	
Le moteur tourne avec un enrichissement excessif, manque de puissance et régime maximal très faible	Le volet de starter ne s'ouvre pas	Contrôler le carburateur et l'axe de volet de starter ; les réparer ou les remplacer si nécessaire

### 3.7 Moteur


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

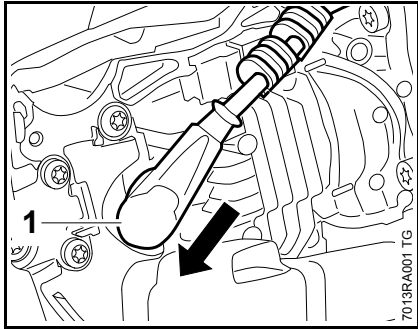
- filtre à air,
- alimentation en carburant,
- carburateur,
- dispositif d'allumage.

Panne	Cause	Remède
Le moteur démarre difficilement, cale au ralenti, mais fonctionne normalement à pleins gaz	Bagues d'étanchéité du moteur défectueuses	Remplacer les bagues d'étanchéité
	Manque d'étanchéité/défectuosité (fissures) du carter de vilebrequin	Contrôler le carter de vilebrequin, le cas échéant, rétablir son étanchéité ou le remplacer
	Coude d'admission endommagé/ orifice obstrué	Nettoyer l'orifice ou remplacer le coude d'admission
Le moteur n'atteint pas sa puissance maximale ou marche de façon irrégulière	Segments de compression usés ou cassés	Remplacer les segments de compression
	Silencieux/tamis pare-étincelles calaminé	Nettoyer le silencieux (ouvertures d'entrée et de sortie), remplacer le tamis pare-étincelles, remplacer le silencieux si nécessaire
	Filtre à air encrassé	Nettoyer ou remplacer le filtre à air
	Conduit à carburant plié ou fendu/ arraché	Remplacer le conduit ou le poser sans plis
	Coude d'admission endommagé/ orifice obstrué	Nettoyer l'orifice ou remplacer le coude d'admission
Moteur surchauffé	Refroidissement insuffisant du cylindre. Prises d'air de carter de ventilateur obstruées ou ailettes de refroidissement du cylindre fortement encrassées	Nettoyer soigneusement tous les passages d'air de refroidissement et les ailettes de refroidissement
	Admission d'air du carter de ventilateur colmatée	Nettoyer les fentes d'admission d'air du carter de ventilateur

## 4. Embrayage

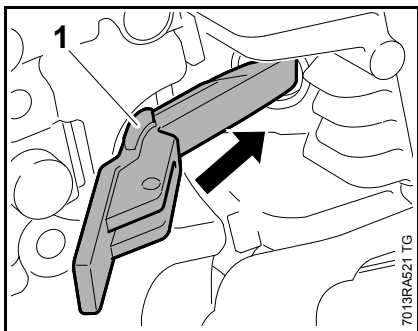
### 4.1 Embrayage

- Recherche des pannes,  3.1.
- Déclencher le frein de chaîne, démonter le couvercle de pignon, la chaîne et le guide-chaîne.

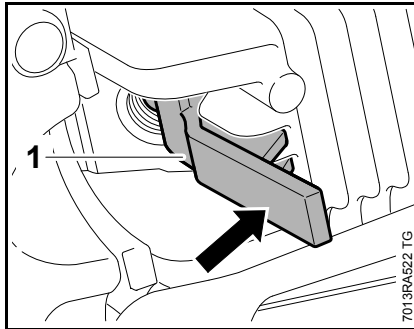


- Débrancher le contact de câble d'allumage (1).

- Dévisser la bougie.

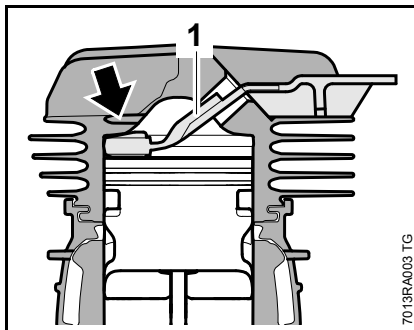


- Glisser la réglette de butée (1) 1145 893 5900 dans le cylindre à travers l'orifice, jusqu'en butée.

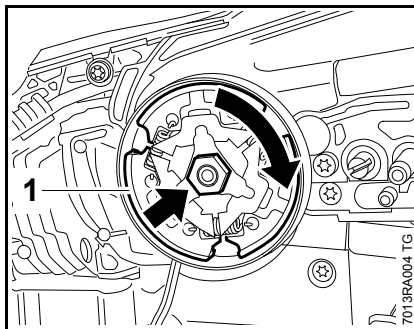


- Fixer la réglette de butée (1) 1145 893 5900 sur l'ailette de refroidissement du cylindre (flèche).

- Faire tourner l'embrayage dans le sens des aiguilles d'une montre, jusqu'à ce que le piston porte contre la butée.

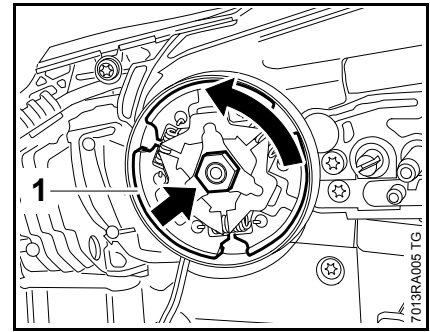


La réglette de butée (1) 1145 893 5900 doit buter contre la paroi du cylindre (flèche) et le côté plat de l'embout métallique doit prendre appui sur la tête du piston – dans la position montrée sur l'illustration.



- Dévisser l'embrayage (1) en agissant sur le six-pans (flèche) – filetage à gauche.

### Montage




- Présenter l'embrayage (1) sur le tourillon du vilebrequin de telle sorte que le six-pans proéminent (flèche) soit visible.

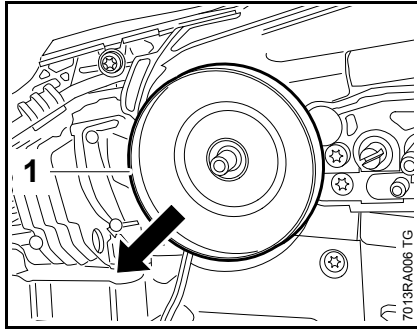
- Visser et serrer l'embrayage (1) – filetage à gauche.



- Retirer la réglette de butée du cylindre.

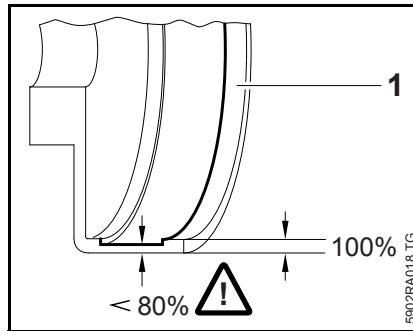
- Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.

## 4.2 Tambour d'embrayage

- Déclencher le frein de chaîne, démonter le couvercle de pignon, la chaîne et le guide-chaîne.
- Démonter l'embrayage,  4.1.



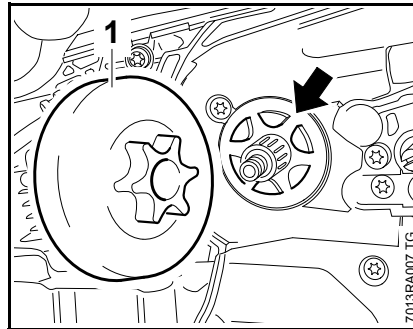
- Extraire le tambour d'embrayage (1).
- Extraire la cage à aiguilles.
- Nettoyer la cage à aiguilles et le tourillon du vilebrequin,  14.
- Graisser la cage à aiguilles et le tourillon du vilebrequin avec de la graisse multifonctionnelle STIHL,  14.




- Contrôler si le tambour d'embrayage (1) n'est pas usé.

Si la face intérieure de la paroi du tambour d'embrayage (1) présente des traces d'usure nettement visibles, il faut mesurer l'épaisseur résiduelle de la paroi. Si l'épaisseur de la paroi a été réduite à moins d'env. 80 % de l'épaisseur initiale, remplacer le tambour d'embrayage.

### Montage



- Glisser la cage à aiguilles sur le tourillon du vilebrequin.
- Monter le tambour d'embrayage (1), il doit alors venir en prise dans la vis sans fin (flèche).
- Monter l'embrayage,  4.1.
- Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.

## 5. Frein de chaîne


### 5.1 Contrôle du frein de chaîne

Le frein de chaîne est l'un des dispositifs de sécurité les plus importants de la tronçonneuse. Son efficacité peut être évaluée d'après le temps de freinage. Par là, on entend le temps qui s'écoule entre le déclenchement du frein et l'immobilisation totale de la chaîne.


Au fur et à mesure de l'encrassement (surtout avec de l'huile de chaîne, des copeaux de bois, des particules d'abrasion etc.) et du lissage des surfaces de friction du collier de frein et du tambour d'embrayage, le coefficient de friction baisse, ce qui se traduit par une augmentation du temps de freinage. Le même effet négatif peut être aussi constaté lorsque le ressort de traction est fatigué ou étiré.

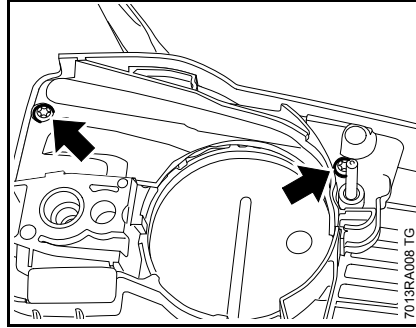
- Mettre le moteur en marche.
- Avec le frein de chaîne déclenché (bloqué), accélérer brièvement (au maximum pendant 3 secondes) à pleins gaz – la chaîne ne doit pas être entraînée.
- Avec le frein de chaîne desserré, accélérer à pleins gaz et déclencher manuellement le frein de chaîne, la chaîne doit s'immobiliser brusquement.

Le temps de freinage est bon lorsqu'il n'est pas possible de percevoir à l'œil nu la décélération de la chaîne juste avant son immobilisation (dans un délai de moins d'une seconde).

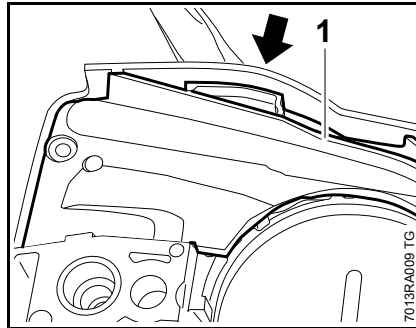
Si le bon fonctionnement n'est pas garanti, voir Recherche des pannes,  3.2.

### 5.2 Collier de frein

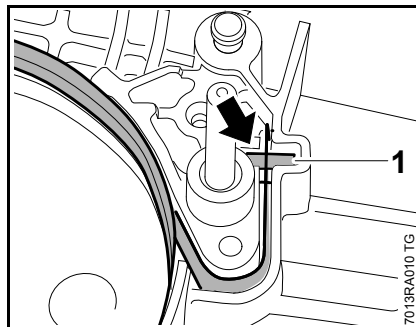
- Recherche des pannes,  3.2.
- Déclencher le frein de chaîne, démonter le couvercle de pignon, la chaîne et le guide-chaîne.



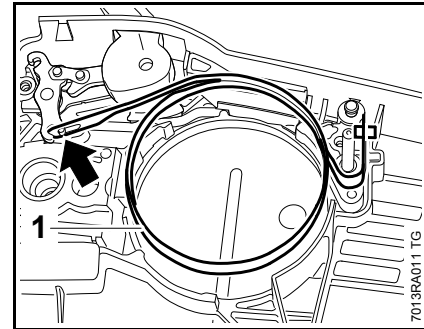
- Dévisser les vis (flèches).



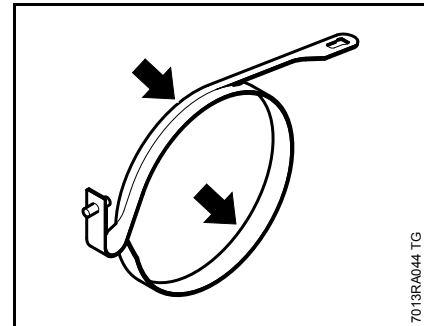
- Chasser le couvercle (1) de son support (flèche) et l'enlever.



- En faisant levier, dégager le collier de frein (1) de la pièce de guidage (flèche).

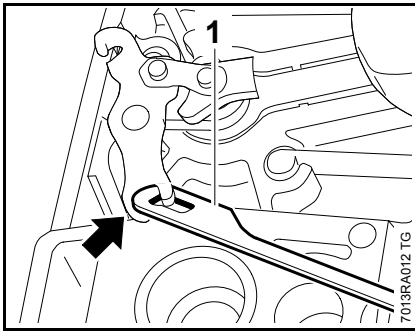


- Sortir le collier de frein (1) en le faisant pivoter et le décrocher du levier de frein (flèche).
- Le collier de frein ne doit pas être étiré.

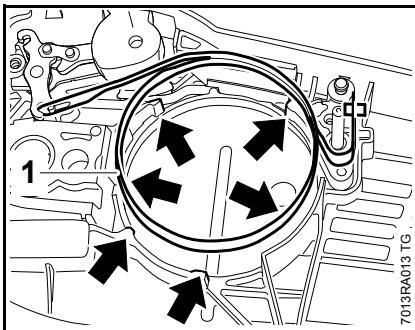


Remplacer le collier de frein si des traces d'usure prononcées (de grandes surfaces sur la face intérieure et/ou partiellement sur la face extérieure) (flèches) sont visibles et si l'épaisseur résiduelle de la bande est < 0,6 mm.

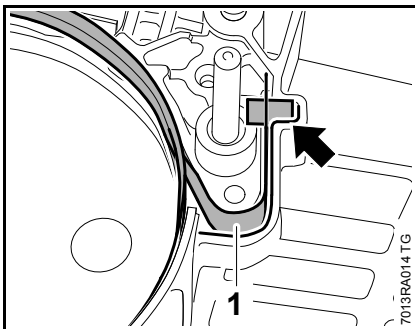
## Montage



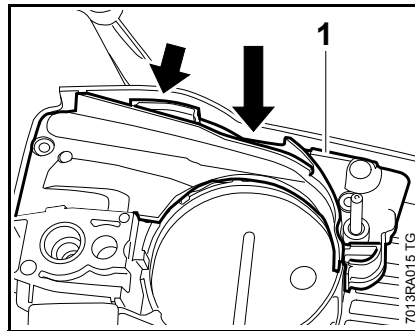
- Accrocher le collier de frein (1) dans le levier de frein (flèche).



- Glisser le collier de frein (1) dans les pièces de guidage (flèches).



- Glisser le collier de frein (1) jusqu'en butée dans son logement (flèche).

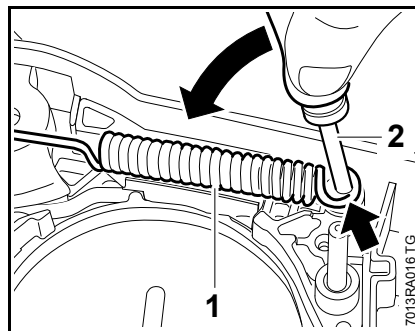


- Emboîter le couvercle (1) jusqu'à ce que le support (flèche) s'encliquette.

- Visser et serrer les vis.
- Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.
- Contrôler le fonctionnement.

### 5.3 Levier de frein

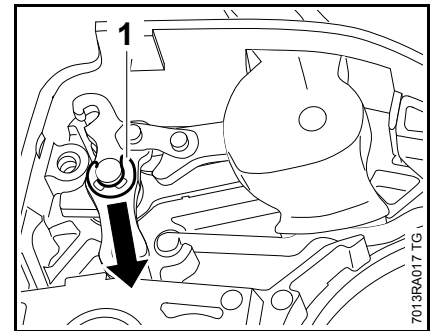
- Recherche des pannes, 3.2.
- Démontez le collier de frein, 5.2.



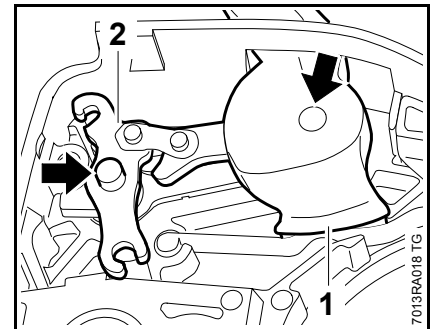
- Bloquer le frein de chaîne.

Le ressort de traction est maintenant détendu.

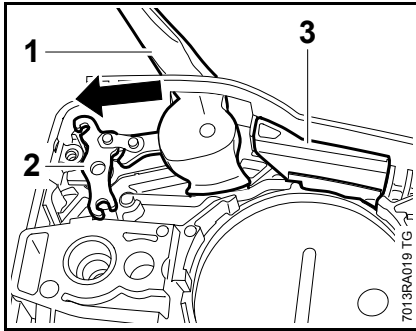
- Décrocher le ressort de traction (1) du tourillon (flèche) à l'aide du tube de montage 1117 890 0900.
- Décrocher et enlever le ressort de traction du levier de frein.



- Repousser le circlip (1).



- Extraire simultanément le protège-main (1) et le levier de frein (2) des tourillons (flèches).

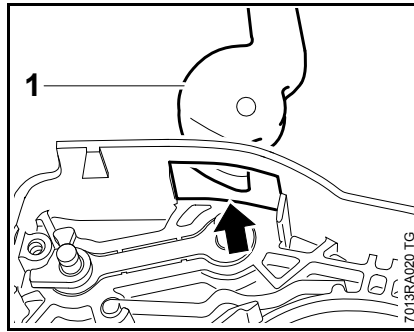


- Extraire le levier de frein (2) du protège-main (1).
- Extraire le protège-main à travers l'orifice.
- Contrôler la butée (3), la remplacer si nécessaire.
- Contrôler le levier de frein et le protège-main, les remplacer si nécessaire.

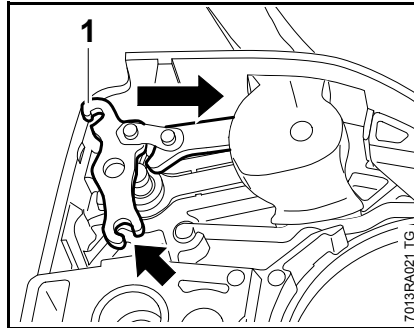
Au montage de la butée, veiller à ce qu'elle soit complètement introduite dans la pièce de guidage du couvercle de pignon et qu'elle s'applique à plat.

- Contrôler le tourillon, le remplacer si nécessaire, 14.5.5.
- Contrôler le ressort à lame, le remplacer si nécessaire, 14.5.4.
- Nettoyer les pièces démontées, 14.

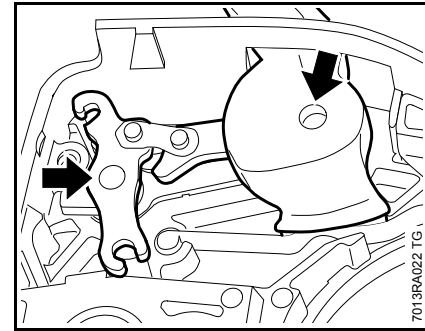
## Montage



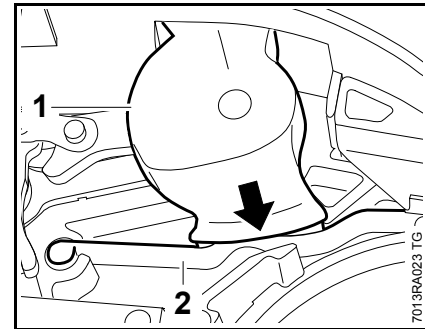
- Graisser le tourillon avec de la graisse STIHL, 14.
- Glisser le protège-main (1) à travers l'ouverture (flèche).



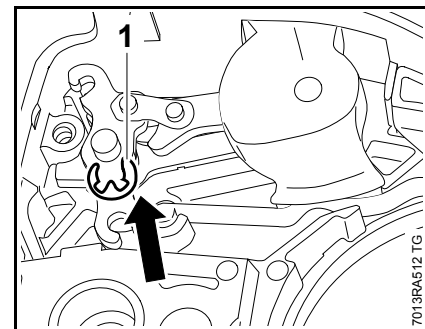
- Ajuster le levier de frein – la fourchette (flèche) doit être orientée en direction du collier de frein.
- Repousser le levier de frein (1) dans l'ouverture du protège-main jusqu'à ce que les orifices coïncident.



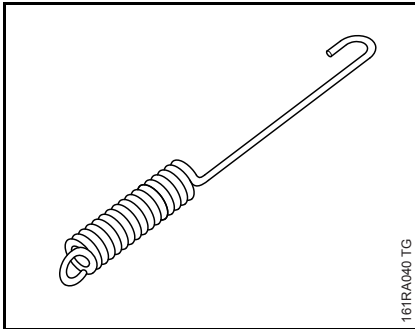
- Soulever légèrement les paliers du protège-main et du levier de frein et faire passer leurs orifices par-dessus les tourillons (flèches).



- Faire passer la came (flèche) du protège-main (1) à côté du ressort à lame (2).
- Glisser le protège-main et le levier de frein sur les tourillons, en faisant légèrement pivoter le protège-main.



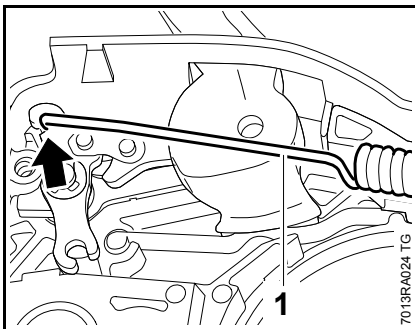
- Monter le circlip (1).



161RA040 TG

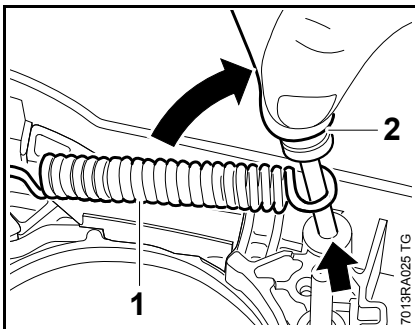
- Lorsque le ressort de traction est démonté, ses spires doivent être appliquées les unes contre les autres ; sinon, remplacer le ressort de traction.

Si le tourillon du ressort de traction est usé au niveau de la rainure, il faut le remplacer, 5.5.



7013RA024 TG

- La butée doit être montée.
- Accrocher le ressort de traction (1) sur le levier de frein (flèche).



7013RA025 TG

- Accrocher le ressort de traction (1) sur le tourillon (flèche) à l'aide du tube de montage (2) 1117 890 0900.

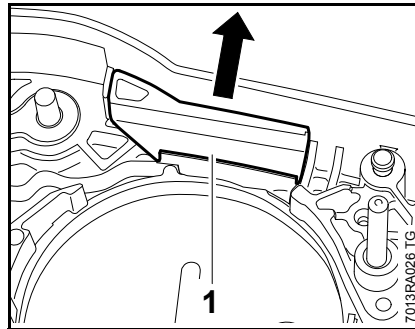
- Graisser le levier de frein avec de la graisse STIHL, 14.

- Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.

#### 5.4 Ressort à lame

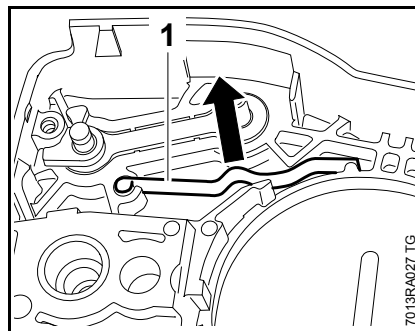
Le ressort à lame et la came du protège-main garantissent l'encliquetage du protège-main dans la position requise.

- Démontez le levier de frein, 5.3.



7013RA026 TG

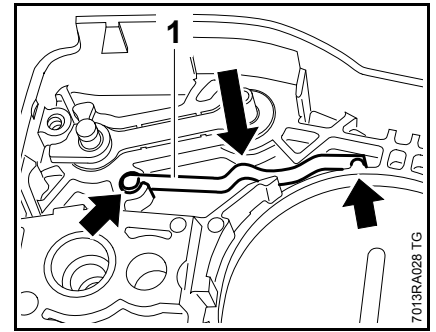
- Sortir la butée (1).



7013RA027 TG

- Extraire le ressort à lame (1) et le contrôler, le remplacer si nécessaire.

#### Montage



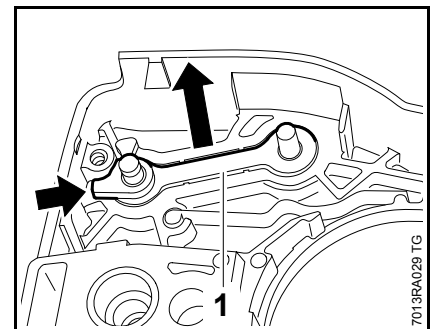
7013RA028 TG

- Glisser le ressort à lame (1) dans les pièces de guidage (flèches).
- Graisser le ressort à lame avec de la graisse STIHL, 14.
- Monter la butée.
- Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.

#### 5.5 Tourillons

Les tourillons garantissent la bonne fixation des ressorts de traction et, si ces tourillons sont usés, il faut les remplacer – le ressort de traction peut s'échapper.

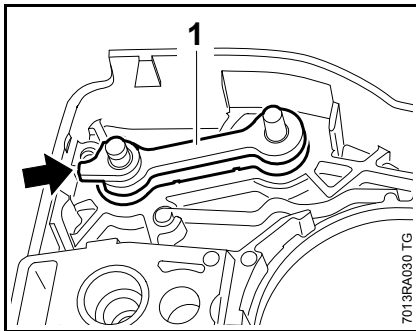
Pour que l'illustration soit plus claire, les pièces qui se trouvent sur les tourillons sont déjà démontées.



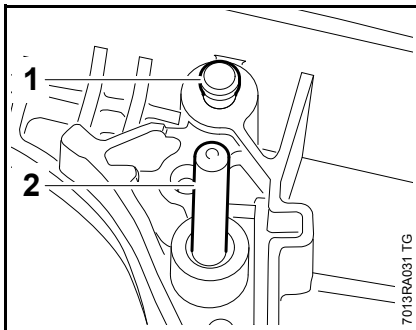
7013RA029 TG

- Dégager la garniture (1) en faisant lever avec un outil approprié au niveau de la languette (flèche), la contrôler et la remplacer si nécessaire.

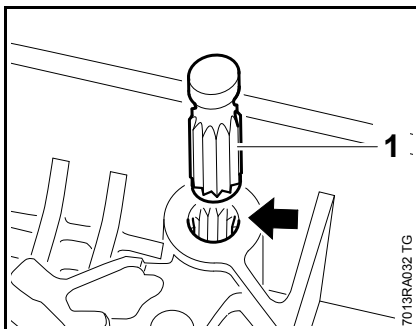




- Présenter la garniture (1) avec la languette (flèche) orientée vers le bord du couvercle et l'enfoncer à fond dans le support.

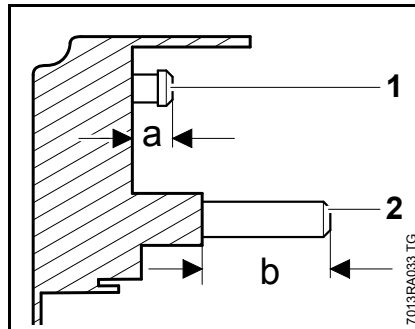


- Extraire le tourillon (1) et la goupille cannelée (2) du couvercle à l'aide d'un outil approprié.



- Avant le montage, humecter la partie cannelée du tourillon (1) neuf avec du Loctite, 14.
- Présenter le tourillon (1) sur l'orifice (flèche) de telle sorte que les cannelures du tourillon coïncident avec les cannelures déjà formées dans l'orifice.

Pour cela, faire légèrement tourner le tourillon dans un sens et dans l'autre, jusqu'au positionnement correct.



Vue du côté du filtre à air.

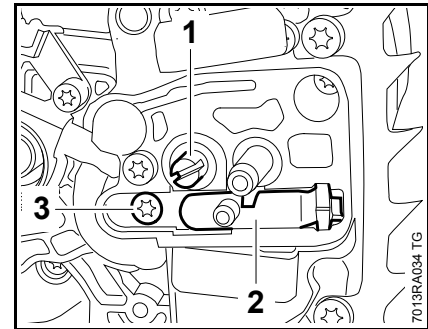
- Emmancher le tourillon (1) et la goupille cannelée (2) en frappant légèrement et prudemment, jusqu'à obtention de la cote suivante :  
tourillon (1)  
a = 4,8 mm  
goupille cannelée (2)  
b = 25,5 mm.

Les tourillons doivent être emmanchés bien perpendiculairement.

- Graisser le levier de frein et le ressort à lame avec de la graisse STIHL, 14.
- Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.

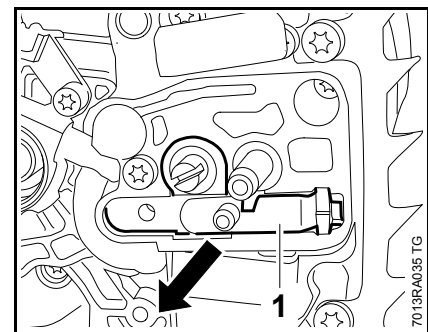
## 5.6 Tendeur de chaîne

- Déclencher le frein de chaîne, démonter le couvercle de pignon, la chaîne et le guide-chaîne.
- Recherche des pannes, 3.2.

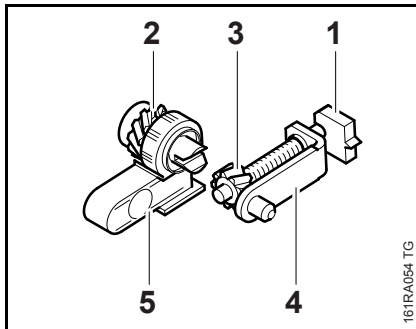


- Faire tourner le pignon droit (1) dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le coulisseau de tension (2) vienne en butée à droite.

- Dévisser la vis (3).



- Extraire le tendeur de chaîne complet (1).



- Contrôler la pièce de pression (1), le pignon (2), la vis de tension (3), le coulisseau de tension (4) et le recouvrement (5), les remplacer si nécessaire.

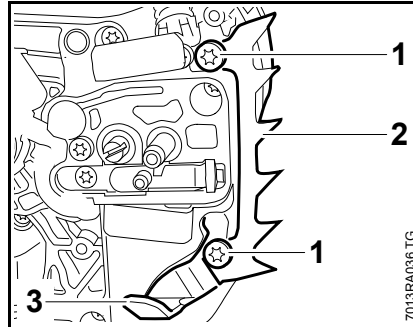
- Nettoyer toutes les pièces démontées avec un peu de produit de dégraissage courant sans chlorocarbures ni hydrocarbures halogénés, à base de solvant. Remplacer les pièces endommagées ou usées, 14.

La vis de tension et le pignon droit ne doivent être remplacés que par couple.

- Contrôler le fonctionnement.
- Graisser le tendeur de chaîne rapide avec de la graisse multifonctionnelle STIHL, 14.
- Montage dans l'ordre inverse.

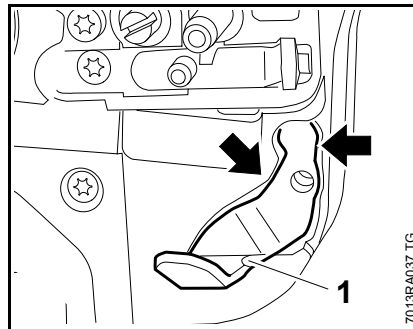
### 5.6.1 Arrêt de chaîne

- Déclencher le frein de chaîne, démonter le couvercle de pignon, la chaîne et le guide-chaîne.



- Dévisser les vis (1).
- Enlever la griffe (2) et l'arrêt de chaîne (3).

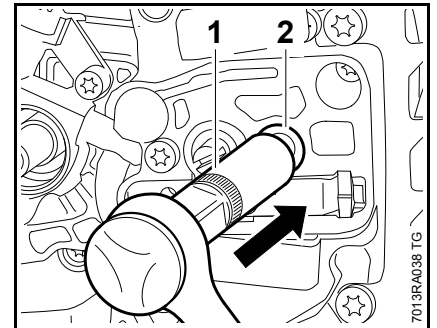
### Montage



- Positionner l'arrêt de chaîne (1) de telle sorte qu'il épouse la forme du creux (flèches) et l'appliquer.
- Poser la griffe.
- Visser et serrer les vis.
- Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.

### 5.7 Vis à embase pour fixation du guide-chaîne

- Déclencher le frein de chaîne, démonter le couvercle de pignon, la chaîne et le guide-chaîne.



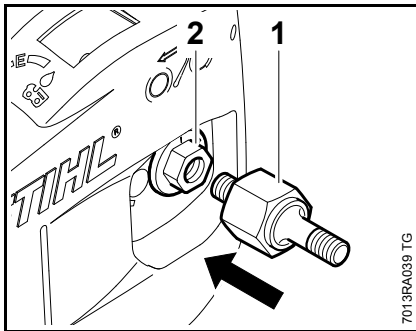
- Enfoncer à fond le tourne-goujon (1) 5910 893 0501 sur la vis à embase (2) et la dévisser dans le sens contraire à celui des aiguilles d'une montre.
- Humecter la vis à embase avec du Loctite, visser et serrer la vis, 14.
- Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.

### 5.8 Écrou à embase pour couvercle de pignon

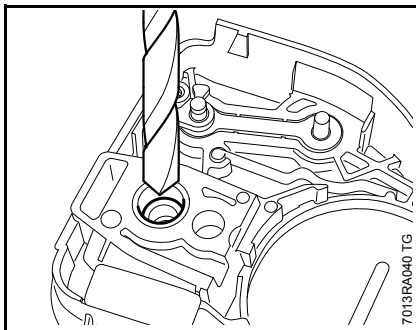
Ce couvercle de pignon ne peut être utilisé que sur la MS 201, MS 201 T. Le post-équipement de machines d'autres séries n'est pas possible. La longueur et la forme de la vis à embase doivent être adaptées au couvercle de pignon avec écrou imperdable.

L'outil spécial 5910 893 9600 « vis à embase » est disponible pour le remplacement de l'écrou.

- Desserrer le frein de chaîne et démonter le couvercle de pignon.

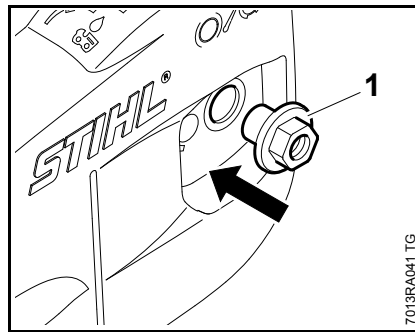


- Visser le filetage le plus court de l'outil de montage spécial (1) 5910 893 9600 dans l'écrou à embase (2), jusqu'en butée.

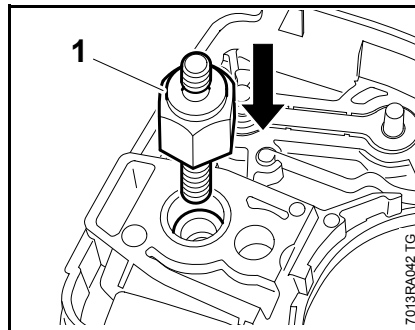


- Retourner le couvercle de pignon et prendre le six-pans de l'outil de montage dans un étau.
- Éliminer le collet de l'écrou à embase à la perceuse, avec un foret de 11 mm de diamètre – en veillant à ne pas attaquer le gradin du couvercle de pignon avec le foret.
- Extraire l'écrou à embase.
- Dévisser l'outil de montage de l'écrou à embase.

## Montage

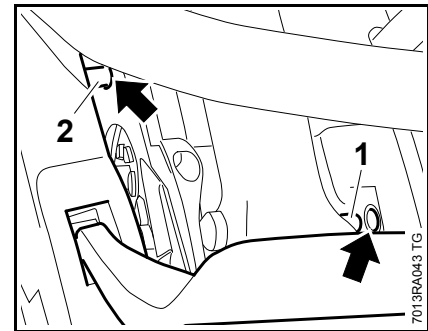


- Introduire l'écrou à embase neuf (1).



- Retenir le six-pans de l'écrou à embase.
- Du côté opposé, visser le filetage le plus long de l'outil de montage spécial (1) 5910 893 9600 dans l'écrou à embase, jusqu'en butée.

Un rebord est ainsi formé sur le collet de l'écrou à embase neuf et le retient dans le couvercle de pignon.





- Monter le couvercle de pignon en veillant à ce que le téton (1) et la goupille cannelée (2) se prennent dans les trous (flèches).
- Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.

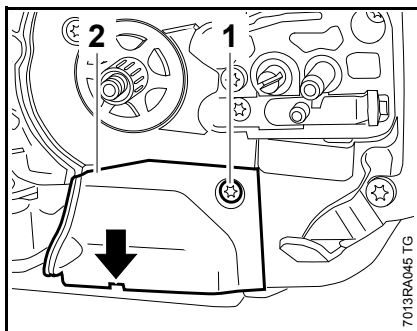
## 6. Moteur

### 6.1 Silencieux

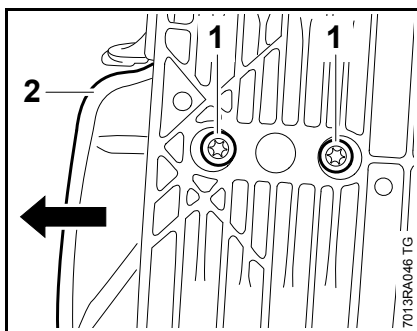
Avant de rechercher la cause d'une panne sur le moteur, il faut tout d'abord contrôler l'alimentation en carburant, le carburateur, le filtre à air et le dispositif d'allumage ; les remettre en état si nécessaire.

- Recherche des pannes,  3.7.
- Démontez le tambour d'embrayage,  4.2.

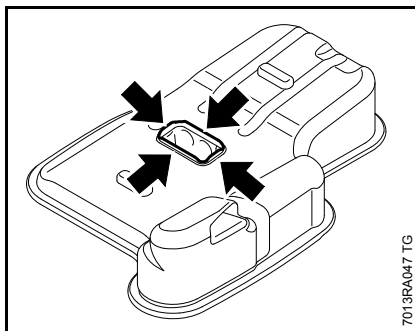
Pour éviter que des saletés risquent de pénétrer dans le cylindre, amener le piston au point mort haut avant de démonter le silencieux.



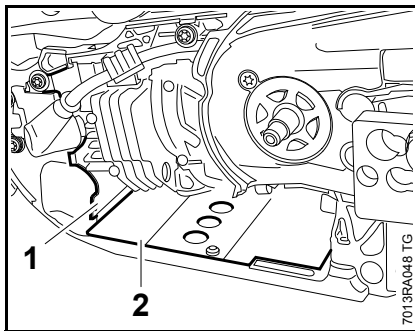
- Dévisser la vis (1).
- Enfoncer légèrement la languette de fixation (flèche), extraire le couvercle (2) en faisant levier et l'enlever.





- Dévisser les vis (1).
- Extraire le silencieux (2) et le contrôler, le remplacer si nécessaire.

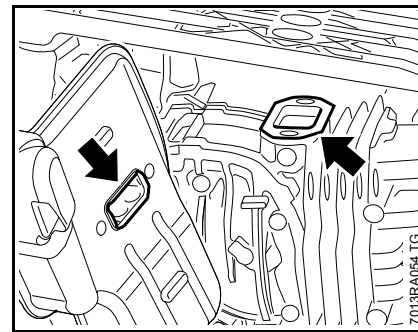



- Contrôler le rebord sur tout le tour (flèches) ; en cas d'endommagement, le silencieux doit être remplacé.
- Le cas échéant, démonter et remonter le tamis pare-étincelles, voir la Notice d'utilisation.



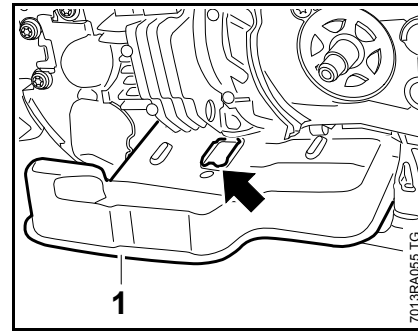
- Contrôler la plaque isolante (1), la remplacer si nécessaire,  6.1.1.
- Contrôler la feuille calorifuge (2), remplacer le carter de réservoir si nécessaire,  12.11.

### Montage



- Contrôler et nettoyer les plans de joint (flèches),  14.

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



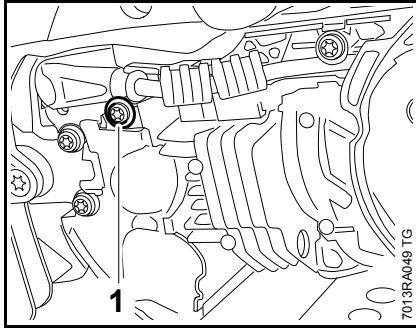
- Introduire prudemment le silencieux (1) et l'appliquer.

Veiller à ce que le rebord se prenne dans le canal d'échappement, sur tout le tour (flèche).

- Mettre les vis en place et contrôler le positionnement correct du silencieux.
- Visser et serrer les vis.
- Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.

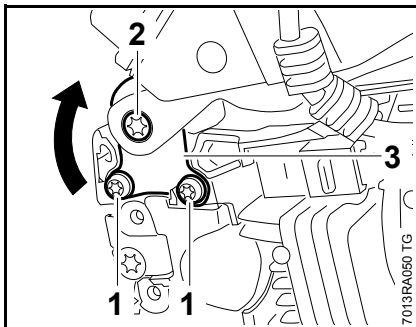
### 6.1.1 Plaque isolante

- Démonter le silencieux, 6.1.
- Débrancher le contact de câble d'allumage et dévisser la bougie.



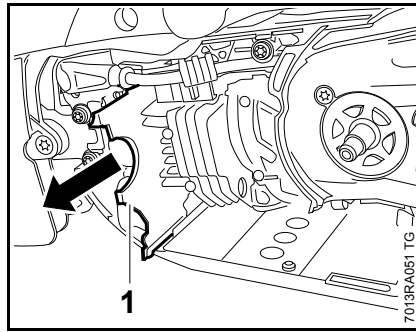
- Dévisser la vis (1).

#### Version MS 201 T



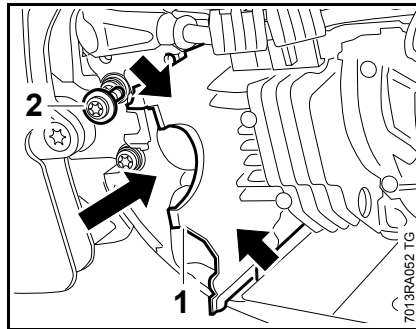
- Enlever les vis (1) et desserrer légèrement la vis (2).
- Écarter le butoir annulaire (3) en le faisant pivoter dans le sens des aiguilles d'une montre.

#### Toutes les versions



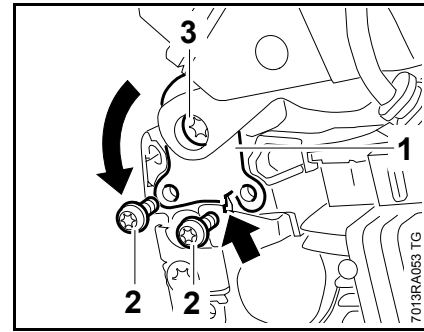
- Extraire la plaque isolante (1).

#### Montage



- Ajuster la plaque isolante de telle sorte que l'évidement prévu pour la bougie coïncide avec l'évidement du carter de réservoir.
- Mettre la plaque isolante (1) dans les pièces de guidage (flèches) et la glisser jusqu'en butée.
- Visser et serrer la vis (2).

#### Version MS 201 T



- Tourner le butoir annulaire (1) dans le sens inverse des aiguilles d'une montre et l'ajuster de telle sorte que l'encoche se prenne sur l'ergot (flèche).
- Visser et serrer les vis (2).
- Serrer la vis (3).
- Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.

## 6.2 Contrôle d'étanchéité

Une défectuosité des bagues d'étanchéité et des joints ou une fissuration des pièces moulées entraîne un manque d'étanchéité. Dans ce cas, de l'air parasite peut être aspiré, ce qui modifie la composition du mélange carburant/air.

L'une des principales conséquences est qu'il devient difficile, voire impossible, de régler correctement le régime de ralenti.

De plus, une progression impeccable entre le ralenti et la charge partielle ou la pleine charge n'est pas possible.

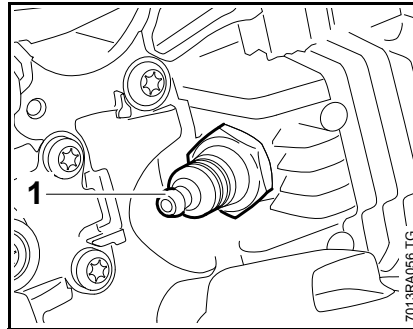
Toujours effectuer tout d'abord le contrôle avec dépression et ensuite le contrôle avec surpression.


La pompe 0000 850 1300 permet un contrôle précis de l'étanchéité du bloc-moteur, avec dépression et avec surpression.

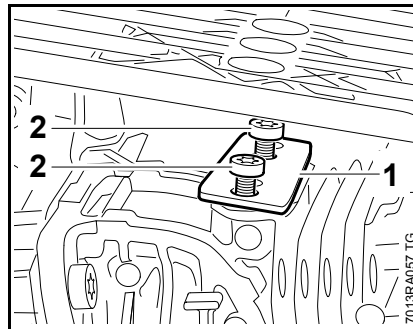
### 6.2.1 Préparatifs

- Déclencher le frein de chaîne, démonter le couvercle de pignon, la chaîne et le guide-chaîne.

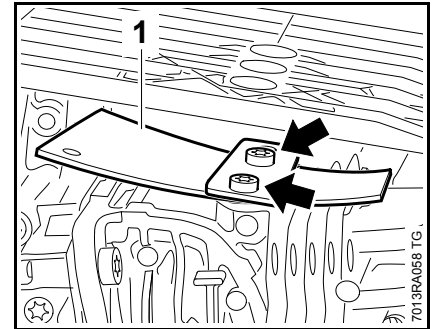
Sur les MS 201 et MS 201 T, le carter de poignées et la position du carburateur sont différents, mais les préparatifs et les contrôles sont les mêmes sur les deux machines.



- Débrancher le contact de câble d'allumage.
- Dévisser la bougie (1).
- Amener le piston au point mort haut (O.T. = PMH) (visible à travers l'orifice pour bougie).
- Visser et serrer la bougie (1).
- Démontez le silencieux,  6.1.





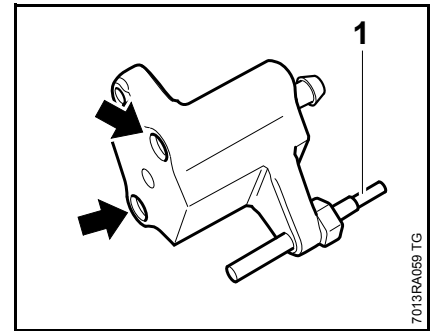
- Poser la bride (1) 5910 855 4201.
- Engager les vis (2).



- Glisser la plaque d'étanchéité (1) 0000 855 8106 entre la lumière d'échappement du cylindre et la bride, puis serrer légèrement les vis (flèches).

La plaque d'étanchéité doit remplir toute la largeur comprise entre les vis.

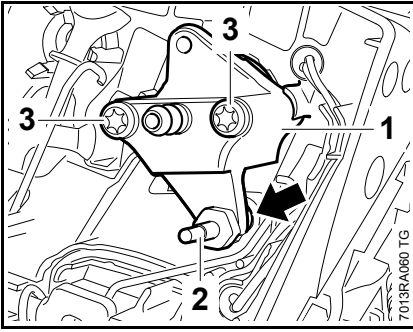
- Démontez le carburateur, MS 201  12.4, MS 201 T  12.5.



Les creux (flèches) doivent se positionner sur les douilles taraudées.

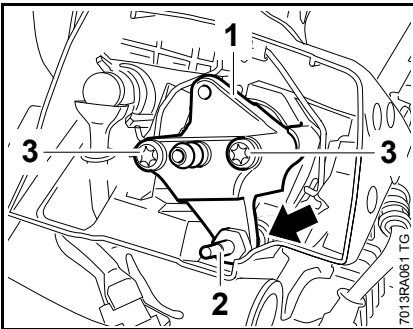
La vis (1) doit être montée – elle sert à la fermeture du tuyau d'impulsions.

## Version MS 201



- Orienter la bride (1) 5910 850 4203 de telle sorte que les creux passent par-dessus les douilles filetées et que la vis (2) obture le tuyau flexible d'impulsions (flèche).
- Appliquer la bride (1) 5910 850 4203, engager les vis (3) et les serrer.

## Version MS 201 T

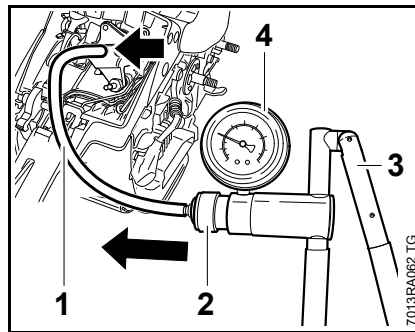


- Orienter la bride (1) 5910 850 4203 de telle sorte que les creux passent par-dessus les douilles filetées et que la vis (2) obture le tuyau flexible d'impulsions (flèche).
- Appliquer la bride (1) 5910 850 4203, engager les vis (3) et les serrer.

## 6.2.2 Contrôle avec dépression

Un défaut des bagues d'étanchéité se manifeste surtout en cas de dépression. En effet, la lèvres d'étanchéité décolle du vilebrequin au cours de la phase d'admission du piston, par suite de l'absence de contre-pression interne.

Pour constater ce phénomène, il est nécessaire d'effectuer un contrôle avec la pompe 0000 850 1300.




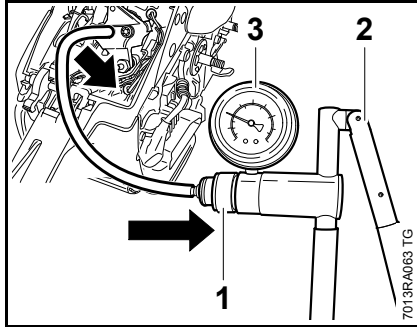
- Glisser le flexible (1) de la pompe 0000 850 1300 sur le raccord (flèche).
- Repousser la bague (2) vers la gauche – contrôle avec dépression.
- Actionner le levier (3) jusqu'à ce que le manomètre (4) indique une dépression de 0,5 bar.

Si la dépression indiquée est maintenue ou si la pression ne remonte pas de plus de 0,3 bar au maximum dans un délai de 20 secondes, on peut en conclure que les bagues d'étanchéité sont impeccables. Si la dépression diminue davantage, au niveau du carter de l'embellage du moteur, il faut remplacer les bagues d'étanchéité, 6.3.

- Après le contrôle, glisser la bague de la pompe vers la droite, pour la décompression.
- Procéder ensuite au contrôle avec surpression, 6.2.3.



### 6.2.3 Contrôle avec surpression


Les préparatifs sont les mêmes que pour le contrôle avec dépression,  6.2.2.



- Repousser la bague (1) vers la droite
  - contrôle avec pression.
- Actionner le levier (2) jusqu'à ce que le manomètre (3) indique une pression de 0,5 bar. Si cette pression est maintenue pendant au moins 20 secondes, le carter de l'embellage du moteur est étanche.
- Si la pression retombe, il faut localiser la fuite et remplacer la pièce défectueuse.

À l'endroit de fuite présumé, appliquer quelques gouttes d'eau savonneuse puis remettre le carter de l'embellage du moteur sous pression. En cas de fuite, des bulles apparaissent à l'endroit recouvert d'eau.

- Après le contrôle, repousser la bague de la pompe vers la gauche pour la décompression – débrancher le tuyau flexible.
- Démontez la bride 5910 850 4203 du coude d'admission.
- Monter le carburateur, MS 201 , MS 201 T .



- Démontez la bride 5910 855 4201 et la plaque d'étanchéité 0000 855 8106.
- Monter le silencieux,  6.1.
- Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.

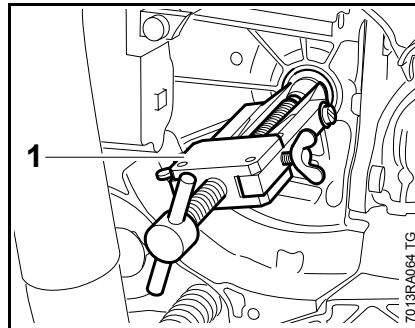
### 6.3 Bagues d'étanchéité

S'il faut remplacer seulement les bagues d'étanchéité, il ne faut pas désassembler le bloc-moteur.

Au démontage des bagues d'étanchéité avec l'extracteur 5910 890 4400, il faut utiliser les griffes (profil No 3.1) 0000 893 3706.

#### 6.3.1 Côté volant magnétique

- Démontez le carter de ventilateur,  8.2.
- Démontez le rotor,  7.5.





Il ne faut pas endommager le tourillon du vilebrequin.

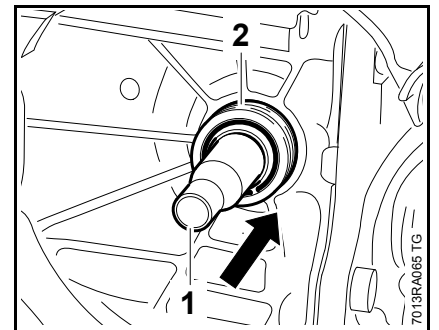
- Décoller la bague d'étanchéité de son siège en appliquant un coup léger à l'aide d'un tube approprié ou d'un chasse-goupille.

- Appliquer l'extracteur (1) 5910 890 4400.

- Tendre les branches.
- Extraire la bague d'étanchéité.

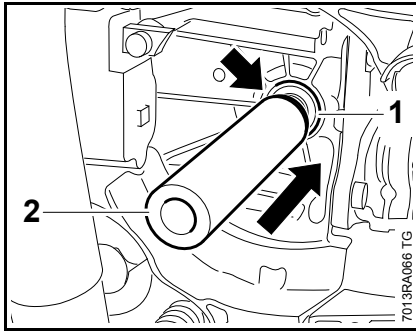
### Montage

- Nettoyer le plan de joint,  14.
- Graisser les lèvres d'étanchéité de la bague d'étanchéité neuve avec de la graisse STIHL, .



- Glisser la douille de montage (1) 1145 893 4600.
- Glisser la bague d'étanchéité (2) par-dessus la douille de montage, avec la face ouverte orientée vers le carter de vilebrequin.
- Enlever la douille de montage (1).





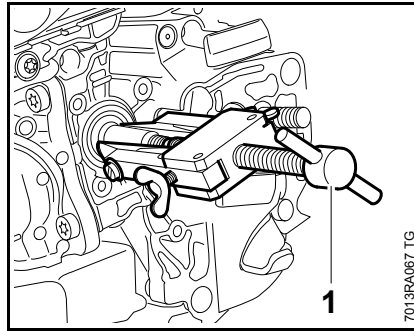
- Monter la douille d'emmanchement (2) 1120 893 2400 avec le collet (flèche) orienté vers le moteur.
- Emmancher la bague d'étanchéité (1) à l'aide de la douille d'emmanchement (2).

La surface d'emmanchement doit être plane et sans bavures.

- Le cône du vilebrequin doit être exempt de graisse, il faut donc nettoyer le cône, 14.
- Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.

### 6.3.2 Côté embrayage

- Déclencher le frein de chaîne, démonter le couvercle de pignon, la chaîne et le guide-chaîne.
- Démonter l'embrayage, 4.1.
- Démonter le tambour d'embrayage, 4.2.
- Démonter la pompe à huile, 11.4.



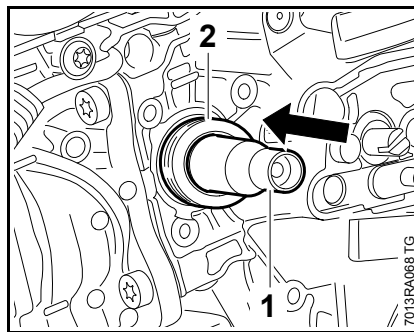
Le tourillon du vilebrequin ne doit pas être endommagé.

- Décoller la bague d'étanchéité de son siège en appliquant un coup léger à l'aide d'un tube approprié ou d'un chasse-goupille.

- Appliquer l'extracteur (1) 5910 890 4400.
- Tendre les branches.
- Extraire la bague d'étanchéité.

### Montage

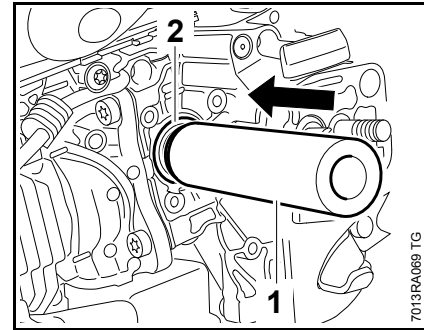
- Nettoyer le plan de joint, 14.
- Graisser les lèvres d'étanchéité de la bague d'étanchéité neuve avec de la graisse STIHL, 14.



- Glisser la douille de montage (1) 1145 893 4600.

- Glisser la bague d'étanchéité (2) par-dessus la douille de montage, avec la face ouverte orientée vers le carter de vilebrequin.

- Enlever la douille de montage (1).














- Monter la douille d'emmanchement (1) 1120 893 2400 avec le collet (flèche) orienté vers le moteur.

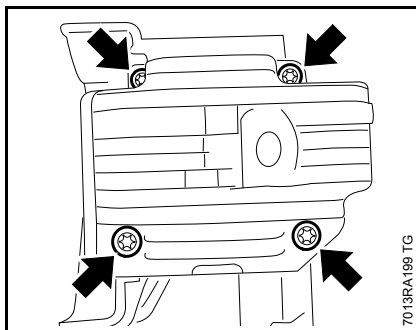
- Emmancher la bague d'étanchéité (2) à l'aide de la douille d'emmanchement (1).

La surface d'emmanchement doit être plane et sans bavures.

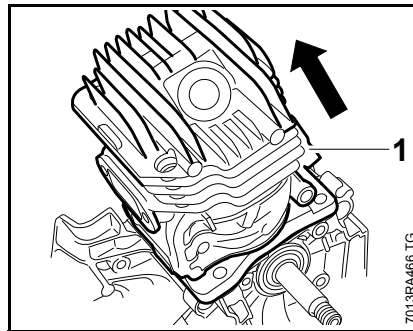
- Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.

## 6.4 Cylindre

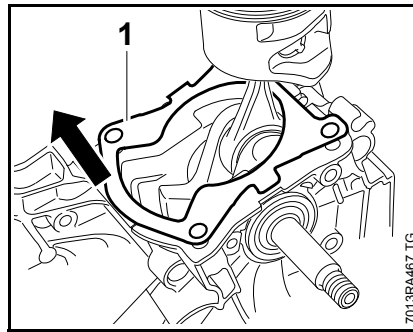
- Déclencher le frein de chaîne, démonter le couvercle de pignon, la chaîne et le guide-chaîne.
- Vider le réservoir à carburant ainsi que le réservoir à huile,  1.
- Débrancher le contact de câble d'allumage et démonter la bougie.
- Démonter le silencieux,  6.1.
- Démonter le carter de ventilateur,  8.2.
- Démonter le carburateur, MS 201  12.4, MS 201 T  12.5.
- Démonter le carter de poignées, MS 201,  10.4, MS 201 T,  10.5.
- Démonter le module d'allumage,  7.2.
- Démonter le tuyau flexible d'impulsions,  12.8.1.
- Démonter le coude d'admission,  12.8.
- Démonter le carter de réservoir,  12.11.



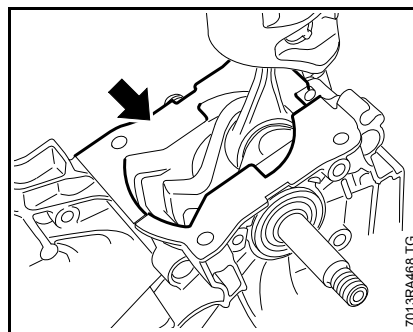
- Dévisser les vis (flèches).




- Extraire prudemment le cylindre (1).




- Enlever le joint de cylindre (1).



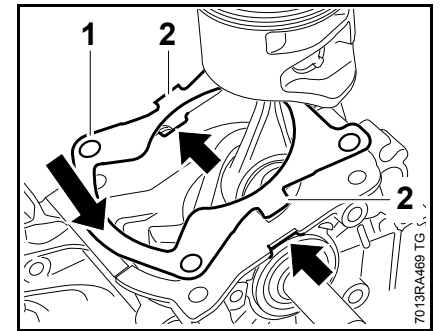
- Contrôler et nettoyer le plan de joint (flèche),  14.

Les plans de joint du cylindre et du carter de vilebrequin doivent être impeccables et ils ne doivent présenter aucun dommage – contrôler également les plans de joint sur le canal d'échappement et sur le canal d'admission.

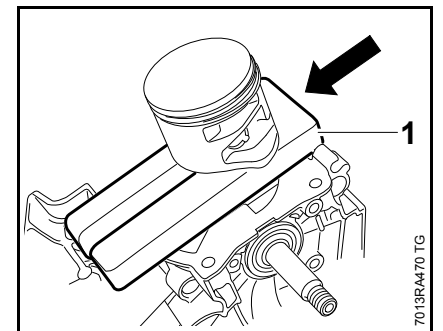
Les pièces dont les plans de joint sont endommagés doivent impérativement être remplacées – même le moindre endommagement peut entraîner des perturbations du fonctionnement du moteur,  3.7.

Après chaque démontage du cylindre, utiliser un joint de cylindre neuf.

### Montage

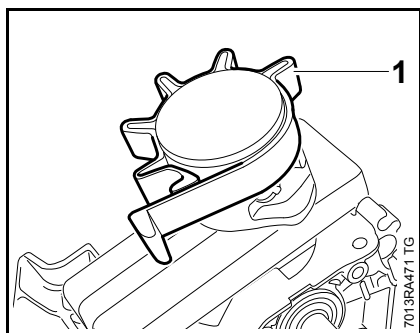


- Positionner le joint de cylindre (1) neuf de telle sorte que le contour coïncide et que les languettes (2) se prennent dans les échancrures (flèches).
- Poser le joint de cylindre (1).



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

Veiller à ce que le joint de cylindre ne soit pas déplacé ou endommagé.

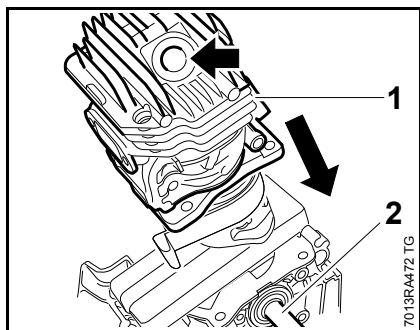


– Humecter le piston, les segments de compression et l'intérieur du cylindre avec de l'huile, 14.

● Entourer le piston et les segments de compression avec le collier de serrage (1) 0000 893 2600.

– Veiller au positionnement correct des segments de compression, 6.7.

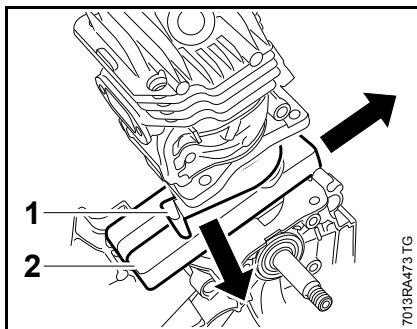
Le collier de serrage (1) doit être disposé de telle sorte que les segments de compression ne dépassent pas par rapport à la paroi du piston.



● Positionner le cylindre (1) de telle sorte que le taraudage pour bougie (flèche) soit orienté en direction du tourillon de vilebrequin (2) côté embrayage.

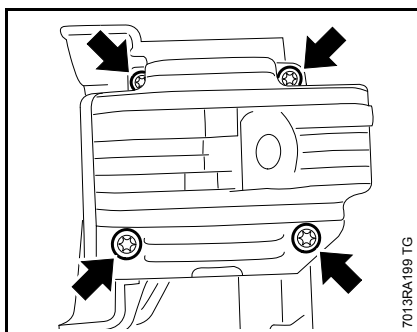
En glissant le cylindre sur le piston, veiller à ce que le collier de serrage entoure fermement le piston et qu'aucun des segments de compression ne dépasse  
– il risquerait de casser.

● Glisser le cylindre (1) par-dessus le piston ; le collier de serrage est alors repoussé vers le bas et se dégage.



● Enlever le collier de serrage (1) et la cale de montage en bois (2).

Veiller à ce que le joint de cylindre soit correctement positionné.



– Glisser le cylindre jusqu'en butée.

● Engager les vis (flèches) et immobiliser le cylindre avec le joint de cylindre.

● Serrer les vis en croisant (flèches).

– Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.

## 6.5 Vilebrequin / carter de vilebrequin

Les roulements du vilebrequin n'ont pas été emmanchés à la presse, sur les tourillons du vilebrequin, c'est pourquoi les demi-carter de vilebrequin peuvent être séparés sans extracteur.

Si toutefois les demi-carter de vilebrequin sont grippés, il est possible de les décoller avec le jeu d'outils de montage 5910 007 2205.

– Déclencher le frein de chaîne, démonter le couvercle de pignon, la chaîne et le guide-chaîne.

– Démonter le tambour d'embrayage, 4.1.

– Démonter le rotor, 7.5.

– Démonter le module d'allumage, 7.2.

– Démonter le carter de poignées, MS 201 10.4, MS 201 T 10.5.

– Démonter le carter de réservoir à carburant, 12.11.

– Démonter la pompe à huile, 11.4.

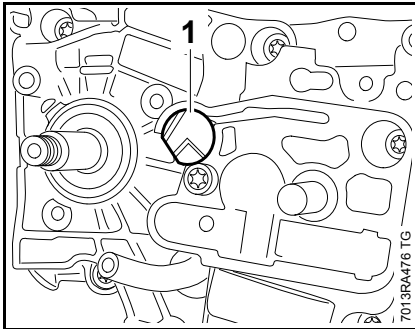
– Démonter le cylindre, 6.4.

– Démonter le piston, 6.6.

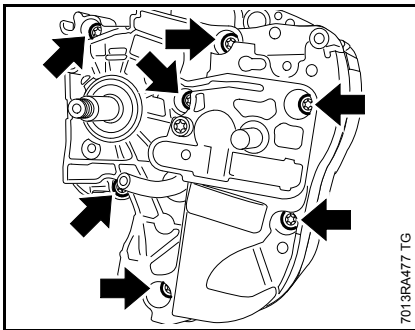
– Démonter la griffe et l'arrêt de chaîne.

– Démonter le tendeur de chaîne, 5.6.

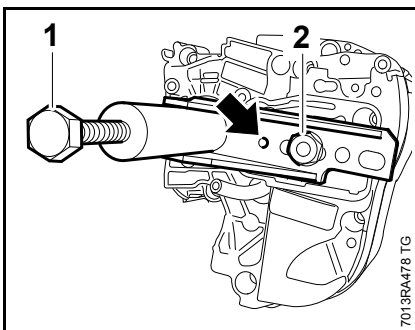
En cas de démontage du vilebrequin, toujours remplacer les cages à rouleaux et les bagues d'étanchéité, 6.5.1, 6.3.



- Repousser la pièce de raccordement (1).



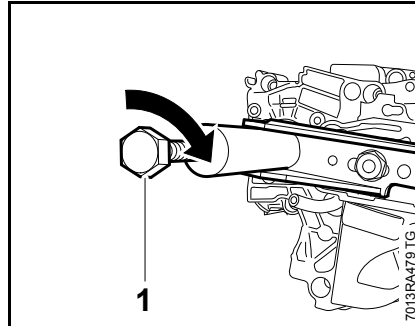
- Dévisser les vis (flèches).



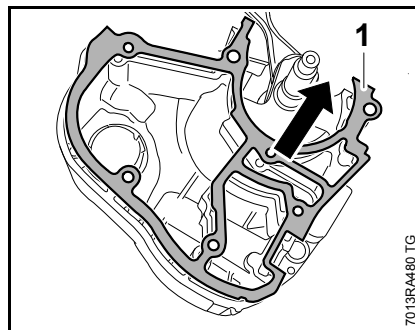
- Dévisser la broche (1) jusqu'à ce qu'elle ne porte plus sur le tourillon du vilebrequin.

Afin que la broche soit bien centrée par rapport au tourillon du vilebrequin, il faut positionner et immobiliser l'outil de montage – la vis à embase du carter de vilebrequin doit se prendre dans l'orifice (flèche).

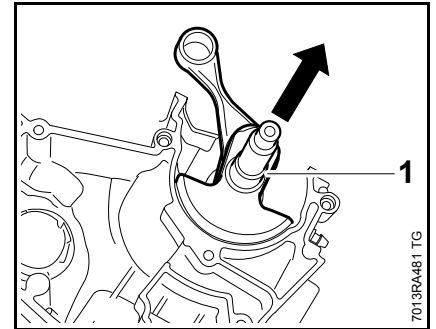
- Glisser l'outil de montage 5910 890 2205 sur la vis à embase, visser et serrer l'écrou (2).



- Visser la broche (1) dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le demi-carter de vilebrequin soit décollé.
- Démontez l'outil de montage.
- Extraire le demi-carter de vilebrequin côté embrayage.



- Enlever le joint (1).



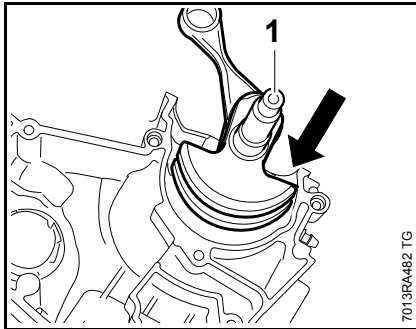
- Extraire le vilebrequin (1).

Le vilebrequin, la bielle et le roulement à aiguilles qui se trouve entre ces pièces constituent un ensemble.

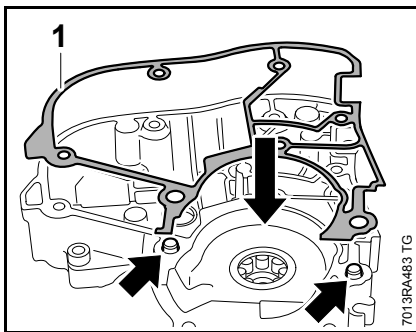
- Contrôler les demi-carters de vilebrequin, les remplacer si nécessaire, 6.5.
- Remplacer les roulements à rouleaux, 6.5.1.
- Nettoyer le vilebrequin, 14.

Il ne faut pas endommager les tourillons du vilebrequin.

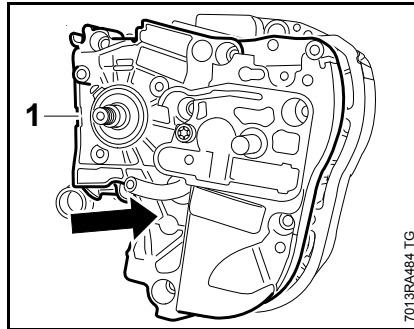
Contrôler et nettoyer les plans de joint des demi-carters de vilebrequin côté volant magnétique et côté embrayage (également les plans de joint du cylindre) – les plans de joint ne doivent présenter aucun dommage, 14.



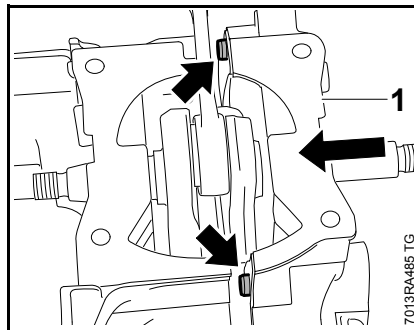
- Humecter le tourillon conique du vilebrequin avec de l'huile.
- Présenter le vilebrequin (1) avec le tourillon conique orienté vers le roulement à rouleaux côté volant magnétique.
- Glisser le vilebrequin (1) jusqu'en butée dans le roulement à rouleaux.



- Positionner le tuyau flexible d'aspiration d'huile de telle sorte qu'il repose librement dans la zone inférieure du carter de vilebrequin et ne soit pas pincé – la crépine d'aspiration doit tomber librement.
- Poser le joint neuf (1) sur le demi-carter de vilebrequin côté embrayage et le mettre dans les douilles de guidage (flèches) – le joint est maintenant positionné.
- Humecter le tourillon cylindrique du vilebrequin avec de l'huile.

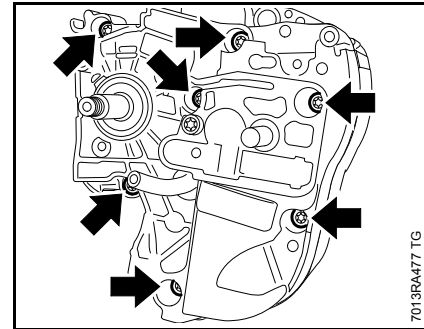


- Présenter le demi-carter de vilebrequin côté embrayage (1) sur le tourillon cylindrique du vilebrequin.



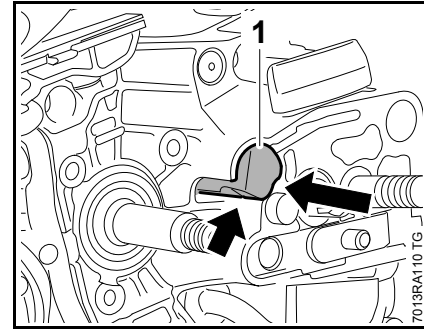
Veiller à ce que les douilles (flèches) glissent dans les orifices et que le joint du carter ne soit pas pincé ou plié.

- Maintenir le tuyau flexible d'aspiration d'huile dans le demi-carter de vilebrequin de telle sorte qu'il ne soit pas pincé à l'assemblage.
- Glisser le demi-carter de vilebrequin côté embrayage (1) jusqu'en butée.



- Visser les vis (flèches) et les serrer en croisant.

Retourner le carter de vilebrequin. La crépine d'aspiration du tuyau flexible d'aspiration d'huile doit tomber librement dans le réservoir à huile.



- Glisser la pièce de raccordement (1) dans le support de telle sorte que l'orifice (flèche) soit orienté vers la pompe à huile.
- Contrôler et monter le piston, 6.6.
- Contrôler et monter le cylindre, 6.4.
- Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.

### 6.5.1 Roulements à rouleaux / carter de vilebrequin

Si les demi-carter de vilebrequin sont défectueux, ils peuvent être remplacés individuellement.


Les demi-carter de vilebrequin neufs sont livrés avec les principales pièces déjà montées – voir Liste des pièces.


Les pièces détachées qui ne sont pas fournies avec les demi-carter neufs doivent être démontées des anciens demi-carter – avant de les réutiliser, les contrôler et les remplacer si nécessaire.

Si l'on utilise un carter de vilebrequin neuf, frapper le numéro de machine sur la surface prévue sur le carter de vilebrequin, avec des chiffres à frapper de 2,5 mm.

de vilebrequin, il faut remplacer les bagues d'étanchéité et les roulements à rouleaux, le cas échéant, éliminer les restes de joints et nettoyer soigneusement les plans de joint. Les plans de joint doivent être d'une propreté impeccable, pour garantir une étanchéité absolue.

Examiner les deux demi-carter de vilebrequin pour s'assurer qu'ils ne présentent pas de fissures et que les plans de joint ne présentent aucun dommage.

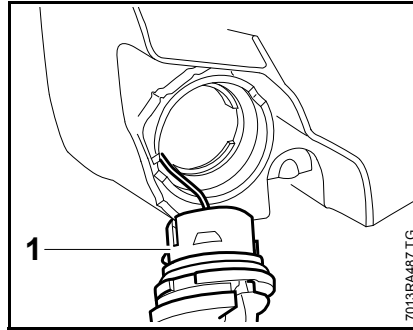
– Voir aussi Recherche des pannes,  3.7.

– Désassembler les demi-carter de vilebrequin,  6.5.

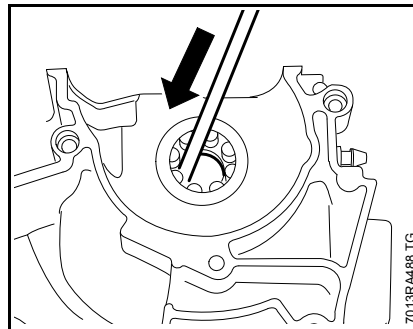
– Porter des gants de protection – risque de brûlure.

Étant donné que les demi-carter de vilebrequin doivent être réchauffés pour le démontage et le montage des roulements à rouleaux, toutes les pièces sensibles à la chaleur doivent être démontées.

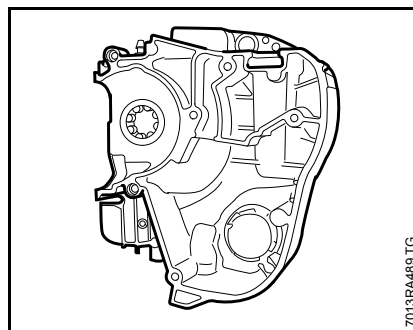
### Demi-carter de vilebrequin côté volant magnétique




- Ouvrir le bouchon du réservoir d'huile (1), le décrocher et l'enlever.

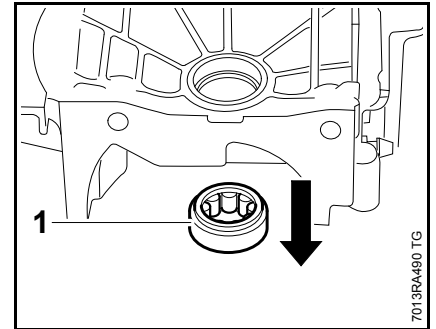


- Chasser la bague d'étanchéité en frappant prudemment avec un chasse-goupille approprié.



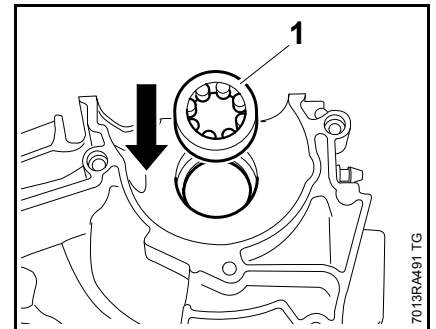
- Contrôler et nettoyer le demi-carter de vilebrequin, le remplacer si nécessaire,  14.

Si le demi-carter de vilebrequin est en bon état, remplacer le roulement à rouleaux.



- Réchauffer la zone du siège du roulement à env. 160 °C (320 °F).

Une fois que la température est atteinte, le roulement à rouleaux (1) tombe de lui-même.



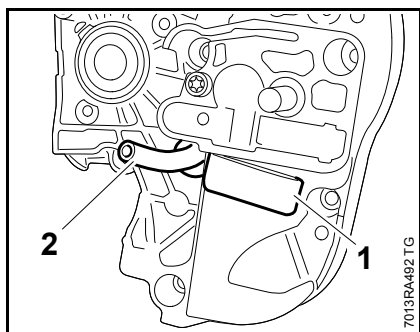
- Réchauffer la zone du siège du roulement à env. 160 °C (320 °F).

– Ajuster le roulement à rouleaux de telle sorte que la bague en matière synthétique soit orientée vers le côté extérieur du carter.

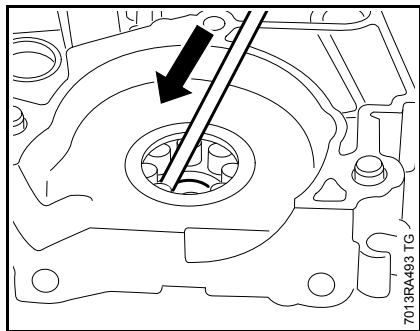
- Enfoncer le roulement à rouleaux (1) jusqu'en butée.

Introduire rapidement le roulement à rouleaux, car il absorbe la chaleur et se dilate.

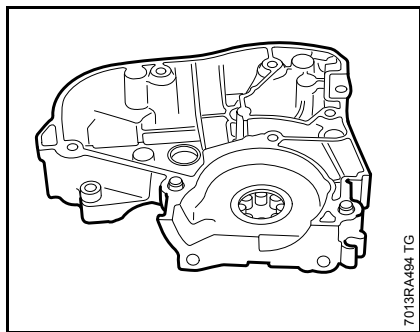
## Demi-carter de vilebrequin côté embrayage



- Dégager le coulisseau (1) en faisant levier.
- Extraire le tuyau flexible d'aspiration d'huile (2).

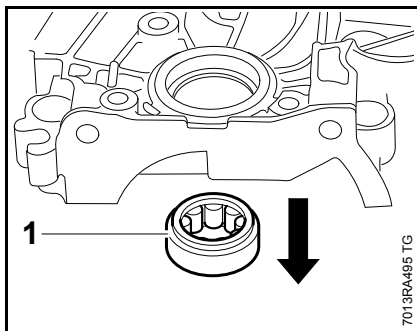


- Chasser la bague d'étanchéité en frappant prudemment avec un chasse-goupille approprié.



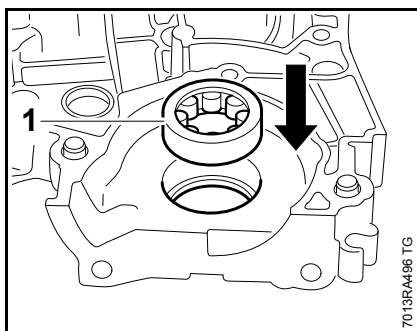
- Contrôler et nettoyer le demi-carter de vilebrequin, le remplacer si nécessaire, 14.

Si le demi-carter de vilebrequin est en bon état, remplacer le roulement à rouleaux.



- Réchauffer la zone du siège du roulement à env. 160 °C (320 °F).

Une fois que la température est atteinte, le roulement à rouleaux (1) tombe de lui-même.



- Réchauffer la zone du siège du roulement à env. 160 °C (320 °F).

- Ajuster le roulement à rouleaux de telle sorte que la bague en matière synthétique soit orientée vers le côté extérieur du carter.

- Enfoncer le roulement à rouleaux (1) jusqu'en butée.

Introduire rapidement le roulement à rouleaux, car il absorbe la chaleur et se dilate.

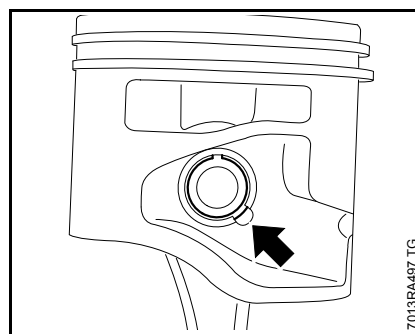
- Monter le vilebrequin et assembler les demi-carters de vilebrequin, 6.5.

- Monter les bagues d'étanchéité, 6.3.
- Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.

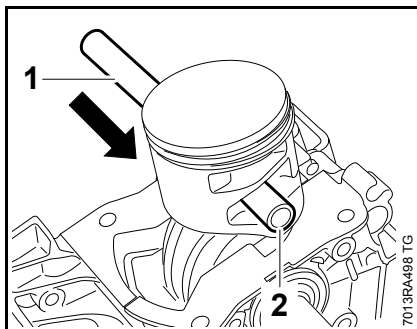
## 6.6 Piston

- Démonter le cylindre, 6.4.

Le piston ne possède qu'un seul circlip situé du côté du tourillon de vilebrequin côté embrayage.



- Enlever le circlip en faisant levier avec un outil approprié, dans l'échancrure (flèche).



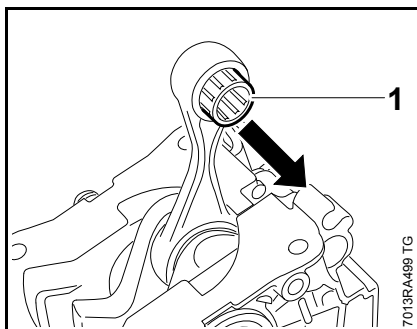
- À l'aide du boulon de montage (2) 1114 893 4700, chasser l'axe de piston (1) du piston.

Si l'axe de piston est serré, le dégager en appliquant de légers coups de marteau sur le boulon de montage.

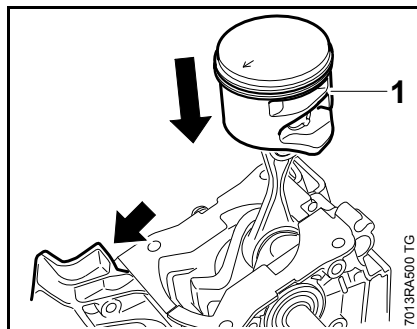
Au cours de cette opération, il faut impérativement soutenir le piston afin que les coups ne soient pas transmis à la bielle.

- Enlever et contrôler le piston, le remplacer si nécessaire.
- Contrôler les segments de compression, les remplacer si nécessaire, 6.7.

## Montage

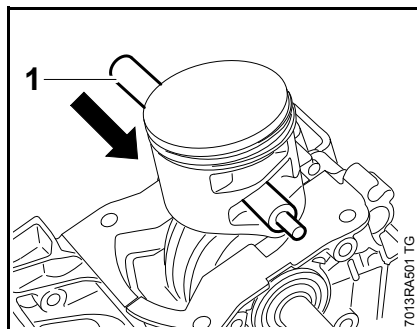


- Extraire la cage à aiguilles (1), la contrôler et la nettoyer, la remplacer si nécessaire, 14.
- Humecter la cage à aiguilles avec de l'huile et la glisser dans la bague de pied de bielle.



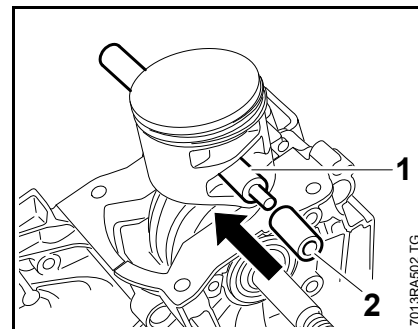
- Orienter le piston (1) de telle sorte que la flèche appliquée sur la tête du piston soit orientée vers la proéminence (flèche).

- Monter le piston (1) sur le pied de bielle.



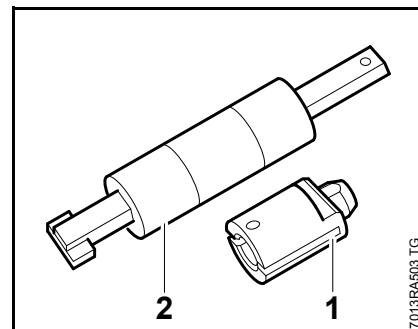
- Présenter le boulon de montage (1) 1114 893 4700 du côté du tourillon de vilebrequin côté volant magnétique.

- Introduire le boulon de montage (1) 1114 893 4700, avec le téton en premier, à travers l'alésage du piston et le pied de bielle (cage à aiguilles), et positionner le piston.

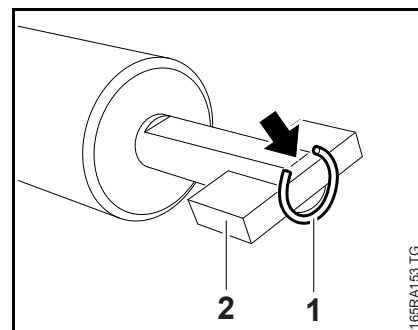


- Humecter l'axe de piston avec de l'huile.

- Glisser l'axe de piston (2) sur le téton de l'outil de montage (1) 1114 893 4700 et l'introduire dans le piston.

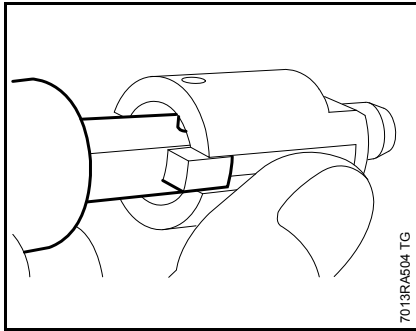


- Enlever la douille (1) de l'outil de montage (2) 5910 890 2209.



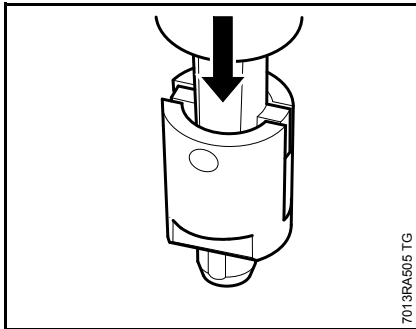
- Appliquer le circlip (1) sur l'aimant (2) et l'orienter de telle sorte que sa coupe se trouve du côté du méplat (flèche).





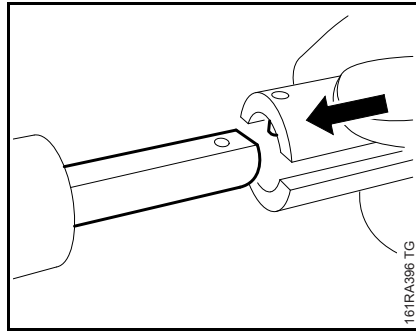
- Glisser l'ouverture de la douille munie de fentes par-dessus l'aimant et le circlip.

La broche qui dépasse vers l'intérieur doit être orientée vers le méplat de la tige.

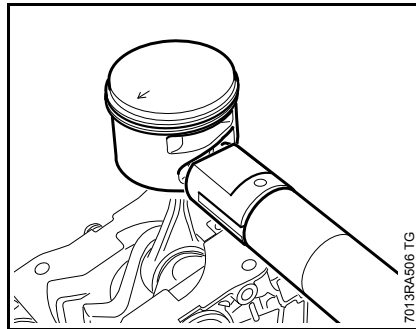


- Repousser l'outil de montage dans la douille, vers le bas, jusqu'à ce que l'aimant vienne en butée à l'extrémité des fentes de guidage.

Choisir un appui adéquat.

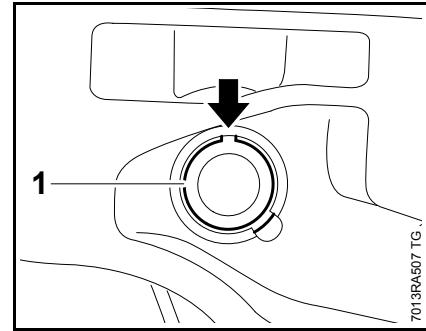


- Enlever la douille et la glisser sur l'extrémité opposée de la tige de l'outil de montage – la broche située à l'intérieur doit être orientée vers le méplat.

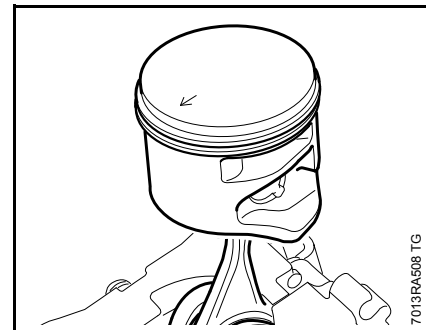


- Présenter l'outil de montage 5910 890 2209 de telle sorte que le cône de la douille s'applique sur l'œillet pour axe de piston, retenir le piston et enfoncer la tige de l'outil jusqu'à ce que le circlip glisse dans la rainure.

L'outil doit être orienté exactement dans l'axe de l'axe de piston.




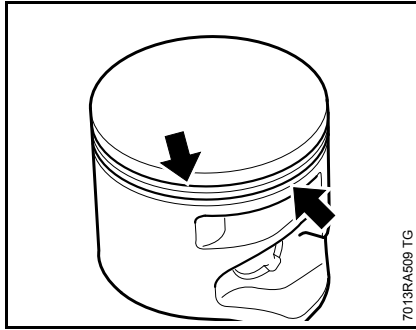
Le circlip (1) doit être positionné de telle sorte que la coupe (flèche) soit orientée dans l'axe du piston, vers le haut.



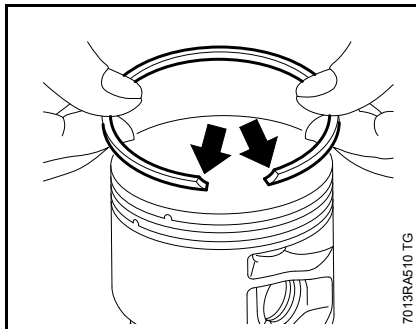
- Contrôler les segments de compression, les remplacer si nécessaire, 6.7.
- Monter le cylindre, 6.4.
- Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.

## 6.7 Segments de compression

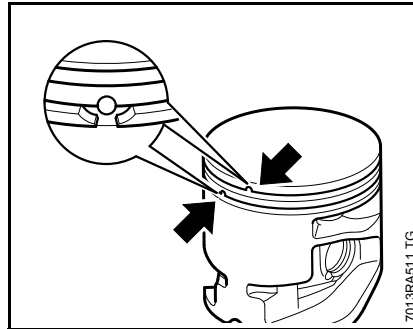
- Démonter le piston,  6.6.
- Enlever les segments de compression du piston.




- À l'aide d'un morceau d'un vieux segment de compression, gratter la calamine des gorges du piston (flèches).




- Positionner les segments de compression neufs dans les gorges du piston de telle sorte que les arrondis (flèches) usinés aux coupes soient orientés vers le haut.




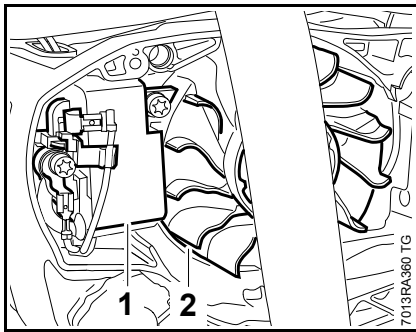
- Positionner les segments de compression de telle sorte que les arrondis usinés aux coupes viennent entourer la goupille de calage qui se trouve dans la gorge du piston (flèches).
  - Veiller au positionnement correct des segments de compression (flèches).
- Monter le piston,  6.6.
  - Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.

## 7. Dispositif d'allumage

Travailler très prudemment, au cours de la recherche des pannes ainsi que lors des opérations de maintenance et des réparations touchant l'allumage. Les hautes tensions électriques peuvent causer des accidents qui présenteraient un danger de mort.

Pour la recherche d'une panne du dispositif d'allumage, toujours commencer par la bougie,  3.5.

- Démontez le carter de ventilateur,  8.2.



Le dispositif d'allumage électronique sans contacts est essentiellement composé du module d'allumage (1) et du rotor (2).

Le module d'allumage regroupe tous les éléments fonctionnels nécessaires pour la commande du point d'allumage. Seuls deux raccords électriques ressortent du module d'allumage :

1. Sortie haute tension avec câble d'allumage scellé.
2. Languette de connexion pour le câble de court-circuit.




Le contrôle du module d'allumage se limite au contrôle du jaillissement d'étincelles. En cas de défaillance de l'étincelle d'allumage (en présupposant que les câbles et l'arbre de commande sont dans un état impeccable), il faut remplacer le module d'allumage.

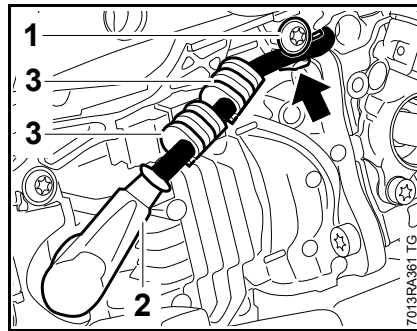
### 7.1 Point d'allumage



Le point d'allumage est fixé par la construction du système et il ne peut donc pas être réglé dans le cadre de travaux de montage.

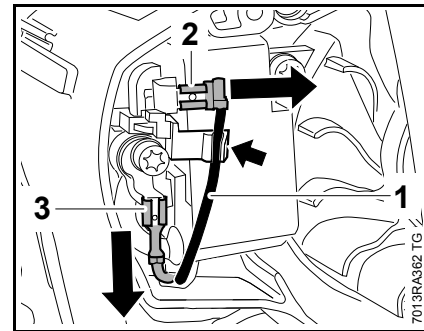
Ces dispositifs ne subissent aucune usure mécanique et par conséquent le point d'allumage ne peut pas changer au cours du fonctionnement, par suite d'une usure quelconque.

### 7.2 Module d'allumage

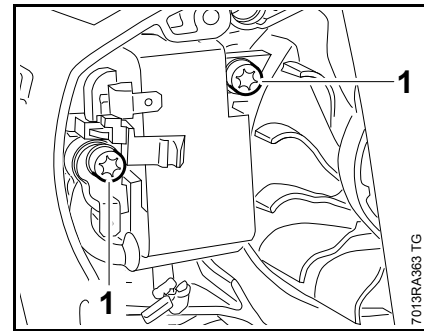
- Démontez le carter de ventilateur,  8.2.
- Démontez le tambour d'embrayage,  4.2.
- Démontez le couvercle de pompe à huile,  11.4.



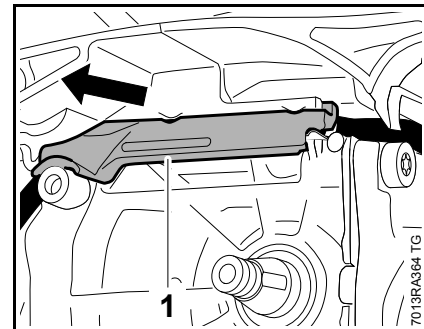
- Dévissez la vis (1) et extrayez le câble d'allumage du conduit (flèche).
- Démontez le contact de câble d'allumage (2) et le support de câbles (3),  7.4.
- Démontez le rotor,  7.5.



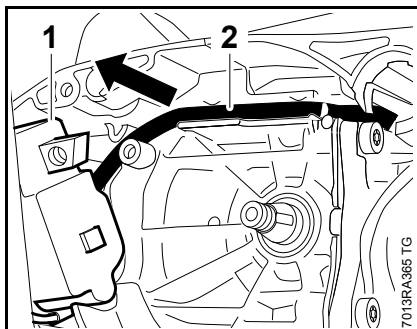
- Extrayez le câble de court-circuit (1) du conduit (flèche).
- Débranchez les clips plats (2) et (3).



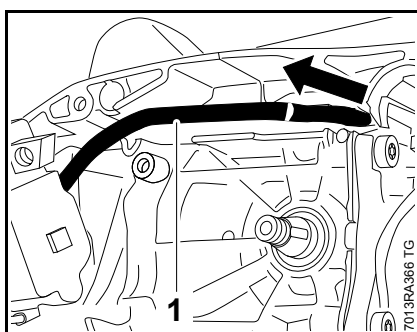
- Dévissez les vis (1) avec rondelles.



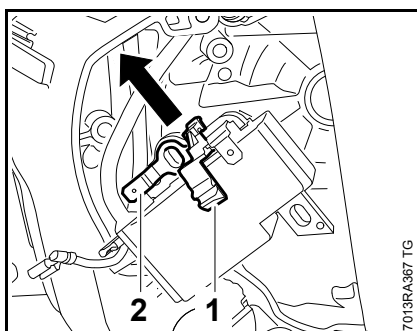
- Enlevez le recouvrement (1).



- Soulever le module d'allumage (1) et sortir le câble d'allumage (2) du conduit.



- Extraire le câble d'allumage (1) entre le carter de réservoir et le moteur.



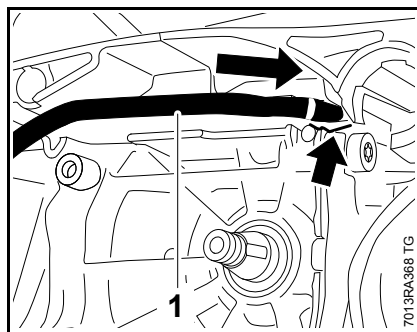
- Enlever l'attache de câble (1) et la languette de connexion (2).

– Contrôler le câble d'allumage, remplacer le module d'allumage si nécessaire.

– Contrôler le contact de câble d'allumage, le remplacer si nécessaire, 7.4.

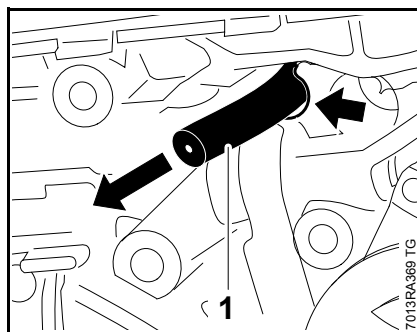
– Recherche des pannes, 3.5.

## Montage

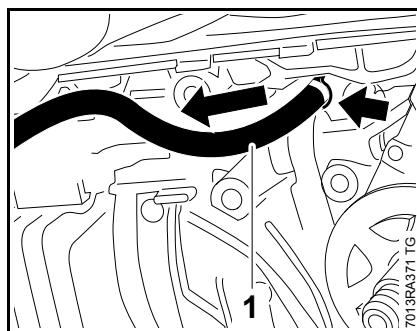


– Humecter l'extrémité du câble d'allumage avec du produit anti-friction STIHL Einpressfluid, 14.

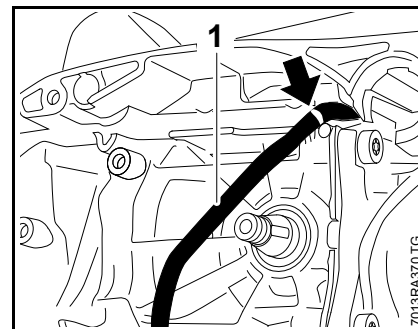
- Glisser le câble d'allumage (1) du côté du volant magnétique, à travers le conduit (flèche).



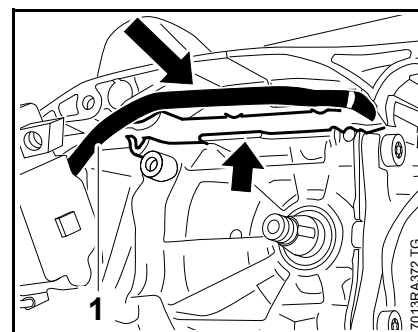
- Chasser le câble d'allumage (1) du côté embrayage, à travers le conduit (flèche).



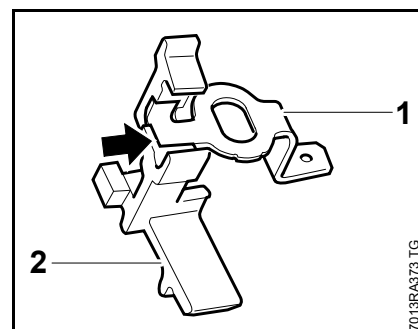
- Introduire le câble d'allumage (1) du côté embrayage jusqu'à ce que la première marque (flèche) s'applique contre la pièce de guidage.



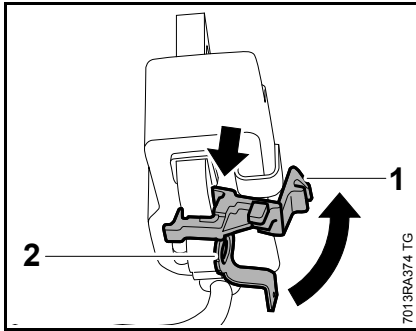
La deuxième marque (flèche) du câble d'allumage (1) doit se trouver du côté volant magnétique, au début du conduit.



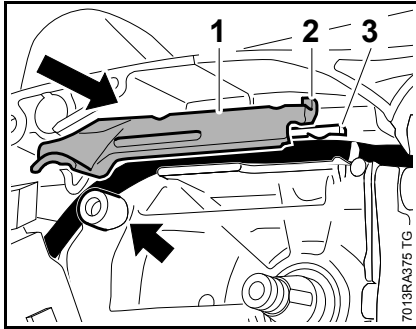
- Pousser le câble d'allumage (1) jusqu'en butée dans le conduit (flèche).



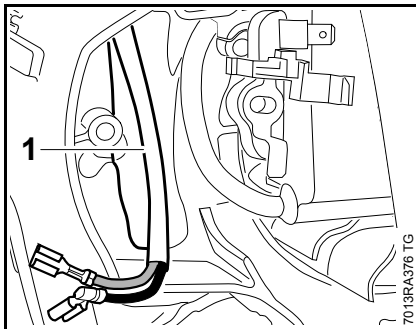
- Poser la languette de connexion (1) dans le support (flèche) de l'attache de câble (2) et l'enfoncer jusqu'à ce qu'elle s'encliquette.



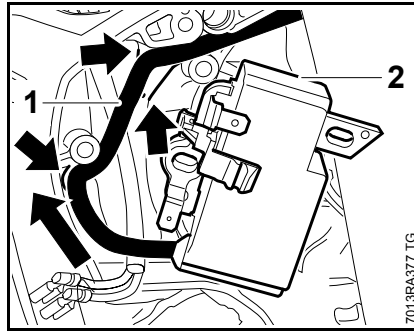
- Glisser l'attache de câble (1) avec la languette de connexion (2) sur le module d'allumage, jusqu'à ce que la languette (flèche) s'encliquette – l'attache de câble et la languette de connexion sont maintenant fixées sur le module d'allumage.



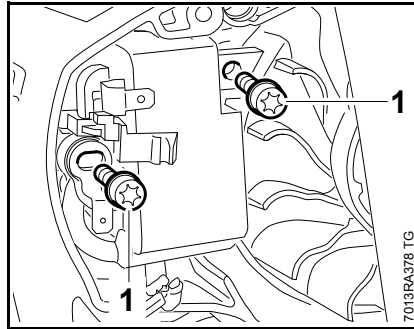
- Appliquer le couvercle (1) de telle sorte que le téton (2) se prenne derrière la nervure (3) du carter de vilebrequin et bute contre le bossage (flèche).



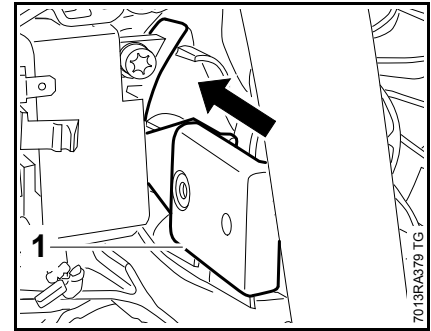
- Le faisceau de câbles (1) doit se trouver dans le creux du carter de vilebrequin.



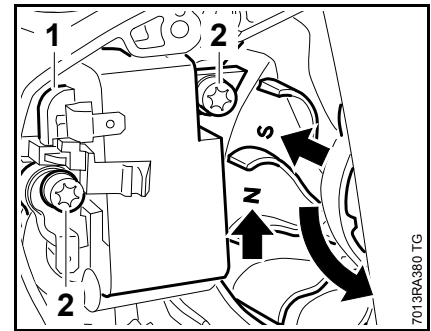
- Poser le câble d'allumage (1) derrière le module d'allumage (2) de telle sorte qu'il se trouve dans les conduits (flèches) du carter de vilebrequin – à la sortie haute tension, le câble d'allumage (1) doit former une boucle et ne doit pas être plié.
- Appliquer le module d'allumage (2) – ne pas pincer le faisceau de câbles.



- Visser les vis (1) avec rondelles – sans les serrer.
- Monter le rotor, 7.5.

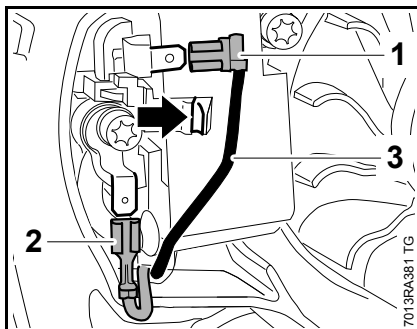


- Repousser le module d'allumage et glisser le calibre de réglage (1) 1111 890 6400 entre les branches du module d'allumage et les pôles magnétiques du rotor.



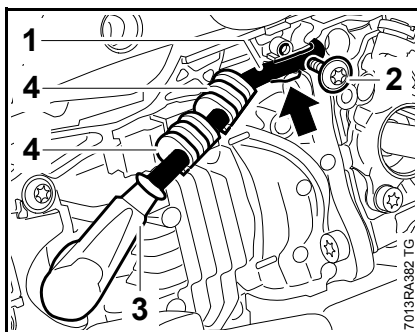
Pour plus de clarté, l'illustration montre les pièces sans le calibre de réglage.

- Le rotor doit tourner librement.
- Faire tourner le rotor jusqu'à ce que les pôles magnétiques (flèches) se trouvent au niveau du module d'allumage (1) – le calibre de réglage étant inséré.
- Presser le module d'allumage (1) contre le calibre de réglage et serrer les vis (2).
- Extraire le calibre de réglage.
- Contrôler le fonctionnement – faire tourner le rotor et s'assurer qu'il n'entre pas en contact avec le module d'allumage.



Les côtés de sertissage des clips plats (1) et (2) doivent être visibles.

- Emmancher à fond le clip plat (1) du câble de court-circuit et le clip plat (2) du câble de masse.
- Repousser le câble de court-circuit (3) dans le conduit (flèche).



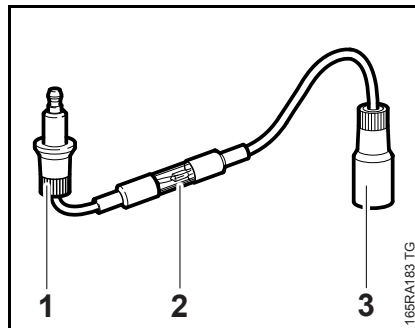
- Du côté embrayage, pousser le câble d'allumage (1) dans le conduit (flèche).
  - Visser et serrer la vis (2).
  - Monter le contact de câble d'allumage (3) et les attaches de câble (4), 7.4.
- Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.

### 7.3 Contrôle du module d'allumage

Pour le contrôle du fonctionnement du module d'allumage, utiliser le testeur pour dispositif d'allumage ZAT 4 5910 850 4503 ou le testeur pour dispositif d'allumage ZAT 3 5910 850 4520.

Le contrôle du fonctionnement se limite exclusivement au contrôle du jaillissement d'étincelles, c'est-à-dire qu'il ne vérifie pas le pilotage du point d'allumage.

#### En cas d'utilisation du testeur pour dispositif d'allumage ZAT 4 5910 850 4503



- Avant d'entreprendre le contrôle, monter une bougie neuve et la visser fermement dans le cylindre.
- Brancher le contact de câble d'allumage sur la borne d'entrée (1). Brancher la borne de sortie (3) du testeur pour dispositif d'allumage sur la bougie.

Risque d'électrisation à haute tension.

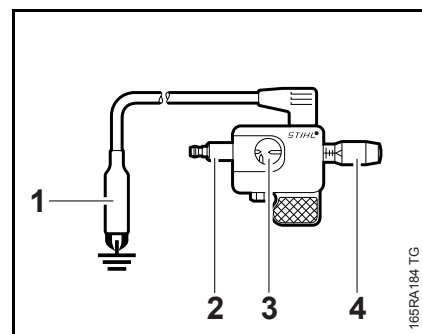
- Actionner rapidement le lanceur et contrôler le jaillissement d'étincelles à travers le verre de regard (2) du testeur pour dispositif d'allumage.

Au cours du contrôle, le moteur peut se mettre en route et monter en régime.

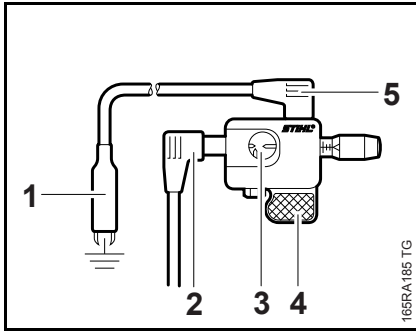
Si une étincelle d'allumage est visible, c'est que le dispositif d'allumage est en bon état.

- Si aucune étincelle d'allumage n'est visible dans le verre de regard (2), contrôler le dispositif d'allumage d'après le schéma pour la recherche systématique des pannes du dispositif d'allumage, 7.7.

#### En cas d'utilisation du testeur pour dispositif d'allumage ZAT 3 5910 850 4520



- Avant d'entreprendre le contrôle, monter une bougie neuve et la visser fermement.
- Brancher le contact de câble d'allumage sur le raccord (2).
- Brancher la pince de masse (1) sur le raccord de la bougie.
- Avec le bouton de réglage (4), ajuster la distance explosive à env. 2 mm, voir le verre de regard (3).



Au cours de l'utilisation du testeur ZAT 3, tenir l'appareil uniquement par la poignée (4) ou le placer de telle sorte qu'il soit bien calé. Les doigts, de même que toute autre partie du corps, doivent se trouver à au moins 1 cm du verre de regard de jaillissement d'étincelles (3), du raccord haute tension (2), du raccord de masse (5) et de la pince de masse (1).

Risque d'électrisation à haute tension.

- Actionner rapidement le lanceur et contrôler le jaillissement d'étincelles à travers le verre de regard (3) du testeur pour dispositif d'allumage.

Au cours du contrôle, le moteur peut se mettre en route et monter en régime.

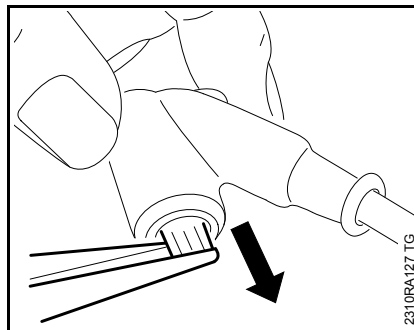
Si une étincelle d'allumage est visible dans le verre de regard (3), c'est que le dispositif d'allumage est en bon état.

- Si aucune étincelle d'allumage n'est visible dans le verre de regard (3), contrôler le dispositif d'allumage d'après le schéma pour la recherche systématique des pannes du dispositif d'allumage, 7.7.

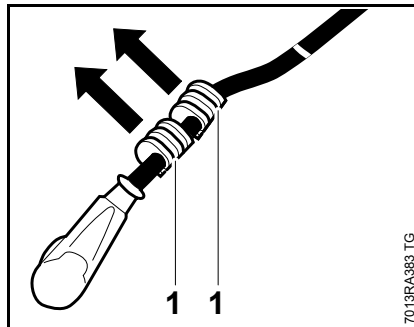
#### 7.4 Contact de câble d'allumage/câble d'allumage

Le module d'allumage et le câble d'allumage constituent un ensemble. Si le câble d'allumage est endommagé, il faut remplacer le module d'allumage.

- Démontez le carter de ventilateur, 8.2.
- Débrancher le contact de câble d'allumage.

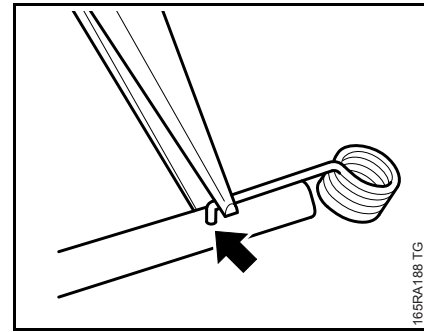


- À l'aide d'une pince, extraire le ressort coudé du contact de câble d'allumage.
- Décrocher le ressort coudé du câble d'allumage.
- Extraire le contact de câble d'allumage du câble d'allumage.

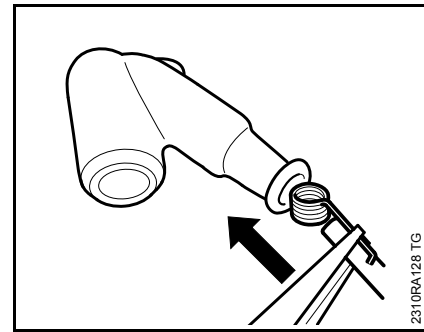


- Arracher les deux attaches (1) du câble d'allumage.
- Contrôler le câble d'allumage, remplacer le module d'allumage si nécessaire, 7.2.

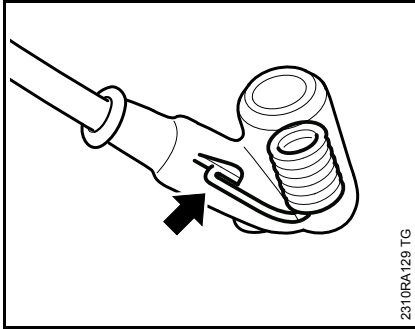
#### Montage



- Sur un module d'allumage neuf, en utilisant un outil pointu adéquat, percer un avant-trou à env. 15 mm de l'extrémité du câble, dans le sens diamétral.
- Enfoncer le crochet du ressort coudé dans le câble d'allumage, dans l'avant-trou percé (flèche).

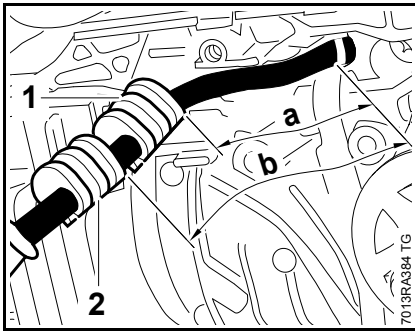


- Humecter l'intérieur du contact de câble d'allumage avec du produit antifriction STIHL Einpressfluid, 14.
- Maintenir le câble d'allumage accouplé au ressort coudé et glisser le câble et le ressort dans le contact de câble d'allumage.



2310RA129 TG

- Veiller à ce que le ressort coudé (flèche) se trouve bien dans le logement ajusté.

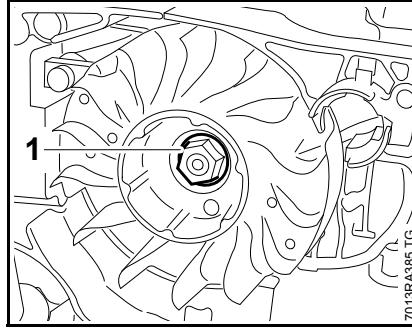


7013RA384 TG

- Emboîter la première attache de câble (1) sur le câble d'allumage à une distance  $a = 47$  mm et la deuxième attache de câble (2) à une distance  $b = 66$  mm par rapport à la marque (flèche).
- Glisser le contact de câble d'allumage sur la bougie.
- Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.

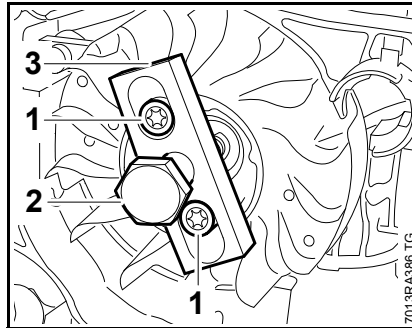
## 7.5 Rotor

- Démontez le carter de ventilateur, 8.2.
- Bloquer le vilebrequin avec la régllette de butée, 4.1.



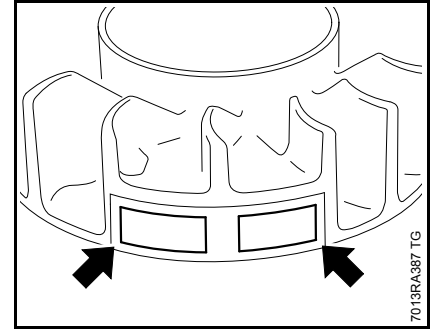
7013RA385 TG

- Dévisser l'écrou à embase (1).



7013RA386 TG

- Visser les vis (1) de l'extracteur (3) 5910 890 4504 dans le rotor, jusqu'en butée – serrer uniformément les vis.
- Visser la vis (2) dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le rotor se détache du tourillon du vilebrequin.
- Démontez l'extracteur (3) 5910 890 4504 du rotor.

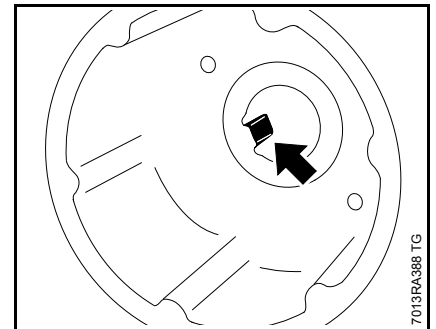


7013RA387 TG

Le rotor et les pôles magnétiques (flèches) ne doivent présenter ni dommages quelconques, ni bleuissements ; le cas échéant, remplacer le rotor.

## Montage

Au montage, le rotor et le tourillon du vilebrequin doivent être exempts de graisse.



7013RA388 TG

Veiller à ce que la clavette demi-lune incorporée (flèche) se prenne dans la rainure du vilebrequin.

- Mettre le rotor en place, visser et serrer l'écrou.
- Régler l'entrefer entre le module d'allumage et le rotor, 7.2.
- Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.




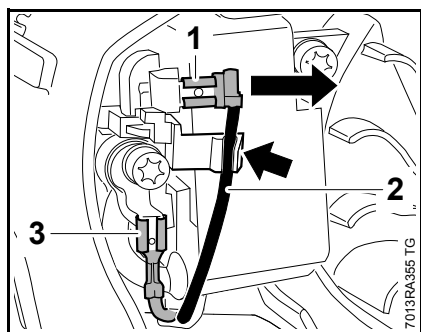
## 7.6 Câble de court-circuit

Le câble de masse et le câble de court-circuit sont regroupés dans un faisceau de câbles.



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

### 7.6.1 Contrôle



- Démontez le carter de ventilateur,  8.2.




- Extraire le câble de court-circuit (2) du conduit (flèche) et débrancher le clip plat (1).
  - Brancher un ohmmètre sur la masse (3) et sur le clip plat (1) du câble de court-circuit.
- Placer le levier universel en position « **STOP** » ou en position « **0** ».

La résistance mesurée doit être d'env.  $0 \Omega$ . Si la valeur est nettement supérieure, cela signale une coupure de câble et il faut remplacer le faisceau de câbles, MS 201  7.6.2, MS 201 T  7.6.3.


- Placer le levier universel en position « **I** ».

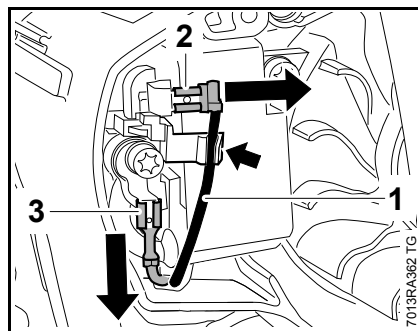
La résistance mesurée doit être infinie, sinon il faut remplacer le faisceau de câbles, MS 201  7.6.2, MS 201 T  7.6.3.

Il faut également contrôler le bon contact et la continuité du câble de masse entre la fiche femelle ronde et le ressort de contact ou entre les cosses de câble et les ressorts de contact ; remplacer le faisceau de câbles si nécessaire.

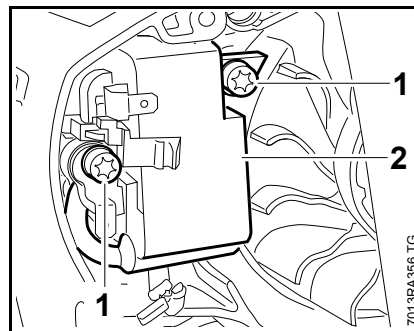
- Si aucun défaut ne peut être constaté, contrôler le dispositif d'allumage d'après le schéma pour la recherche systématique des pannes,  7.7.
- Montage dans l'ordre inverse.






### 7.6.2 Démontage et montage MS 201

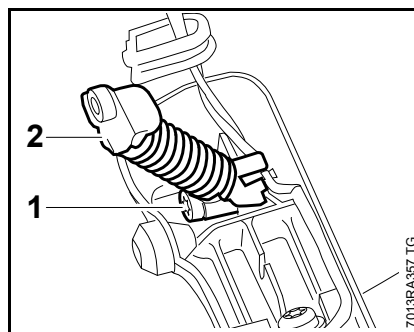
- Débrancher le contact de câble d'allumage.
- Démontez le carter de ventilateur,  8.2.



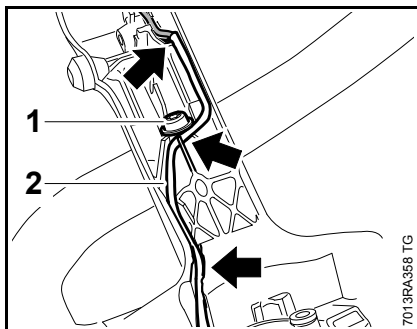
- Extraire le câble de court-circuit (1) du conduit (flèche).
- Débrancher les clips plats (2) et (3).



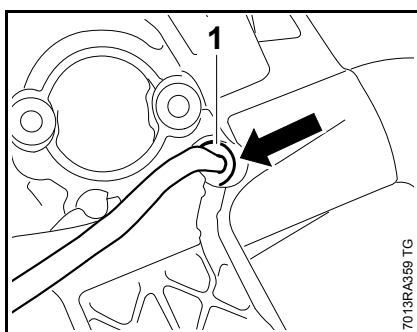
- Dévisser les vis (1) avec rondelles.
  - Mettre le module d'allumage (2) de côté.
- Démontez le carter de poignées,  10.4.
  - Démontez le blocage de gâchette d'accélérateur et la gâchette d'accélérateur,  10.2.
  - Démontez la tringlerie de commande de volet de starter et de commande des gaz,  10.3.1.
  - Démontez l'arbre de commande,  10.1.1.
  - Démontez le ressort de contact,  7.6.5.



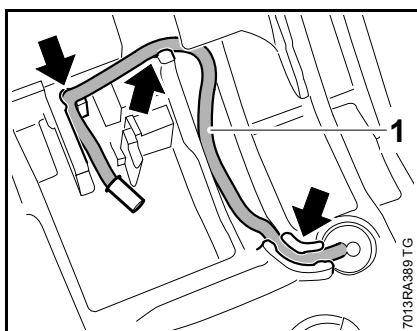
- Dévisser la vis (1) et extraire le ressort antivibratoire (2).



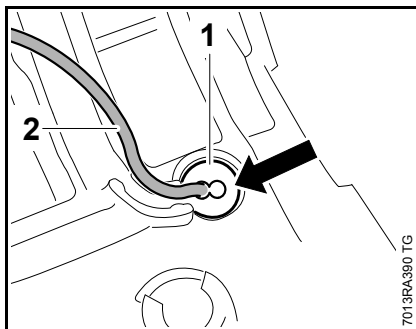
- Dévisser la vis (1) et extraire le faisceau de câbles (2) des conduits (flèches).



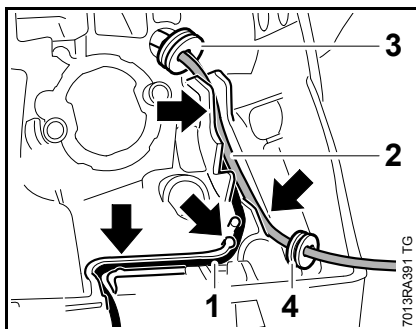
- Chasser la douille de protection contre la pluie (1) en direction de la chambre du carburateur.



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

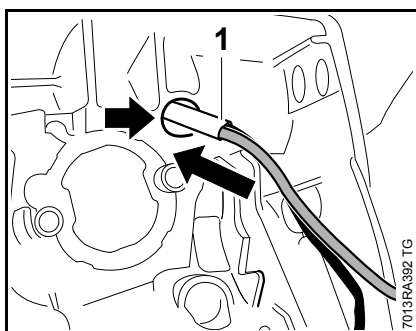


- Chasser la douille de protection contre la pluie (1) en direction de la chambre du carburateur et extraire le câble de masse (2) dans le même sens.



- Extraire le câble de court-circuit (1) et le câble de masse (2) des conduits (flèches).

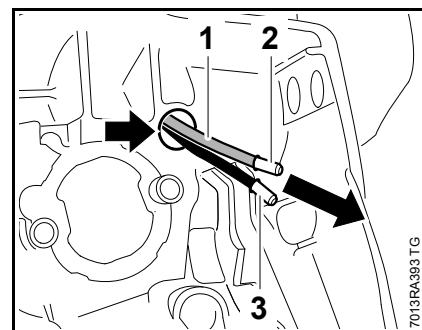
- Enlever les douilles de protection contre la pluie (3) et (4) du faisceau de câbles.



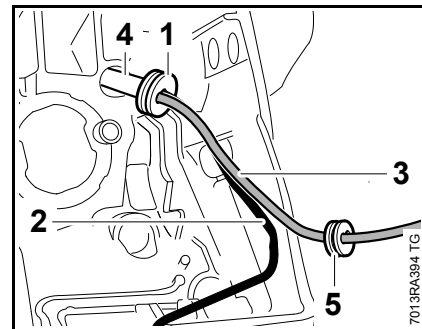
- Extraire le faisceau de câbles (1) par l'orifice (flèche).

- Contrôler le faisceau de câbles, le remplacer si nécessaire.

## Montage

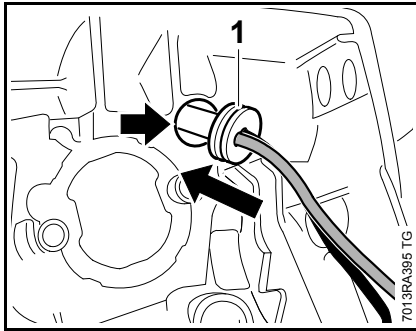



- Pousser le faisceau de câbles (1) dans l'orifice (flèche) du carter de poignées, avec les fiches femelles rondes (2) et (3) en premier, et l'introduire.

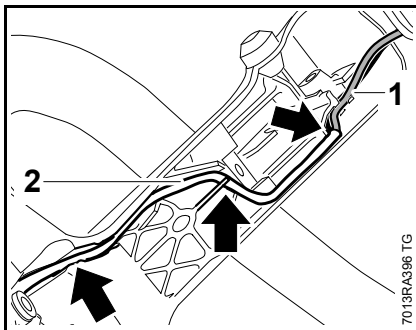


- Glisser la douille de protection contre la pluie (1) sur le câble de court-circuit (2) et sur le câble de masse (3), jusqu'à ce qu'elle bute contre la gaine de protection (4).

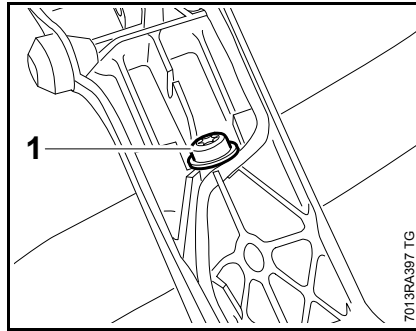
- Glisser la douille de protection contre la pluie (5) sur le câble de masse (3).



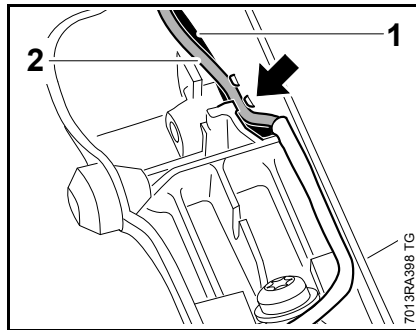
- Humecter la douille de protection contre la pluie avec du produit antifriction STIHL Einpressfluid,  14.
- Enfoncer la douille de protection contre la pluie (1) dans l'orifice (flèche) jusqu'à ce qu'elle entoure intégralement l'orifice.



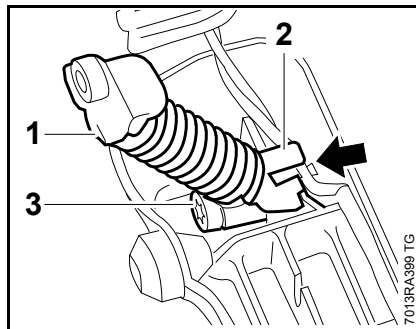
- Le cas échéant, pousser le faisceau de câbles en direction de la douille de protection contre la pluie, jusqu'à ce que la gaine de protection vienne en butée.
- Enfoncer le faisceau de câbles (1) avec la gaine de protection (2) dans les conduits (flèches).



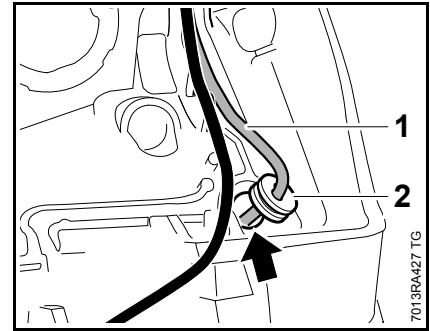
- Visser et serrer la vis (1) – le faisceau de câbles est fixé.




- Enfoncer le câble de court-circuit (1) et le câble de masse (2) dans le conduit (flèche) – le câble de court-circuit doit passer en dessous du câble de masse.

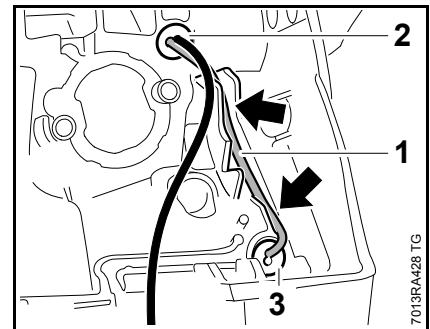


- Positionner le ressort antivibratoire (1) de telle sorte que la languette (2) se prenne par-dessus la pièce de guidage (flèche) et le mettre en appui.
- Visser et serrer la vis (3) – ne pas pincer les câbles.

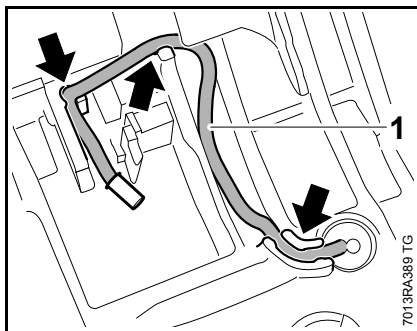


- Glisser le câble de masse (1) dans l'orifice (flèche).
- Humecter la douille de protection contre la pluie avec du produit antifriction STIHL Einpressfluid,  14.
- Enfoncer la douille de protection contre la pluie (2) dans l'orifice (flèche) jusqu'à ce qu'elle entoure intégralement l'orifice.

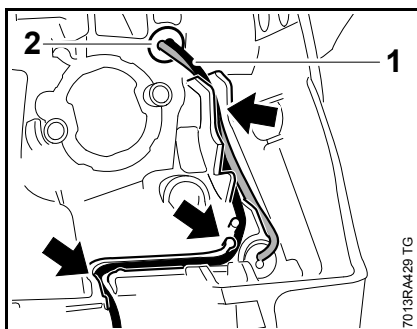
À l'aide de l'outil de montage 5910 890 4000, pousser les câbles dans les conduits.



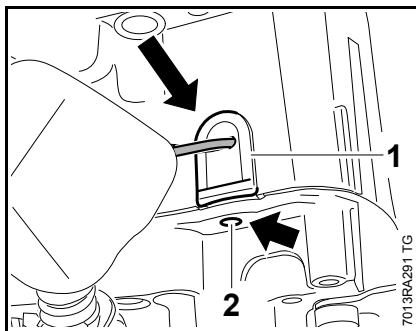
- En commençant au niveau de la douille de protection contre la pluie (2) supérieure, pousser le câble de masse (1) dans le conduit (flèches) et le tirer au niveau de la douille de protection contre la pluie (3) jusqu'à ce qu'il vienne en appui.



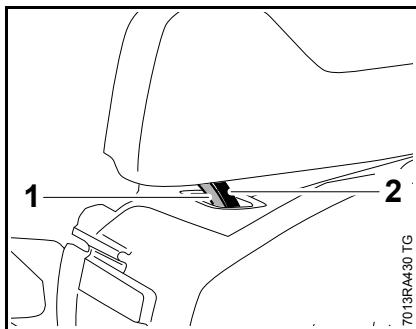
- Tourner le carter de poignées.
- Pousser le câble de masse (1) dans le conduit (flèches) et le passer à travers l'orifice du carter de poignées.



- En commençant au niveau de la douille de protection contre la pluie (2), pousser le câble de court-circuit (1) dans les conduits (flèches).
- Monter le ressort de contact, 7.6.5.
- Monter le carter de poignées, 10.4.



- Humecter la douille de protection contre la pluie avec du produit antifriction STIHL Einpressfluid, 14.
- Pousser la douille de protection contre la pluie (1) dans l'orifice, de telle sorte que le téton (2) se prenne dans l'orifice (flèche) – la douille de protection contre la pluie doit entourer intégralement l'orifice.
- Monter le module d'allumage, 7.2.



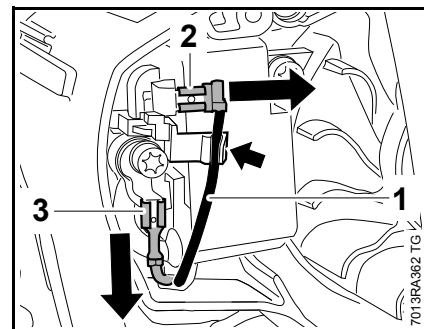
Entre le carter de vilebrequin et le carter de poignées, le câble de masse (1) et le câble de court-circuit (2) ne doivent pas former de boucle, ni entrer en contact avec des pièces du carter – le cas échéant, les câbles risqueraient d'être endommagés par le frottement.

- Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.

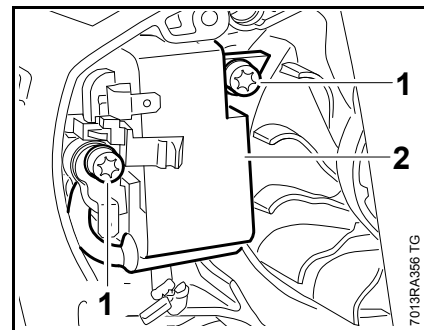
- Contrôler le fonctionnement de l'arbre de commande, des tringles de commande du volet de starter et des gaz, ainsi que de la gâchette d'accélérateur et du blocage de gâchette d'accélérateur.

### 7.6.3 Démontage et montage MS 201 T






- Débrancher le contact de câble d'allumage.
- Démontez le carter de ventilateur, 8.2.

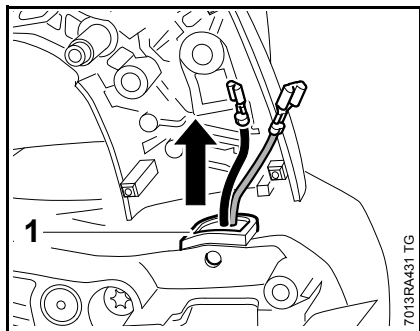


- Extraire le câble de court-circuit (1) du conduit (flèche).
- Débrancher les clips plats (2) et (3).

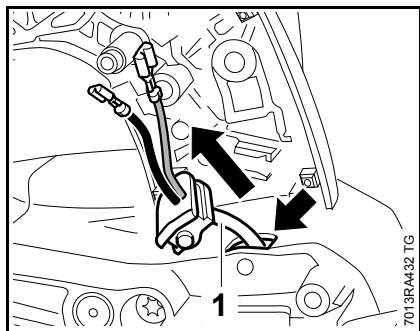


- Dévisser les vis (1) avec rondelles.
- Mettre le module d'allumage (2) de côté.

- Démontez la tringlerie de commande de volet de starter et de commande des gaz,  10.3.2.
- Démontez le blocage de gâchette d'accélérateur et la gâchette d'accélérateur,  10.3.
- Démontez l'arbre de commande,  10.1.2.
- Démontez le ressort antivibratoire du réservoir d'huile,  9.2.
- Démontez les ressorts de contact,  7.6.6.

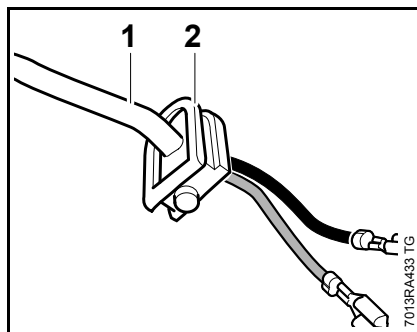


- Dégager la douille de protection contre la pluie (1) en faisant levier.



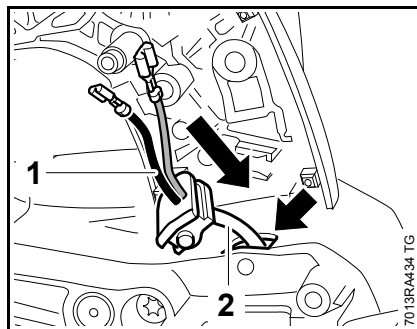
- Extraire le faisceau de câbles (1) par l'orifice (flèche).
- Contrôler le faisceau de câbles, le remplacer si nécessaire.

## Montage

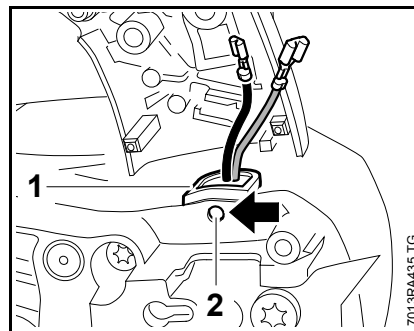








La gaine de protection (1) doit s'appliquer contre la douille de protection contre la pluie (2).

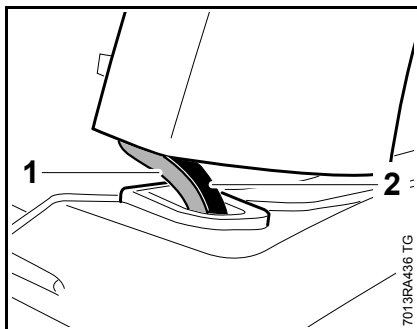
- Le cas échéant, pousser le faisceau de câbles en direction de la douille de protection contre la pluie (2), jusqu'à ce que la gaine de protection (1) vienne en butée.



- Positionner le faisceau de câbles (1) de telle sorte que la gaine de protection (2) soit orientée en direction du module d'allumage.
- Passer le faisceau de câbles (1) par l'orifice (flèche).



- Humecter la douille de protection contre la pluie avec du produit antifriction STIHL Einpressfluid,  14.
- Pousser la douille de protection contre la pluie (1) dans l'orifice, de telle sorte que le téton (2) se prenne dans l'orifice (flèche) – la douille de protection contre la pluie doit entourer intégralement l'orifice.
- Monter le module d'allumage,  7.2.
- Monter les ressorts de contact,  7.6.6.
- Monter le ressort antivibratoire sur le réservoir d'huile,  9.2.
- Monter l'arbre de commande,  10.1.2.
- Monter le blocage de gâchette d'accélérateur et la gâchette d'accélérateur,  10.3.



Entre le carter de vilebrequin et le carter de poignées, le câble de masse (1) et le câble de court-circuit (2) ne doivent pas former de boucle, ni entrer en contact avec des pièces du carter – le cas échéant, les câbles risqueraient d'être endommagés par le frottement.

- Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.
- Contrôler le fonctionnement de l'arbre de commande, des tringles de commande du volet de starter et des gaz, ainsi que de la gâchette d'accélérateur et du blocage de gâchette d'accélérateur.

#### 7.6.4 Câble de masse

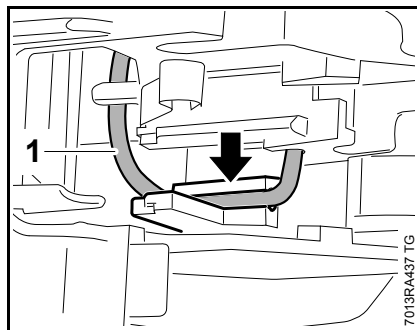
Le câble de masse et le câble de court-circuit sont regroupés dans un faisceau de câbles et constituent un ensemble, le contrôle et le montage sont décrits au chapitre « Câble de court-circuit ».

- Contrôler le bon contact et la continuité des câbles ; si nécessaire, remplacer le faisceau de câbles, MS 201 7.6.2, MS 201 T 7.6.3.

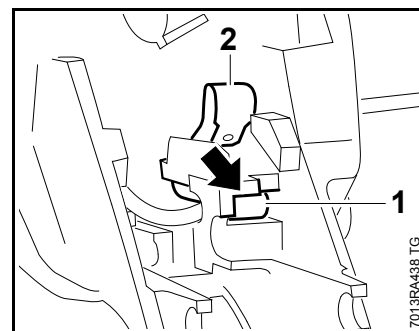
#### 7.6.5 Ressort de contact MS 201

Le câble de masse doit être fermement logé dans l'œillet du ressort de contact ; le cas échéant, contrôler le bon contact et la continuité, 7.6.1.

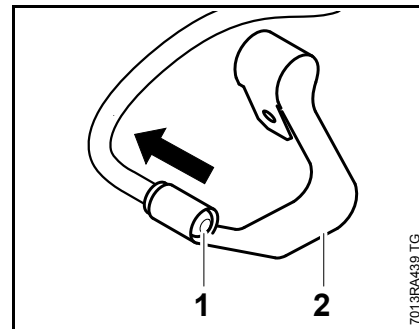
- Démontez le blocage de gâchette d'accélérateur et la gâchette d'accélérateur, 10.2.
- Démontez le carburateur et le mettre de côté en laissant le flexible d'aspiration de carburant branché, 12.4.
- Démontez la tringlerie de commande de volet de starter et de commande des gaz, 10.3.1.
- Démontez l'arbre de commande et le mettre de côté en laissant le câble de court-circuit branché, 10.1.1.



- Extraire le câble de masse (1) du conduit (flèche).

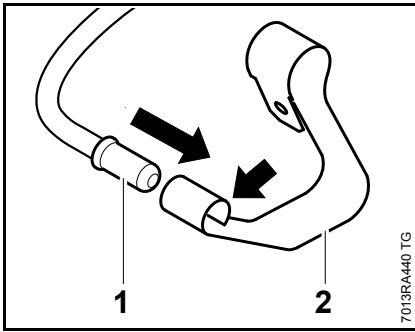


- Extraire le ressort de contact (1) de l'orifice (flèche) en le poussant légèrement vers le bas, en agissant sur la boucle de contact (2), et le soulever pour le faire passer par-dessus la nervure de guidage latérale – le soulever au maximum de 2 mm.

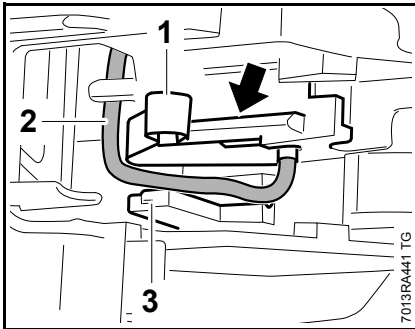


- Chasser la douille (1) du ressort de contact (2).
- Contrôler le ressort de contact, le remplacer si nécessaire.

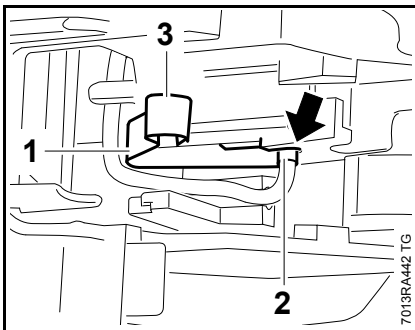
## Montage



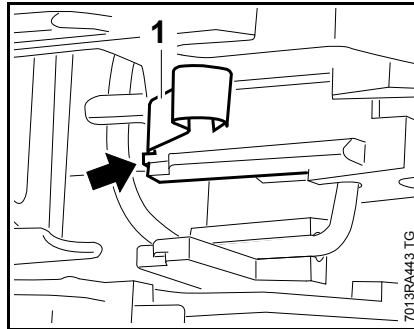
- Pousser la douille (1) dans l'œillet (flèche) du ressort de contact (2), de telle sorte qu'elle affleure avec le côté opposé, sans dépasser.



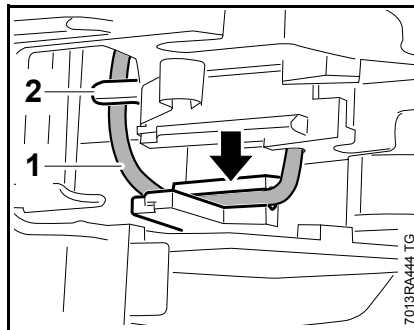
- Placer le ressort de contact (1) de sorte que le câble de masse (2) se trouve entre la nervure (3) et la nervure de guidage (flèche).



- Pousser le ressort de contact (1) avec l'œillet (2) dans la pièce de guidage (flèche) en le poussant légèrement vers le bas, en agissant sur la boucle de contact (3) et en le soulevant par-dessus la nervure de guidage latérale – le soulever au maximum de 2 mm.

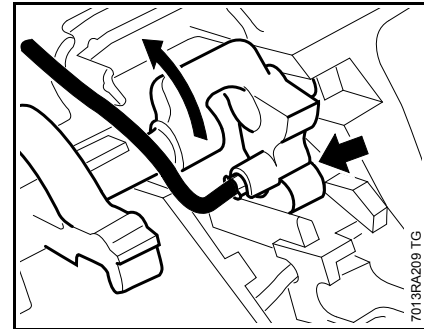


Le ressort de contact (1) doit être complètement passé derrière la nervure de guidage latérale (flèche).



Le câble de masse (1) doit être accroché dans le conduit (2).

- À l'aide de l'outil de montage 5910 890 4000, pousser à fond le câble de masse (1) dans le conduit (flèche).
- Monter l'arbre de commande avec le câble de court-circuit branché, 10.1.1.

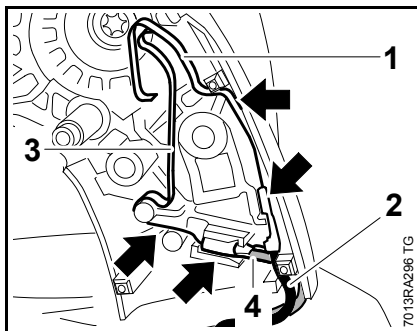


- Contrôler le fonctionnement
  - en position « 0 », la fiche femelle ronde du câble de court-circuit doit toucher le ressort de contact (flèche).
- Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.

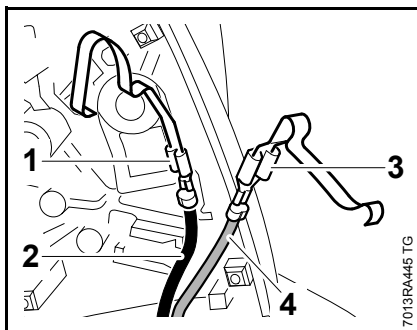
### 7.6.6 Ressorts de contact MS 201 T

Le câble de masse doit être emmanché à fond sur le ressort de contact ; le cas échéant, contrôler le bon contact et la continuité, 7.6.1.

- Démontez le blocage de gâchette d'accélérateur et la gâchette d'accélérateur, 10.3.
- Démontez l'arbre de commande, 10.1.2.
- Démontez le ressort antivibratoire, 9.2.1.

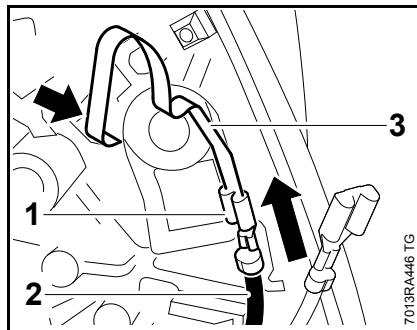


- Extraire le ressort de contact (1) du câble de court-circuit (2) et le ressort de contact (3) du câble de masse (4) des conduits (flèches).

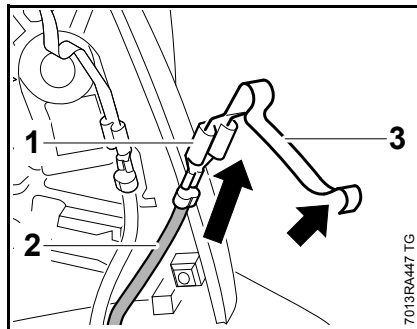


- Débrancher le clip plat (1) du câble de court-circuit (2) et le clip plat (3) du câble de masse (4).
- Contrôler les ressorts de contact, les remplacer si nécessaire.

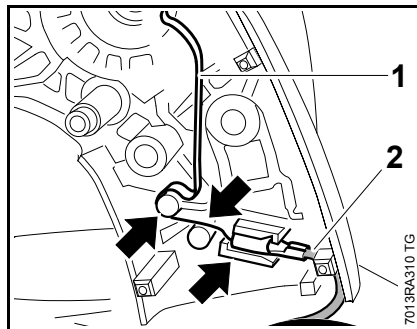
## Montage



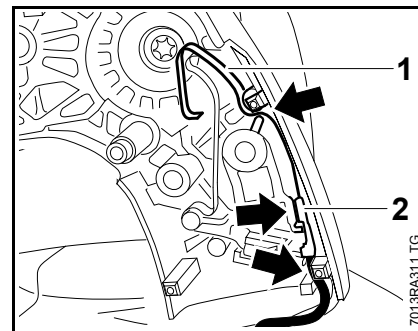
- Glisser le clip plat (1) du câble de court-circuit (2) sur le ressort de contact (3) de telle sorte que le côté de sertissage soit orienté vers l'œillet du ressort (flèche) – clip plat le moins large avec ressort de contact le moins large.



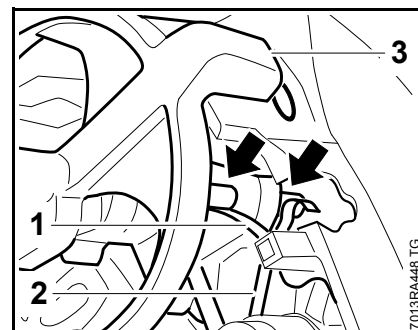
- Glisser le clip plat (1) du câble de masse (2) sur le ressort de contact (3) de telle sorte que le côté de sertissage soit orienté vers l'œillet du ressort (flèche) – clip plat le plus large avec ressort de contact le plus large.



- Pousser le ressort de contact (1) du câble de masse (2) jusqu'en butée dans les conduits (flèches).

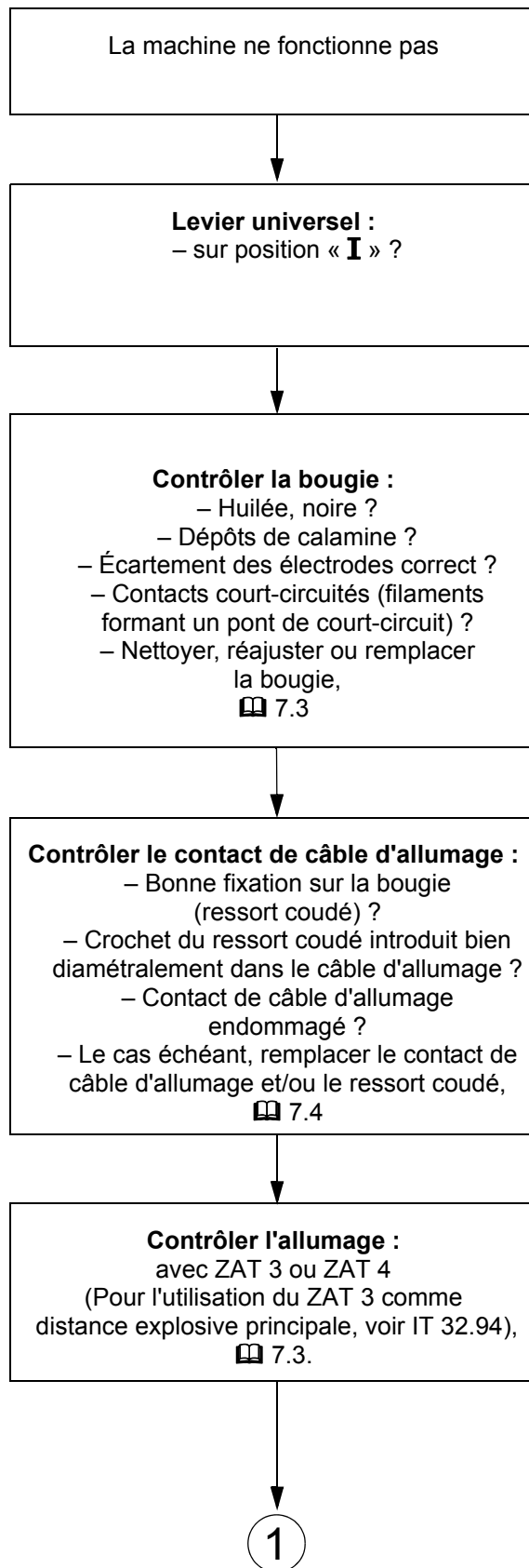


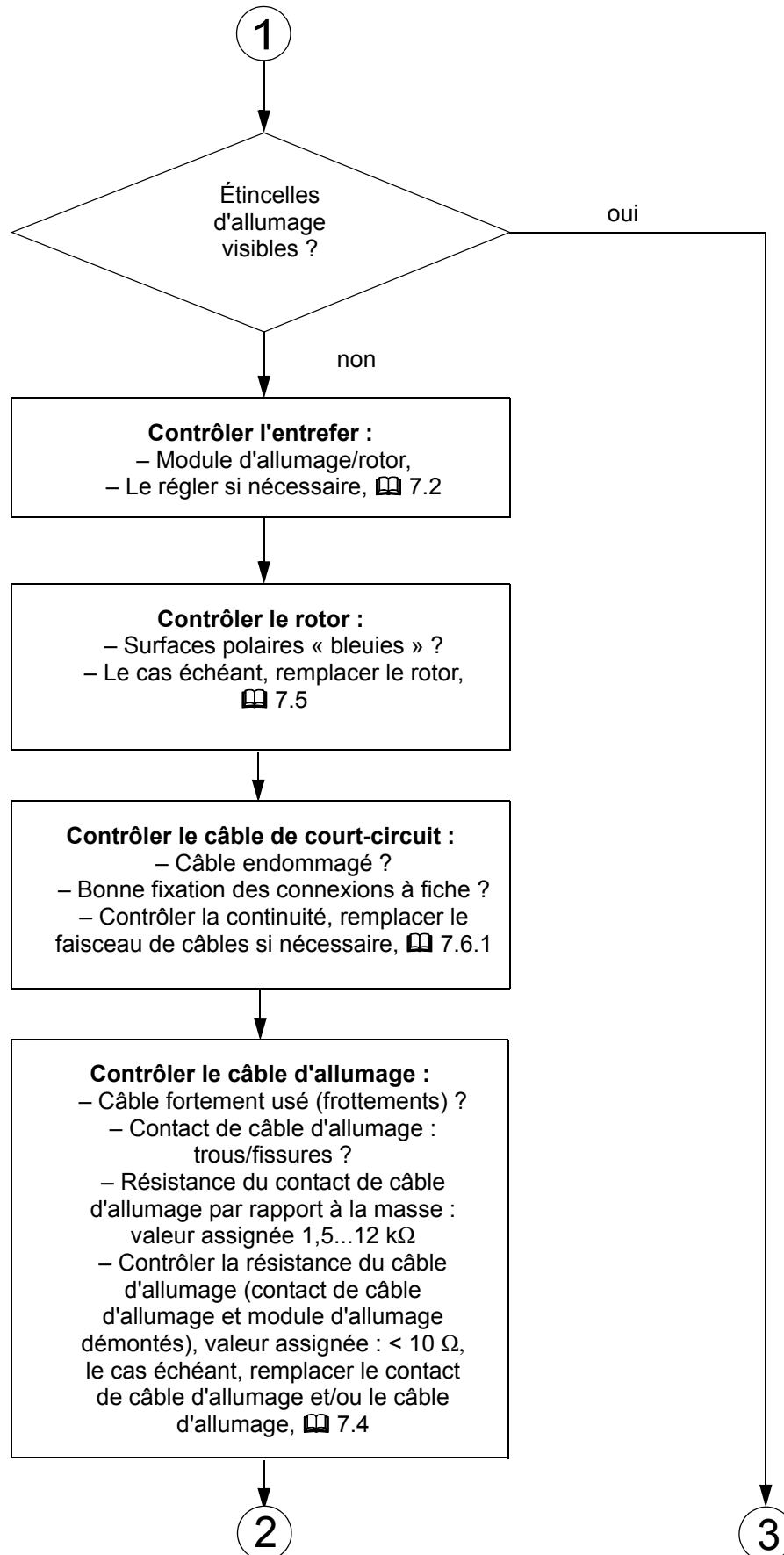
- Pousser le ressort de contact (1) du câble de court-circuit (2) jusqu'en butée dans les conduits (flèches).
- Monter le ressort antivibratoire, 9.2.1.
- Monter l'arbre de commande, 10.1.2.

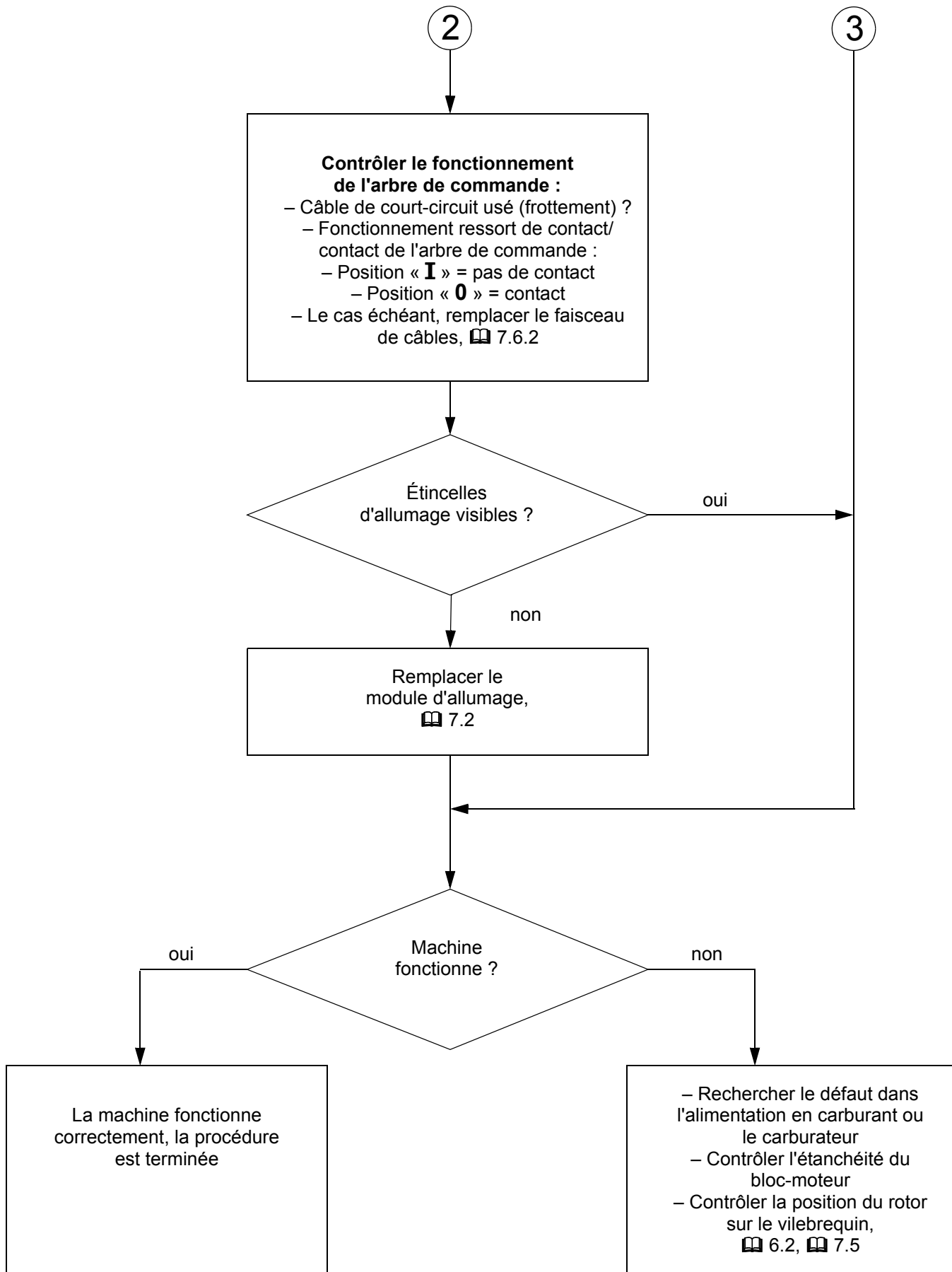


- Contrôler le fonctionnement
  - en position « 0 », le câble de court-circuit (1) et le câble de masse (2) doivent entrer en contact avec la broche métallique (flèche) de l'arbre de commande (3).
  - Monter le blocage de gâchette d'accélérateur et la gâchette d'accélérateur, 10.3.
  - Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.










## 8. Dispositif de lancement

### 8.1 Généralités


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

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


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

Au montage, appliquer un peu d'huile de graissage spéciale STIHL sur le ressort de rappel et sur l'axe,  14.

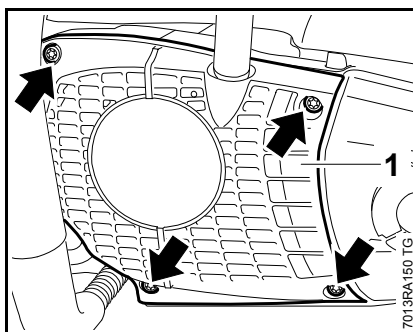
Si le dispositif de lancement est encrassé ou résinifié, il faut le démonter complètement – y compris le ressort de rappel. Faire attention au démontage du ressort de rappel.

- Nettoyer toutes les pièces.
- Détendre le ressort de rappel,  8.4.

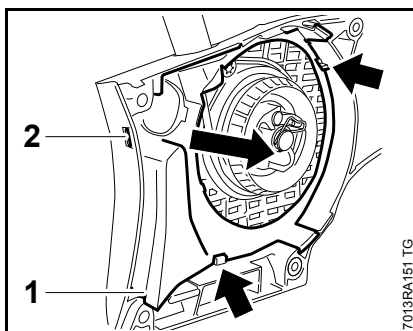
#### Versions avec ErgoStart

- Détendre le ressort de rappel,  8.4.1.

### 8.2 Carter de ventilateur

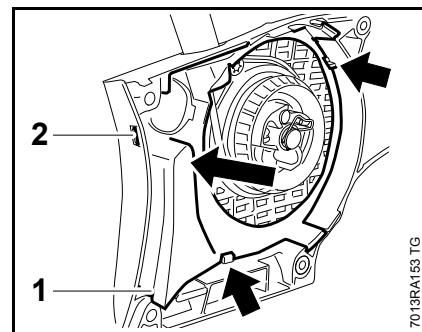


- Dévisser les vis (flèches).
- Enlever le carter de ventilateur (1).

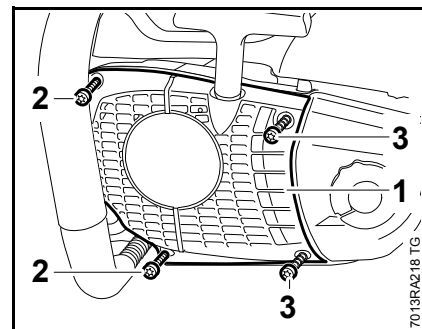


- Enlever le segment (1) en faisant lever au niveau de l'ergot (2), l'extraire des tétons (flèches) et l'enlever.
- Contrôler le carter de ventilateur et le segment, les remplacer si nécessaire.

### Montage





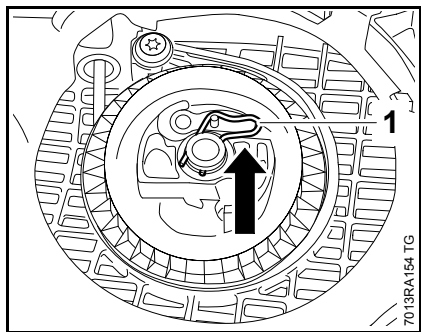
- Glisser le segment (1) sous les tétons (flèches) et l'enfoncer dans le carter de ventilateur jusqu'à ce que l'ergot (2) s'encliquette dans l'orifice.



- Appliquer le carter de ventilateur (1).
- Visser et serrer les vis métriques (2) et les vis P (3).
- Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.

### 8.3 Cliquets

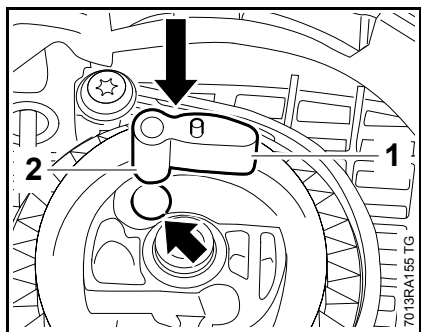
- Démontez le carter de ventilateur,  8.2.
- Détendez le ressort de rappel,  8.4.




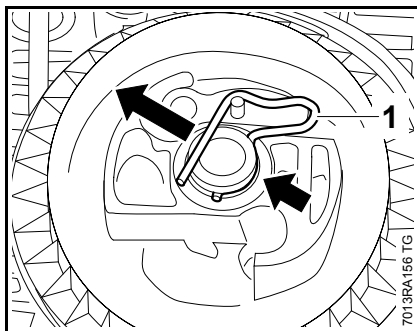
- Dégager prudemment le ressort (1) de l'axe de la poulie à câble.

- Extraire le cliquet.

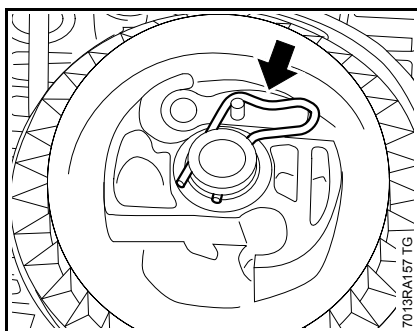
#### Montage



- Graisser le support (flèche) avec de la graisse multifonctionnelle STIHL,  14.
- Glisser le tourillon (2) du cliquet (2) dans l'orifice (flèche).



- Présenter le ressort (1) de telle sorte que l'anneau du ressort entoure le tourillon du cliquet et que la partie recourbée du ressort (flèche) se trouve dans la rainure de l'axe de la poulie à câble.
- Ensuite, repousser la partie rectiligne du ressort par-dessus l'axe de la poulie à câble, jusqu'à ce qu'elle s'encliquette dans la rainure.





La boucle de guidage du ressort doit passer le long du cliquet (flèche).

#### Contrôle du fonctionnement

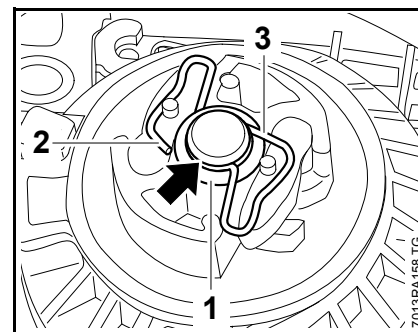
- Tirer sur le câble de lancement, la poulie à câble tourne et le tourillon du cliquet se déplace en direction de l'anneau du ressort – le cliquet se déplace vers l'extérieur.
- Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.

### Versions avec ErgoStart

Sur les versions avec ErgoStart, deux cliquets sont montés. Pour le démontage, procéder comme pour la version standard.

- Graisser les paliers des cliquets neufs avec de la graisse multifonctionnelle STIHL,  14.
- Graisser les tourillons des cliquets neufs avec de la graisse multifonctionnelle STIHL,  14.

#### Montage




La rondelle (1) doit être en place.

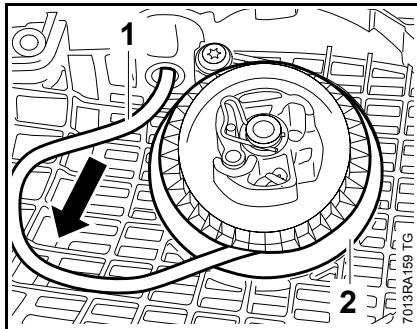
- Présenter le ressort (2) de telle sorte que les anneaux du ressort entourent les tourillons des cliquets et que la partie recourbée du ressort (flèche) se trouve dans la rainure de l'axe de la poulie à câble.
- Ensuite, repousser la partie rectiligne (3) du ressort par-dessus l'axe de la poulie à câble, jusqu'à ce qu'elle s'encliquette dans la rainure.
- Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.


## 8.4 Poulie à câble

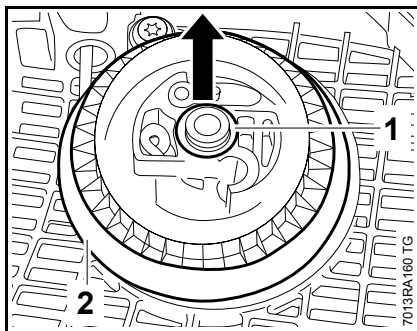
### Relâchement de la tension du ressort de rappel

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

- Démontez le carter de ventilateur et le segment,  8.2.





- Tirer sur le câble de lancement (1) pour le sortir d'env. 5 cm, puis retenir la poulie à câble (2).
- Enlever trois spires du câble de la poulie à câble montée.
- Sortir le câble en tirant sur la poignée et relâcher prudemment la poulie à câble.
- Démontez le ressort et extraire le cliquet,  8.3.




- Enlever la rondelle (1).

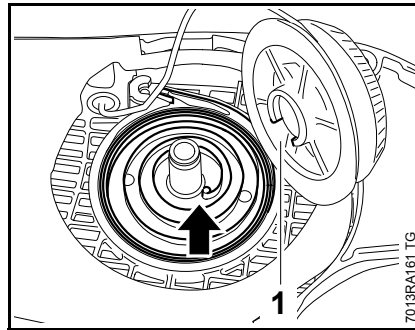
Le ressort de rappel doit être détendu.

- Extraire prudemment la poulie à câble (2) – le ressort de rappel peut s'échapper.

- Démontez le câble de lancement de la poulie à câble et le contrôleur, le remplacer si nécessaire,  8.5.
- Contrôlez la poulie à câble, la remplacer si nécessaire.
- Humecter l'alésage de la poulie à câble avec de l'huile de graissage spéciale STIHL,  14.




### Montage

- Monter le câble de lancement sur la poulie à câble,  8.5.



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


L'échancrure du moyeu de la poulie entraîne l'anneau du ressort.

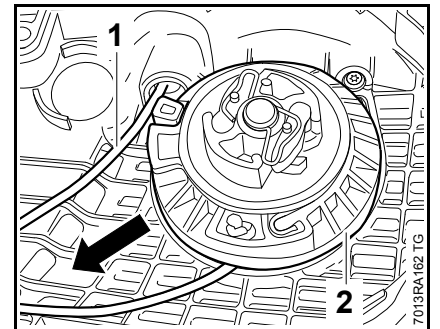
- Glisser la rondelle.
- Graisser le palier et le tourillon du cliquet avec de la graisse multifonctionnelle STIHL,  14.
- Monter le cliquet et le ressort,  8.3.
- Tendrez le ressort de rappel,  8.6.
- Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.


## 8.4.1 Poulie à câble avec ErgoStart

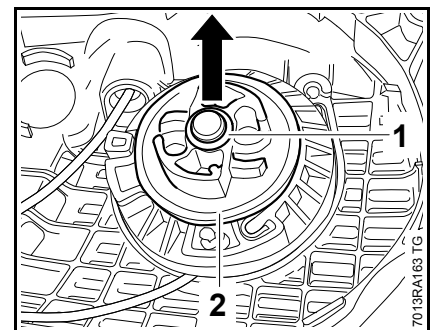
### Relâchement de la tension du ressort de rappel

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

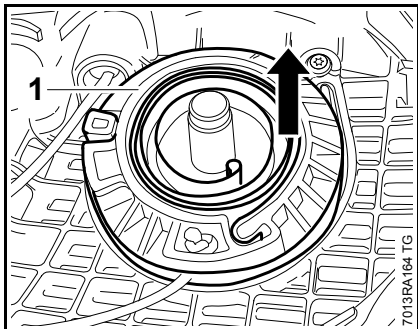
- Démontez le carter de ventilateur et le segment,  8.2.



- Tirer sur le câble de lancement (1) pour le sortir d'env. 5 cm, puis retenir la poulie à câble (2).
- Enlever trois spires du câble de la poulie à câble montée.
- Sortir le câble en tirant sur la poignée et relâcher prudemment la poulie à câble.
- Démontez le ressort et extraire les cliquets,  8.3.



- Enlever la rondelle (1) et extraire l'entraîneur (2).

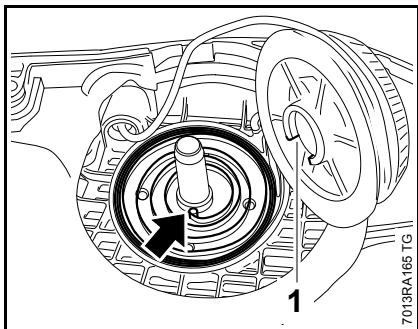


Le ressort de rappel doit être détendu.

- Extraire prudemment la poulie à câble (1)
  - le ressort de rappel peut s'échapper.
- Démontez le câble de lancement de la poulie à câble et le contrôler, le remplacer si nécessaire, 8.5.
- Contrôlez la poulie à câble, la remplacer si nécessaire.
- Humecter l'alésage de la poulie à câble avec de l'huile de graissage spéciale STIHL, 14.

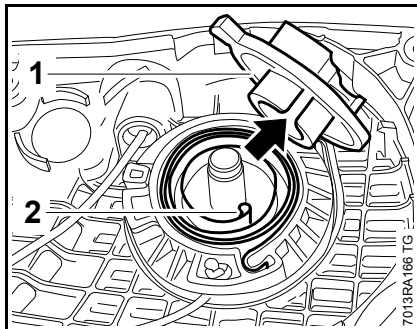
### Montage

- Monter le câble de lancement sur la poulie à câble, 8.5.



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

L'échancrure du moyeu de la poulie entraîne l'anneau du ressort.



- Glisser l'entraîneur (1) dans le boîtier de ressort de telle sorte que la prise (flèche) s'engage sur l'anneau (2) du ressort.
- Poser la rondelle.
- Graisser les paliers et les tourillons des cliquets avec de la graisse multifonctionnelle STIHL, 14.
- Monter les cliquets et le ressort, 8.3.
- Tendrez le ressort de rappel, 8.6.
- Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.

### 8.5 Câble de lancement/ poignée

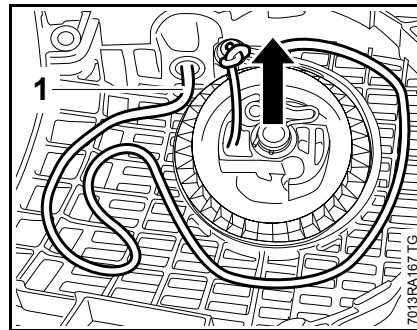
- Démontez le carter de ventilateur et le segment, 8.2.
- Détendez le ressort de rappel, 8.4.

Sur les versions avec ErgoStart, l'échancrure destinée au câble de lancement se trouve sur le bord de la poulie à câble. La procédure de démontage et de remontage est toutefois la même.

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

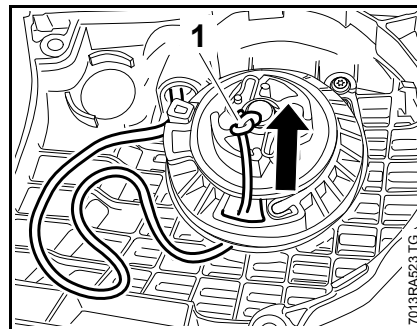
- Le cas échéant, enlever les restes du câble de la poulie.

Le câble de lancement ne doit pas être raccourci.



- Repousser légèrement le câble de lancement (1) vers l'extérieur et défaire le nœud.
- Extraire le câble de lancement de la poulie à câble, du carter de ventilateur et de la poignée de lancement.

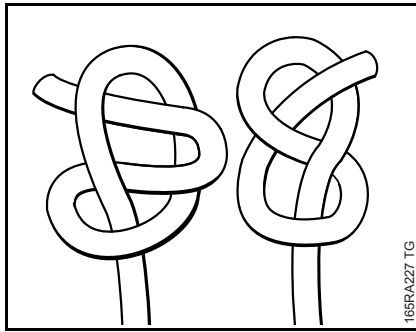
### Version avec poignée de lancement pour ErgoStart



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

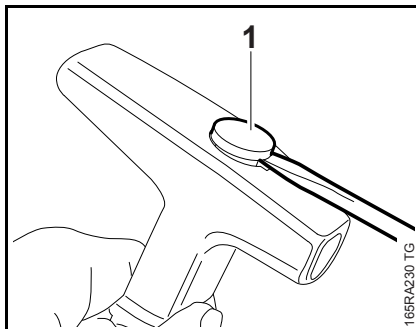
Extraire le câble de lancement de la poulie à câble, du carter de ventilateur et de la poignée de lancement.

## Montage

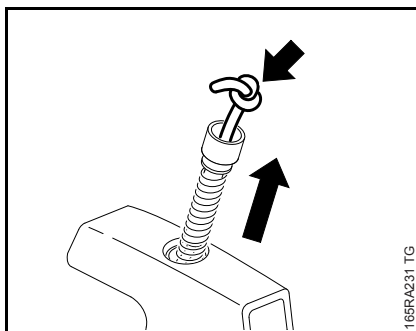


- À l'extrémité du câble de lancement, du côté de la poignée de lancement, faire le nœud spécial montré sur l'illustration.

## Version avec poignée de lancement ElastoStart

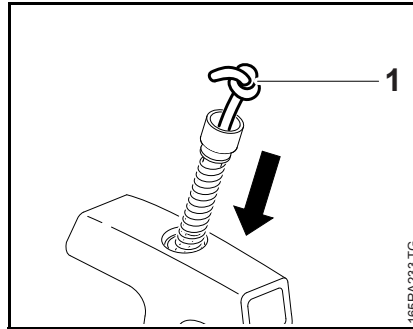


- Enlever le capuchon (1) en faisant levier avec un outil approprié.



- Extraire de la poignée la douille, les rondelles, le ressort et le câble ou le reste du câble (flèche).
- Contrôler les pièces détachées, les remplacer si nécessaire.

Ne pas raccourcir le câble de lancement.

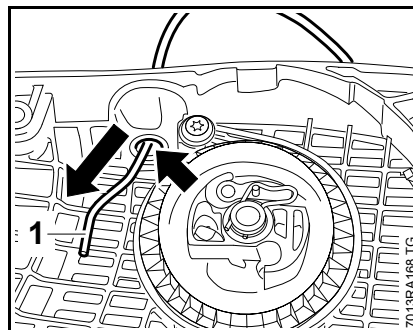


- Introduire le câble de lancement neuf dans la douille.
- Faire un nœud simple à l'extrémité du câble de lancement.
- Glisser les rondelles et les ressorts.

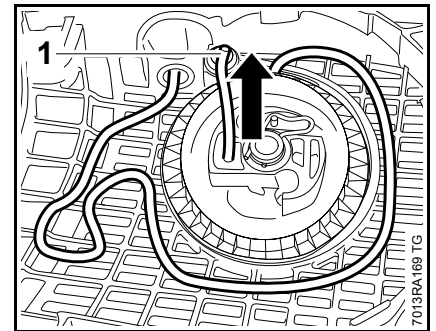
- Introduire le câble de lancement (1) avec douille, ressort et rondelles dans la poignée de lancement.

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

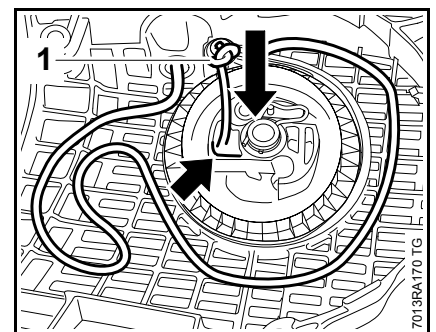
- Positionner le capuchon de telle sorte que l'ergot coïncide avec la rainure de la poignée de lancement.
- Emboîter le capuchon dans la poignée de lancement.




- Tirer le câble de lancement (1) à travers la douille de guidage de câble (flèche).



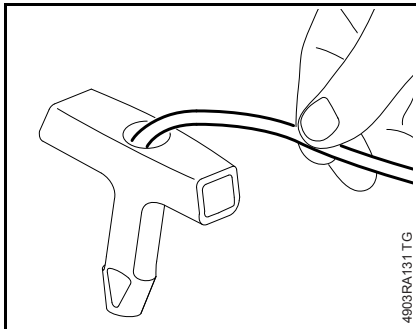
- Introduire le câble de lancement (1) dans la poulie à câble.



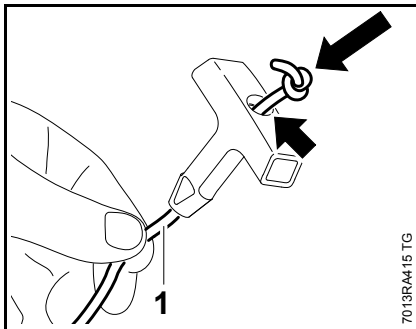
- Assurer le câble de lancement (1) en faisant un nœud simple à son extrémité et l'introduire dans la poulie à câble, jusqu'à ce que le nœud se trouve dans le creux (flèche).
- Tendre le ressort de rappel,  8.6.
- Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.



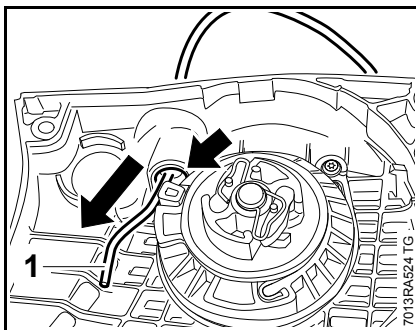
## Version avec poignée de lancement pour ErgoStart



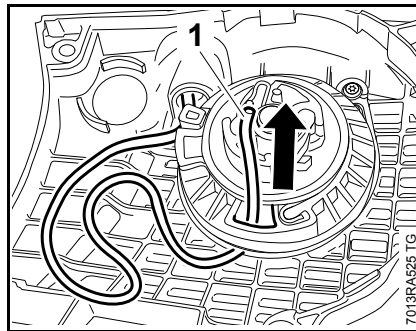
- Glisser le câble de lancement neuf dans la poignée de lancement, par le haut.



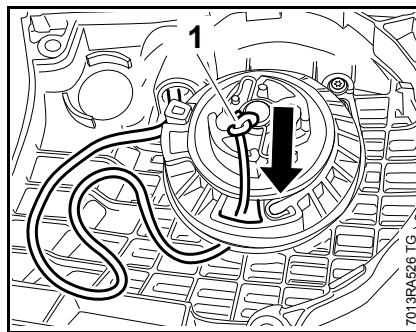
- Tirer le câble de lancement (1) à travers la poignée, jusqu'à ce que le nœud de l'extrémité du câble se loge dans le creux (flèche).



- Tirer le câble de lancement (1) à travers la douille de guidage de câble (flèche).



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



- Assurer le câble de lancement (1) en faisant un nœud simple à son extrémité et l'introduire dans la poulie à câble, jusqu'à ce que le nœud se trouve dans le creux (flèche).

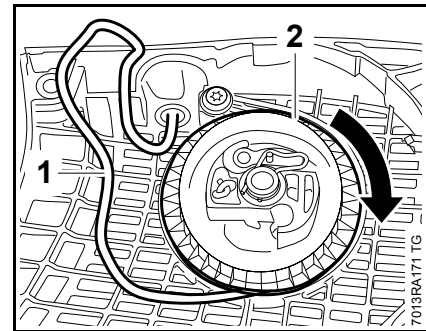
– Tendre le ressort de rappel, 8.6.

– Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.

### 8.6 Tension du ressort de rappel

– Démontez le carter de ventilateur et le segment, 8.2.

Le cliquet ou les cliquets et le ressort doivent être montés.

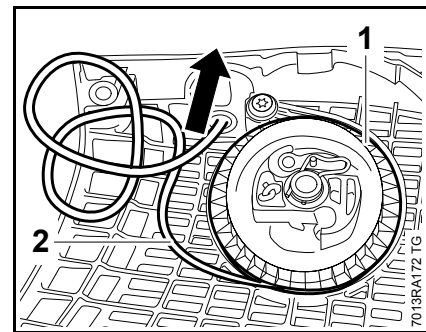


- Faire sortir une partie du câble de lancement (1).

- Faire tourner le câble de lancement (1) avec la poulie à câble (2) en exécutant six tours complets dans le sens des aiguilles d'une montre.

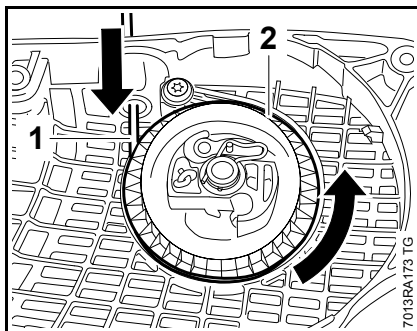
Le ressort de rappel est maintenant tendu.

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

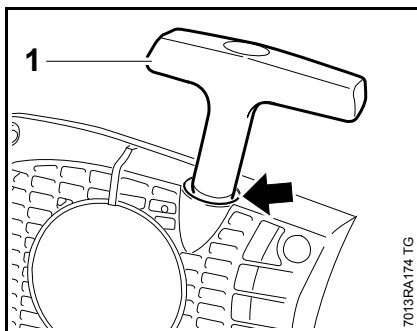


- Retenir fermement la poulie (1).

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



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



La poignée de lancement (1) doit être fermement logée dans la douille de guidage de câble (flèche), c'est-à-dire qu'elle ne doit pas basculer sur le côté. Le cas échéant, il faut augmenter la tension du ressort de rappel en exécutant un tour supplémentaire.

Lorsque le câble de lancement est totalement sorti, la poulie à câble doit encore pouvoir exécuter au moins 1 tour avant que le ressort arrive en fin de course. Sinon, il faut impérativement réduire la tension du ressort – il risquerait de casser.

#### Réduction de la tension du ressort

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

- Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.

### 8.7 Remplacement du ressort de rappel

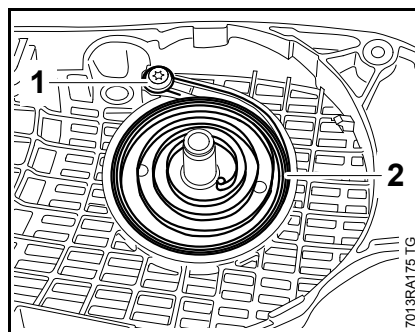
- Recherche des pannes, 3.3.

Le ressort de recharge prêt au montage est livré dans le cadre de montage qui le retient.

- Porter une visière, pour la protection du visage, et des gants de protection
  - risque de blessure.
- Démontez le carter de ventilateur et le segment, 8.2.
- Le cas échéant, détendre le ressort de rappel et démonter la poulie à câble, 8.4 ou démonter la poulie à câble avec ErgoStart, 8.4.1.
- Le cas échéant, enlever les morceaux de l'ancien ressort de rappel cassé.

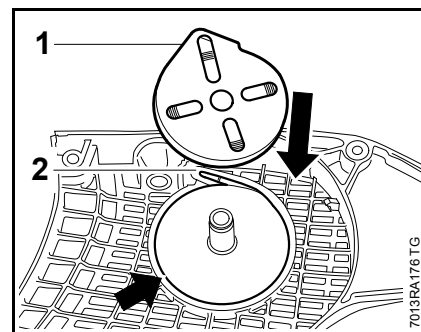
Si le tarage du ressort de rappel ne suffit plus, il faut remplacer le ressort.

Même lorsqu'il est usé, tant que le ressort est monté, il se trouve encore sous contrainte.

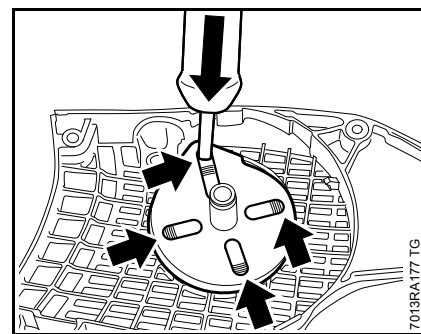


- Dévisser la vis (1).
- Poser une couverture sur la zone de montage et extraire le ressort de rappel (2) du carter de ventilateur.

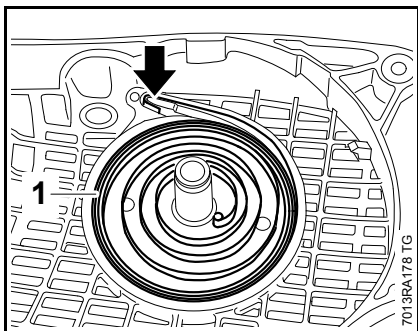
### Montage du ressort de rappel neuf



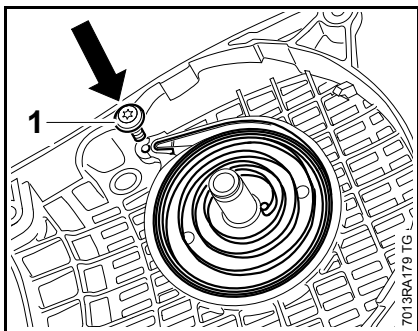
- Avant le montage, humecter le ressort de recharge, avec cadre de montage, avec quelques gouttes d'huile de graissage spéciale STIHL, 14.
- Positionner le ressort de recharge avec cadre de montage dans le carter de ventilateur de telle sorte que l'anneau extérieur du ressort (1) se trouve au-dessus du logement pour anneau de ressort (2) et coïncide avec le logement prévu (flèche).






- En commençant par l'anneau extérieur du ressort, glisser le ressort de rappel neuf à travers les évidements (flèches), dans le logement du carter de ventilateur – le cadre de montage est alors repoussé.



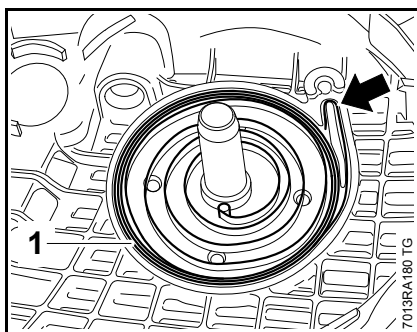
Veiller à ce que le ressort de rappel (1) soit intégralement introduit et que l'anneau extérieur du ressort se trouve dans le logement pour anneau de ressort (flèche) ; le cas échéant, pousser le ressort de rappel jusqu'au fond du logement du carter de ventilateur.



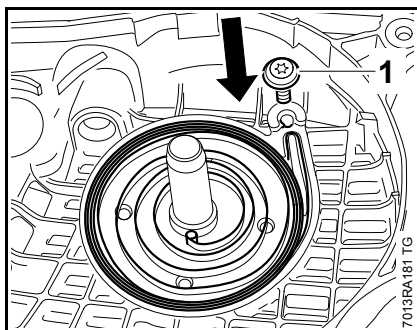
- Visser et serrer la vis (1).
- Démontez la poulie à câble,  8.4.
- Monter le cliquet,  8.3.
- Tendre le ressort de rappel,  8.6.
- Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.




### Versions avec ErgoStart

Sur les versions avec ErgoStart, les opérations de démontage et de remontage du ressort de rappel sont les mêmes ; la seule différence est que le logement destiné à l'œillet du ressort se trouve dans une autre position.



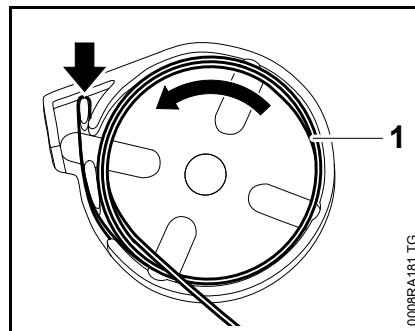
Veiller à ce que le ressort de rappel (1) soit intégralement introduit et que l'anneau extérieur du ressort se trouve dans le logement pour anneau de ressort (flèche) ; le cas échéant, pousser le ressort de rappel jusqu'au fond du logement du carter de ventilateur.



- Visser et serrer la vis (1).
- Monter la poulie à câble,  8.4.1.
- Monter les cliquets,  8.3.
- Tendre le ressort de rappel,  8.6.
- Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.

### Montage d'un ressort de rappel qui s'est échappé

Si le ressort de rappel s'échappe, le remettre en place dans le cadre de montage, comme suit :



- Mettre l'anneau du ressort dans le logement (flèche) du cadre de montage.
- Introduire le ressort de rappel (1) dans le cadre de montage en l'enroulant dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, en retenant les spires du ressort introduites.

Pour continuer, procéder comme pour le « Montage d'un ressort de rappel neuf ».

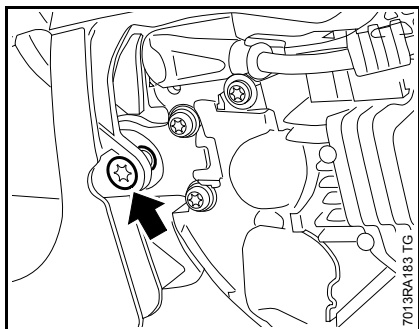
## 9. Éléments antivibratoires

L'assemblage antivibratoire entre la poignée tubulaire/le carter de réservoir et le carter de vilebrequin est réalisé par des ressorts, des butoirs annulaires et des butées.

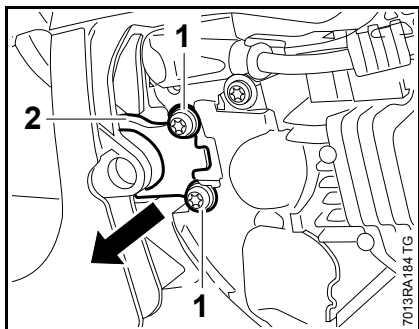
Les ressorts, butoirs annulaires et butées endommagés doivent impérativement être remplacés.

### 9.1 Butoir annulaire sur le réservoir à carburant MS 201

- Déclencher le frein de chaîne, démonter le couvercle de pignon, la chaîne et le guide-chaîne.

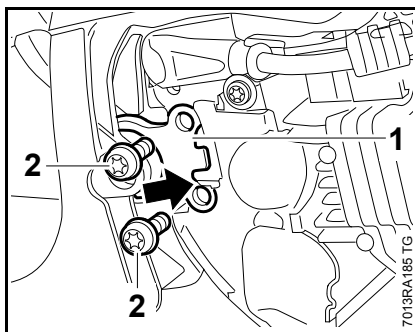


- Dévisser la vis (flèche).

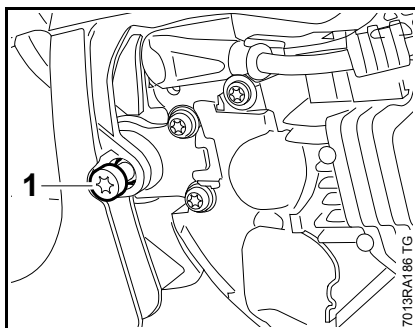


- Dévisser les vis (1).
- Extraire le butoir annulaire (2) de l'échancrure et le contrôler, le remplacer si nécessaire.

### Montage



- Ajuster le butoir annulaire (1) de telle sorte que la butée en caoutchouc soit orientée vers le carter de poignées – l'encoche (flèche) doit se prendre dans l'ergot du carter de réservoir.
- Glisser le butoir annulaire (1) entre le carter de poignées et le carter de vilebrequin et l'appliquer.
- Visser et serrer les vis (2).

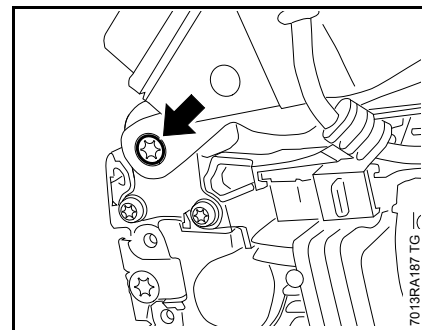


- Glisser la vis (1) dans le butoir annulaire, à travers l'œillet du carter de poignées.
- Visser et serrer la vis (1).

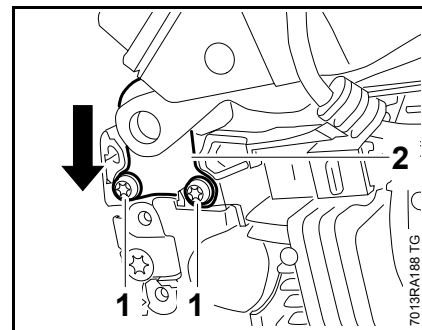
- Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.

### 9.1.1 Butoir annulaire sur le réservoir à carburant MS 201 T

- Déclencher le frein de chaîne, démonter le couvercle de pignon, la chaîne et le guide-chaîne.

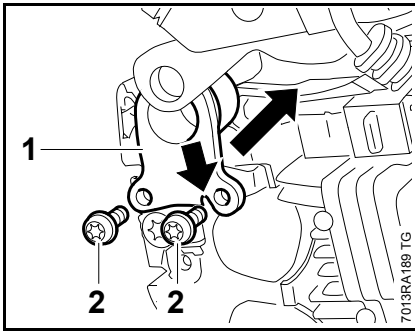


- Dévisser la vis (flèche).

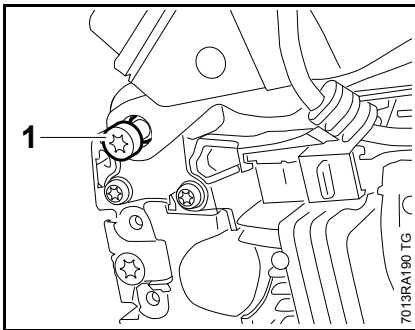


- Dévisser les vis (1).
- Extraire le butoir annulaire (2) vers le bas et le contrôler, le remplacer si nécessaire.

## Montage




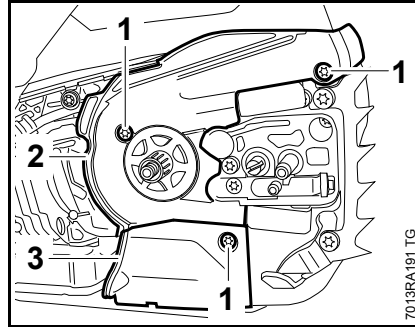
- Ajuster le butoir annulaire (1) de telle sorte que la butée en caoutchouc soit orientée vers le carter de poignées – l'encoche (flèche) doit se prendre dans l'ergot du carter de réservoir.
- Glisser le butoir annulaire (1) entre le carter de poignées et le carter de vilebrequin et l'appliquer.
- Visser et serrer les vis (2).



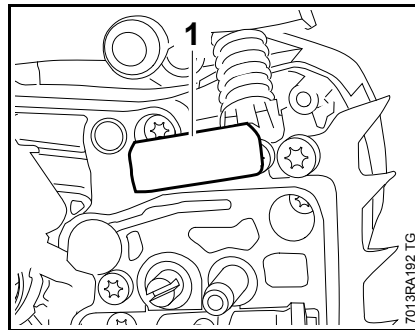
- Glisser la vis (1) dans le butoir annulaire, à travers l'œillet du carter de poignées.
  - Visser et serrer la vis (1).
- Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.

## 9.2 Ressort antivibratoire sur le réservoir d'huile MS 201

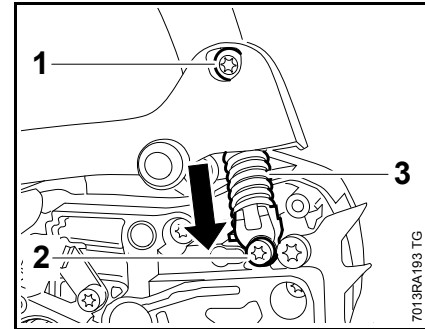
- Déclencher le frein de chaîne, démonter le couvercle de pignon, la chaîne et le guide-chaîne.
- Démonter le tambour d'embrayage,  4.2.



- Dévisser les vis (1).
- Enlever les couvercles (2) et (3).

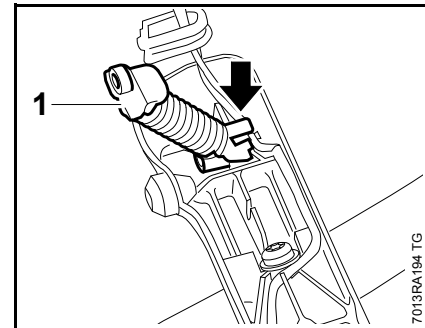


- Enlever la glissière (1) en faisant levier.



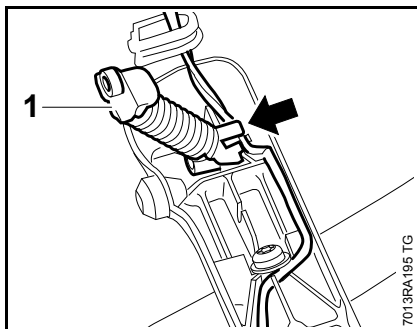
- Dévisser les vis (1) et (2) – la vis (2) est scellée avec du Loctite ; au besoin, la réchauffer légèrement avec un pistolet à air chaud pour faciliter le démontage.
- Extraire le ressort antivibratoire (3) du carter de poignées et le contrôler, le remplacer si nécessaire.

## Montage



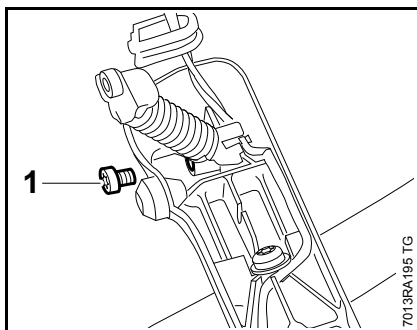
- Ajuster le ressort antivibratoire (1) de telle sorte que la languette (flèche) soit orientée en direction du carter de poignées.

La languette (flèche) maintient le câble de court-circuit et le câble de masse dans le conduit du carter de poignées.

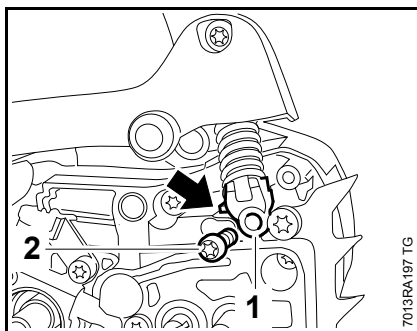


Le câble de court-circuit et le câble de masse doivent être intégralement introduits dans le conduit du carter de poignées.

- Glisser le ressort antivibratoire (1) dans le carter de poignées et l'appliquer de telle sorte que la languette maintienne les câbles dans le conduit
  - ne pas pincer les câbles.

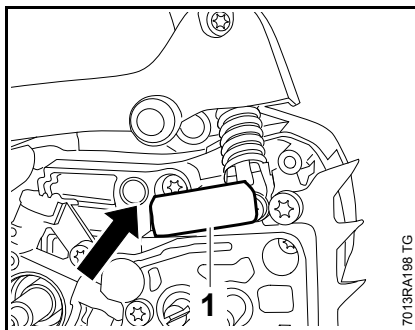


- Visser et serrer la vis (1).



- Engager la patte du palier (1) dans la fente (flèche) du carter de vilebrequin et pousser jusqu'en butée.

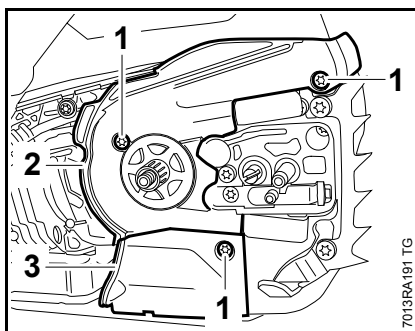
- Enduire la vis (2) avec du Loctite, visser et serrer la vis, 14.



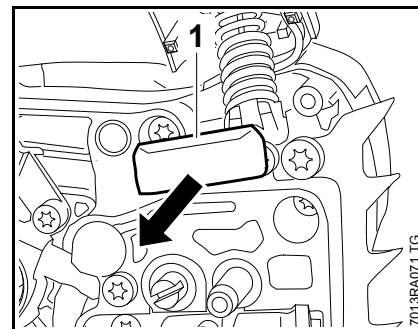
- Glisser la glissière (1) jusqu'en butée dans le support.
- Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.

### 9.2.1 Ressort antivibratoire sur le réservoir d'huile MS 201 T

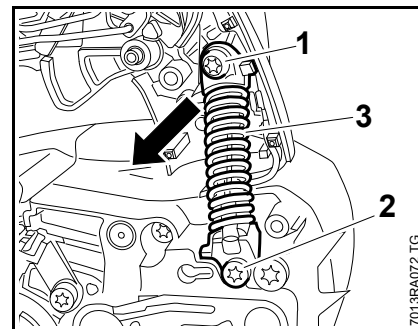
- Déclencher le frein de chaîne, démonter le couvercle de pignon, la chaîne et le guide-chaîne.
- Démontez la monture de poignée, 10.3.
- Démontez le tambour d'embrayage, 4.2.



- Dévisser les vis (1).
- Enlever les couvercles (2) et (3).

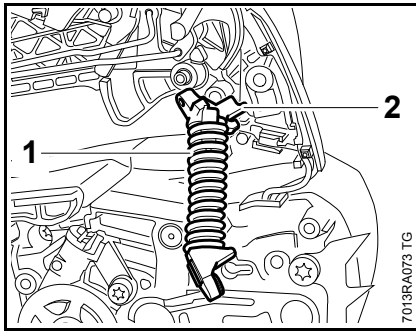


- Enlever la glissière (1) en faisant lever.



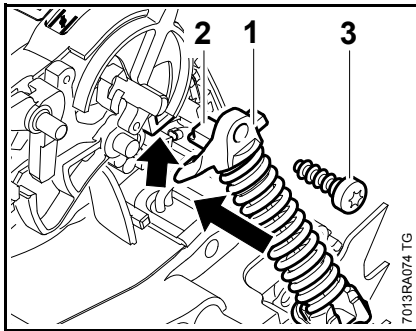
- Dévisser les vis (1) et (2) – la vis (2) est scellée avec du Loctite ; au besoin, la réchauffer légèrement avec un pistolet à air chaud pour faciliter le démontage.
- Enlever et contrôler le ressort antivibratoire (3), le remplacer si nécessaire.

## Montage

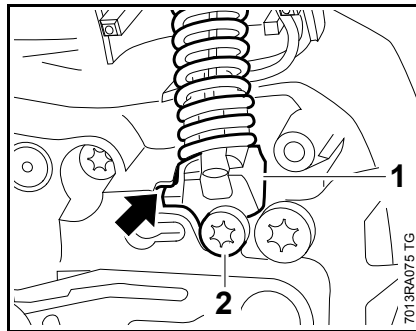


- Ajuster le ressort antivibratoire (1) de telle sorte que la languette (2) soit orientée en direction du carter de poignées.

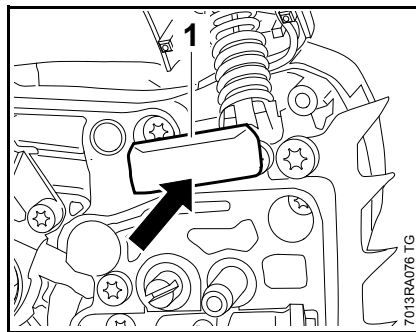
La languette (2) immobilise le palier dans le carter de poignées.



- Pousser la patte (2) du ressort antivibratoire (1) dans le support (flèche) et amener le ressort antivibratoire en appui.
- Visser et serrer la vis (3).

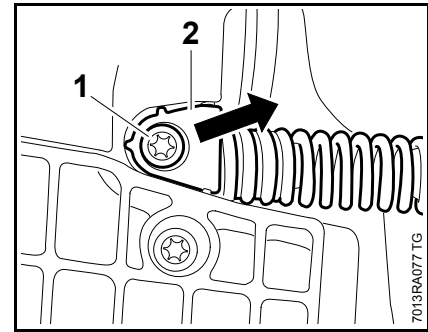


- Engager la patte du palier (1) dans la fente (flèche) du carter de vilebrequin et pousser jusqu'en butée.
  - Enduire la vis (2) avec du Loctite, visser et serrer la vis, 14.
- Monter la monture de poignée, 10.3.

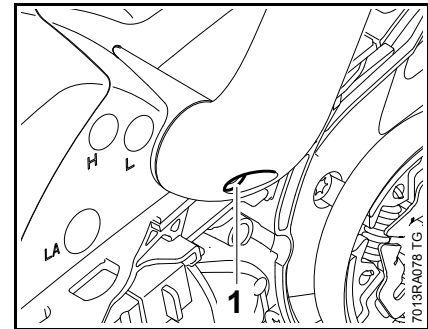


- Glisser la glissière (1) jusqu'en butée dans le support.
- Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.

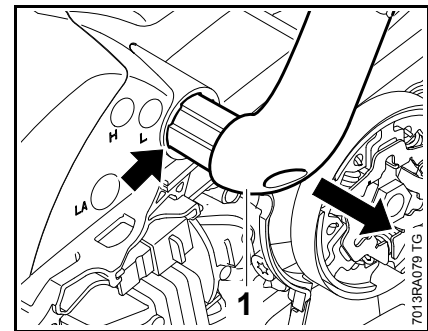
## 9.3 Poignée tubulaire / ressort antivibratoire MS 201



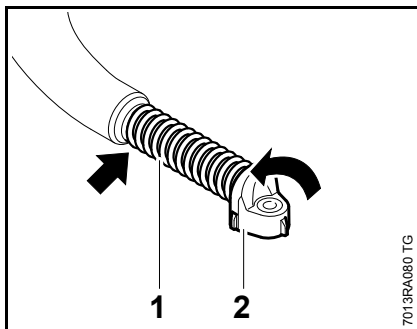
- Dévisser la vis (1) située sur la face inférieure de la machine – la vis (1) est scellée avec du Loctite ; au besoin, la réchauffer légèrement avec un pistolet à air chaud pour faciliter le démontage.
- Extraire le palier (2) du support.



- Dévisser la vis (1).



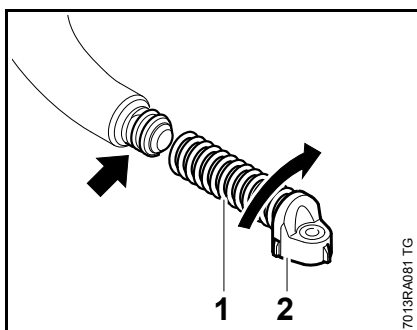
- Extraire la poignée tubulaire (1) du support (flèche) et l'enlever.



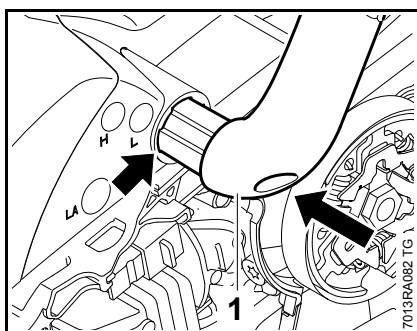
- Dévisser le ressort antivibratoire (1) avec le palier (2) de la poignée tubulaire (flèche).

– Contrôler les pièces détachées, les remplacer si nécessaire.

### Montage

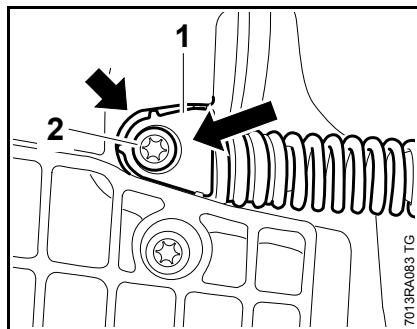


- Visser le ressort antivibratoire (1) avec le palier (2) sur la poignée tubulaire (flèche), jusqu'en butée.



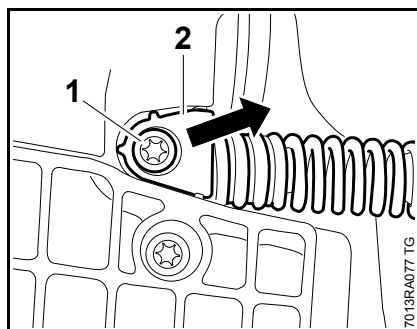
- Glisser la poignée tubulaire (1) dans le logement (flèche).

– Visser et serrer la vis.



- Sur la face inférieure de la machine, pousser le palier (1) dans le support (flèche).
- Enduire la vis (2) avec du Loctite, visser et serrer la vis, ☞ 14.

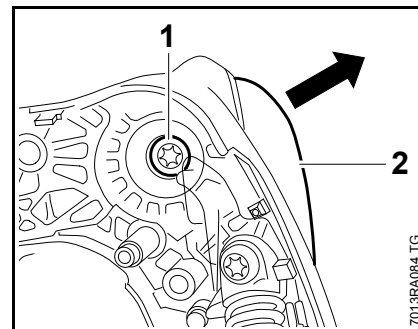
### 9.3.1 Poignée tubulaire / ressort antivibratoire MS 201 T



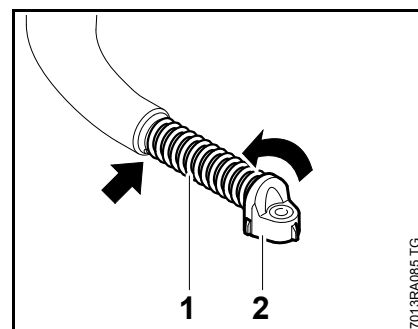
- Dévisser la vis (1) située sur la face inférieure de la machine – la vis (1) est scellée avec du Loctite ; au besoin, la réchauffer légèrement avec un pistolet à air chaud pour faciliter le démontage.

- Extraire le palier (2) du support.

– Démontez la monture de poignée et l'arbre de commande, ☞ 10.3.



- Dévisser la vis (1).
- Extraire la poignée tubulaire (2) du carter de poignées et l'enlever.

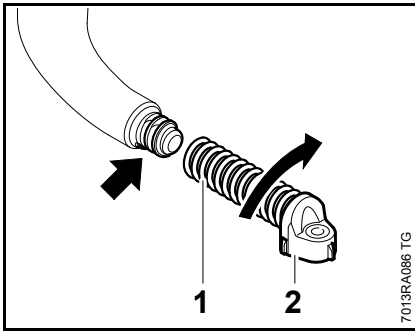


- Dévisser le ressort antivibratoire (1) avec le palier (2) de la poignée tubulaire (flèche).

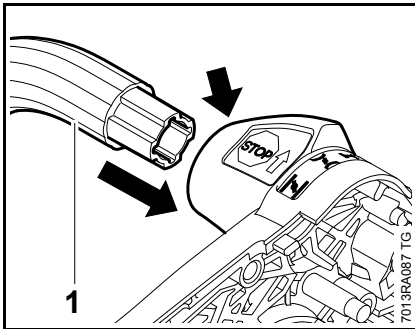
– Contrôler les pièces détachées, les remplacer si nécessaire.



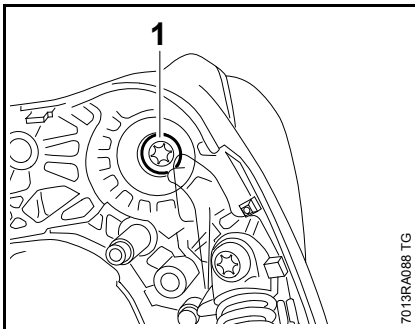
## Montage



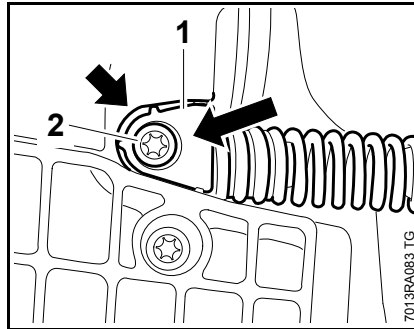
- Visser le ressort antivibratoire (1) avec le palier (2) sur la poignée tubulaire (flèche), jusqu'en butée.



- Glisser la poignée tubulaire (1) dans le logement (flèche).



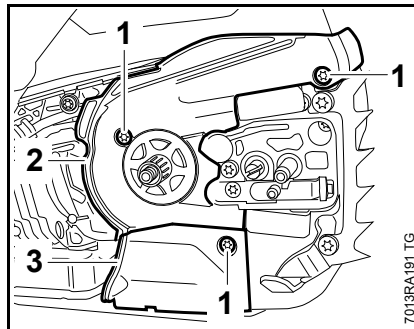
- Visser et serrer la vis (1).



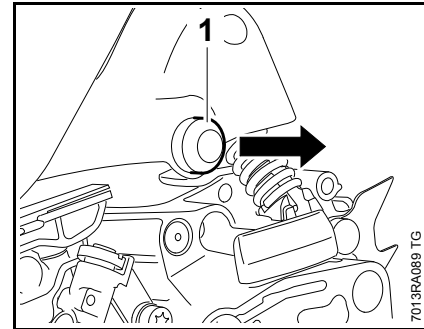
- Sur la face inférieure de la machine, pousser le palier (1) dans le support (flèche).
- Enduire la vis (2) avec du Loctite, visser et serrer la vis, 14.
- Monter l'arbre de commande et la monture de poignée, 10.3.

### 9.4 Butée de carter de poignées MS 201

- Déclencher le frein de chaîne, démonter le couvercle de pignon, la chaîne et le guide-chaîne.
- Démontez le tambour d'embrayage, 4.2.

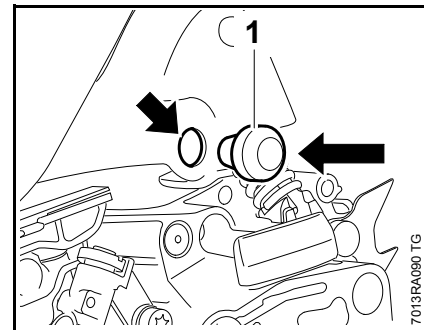


- Dévisser les vis (1).
- Enlever les couvercles (2) et (3).



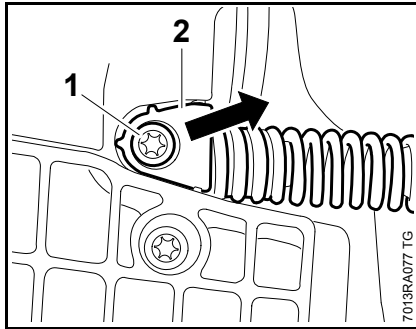
- Dégager la butée (1) en faisant lever et la remplacer.

## Montage

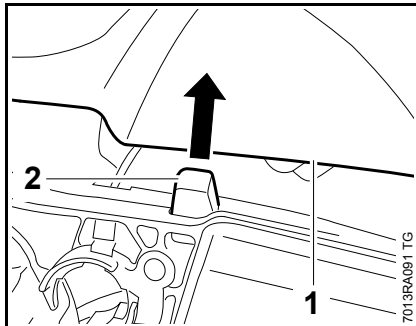


- Humecter le cône de la butée avec du produit antifriccion STIHL Einpressfluid, 14.
- Ajuster la butée (1) de telle sorte que la partie conique soit orientée vers le carter de poignées.
- Enfoncer la butée (1) dans l'orifice (flèche) jusqu'à ce qu'elle entoure intégralement l'orifice.
- Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.

## 9.5 Butée de carter de réservoir MS 201

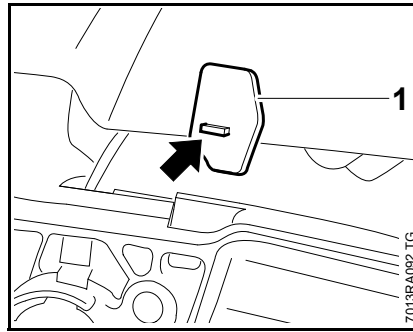


- Dévisser la vis (1) située sur la face inférieure de la machine – la vis (1) est scellée avec du Loctite ; au besoin, la réchauffer légèrement avec un pistolet à air chaud pour faciliter le démontage.
- Extraire le palier (2) du support.

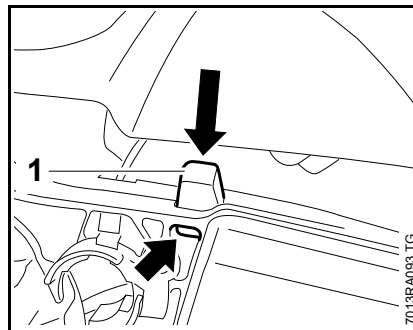


- Soulever légèrement le carter de poignée (1).
- Dégager la butée (2) en faisant levier et la remplacer.

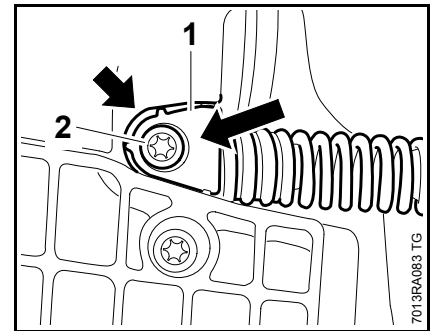
## Montage



- Humecter le cône et l'ergot de la butée avec du produit antifriction STIHL Einpressfluid, 14.
- Ajuster la butée (1) de telle sorte que l'ergot (flèche) soit orienté vers le carter de ventilateur.



- Enfoncer la butée (1) dans le support jusqu'à ce que l'ergot se prenne intégralement dans l'orifice (flèche).

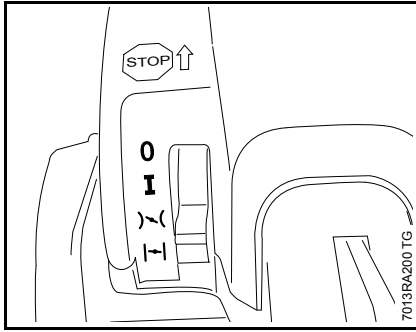


- Sur la face inférieure de la machine, pousser le palier (1) dans le support (flèche).
- Enduire la vis (2) avec du Loctite, visser et serrer la vis, 14.

## 10. Commandes

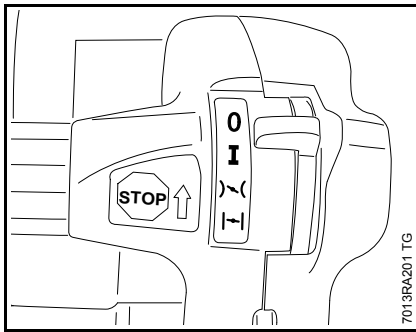
### 10.1 Levier universel

#### MS 201



Les différentes positions de commande sont indiquées dans la notice d'emploi.

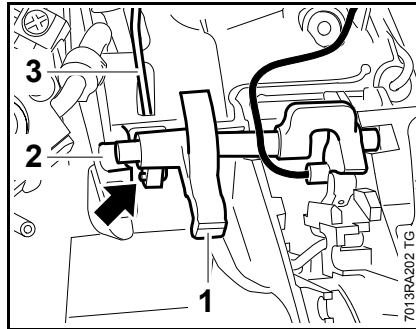
#### MS 201 T



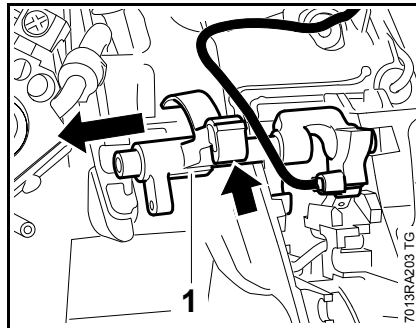
Les différentes positions de commande sont indiquées dans la notice d'emploi.

#### 10.1.1 Arbre de commande MS 201

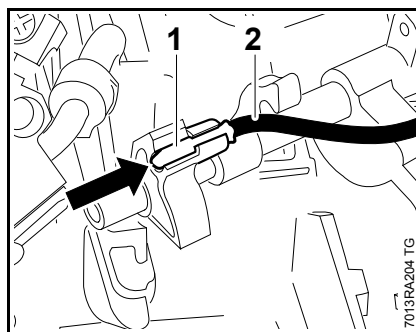
- Démontez le filtre à air, 12.1.
- Démontez la monture de poignée, 10.2.
- Démontez la tringlerie de commande de volet de starter et de commande des gaz, 10.3.1.
- Démontez le blocage de gâchette d'accélérateur et la gâchette d'accélérateur, 10.2.



- Dégager l'arbre de commande (1) du palier (2) en faisant lever.
- Extraire la tringle de commande du volet de starter (3) de l'orifice (flèche).



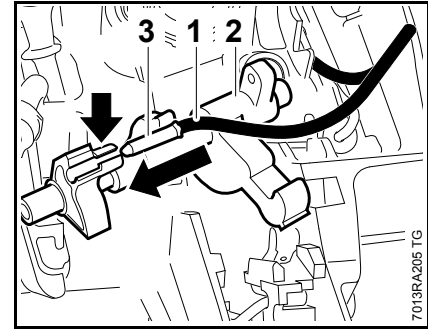
- Soulever légèrement l'arbre de commande (1) et le tourner en direction du coude d'admission jusqu'à ce que le levier (flèche) se trouve au-dessus du carter de poignées.
- Extraire l'arbre de commande (1) en direction du côté volant magnétique.



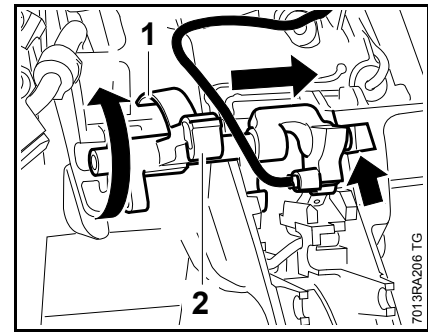
- Repousser et sortir le clip plat (1) du câble de court-circuit (2).

- Contrôler l'arbre de commande, le remplacer si nécessaire.

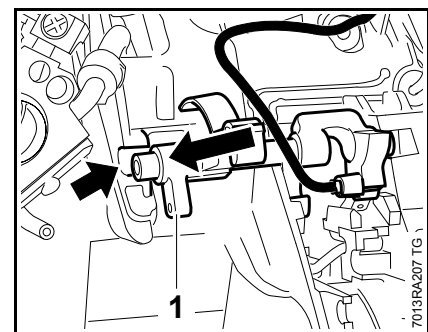
#### Montage



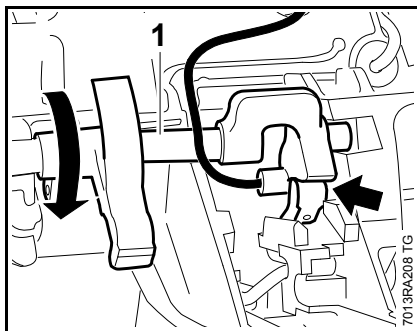
- Faire passer le câble de court-circuit (1) par-dessus l'arbre de commande (2).
- Glisser la fiche femelle ronde (3) jusqu'en butée dans son logement (flèche).



- Glisser l'arbre de commande (1) dans le contre-palier (flèche) et le tourner de telle sorte que le levier (2) se trouve au-dessus du carter de poignées.

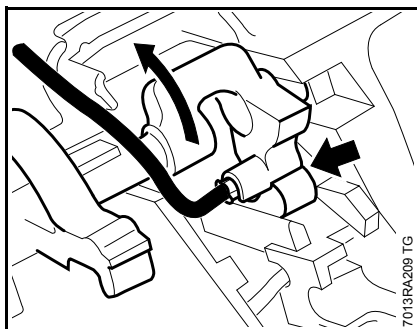


- Soulever légèrement l'arbre de commande (1) et le pousser dans le palier (flèche) jusqu'à ce qu'il s'encliquette.



- Tourner l'arbre de commande (1) en direction de la position de démarrage à froid jusqu'à ce que la came (flèche) se prenne sur l'œillet du ressort de contact.

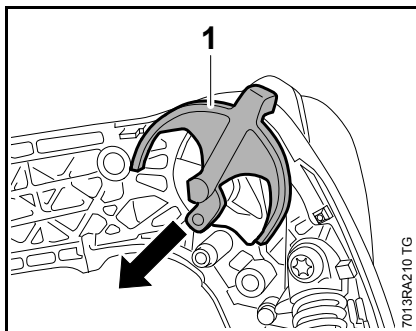
### Contrôle du fonctionnement



- Placer l'arbre de commande dans la position « **STOP** » – le contact entre le câble de court-circuit et le ressort de contact doit être fermé (flèche).
- Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.

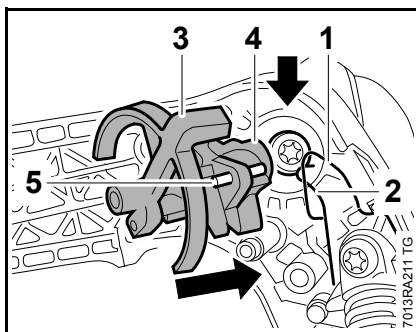
### 10.1.2 Arbre de commande MS 201 T

- Déclencher le frein de chaîne, démonter le couvercle de pignon, la chaîne et le guide-chaîne.
- Démontez la monture de poignée et enlever la gâchette d'accélérateur/le blocage de gâchette d'accélérateur, 10.3.

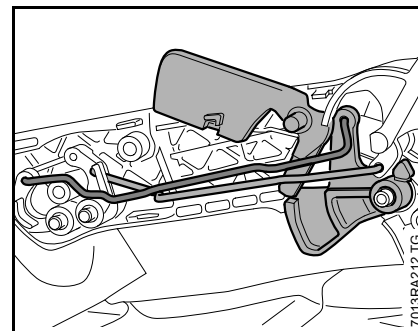


- Faire passer l'arbre de commande (1) à côté des ressorts de contact et l'extraire – les ressorts de contact ne doivent pas être tordus.
- Contrôler l'arbre de commande, le remplacer si nécessaire.

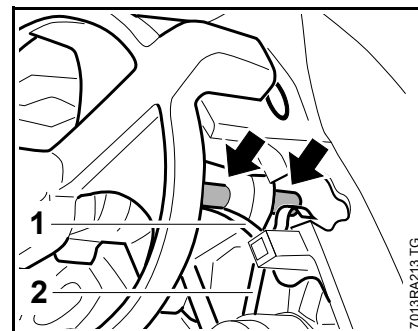
### Montage



- Écarter légèrement les ressorts de contact (1) et (2).
- Enduire le téton cylindrique avec de la graisse multifonctionnelle STIHL – la broche de contact et les ressorts de contact doivent être exempts de graisse, 14.
- Présenter l'arbre de commande (3) avec le téton cylindrique (4) en premier et le glisser dans le palier (flèche) – la broche de contact (5) doit être orientée en direction de la poignée tubulaire.



- Monter la gâchette d'accélérateur et le blocage de gâchette d'accélérateur, 10.3.
- Monter la tringlerie de commande de volet de starter et de commande des gaz, 10.3.2.




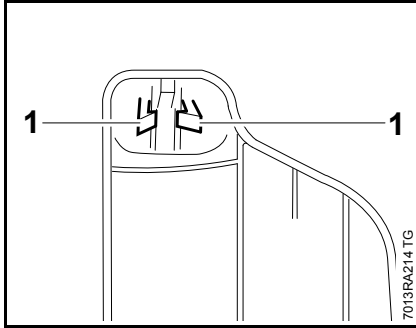
- Contrôler le fonctionnement.
- Placer l'arbre de commande en position « **0** » – les ressorts de contact (1) et (2) doivent s'appliquer contre la broche de contact (flèche) de l'arbre de commande – le contact est fermé.

La gâchette d'accélérateur et le blocage de gâchette d'accélérateur peuvent s'échapper.

- Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.

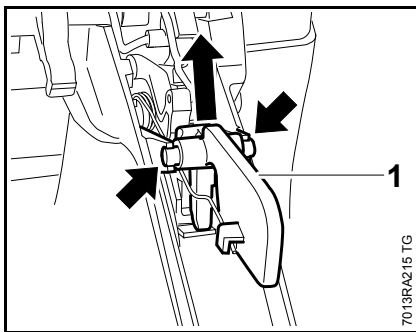
## 10.2 Gâchette d'accélérateur / blocage de gâchette d'accélérateur MS 201

- Démontez la tringle de commande des gaz,  10.3.1.

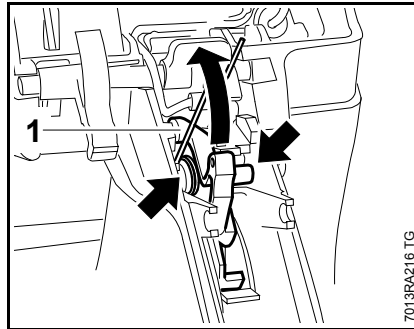


- Pour le démontage de la monture de poignée, écarter les tétons (1) situés sur la face inférieure et les glisser à travers le protège-main arrière.

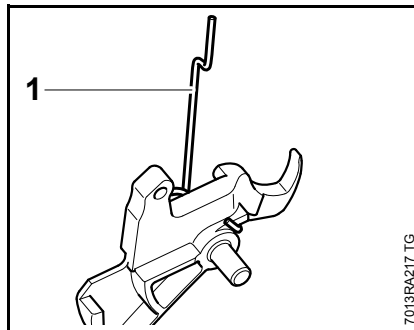
- Enlever la monture de poignée.



- Extraire le blocage de gâchette d'accélérateur (1) des paliers (flèches).



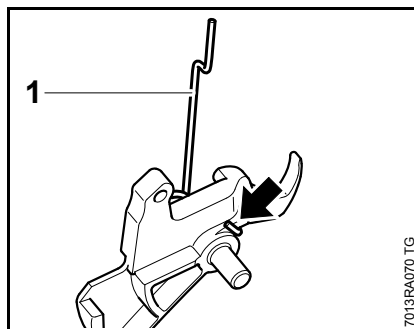
- Tourner la gâchette d'accélérateur (1) en direction du cylindre et l'extraire des paliers (flèche).



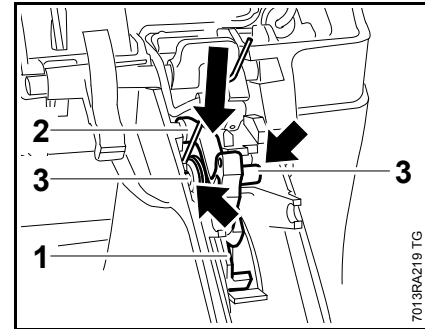
- Décrocher le ressort coudé (1) de la gâchette d'accélérateur et l'enlever.

- Contrôler les pièces détachées, les remplacer si nécessaire.

### Montage

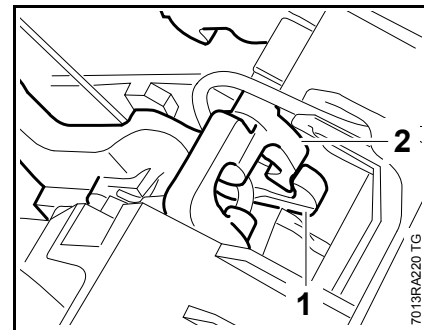


- Introduire et accrocher le ressort coudé (1) – veiller au positionnement correct (flèche).




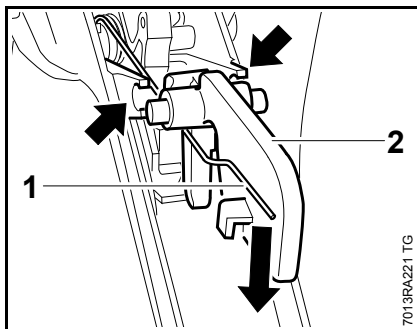
- Positionner la gâchette d'accélérateur (1) avec le crochet (2) orienté en direction de l'arbre de commande.

- Glisser la gâchette d'accélérateur (1) de telle sorte que les tétons (3) entrent dans les paliers (flèches).

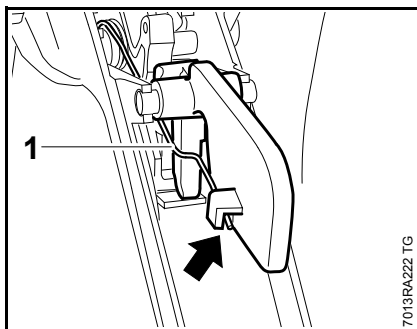


Le crochet (1) doit se prendre dans le levier (2) de l'arbre de commande.

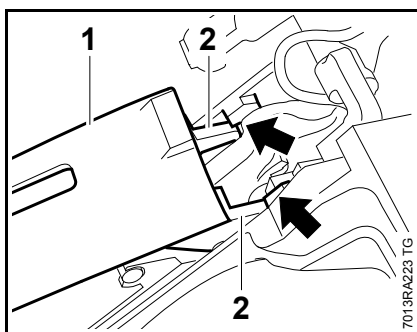
- Démontez la tringle de commande des gaz,  10.3.1.



- Pousser la branche (1) du ressort coudé en direction de la poignée.
- Pousser le blocage de gâchette d'accélérateur (2) dans les paliers (flèches) jusqu'à ce qu'il s'encliquette.



- Accrocher le ressort coudé (1) sur le blocage de gâchette d'accélérateur (flèche).

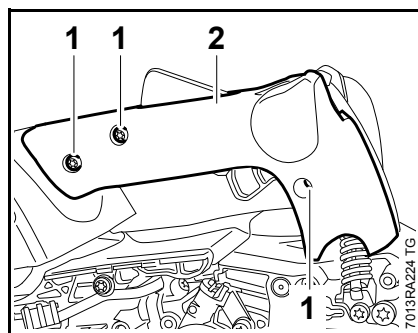


- Glisser les languettes (2) de la monture de poignée (1) sous les bossages (flèches).
- Appliquer la monture de poignée jusqu'à ce qu'elle s'encliquette.

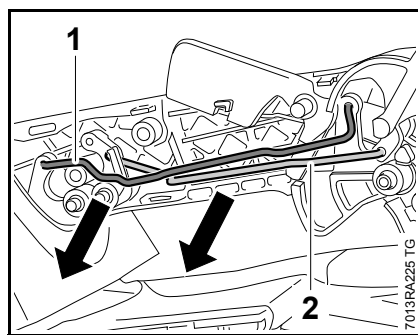
- Contrôler le fonctionnement – lorsque le blocage de gâchette d'accélérateur n'est pas actionné, la gâchette d'accélérateur doit être bloquée et lorsque la gâchette d'accélérateur n'est pas actionnée, l'arbre de commande doit être verrouillé en direction de la position de démarrage à froid.


- Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.

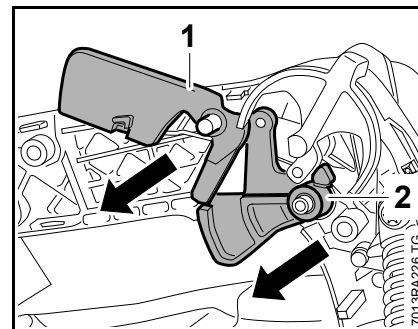
### 10.3 Gâchette d'accélérateur / blocage de gâchette d'accélérateur MS 201 T



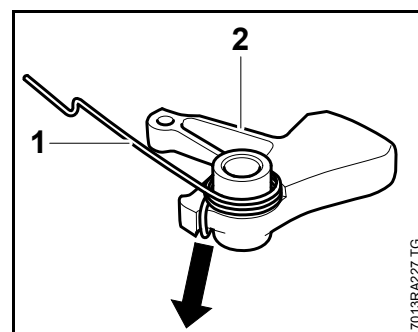
- Dévisser les vis (1).
- Enlever prudemment la monture de poignée (2) – les tringles et les leviers peuvent s'échapper.



- Extraire la tringle de commande des gaz (1) et la tringle de commande de volet de starter (2),  10.3.2.

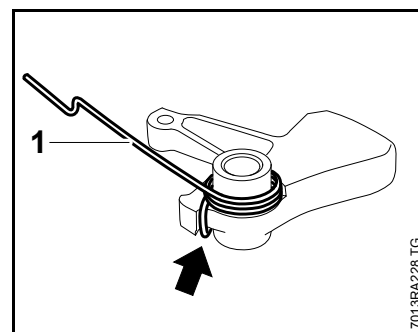


- Enlever le blocage de gâchette d'accélérateur (1) et la gâchette d'accélérateur (2).

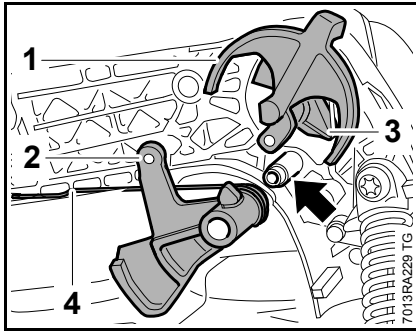


- Décrocher le ressort coudé (1) de la gâchette d'accélérateur (2).
- Contrôler les pièces détachées, les remplacer si nécessaire.

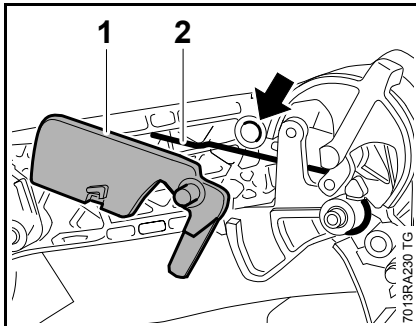
### Montage



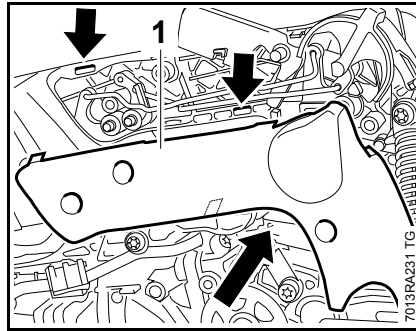
- Glisser et accrocher le ressort coudé (1) – veiller au positionnement correct (flèche).



- Faire tourner l'arbre de commande (1) de telle sorte que la gâchette d'accélérateur (2) puisse passer à côté de la came (3).
- Glisser la gâchette d'accélérateur (2) dans le palier (flèche) de telle sorte que la branche (4) du ressort coudé se trouve derrière la gâchette d'accélérateur (2).

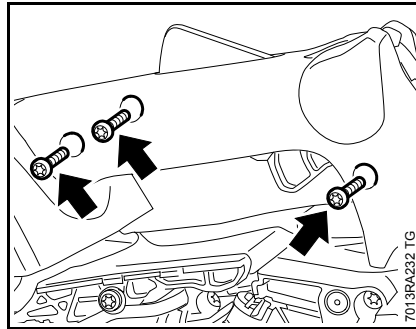


- Accrocher le blocage de gâchette d'accélérateur (1) dans le ressort coudé (2).
- Le ressort coudé étant accroché, glisser le blocage de gâchette d'accélérateur (1) dans l'orifice (flèche).



- Monter la tringle de commande des gaz et la tringle de commande de volet de starter, 10.3.2.

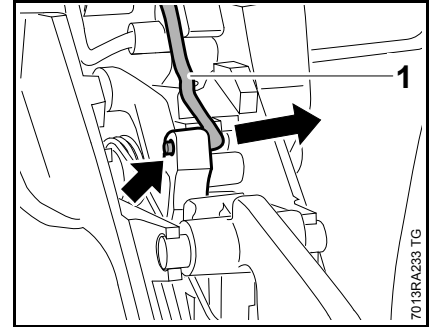
- Présenter la monture de poignée (1) en faisant coïncider les tourillons et les logements (flèches).
- Emboîter prudemment la monture de poignée (1) – la gâchette et le blocage de gâchette d'accélérateur peuvent s'échapper.



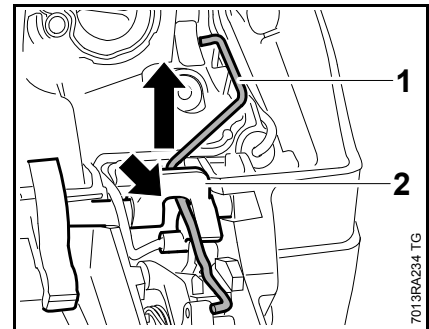
- Visser et serrer les vis (flèches).
- Contrôler le fonctionnement – lorsque le blocage de gâchette d'accélérateur n'est pas actionné, la gâchette d'accélérateur doit être bloquée et lorsque la gâchette d'accélérateur n'est pas actionnée, l'arbre de commande doit être verrouillé en direction de la position de démarrage à froid.
- Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.

### 10.3.1 Tringlerie de commande de volet de starter et de commande des gaz MS 201

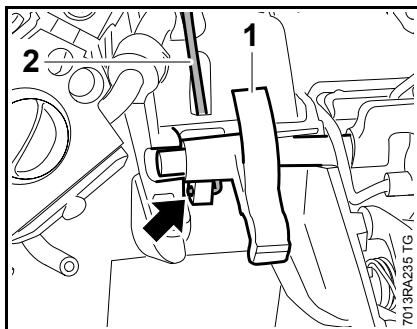
- Démontez la monture de poignée, 10.2.
- Extraire le carburateur et le mettre de côté, 12.4.



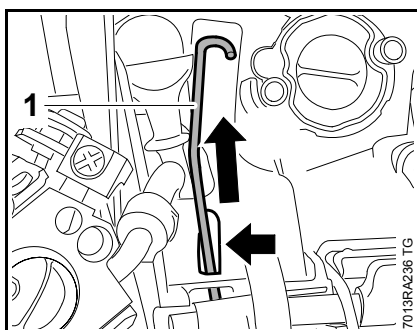
- Extraire la tringle de commande des gaz (1) de l'alésage (flèche) de la gâchette d'accélérateur.



- Extraire la tringle de commande des gaz (1) à travers le centre de l'arbre de commande (2) et l'enlever.

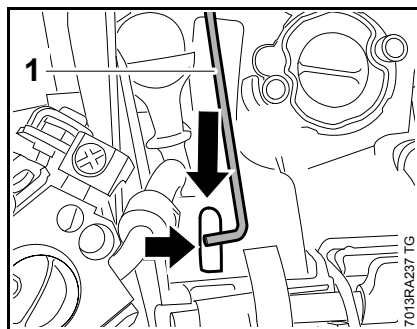


- Dégager l'arbre de commande (1) du palier en faisant levier – ne pas extraire complètement l'arbre de commande.
- Extraire la tringle de commande du volet de starter (2) de l'orifice (flèche).

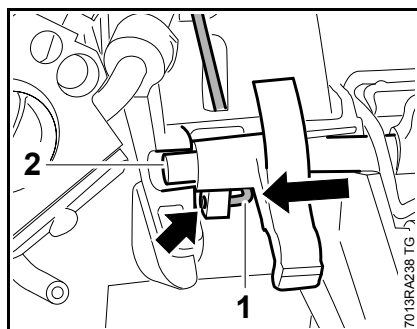


- Extraire la tringle de commande du volet de starter (1) de l'orifice (flèche).
- Contrôler les tringles de commande de volet de starter et de commande des gaz, les remplacer si nécessaire – une tringle tordue doit être remplacée.

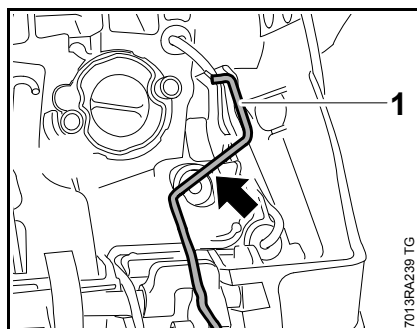
## Montage



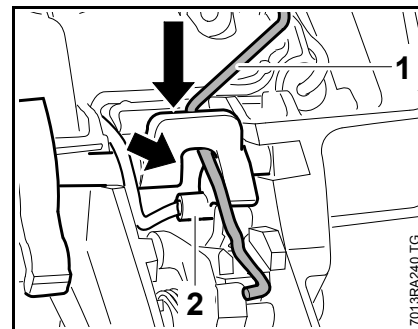
- Pousser le crochet à angle droit de la tringle de commande de volet de starter (1) à travers l'orifice (flèche).



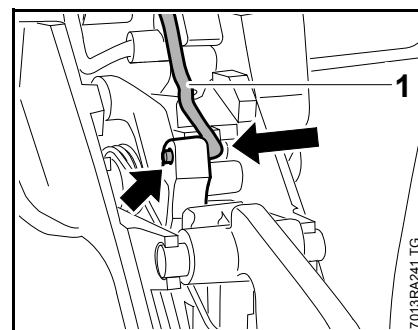
- Glisser la tringle de commande de volet de starter (1) dans l'orifice (flèche).
- Pousser l'arbre de commande (2) dans le palier jusqu'à ce qu'il s'encliquette.



- Positionner la tringle de commande des gaz (1) de telle sorte que la zone en biais (flèche) se trouve dans l'espace du carburateur.




- Extraire la tringle de commande des gaz (1) à travers le cintre (flèche) de l'arbre de commande (2) et l'enlever.

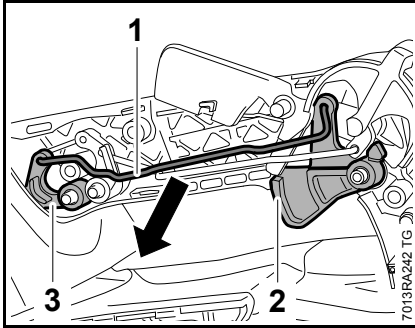


- Glisser la tringle de commande des gaz (1) dans l'orifice (flèche) de la gâchette d'accélérateur.
- Monter le carburateur, 12.4.
- Contrôler le fonctionnement – enfoncer la gâchette d'accélérateur en position pleins gaz, le papillon doit être alors complètement ouvert, et placer l'arbre de commande en position de démarrage à froid, le volet de starter doit être alors fermé.
- Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.



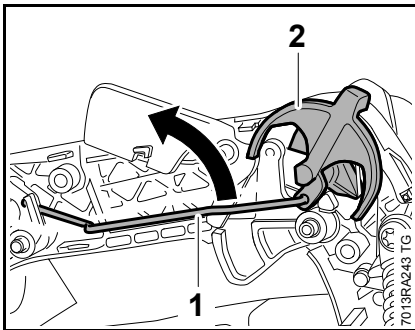
### 10.3.2 Tringlerie de commande de volet de starter et de commande des gaz MS 201 T

– Démontez la monture de poignée,  10.1.2.



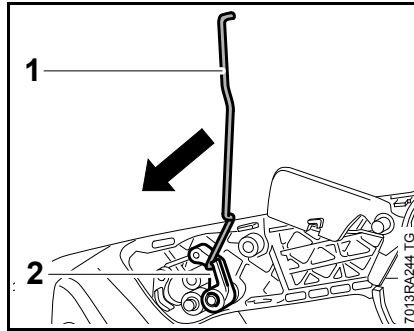
- Extraire la tringle de commande des gaz (1) de la gâchette d'accélérateur (2) et du levier (3).

La gâchette d'accélérateur et le blocage de gâchette d'accélérateur peuvent s'échapper.




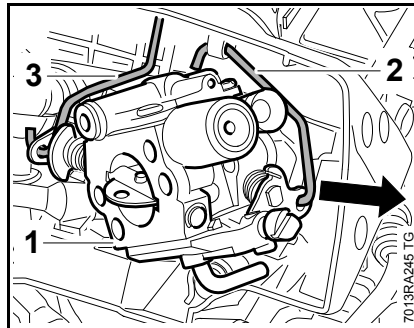
- Extraire la tringle de commande de volet de starter (1) de l'arbre de commande (2) et la tourner en direction du carburateur jusqu'à ce qu'elle se trouve à la verticale.

La gâchette d'accélérateur et le blocage de gâchette d'accélérateur peuvent s'échapper.



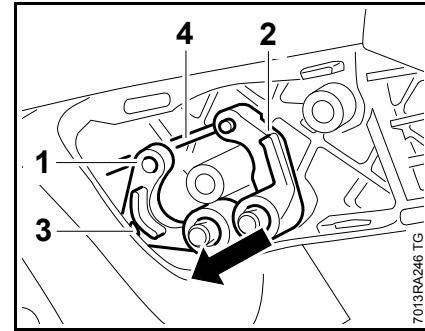
- Sortir la tringle de commande de volet de starter (1) du levier (2) et l'enlever.

– Démontez le socle de filtre,  12.3.1.



- Sortir légèrement le carburateur (1) et décrocher la tringle de commande des gaz (2).
- Tourner le carburateur (1) en direction du côté volant magnétique et le décrocher de la tringle de commande du volet de starter (3).

– Mettre de côté le carburateur en laissant le tuyau flexible à carburant branché – il ne faut pas débrancher le tuyau flexible à carburant.

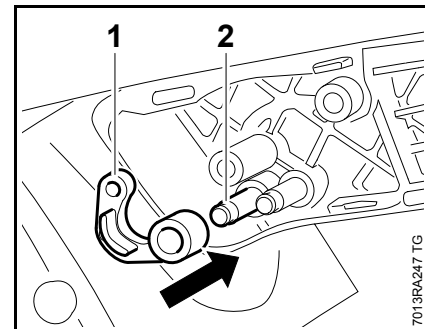


- Décrocher la tringle de commande des gaz (3) et sortir le double levier (1).

- Extraire le double levier (2) en décrochant la tringle de commande de volet de starter (4).

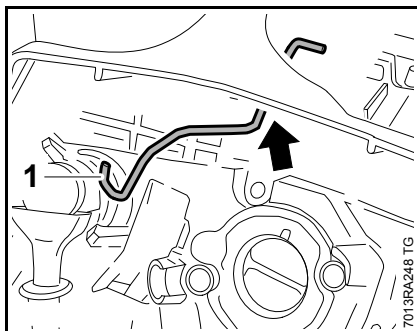
– Contrôler les pièces détachées, les remplacer si nécessaire.

#### Montage

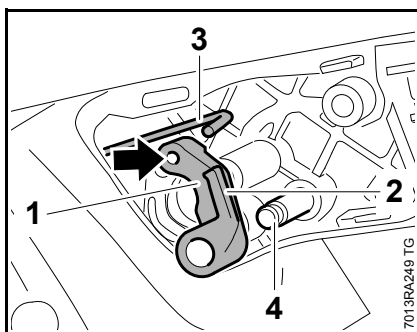


- Placer le double levier (1) de telle sorte que son côté recourbé soit orienté en direction du carburateur.

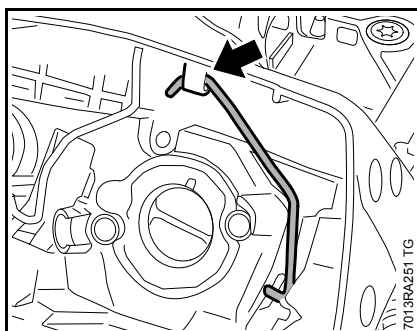
- Glisser le double levier (1) sur l'axe (2), jusqu'en butée.



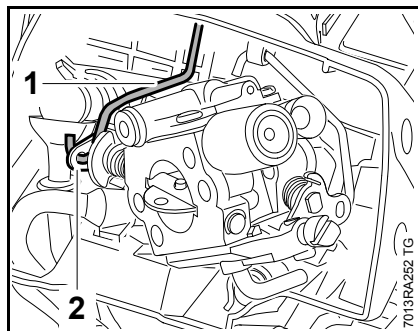
- Passer la partie à angle droit de la tringle de commande de volet de starter (1) à travers l'orifice (flèche) et la retenir.



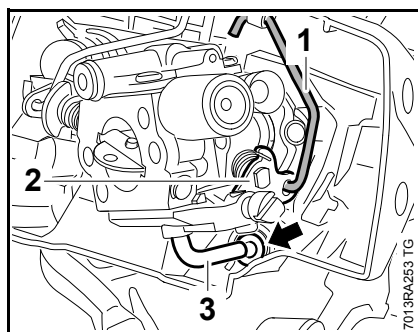
- Positionner le double levier (1) de telle sorte que la patte (2) soit orientée en direction de l'arbre de commande.
- Glisser la tringle du volet de starter (3) dans l'orifice (flèche) et pousser le double levier (1) sur l'axe (4), jusqu'en butée.



- Accrocher la tringle de commande des gaz (flèche) sur le double levier.

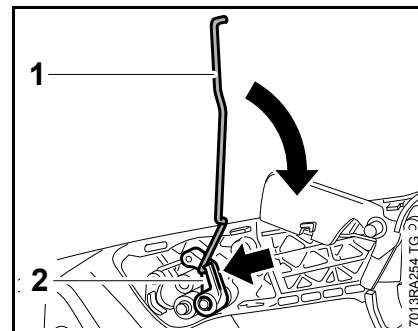


- Appliquer le carburateur et accrocher la tringle de commande du volet de starter (1) sur le levier (2).

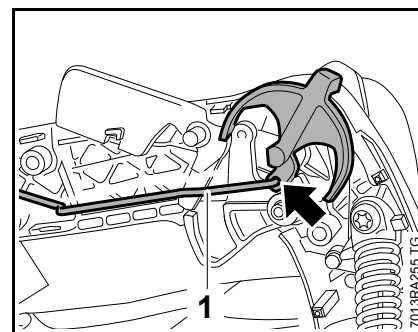


- Accrocher la tringle de commande des gaz (1) sur le levier (2) et engager le raccord (3) sur le tuyau flexible d'impulsions (flèche).
- Maintenir la tringle de commande des gaz (1) sur le levier (2) et emmancher le carburateur jusqu'en butée.

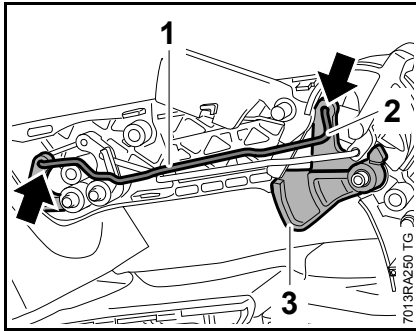
- Monter le socle de filtre, 12.3.1.



- Orienter la tringle de commande de volet de starter (1) à la verticale.
- Maintenir le double levier (2), glisser la tringle de commande de volet de starter (1) dans le double levier et la tourner dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'elle se trouve derrière la patte (flèche).



- Glisser la tringle de commande de volet de starter (1) dans l'arbre de commande (flèche).



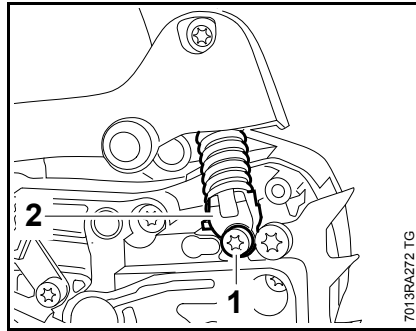
- Ajuster la tringle de commande des gaz (1) – le coude (2) doit se trouver sur la gâchette d'accélérateur (3).
- Glisser avec précaution la tringle de commande des gaz (1) dans le double levier et dans la gâchette d'accélérateur (flèches).

Le double levier peut s'échapper, ou le blocage de gâchette d'accélérateur et la gâchette d'accélérateur peuvent s'échapper.

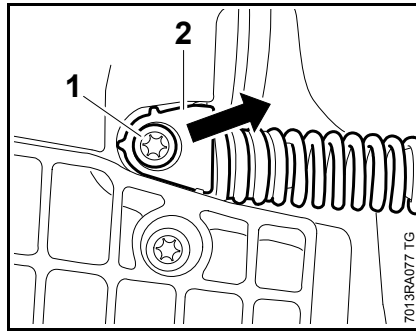
- Monter la monture de poignée et contrôler le fonctionnement, 10.1.2.

#### 10.4 Carter de poignées MS 201

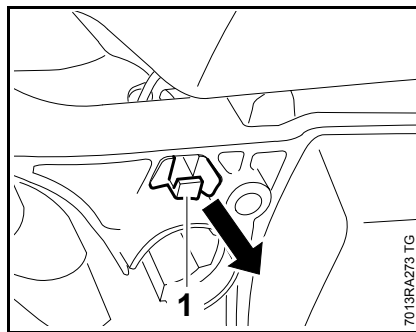
- Démontez le module d'allumage et le mettre de côté, 7.2.
- Démontez le couvercle de la pompe à huile et dégager le coulisseau en faisant levier, 9.2.
- Démontez le carburateur, 12.4.
- Démontez le système d'aération du réservoir, 12.9.
- Démontez le butoir annulaire du réservoir à carburant, 9.1.



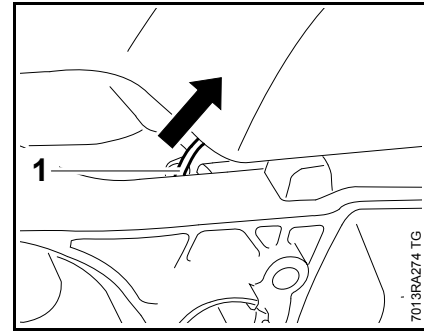
- Dévisser la vis (1) – la vis (1) est scellée avec du Loctite ; au besoin, la réchauffer légèrement avec un pistolet à air chaud pour faciliter le démontage.
- Extraire le palier (2) du support.



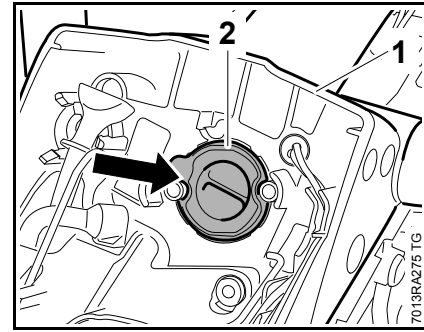
- Dévisser la vis (1) située sur la face inférieure de la machine – la vis (1) est scellée avec du Loctite ; au besoin, la réchauffer légèrement avec un pistolet à air chaud pour faciliter le démontage.
- Extraire le palier (2) du support.



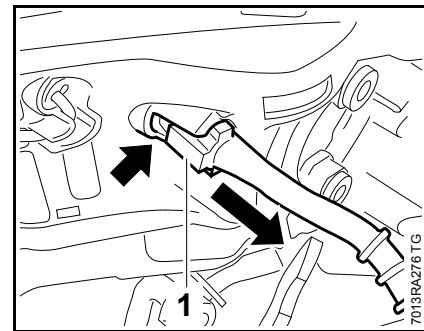
- Extraire la pièce de serrage (1).



- Chasser la pièce d'arrêt (1) en direction du coude d'admission.

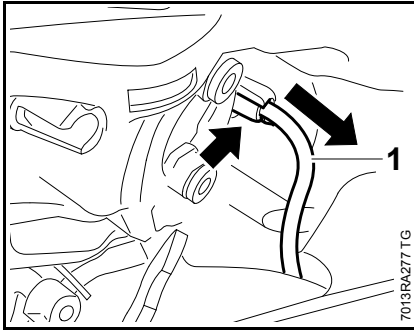


- Soulever légèrement le carter de poignées (1) en chassant le coude d'admission (2) en direction du cylindre.



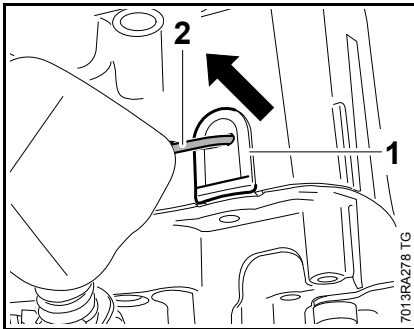
- Extraire le tuyau flexible d'impulsions (1) du support (flèche) du carter de poignées.

### Versions avec pompe d'amorçage manuelle

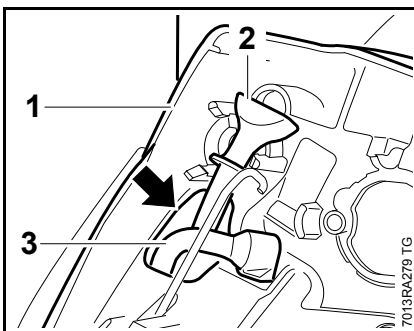


- Extraire le tuyau flexible d'aspiration de carburant (1) du support (flèche) du carter de poignées.

### Toutes les versions



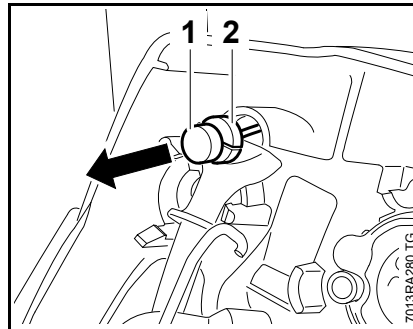
- En faisant levier, dégager la douille de protection contre la pluie (1) et extraire le faisceau de câbles (2).



- Soulever légèrement le carter de poignées (1) et sortir en même temps le tuyau flexible d'aération du réservoir (2) et le tuyau flexible d'aspiration de carburant (3) à travers l'orifice (flèche).

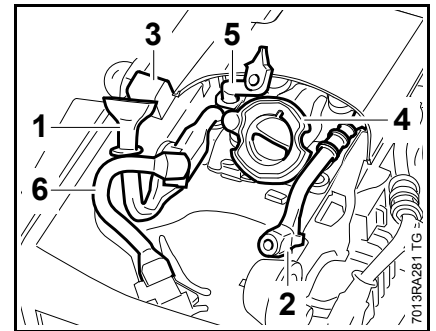
- Enlever et contrôler le carter de poignées, le remplacer si nécessaire.

En cas d'utilisation d'un carter de poignées neuf, contrôler les pièces rapportées sur l'ancien carter de poignées et les reprendre, le cas échéant, sur le carter de poignées neuf.



- Chasser la pièce d'arrêt (1) et extraire le butoir (2).
- Contrôler le ressort antivibratoire, le transposer si nécessaire, [📖 9.2.1.](#)
- Contrôler la poignée tubulaire, la transposer si nécessaire, [📖 9.3.](#)
- Contrôler le faisceau de câbles et le ressort de contact, les transposer si nécessaire, [📖 7.6.2,](#) [📖 7.6.5.](#)

- Contrôler le blocage de gâchette d'accélérateur et la gâchette d'accélérateur, les transposer si nécessaire, [📖 10.2.](#)
- Contrôler la tringle de commande de volet de starter et la tringle de commande des gaz, les transposer si nécessaire, [📖 10.3.1.](#)
- Contrôler l'arbre de commande, le transposer si nécessaire, [📖 10.1.1.](#)

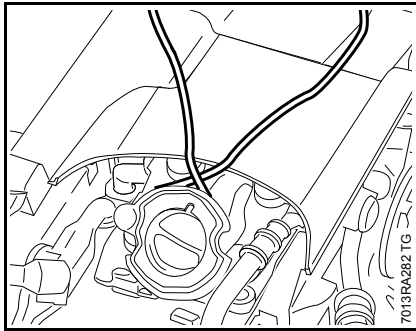



- Contrôler le tuyau flexible d'aération du réservoir (1), le remplacer si nécessaire, [📖 12.9.](#)
- Contrôler le tuyau flexible d'impulsions (2), le remplacer si nécessaire, [📖 12.8.1.](#)
- Contrôler la butée (3), la remplacer si nécessaire, [📖 9.5.](#)
- Contrôler le coude d'admission (4), le remplacer si nécessaire, [📖 12.8.](#)
- Sur les versions avec pompe d'amorçage manuelle, contrôler le tuyau flexible à carburant (5), le remplacer si nécessaire, [📖 12.10.3.](#)
- Remplacer le tuyau flexible d'aspiration de carburant (6), [📖 12.10.2.](#)

### Montage

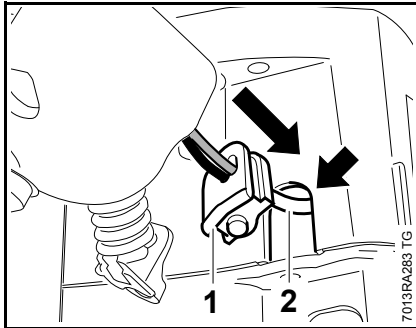
Le ressort de contact, le faisceau de câbles, le butoir, la gâchette d'accélérateur et le blocage de gâchette d'accélérateur, l'arbre de commande et les tringles de commande du volet de starter et des gaz sont montés.

Appliquer le carter de poignées sans que le ressort antivibratoire et la poignée tubulaires soient montés, cela facilite le montage du tuyau flexible à carburant (le cas échéant) et du tuyau flexible d'impulsions.

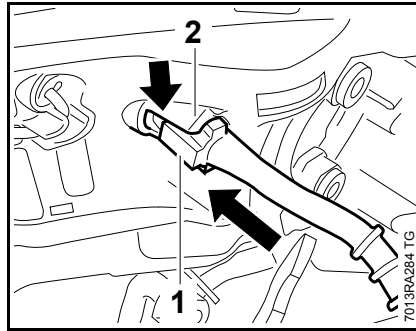



- Humecter la bride du coude d'admission avec du produit antifriction STIHL Einpressfluid,  14.

- Enrouler un morceau de ficelle autour de la bride du coude.



- Pousser la douille de protection contre la pluie (1) en direction du carter de vilebrequin jusqu'à ce qu'elle vienne en butée contre la gaine de protection.
- Glisser le faisceau de câbles (2) à travers l'ouverture (flèche).

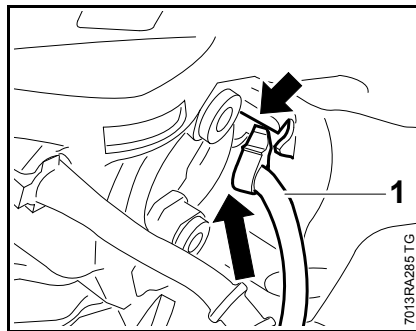



- Humecter le tuyau flexible d'impulsions avec du produit antifriction STIHL Einpressfluid,  14.

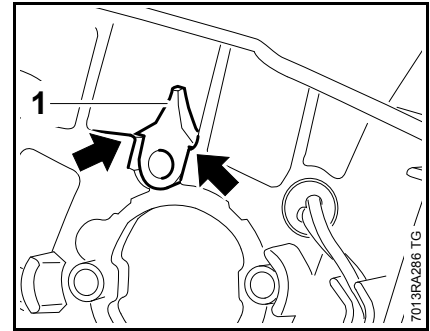
- Pousser le tuyau flexible à impulsions (1) jusqu'en butée dans le support (2), de telle sorte que la nervure périphérique se prenne dans la rainure du tuyau flexible d'impulsions et que la surface droite se trouve dans l'orifice (flèche).

En poursuivant le montage, veiller à ce que le tuyau flexible d'impulsions reste dans le support.

#### Versions avec pompe d'amorçage manuelle

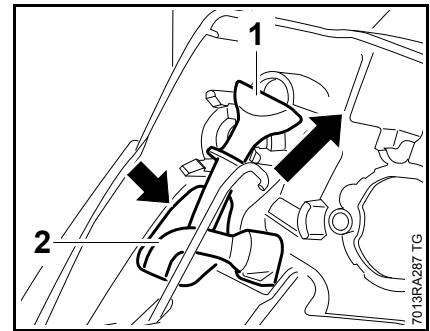


- Humecter le tuyau flexible d'aspiration de carburant avec du produit antifriction STIHL Einpressfluid,  14.
- Pousser le tuyau flexible d'aspiration de carburant (1), avec la languette en premier, dans le logement (flèche) du carter de poignées.

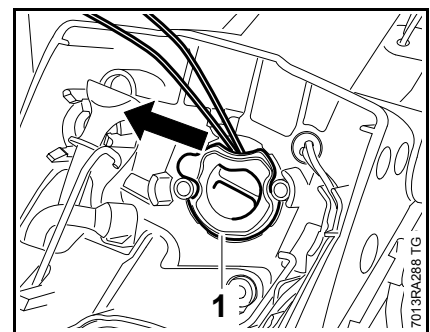


Les ergots de la languette (1) du tuyau flexible d'aspiration de carburant doivent s'accrocher par-dessus les rebords (flèches).

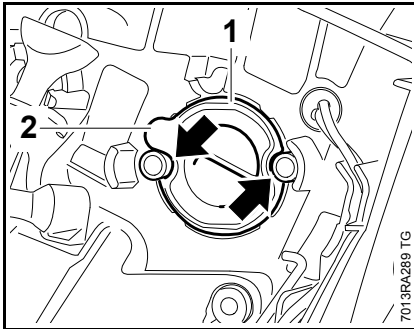
#### Toutes les versions



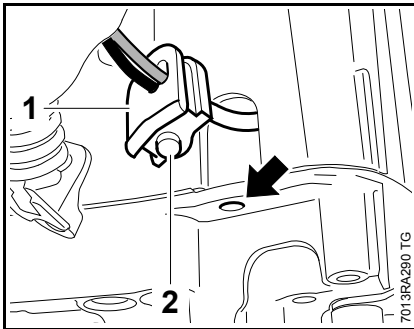
- Passer le flexible d'aération du réservoir (1) et le tuyau flexible d'aspiration de carburant (2) à travers l'orifice (flèche).
- Passer les extrémités de la ficelle à travers l'orifice du carter de poignées et appliquer le carter de poignées sur le coude d'admission.



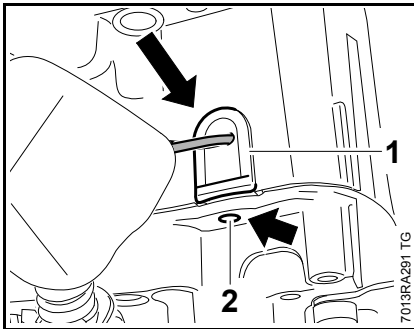
- Tirer le collet du coude d'admission (1) vers l'intérieur et enlever la ficelle.



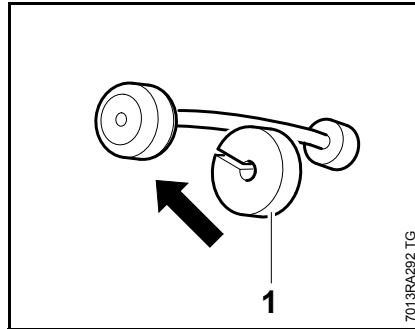
- Positionner le collet (1) du coude de telle sorte que les évidements (flèches) coïncident avec les douilles taraudées et que la languette (2) se trouve dans l'évidement.



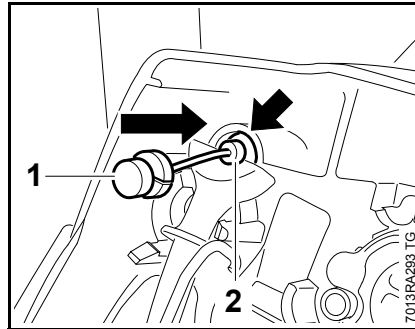
- Ajuster la douille de protection contre la pluie (1) de telle sorte que le téton (2) soit orienté vers l'orifice (flèche).



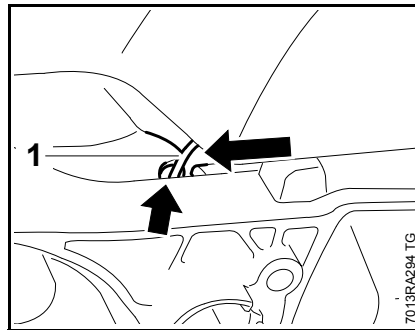
- Humecter la douille de protection contre la pluie avec du produit antifriction STIHL Einpressfluid, 14.
- Enfoncer la douille de protection contre la pluie (1) dans l'orifice (flèche) jusqu'à ce qu'elle entoure intégralement l'orifice et que le téton (2) soit intégralement introduit dans l'orifice.



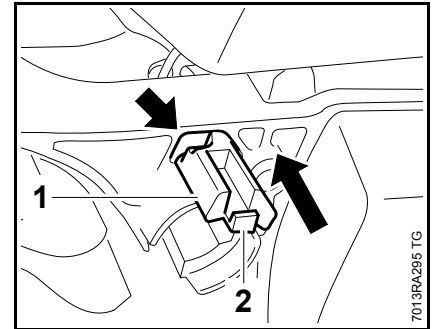
- Glisser la butée (1).



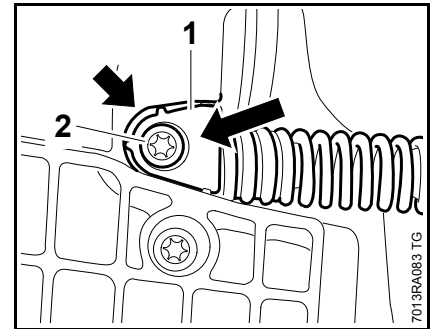
- Glisser la pièce de sûreté (1), avec le petit téton (2) en premier, dans l'orifice (flèche).



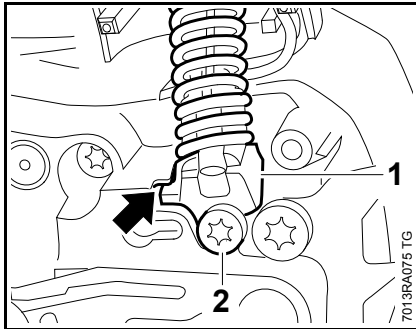
- Accrocher la pièce de sûreté (1) sur la rainure (flèche) et la pousser jusqu'en butée, en direction de la chaîne.
- Maintenir la pièce de sûreté (1) dans la position finale.



- Ajuster la pièce de serrage (1) de telle sorte que la languette (2) soit orientée vers l'extérieur, puis la pousser jusqu'en butée dans le support (flèche).



- Sur la face inférieure de la machine, pousser le palier (1) dans le support (flèche).
- Enduire la vis (2) avec du Loctite, visser et serrer la vis, 14.



- Engager la patte du palier (1) dans la fente (flèche) du carter de vilebrequin et pousser jusqu'en butée.

- Enduire la vis (2) avec du Loctite, visser et serrer la vis, 14.

- Monter le butoir annulaire du réservoir à carburant, 9.1.

- Monter le module d'allumage, 7.2.

- Monter le couvercle de la pompe à huile et enfoncer le coulisseau dans son support, 9.2.

- Monter le système d'aération du réservoir, 12.9.2.

- Monter le carburateur, 12.4.

- Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.

## 10.5 Carter de poignées MS 201 T

- Démontez le couvercle de la pompe à huile et dégager le coulisseau en faisant levier, 9.2.

- Démontez le ressort antivibratoire, 9.2.1.

- Démontez le carburateur, 12.5.

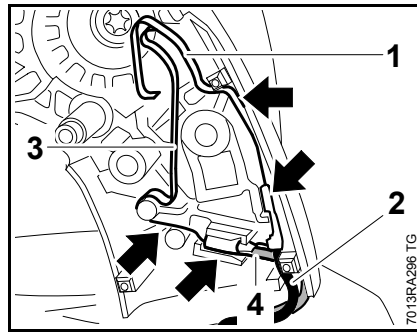
- Démontez le système d'aération du réservoir, 12.9.

- Démontez les tringles de commande de volet de starter et de commande des gaz avec double levier, 10.3.2.

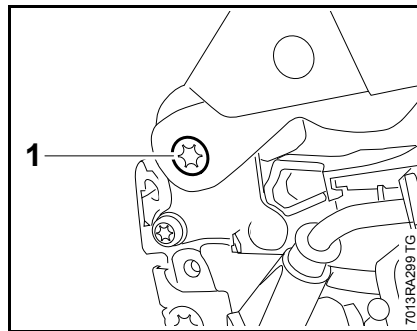
- Démontez le blocage de gâchette d'accélérateur et la gâchette d'accélérateur, 10.3.

- Démontez l'arbre de commande, 10.1.2.

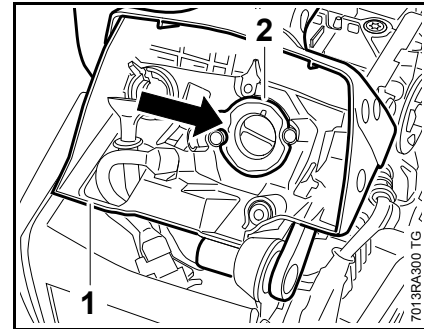
- Démontez la poignée tubulaire, 9.3.1.



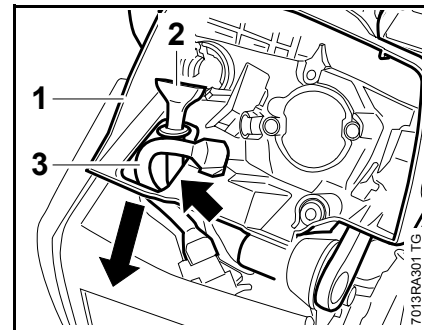
- Extraire le ressort de contact (1) du câble de court-circuit (2) et le ressort de contact (3) du câble de masse (4) des conduits (flèches).



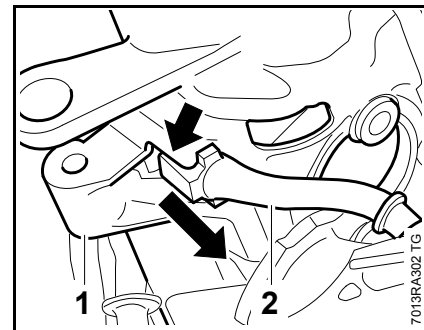
- Dévisser la vis (1).



- Soulever légèrement le carter de poignées (1) en chassant le coude d'admission (2) en direction du cylindre.

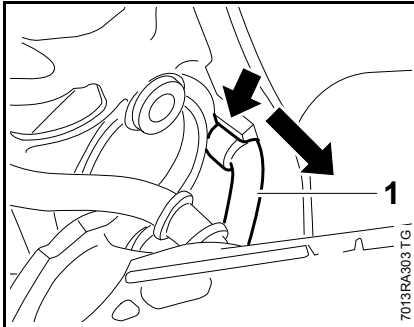


- Soulever légèrement le carter de poignées (1) et sortir en même temps le tuyau flexible d'aération du réservoir (2) et le tuyau flexible d'aspiration de carburant (3) à travers l'orifice (flèche).



- Tourner le carter de poignées (1) et extraire le tuyau flexible d'impulsions (2) du support (flèche) du carter de poignées.

### Versions avec pompe d'amorçage manuelle

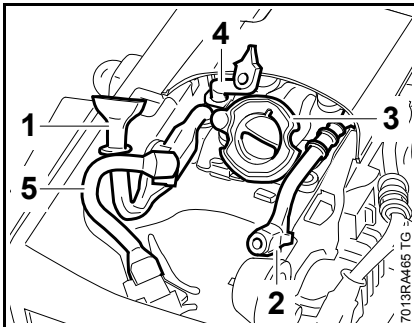


- Extraire le tuyau flexible d'aspiration de carburant (1) du support (flèche) du carter de poignées.

- Enlever et contrôler le carter de poignées, le remplacer si nécessaire.

En cas d'utilisation d'un carter de poignées neuf, contrôler les pièces rapportées sur l'ancien carter de poignées et les reprendre, le cas échéant, sur le carter de poignées neuf.

- Contrôler le ressort antivibratoire et la poignée tubulaire, les remplacer si nécessaire, 9.3.



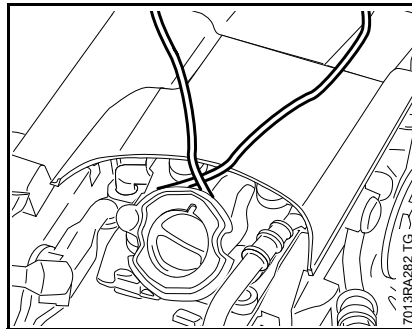
- Contrôler le tuyau flexible d'aération du réservoir (1), le remplacer si nécessaire, 12.9.
- Contrôler le tuyau flexible d'impulsions (2), le remplacer si nécessaire, 12.8.1.
- Contrôler le coude d'admission (3), le remplacer si nécessaire, 12.8.

- Sur les versions avec pompe d'amorçage manuelle, contrôler le tuyau flexible à carburant (4), le remplacer si nécessaire, 12.10.3.

- Remplacer le tuyau flexible d'aspiration de carburant (5), 12.10.2.

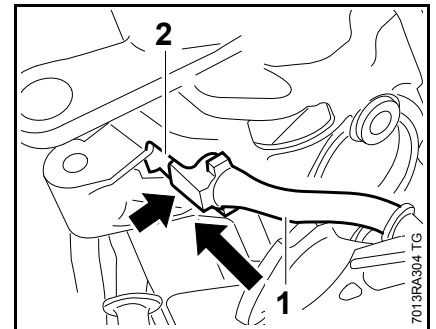
- Contrôler le ressort de contact du câble de court-circuit et le ressort de contact du câble de masse, les remplacer si nécessaire, 7.6.6.

### Montage



- Humecter la bride du coude d'admission avec du produit antifriction STIHL Einpressfluid, 14.

- Enrouler un morceau de ficelle autour de la bride du coude.

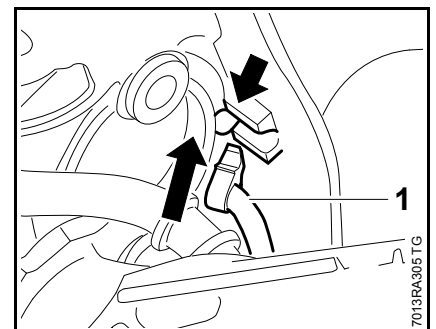


- Humecter le tuyau flexible d'impulsions avec du produit antifriction STIHL Einpressfluid, 14.

- Pousser le tuyau flexible à impulsions (1) jusqu'en butée dans le support (2), de telle sorte que la nervure périphérique se prenne dans la rainure du tuyau flexible d'impulsions et que la surface plate se trouve dans l'orifice (flèche).

En poursuivant le montage, veiller à ce que le tuyau flexible d'impulsions reste dans le support.

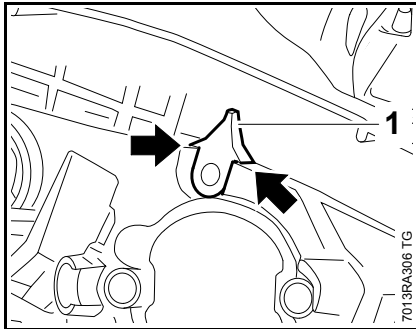
### Versions avec pompe d'amorçage manuelle



- Humecter le tuyau flexible d'aspiration de carburant avec du produit antifriction STIHL Einpressfluid, 14.

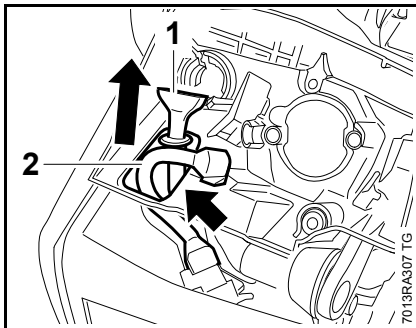
- Pousser le tuyau flexible d'aspiration de carburant (1), avec la languette en premier, dans le logement (flèche) du carter de poignées.



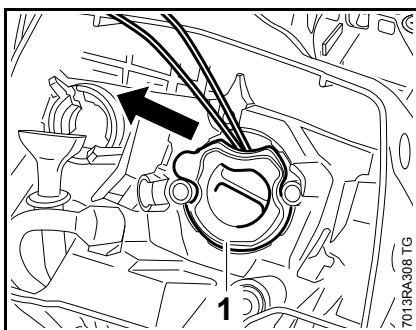


Les ergots de la languette (1) du tuyau flexible d'aspiration de carburant doivent s'accrocher par-dessus les rebords (flèches).

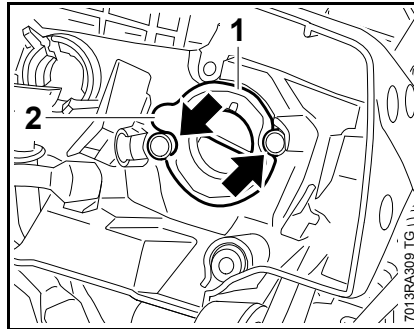
### Toutes les versions



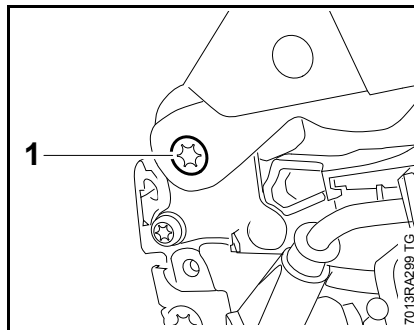
- Passer le flexible d'aération du réservoir (1) et le tuyau flexible d'aspiration de carburant (2) à travers l'orifice (flèche).
- Passer les extrémités de la ficelle à travers l'orifice du carter de poignées et appliquer le carter de poignées sur le coude d'admission.



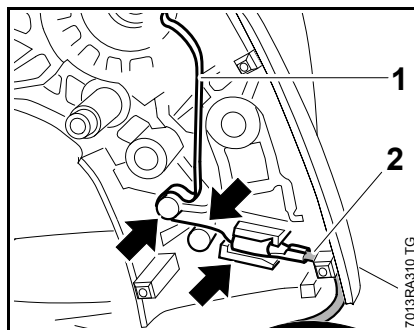
- Tirer le collet du coude d'admission (1) vers l'intérieur et enlever la ficelle.



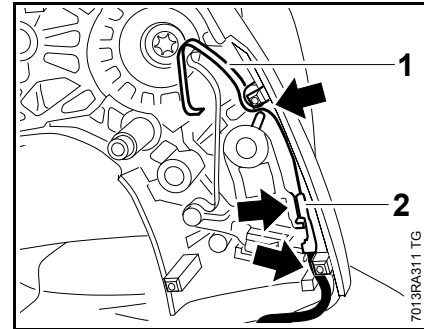
- Positionner le collet (1) du coude de telle sorte que les évidements (flèches) coïncident avec les douilles taraudées et que la languette (2) se trouve dans l'évidement.
- Monter la poignée tubulaire, 9.3.1.



- Visser et serrer la vis (1).



- Pousser le ressort de contact (1) du câble de masse (2) jusqu'en butée dans les conduits (flèches).






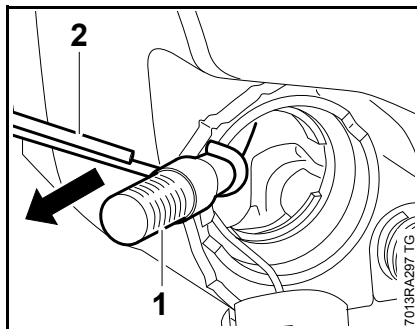
- Pousser le ressort de contact (1) du câble de court-circuit (2) jusqu'en butée dans les conduits (flèches).
- Monter le ressort antivibratoire, 9.2.1.
- Monter le système d'aération du réservoir, 12.9.
- Monter l'arbre de commande, 10.1.2.
- Monter le blocage de gâchette d'accélérateur et la gâchette d'accélérateur, 10.3.
- Démontez les tringles de commande de volet de starter et de commande des gaz avec double levier, 10.3.2.
- Monter le carburateur, 12.5.
- Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.
- Contrôler le fonctionnement.

## 11. Graissage de chaîne

### 11.1 Crépine d'aspiration

À la longue, des impuretés viennent colmater les pores très fins du filtre. Par conséquent, la pompe à huile ne peut plus débiter suffisamment d'huile. En cas de dérangement de l'alimentation en huile, il faut toujours tout d'abord contrôler le réservoir d'huile et la crépine d'aspiration.

- Recherche des pannes,  3.3.
- Ouvrir le bouchon du réservoir d'huile et vider le réservoir d'huile.
- Récupérer l'huile dans un récipient propre,  1.
- Nettoyer le réservoir d'huile si nécessaire,  1.





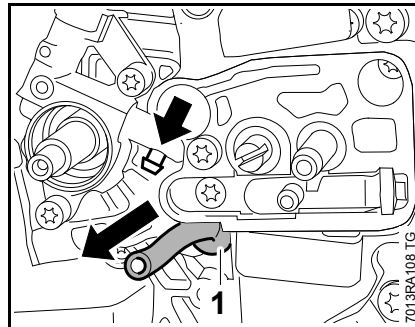
- À l'aide du crochet de montage (2) 5910 893 8800, extraire la crépine d'aspiration (1) du réservoir d'huile.

Ne pas trop étirer le tuyau flexible d'aspiration.

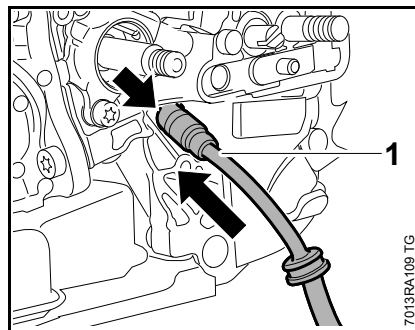
- Extraire et contrôler la crépine d'aspiration (1), la remplacer si nécessaire.
- Montage dans l'ordre inverse.

### 11.2 Tuyau flexible d'aspiration d'huile

- Ouvrir le bouchon du réservoir d'huile et vider le réservoir d'huile.
- Récupérer l'huile de graissage dans un récipient propre,  1.
- Démontez le couvercle et extraire la vis sans fin,  11.4.

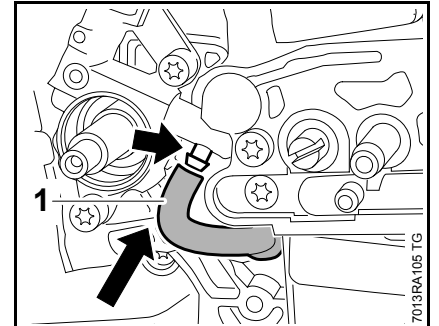


- Débrancher le tuyau flexible d'aspiration d'huile (1) de la pompe à huile (flèche) et l'extraire du carter de vilebrequin.
- Contrôler le tuyau flexible d'aspiration d'huile et la crépine d'aspiration, les remplacer si nécessaire.




- Repousser le tuyau flexible d'aspiration d'huile (1), avec la crépine d'aspiration en premier, dans l'orifice du carter (flèche).

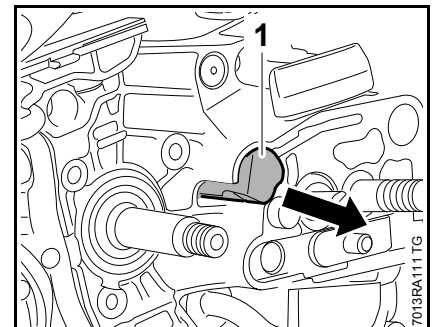
- Emmancher le tuyau flexible d'aspiration d'huile (1) jusqu'à ce que la rainure soit intégralement logée dans l'orifice.



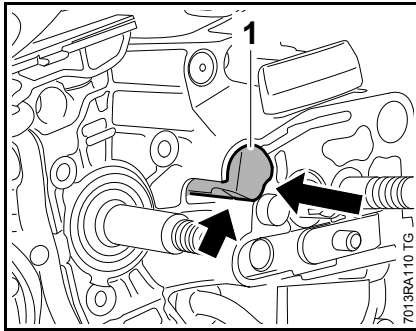
- Glisser le tuyau flexible d'aspiration d'huile (1) sur le raccord (flèche) de la pompe à huile.
- Contrôler le positionnement de la crépine d'aspiration dans le réservoir d'huile ; si nécessaire, la dégager avec le crochet de montage 5910 893 8800.
- Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.

### 11.3 Raccord de refoulement d'huile

- Démontez la pompe à huile,  11.4.



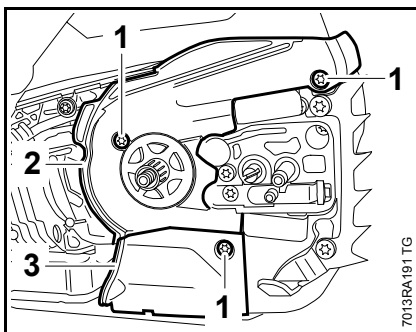
- Dégager le raccord (1) en faisant lever avec un outil approprié.
- Contrôler le raccord, le remplacer si nécessaire.



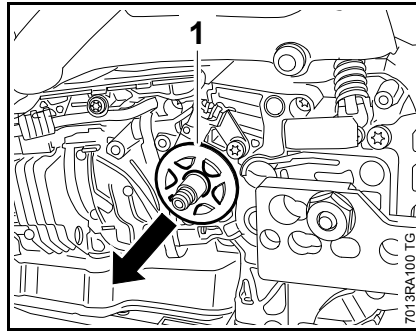
- Ajuster le raccord (1) de telle sorte que le talon (flèche) soit visible et soit orienté en direction du raccord de la pompe à huile.
- Pousser le raccord (1) jusqu'en butée dans le support.
- Monter la pompe à huile et glisser la vis sans fin, 11.4.
- Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.

#### 11.4 Pompe à huile

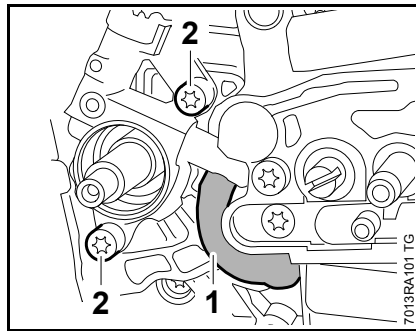
- Recherche des pannes, 3.3.
- Démontez le tambour d'embrayage, 4.2.



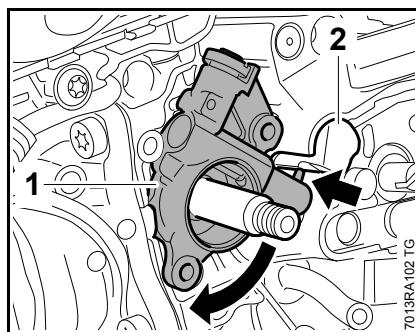
- Dévisser les vis (1).
- Enlever le couvercle (2) et le couvercle (3).



- Extraire la vis sans fin (1) de la pompe à huile.
- Contrôler la vis sans fin, la remplacer si nécessaire.

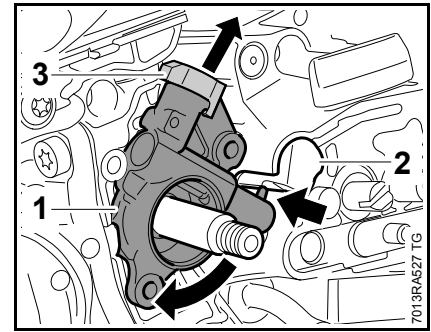


- Débrancher le tuyau flexible d'aspiration d'huile (1).
- Dévisser les vis (2).



- Tourner la pompe à huile (1) dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le raccord (flèche) sorte du raccord (2).
- Enlever la pompe à huile (1), la contrôler et la remplacer si nécessaire.

#### Version MS 201 T

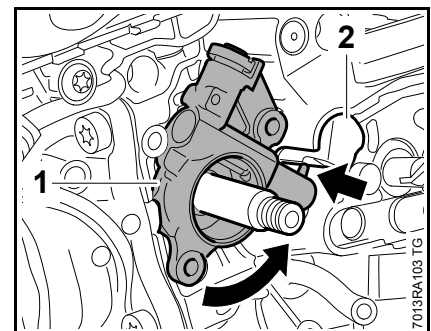


- Tourner la pompe à huile (1) dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le raccord (flèche) sorte du raccord (2).
- Enlever la pompe à huile (1) et extraire la douille (3).
- Contrôler la pompe à huile et la douille, les remplacer si nécessaire.

#### Toutes les versions

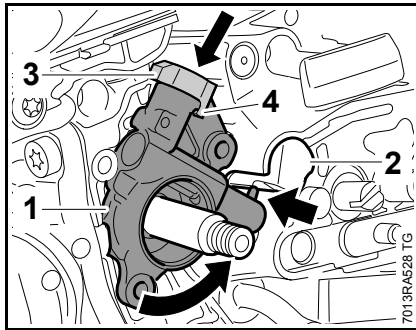
- Contrôler le tuyau flexible d'aspiration d'huile, le remplacer si nécessaire, 11.2.
- Contrôler le raccord, le remplacer si nécessaire, 11.3.

#### Montage



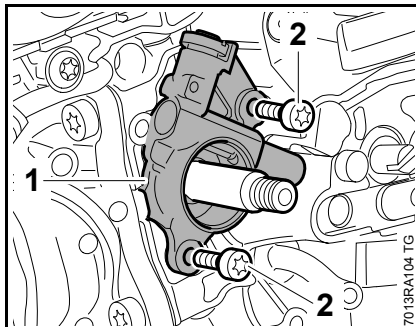
- Appliquer la pompe à huile (1) et la tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le raccord (flèche) soit intégralement logé dans l'orifice du raccord (2).

## Version MS 201 T

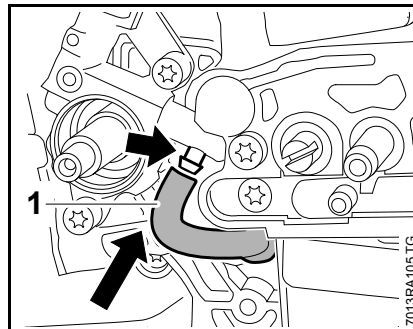


- Emmancher la douille (3) jusqu'en appui et passer la languette (4) sous le talon de la pompe à huile.
- Appliquer la pompe à huile (1) et la tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le raccord (flèche) soit intégralement logé dans l'orifice du raccord (2).

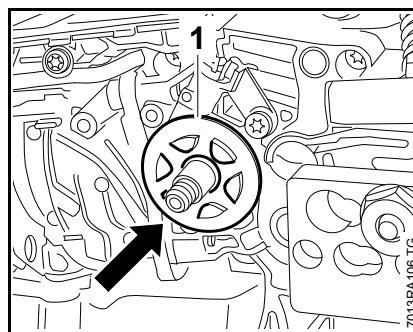
## Toutes les versions



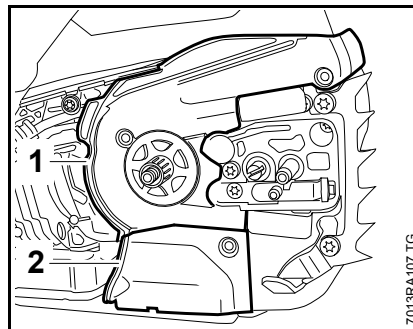
- Ajuster la pompe à huile (1) sur les orifices.
- Visser et serrer les vis (2).



- Glisser le tuyau flexible d'aspiration d'huile (1) sur le raccord (flèche) de la pompe à huile.



- Glisser la vis sans fin (1) dans la pompe à huile.



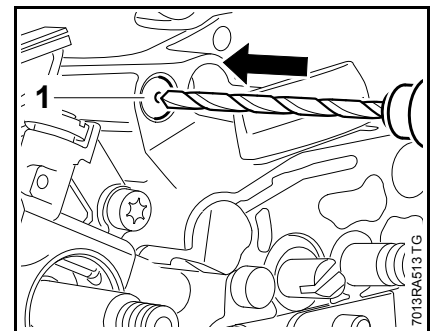
- Appliquer le couvercle (1).
- Glisser le couvercle (2) tout d'abord dans le couvercle (1), puis pousser sa partie inférieure dans le carter de vilebrequin jusqu'à ce qu'elle s'encliquette.
- Visser et serrer les vis.
- Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.

## 11.5 Soupape

Pour l'équilibrage entre la pression atmosphérique et la pression régnant à l'intérieur du réservoir d'huile, une soupape est montée dans la paroi du réservoir. En cas de défectuosité, il faut remplacer la soupape.

- Ouvrir le bouchon du réservoir d'huile et vider le réservoir d'huile.
- Récupérer l'huile de graissage dans un récipient propre, 1.
- Déclencher le frein de chaîne, démonter le couvercle de pignon, la chaîne et le guide-chaîne.
- Démonter le tambour d'embrayage, 4.2.
- Démonter le couvercle, 11.4.

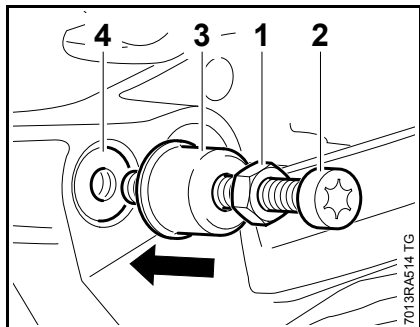
Il faut extraire la soupape par ex. avec la douille 1127 791 7200, la vis M 4 x 25 mm et l'écrou à six pans M 4.



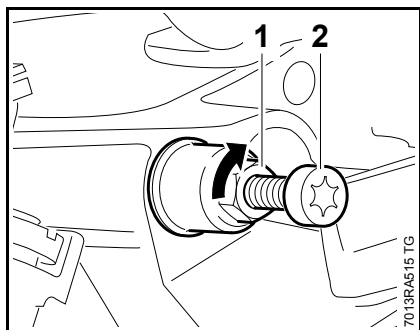
Percer un trou d'une profondeur maximale de 5 mm  
– ne pas percer plus profondément, car la bille, le ressort et la rondelle tomberaient dans le réservoir d'huile.

- Réaliser la soupape (1) à  $\varnothing 3,3$  mm et tailler un filetage M 4.

- Éliminer les copeaux métalliques produits au perçage, retirer le cas échéant la bille, le ressort et la rondelle tombés à l'intérieur du réservoir à huile.

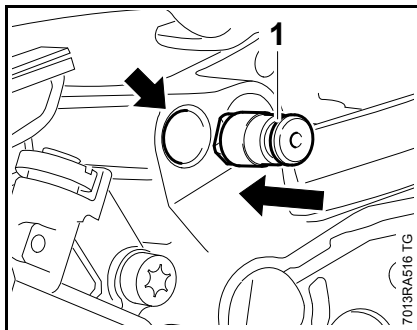


- Visser l'écrou à six pans M 4 (1) sur la vis M 4 x 25 mm (2).
- Appliquer la douille (3) 1127 791 7200 et, à travers la douille (3), visser la vis (2) dans la soupape (4), à une profondeur d'env. 5 mm.



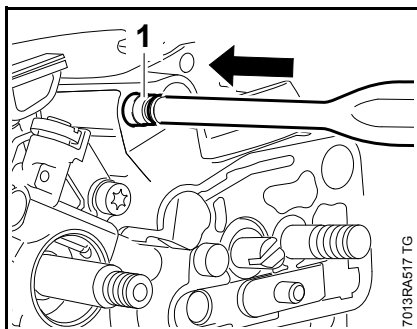
- Retenir la vis M 4 x 25 mm (2) et tourner l'écrou à six pans M 4 (1) dans le sens des aiguilles d'une montre, jusqu'à ce que la soupape soit extraite.
- Contrôler l'orifice, le nettoyer si nécessaire.

## Montage

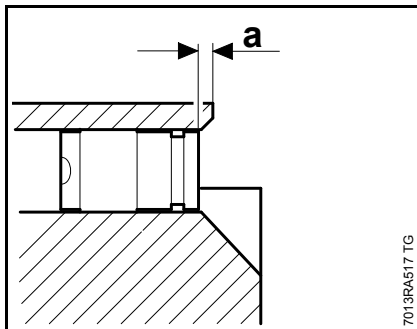


Veiller au positionnement correct.

- Mettre la soupape neuve (1) dans l'alésage (flèche) du carter de vilebrequin.



- En agissant prudemment depuis l'extérieur, avec un chasse-goupille de  $\varnothing$  6 mm, emmancher la soupape neuve (1) dans l'alésage du carter de vilebrequin – respecter la profondeur de montage.





- Emmancher la soupape neuve dans l'alésage  $a = \text{env. } 1,5 \text{ mm}$ .
- Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.

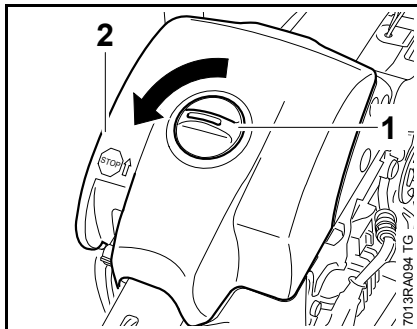
## 12. Système d'alimentation en carburant

### 12.1 Filtre à air

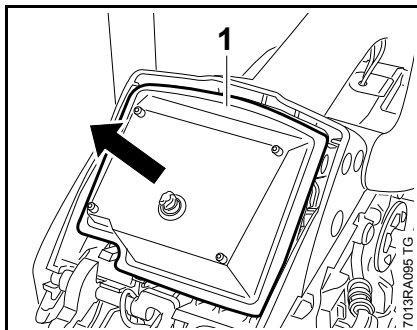
L'encrassement des filtres à air entraîne une réduction de puissance du moteur et une augmentation de la consommation de carburant ; d'autre part, la mise en route du moteur devient plus difficile. Si l'on constate une baisse de puissance du moteur, il faut donc contrôler le filtre à air.

- Voir aussi Recherche des pannes,  3.6,  3.7.

#### MS 201

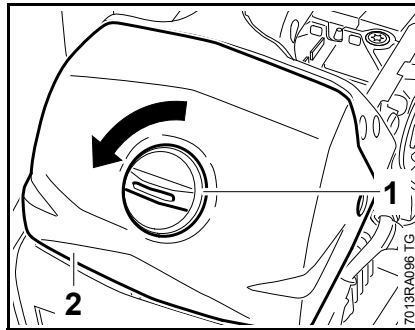


- Tourner le bouchon (1) dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.
- Enlever le couvercle de carter de carburateur (2).

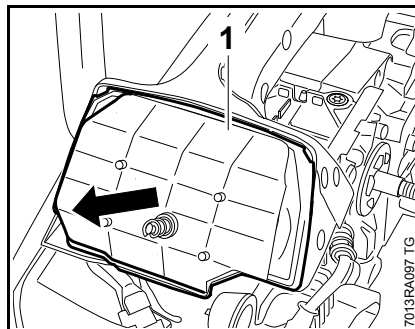


- Extraire le filtre à air (1).
- Contrôler le filtre à air, le nettoyer ou le remplacer si nécessaire – voir Notice d'emploi MS 201.
- Montage dans l'ordre inverse.

#### MS 201 T



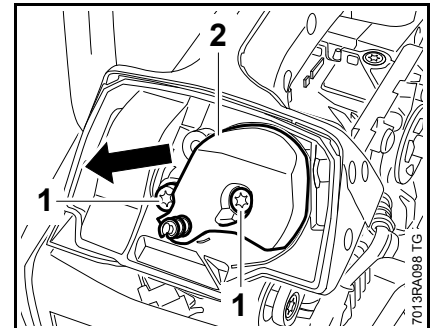
- Tourner le bouchon (1) dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.
- Enlever le couvercle de carter de carburateur (2).



- Extraire le filtre à air (1).
- Contrôler le filtre à air, le nettoyer ou le remplacer si nécessaire – voir Notice d'emploi MS 201 T.
- Montage dans l'ordre inverse.


### 12.2 Chicane

- Démontez le filtre à air,  12.1.





- Dévisser les vis (1).
- Enlever la chicane (2).
- Contrôler la chicane, la remplacer si nécessaire.

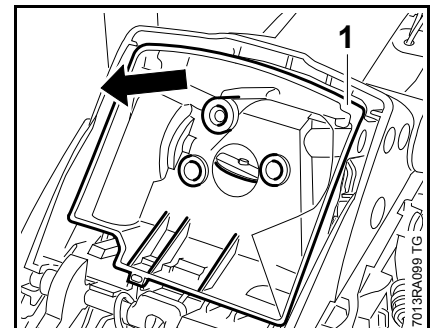
#### Montage

Au serrage des vis (1), respecter le couple de serrage,  2.5.

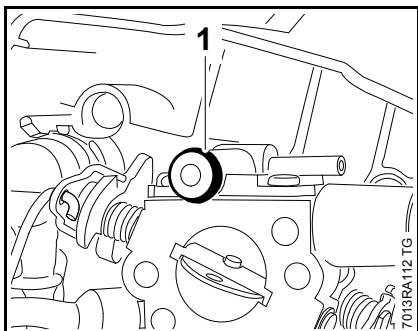
- Montage dans l'ordre inverse.

### 12.3 Socle de filtre MS 201

- Démontez le filtre à air,  12.1.
- Démontez la chicane,  12.2.

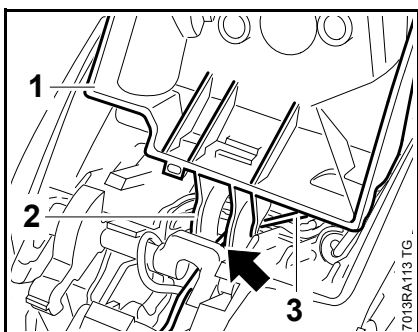


- Extraire le socle de filtre (1).



- Contrôler le joint torique (1), le remplacer si nécessaire.

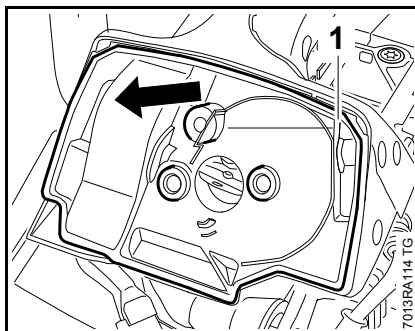
### Montage



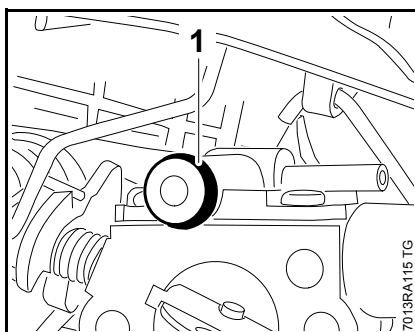
- Humecter le joint torique avec du produit antifriction STIHL Einpressfluid, 14.
- Glisser les pattes (2) du socle de filtre (1) dans l'orifice (flèche), de telle sorte que la tringle de commande des gaz (3) se trouve entre les deux.
- Monter la chicane, 12.2.
- Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.

### 12.3.1 Socle de filtre MS 201 T

- Démontez le filtre à air, 12.1.
- Démontez la chicane, 12.2.

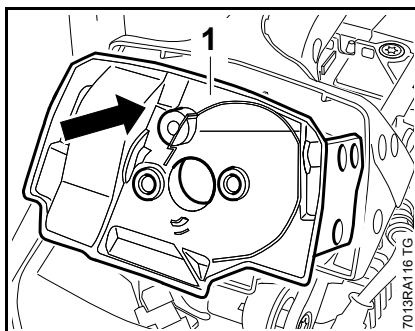


- Extraire le socle de filtre (1).



- Contrôler le joint torique (1), le remplacer si nécessaire.

### Montage



- Humecter le joint torique avec du produit antifriction STIHL Einpressfluid, 14.
- Monter le socle de filtre (1).

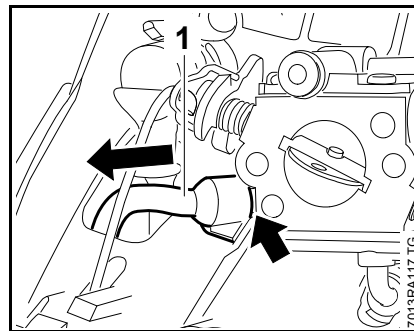
- Monter la chicane, 12.2.
- Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.

### 12.4 Carburateur MS 201

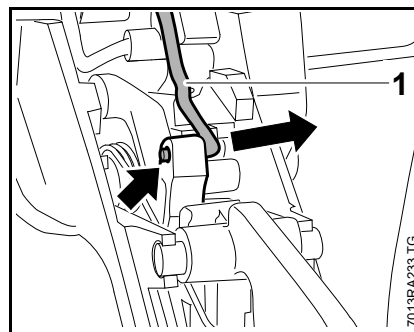
- Ouvrir le bouchon du réservoir et vider le réservoir à carburant.
- Récupérer le carburant dans un récipient propre, 1.

Débrancher le tuyau flexible d'aspiration de carburant uniquement une fois que le bouchon du réservoir est ouvert.

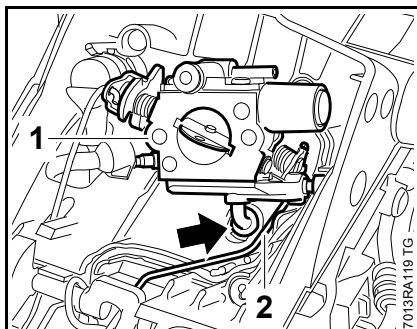
- Démontez le socle de filtre, 12.3.
- Démontez la monture de poignée, 10.2.



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

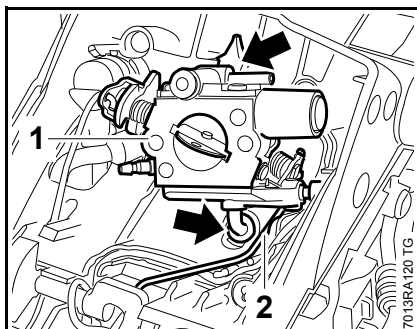


- Décrocher la tringle de commande des gaz (1) de la gâchette d'accélérateur (flèche).



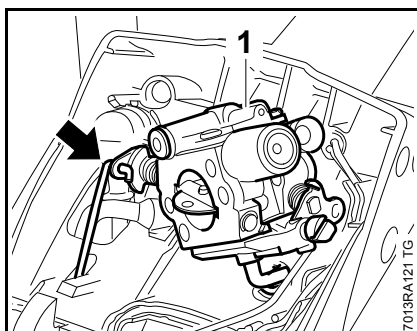
- Dégager le carburateur (1) du tuyau flexible d'impulsions (flèche) en décrochant la tringle de commande des gaz (2).

### Versions avec pompe d'amorçage manuelle



- Dégager le carburateur (1) du tuyau flexible d'impulsions (flèche) et du tuyau flexible d'aspiration de carburant (flèche) en décrochant la tringle de commande des gaz (2).

### Toutes les versions



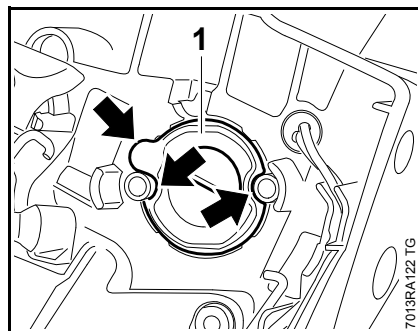
- Tourner légèrement le carburateur (1) et le décrocher de la tringle de commande du levier de starter (flèche).

- Contrôler le carburateur, le réparer ou le remplacer si nécessaire, 12.6.

- Remplacer le tuyau flexible d'aspiration de carburant, 12.10.2.

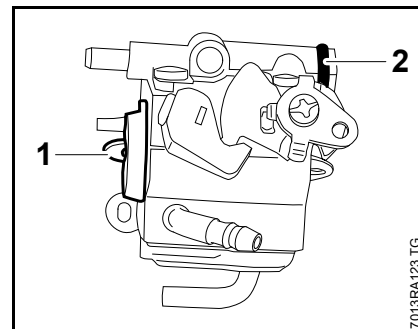
### Montage

- Pour que le coude d'admission soit monté correctement et sans contraintes, desserrer le butoir annulaire du réservoir à carburant, 9.1.



- Humecter l'intérieur du coude d'admission avec du produit anti-friction STIHL Einpressfluid, de telle sorte que le carburateur s'enfonce intégralement dans le coude d'admission, 14.

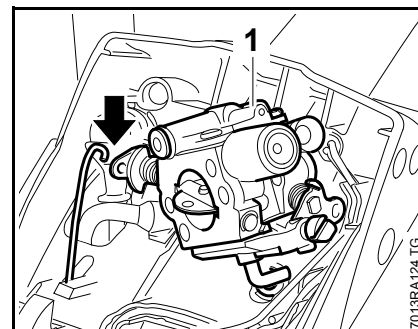
La bride (1) doit se loger intégralement dans les contours (flèche) et elle ne doit pas faire saillie.



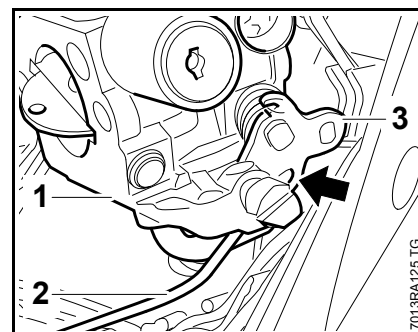
La bague (1) doit être en place.

Le joint torique (2) doit être en place.

- Contrôler les composants, les remplacer si nécessaire.

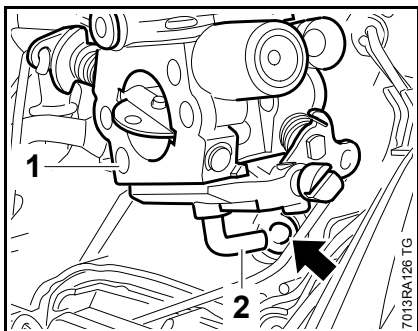


- Accrocher le carburateur (1) sur la tringle de commande de volet de starter (flèche).



- Tourner légèrement le carburateur (1) et accrocher la tringle de commande des gaz (2) dans l'orifice inférieur du levier (3).

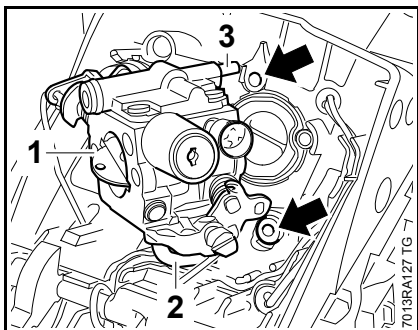




Au cours du montage du carburateur, retenir la tringle de commande des gaz pour qu'elle ne risque pas de tomber.

- Ajuster le carburateur (1) de telle sorte que le raccord (2) soit orienté en direction du tuyau flexible d'impulsions (flèche).
- Introduire le carburateur en poussant jusqu'à ce qu'il bute contre le coude d'admission.

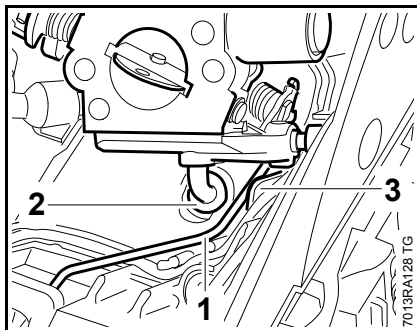
#### Versions avec pompe d'amorçage manuelle



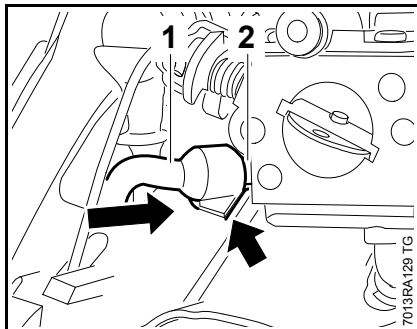
Au cours du montage du carburateur, retenir la tringle de commande des gaz pour qu'elle ne risque pas de tomber.

- Ajuster le carburateur (1) de telle sorte que le raccord (2) soit orienté en direction du tuyau flexible d'impulsions (flèche) et que le raccord (3) soit orienté vers le tuyau flexible à carburant (flèche).
- Introduire le carburateur en poussant jusqu'à ce qu'il bute contre le coude d'admission.

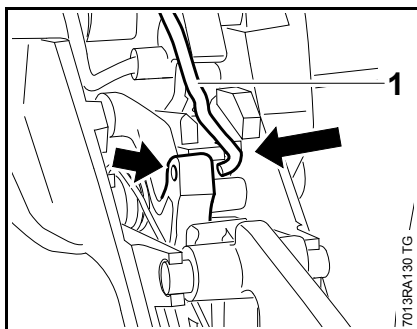
#### Toutes les versions



La tringle de commande des gaz (1) doit se trouver entre le tuyau à impulsions (2) et la nervure (3)  
– la tringle de commande des gaz est retenue de telle sorte qu'elle ne tombe pas.



- Glisser le tuyau flexible d'aspiration de carburant (1) neuf sur le raccord (2) de telle sorte que la languette (flèche) bute contre la nervure du carter de poignées.



- Glisser la tringle de commande des gaz (1) dans la gâchette d'accélérateur (flèche).
- Monter la monture de poignée, 10.2.

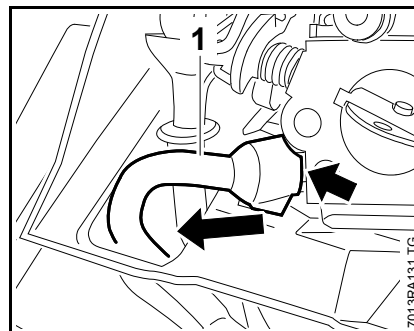
- Contrôler le fonctionnement
  - amener la gâchette d'accélérateur en position pleins gaz, le papillon du carburateur doit être alors complètement ouvert.
- Serrer la vis de fixation du butoir annulaire sur le réservoir à carburant, 9.1.
- Monter le socle de filtre, 12.3.
- Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.

#### 12.5 Carburateur MS 201 T

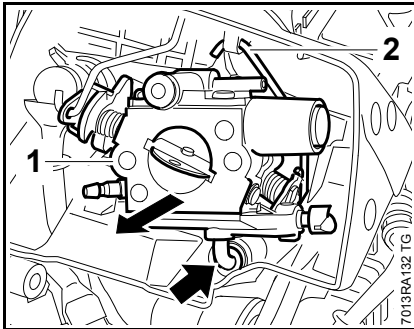
- Ouvrir le bouchon du réservoir et vider le réservoir à carburant.
- Récupérer le carburant dans un récipient propre, 1.

Débrancher le tuyau flexible d'aspiration de carburant uniquement une fois que le bouchon du réservoir est ouvert.

- Démontez le socle de filtre, 12.3.1.

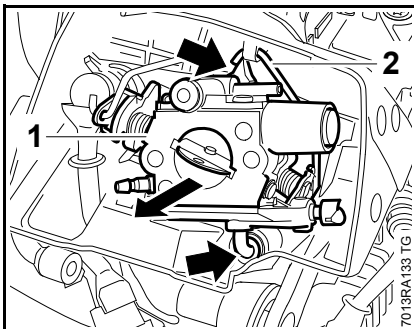


- Débrancher le tuyau flexible d'aspiration de carburant (1) du raccord (flèche).



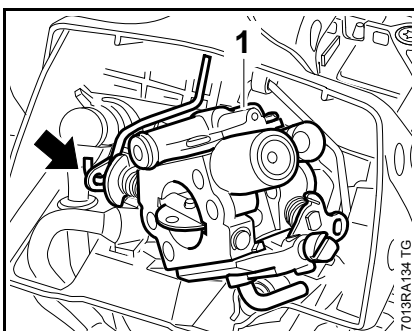
- Dégager le carburateur (1) du tuyau flexible d'impulsions (flèche) en décrochant la tringle de commande des gaz (2).

### Versions avec pompe d'amorçage manuelle



- Dégager le carburateur (1) du tuyau flexible d'impulsions (flèche) et du tuyau flexible d'aspiration de carburant (flèche) en décrochant la tringle de commande des gaz (2).

### Toutes les versions



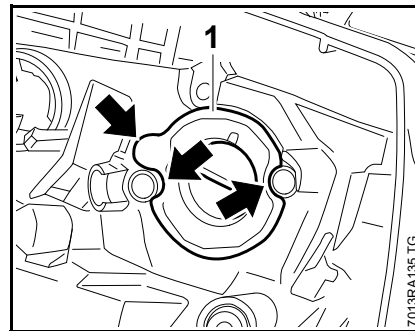
- Tourner légèrement le carburateur (1) et le décrocher de la tringle de commande du levier de starter (flèche).

- Contrôler le carburateur, le réparer ou le remplacer si nécessaire, 12.6.

- Remplacer le tuyau flexible d'aspiration de carburant, 12.10.2.

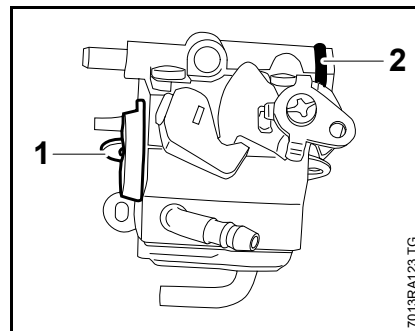
### Montage

- Pour que le coude d'admission soit monté correctement et sans contraintes, desserrer le butoir annulaire du réservoir à carburant, 9.1.1.



- Humecter l'intérieur du coude d'admission avec du produit anti-friction STIHL Einpressfluid, de telle sorte que le carburateur s'enfonce intégralement dans le coude d'admission, 14.

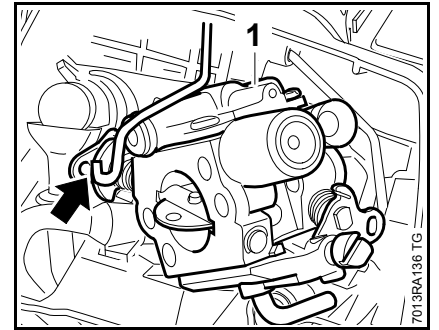
La bride (1) doit se loger intégralement dans les contours (flèche) et elle ne doit pas faire saillie.



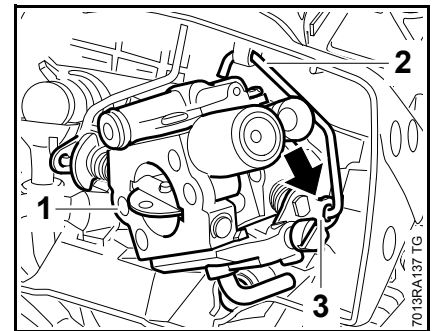
La bague (1) doit être en place.

Le joint torique (2) doit être en place.

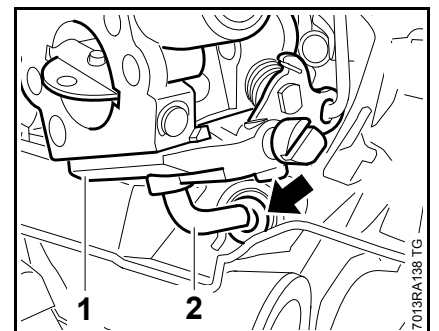
- Contrôler les composants, les remplacer si nécessaire.



- Accrocher le carburateur (1) sur la tringle de commande de volet de starter (flèche).



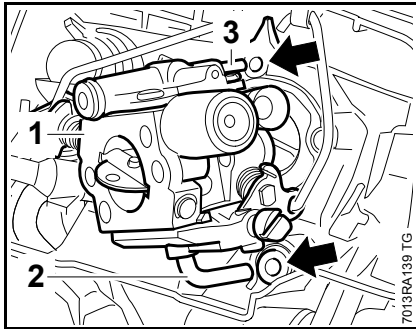
- Tourner légèrement le carburateur (1) et accrocher la tringle de commande des gaz (2) dans l'orifice supérieur du levier (3).



Au cours du montage du carburateur, retenir la tringle de commande des gaz pour qu'elle ne risque pas de tomber.

- Ajuster le carburateur (1) de telle sorte que le raccord (2) soit orienté en direction du tuyau flexible d'impulsions (flèche).
- Introduire le carburateur en poussant jusqu'à ce qu'il bute contre le coude d'admission.

#### Versions avec pompe d'amorçage manuelle

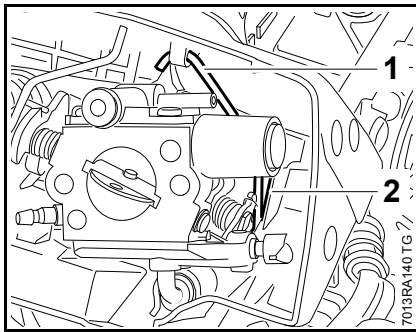


Au cours du montage du carburateur, retenir la tringle de commande des gaz pour qu'elle ne risque pas de tomber.

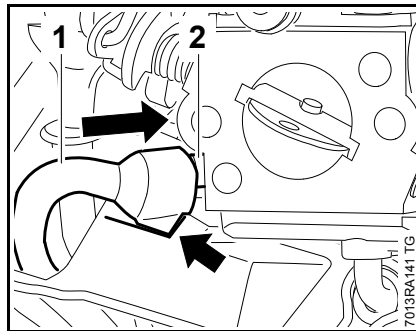
- Ajuster le carburateur (1) de telle sorte que le raccord (2) soit orienté en direction du tuyau flexible d'impulsions (flèche) et que le raccord (3) soit orienté vers le tuyau flexible à carburant (flèche).

Introduire le carburateur en poussant jusqu'à ce qu'il bute contre le coude d'admission.

#### Toutes les versions



La tringle de commande des gaz (1) est retenue par la nervure (2) de telle sorte qu'elle ne tombe pas.



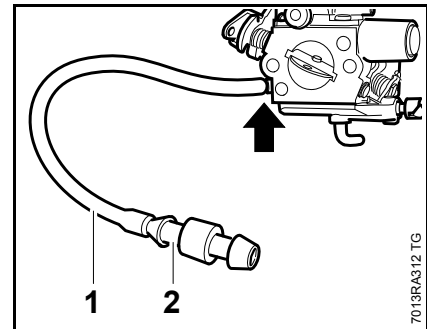
- Glisser le tuyau flexible d'aspiration de carburant (1) neuf sur le raccord (2) de telle sorte que la languette coïncide avec le contour du carter de poignées.
- Contrôler le fonctionnement
  - amener la gâchette d'accélérateur en position pleins gaz, le papillon du carburateur doit être alors complètement ouvert.
- Serrer la vis de fixation du butoir annulaire sur le réservoir à carburant, 12.3.1.
- Monter le socle de filtre, 12.3.1.
- Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.

#### 12.5.1 Contrôle d'étanchéité

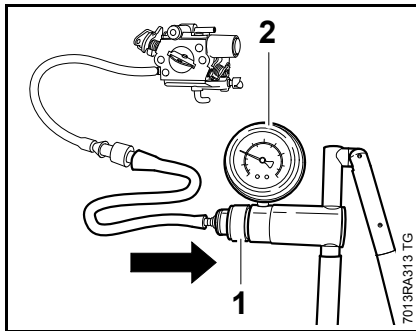
En cas de dérangements touchant le carburateur ou l'alimentation en carburant, il faut également contrôler ou remplacer si nécessaire le système d'aération du réservoir à carburant, 12.9.

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

- Démontez le carburateur, MS 201 12.4, MS 201 T 12.5.



- Glisser le conduit à carburant (1) 1110 141 8600 sur le raccord (2) 0000 855 9200.
- Brancher le conduit à carburant avec raccord sur le raccord (flèche).



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

- Repousser 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'env. 0,8 bar (80 kPa).

Si cette pression reste constante, le carburateur est étanche. Si la pression retombe, trois causes sont possibles :

1. Le pointeau d'admission n'est pas étanche (corps étrangers dans le siège du pointeau, cône de fermeture du pointeau d'admission endommagé ou levier de réglage d'admission coincé), le démonter pour le nettoyer, 12.6.2.
2. Membrane de réglage ou joint endommagé, les remplacer le cas échéant, 12.6.1.
3. Membrane de pompe ou joint endommagé, les remplacer le cas échéant, 12.6.3.

– Après le contrôle, repousser la bague (1) vers la gauche et décompresser le circuit puis débrancher le conduit à carburant du raccord du carburateur.

– Monter le socle de filtre, MS 201 12.3, MS 201 T 12.3.1.

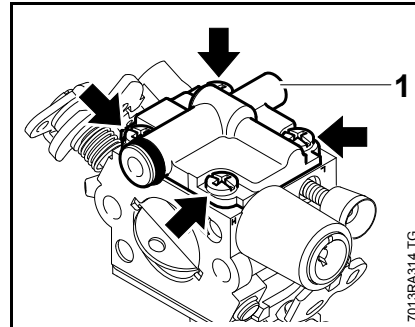
– Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.

## 12.6 Réparation du carburateur

### 12.6.1 Membrane de réglage

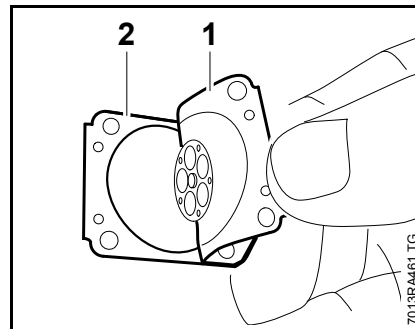
– Recherche des pannes, 3.6.

– Démontez le carburateur, MS 201 12.4, MS 201 T 12.5.



- Dévisser les vis (flèches).
- Enlever le couvercle de fermeture (1).

Si le joint et la membrane collent sur les pièces du carburateur, les détacher avec précaution.

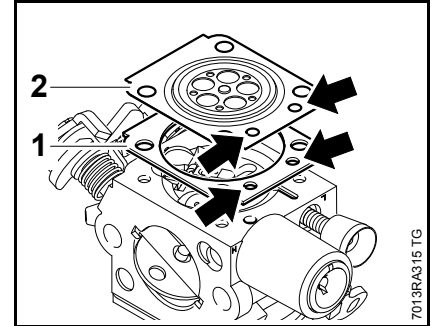


- Séparer prudemment la membrane de réglage (1) du joint (2).

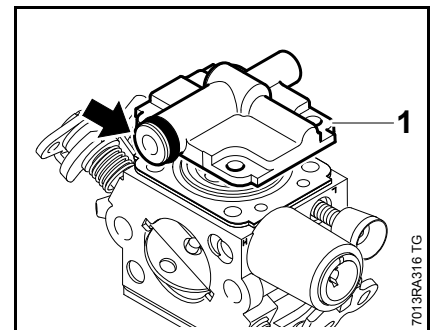
Au bout d'une assez longue période de fonctionnement, sous l'effet des sollicitations alternantes, la matière de la membrane peut présenter des signes de fatigue. La membrane se bombe et il faut la remplacer.

– Contrôler si la membrane de réglage est endommagée ou usée, remplacer le joint.

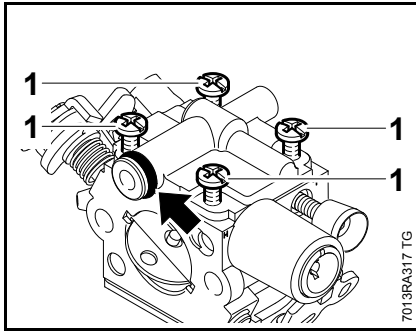
### Montage



- Respecter l'ordre de montage de la membrane de réglage (2) et du joint (1).
- Ajuster le joint (1) et la membrane de réglage (2) de telle sorte que les petits orifices (flèches) coïncident avec le creux et avec le petit trou du carburateur.



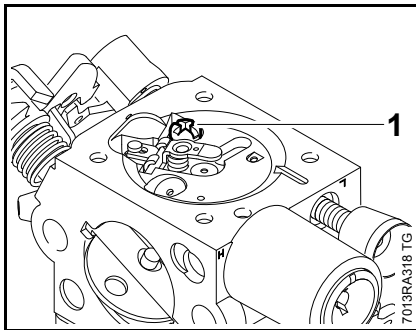
- Ajuster le couvercle de fermeture (1) de telle sorte que le raccord (flèche) soit orienté en direction du volet de starter.
- Poser le couvercle de fermeture (1) de telle sorte que la goupille de positionnement du couvercle de fermeture passe à travers le joint et la membrane de réglage et entre dans l'orifice du carburateur.



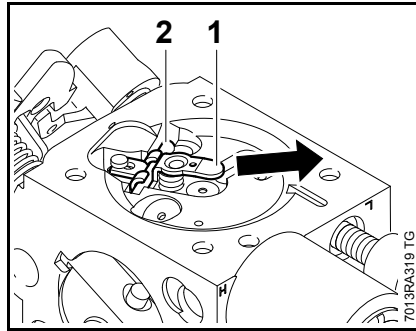
- Engager les vis (1) et les visser.
- Contrôler le positionnement de la membrane de réglage et du joint puis serrer les vis en croisant.
- Contrôler le joint torique (flèche), le remplacer si nécessaire.
- Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.

### 12.6.2 Pointeau d'admission

- Démontez la membrane de réglage, 12.6.1.

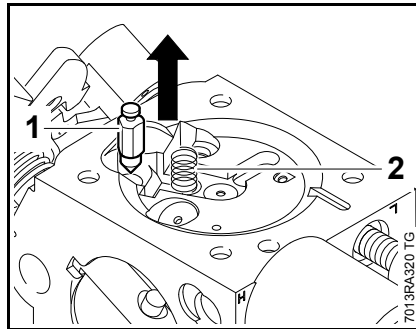


- Dévisser la vis (1).

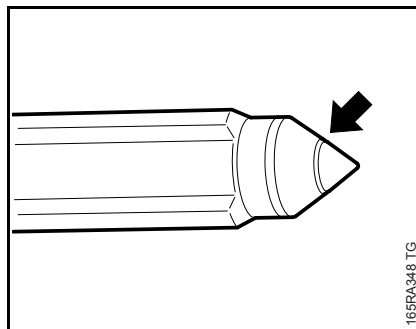


- Extraire le levier de réglage d'admission (1) avec l'axe (2) de la rainure du pointeau d'admission.

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

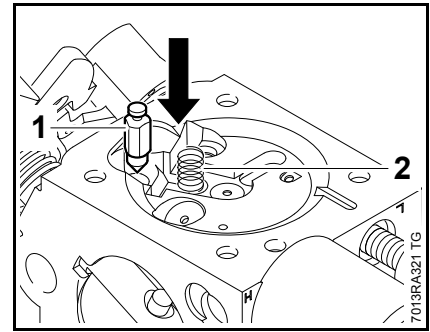


- Extraire le pointeau d'admission (1).
- Sortir le ressort (2) et le contrôler, le remplacer si nécessaire.

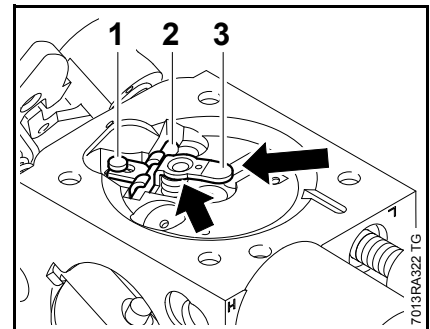


- Si le cône de fermeture du pointeau d'admission présente une empreinte annulaire (flèche), il faut remplacer ce pointeau d'admission.

### Montage



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






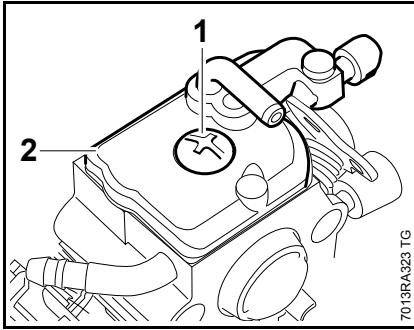
- Engager le levier de réglage d'admission (3) avec l'axe (2) tout d'abord de telle sorte que le creux sphérique (flèche) s'applique sur le ressort, puis repousser la fourchette du levier de réglage d'admission dans la rainure du pointeau d'admission (1).

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

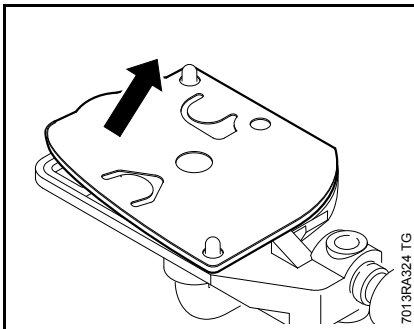
- Repousser le levier de réglage d'admission vers le bas et l'immobiliser avec la vis.
- S'assurer que le levier de réglage d'admission fonctionne facilement.
- Monter la membrane de réglage, 12.6.1.

### 12.6.3 Membrane de pompe

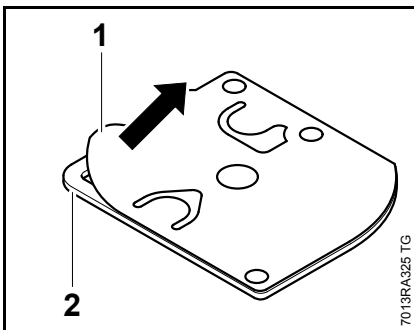
- Recherche des pannes,  3.6.
- Démontez le carburateur, MS 201  12.4, MS 201 T  12.5.



- Dévisser la vis (1).
- Enlever le couvercle de fermeture (2).



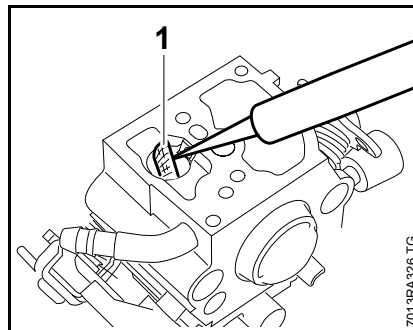
- Enlever avec précaution la membrane de pompe avec le joint.



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

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

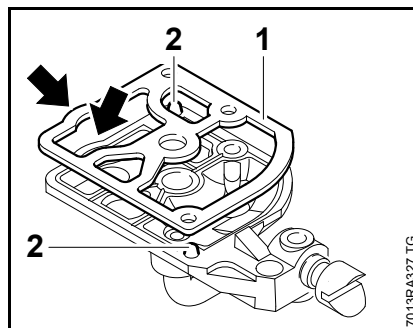
- Contrôler si la membrane de pompe est endommagée ou usée, remplacer le joint.
- Contrôler si le tamis à carburant est encrassé ou endommagé, le nettoyer ou le remplacer le cas échéant.



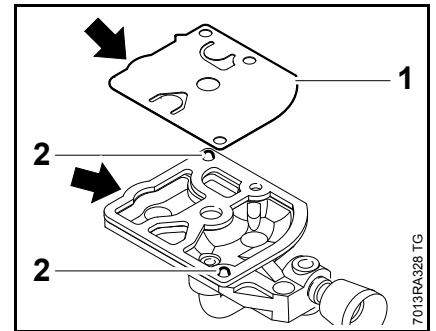
- À l'aide d'une aiguille, sortir le tamis à carburant (1) du corps du carburateur et le nettoyer ou le remplacer.

– Montage dans l'ordre inverse.

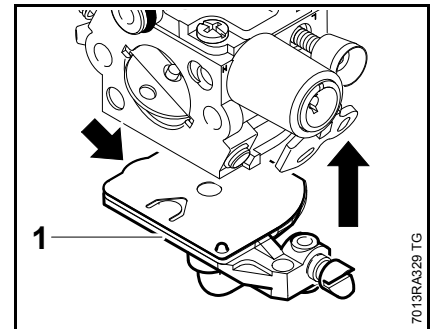
#### Montage



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

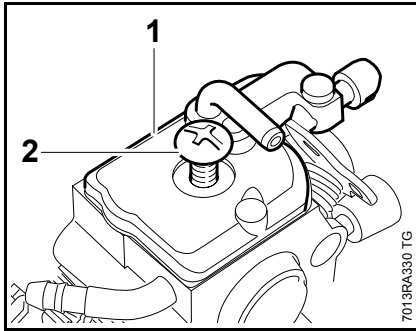


- Poser la membrane de pompe (1) sur le joint de telle sorte que les creux (flèches) coïncident et que la membrane soit positionnée par les tétons (2).



- Présenter le couvercle de fermeture (1) par le bas, de telle sorte que la membrane de pompe et le joint restent correctement positionnés sur le couvercle de fermeture.

- Ajuster le couvercle de fermeture (1) de telle sorte que l'échancrure (flèche) soit orientée en direction des leviers des axes du papillon et du volet de starter.



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

– Contrôler le positionnement de la membrane de pompe et du joint.

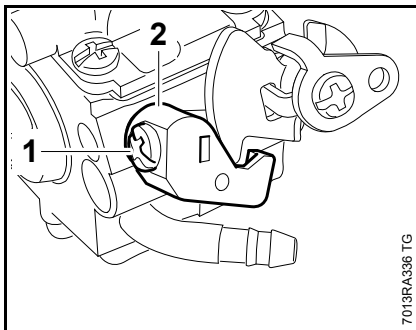
- Visser et serrer la vis (2).

– Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.

#### 12.6.4 Levier de l'axe de papillon

– Recherche des pannes, 3.6.

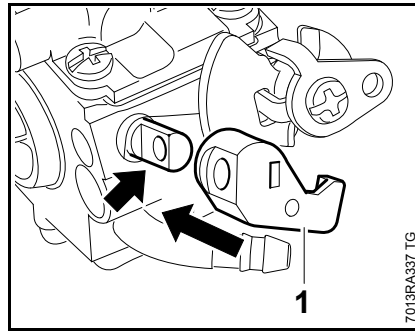
– Démontez le carburateur, MS 201 12.4, MS 201 T 12.5.



- Dévisser la vis (1) et extraire le levier (2).

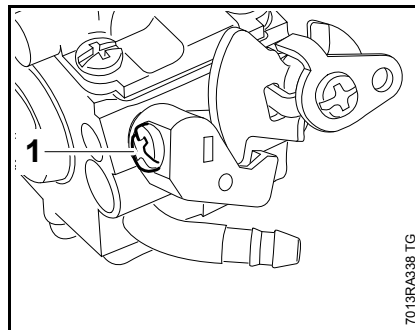
– Contrôler le levier, le remplacer si nécessaire.

#### Montage



- Positionner le levier (1) de telle sorte que le côté aplati (flèche) coïncide avec le côté aplati du levier (1).

- Glisser le levier (1) jusqu'en butée.



- Visser et serrer la vis (1).

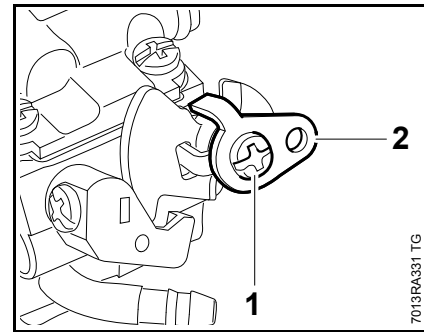
– Contrôler le fonctionnement, 12.6.5.

– Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.

#### 12.6.5 Levier de l'axe du volet de starter

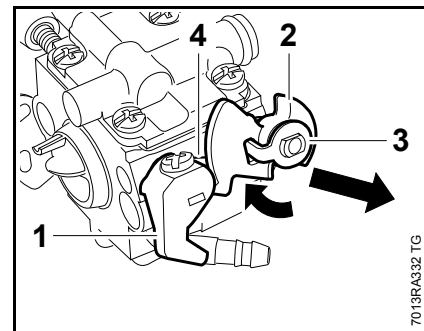
– Recherche des pannes, 3.6.

– Démontez le carburateur, MS 201 12.4, MS 201 T 12.5.



- Dévisser la vis (1).

- Enlever le levier (2).



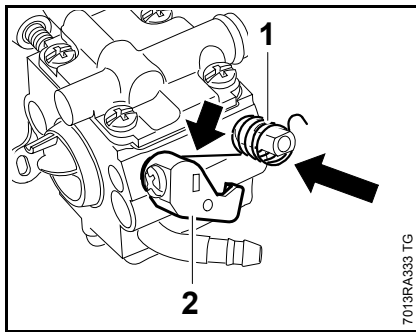
- Placer le levier (1) de l'axe du papillon en position de pleins gaz et le maintenir dans cette position.

- Extraire légèrement le levier (2) avec le levier d'encliquetage (3) en tournant dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le ressort coudé soit détendu et l'enlever.

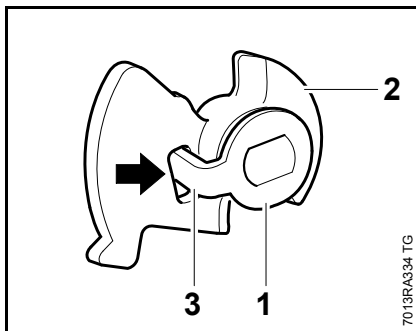
- Enlever le ressort coudé (4).

– Contrôler les pièces détachées, les remplacer si nécessaire.

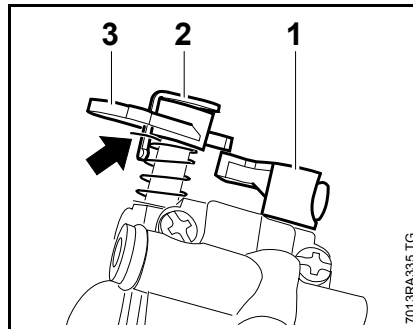
## Montage



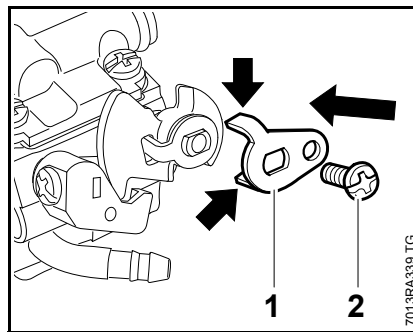
- Glisser le ressort coudé (1) de telle sorte que la branche (flèche) s'applique contre l'axe de papillon (2).



- Poser le levier (1) sur le levier d'encliquetage (2) avec le gradin le plus haut, en introduisant l'entraîneur (3) à travers l'orifice (flèche).

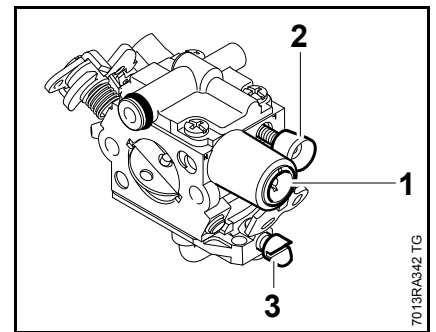


- Placer le levier (1) de l'axe du papillon en position de pleins gaz et le maintenir dans cette position.
- Glisser le levier (2) avec le levier d'encliquetage (3) sur l'axe de commande de papillon et accrocher l'entraîneur au ressort coudé (flèche) puis tourner dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que les leviers glissent sur les méplats.
- Retenir le levier avec le levier d'encliquetage et relâcher le levier de l'axe de papillon.



- Ajuster le levier (1) de telle sorte qu'il soit orienté en direction du volet de starter et que les crochets (flèches) se prennent dans les échancrures.
- Maintenir le levier (1), visser et serrer la vis (2).

## 12.6.6 Vis de réglage



Le carburateur possède trois vis de réglage :

- H** = vis de réglage de richesse à haut régime (1)
- L** = vis de réglage de richesse au ralenti (2)
- LA** = vis de butée de réglage de régime de ralenti (3)

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

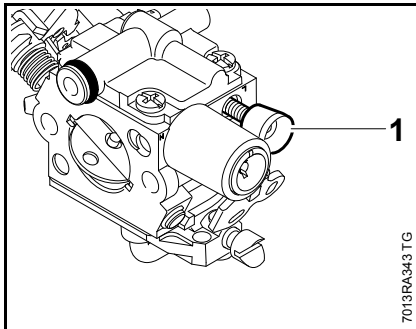
- Recherche des pannes, 3.6.

Utiliser impérativement un capuchon de limitation de course de réglage neuf.

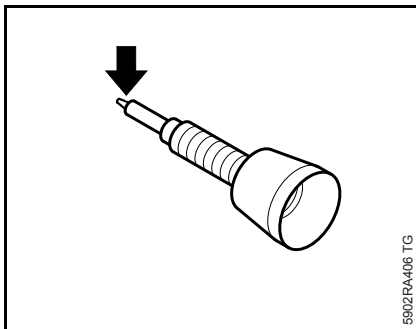
- Démontez le carburateur, MS 201 12.4, MS 201 T 12.5.



## Vis de réglage de richesse au ralenti



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

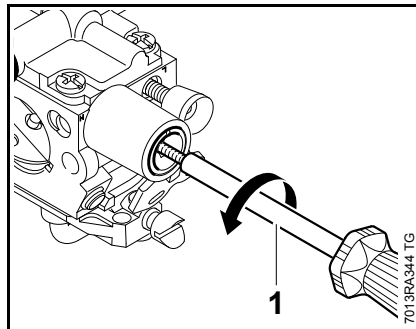


- Contrôler si la pointe (flèche) n'est pas endommagée ou usée ; le cas échéant, remplacer la vis de réglage de richesse au ralenti **L**.

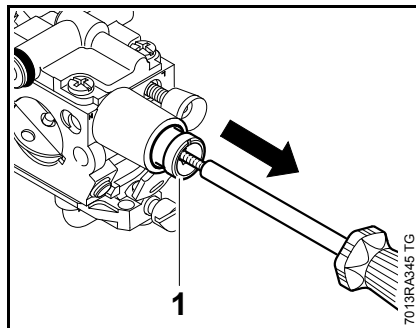
- Visser la vis de réglage de richesse au ralenti **L** jusqu'en butée.

## Vis de réglage de richesse à haut régime

La vis de réglage de richesse à haut régime **H** est munie d'un capuchon de limitation de course de réglage qui doit être enlevé avant le démontage de la vis.



- Visser l'extracteur (1) 5910 890 4502 dans le capuchon de limitation de course de réglage, en exécutant environ 5 tours complets – filetage à gauche.
- Ne pas visser l'extracteur (1) plus loin – cela risquerait d'endommager la vis de réglage de richesse à haut régime **H**.

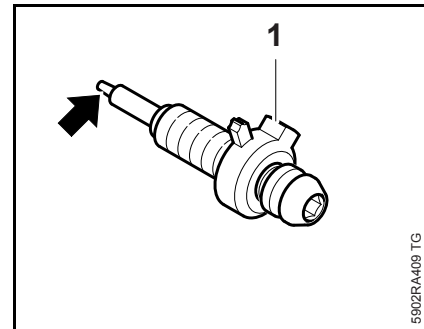


- Extraire le capuchon de limitation de course de réglage (1).

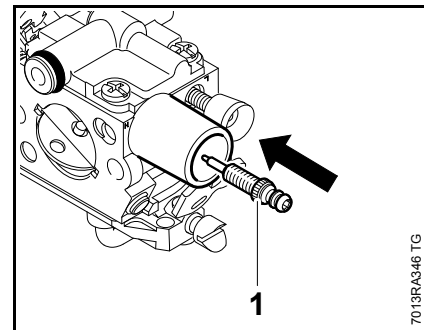
À l'extraction du capuchon de limitation de course de réglage, l'élément en matière synthétique reste sur la vis de réglage de richesse à haut régime **H** ; pour enlever l'ancien élément en matière synthétique, il est nécessaire de démonter la vis de réglage de richesse à haut régime **H**.

- Dévisser la vis de réglage de richesse à haut régime **H**.

Toujours utiliser un capuchon de limitation de course de réglage neuf.

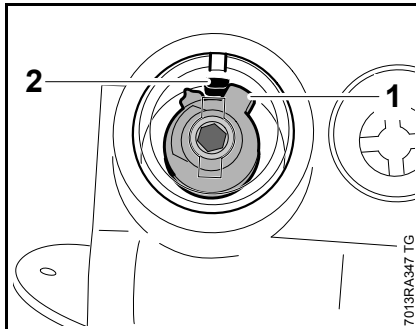


- Contrôler si la pointe (flèche) n'est pas endommagée ou usée ; le cas échéant, remplacer la vis de réglage de richesse à haut régime **H**.
- Si la vis de réglage de richesse à haut régime **H** est en bon état, enlever l'élément en matière synthétique (1) – en veillant à ne pas endommager la vis de réglage de richesse à haut régime **H**.

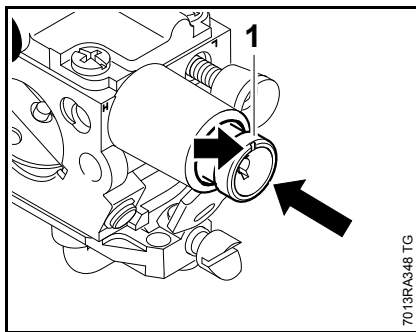


- Visser la vis de réglage de richesse à haut régime **H** (1) jusqu'en butée.

## Prémontage du capuchon de limitation de course de réglage



En emmanchant le capuchon de limitation de course de réglage, veiller à ce que la butée (1) du capuchon de limitation de course de réglage vienne en appui à droite contre la butée (2) du carburateur.



Veiller à ce que la butée du capuchon de limitation de course de réglage ne bute pas contre la butée du corps du carburateur.

- Ajuster le capuchon de limitation de course de réglage neuf (1) de telle sorte que l'encoche (flèche) soit orientée à la verticale vers le haut.
- À travers l'orifice, enfoncer le capuchon de limitation de course de réglage (1) neuf sur la vis de réglage de richesse à haut régime **H**, jusqu'au premier cran – ne pas l'enfoncer complètement.

Le réglage de base s'effectue à travers le capuchon de limitation de course de réglage, à l'aide du tournevis 5910 890 2306.

- Montage dans l'ordre inverse.
- Procéder au réglage de base, 12.7.1.

## 12.7 Réglage du carburateur

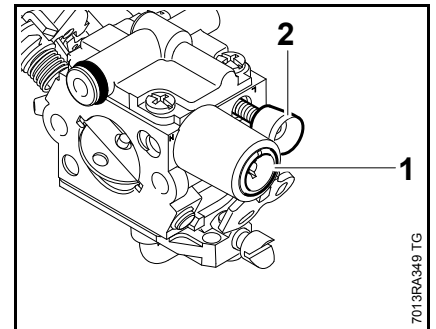
### 12.7.1 Réglage de base

Seulement s'il s'avère nécessaire de remplacer la vis de réglage de richesse à haut régime **H** ou la vis de réglage de richesse au ralenti **L** ou bien lors des opérations de nettoyage et du réglage de base du carburateur :

Après l'enlèvement du capuchon de limitation de course de réglage, un réglage de base est indispensable.

Le carburateur et le filtre à air sont montés, les vis de réglage sont vissées et le capuchon de limitation de course de réglage neuf est prémonté.

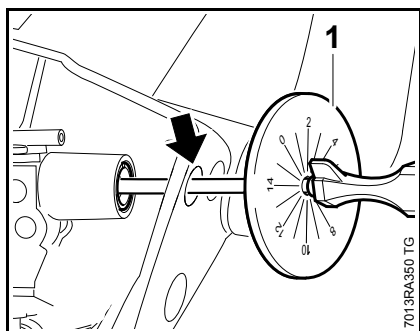
- Contrôler la tension de la chaîne, la régler si nécessaire.
- Contrôler le tamis pare-étincelles (si la machine en est équipée), le nettoyer ou le remplacer si nécessaire, 3.7 ou 6.1.
- Contrôler le filtre à air, le nettoyer ou le remplacer si nécessaire, 12.1.



Pour plus de clarté, l'illustration montre les vis de réglage sur le carburateur démonté.

- En partant de la position de serrage à fond, faire tourner la vis de réglage de richesse à haut régime **H** (1) de **2 tours** dans le sens inverse des aiguilles d'une montre – réglage de base.
- En partant de la position de serrage à fond, faire tourner la vis de réglage de richesse au ralenti **L** (2) de **1 tour** dans le sens inverse des aiguilles d'une montre – réglage de base.
- Faire chauffer le moteur.

Pour faciliter le réglage, on peut glisser le disque de réglage 5910 893 6600 sur le tournevis 5910 890 2306.



- Glisser le tournevis (1) 5910 890 2306, à travers l'orifice (flèche), dans la vis de réglage de richesse au ralenti **L** et la vis de réglage de richesse à haut régime **H** – pour la vis de réglage de richesse à haut régime **H**, glisser le tournevis à travers le capuchon de limitation de course de réglage prémonté.

Avant de commencer le réglage, faire chauffer le moteur. Ensuite, laisser le moteur tourner au ralenti pendant 20 secondes.

**Durant ce laps de temps, n'entreprendre au réglage** – le système d'allumage ajuste la courbe caractéristique du ralenti.

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

1. En agissant sur la vis de butée de réglage de régime de ralenti **LA**, régler le régime à 2800 tr/mn.
2. En tournant la vis de réglage de richesse au ralenti **L** vers la gauche ou vers la droite, régler le régime au maximum.

Si ce régime est supérieur à 3300 tr/mn, interrompre la procédure de réglage et recommencer par l'opération 1.

3. En agissant sur la vis de butée de réglage de régime de ralenti **LA**, régler à nouveau le régime à 3300 tr/mn.

4. En agissant sur la vis de réglage de richesse au ralenti **L** (dans le sens inverse des aiguilles d'une montre) régler le régime à 2800 tr/mn.

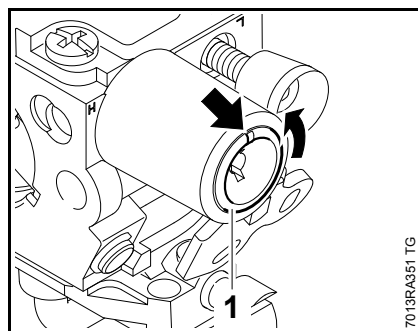
5. En agissant sur la vis de butée de réglage de régime de ralenti **LA**, régler le régime à 3000 tr/mn.

6. En agissant sur la vis de réglage de richesse à haut régime **H**, régler le régime à 14000 tr/mn – en partant de la position du réglage de base.

Dès que le régime maximal est atteint, ne pas appauvrir davantage le mélange carburé – le module d'allumage limite le régime maximal à env. 14000 tr/mn.

Il n'est pas possible de dépasser le régime maximal admissible en appauvrissant encore plus le mélange – un appauvrissement excessif augmente le risque d'avaries du moteur.

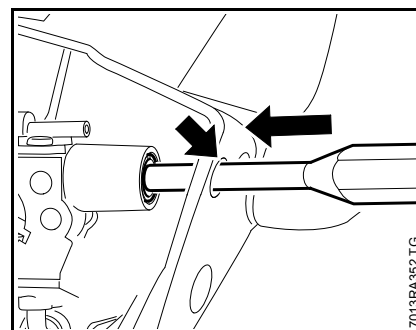
#### Contrôle de la position du capuchon de limitation de course de réglage



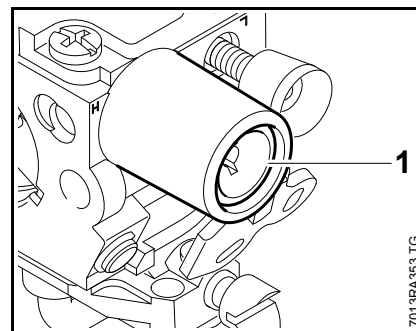
L'encoche (flèche) du capuchon de limitation de course de réglage (1) doit être orientée à la verticale vers le haut.

- Au besoin, en utilisant un tournevis adéquat, tourner le capuchon de limitation de course de réglage (1) jusqu'en butée dans le sens inverse des aiguilles d'une montre – l'encoche (flèche) se trouve alors en haut.

#### Immobilisation du capuchon de limitation de course de réglage



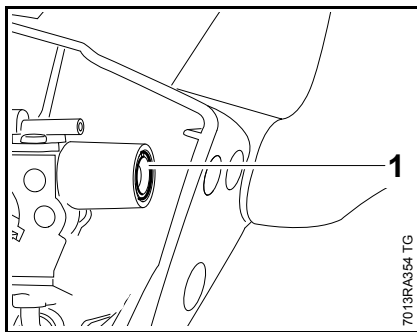
- Pousser un chasse-goupille à travers l'orifice (flèche) et enfoncer le capuchon de limitation de course de réglage jusqu'à ce qu'il s'encliquette.



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

Le réglage de la vis de réglage de richesse à haut régime **H** est bloqué, une fois que le capuchon de limitation de course de réglage (1) est enfoncé en retrait d'env. 2 mm dans le corps du carburateur.

## 12.7.2 Réglage standard



Pour le réglage standard, il est interdit d'enlever le capuchon de limitation de course de réglage (1).

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

- Recherche des pannes, 3.6.
- Contrôler la tension de la chaîne, la régler si nécessaire.
- Contrôler le tamis pare-étincelles (si la machine en est équipée), le nettoyer ou le remplacer si nécessaire, 3.7 ou 6.1.
- Contrôler le filtre à air, le nettoyer ou le remplacer si nécessaire, 12.1.

## Réglage standard

- Arrêter le moteur.
- En agissant avec doigté dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, tourner la vis de réglage de richesse à haut régime **H** jusqu'en butée, au maximum de **3/4 de tour**.
- En tournant avec doigté dans le sens des aiguilles d'une montre, visser la vis de réglage de richesse au ralenti **L** à fond, puis revenir de **1 tour** en arrière.

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

## Réglage du ralenti

- Procéder au réglage standard.
- Faire chauffer le moteur.

## Si le moteur cale au ralenti

- Tourner la vis de butée de réglage de régime de ralenti **LA** dans le sens des aiguilles d'une montre, jusqu'à ce que la chaîne soit entraînée, puis revenir de **1 tour** en arrière.

## Si la chaîne est entraînée au ralenti

- Tourner la vis de butée de réglage de régime de ralenti **LA** dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, jusqu'à ce que la chaîne s'arrête, puis revenir de **1 tour** en arrière.

**Si le régime de ralenti n'est pas régulier, si l'accélération n'est pas satisfaisante** (malgré le réglage standard)

Le réglage du ralenti est trop pauvre.

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

Après chaque correction effectuée avec la vis de réglage de richesse au ralenti **L**, il est généralement nécessaire de réajuster la vis de butée de réglage de régime de ralenti **LA**.

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

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







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

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

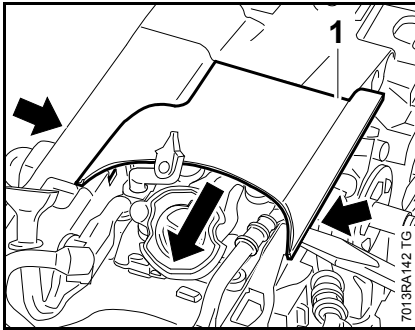
Si le réglage est trop pauvre, le moteur risque d'être détérioré par suite d'un manque de lubrification et d'une surchauffe.

## 12.8 Coude d'admission

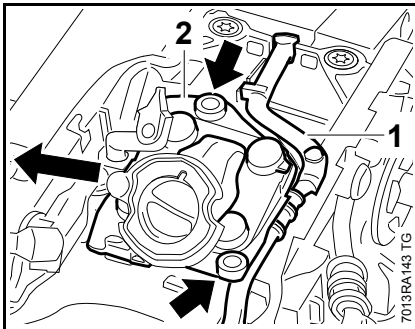
Un coude d'admission endommagé peut causer une perturbation du fonctionnement du moteur.

- Recherche des pannes,  3.6 ou  3.7.
- Démontez le carburateur MS 201,  12.4 MS 201 T,  12.5.
- Démontez le carter de poignées MS 201,  10.4 MS 201 T,  10.5.

Sur la machine MS 201 T, la procédure de démontage et de montage du coude d'admission est la même que sur la MS 201.

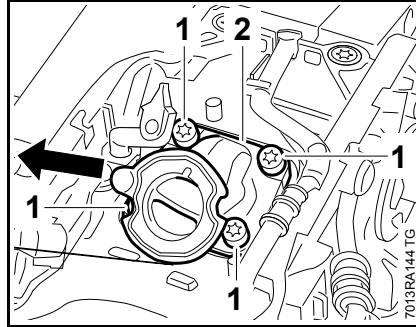



- Dégager le cache (1) en faisant levier au niveau des languettes (flèches) et l'extraire en direction du coude d'admission.



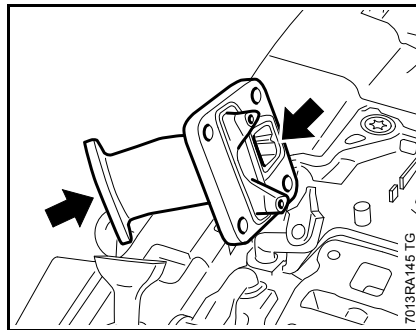
- Écarter légèrement le tuyau flexible d'impulsions (1).


- Dégager le cache (1) en faisant levier au niveau des languettes (flèches) et l'extraire par-dessus le coude d'admission.



- Dévisser les vis (1), enlever et contrôler le coude d'admission (2), le remplacer si nécessaire – même le moindre endommagement peut entraîner des perturbations du fonctionnement du moteur,  3.7.

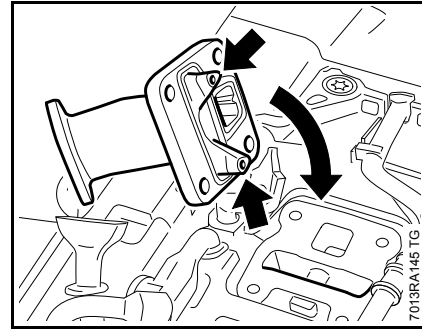
- Faire tourner le rotor jusqu'à ce que le piston masque le canal d'admission.



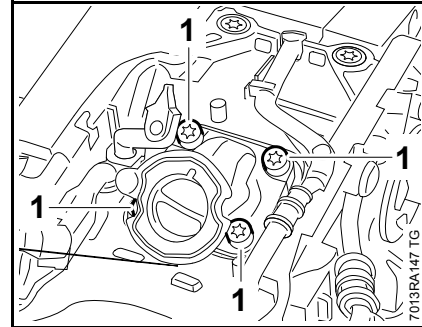
- Contrôler et nettoyer les plans de joint (flèches),  14.

Les plans de joint doivent être impeccables et ils ne doivent présenter aucun dommage. Les pièces dont les plans de joint sont endommagés doivent impérativement être remplacées.

## Montage

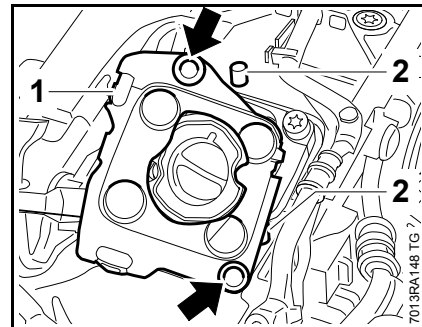


- Engager les pattes (flèches) du coude d'admission dans l'orifice rectangulaire du canal d'admission et amener le canal d'admission en appui.

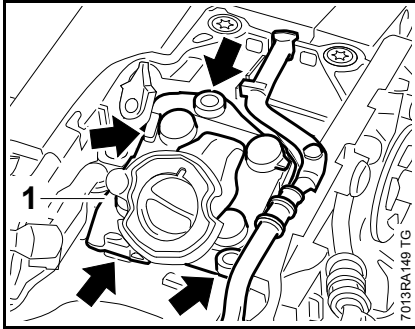


Veiller à ce que les tuyaux flexibles à carburant et le tuyau flexible d'impulsions ne soient pas pincés.

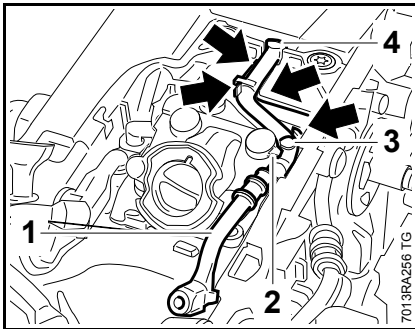
- Visser les vis (1) et les serrer en croisant.



- Ajuster le cache (1) de telle sorte que les orifices (flèches) coïncident avec les tétons (2) et le passer par-dessus le coude d'admission.



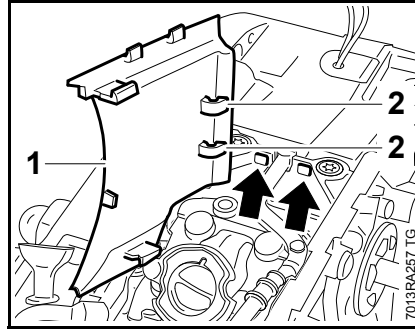
- Enfoncer le cache (1) jusqu'en appui dans le carter de réservoir – les tétons cylindriques et les tétons oblongs (flèches) doivent être intégralement introduits.



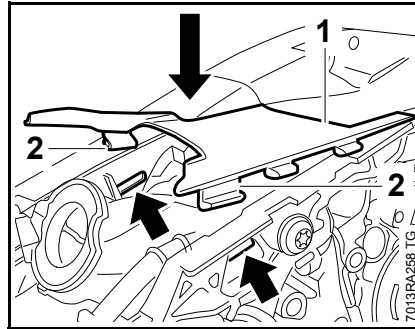
- Poser le tuyau flexible d'impulsions (1) dans les conduits (flèches) et l'enfoncer jusqu'à ce que la languette (2) passe par-dessus le tuyau flexible d'impulsions (1).

La languette (2) doit être en appui sur le bossage (3).

Veiller à ce que le raccord coudé (4) soit intégralement enfoncé.



- Glisser le cache (1) de telle sorte que les tétons coudés (2) entrent dans les logements (flèches) et s'encliquettent.



Veiller à ce que les tuyaux flexibles à carburant et le tuyau flexible d'impulsions ne soient pas pincés.

- Enfoncer les languettes (2) du cache (2) dans les logements (flèches) du carter de réservoir, jusqu'à ce qu'elles s'encliquettent.

– Monter le carter de poignées MS 201, 10.4 MS 201 T, 10.5.

– Monter le carburateur MS 201, 12.4 MS 201 T, 12.5.

– Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.

## 12.8.1 Tuyau flexible d'impulsions

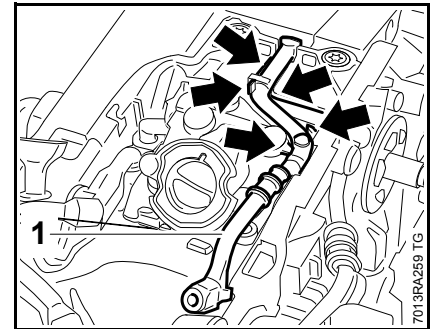
Un tuyau flexible d'impulsions endommagé peut causer une perturbation du fonctionnement du moteur.

– Recherche des pannes, 3.6 ou 3.7.

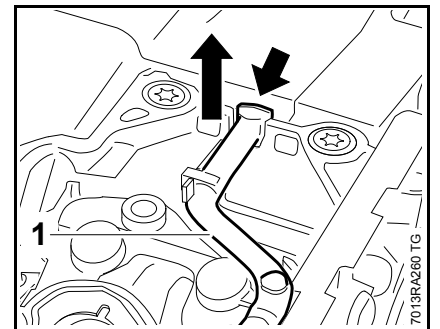
– Démontez le carburateur MS 201, 12.4 MS 201 T, 12.5.

– Démontez le carter de poignées MS 201, 10.4 MS 201 T, 10.5.

– Démontez le cache, 12.8.



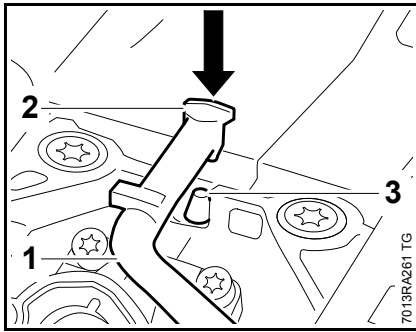
- Extraire le tuyau flexible d'impulsions (1) des conduits (flèches).



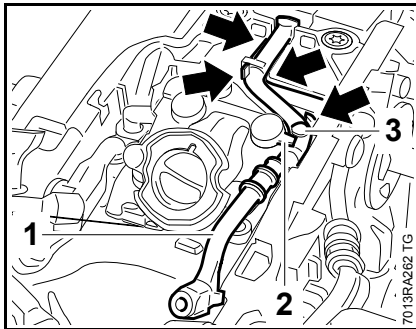
- Débrancher le tuyau flexible d'impulsions (1) du raccord (flèche).

– Contrôler le tuyau flexible d'impulsions, le remplacer si nécessaire.

## Montage



- Glisser le raccord coudé (2) du tuyau flexible d'impulsions (1) à fond dans le raccord (3).



- Poser le tuyau flexible d'impulsions (1) dans les conduits (flèches) et l'enfoncer jusqu'à ce que la languette (2) passe par-dessus le tuyau flexible d'impulsions (1).

La languette (2) doit être en appui sur le bossage (3).

- Monter le carter de poignées MS 201, 10.4  
MS 201 T, 10.5.
- Monter le carburateur MS 201 12.4,  
MS 201 T 12.5.
- Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.

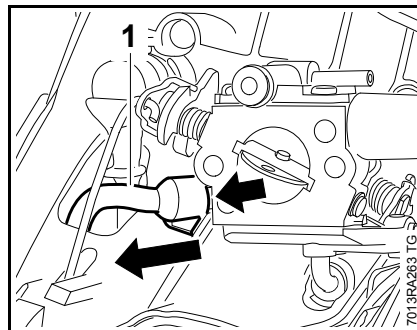
## 12.9 Aération du réservoir

### 12.9.1 Contrôle

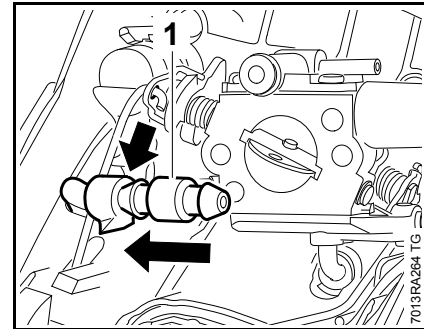
En cas de dérangements au niveau du carburateur ou de l'alimentation en carburant, il faut toujours contrôler aussi et remplacer si nécessaire le système d'aération du réservoir. Contrôler le fonctionnement en soumettant le réservoir à carburant à une dépression ou à une surpression via le tuyau flexible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

Les préparatifs décrits ci-après se rapportent à la MS 201, mais ils sont également valables pour la MS 201 T.

- Ouvrir le bouchon du réservoir et vider le réservoir à carburant.
- Récupérer le carburant dans un récipient propre, 1.
- Fermer le bouchon du réservoir.
- Démontez le filtre à air, 12.1.



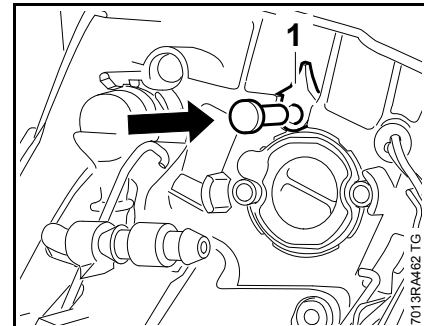
- Débrancher le tuyau flexible d'aspiration de carburant (1) du raccord (flèche).



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

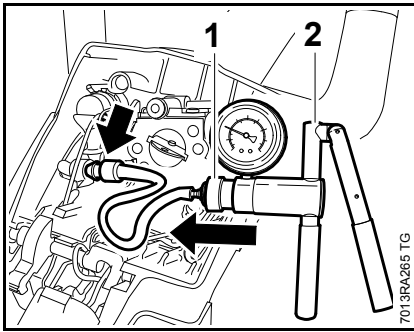
### Versions avec pompe d'amorçage manuelle

- Démontez le carburateur, MS 201 12.4,  
MS 201 T 12.5.





- Obturer le tuyau flexible à carburant (1) avec un bouchon approprié.

## Contrôle avec dépression

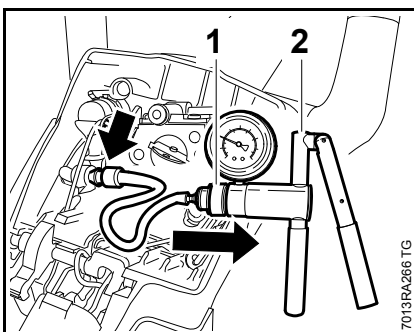


- Repousser la bague (1) vers la gauche et brancher la pompe (2) 0000 850 1300 sur le double raccord (flèche)
  - soumettre le réservoir à carburant à une dépression.

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

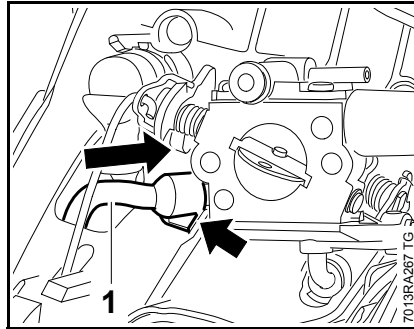
- Nettoyer le voisinage du système d'aération du réservoir.
- Le cas échéant, remplacer le système d'aération du réservoir MS 201  12.9.2, MS 201 T  12.9.3.

## Contrôle avec pression



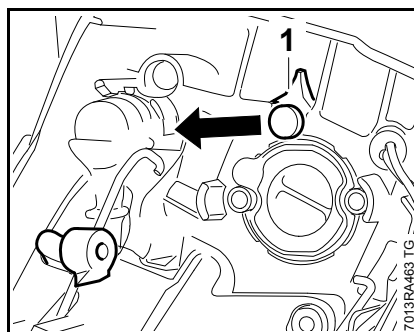
- Repousser la bague (1) vers la droite et brancher la pompe (2) 0000 850 1300 sur le double raccord (flèche)
  - soumettre le réservoir à carburant à une surpression.



- Actionner la pompe jusqu'à ce que le manomètre indique une pression de 0,5 bar. Si cette pression est maintenue pendant au moins 20 secondes, c'est que le réservoir et son système de désaéragement sont étanches. Si la pression retombe, il faut rechercher l'endroit défectueux et remplacer le composant défectueux.



- Extraire le raccord du tuyau flexible d'aspiration de carburant.
- Glisser le tuyau flexible d'aspiration de carburant (1) sur le raccord de telle sorte que la languette coïncide avec le contour (flèche) du carter de poignées.

## Versions avec pompe d'amorçage manuelle




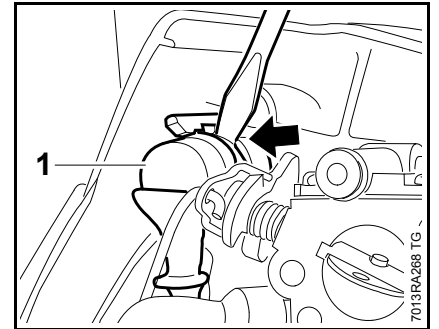
- Extraire le bouchon du tuyau flexible d'aspiration de carburant (1).
- Monter le carburateur, MS 201  12.4, MS 201 T  12.5.

## Toutes les versions

- Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.

### 12.9.2 Aération du réservoir à carburant MS 201

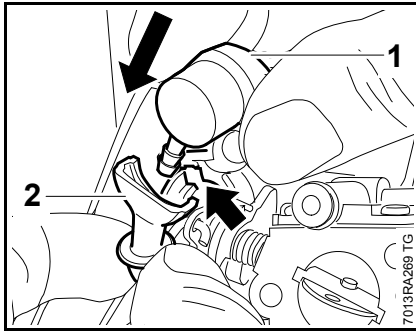
- Démontez le socle de filtre,  12.3.



- Dégager le système d'aération du réservoir (1) en faisant levier avec un tournevis au niveau de l'évidement (flèche).
- Extraire le système d'aération du réservoir (1) du tuyau flexible.

Toujours monter un système d'aération du réservoir neuf.

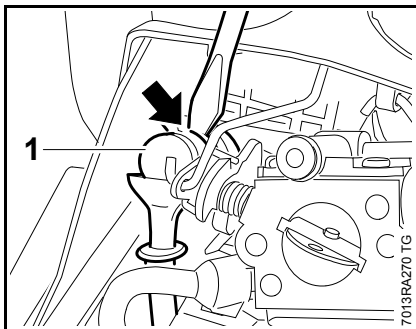




- Ajuster le système d'aération du réservoir neuf (1) de telle sorte qu'il soit orienté en direction du support.
- Glisser le système d'aération du réservoir (1) dans le tuyau flexible d'aération du réservoir (2) et l'enfoncer dans le support (flèche), jusqu'en butée.
- Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.

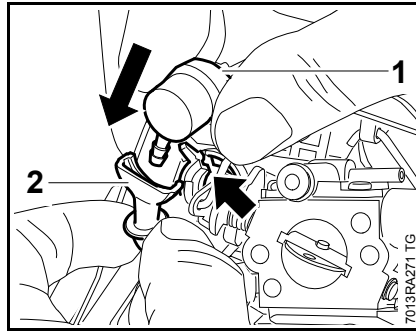
### 12.9.3 Aération du réservoir à carburant MS 201 T

- Démontez le socle de filtre, 12.3.1.



- Dégager le système d'aération du réservoir (1) en faisant levier avec un tournevis au niveau de l'évidement (flèche).
- Extraire le système d'aération du réservoir (1) du tuyau flexible.

Toujours monter un système d'aération du réservoir neuf.



- Ajuster le système d'aération du réservoir neuf (1) de telle sorte qu'il soit orienté en direction du support.
- Glisser le système d'aération du réservoir (1) dans le tuyau flexible d'aération du réservoir (2) et l'enfoncer dans le support (flèche), jusqu'en butée.
- Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.

### 12.10 Aspiration de carburant

#### 12.10.1 Crépine d'aspiration

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

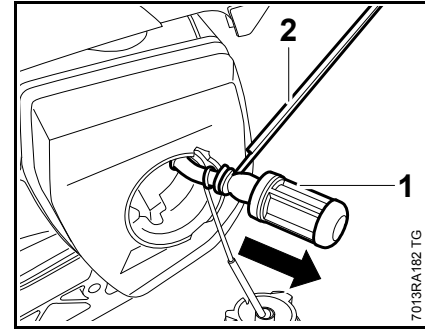
En cas de dérangements du système d'alimentation en carburant, il faut toujours tout d'abord contrôler le réservoir à carburant et la crépine d'aspiration.

- Recherche des pannes, 3.6 ou 3.7.

Nettoyer le réservoir si nécessaire.

- Ouvrir le bouchon du réservoir et vider le réservoir.
- Introduire un peu de carburant propre dans le réservoir et secouer vigoureusement la machine.

- Ouvrir le réservoir et le vider.
- Éliminer le carburant conformément à la réglementation pour la protection de l'environnement, 1.



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

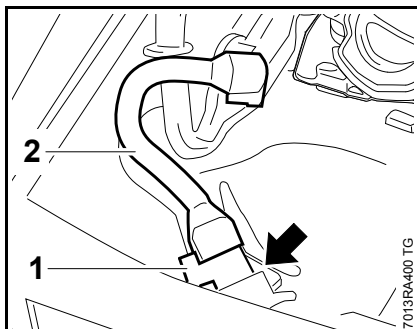
Ne pas trop étirer le tuyau flexible d'aspiration de carburant.

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

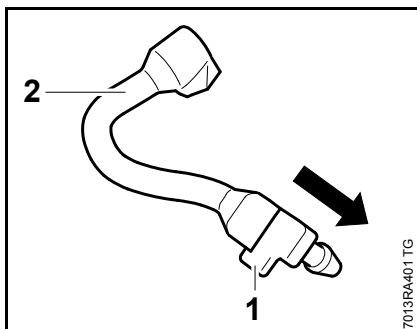
#### 12.10.2 Tuyau flexible d'aspiration de carburant

Pour le démontage et le montage sur le carter de réservoir, la procédure est la même sur la MS 201 et sur la MS 201 T.

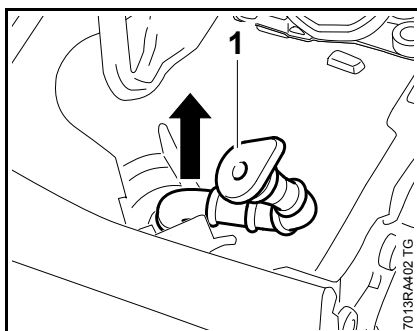
- Démontez la crépine d'aspiration, 12.10.1.
- Démontez le carter de poignées, MS 201, 10.4, MS 201 T, 10.5.



- Extraire le raccord coudé (1) avec le tuyau flexible d'aspiration de carburant (2) en faisant levier au niveau de la languette (flèche).



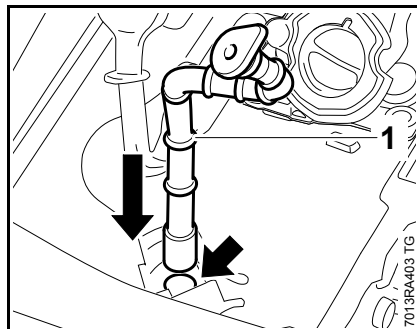
- Débrancher le raccord coudé (1) du tuyau flexible d'aspiration de carburant (2).
- Contrôler le raccord coudé, le remplacer si nécessaire.
- Remplacer le tuyau flexible d'aspiration de carburant.




- Extraire le tuyau flexible d'aspiration de carburant (1) de l'intérieur du réservoir.

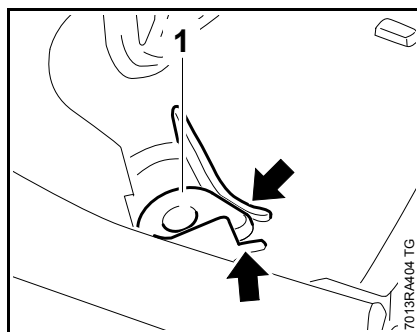
- Contrôler le tuyau flexible d'aspiration de carburant, le remplacer si nécessaire.

### Montage

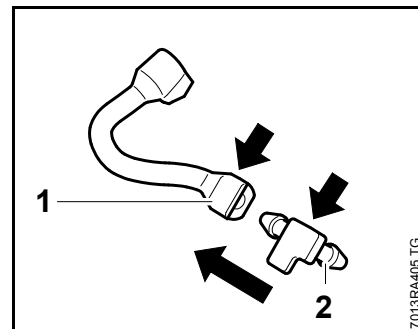



- Humecter le tuyau flexible d'aspiration de carburant avec du produit antifriction STIHL Einpressfluid,  14.

- Glisser le tuyau flexible d'aspiration de carburant (1) dans l'alésage (flèche) du réservoir à carburant.



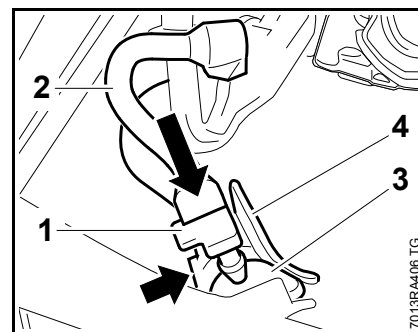
- Positionner le tuyau flexible d'aspiration de carburant (1) de telle sorte que la bride coïncide avec les nervures (flèches) puis le pousser dans l'orifice du carter, jusqu'en butée.




- Humecter l'intérieur du tuyau flexible d'aspiration de carburant avec du produit antifriction STIHL Einpressfluid,  14.

- Positionner le tuyau flexible d'aspiration de carburant (1) et le raccord coudé (2) de telle sorte que la surface (flèche) soit parallèle à la languette (flèche).

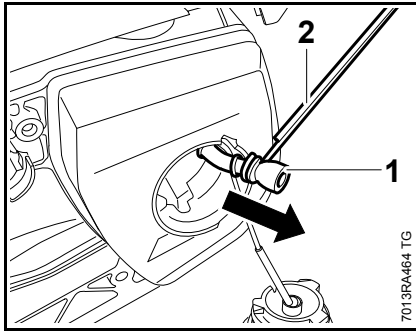
- Glisser à fond le raccord coudé (2) dans le tuyau flexible d'aspiration de carburant (1) – la languette doit s'appliquer à plat sur le raccord coudé.



- Humecter l'intérieur du tuyau flexible d'aspiration de carburant avec du produit antifriction STIHL Einpressfluid,  14.

- Orienter le raccord coudé (1) de telle sorte que la languette se loge dans le support (flèche) et que le tuyau flexible d'aspiration de carburant (2) soit positionné dans le conduit (4).

- Glisser à fond le raccord coudé (1) avec tuyau flexible d'aspiration de carburant (2) dans le tuyau flexible d'aspiration de carburant (3).



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

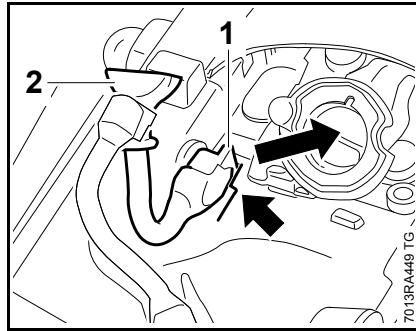
Ne pas trop étirer le tuyau flexible d'aspiration de carburant (1).

- Monter la crépine d'aspiration, 12.10.1.
- Fermer le bouchon du réservoir.
- Monter le carter de poignées, MS 201, 10.4, MS 201 T, 10.4.
- Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.

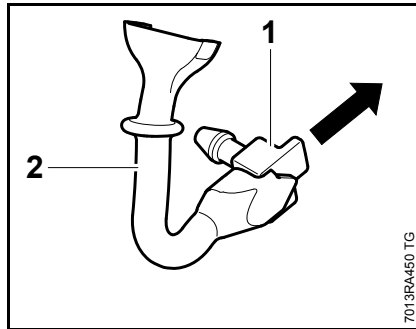
### 12.10.3 Tuyau flexible d'aération du réservoir

Pour le démontage et le montage sur le carter de réservoir, la procédure est la même sur la MS 201 et sur la MS 201 T.

- Démontez le carter de poignées, MS 201 10.4, MS 201 T 10.5.

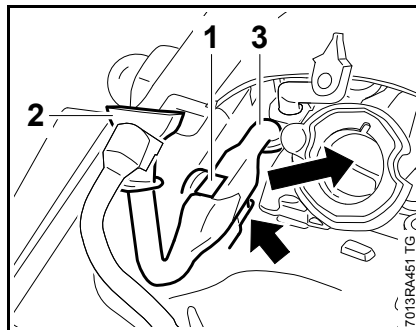


- Soulever le raccord coudé (1) avec le tuyau flexible d'aération du réservoir (2) par-dessus le support (flèche) et le dégager en faisant levier.

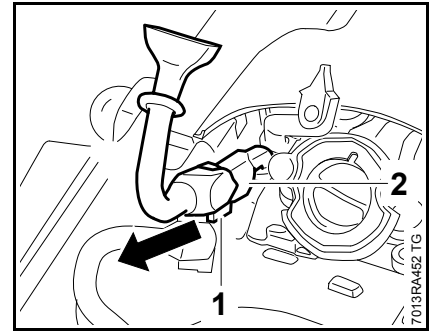


- Débrancher le raccord coudé (1) du tuyau flexible d'aération du réservoir (2).

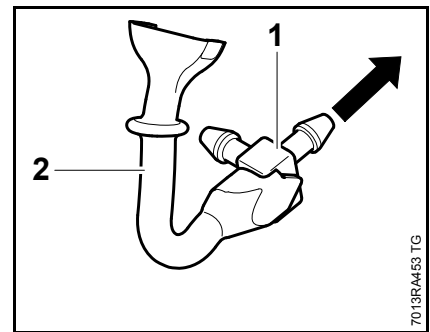
#### Versions avec pompe d'amorçage manuelle



- Soulever le raccord coudé (1) avec le tuyau flexible d'aération du réservoir (2) et le tuyau flexible de retour de carburant (3) par-dessus le support (flèche) et le dégager en faisant levier.



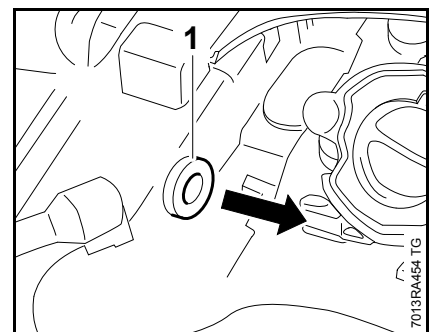
- Extraire le raccord coudé (1) du tuyau flexible de retour de carburant (2).



- Débrancher le raccord coudé (1) du tuyau flexible d'aération du réservoir (2).

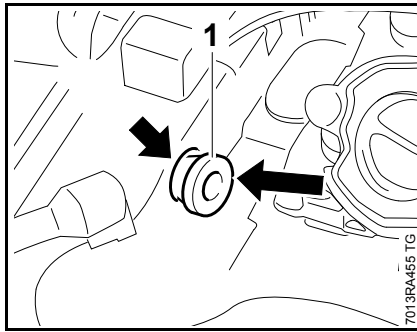
#### Toutes les versions

- Contrôler le raccord coudé, le remplacer si nécessaire.
- Remplacer le tuyau flexible d'aération du réservoir.



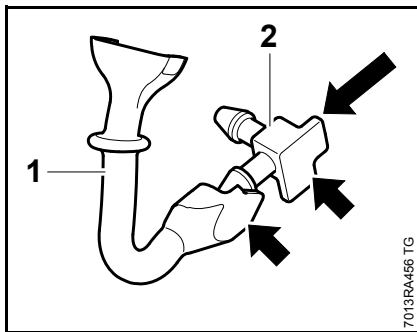
- En faisant levier, dégager la douille (1) et la contrôler, la remplacer si nécessaire.

## Montage



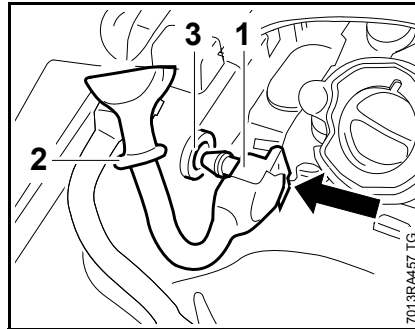
– Humecter la douille avec du produit antifriction STIHL Einpressfluid, 14.

- Enfoncer à fond la douille (1) dans l'orifice (flèche) – la douille doit s'appliquer intégralement sur le carter de réservoir.

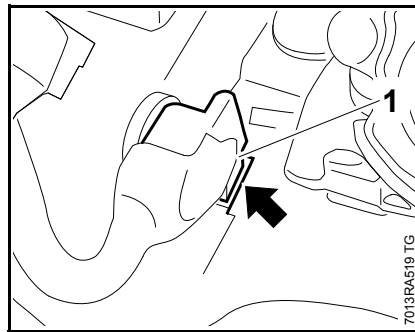


– Humecter l'intérieur du tuyau flexible d'aération du réservoir avec du produit antifriction STIHL Einpressfluid, 14.

- Positionner le tuyau flexible d'aération du réservoir (1) et le raccord coudé (2) de telle sorte que la surface (flèche) soit parallèle à la languette (flèche).
- Glisser à fond le raccord coudé (2) dans le tuyau flexible d'aération du réservoir (1) – la languette doit s'appliquer à plat sur le raccord coudé.

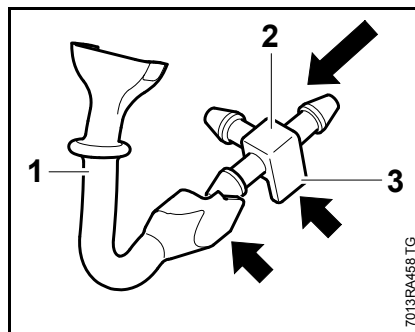


- Enfoncer à fond le raccord coudé (1) avec tuyau flexible d'aération du réservoir (2) dans l'orifice de la douille (3).



La languette (1) doit se prendre dans le support (flèche).

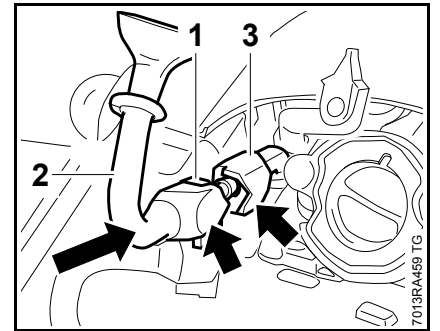
### Versions avec pompe d'amorçage manuelle



– Humecter l'intérieur du tuyau flexible d'aération du réservoir avec du produit antifriction STIHL Einpressfluid, 14.

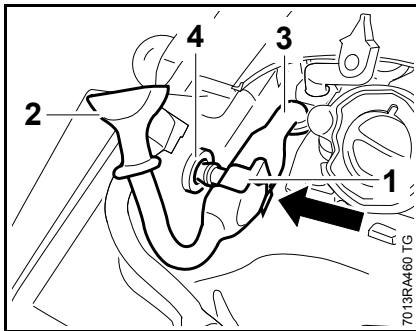
- Positionner le tuyau flexible d'aération du réservoir (1) et le raccord coudé (2) de telle sorte que la surface (flèche) soit parallèle à la languette (flèche) – la languette (3) doit être orientée vers le bas.

- Glisser à fond le raccord coudé (2) dans le tuyau flexible d'aération du réservoir (1) – la languette doit s'appliquer à plat sur le raccord coudé.

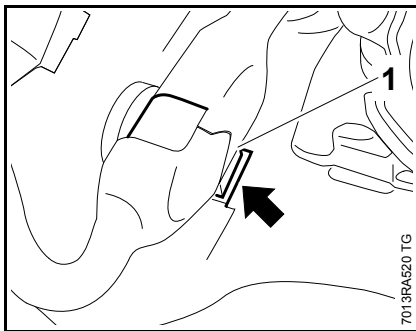


– Humecter l'intérieur du tuyau flexible de retour de carburant avec du produit antifriction STIHL Einpressfluid, 14.

- Glisser à fond le raccord coudé (1) avec le tuyau flexible d'aspiration de carburant (2) dans le tuyau flexible de retour de carburant (3) – les deux languettes doivent s'appliquer à plat sur le raccord coudé et se prendre l'une dans l'autre.



- Enfoncer à fond le raccord coudé (1) avec tuyau flexible d'aération du réservoir (2) et tuyau flexible de retour de carburant (3) dans la douille (4).



La languette (1) doit se prendre dans le support (flèche).

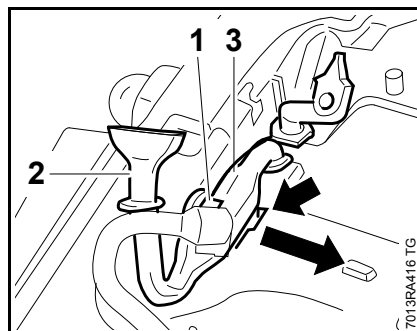
#### Toutes les versions

- Monter le carter de poignées, MS 201, 10.4, MS 201 T, 10.5.
- Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.

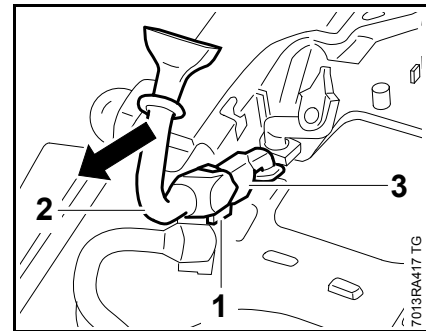
#### 12.10.4 Pompe d'amorçage manuelle avec tuyaux flexibles à carburant

Pour le démontage et le montage sur le carter de réservoir, la procédure est la même sur la MS 201 et sur la MS 201 T.

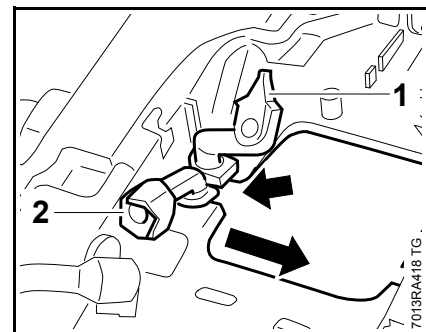
- Démontez le carburateur, MS 201 12.4, MS 201 T 12.5.
- Démontez le système d'aération du réservoir à carburant, MS 201 12.9.2, MS 201 T 12.9.3.
- Desserrer les éléments antivibratoires, démonter le carter de poignées et le faire pivoter sur le côté, MS 201 10.4, MS 201 T 10.5.
- Démontez le cache, 12.8.
- Démontez le tuyau flexible d'impulsions, 12.8.1.
- Démontez le cache du coude d'admission, 12.8.
- Démontez le coude d'admission, 12.8.
- Démontez le carter de réservoir, 12.11.



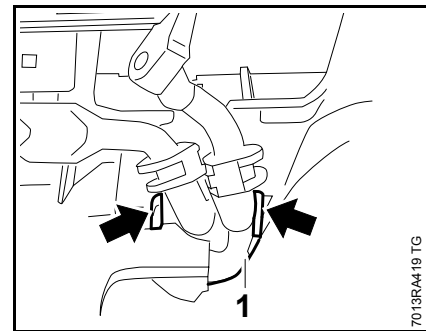
- Soulever le raccord coudé (1) avec le tuyau flexible d'aération du réservoir (2) et le tuyau flexible de retour de carburant (3) par-dessus le support (flèche) et le dégager en faisant levier.



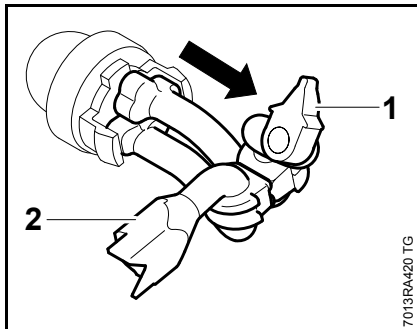
- Extraire le raccord coudé (1) avec le tuyau flexible d'aération du réservoir (2) du tuyau flexible de retour de carburant (3).



- Extraire le tuyau flexible à carburant (1) et le tuyau flexible de retour de carburant (2) du logement (flèche).

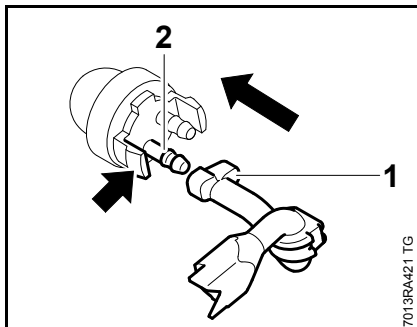


- À l'intérieur du carter de réservoir, pincer les languettes (flèches) et pousser sur la pompe d'amorçage (1) pour la faire sortir avec les tuyaux flexibles à carburant.

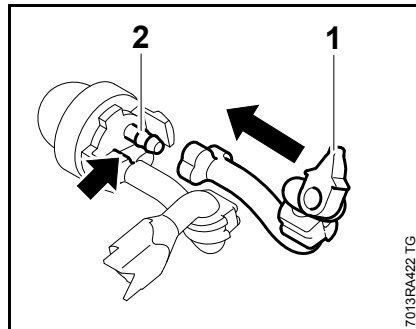


- Extraire le tuyau flexible à carburant (1) et le tuyau flexible de retour de carburant (2).
- Contrôler la pompe d'amorçage, la remplacer si nécessaire.
- Remplacer le tuyau flexible à carburant et le tuyau flexible de retour de carburant.

### Montage

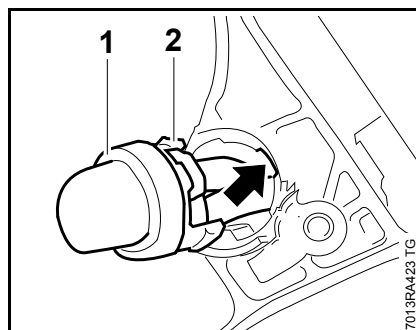


- Glisser le tuyau flexible de retour de carburant (1) neuf sur le raccord le plus long (2) de telle sorte que la bride s'applique contre la languette (flèche).

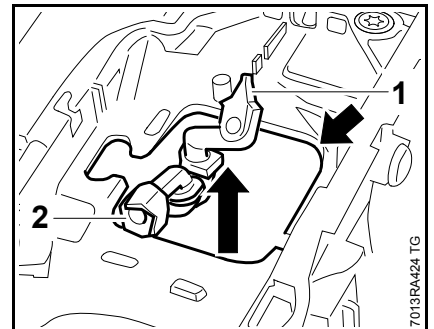


- Glisser le tuyau flexible à carburant (1) neuf sur le raccord le plus court (2) de telle sorte que la bride s'applique contre le tuyau flexible de retour de carburant (flèche).

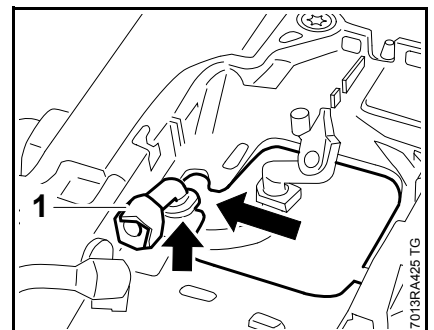
Les tuyaux flexibles à carburant doivent être emmanchés à fond.



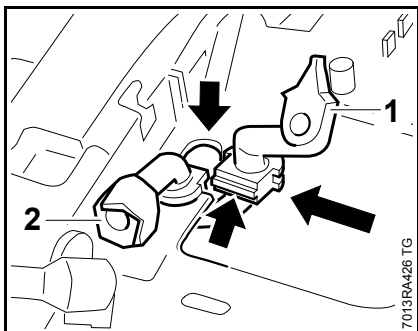
- Ajuster la pompe d'amorçage (1) de telle sorte que l'ergot (2) se prenne dans l'échancrure (flèche).
- Enfoncer la pompe d'amorçage (1) dans le support jusqu'à ce que les languettes s'encliquettent.



- Passer le tuyau flexible de retour de carburant (1) et le tuyau flexible à carburant (2) à travers l'orifice (flèche).



- Enfoncer le tuyau flexible de retour de carburant (1) de telle sorte que la rainure soit intégralement enfoncée dans le support (flèche).



- Enfoncer le tuyau flexible à carburant (1) de telle sorte que la rainure soit intégralement enfoncée dans le support (flèche) et que le bossage (flèche) vienne en prise dans le tuyau flexible de retour de carburant (2).

- Monter le carter de réservoir, 12.11.

- Monter le coude d'admission, 12.8.

- Monter le cache sur le coude d'admission, 12.8.

- Monter le cache, 12.8.

- Monter le carter de poignées, MS 201, 10.4, MS 201 T, 10.5.

- Monter le système d'aération du réservoir à carburant, MS 201 12.9.2, MS 201 T 12.9.3.

- Monter le carburateur, MS 201 12.4, MS 201 T 12.5.

- Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.

## 12.11 Carter de réservoir Démontage et montage

En cas de détérioration d'un taraudage pour vis taraudeuses pour matière synthétique, il est possible de réparer le carter de réservoir en utilisant une douille taraudée.

- Vider le réservoir à carburant, 1.

- Démontez le carburateur, MS 201 12.4, MS 201 T 12.5.

- Démontez le système d'aération du réservoir à carburant, MS 201 12.9.2, MS 201 T 12.9.3.

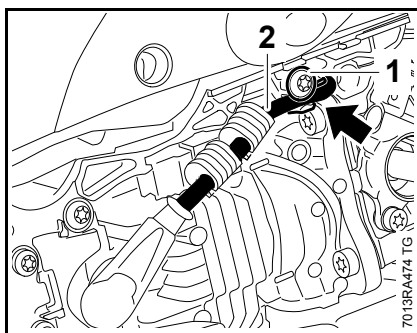
- Desserrer les éléments antivibratoires, démonter le carter de poignées et le faire pivoter sur le côté, MS 201 10.4, MS 201 T 10.5.

- Démontez le cache, 12.8.

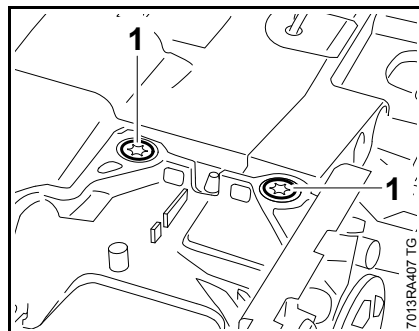
- Démontez le tuyau flexible d'impulsions, 12.8.1.

- Démontez le cache du coude d'admission, 12.8.

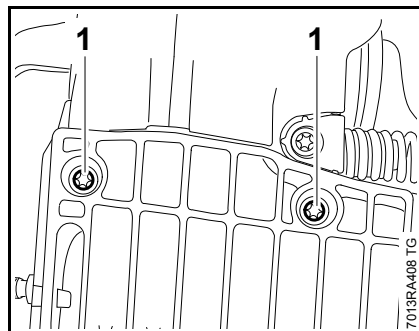
- Démontez le coude d'admission, 12.8.



- Dévisser la vis (1) et extraire le câble d'allumage (2) du conduit (flèche).

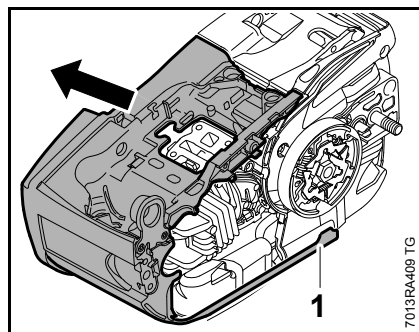


- Dévisser les vis (1).



- Retourner la machine.

- Dévisser les vis (1).

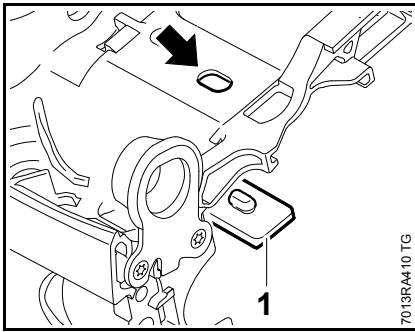



- Soulever légèrement le carter de réservoir (1) et le sortir.

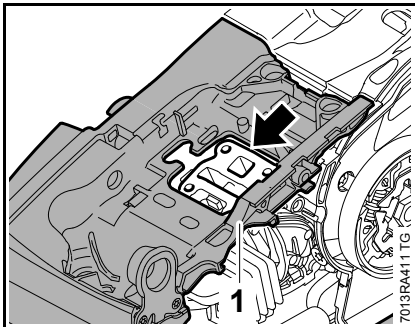
- Contrôler le carter de réservoir, le remplacer si nécessaire.

Ne reprendre de l'ancien carter de réservoir que les pièces qui ne sont pas livrées avec le carter neuf – voir Liste des pièces.

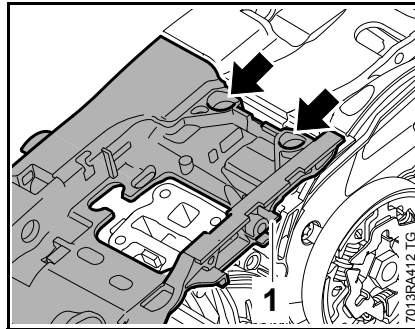
## Montage



- Chasser la pièce de serrage (1) en appuyant au niveau de sa prise (flèche), la contrôler et la remplacer si nécessaire.
- Humecter la pièce de serrage avec du produit antifriction STIHL Einpressfluid,  14.
- Montage dans l'ordre inverse.

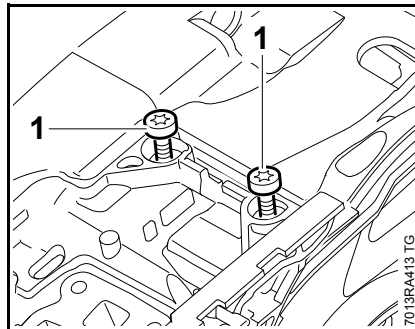


- Positionner le carter de réservoir (1) de telle sorte que l'orifice (flèche) se trouve au-dessus du canal d'admission.

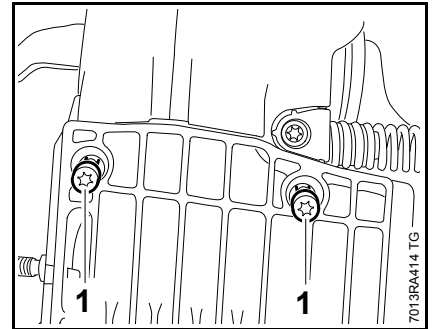


- Mettre le carter de réservoir (1) en place en poussant jusqu'à ce qu'il s'encliquette dans le carter de vilebrequin, des deux côtés, et vienne en appui sur les trous (flèches).

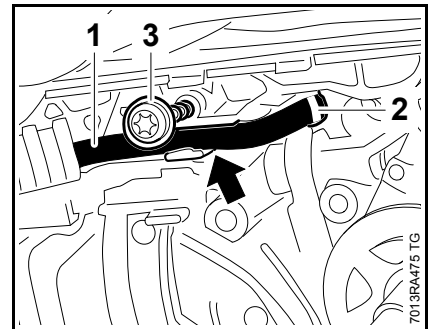
À l'emmanchement, veiller à ce que la pièce de serrage ne soit pas repoussée vers le bas.



- Engager les vis (1).



- Retourner la machine.
- Engager les vis (1).
- Contrôler le positionnement du carter de réservoir, le corriger si nécessaire, et serrer les vis en haut et en bas.



- Pousser le câble d'allumage (1) dans le conduit (flèche) de telle sorte que la marque (2) vienne en appui contre le carter de vilebrequin.
- Visser et serrer la vis (3).
- Poursuivre le montage dans l'ordre inverse.



### 13. Outils spéciaux

#### Nouveaux outils spéciaux

No	Désignation	No de pièce	Utilisation	Obs.
1	Douille de montage	1145 893 4600	Protection de la bague d'étanchéité (côté embrayage / côté volant magnétique)	
2	Bride – côté d'admission	5910 850 4203	Contrôle d'étanchéité	

#### Outils spéciaux existant déjà

No	Désignation	No de pièce	Utilisation	Obs.
1	Appareil de contrôle de carburateur et de carter de vilebrequin	0000 850 1300	Contrôle d'étanchéité du carter de vilebrequin (embielage) et du carburateur	
	- Raccord	0000 855 9200	Contrôle d'étanchéité du carburateur	
	- Flexible pour contrôle d'étanchéité	1110 141 8600	Contrôle d'étanchéité du carburateur	
2	Plaque d'étanchéité	0000 855 8106	Contrôle d'étanchéité de l'embielage du moteur	
3	Outil de montage	0000 890 2201	Montage de la douille de guidage de câble	
4	Clé multiple	0000 890 3402	Bougie	1)
5	Collier	0000 893 2600	Serrage des segments de compression	
6	Lame-tournevis T 20 x 125	0812 542 2041	Vissage, dévissage de vis à prise intérieure étoilée avec boulonneuses électriques ou pneumatiques ; serrage avec clé dynamométrique	
7	Lame-tournevis T 27 x 125	0812 542 2104	Vissage, dévissage de vis à prise intérieure étoilée avec boulonneuses électriques ou pneumatiques ; serrage avec clé dynamométrique	
8	Cale de montage en bois	1108 893 4800	Appui du piston	
9	Calibre de réglage	1111 890 6400	Réglage d'entrefer entre le module d'allumage et le rotor	
10	Boulon de montage	1114 893 4700	Démontage et montage de l'axe de piston	
11	Tube de montage	1117 890 0900	Accrochage du ressort de traction	
12	Douille d'emmanchement	1120 893 2400	Emmanchement de bague d'étanchéité (côté embrayage / côté volant magnétique)	
13	Réglette de butée	1145 893 5900	Blocage du vilebrequin	
14	Jeu de pièces de l'outil de montage AS (côté sortie)	5910 007 2205	Séparation des demi-carters de vilebrequin.	
15	Barre de fixation pour chevalet de montage	5910 850 1650	Fixation de la machine sur le chevalet de montage	
16	Testeur pour dispositif d'allumage ZAT 4	5910 850 4503	Contrôle du dispositif d'allumage	
17	Testeur pour dispositif d'allumage ZAT 3	5910 850 4520	Contrôle du dispositif d'allumage	

No	Désignation	No de pièce	Utilisation	Obs.
18	Bride	5910 855 4201	Étanchement de la lumière d'échappement du cylindre pour contrôle d'étanchéité	
19	Clé dynamométrique	5910 890 0302	Assemblages vissés (de 0,5 à 18 Nm)	
20	Clé dynamométrique	5910 890 0312	Assemblages vissés (de 6 à 80 Nm)	
21	Outil de montage 9	5910 890 2209	Montage du circlip sans crochets dans le piston	
22	Tournevis T 20 x 100	5910 890 2301	Vis IS	1)
23	Tournevis T 27 x 150	5910 890 2302	Vis IS	1)
24	Tournevis	5910 890 2306	Réglage du carburateur	
25	Tournevis T 27 x 150	5910 890 2400	Vis IS-P	1)
26	Crochet de montage	5910 890 2800	Décrochage des ressorts de traction des masselottes	
27	Chevalet de montage	5910 890 3101	Fixation de la tronçonneuse pour la réparation	
28	Outil de montage	5910 890 4000	Enfoncement des câbles électriques dans les conduits	
29	Extracteur	5910 890 4400	Extraction des bagues d'étanchéité	
	- Griffes (avec profil No 3.1)	0000 893 3706	Extraction des bagues d'étanchéité	
30	Extracteur	5910 890 4502	Extraction du capuchon de limitation de course de réglage	
31	Extracteur	5910 890 4504	Extraction du rotor	
32	Tourne-goujon M8	5910 893 0501	Dévissage de la vis à embase pour fixation du guide-chaîne	
33	Douille de 13 sur plats	5910 893 5608	Dévissage de l'écrou du rotor	
34	Rondelle de réglage	5910 893 6600	Complément au tournevis (réglage du carburateur)	
35	Crochet de montage	5910 893 8800	Extraction de la crépine d'aspiration	
36	Outil de montage	5910 893 9600	Démontage et montage de l'écrou à embase sur le couvercle de pignon	

**Observation :**

1) Utiliser cet outil exclusivement pour le desserrage.

#### 14. Accessoires pour le service après-vente

No	Désignation	No de pièce	Utilisation
1	Graisse multifonctionnelle STIHL	0781 120 1109	
2	Graisse (tube de 225 g)	0781 120 1111	Bagues d'étanchéité, points de friction et paliers
3	Huile de graissage spéciale STIHL	0781 417 1315	Alésage de palier dans la poulie à câble, ressort de rappel dans le carter de ventilateur
4	STIHL Einpressfluid OH 723	0781 957 9000	Éléments en caoutchouc, éléments antivibratoires
5	Agent de freinage de filetage, très forte résistance jusqu'à 250 °C (482 °F) Loctite 272 (flacon de 50 ml)	0786 111 1110	
6	Produit de dégraissage courant, sans chlorocarbures ni hydrocarbures halogénés, à base de solvant		Nettoyage des plans de joint et du carburateur, nettoyage du tourillon du vilebrequin et du cône dans le rotor





**französisch / français**

0455 577 0223. M0,15. F11. FST. Printed in Germany