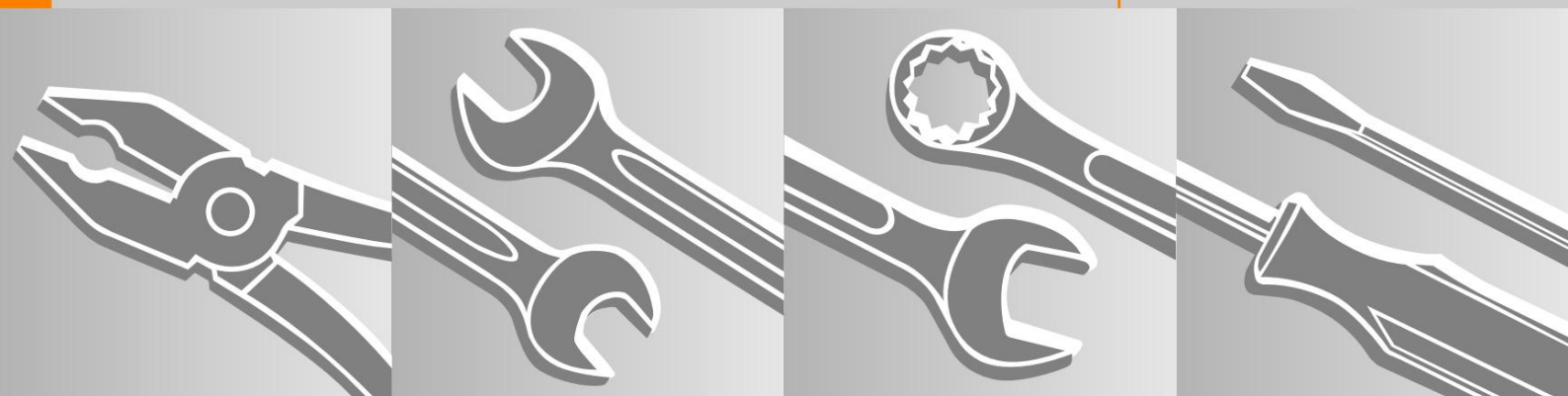


STIHL 024, 026

2004-08



CONTENU

1. Précautions de sécurité	1	6.2 Module d'allumage 34	12.5 Carburateur 12.5.1	60
2. introduction	2	6.2.1 Temps d'allumage 35	Test d'étanchéité 12.5.2 Retrait	60
3. Caractéristiques	3	6.2.2 Retrait et installation 35	et	
3.1 Moteur 3.2	3	6.3 Fil de court-circuit/ Fil de terre	Installation	61
Système d'alimentation 3.3	3	6,4 Faisceau de câblage	12.5.3 Réglage 12.6	63
Système d'allumage 3.4	4	6,5 Ressort de contact	Évent du réservoir 12.7	64
3.5 3.5.1 Accessoires spécifiques Pour l'entretien 3.6	4	6,6 Volant d'inertie	Flexible de carburant	65
	4	7. Démarreur à rembobinage	12.8 Boîtier du réservoir	65
	4	7.1 Généralités 7.2		
	5	Ressort de rappel Remplacement		
	5	7.2.2 Tension du câble de démarrage/démarreur		
4. Embrayage, transmission par chaîne, Frein de chaîne et Tendeur de chaîne	7	7.3 Poignée (ElastoStart)		
4.1 Tambour d'embrayage et Pignon de chaîne	7	8. Système de poignée AV		
4.2 Embrayage 4.3 Frein de Véri fication 4.3.2 Démontage	8	9. Contrôle principal/ Système de poignée		
4.3.3 Assemblage 4.3.4 Goupille d'ancrage pour	9	9.1 Arbre de commutation		
	9	9.2 Levier de verrouillage/ Gâchette d'accélérateur		
	11	dix. Poignée électrique Système de chauffage 10.1. Dépannage		
	13	10.1.1 Dépannage		
	13	Tableau		
4.4 protège-main	13	10.1.2 Connexions de test et Valeurs de test		
Tendeur (024) 14	13	10.2 Commutateur de		
4.5 Tendeur de chaîne latérale 14	13	chauffage 10.3 Élément chauffant dans Poignée arrière		
5. Moteur	15	10.4 Élément chauffant en Poignée avant		
5.1 Silencieux/étincelle	15	10.5 Générateur		
Écran d'arrêt 5.2	15	11. Lubrification de la chaîne		
Convertisseur catalytique 5.2.1	16	11.1 Corps de ramassage/ Tuyau d'aspiration		
Fonction 16		11.2 Soupape		
5.3 Test de fuite 17		11.3 Pompe à huile		
5.3.1 Préparatifs 17		11.3.1 Entretien		
5.3.2 Test de pression 18		12. Système de carburant		
5.3.3 Test de vide 18		12.1 Filtre à air/obturateur de starter 55		
5.4 Joints d'huile 19		12.2 Préchauffage du carburateur 56		
5.5 Exposer le cylindre 21		12.3 Réchauffeur de carburateur		
5.6 Cylindre et piston 21		12.3.1 Construction et Fonction		
5.6.1 Suppression 21		12.3.2 Test 12.3.3		
5.6.2 Installation 22		Dépannage		
5.7 Segments de piston 25		Tableau 59		
5.8 Carter 25		12.4 Circuit imprimé 60		
5.8.1 Retrait du Vilebrequin	25			
5.8.2 Installation du Vilebrequin 28				
5.9 Soupape de décompression 33				
6. Système de mise à feu	33			
6.1 Soufflet de bougie/ Câble d'allumage	33			
			13. Entretien spécial Outils et aides	68
			13.1 Entretien spécial Outils	68
			13.2 Aides à l'entretien	70
			1. SÉCURITÉ PRÉCAUTIONS	
			Si le moteur est démarré dans le cours de réparation ou d'entretien travail, respectez également toutes les réglementations de sécurité locales et nationales que les précautions de sécurité et les avertissements du manuel du propriétaire.	
			L'essence est un carburant extrêmement inflammable et peut être explosive dans certaines conditions.	
			Une mauvaise manipulation peut entraîner brûlures ou autres blessures graves.	
			Avertissement! Ne fumez pas et n'apportez pas tout feu ou flamme à proximité du combustible. Tous le travail avec du carburant doit être effectué à l'extérieur uniquement. Le carburant renversé doit être essuyé immédiatement.	
			Bien se laver les mains après chaque contact avec de l'huile usée.	
			Ne versez pas d'huile usée dans le égoutter ou laisser tremper dans sol.	
			Récupérez l'huile usagée et apportez-la à un déchetterie officielle pour une élimination respectueuse de l'environnement.	

STIHL®

© 1999 Andreas Stihl AG & Co., Waiblingen

2. INTRODUCTION

Ce manuel d'entretien contient des descriptions détaillées de toutes les procédures de réparation et d'entretien spécifiques à cette série d'outils électriques. Il existe des manuels distincts pour les procédures d'entretien des pièces et assemblages normalisés qui sont installés dans plusieurs modèles d'outils électriques STIHL. Il est fait référence à ces manuels dans les chapitres appropriés de ce manuel.

Comme le concept de conception des modèles de tronçonneuses 024 et 026 est presque identique, les descriptions et les procédures d'entretien s'appliquent généralement aux deux. Les différences sont décrites en détail.

Les procédures d'entretien du carburateur sont décrites dans le manuel "Carburateurs".

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

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

Les listes de pièces sur microfiches et sur CD-ROM sont toujours plus à jour que les listes imprimées.

Un défaut sur la machine peut avoir plusieurs causes. Pour vous aider à localiser le défaut, consultez les tableaux de dépannage de tous les ensembles dans le manuel "Réparations standard, dépannage".

Reportez-vous aux bulletins "Informations techniques" pour les modifications techniques introduites depuis la publication de ce manuel d'entretien. Des bulletins d'information technique complètent également la liste des pièces jusqu'à ce qu'une édition révisée soit publiée.

Les outils d'entretien spéciaux mentionnés dans les descriptions sont répertoriés dans le dernier chapitre de ce manuel.

Utilisez les numéros de pièce pour identifier les outils dans le manuel "Outils spéciaux STIHL".

Le manuel répertorie tous les outils d'entretien spéciaux actuellement disponibles auprès de STIHL.

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

Les significations sont les suivantes :

Dans les descriptifs :

• = Action à entreprendre en tant que montré dans l'illustration (au-dessus du texte)

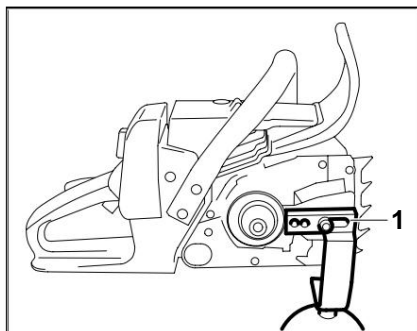
- = Action à entreprendre qui n'est pas indiquée dans l'illustration (au-dessus du texte)

Dans les illustrations :

➔ = pointeur

➔ = Sens du mouvement

Les manuels d'entretien et tous les bulletins d'information technique décrivant les modifications techniques sont destinés exclusivement à l'usage des concessionnaires d'entretien STIHL. Elles ne doivent pas être transmises à des tiers.



L'entretien et les réparations sont considérablement facilités si la machine est montée sur un support de montage (1) 5910 890 3100.

Retirez le couvercle du pignon de chaîne et fixez la machine au support de montage avec les écrous du couvercle du pignon. Machines équipées d'un système de tension de chaîne rapide et sécurisées avec un écrou et une rondelle M8.

L'unité complète peut alors être pivotée dans la meilleure position pour la réparation en cours. Cela laisse les deux mains libres.

Utilisez toujours des pièces de rechange d'origine STIHL.

Ils peuvent être identifiés par le numéro de pièce STIHL, le logo et le symbole de pièce STIHL. Le symbole peut apparaître seul sur les petites pièces.

3. CARACTÉRISTIQUES

3.1 Moteur

Moteur STIHL monocylindre à deux temps avec alésage de cylindre imprégné spécial

	024	024S	026
Déplacement:	42 cm ³ (2,56 pouces cubes)	44,3 cm ³ (2,70 pouces cubes)	48,7 cm ³ (2,97 pouces cubes)
Ennuyer:	42 mm (1,65 pouces) 30 mm (1,18 pouces)	42 mm (1,65 pouces) 32 mm (1,26 pouces)	44 mm (1,73 pouces) 32 mm (1,26 pouces)
<small>Accident vasculaire cérébral</small>	2,1 kW (2,85 ch) à 7000 tr/min	2,3 kW (3,1 ch) à 7000 tr/min	2,6 kW (3,5 ch) à 7000 tr/min
Puissance moteur selon ISO 7293:	(2,85 ch) à 7000 tr/min	2,3 kW (3,1 ch) à 7000 tr/min	2,6 kW (3,5 ch) à 7000 tr/min
Max. moteur autorisé			
vitesse avec guide et chaîne : Vitesse à vide : Roulements :	13 000 tr/min 2 500 tr/min	13 000 tr/min	14 000 tr/min
		Vilebrequin supporté par des roulements à billes à gorge profonde robustes, cages à aiguilles sur les petites et grandes extrémités	
Diamètre d'axe de piston :	10 mm (0,39 po)		
Démarrageur à rembobinage:	Système à un seul cliquet		
Traction de réserve sur le rotor à câble:	ma. 1/2 tour		
Corde de démarrage :	3,5 mm (0,14 pouce) de diamètre.		
Embrayage:	Embrayage centrifuge sans garnitures		
L'embrayage s'enclenche à:	3600 tr/min		
Fuite du carter test			
à pression relative : sous vide :	0,5 bar (7,25 psi) 0,5 bar (7,25 psi)		

3.2 Système de carburant

Carburateur:	Carburateur à membrane
Réglage	
Vis haute vitesse H :	environ. 1 tour ouvert
Vis basse vitesse L :	environ. 1 tour ouvert (paramètre standard)
Test d'étanchéité du carburateur à la pression manométrique:	0,8 bar (11,6 psi)
Fonction de l'évent du réservoir	
à pression relative : sous vide :	0,3 bar (4,35 psi) 0,05 bar (0,725 psi)
Capacité du réservoir de carburant:	0,47 L (16 oz liq.)
Indice d'octane:	ma. 90 RON
Mélange de carburant:	Essence ordinaire de marque et huile moteur deux temps
Rapport de mélange:	50:1 avec l'huile moteur deux temps STIHL 50:1 25:1 avec d'autres huiles moteur refroidies par air à deux temps de marque
Filtre à air:	Filtre plat bissectionnel de grande surface, préfiltre supplémentaire dans le couvercle du boîtier du carburateur

* Événement de réservoir d'origine

3.3	Système de mise à feu	Taper:	Allumage magnéto électronique (sans disjoncteur) avec intégral unité de déclenchement
		Trou d'air:	0,2-0,3 mm (0,008-0,012 pouces)
		Bougie (supprimée):	Bosch WSR 6F, NGK BPMR 7A ou Champion RCJ 6 ans
		Écartement des électrodes:	0,5 mm (0,020 pouce)
3.4	Accessoire de coupe	Barres de guidage:	STIHL Rollomatic avec pignon de nez, finition résistante à la corrosion et rails trempés par induction
		Longueurs de barres:	32, 37 et 40 cm (13, 15, 18 po)
		Chaîne oilomatique :	Chaîne rapide de 0,325" (8,25 mm) 7 dents 0,325"
		Pignon de chaîne:	18,3 m/s (60 pi/s) à 9y500 tr/min
		Vitesse de chaîne:	Vitesse contrôlée ou réglable
		Lubrification de chaîne :	pompe à piston
		Taux d'alimentation en huile	
		sur pompe non réglable :	6 cm ³ /min (0,2 fl.oz/min) à 6 000 tr/min 9,5 cm ³ /min (0,3 fl.oz/min) à 10 000 tr/min
		sur pompe réglable :	4,5-11,5 cm ³ /minute (0.15-0.4 fl.oz/min) à 10 000 tr/min
		Capacité du réservoir d'huile:	0,32 L (11 onces liquides)
3.5	Accessoires spéciaux		
3.5.1	Pour l'utilisateur	Filtre à air	0000 190 3401
		ElastoStart, "polaire" 024	1121 120 1625
		0,325", pignon de chaîne à 8 dents	1121 640 2001 1)
			1121 640 2005 2)
		Kit préchauffage air aspiré 024	1121 007 1030
		Kit préchauffage air aspiré 026	1121 007 1027
			(jusqu'au numéro de série X 30 976 774)
		Kit préchauffage air aspiré 026	1121 007 1044
			(à partir du numéro de série X 30 976 775)
		0,325", kit de pignon de jante à 7 dents	1121 007 1001 1)
			1121 007 1037 2)
		0,325", kit de pignon de jante à 8 dents	1121 007 1002 1)
			1121 007 1038 2)
		Kit de pignons de jante Picco 3/8" à 7 dents	1121 007 1004 1)
			1121 007 1039 2)
		Kit de pignons de jante Picco 3/8" à 8 dents	1121 007 1005 1)
			1121 007 1040 2)
		Kit de pignons à jante 3/8", 7 dents	1121 007 1035 1)
			1121 007 1041 2)
		Extension de fourreau de chaîne	
		(à partir de 45 cm/18 po)	0000 792 9131
		Kit de montage CAT	1121 007 1042

1) 024

2) 026

3.5.2 Pour l'entretien

Kit de pièces de carburateur 024, petit	1118 007 1060 (Tillotson)
Kit de pièces de carburateur 024, grand	1118 007 1065 (Tillotson)
Kit de pièces de carburateur 024/026, grand	1121 007 1062 (Walbro)
Kit de pièces de carburateur 024/026, grand	1118 007 1066 (Walbro WT 22)
Jeu de joints 024/026	1121 007 1050

3.6 Couples de serrage

Les vis Plastoform sont utilisées pour les composants polymères. Ces vis forment un filetage permanent lorsqu'elles sont installées pour la première fois. Ils peuvent être retirés et installés aussi souvent que nécessaire sans nuire affectant la résistance de l'assemblage vissé, à condition que le couple de serrage spécifié soit respecté.

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

Attache	Fil	Pour la taille du composant	Couple Nm lbf.ft		Remarques	
Vis à tête cylindrique	M4x8	Plaque de recouvrement/tendeur de chaîne	3,0	2,2		
Vis à tête fraisée	PT4x12	Plaque de recouvrement/pignon de chaîne				
		couverture	2,5	1,8	23,0	1)
Vis à collet	M8x21,5	Fixation de la	17,0	30,0	22,0	2)
Vis à collet	M10/M8	barre Fixation de				1) 3)
Vis cannelée	IS-M4x12	la barre Couvercle sur carter,				
		côté pignon	3,0	2,2		
	M10x1	Soupape de décompression	14,0	10,3	2,0	4)
Vis autotaraudeuse	B4.2x9.5	Écran pare-étincelles	1,5			
Vis cannelée	M3.5x12	Générateur Poignée avant	2,0	1,5		2)
Vis autotaraudeuse	IS-P6x19	haut/bas				
		(Version W) 7.0 Poignée avant, en haut			5,2	
Vis autotaraudeuse	IS-P6x32.5 IS-	(polymère) 5.0 Poignée avant, en bas (polymère)			3,7	
Vis autotaraudeuse	P6x21.5	Moulure de poignée 1.6 Protège-main, gauche			3,7	
Vis autotaraudeuse	B3.9x19 IS-	4.0 Carénage vers cylindre 3.5 Attrape-chaîne/			1,2	
Assemblage par vis	M4x16 M5 IS-	bouchon 2.8 Pare-chocs à crampons			3,0	
Ecrou fendu	P6x19 IS-				2,6	
Vis autotaraudeuse	M5x12				2,1	
Vis cannelée		(avec écrou autobloquant)	7,5	5,5		
Vis cannelée	IS-M5x20	Carter Filtre à	9,0	6,6		
mère	M5 IS-	air Carter de	2,0	1,5		
Vis cannelée	M4x16	ventilateur	4,0	3,0		
	M12x1L IS-	Support	50,0	37,0		
Vis autotaraudeuse	P6x26.5	d'embrayage Tampon annulaire au réservoir				
		boîtier, gauche	5,0	3,7		
Vis autotaraudeuse	IS-P6x19	Tampon annulaire vers réservoir				
		logement, droite	5,0	3,7		

Attache	Fil	Pour la taille du composant	Couple Nm lbf.ft		Remarques
Vis cannelée	IS-M5x12	Plaque tampon annulaire	8.0	5.9	2)
Vis cannelée	IS-M5x16	Silencieux au carter			
		(Version chat)	10.0	7.5	2)
Vis cannelée	IS-M5x12	Silencieux au carter			
		(version non Cat)	10,0	7,5	2)
Vis cannelée	IS-M5x12	Silencieux au cylindre	10,0	7,5	2)
Vis cannelée	IS-M5x12	Carter supérieur au silencieux			
		(version non Cat)	10.0	7.5	
Vis cannelée	IS-M5x16	Carter supérieur au silencieux			
		(Version chat)	10,0	7,5	
Noix	M8x1	Volant	33,0	24,4	
Vis cannelée	M4x8	Plaque latérale	3,0	2,2	
Vis autotaraudeuse	BM4x16	Plaque latérale	3,0	2,2 1,4 1,1	1)
Goujon	M5x8,5	Goujon sur cylindre, gauche	1,4	1,1	3)
Goujon	M5x8,5	Goujon sur cylindre, droite			
Noix	M5 IS-	Carburateur	3,5	2,6	
Vis cannelée	M5x20	Cylindre	10,5	7,7	
	M14x1,25 IS-	Bougie d'allumage	25,0	18,5	
Vis cannelée	M5x20 IS-	Module d'allumage	7,0	5,2 3,5 2,6	2) 5)
Vis cannelée	M4x12	La pompe à huile			

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

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

Cette procédure garantit que la vis s'engage correctement dans le filetage existant et ne forme pas un nouveau filetage, c'est-à-dire que le fil n'est pas affaibli.

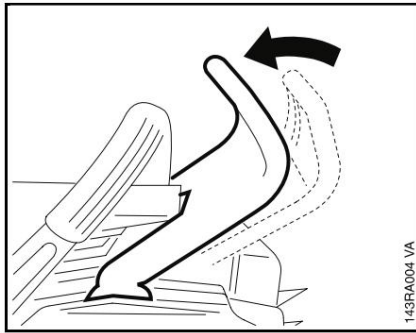
- 1) Sur les machines avec tendeur de chaîne rapide
- 2) Fixez la vis avec de la Loctite 242.
- 3) Fixez la vis avec de la Loctite 270.
- 4) Sur 026 uniquement
- 5) Une rondelle doit être placée sous la tête de vis.

Remarque : Les vis fixées avec de l'adhésif (Loctite) sont plus faciles à desserrer si elles sont chauffées avec de l'air chaud soufflerie (sèche-cheveux). **Attention aux composants polymères.**

Réglage du tournevis électrique pour une utilisation dans le polymère : max. 600 rpm pour les vis Plastoform

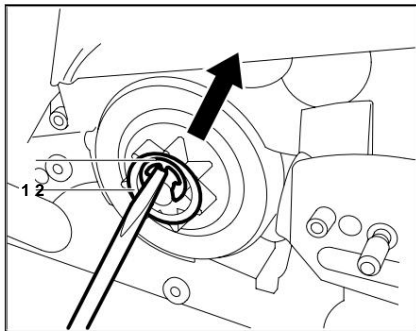
4. EMBRAYAGE, ENTRAINEMENT PAR CHAÎNE, FREIN DE CHAÎNE ET TENDEUR DE CHAÎNE

4.1 Tambour d'embrayage et pignon de chaîne



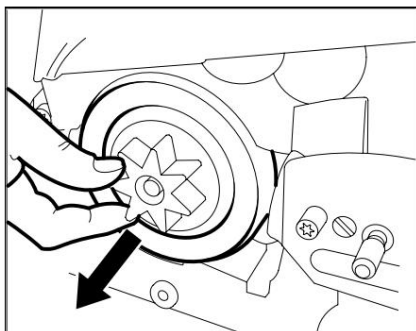
- Retirer le couvercle du pignon de chaîne.

• Désengagez le frein de chaîne en tirant le protège-main vers la poignée avant.



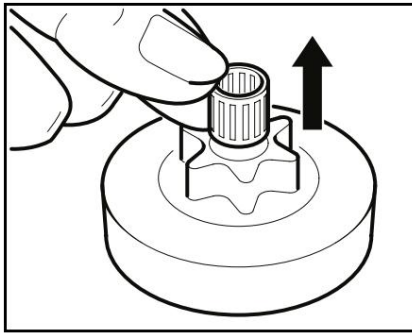
• Retirez le clip en E (1).

• Retirer la rondelle (2).



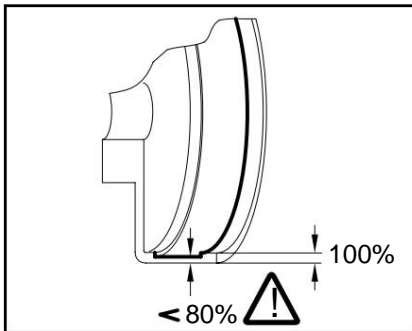
- Si un pignon de jante est monté, tirez éteint.

• Retirer le tambour d'embrayage/pignon de chaîne.



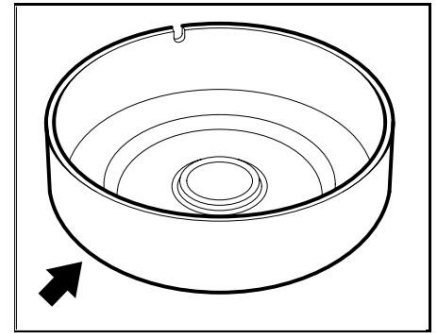
• Retirez la cage à aiguille.

- Nettoyer et inspecter le tambour d'embrayage/pignon de chaîne.



Important : Si des marques d'usure sont visibles sur le diamètre intérieur du tambour d'embrayage, vérifiez son épaisseur de paroi. Si elle est inférieure à 80 % de l'épaisseur de paroi d'origine, monter un nouveau tambour d'embrayage.

Remarque : Si le tambour d'embrayage doit être remplacé, vérifiez également la bande de frein - voir 4.3.2.



• Si le tambour d'embrayage est encore utilisable, utilisez du papier émeri n° 120 ou de la toile émeri (granulométrie d'environ 120 µm) pour nettoyer et rendre rugueuse sa surface de friction.

Remonter à l'envers séquence.

- Nettoyer le tourillon du vilebrequin.

Laver la cage à aiguilles dans du white spirit propre et lubrifier avec de la graisse - voir 13.2.

- Remplacer la cage à aiguille endommagée.

- Sur 026, faites tourner le tambour d'embrayage/pignon de chaîne et appliquez une légère pression en même temps jusqu'à ce que l'entraînement de la vis sans fin de la pompe à huile engage l'encoche sur la circonférence du tambour.

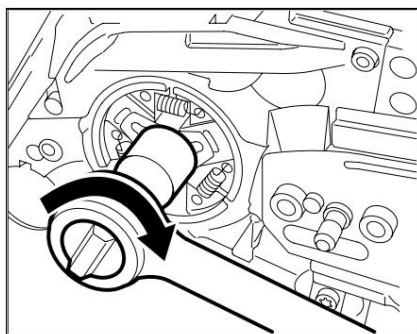
- Si la machine est équipée d'un pignon à jante, le remonter de manière à ce que les cavités soient tournées vers l'extérieur.

4.2 Embrayage

Tableau de dépannage - voir le manuel "Réparations standard, dépannage".

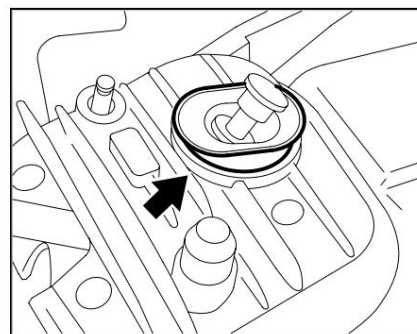
- Déposer le tambour d'embrayage/pignon de chaîne - voir 4.1.

- Retirer le filtre à air - voir 12.1.



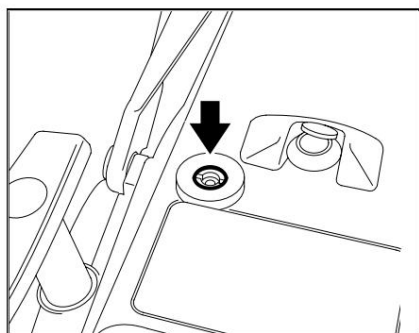
• Dévisser l'embrayage dans le sens de la flèche (filetage à gauche).

- Démontez et remontez l'embrayage - voir manuel "Réparations standard, dépannage".



- Installez la bougie et serrez jusqu'à 25 Nm (18,5 lbf.ft).

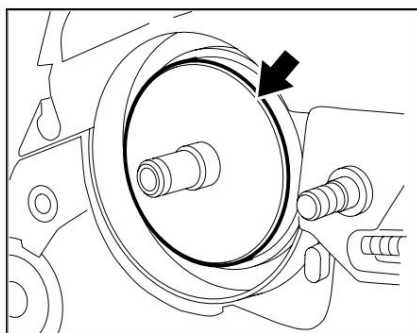
• Sur les machines équipées d'une soupape de décompression, assurez-vous que le couvercle est bien en place.



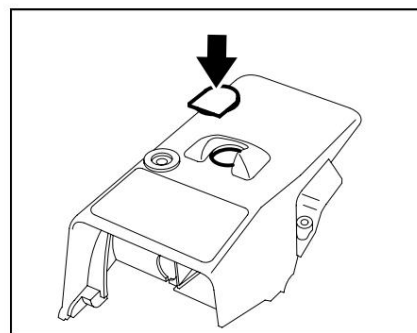
• Dévisser l'écrou à créneaux du carénage.

- Retirer le carénage.

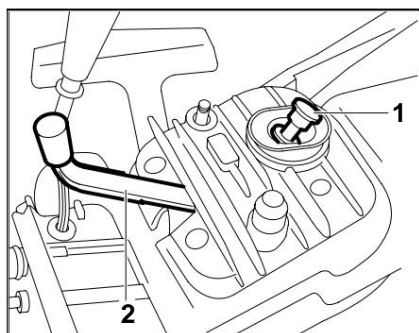
- Retirer le soufflet de bougie.



• Sur 024, si une rondelle de couverture est montée derrière l'embrayage d'origine, ne pas le remonter lors de l'installation du nouvel embrayage.



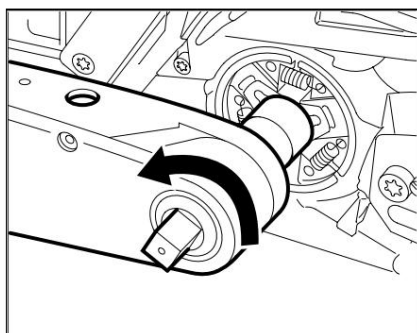
• Si le carénage est remplacé sur un 026 machine sans soupape de décompression, obturez l'ouverture dans le carénage avec le bouchon.



- Dévisser la bougie.

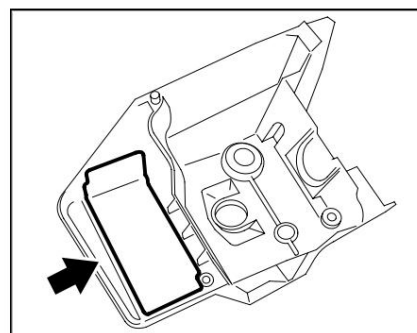
• Fermez la soupape de décompression (1), le cas échéant.

• Pousser la languette de verrouillage (2) 0000 893 5903 dans le cylindre.



• Visser l'embrayage sur le vilebrequin et serrer jusqu'à 50 Nm (37 lbf.ft).

- Retirer la bande de verrouillage du cylindre.



• Vérifiez l'état de l'écran thermique (feuille) et installez-en un neuf si nécessaire.

- Monter le carénage.

4.3 Frein de chaîne 4.3.1

Vérification du fonctionnement

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

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

- Demarre le moteur.

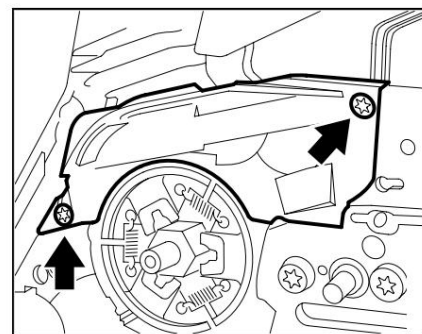
- Avec le frein de chaîne activé (bloqué), ouvrir les gaz pendant une courte période (max. 3 secondes) - la chaîne ne doit pas tourner.

- Avec le frein de chaîne desserré, ouvrez les gaz à fond et actionnez le frein manuellement - la chaîne doit s'arrêter brusquement.

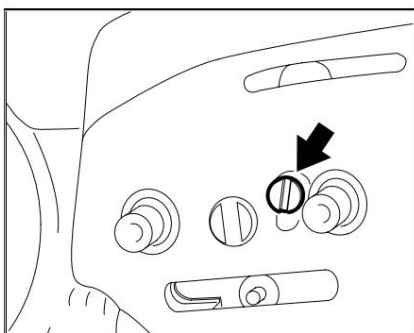
Remarque : Le temps de freinage est correct si la décélération de la chaîne est imperceptible à l'œil.

4.3.2 Démontage

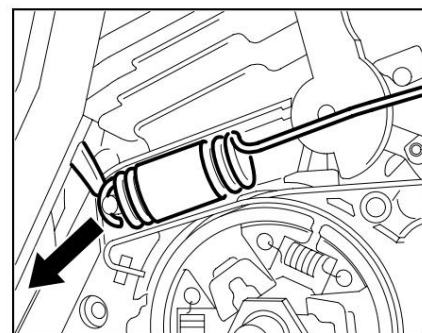
- Retirer le tambour d'embrayage/le pignon de chaîne - voir 4.1.
- Relâcher la tension du ressort de frein en poussant le protège-main vers l'avant.



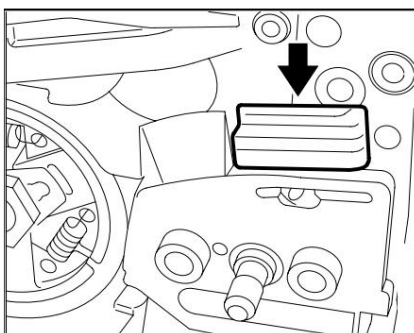
- Retirez les vis.
- Enlever le couvercle.



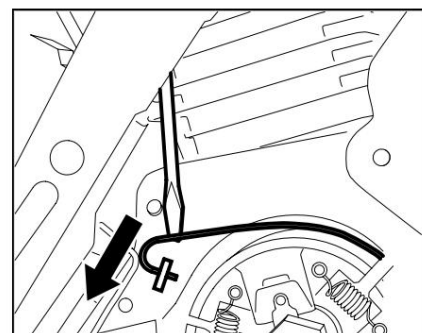
- Retirez la vis.
- Retirer la plaque latérale.



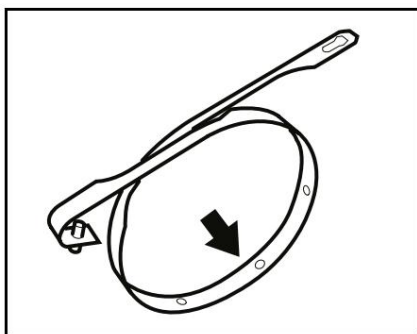
- Soulevez délicatement le ressort de frein de la goupille d'ancrage et décrochez-la du levier coudé.



- Sur 026, retirez la bande de pare-chocs supérieure du tendeur de chaîne.



- Soulevez la bande de frein hors du carter.
- Débranchez la bande de frein du levier coudé.



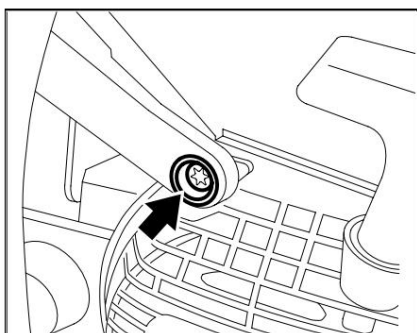
Remplacez la bande de frein si :

- il y a des signes d'usure notables (grandes zones sur le diamètre intérieur et/ou des parties du diamètre extérieur) et

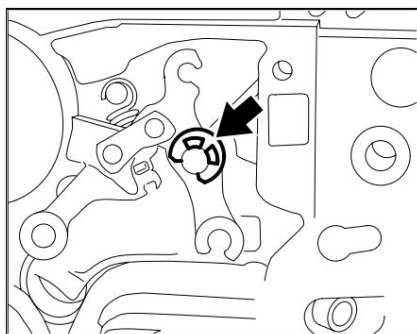
- son épaisseur restante est inférieure à 0,6 mm (0,024").

Important! L'épaisseur de la bande de frein ne doit en aucun cas être inférieure.

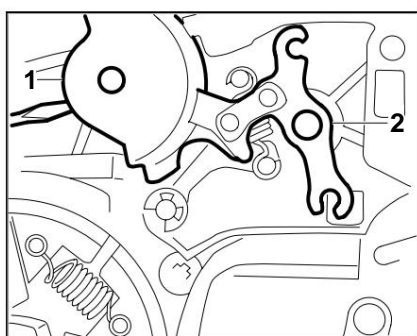
• Si la bande de frein est encore utilisable, utilisez du papier émeri n° 120 ou de la toile émeri (granulométrie d'environ 120 µm) pour nettoyer et rendre rugueuse toute sa surface de friction (diamètre intérieur).



• Retirez la vis.

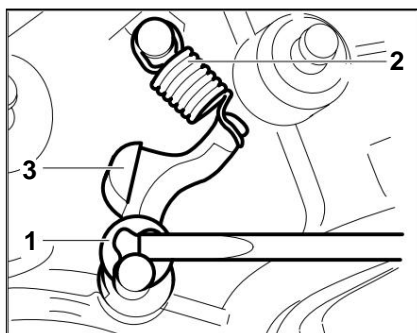


• Retirez le clip en E de l'axe de pivot du levier coudé.



• Soulevez soigneusement le protège-main (1) et le levier coudé (2) des pivots et les soulever ensemble.

- Retirez le levier coudé du protège-main.



• Retirez le clip en E (1).

• Décrochez le ressort (2) et retirez-le.

• Retirer le levier à came (3).

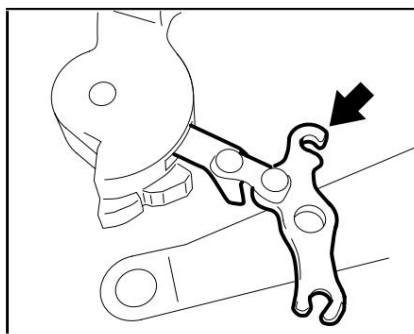
- Inspecter les pièces. Remplacer tout usé ou des pièces endommagées.

- Nettoyer le siège du frein de chaîne dans le carter.

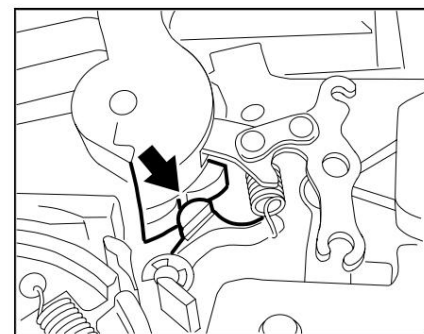
- Si la goupille d'ancrage du ressort de frein ou la goupille de pivot du garde-main sont usées, installez de nouvelles goupilles - voir 4.3.4 et 4.3.5.

4.3.3 Assemblage

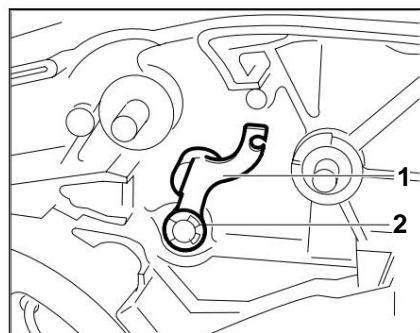
- Lubrifier le coulissement et le roulement points du frein de chaîne avec de la graisse multifonctionnelle STIHL ou, de préférence, de la graisse au molybdène (par ex. Molykote) - voir 13.2.



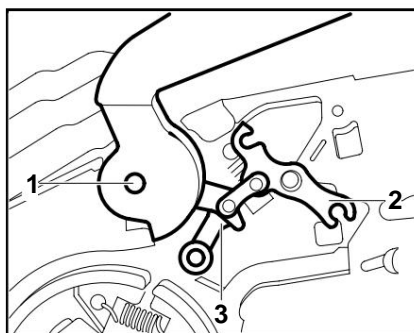
- Insérez le levier coudé dans le côté du protège-main de manière à ce que le bras court du levier coudé pointe vers le haut.



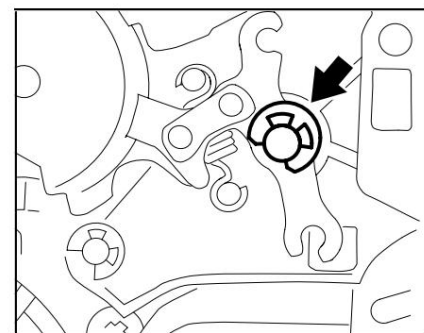
- Vérifiez que le levier à came est correctement placé sur la face du bossage du roulement du protège-main.



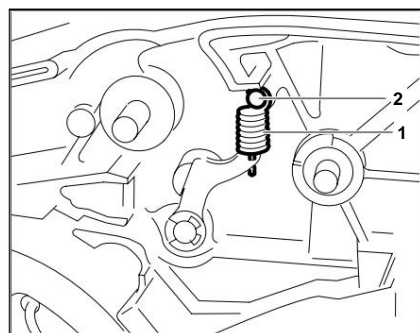
- Pousser le levier à came (1) sur l'axe de pivot.
- Installez le clip en E (2).



- Positionner le protège main (1) contre l'axe de pivot et placez l'autre côté du protège-main sur le boîtier du ventilateur.
- Positionnez le levier coudé (2) contre l'axe de pivotement.
- Poussez le levier à came (3) vers le bas et poussez le protège-main et le levier coudé sur leurs axes de pivotement.



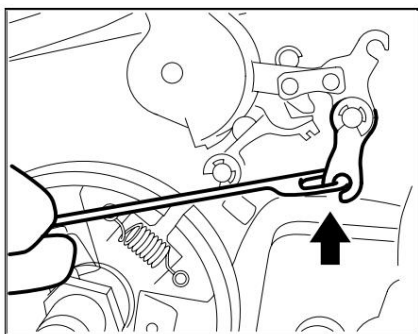
- Sécurisez le levier coudé avec le clip en E.



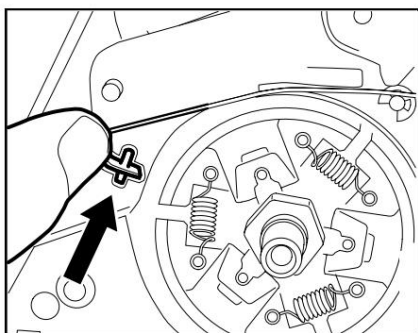
- Fixez le ressort (1) à l'axe de pivotement (2) et au levier à came.

- Monter la vis de montage du protège-main et serrer à 4,0 Nm (3,0 lbf.ft).

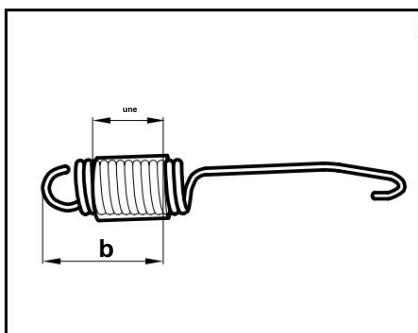
- Enduire la bande de frein d'huile de chaîne (STIHL Bioplus), voir 12.2, pour la protéger de la corrosion et contribuer à réduire les "arrachements" de frein lors des premières applications.



- Accrochez le ressort de frein au levier coudé.

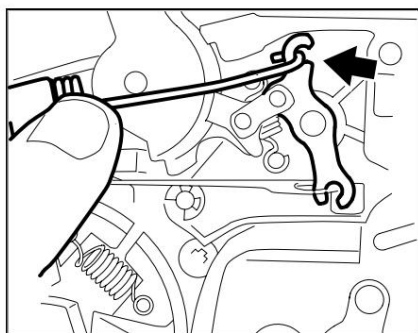


- Appuyez sur la bande de frein dans la fente.

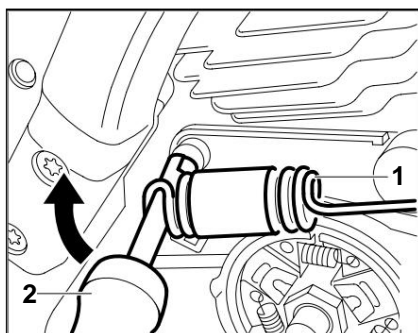


- Les spires du ressort de frein doivent être serrées les unes contre les autres à l'état détendu. Installez un nouveau ressort de frein si nécessaire.

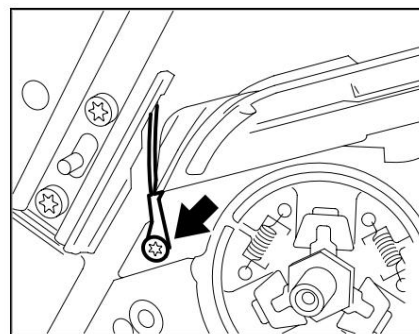
- Vérifiez que le tube de protection est correctement positionné : a = 20 mm (0,8") b = 33 mm (1,3")



- Fixez le ressort de frein au levier coudé.



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



- Monter le couvercle sur le frein de chaîne.

- Sur les machines avec poignée chauffante, fixez le fil de terre pour l'interrupteur de chauffage avec la vis arrière.

- Serrez les vis à 3,0 Nm (2,2 lbf.ft).

- Sur 026, monter le bandeau supérieur de pare-chocs.

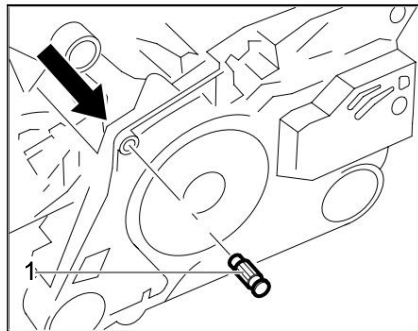
- Installez la plaque latérale.

- Monter le tambour d'embrayage/le pignon de chaîne - voir 4.1.

- Vérifier le fonctionnement du frein de chaîne - voir 4.3.1.

4.3.4 Goupille d'ancrage pour ressort de frein

- Retirer le cylindre - voir 5.6.1.
- Retirer le frein de chaîne - voir 4.3.2.



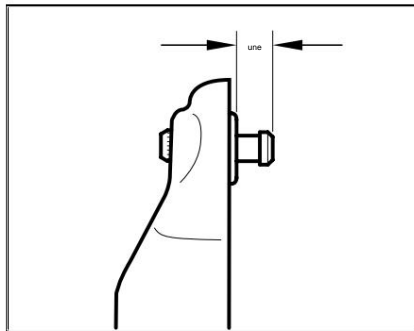
- À l'aide d'un poinçon approprié, chassez la goupille d'ancrage hors du carter dans le sens de la flèche.

Important! Ne chassez pas la goupille dans l'autre sens car cela endommagerait le bourrelet annulaire qui s'est formé dans l'alésage du carter de vilebrequin lors de l'installation initiale de la goupille.

Dans un tel cas, ni la nouvelle goupille d'ancrage ni le ressort de frein ne se positionneraient correctement. De plus, le carter pourrait être ainsi endommagé et éventuellement nuire au bon fonctionnement du frein de chaîne.

- Enduisez la zone moletée de la nouvelle goupille de Loctite, voir 13.2, avant l'installation.

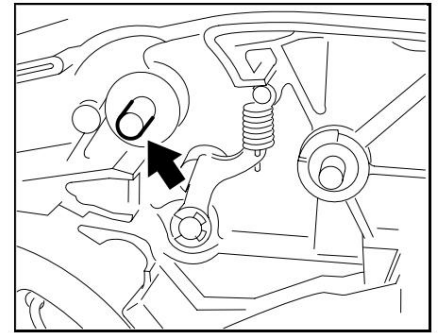
- Positionner la nouvelle goupille dans l'alésage de manière à ce que le moletage de la goupille s'engrène avec le moletage existant dans l'alésage.



- Appuyez délicatement sur la goupille carrément pour obtenir la cote "a", c'est-à-dire 4,3 - 4,7 mm (11/64").

- Installer le cylindre - voir 5.6.2.
- Installez le frein de chaîne - voir 4.3.3.

4.3.5 Goupille pour protégé-main



- Utilisez des pinces (par ex. des tenailles) pour retirer la goupille du carter.

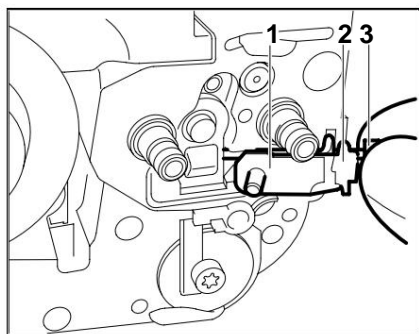
- Enduisez la zone moletée de la nouvelle goupille de Loctite, voir 13.2, avant l'installation.

- Positionner la nouvelle goupille dans l'alésage de manière à ce que le moletage de la goupille s'engrène avec le moletage existant dans l'alésage.

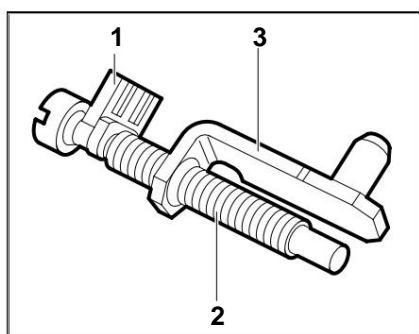
- Tapez soigneusement la goupille carrément.

4.4 Tendeur de chaîne avant (024) 4.5

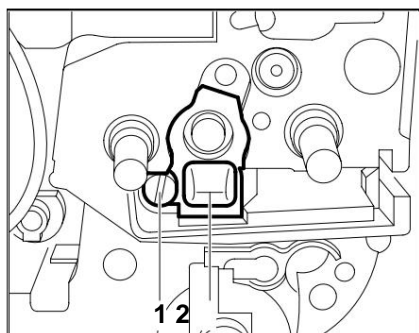
Tendeur de chaîne latérale



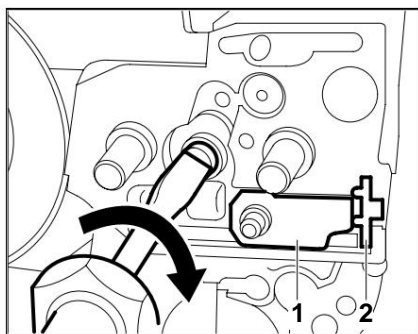
- Retirer la plaque latérale.
- Faire coulisser le tendeur (1) vers l'arrière jusqu'à ce qu'il bute contre le patin de butée (2).
- Retirer la vis de réglage (3) avec le patin de butée et le coulisseau tendeur.



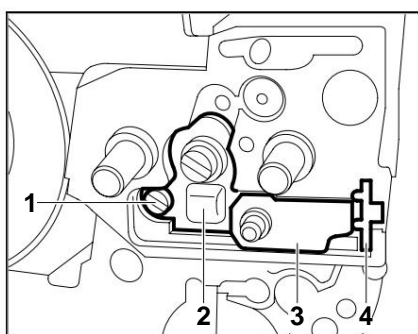
- Retirer la butée (1) de la vis de réglage.
- Dévisser la vis de réglage (2) du coulisseau tendeur (3).



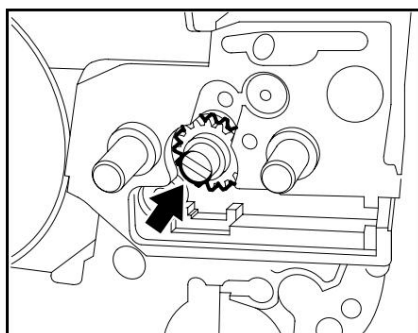
- Retirer la vis (1).
- Retirer la plaque de recouvrement (2).



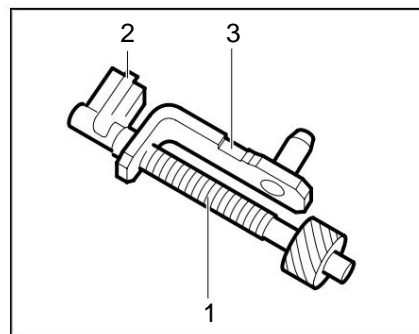
- Retirer la plaque latérale.
- Tourner le pignon droit dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le coulisseau du tendeur (1) bute contre le patin de butée (2).



- Retirer la vis (1).
- Retirer la plaque de recouvrement (2).
- Extraire le coulisseau tendeur (3) avec la vis de réglage et le patin de pression (4).



- Extraire le pignon droit.

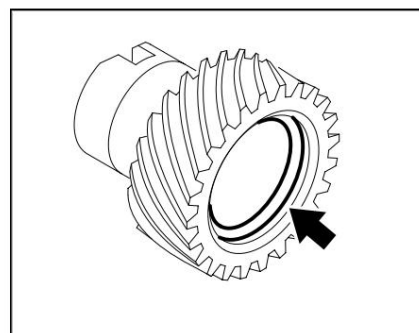


- Inspectez les dents sur l'épéron pignon et vis de réglage (1). Si les dents sont endommagées, retirez le patin de butée (2), retirez la vis de réglage de la glissière du tendeur (3) et remplacez les deux pièces.

Remarque : La vis de réglage et l'engrenage droit doivent être remplacés ensemble.

Installez dans l'ordre inverse.

- Enduire les dents de la vis de réglage et l'engrenage droit avec de la graisse, voir 13.2, avant l'installation.



- Vérifiez que le joint torique est monté dans l'engrenage droit et lubrifiez-le avec un peu d'huile avant de l'installer.

5. MOTEUR
5.1 Silencieux/écran pare-étincelles

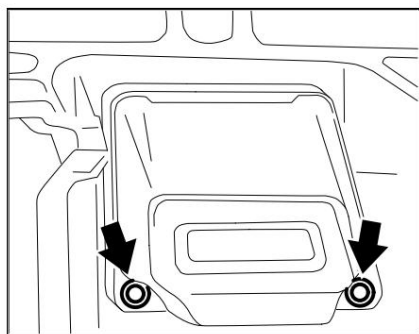
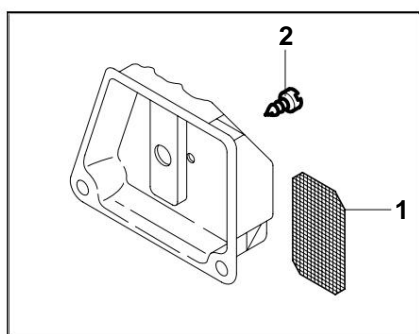


Tableau de dépannage - voir le manuel "Réparations standard, dépannage".

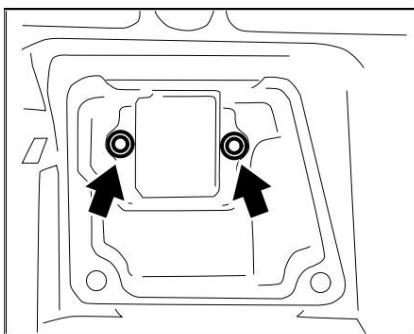
- Retirez les vis.

- Déposer le carter d'échappement.



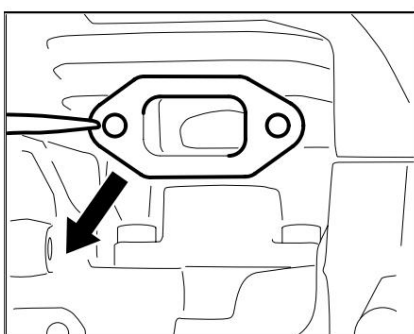
- Inspectez le pare-étincelles écran (1), le cas échéant. Si nécessaire, dévisser la vis (2) et déposer la grille pare-étincelles du carter d'échappement.

- Nettoyez la grille pare-étincelles ou installez-en une neuve.

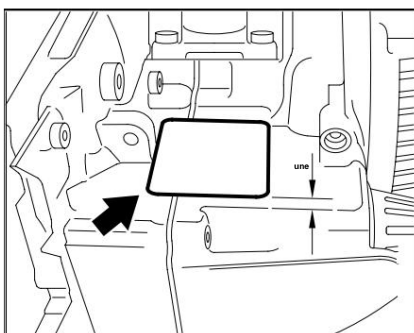


- Retirez les vis.

- Retirer le silencieux.



- Retirer le joint.



- Sur les machines avec catalyseur convertisseur, vérifiez l'état du film réfléchissant la chaleur et remplacez-le si nécessaire.

a = 8mm (0.3")

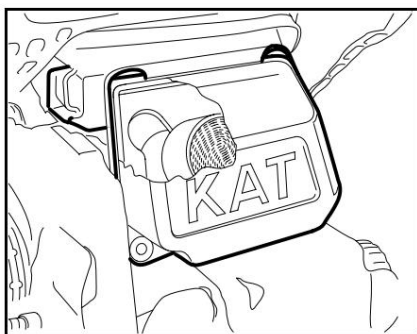
Remonter à l'envers séquence.

- Installez un nouveau joint de sorte que son bourrelet (3) est orienté vers le silencieux.

- Enduire les filetages des vis de fixation du silencieux de Loctite - voir 13.2.

- Serrer les vis à 10,0 Nm (7,5 lbf.ft).

5.2 Convertisseur catalytique 5.2.1 Construction et fonction



Le convertisseur catalytique est intégré dans le carter du silencieux et contribue à réduire la quantité d'émissions nocives dans les gaz d'échappement au moyen d'une réaction chimique ("post-combustion").

Les principales émissions sont les hydrocarbures imbrûlés et le monoxyde de carbone. La teneur en oxyde d'azote est négligeable dans les moteurs à deux temps.

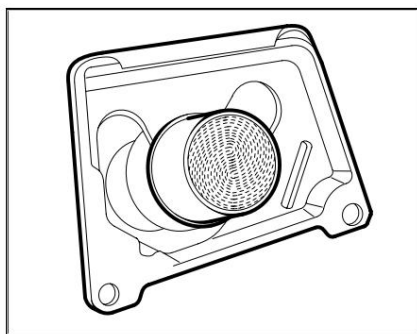
Les émissions d'hydrocarbures sont réduites d'environ 70 % par un processus de combustion catalytique des gaz d'échappement dans le convertisseur.

Le catalyseur à support métallique de ces machines offre moins de résistance à l'écoulement que le catalyseur à support céramique que l'on trouve couramment dans les véhicules à moteur.

Il n'y a donc pas de perte de puissance moteur par rapport aux machines sans catalyseur.

De plus, ce convertisseur catalytique atteint sa température de fonctionnement en un temps relativement court de 20 à 30 secondes et résiste à des températures jusqu'à env. 1300°C (2375°F).

La "post-combustion" des gaz d'échappement dans le silencieux génère des températures de l'ordre de 1200°C (2200°F).



À l'intérieur du convertisseur catalytique, des tôles d'acier inoxydable très fines, plates et ondulées sont enroulées ensemble en forme de spirale pour produire une structure en nid d'abeille qui est enfermée dans une chemise en acier ronde.

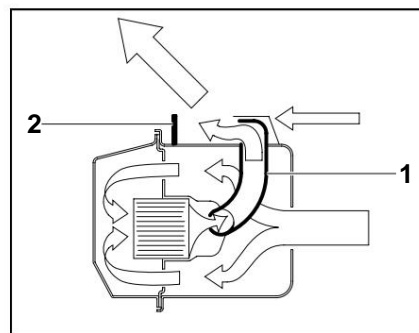
Les cellules en nid d'abeilles sont recouvertes de platine, un métal noble, qui agit comme un véritable catalyseur. Une réaction chimique qui réduit les émissions nocives se produit lorsque les gaz d'échappement chauds traversent le convertisseur catalytique. Environ 70 % des hydrocarbures (HC) sont transformés en eau (H₂O) et en dioxyde de carbone non toxique (CO₂).

Un catalyseur est un composant qui initie des réactions chimiques **sans** être consommé dans le processus.

Le revêtement en platine des cellules en nid d'abeille est sensible au plomb, c'est-à-dire que le plomb s'accumule sur le platine. Cela inhibe la réaction chimique. Si plusieurs pleins de carburant au plomb sont utilisés, la fonction du catalyseur peut être réduite de plus de 50 %.

Pour cette raison, **seule** de l'essence sans plomb peut être utilisée dans une tronçonneuse avec convertisseur catalytique.

Afin d'éviter d'endommager le moteur, le convertisseur catalytique doit être remplacé si des fissures sont détectées dans la structure en nid d'abeille ou si la chemise en acier du convertisseur est endommagée de quelque manière que ce soit.



Les gaz d'échappement quittent le tuyau interne (1) et sont déviés latéralement et vers l'avant par le déflecteur de forme spéciale (2). De l'air frais supplémentaire est aspiré et utilisé pour le refroidissement à ce stade.

La construction spéciale de la sortie d'échappement permet aux gaz d'échappement de se dilater immédiatement de sorte que leur température chute rapidement (dans la zone du pare-chocs à pointes) à env. 300°C (570°F).

5.3 Test de fuite

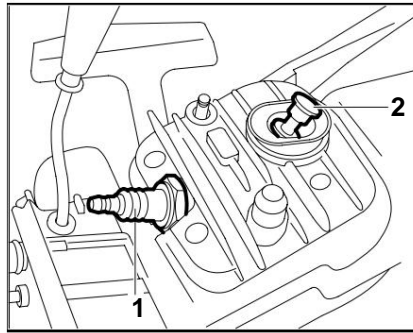
Des joints d'huile et des joints défectueux ou des fissures dans les pièces moulées sont les causes habituelles de fuites. De tels défauts permettent à de l'air supplémentaire de pénétrer dans le moteur et donc de perturber le mélange air-carburant.

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

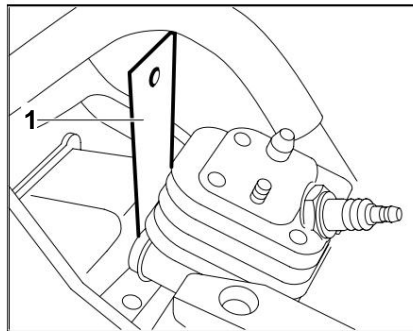
De plus, la transition du ralenti à la partie ou à plein régime n'est pas fluide.

Le moteur peut être vérifié minutieusement pour détecter les fuites avec le testeur de carburateur et de carter et la pompe à vide.

5.3.1 Préparatifs



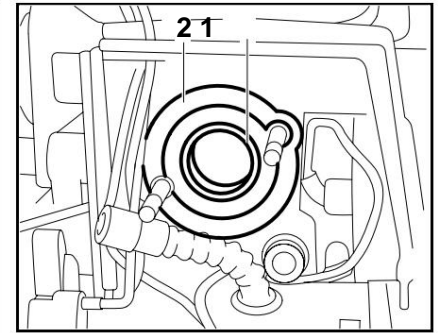
- Retirer le carénage - voir 4.2.
- Assurez-vous que la bougie (1) est correctement serrée.
- Tirez le bouton (2) de la soupape de décompression - le cas échéant.



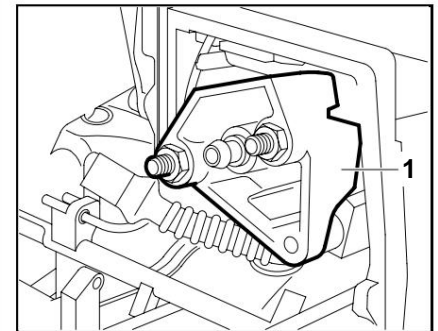
- Retirer le carter supérieur du silencieux et dévisser à moitié les vis de fixation du silencieux - voir 5.1.
- Monter la plaque d'étanchéité (1) 0000 855 8106 entre le silencieux et l'orifice d'échappement, puis resserrez modérément les vis.

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

- Déposer le carburateur - voir 12.5.2.
- Amener le piston au point mort haut (PMH). Cela peut être vérifié par le port d'admission.

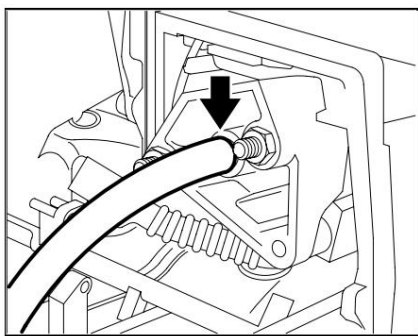


- Vérifier que le manchon (1) et la rondelle (2) sont en place.



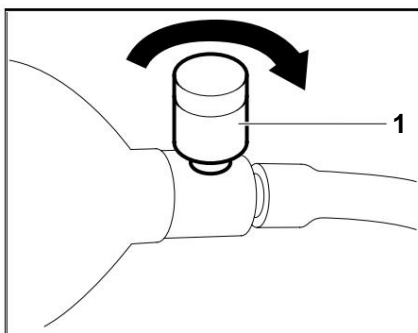
- Monter la bride de test (1) 1118 850 4200 sur les goujons du carburateur.
- Vérifier l'étanchéité du testeur 1106 850 2905 et de la pompe à vide 0000 850 3501.

5.3.2 Essai de pression



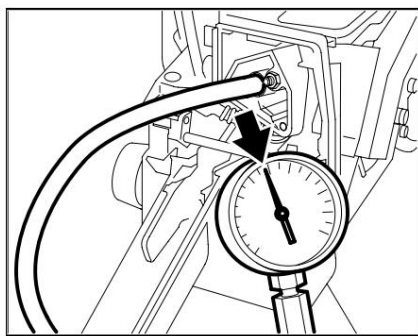
- Effectuer les préparations - voir 5.3.1.

- Raccordez le flexible de pression du testeur 1106 850 2905 au mamelon de la bride de test.



- Fermez la vis de purge (1) sur la poire en caoutchouc.

- Pomper de l'air dans le carter avec poire en caoutchouc jusqu'à ce que le manomètre indique une pression de 0,5 bar (7,25 psi). Si cette pression reste constante pendant au moins 20 secondes, le carter, ou soupape de décompression, est étanche.



- Cependant, si la pression indiquée chute, il faut localiser la fuite et remplacer la pièce défectueuse.

Remarque: Pour rechercher la fuite, enduisez d'huile la zone suspecte et remettez le carter sous pression. Des bulles apparaîtront en cas de fuite.

- Si la soupape de décompression est fuite, installez-en une nouvelle - voir 5.9.

- Répétez le test de pression.

- Effectuer le test de vide - voir 5.3.3.

- Une fois le test terminé, ouvrez la vis de purge et débranchez le tuyau.

- Retirer la bride d'essai.

- Installer le carburateur - voir 12.5.2.

- Desserrez les vis du silencieux et retirez la plaque d'étanchéité.

- Dévisser une vis et enduire son filetage de Loctite - voir 13.2.

- Remonter la vis et serrer jusqu'à 10 Nm (7,5 lbf.ft).

Remarque : Retirez et installez la deuxième vis de la même manière.

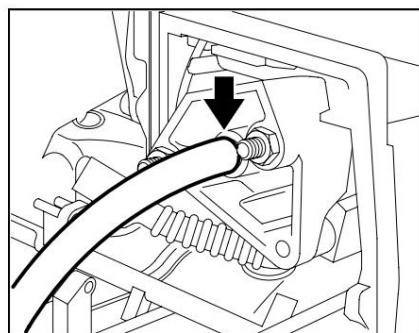
- Monter le carter supérieur.

5.3.3 Essai sous vide

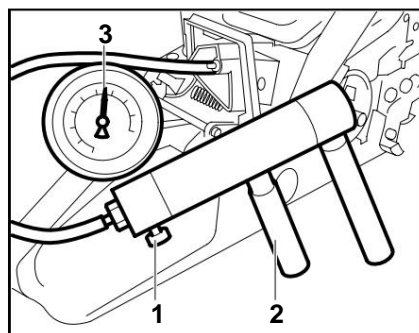
Les joints d'huile ont tendance à se rompre lorsqu'ils sont soumis à une dépression, c'est-à-dire que la lèvres d'étanchéité se soulève du vilebrequin pendant la course d'induction du piston car il n'y a pas de contre-pression interne.

Un test supplémentaire peut être effectué avec la pompe à vide pour détecter ce genre de défaut.

- Effectuer les préparations - voir 5.3.1.



- Raccordez le tuyau d'aspiration de la pompe à vide 0000 850 3501 au mamelon de la bride d'essai.



- Fermer la vis de purge (1) sur la pompe.

- Actionnez le levier (2) jusqu'à ce que le manomètre indique un vide de 0,5 bar (7,25 psi).

5.4 Joints d'huile

Remarque : Si la lecture du vide reste constante ou ne dépasse pas 0,3 bar (4,25 psi) en 20 secondes, on peut supposer que les joints d'huile sont en bon état.

Cependant, si la pression continue à monter (dépression réduite dans le carter), les joints spi doivent être remplacés.

- Une fois le test terminé, ouvrez la vis de purge et débranchez le tuyau.

- Retirer la bride d'essai.

- Installer le carburateur - voir 12.5.2.

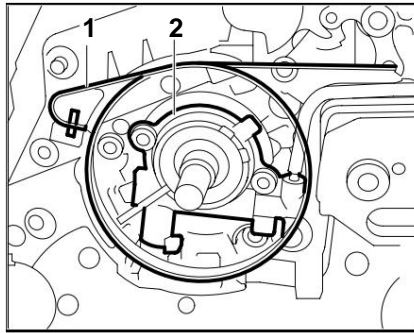
- Desserrez les vis du silencieux et retirez la plaque d'étanchéité.

- Dévisser une vis et enduire son filetage de Loctite - voir 13.2.

- Remonter la vis et serrer jusqu'à 10 Nm (7,5 lbf.ft).

Remarque : Retirez et installez la deuxième vis de la même manière.

- Monter le carter supérieur.



Il n'est pas nécessaire de démonter le carter complet si seuls les joints d'huile doivent être remplacés.

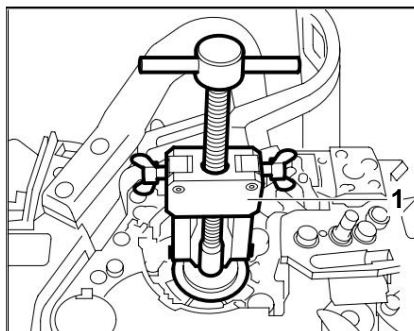
Côté embrayage

- Déposer l'embrayage - voir 4.2.

• Retirer la bande de frein (1) - voir 4.3.2.

• Déposer la pompe à huile (2) - voir 11.3.

- À l'aide d'un tuyau ou d'un poinçon approprié, tapoter délicatement le joint d'huile et le dégager.



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

- Serrez les bras.

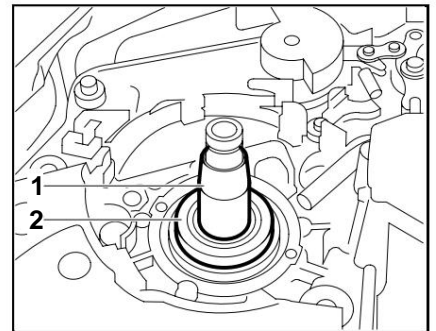
- Retirer le joint d'huile.

Important : Faites particulièrement attention à ne pas endommager le tourillon du vilebrequin.

- Nettoyer la face d'étanchéité du tourillon de vilebrequin avec un dégraissant standard à base de solvant du commerce ne contenant pas d'hydrocarbures chlorés ou halogénés - voir 13.2.

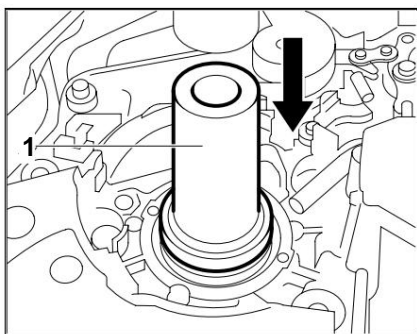
- Lubrifier les lèvres d'étanchéité du joint d'huile avec de la graisse - voir 13.2.

- Enduire finement le diamètre extérieur du joint SPI de produit d'étanchéité - voir 13.2.



• Manchon de montage coulissant (1) 1118 893 4602 sur le tourillon du vilebrequin.

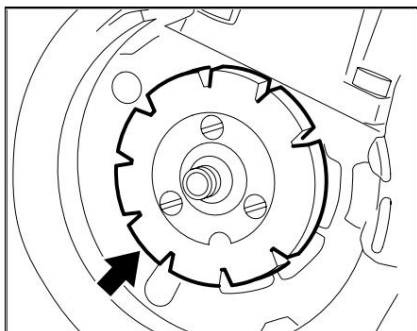
• Glisser le joint SPI (2), côté ouvert tourné vers le carter, sur la douille de montage.



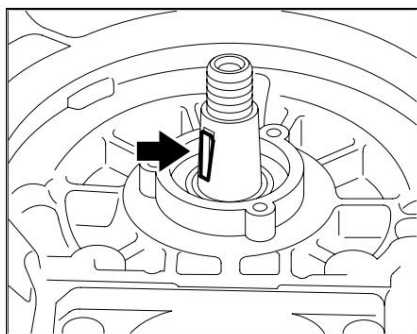
- Enfoncer le joint d'huile avec la douille de pression (1) 1118 893 2401.
- Au bout d'une minute environ, faire plusieurs tours de vilebrequin.
- Retirer la douille de montage.
- Installer la pompe à huile - voir 11.3.
- Monter la bande de frein - voir 4.3.3.
- Monter l'embrayage - voir 4.2.

Côté allumage

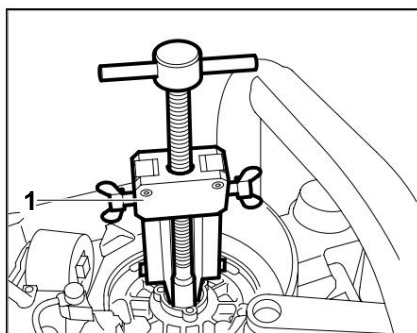
- Déposer le volant moteur - voir 6.6.



- Sur les machines avec chauffage poignées, retirez le générateur et mettez-le de côté.



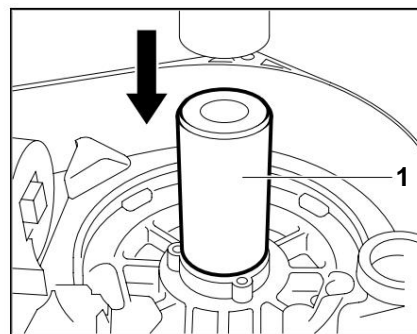
- Retirer la clavette du tourillon du vilebrequin.
- À l'aide d'un tuyau ou d'un poinçon approprié, tapoter délicatement le joint d'huile et le dégager.



- Appliquer l'extracteur (1) 5910 890 4400 (avec n° 6 mors 0000 893 3711).
- Serrez les bras.
- Retirer le joint d'huile.

Important : Faites particulièrement attention à ne pas endommager le tourillon du vilebrequin.

- Nettoyer la face d'étanchéité du tourillon de vilebrequin avec un dégraissant standard à base de solvant du commerce ne contenant pas d'hydrocarbures chlorés ou halogénés - voir 13.2.
- Lubrifier les lèvres d'étanchéité du joint d'huile avec de la graisse - voir 13.2.
- Enduire finement le diamètre extérieur du joint SPI de produit d'étanchéité - voir 13.2.



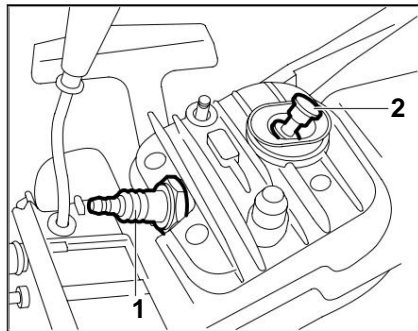
- Pousser le joint d'huile sur le tourillon du vilebrequin - le côté ouvert doit faire face au carter.
- Utilisez la douille de presse (1) 1121 893 2400 pour installer le joint d'huile.
- Au bout d'une minute environ, faire plusieurs tours de vilebrequin.
- Installer le groupe électrogène (le cas échéant) - voir 10.5.
- Monter le volant moteur - voir 6.6.

5.5 Exposer le cylindre

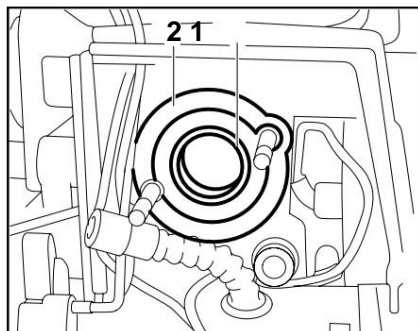
Vérifiez toujours et, si nécessaire, réparez le système d'alimentation en carburant, le carburateur, le filtre à air et le système d'allumage avant de rechercher des défauts sur le moteur.

Tableau de dépannage - voir le manuel "Réparations standard, dépannage".

- Retirer le silencieux - voir 5.1.
- Déposer le carburateur - voir 12.5.2.
- Retirer le carénage - voir 4.2.

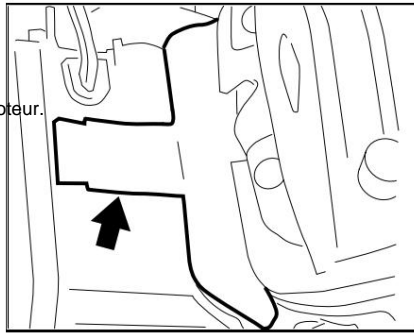


- Dévisser la bougie (1).
- Sur 026, retirer la soupape de décompression, si installée - voir 5.9.

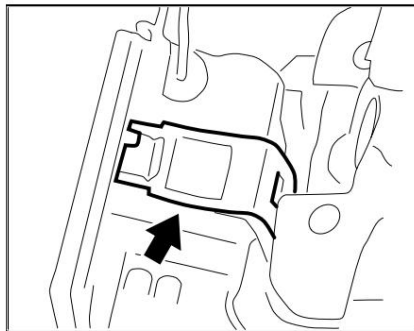


- Retirer le manchon (1) du collecteur.
- Retirer la rondelle (2) des goujons.

5.6 Cylindre et piston 5.6.1 Retrait

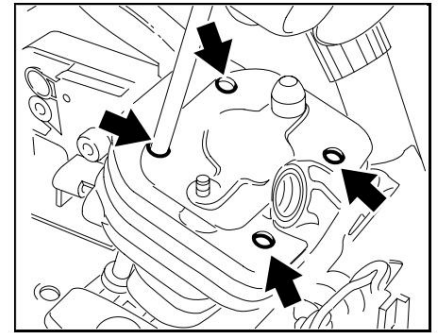


- Sur 026 jusqu'au numéro de série X 36 348 619, retirer le couvercle du boîtier du réservoir.



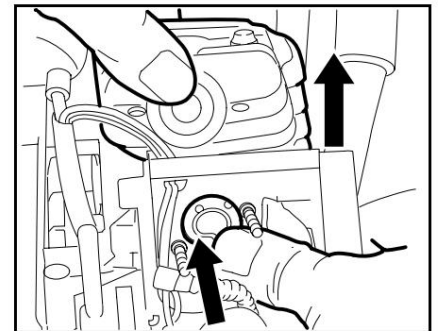
- Sur 024 jusqu'au numéro de série X 36 348 619, il n'est pas nécessaire de démonter l'obturateur de préchauffage carburateur (voir flèche).

Remonter à l'envers séquence.



Préparatifs - voir 5.5.

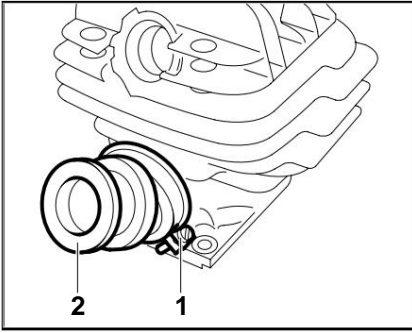
- Dévisser la base du cylindre vis à travers les trous traversants du cylindre.



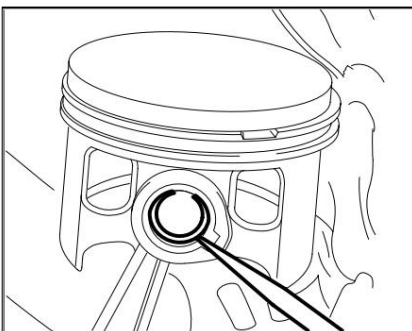
- Soulevez délicatement la bouteille et, en même temps, poussez le collecteur à travers l'ouverture du boîtier du réservoir.

Important : N'utilisez pas d'outils pointus ou tranchants.

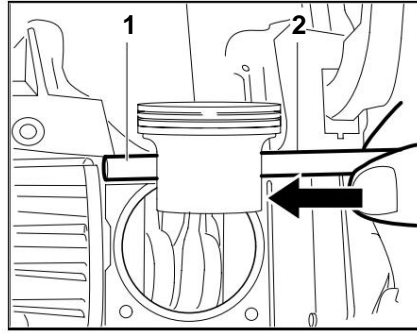
- Retirer le cylindre du piston.



- Desserrez le collier de serrage (1).
- Retirez le collecteur (2) de l'orifice d'admission.
- Inspectez le cylindre et remplacez-le si nécessaire.
- Si un nouveau cylindre doit être en calé, montez toujours le piston correspondant. C'est pourquoi les nouveaux cylindres ne sont livrés complets qu'avec le piston.
- Avant de retirer le piston, décidez si le vilebrequin doit également être retiré ou non.
Pour déposer le volant moteur, bloquer le vilebrequin en glissant la cale de montage en bois entre le piston et le carter.
- Retirer le joint du cylindre.
- Si le cylindre est changé sur le 026, retirer le capuchon du goujon.



- Faites sortir les circlips sans crochet des rainures des bossages de piston.

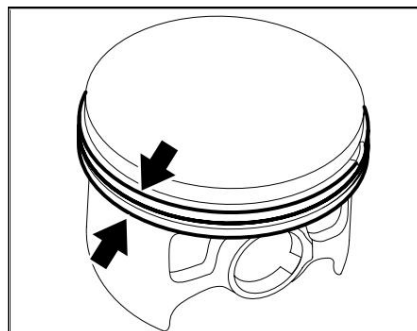


- Utiliser le mandrin de montage (2) 1110 893 4700 pour pousser l'axe de piston (1) hors du piston.

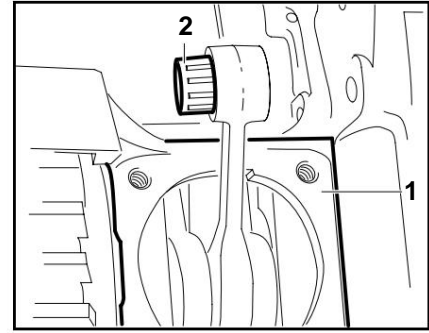
Nota : Si l'axe de piston est coincé, tapoter **légèrement** l'extrémité du chassoir avec un marteau si nécessaire.

Important : Maintenir le piston stable pendant ce processus pour s'assurer qu'aucune secousse n'est transmise à la bielle.

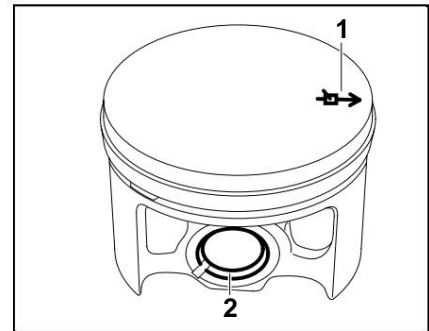
- Déposer le piston et retirer la cage à aiguilles de la bielle.



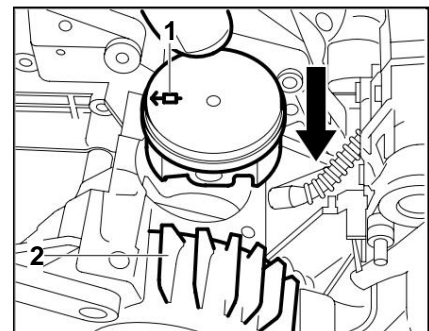
- Inspectez les segments de piston et remplacez-les si nécessaire - voir 5.7.



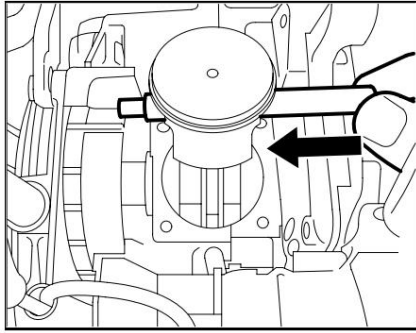
- Nettoyer soigneusement la portée du joint (1).
- Lubrifiez la cage à aiguilles (2) avec de l'huile et insérez-la dans le pied de bielle.



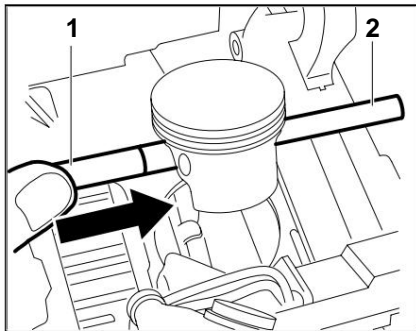
- Avec la flèche (1) pointant vers la droite, utilisez l'outil de montage 5910 890 2210 pour monter le circlip sans crochet (2) dans le bossage de piston avant.



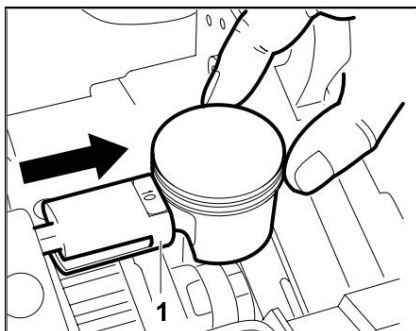
- Chauffez légèrement le piston et glissez-le sur la bielle.
- Vérifier la position d'installation du pistonŷ:
1 = Flèche = côté échappement
2 = Volant



- Pousser le mandrin de montage, petit diamètre en premier, à travers le piston et le pied de bielle (cage à aiguilles) et aligner le piston.



- Monter l'axe de piston (1) sur le chasse-goupille de montage (2) et le glisser dans le piston (la goupille coulisse facilement si le piston a été chauffé).

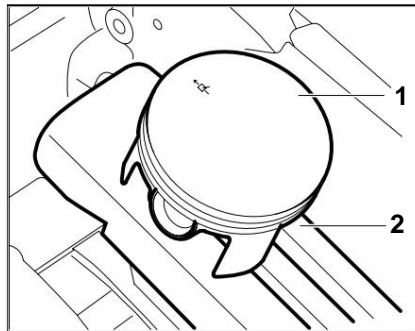


- Appliquez l'outil de montage (1) 5910 890 2210 sur le bossage du piston, maintenez le piston stable, centrez la tige de l'outil exactement

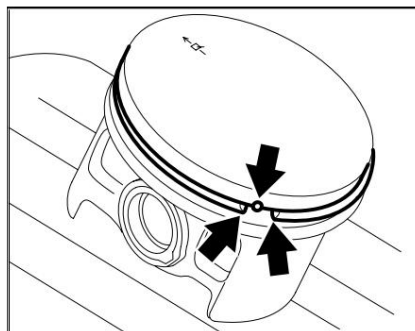
et appuyez jusqu'à ce que le circlip glisse dans la rainure.

Remarque: Pour obtenir des instructions sur l'utilisation de l'outil d'installation, reportez-vous au manuel "Réparations standard, dépannage".

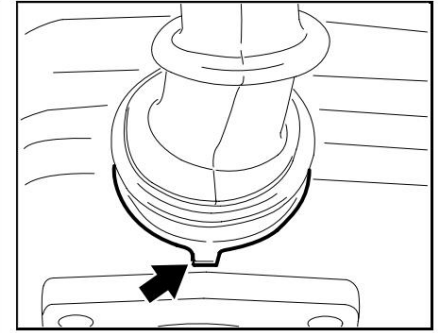
- Monter un nouveau joint de cylindre.



- Lubrifiez le piston et les segments de piston avec de l'huile et placez le piston (1) sur le bloc de montage en bois (2) 1108 893 4800.

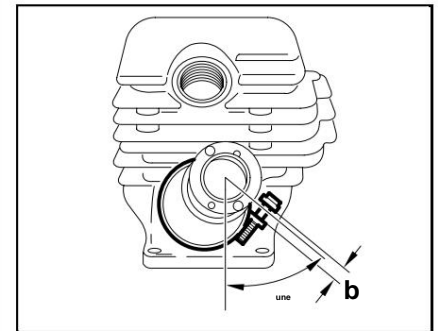


- Positionner les segments de piston dans rainures de manière à ce que les rayons au niveau de l'espace annulaire se rejoignent au niveau de la goupille de fixation.



- Poussez le collecteur sur l'orifice d'admission.

- Notez la position d'installation.

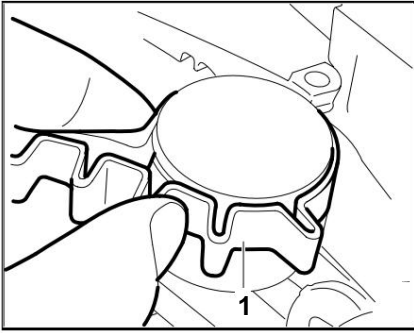


- Pousser le collier de serrage sur le collecteur. La tête de vis doit pointer vers le haut vers la droite.

- Serrez le collier de serrage. Les extrémités de la pince doivent pointer vers la droite à un angle "a" de 45 degrés.

Remarque : Serrez la vis jusqu'à ce que l'espace « b » entre les deux extrémités du collier de serrage soit de 5 à 6 mm (0,20 à 0,24 in).

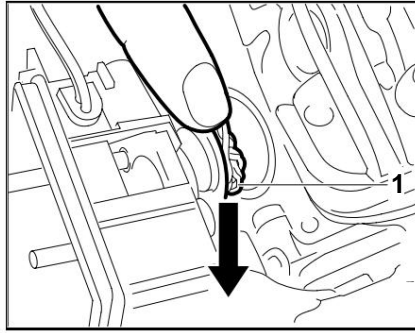
- Sur 026, poussez le capuchon sur le goujon et vissez la soupape de décompression (le cas échéant) - voir 5.9.



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

- Vérifier que les segments de piston sont correctement positionnés.

- Lubrifier l'intérieur du cylindre avec de l'huile et alignez-le de manière à ce qu'il soit positionné comme il le sera dans l'état installé. Il est important d'observer ce point car les segments de piston pourraient autrement casser.

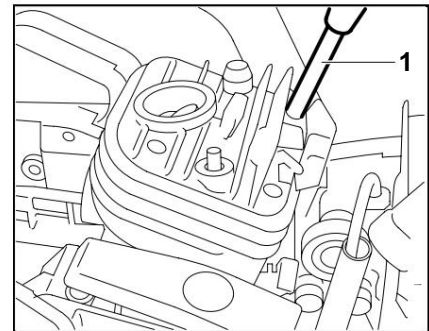


- Retirer la sangle de serrage et la cale de montage en bois.

• Pour monter le collecteur dans le réservoir l'ouverture d'admission du boîtier, enroulez un morceau de ficelle (environ 15 cm / 6" de long) autour de l'arrière de la bride du collecteur et passez les extrémités de la ficelle à travers l'ouverture d'admission.

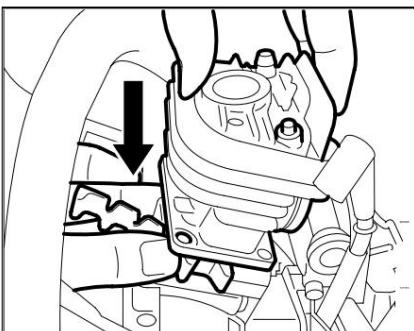
• Poussez le collecteur vers le bas.

Remarque : La bride du collecteur est tirée à travers l'ouverture d'admission du boîtier du réservoir de cette manière sans endommager le collecteur.

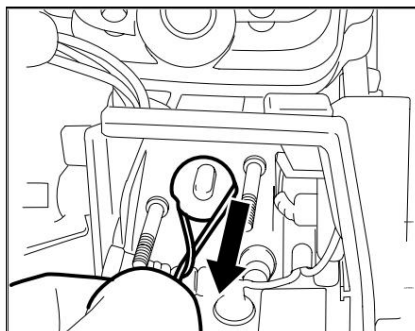


- Alignez soigneusement le cylindre et le joint.

• À l'aide de l'embout de tournevis (1) 0812 542 2104, serrez les vis de base de cylindre à 10,5 Nm (7,7 lbf.ft) alternativement en diagonale.



• Faites glisser le cylindre sur le piston - la sangle de serrage est poussée vers le bas lorsque les segments de piston glissent dans le cylindre.



• Tirez les extrémités de la ficelle vers l'extérieur.

L'assemblage est maintenant une inversion de la séquence de démontage.

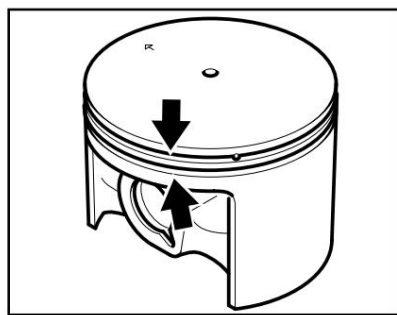
5.7 Segments de piston

- Retirer le piston - voir 5.6.1.

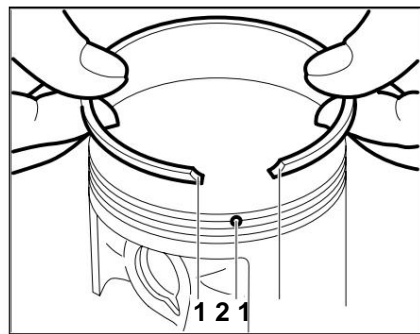
Remarque : Pour éviter que des résidus de carbone ne tombent dans le carter, retirez toujours le piston pour installer les segments de piston et nettoyez les rainures des segments.

- Retirer les segments du piston.

- Vérifier l'épaisseur des segments de piston.



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



• Installez les nouveaux segments de piston dans les rainures de manière à ce que les rayons (1) soient face à la goupille de fixation (2).

- Installer le piston - voir 5.6.2.

5.8 Carter 5.8.1 Dépose du vilebrequin

- Déposer l'embrayage - voir 4.2.

- Retirer le frein de chaîne - voir 4.3.2.

- Retirer le cylindre - voir 5.6.1.

- Déposer le volant moteur - voir 6.6.

- Sur les machines avec chauffage poignées, retirer le générateur - voir 10.5.

- Retirer le module d'allumage - voir 6.2.2.

- Vidanger le réservoir d'huile de chaîne.

- Vidanger le réservoir de carburant.

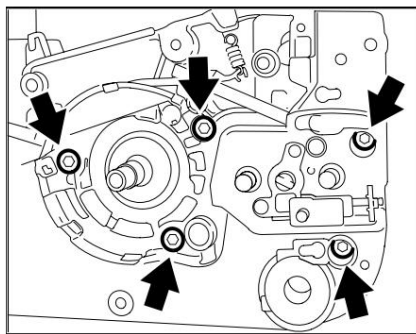
Remarque: Éliminer le carburant dans un site d'élimination agréé.

- Retirer le carter du réservoir - voir 12.8.

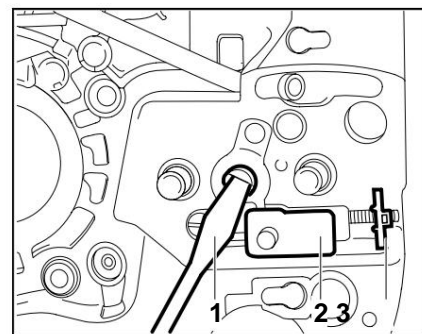
- Déposer la pompe à huile - voir 11.3.

- Retirez le pare-chocs à pointes.

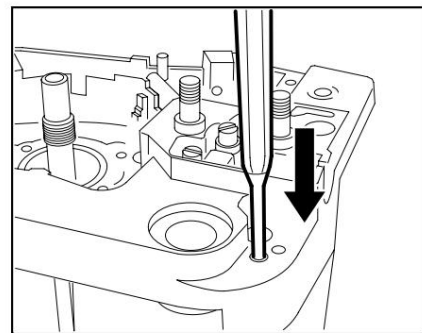
- Retirer le piston - voir 5.6.1.



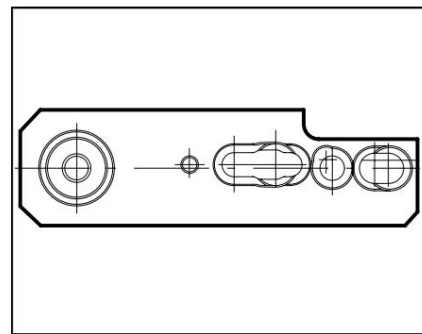
• Retirez les vis qui unissent les deux moitiés du carter.



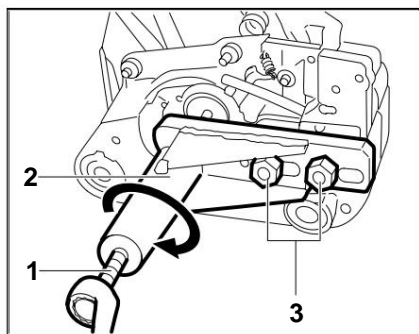
• Utilisez un tournevis pour faire tourner le pignon droit (1) dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le coulisseau du tendeur (2) bute contre le patin de butée (3).



• Du côté du tendeur de chaîne du carter, utilisez un chasse-goupille de 4 mm (0,15") pour faire sortir la goupille de positionnement des deux moitiés du carter.



• Uniquement le nouvel outil de service AS pour les machines avec le système de tension rapide de la chaîne (l'illustration montre la vue de dessous).



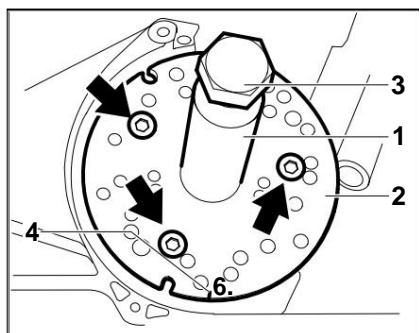
- Desserrez complètement la broche (1) de l'outil de service AS (5910 890 2205).

- Glisser l'outil d'entretien AS (2) sur les goujons à embase, monter les écrous hexagonaux (3) (pour le couvercle de pignon) et les serrer à la main.

- Tourner la broche (1) dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le vilebrequin sorte du roulement à billes. Les deux moitiés du carter se séparent au cours de ce processus.

- Retirer l'outil de service AS.

- Déposer le joint de carter.



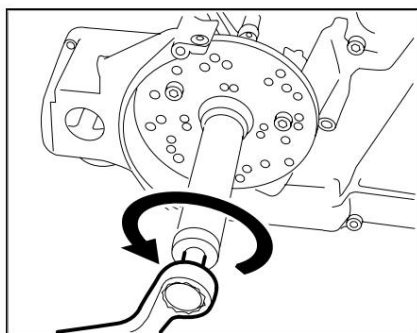
- Sur le nouvel outil de service ZS (5910 890 2200), vissez d'abord la douille (1) 5910 890 1800 dans la plaque (2) 5910 893 2101.

- Dévisser un peu l'axe (3) (filetage à gauche).

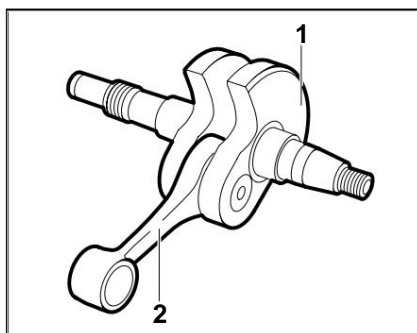
- Monter l'outil d'entretien ZS contre côté allumage du carter de manière à ce que le numéro "6" (4) soit en bas.

Remarque : la bride du cylindre est en haut.

- Insérez trois vis M5x72 9022 341 1190 dans les trous marqués "6" et serrez-les contre la plaque percée.

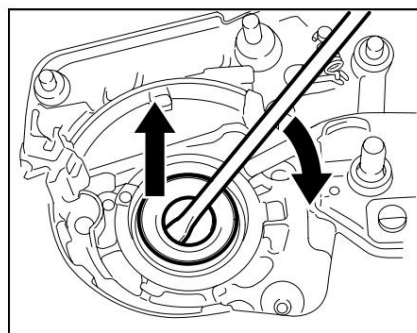


- Tourner la broche dans le sens antihoraire jusqu'à ce que le vilebrequin sorte du roulement à billes.

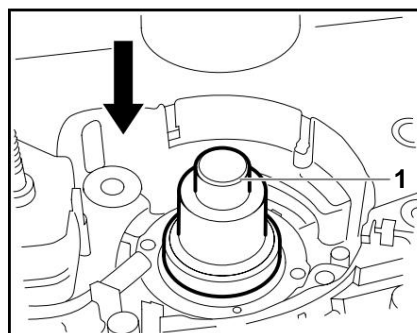


- Le vilebrequin (1), la bielle (2) et le roulement à aiguilles forment une unité indissociable. Toujours remplacer en tant qu'unité complète.

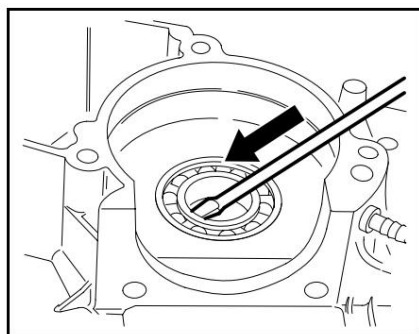
- Lors du montage d'un remplacement vilebrequin, installez toujours des bagues d'étanchéité et des roulements à billes neufs.



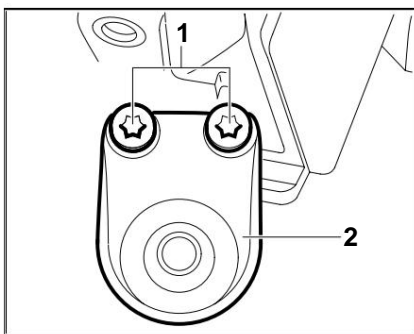
- Retirez le joint d'huile de la côté embrayage du carter.



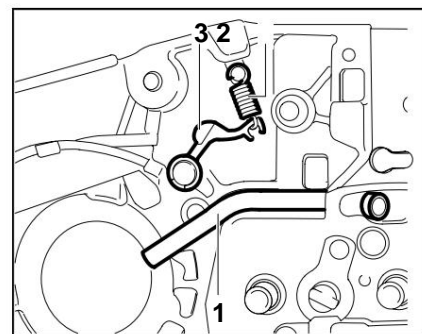
- Utiliser l'arbre de presse (1) 1118 893 7200 pour retirer le roulement à billes.



- Frappez avec précaution le joint d'huile du côté allumage du carter.



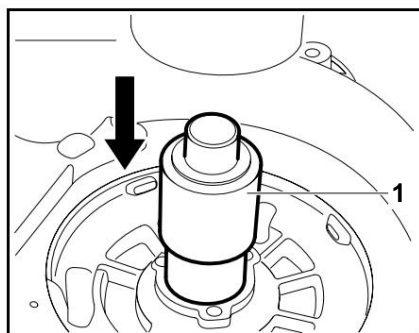
- Retirez les vis (1).
- Retirer le tampon annulaire (2).



- Déposer le flexible de refoulement d'huile (1).

Pour remplacer le carter :

- Décrocher le ressort (2) et retirer le levier à came (3).



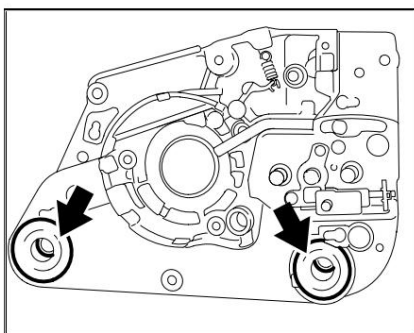
- Utiliser l'arbre de presse (1) 1120 893 7200 pour retirer le roulement à billes.

- Inspectez les deux moitiés du carter de manivelle pour des fissures et remplacez-les si nécessaire.

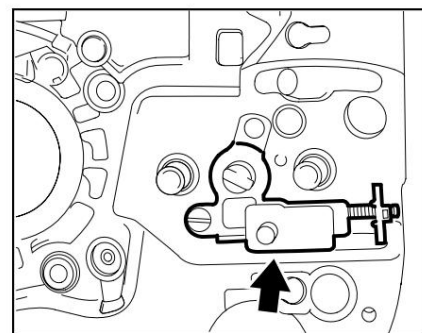
Remarque : Le carter doit être remplacé en tant qu'unité complète même si une moitié seulement est endommagée.

Toutes les autres pièces encore utilisables peuvent être transférées sur le nouveau carter.

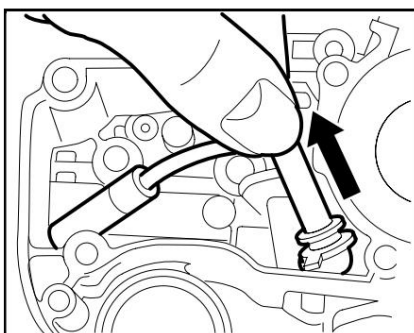
Si seuls les roulements à billes doivent être remplacés, retirez d'abord tous les composants en caoutchouc et en plastique. Effectuez les opérations suivantes à cet effet.



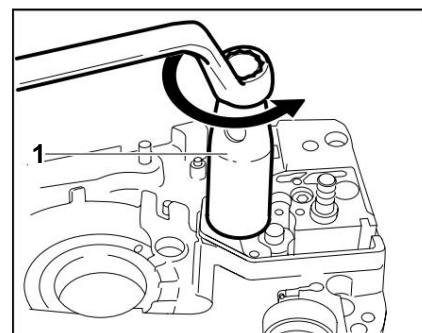
- Poussez les tampons annulaires hors côté embrayage du carter.



- Retirez le tendeur de chaîne complet - voir 4.4 ou 4.5.



- Extraire le flexible d'aspiration d'huile avec le corps d'aspiration.



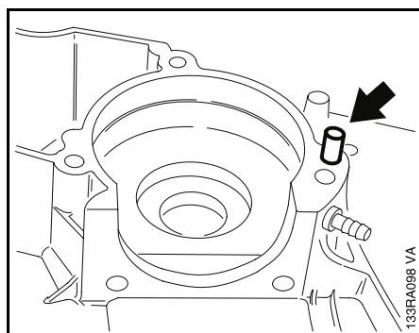
- Utiliser l'extracteur de goujons (1) 5910 893 0501 pour dévisser les goujons à collerette (pas sur les machines avec tendeur de chaîne rapide).

5.8.2 Installation du vilebrequin

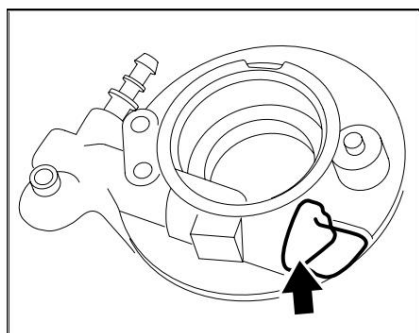
Les nouveaux carters sont livrés avec des roulements à billes pré-assemblés.

Tamponnez le numéro de série sur le carter avec des tampons à chiffres de 2,5 mm (0,1").

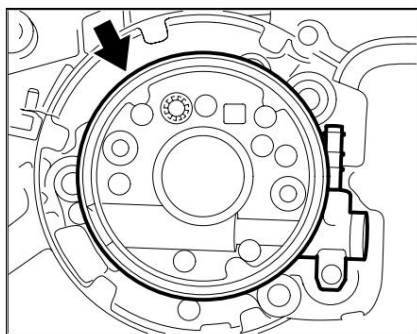
Si le carter d'origine est réutilisé, enlever les résidus de joint et nettoyer les surfaces de contact - elles doivent être nettoyées très soigneusement pour assurer une étanchéité parfaite.



- Vérifiez que la goupille cylindrique est en position. Si nécessaire, enfoncez la goupille dans le carter.

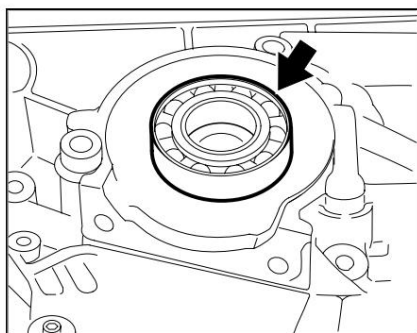


- Retirez le bouchon en plastique de la pompe à huile.



- Mettre la pompe à huile en place.

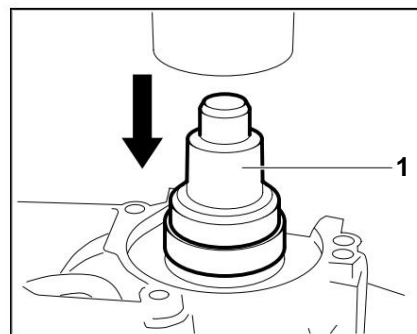
- Insérez les vis et serrez à la main.



- Chauffer la zone du siège de roulement côté embrayage du carter à env. 150°C (300°F).

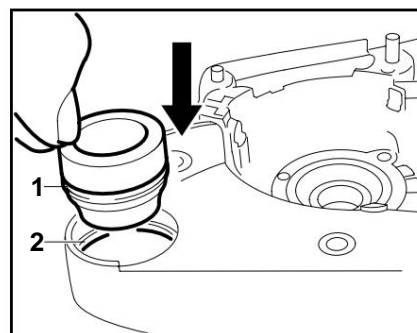
- Placez le roulement à billes en position avec le côté affleurant vers le haut et poussez-le jusqu'à la butée.

Nota : Cette opération doit être effectuée très rapidement car le roulement absorbe immédiatement la chaleur et commence à se dilater.

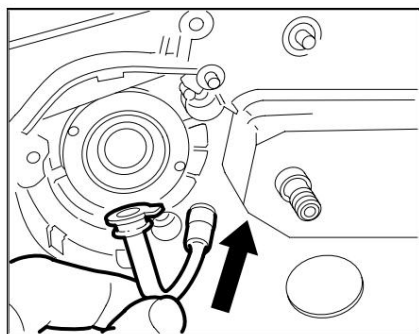


- S'il n'est pas possible de chauffer le carter, utilisez l'arbre de presse (1) 1118 893 7200 pour enfoncer le roulement à billes jusqu'en butée.

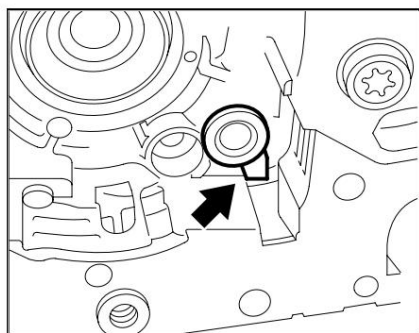
- Déposer la pompe à huile et remettre le bouchon plastique.



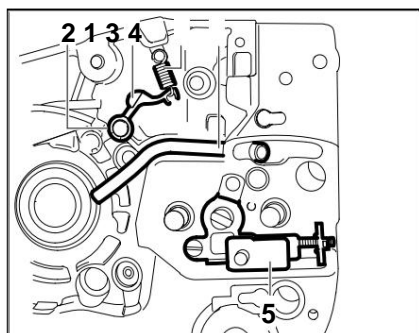
- Une fois le carter refroidi, poussez les deux tampons annulaires, extrémité conique en premier, en position de sorte que la rainure annulaire (1) s'engage dans la nervure du carter (2).



- Pousser le flexible d'aspiration d'huile dans l'alésage du carter.

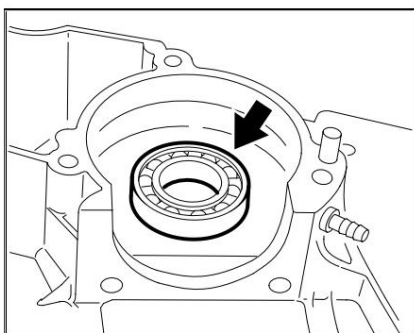


- À l'aide d'un outil émoussé, poussez le flexible d'aspiration d'huile dans l'alésage de manière à ce que sa languette se positionne dans les évidements en bas à droite.



- Installez le levier à came (1) et fixez-le avec le clip en E (2).
- Fixez le ressort (3).

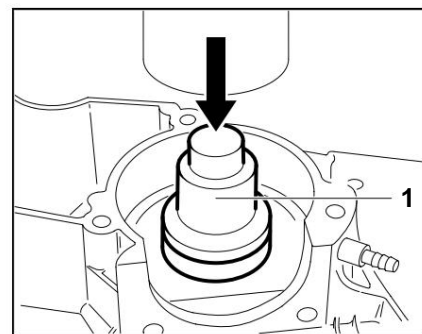
- Installez le flexible de refoulement d'huile (4) - voir 11.3.
- Installez le tendeur de chaîne (5) - voir 4.4 ou 4.5.



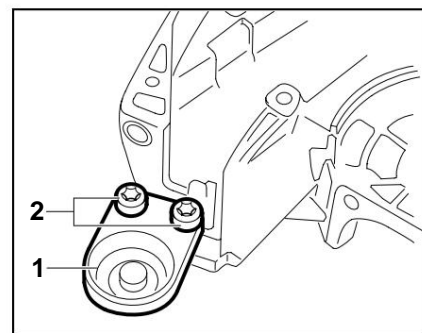
- Chauffer la zone du siège de palier côté allumage du carter à env. 150°C (300°F).

- Placez le roulement à billes en position avec le côté ouvert vers le haut et poussez-le à la main jusqu'à la butée.

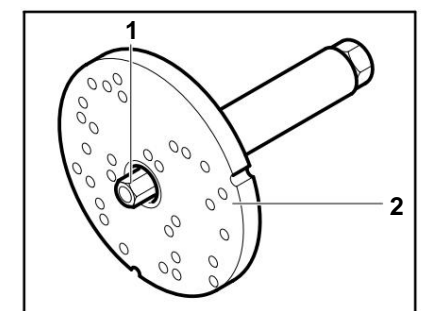
Nota : Cette opération doit être effectuée très rapidement car le roulement absorbe immédiatement la chaleur et commence à se dilater.



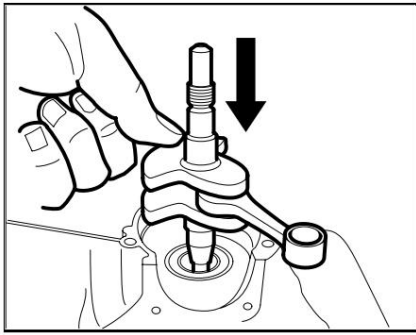
- S'il n'est pas possible de chauffer le carter, utilisez l'arbre de presse (1) 1118 893 7200 pour enfoncer le roulement à billes jusqu'en butée.



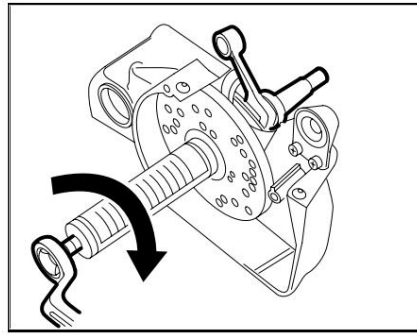
- Placer le tampon annulaire (1) en position avec la grande ouverture tournée vers l'extérieur.
- Installez les vis (2) avec de la Loctite 242 et serrez à 8 Nm (5,9 lbf.ft) - voir 13.2.



- Vissez complètement la broche dans l'outil de service ZS (2) puis vissez la douille filetée (1) 5910 893 2420 sur la broche jusqu'en butée.

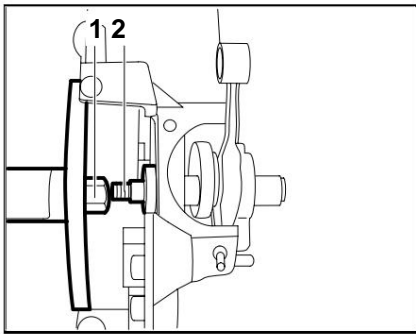


- Lubrifier le tourillon conique du vilebrequin avec de l'huile.
- Placez le bout de vilebrequin conique dans le roulement à billes du côté allumage du carter.

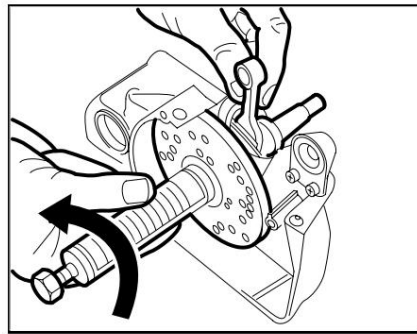


- Tournez la broche dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le vilebrequin se positionne contre le roulement à billes.

Important : La bielle doit pointer vers la bride du cylindre lors de l'installation du vilebrequin.

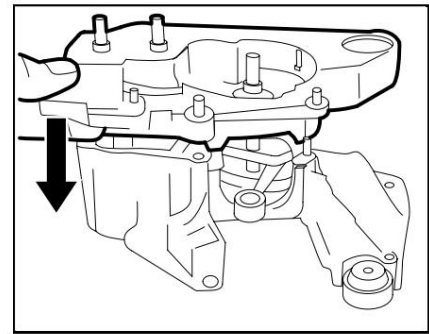


- Positionner la douille filetée (1) sur le filetage (2) du tourillon de vilebrequin et la visser.

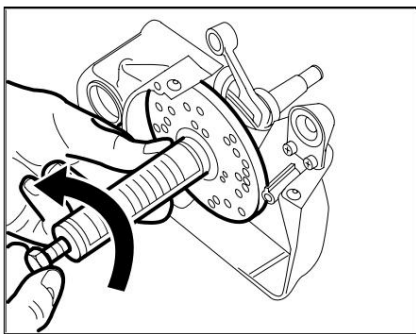


- Relâchez la broche en la tournant dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, puis maintenez le vilebrequin stable et dévissez l'outil d'entretien dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.

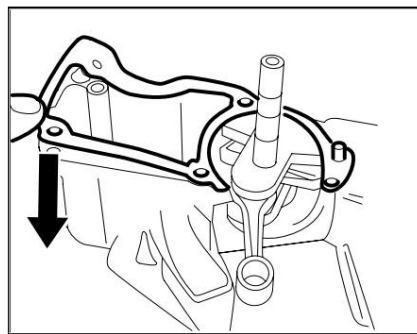
- Si le carter est neuf, installez les goujons à embase du guide-chaîne avec de la Loctite 242 et serrez jusqu'à 23 Nm (17 lbf.ft).



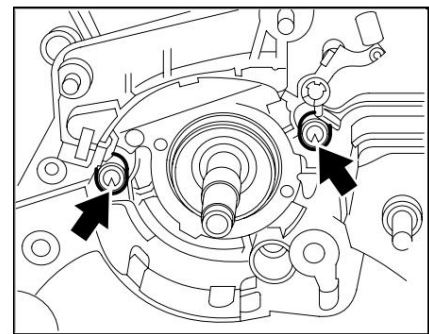
- Lubrifier le tourillon du vilebrequin droit avec de l'huile.
- Faites glisser le côté embrayage du carter sur le tourillon du vilebrequin.



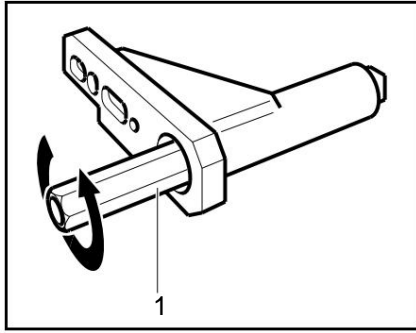
- Maintenez la broche stable et tournez l'outil d'entretien dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que la plaque percée bute contre le carter.



- Monter un joint neuf du côté allumage du carter moteur.

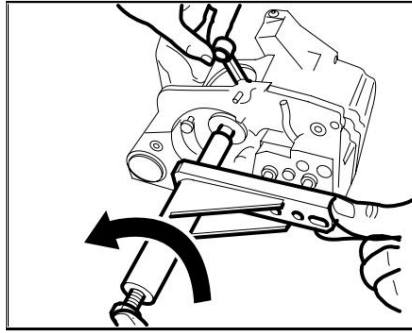


- Pour empêcher le carter et torsion du joint, insérer les vis M5x72 (de l'outil d'entretien ZS) dans les deux trous du carter jusqu'en butée.



- Vissez complètement la broche dans l'outil de service AS en tournant dans le sens des aiguilles d'une montre.

- Visser la douille fileté (1) 5910 893 2409 sur la broche jusqu'en butée (filetage à gauche).



- Pousser la douille fileté sur le tourillon du vilebrequin.

- Maintenez le vilebrequin stable, tournez la broche dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour visser le manchon fileté sur le vilebrequin.

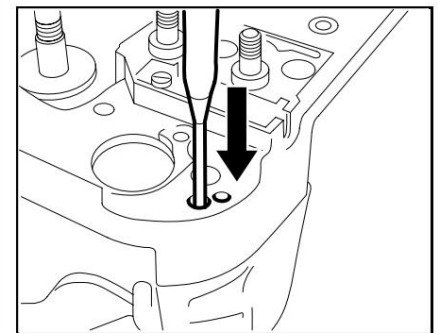
- Libérer le vilebrequin. Maintenez l'outil d'entretien stable et continuez à tourner la broche jusqu'à ce que l'outil se positionne contre la face de montage du guide-chaîne.

- Montez deux écrous hexagonaux sur les goujons de fixation de la barre et vissez-les à la main.

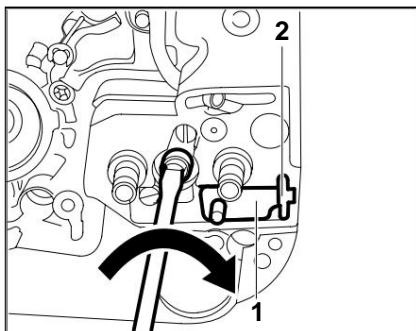
- Dévisser les écrous hexagonaux.

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

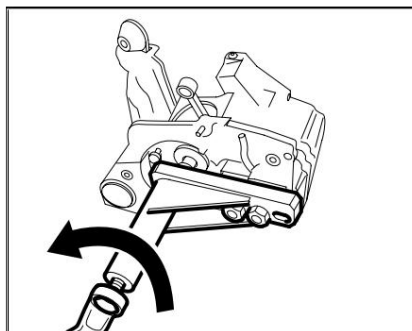
- Dévisser les deux vis M5x72.



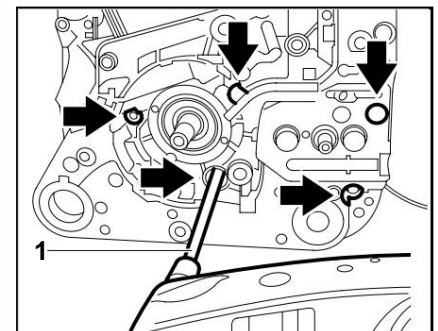
- Utilisez un chasoir de 4 mm (0,15") pour enfoncer la goupille dans le carter depuis le côté tendeur de chaîne.



- Vérifiez que le coulisseau du tendeur (1) est en butée contre le patin de butée (2). Si nécessaire, faites tourner l'engrenage droit dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le coulisseau soit contre le patin de butée.



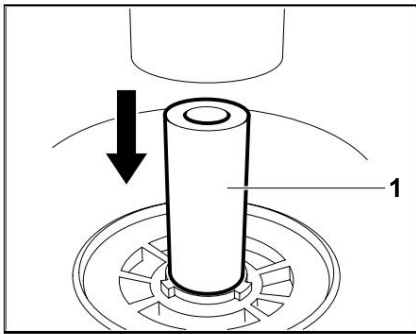
- Tourner la broche dans le sens antihoraire jusqu'à ce que le vilebrequin se positionne contre le roulement à billes.



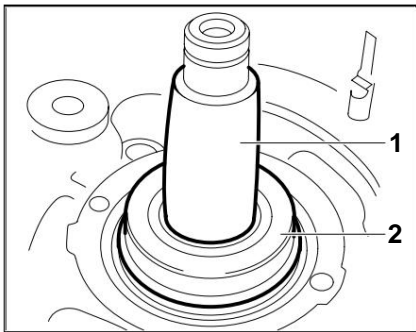
- Utilisez l'embout de tournevis (1) 0812 542 2104 pour serrer les vis alternativement en diagonale à 9 Nm (6,6 lbf.ft).

Remarque: Coupez tout excédent de matériau d'étanchéité dans la zone de la face de montage du cylindre.

- Enduire les lèvres d'étanchéité des bagues d'étanchéité graisse - voir 13.2.
- Appliquer une fine couche de produit d'étanchéité, voir 13.2, sur le diamètre extérieur des joints d'huile.
- Glisser le joint spi, côté ouvert tourné vers le carter, sur le côté allumage du vilebrequin.

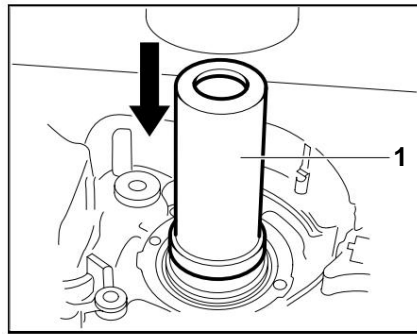


- Appuyez à fond avec la douille de pression (1) 1121 893 2400.



- Monter la douille de montage (1) 1118 893 4602 sur l'extrémité embrayage du vilebrequin.

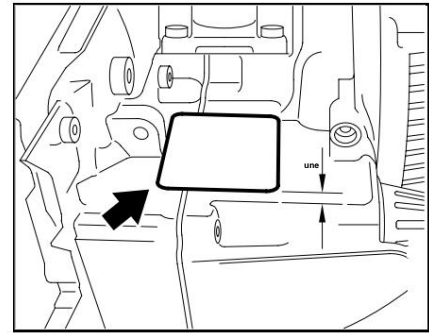
- Glisser le joint SPI (2), côté ouvert tourné vers le carter, sur la douille de montage.



- Enfoncez-le avec la douille de pression (1) 1118 893 2401.

- Retirer la douille de montage.
- Attendez environ une minute puis tourner le vilebrequin plusieurs fois.

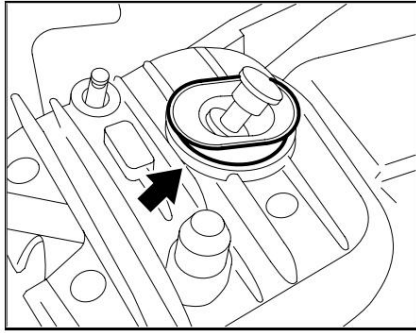
Remontez les pièces restantes dans l'ordre inverse.



- Sur les machines avec catalyseur convertisseur, il est nécessaire de coller une feuille réfléchissant la chaleur sur le carter. Nettoyez et dégraissez d'abord la surface.
- Retirez le support du nouveau film réfléchissant la chaleur.
- Appuyez fermement sur le film réfléchissant la chaleur pour qu'il n'y ait plus.

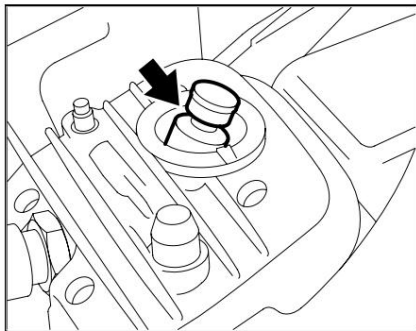
a = 8mm (0.3")

5.9 Soupape de décompression



- Retirer le carénage - voir 4.2.

• Retirez le passe-fil.



• Utilisez une douille standard de 13 mm pour dévisser la valve de décompression.

- Installez une nouvelle soupape de décompression et serrez jusqu'à 14 Nm (10,3 lbf.ft).

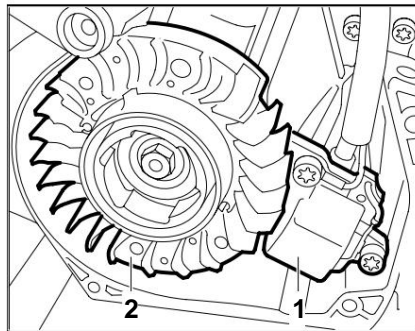
- Monter le passe-fil.

- Monter le carénage.

6. SYSTÈME DE MISE À FEU

Avertissement! Faites preuve d'une extrême prudence lors des travaux d'entretien et de réparation du système d'allumage. Les hautes tensions qui se produisent peuvent provoquer des accidents graves, voire mortels !

Le dépannage du système d'allumage doit toujours commencer par la bougie. Voir le manuel "Réparations standard, dépannage".



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

6.1 Soufflet de bougie/
Câble d'allumage

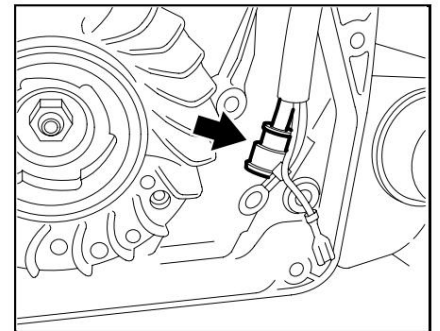
- Retirer le carénage - voir 4.2.

- Déposer le boîtier du carburateur
couverture.

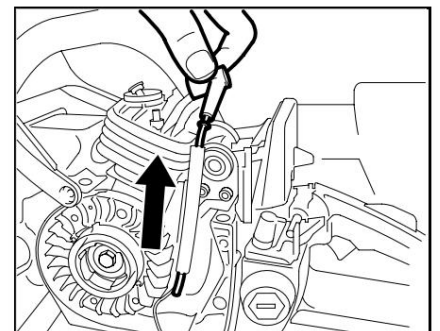
- Retirer le module d'allumage - voir 6.2.2.

- Retirer le soufflet de la bougie.

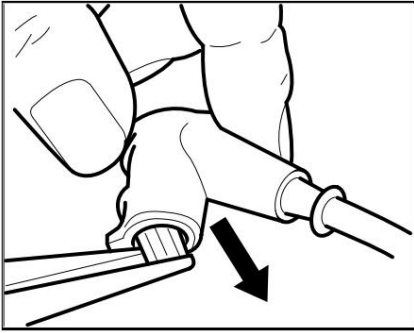
Remarque : Un soufflet de bougie coudé est installé sur le modèle 026 à partir du numéro de série X 19 830 900.



• Retirez le passe-câble, s'il y en a un, du câble d'allumage.



• Retirez le câble d'allumage du tube isolant.



- Utilisez une pince appropriée pour saisir le ressort et retirez-le du soufflet de la bougie.

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

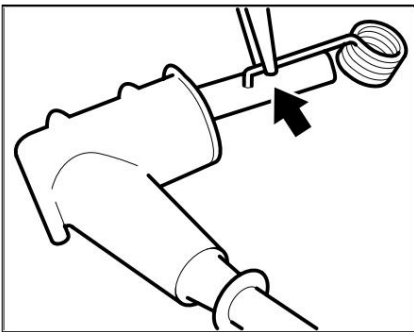
- Retirez la cosse de la bougie du câble d'allumage.

- Couper le nouveau câble d'allumage à la longueur voulue (voir la liste des pièces ou couper à la même longueur que l'ancien câble).

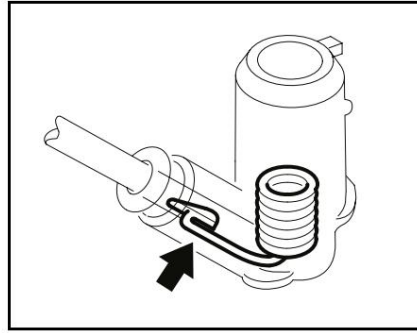
- Enduisez l'extrémité du câble d'allumage (environ 20 mm/3/4") d'huile.

- Placer le soufflet de bougie sur le câble d'allumage.

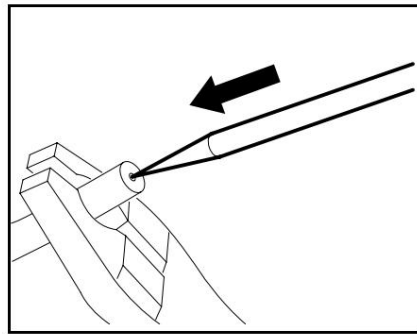
- Utilisez une pince adaptée pour saisir l'extrémité du câble d'allumage à l'intérieur du soufflet de bougie et retirez-le.



- Pincez le crochet du ressort au centre du fil, à environ 15 mm (5/8") de l'extrémité du fil.

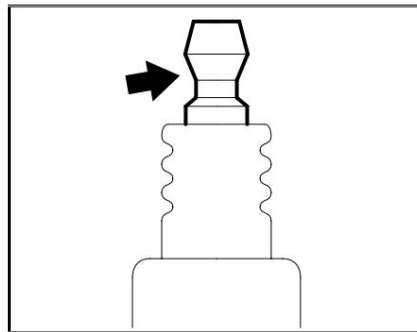


- Ramenez le câble dans le boîtier afin que le ressort se positionne correctement à l'intérieur.

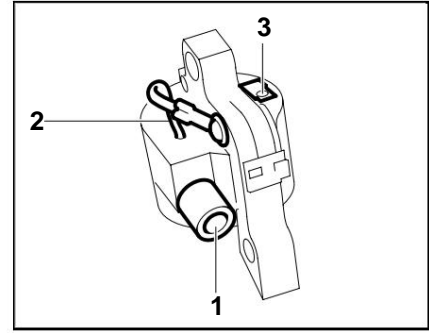


- Utilisez un outil pointu (poinçon ou vrille) pour percer le centre de l'autre extrémité du câble d'allumage qui se visse dans le module.

Remontez les pièces restantes dans l'ordre inverse.



- Si la bougie d'allumage est amovible l'écrou de l'adaptateur, il doit être fixé et serré solidement.



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

1. la sortie haute tension (1)

2. le fil de terre (2)

3. l'étiquette du connecteur (3) pour le fil de court-circuit

Un test précis du module d'allumage n'est possible qu'avec un équipement de test spécial. Pour cette raison, il suffit d'effectuer un test d'allumage en atelier.

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

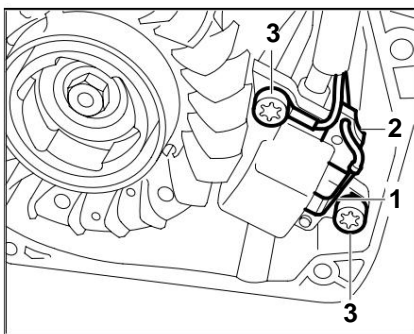
6.2.1 Calage de l'allumage

Le calage de l'allumage est fixe et n'est pas réglable.

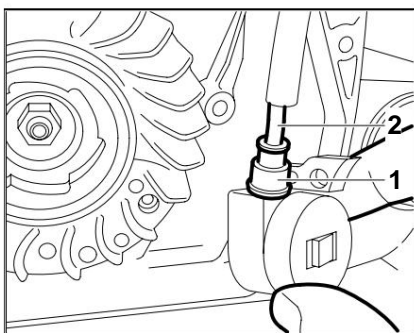
Puisqu'il n'y a pas d'usure mécanique dans ces systèmes, le calage de l'allumage ne peut pas se dérégler.

Cependant, un défaut interne dans le circuit peut modifier le point de commutation de telle manière qu'un test d'allumage montrera toujours que le système est en ordre bien que le temps soit en dehors de la tolérance autorisée. Cela altérera le comportement de démarrage et de fonctionnement du moteur.

6.2.2 Retrait et installation



- Retirer le carter du ventilateur.
- Tirez le fil de court-circuit (1) hors de l'étiquette du connecteur et hors du support (2).
- Retirez les vis (3).



- Retirer le module d'allumage.
- Retirez la douille (1).
- Tourner le module d'allumage pour dévisser le câble d'allumage (2) de la broche de contact.
- Retirez le câble d'allumage de la sortie haute tension.
- Garnir la sortie haute tension avec de la graisse multifonction STIHL - voir 13.2.

Important : Ne pas utiliser de graisse graphite (Molykote) ou de pâte isolante silicone.

- Visser le câble d'allumage.
- Pousser le passe-câble sur la sortie haute tension.

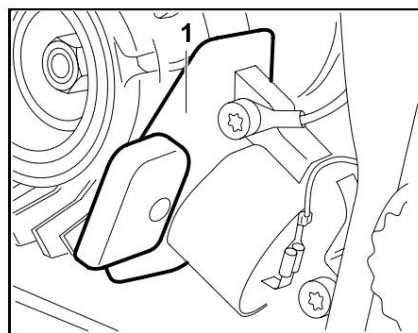
- Enduire les filetages des vis de Loctite 242 - voir 13.2.

- Mettez le module d'allumage en place, insérez les vis avec les rondelles mais ne les serrez pas encore.

Important : Une rondelle doit être placée sous chaque tête de vis.

Remarque : Fixez le fil de terre avec la vis supérieure.

Sur les machines à poignées chauffantes, positionner le connecteur du fil du générateur sous le module d'allumage - voir 10.5.



- Glisser la jauge de réglage (1) 1111 890 6400 entre les bras du module d'allumage et les aimants du volant moteur.
- Appuyez sur le module d'allumage contre la jauge de réglage et serrez les vis de fixation à un couple de 7,0 Nm (5,2 lbf.ft).

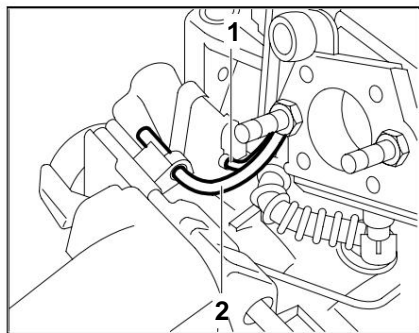
Assemblez toutes les autres pièces dans l'ordre inverse.

6.3 Fil de court-circuit/ Fil de terre

Le faisceau de câblage complet doit être remplacé sur les machines avec chauffage du carburateur à partir du numéro de série X 32 611 639 et les machines avec poignées chauffantes à partir du numéro de série X 37 055 376 - voir 6.4.

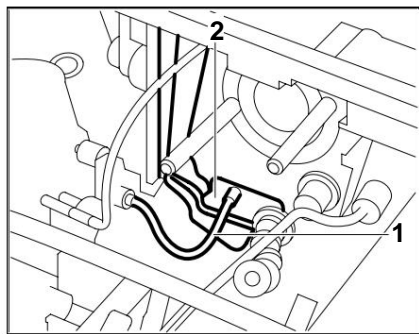
- Retirer le carénage - voir 4.2.

- Retirer le filtre à air - voir 12.1.

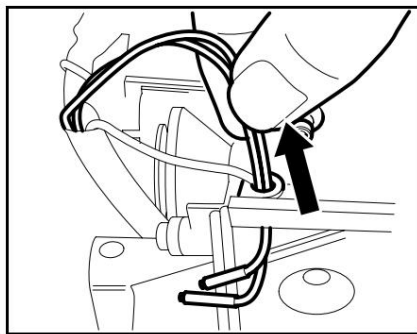


• Extraire le fil de masse (1) du ressort de contact.

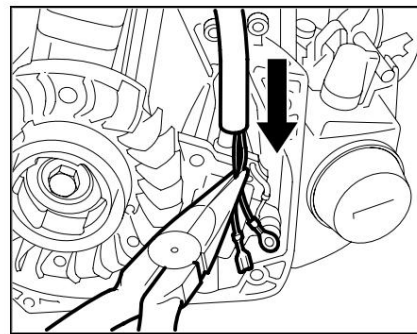
• Retirer le câble de court-circuit (2) de l'arbre de l'interrupteur.



Remarque : Le fil de masse (1) est soudé au circuit imprimé (2) sur les machines avec chauffage de carburateur jusqu'au numéro de série X 32 611 638.



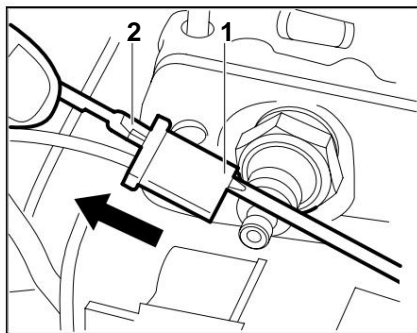
• Tirez les deux fils hors du passe-câble.



- Retirez le fil de court-circuit et le fil de terre du module d'allumage - voir 6.2.2.

• Tirez le fil de court-circuit et le fil de terre hors du tube isolant.

Installez dans l'ordre inverse.



• Pour changer le fil de masse sur les machines avec chauffage du carburateur jusqu'au numéro de série X 33 339 217, retirer le boîtier du connecteur (1) de la carte de circuit imprimé.

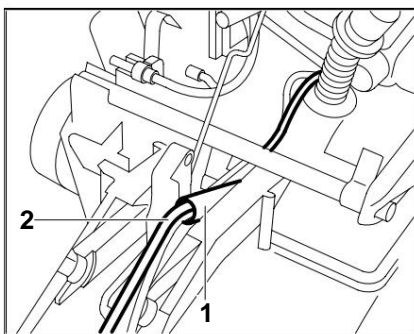
• À l'aide d'un petit tournevis, appuyez avec précaution sur l'ergot de maintien du socle de raccordement (2) dans le boîtier du connecteur. Retirez la douille du terminal.

6.4 Faisceau de câblage

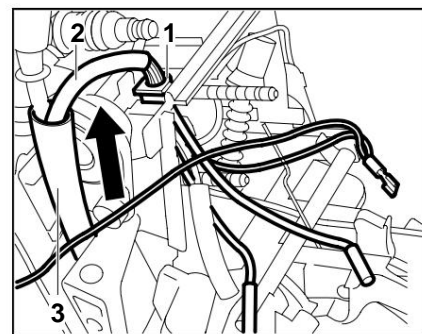
Le faisceau de câbles comprend le fil de terre, le fil de court-circuit et le fil de connexion au générateur et à l'élément chauffant de la poignée arrière.

- Déposer le carburateur - voir 12.5.2.

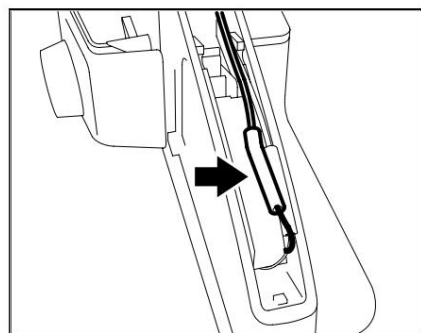
- Retirer le levier de verrouillage - voir 9.2.



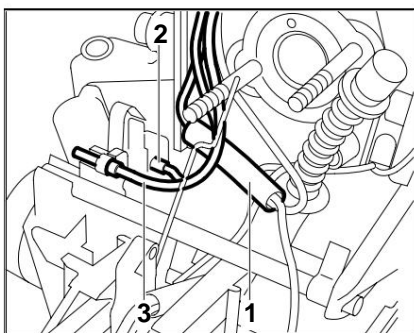
- Tirez le câble avec le tube (1) hors du canal dans le boîtier du réservoir.
- Tirez le câble (2) hors du tube.



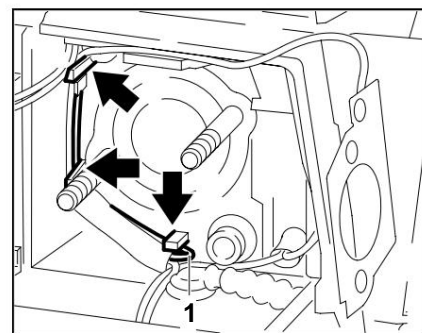
- Retirez la douille (1) du logement du réservoir.
- Retirez le faisceau de câbles (2) du boîtier du réservoir et du tube isolant (3).



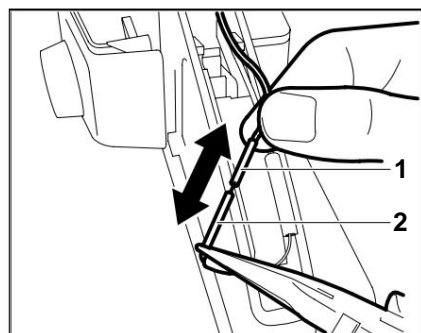
- Tirez le tube isolant sur le fil le plus fin (du générateur à l'élément chauffant de la poignée arrière) pour exposer le connecteur.



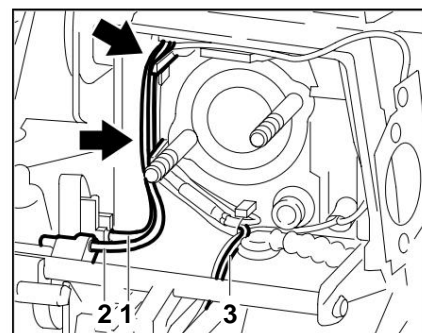
- Tirez le tube isolant (1) vers l'arrière pour exposer le connecteur.
 - Débranchez les fils.
 - Retirez le fil de masse (2) du ressort de contact.
 - Retirez le câble de court-circuit (3) de l'arbre de l'interrupteur.
- Débrancher le fil du générateur - voir 10.5.



- Installez dans l'ordre inverse.
- Faites une boucle (1) dans le câble du générateur à l'élément chauffant de la poignée arrière et poussez-le derrière les attaches.

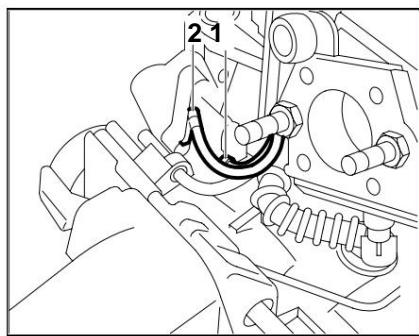


- Débrancher la broche (1) et le connecteur femelle (2).



- Poussez également le fil de terre (1) et le fil de court-circuit (2) derrière les dispositifs de retenue.
- Notez la position correcte du fil (3) sur l'élément chauffant de la poignée arrière.

6.5 Contacter le printemps

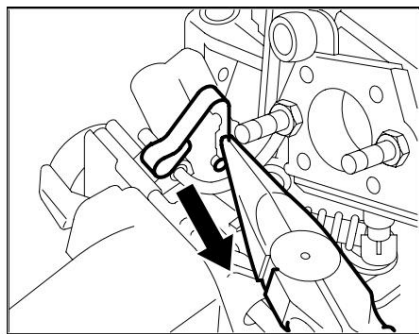


- Retirer le filtre à air - voir 12.1.

- Tourner le levier de l'interrupteur de manière à ce qu'il pointe vers le haut.

• Retirez le fil de masse (1) du ressort de contact.

• Machines avec carburateur chauffage à partir du numéro de série X 33 339 218 : Retirer la borne drapeau (2) du ressort de contact.



• Retirer le ressort de contact de son siège dans le boîtier du réservoir.

Remonter à l'envers séquence.

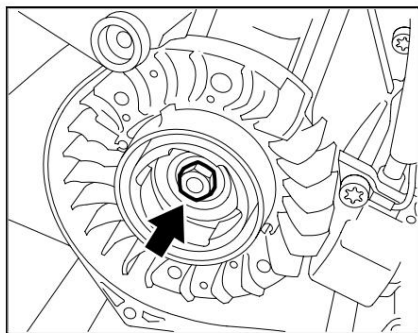
6.6 Volant

Dépose du volant moteur

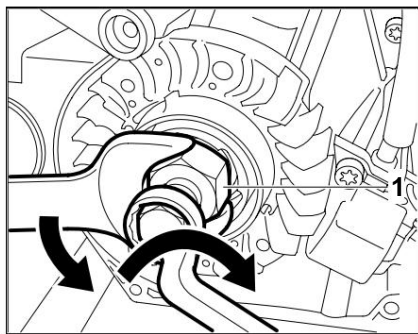
- Utiliser la languette de blocage pour bloquer le piston - voir 4.2.

- Retirer le carter du ventilateur.

- Tourner le volant moteur de manière à ce que les pôles magnétiques soient alignés avec le module d'allumage.

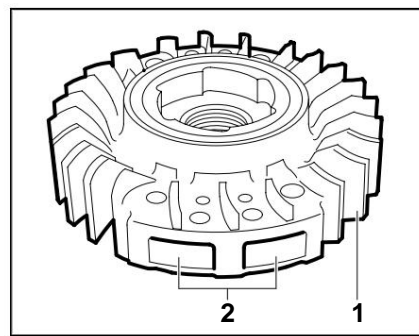


• Dévisser le support du volant noir.



• Utiliser l'extracteur (1) 1110 890 4500 pour débloquer le volant moteur.

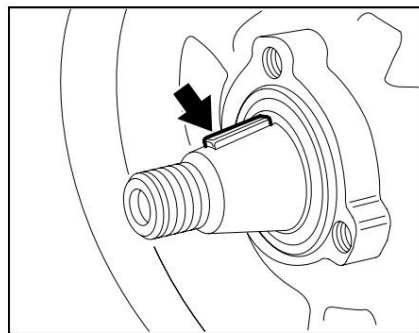
- Retirer le volant moteur du vilebrequin.



• Le volant (1) et l'aimant

les poteaux (2) ne doivent pas être fissurés ou endommagés de quelque manière que ce soit. Installez un nouveau volant moteur si nécessaire.

- Pour les machines avec chauffage poignées voir 10.5.



Installation du volant

Important : Nettoyer le tourillon du vilebrequin et l'alésage du moyeu du volant moteur avec un dégraissant standard à base de solvant du commerce ne contenant pas d'hydrocarbures chlorés ou halogénés - voir 13.2.

• Vérifier que la clavette est correctement positionnée dans le vilebrequin.

- Monter le volant moteur en position.

- Monter et serrer l'écrou du volant moteur à 33 Nm (24,5 lbf.ft).

Assemblez toutes les autres pièces dans l'ordre inverse.

7. DÉMARREUR À REBOBINAGE

7.1 Général

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

Dans ce cas, il suffit d'appliquer quelques gouttes de paraffine (kérosène) sur le ressort de rappel.

Ensuite, tirez plusieurs fois avec précaution sur la corde du lanceur et laissez-la se rembobiner jusqu'à ce qu'elle retrouve son fonctionnement régulier et normal.

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

Laver toutes les pièces dans de la paraffine/ kérosène ou du white spirit.

Lubrifiez le ressort de rappel et la tige de démarrage avec du lubrifiant spécial STIHL, voir 13.2, avant l'installation.

7.2 Ressort de rappel 7.2.1

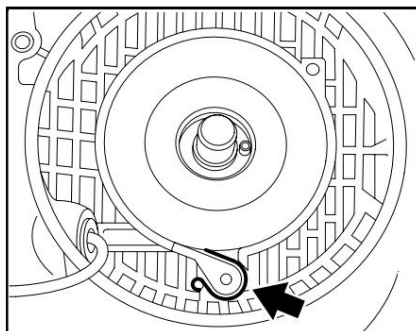
Remplacement

Tableau de dépannage - voir le manuel "Réparations standard, dépannage".

- Retirez le boîtier du ventilateur avec démarreur à rappel.
- Déposer le rotor à câble, voir manuel "Réparations standard, dépannage".
- Après avoir retiré le boîtier du ressort, retirez les morceaux restants du ressort de rappel du boîtier du ventilateur.

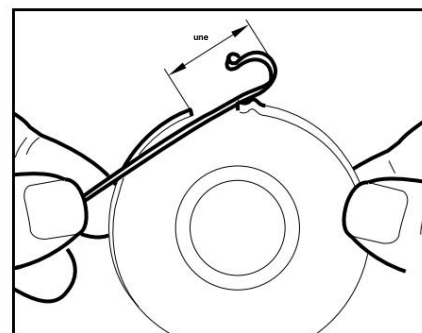
Remarque : Le ressort de rechange est livré prêt à être installé avec un logement de ressort.

- Il doit être lubrifié avec quelques gouttes de lubrifiant spécial STIHL avant l'installation - voir 13.2.

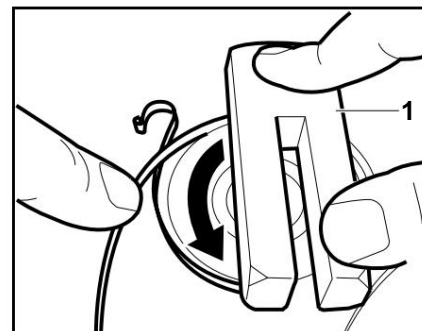


- Positionnez le ressort de rappel avec le logement du ressort (la plaque inférieure doit être tournée vers le haut) dans le logement du ventilateur. Engagez la boucle d'ancrage sur la patte moulée dans le boîtier du ventilateur.

Important : Si le ressort de rappel saute et se déroule pendant le montage, il doit être réinstallé dans le logement du ressort comme suit :

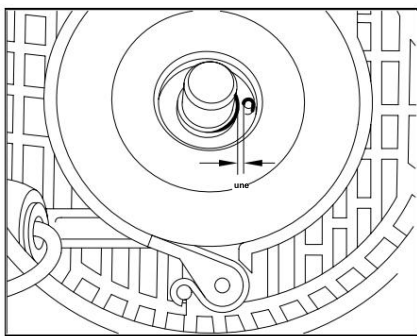


- Positionnez la boucle d'ancrage à environ 20 mm (3/4") du bord du logement du ressort.



- Installez le ressort de rappel dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, en commençant par le côté extérieur et en travaillant vers l'intérieur. Placer la cale en bois (1) 1108 893 4800 sur le boîtier du ressort pour simplifier cette opération.

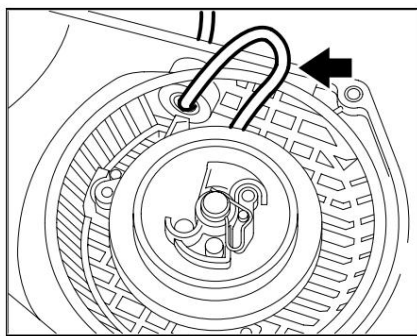
7.2.2 Tension



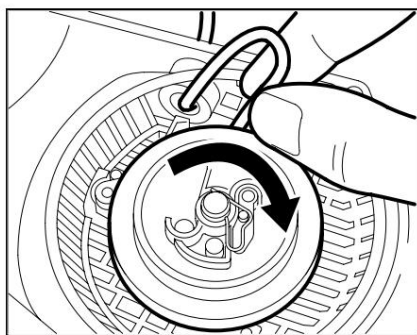
- Vérifiez la distance du ressort intérieur boucle du poteau de départ, $a = 2 \text{ mm}$ (0,08"), et corrigez si nécessaire.

- Installer le rotor à câble - voir Manuel "Réparations standard, dépannage".

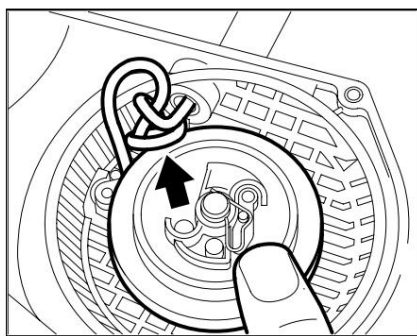
- Tendre le ressort de rappel - voir [7.2.2](#).



- Faites une boucle dans la corde du lanceur.



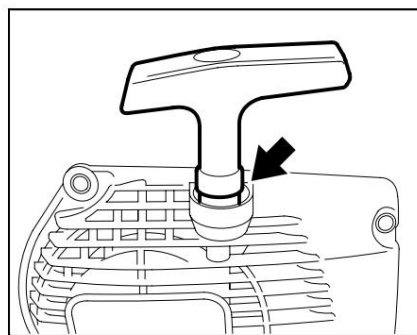
- Saisissez le câble **près** du rotor et utilisez-le pour faire tourner le rotor du câble de six tours complets dans le sens des aiguilles d'une montre.



- Maintenez le rotor à câble stable.
- Tirez la corde avec la poignée de démarrage et tendez-la.

- Tenez fermement la poignée de démarrage pour maintenir la corde tendue.

- Lâcher le rotor à câble et relâcher lentement la poignée du lanceur pour que la corde s'enroule sur le rotor.



Remarque : La poignée de démarrage doit reposer fermement dans la douille de guidage de câble sans s'affaisser d'un côté. Si ce n'est pas le cas, tendez le ressort d'un tour supplémentaire.

Lorsque le câble du lanceur est complètement tendu, il doit encore être possible de faire tourner le rotor du câble d'au moins un demi-tour supplémentaire avant que la tension maximale du ressort ne soit atteinte. Si ce n'est pas le cas, tirez la corde, maintenez le rotor de corde stable et faites un tour de corde.

Ne pas trop tendre le ressort de rappel - il pourrait casser.

- Monter le carter du ventilateur.

7.3 Corde de démarrage/Poignée de démarrage (ElastoStart)

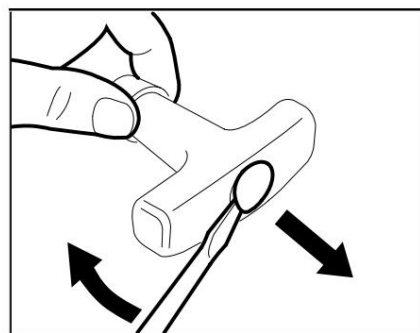
- Retirez le boîtier du ventilateur avec démarreur à rappel.

Pour la corde de démarrage (ElastoStart) sur 026, voir le manuel "Réparations standard et dépannage".

Corde de démarrage

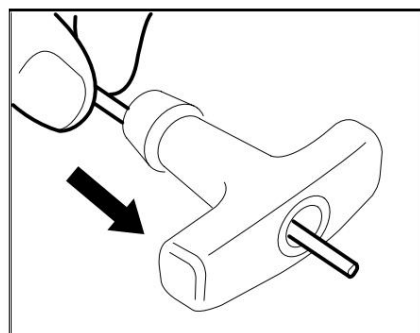
- Retirer le rotor à câble - voir manuel "Réparations standard et dépannage".

- Retirer le câble de démarrage du rotor à câble.



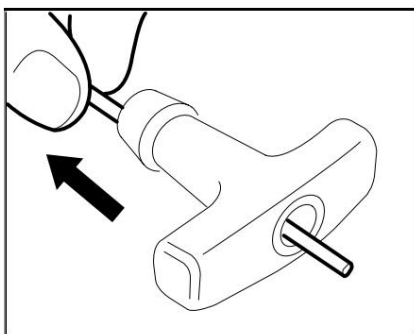
• Retirez le capuchon de la poignée de démarrage.

- Tirez la corde hors du démarreur saisir.



• Enfillez l'extrémité de la nouvelle corde à travers le dessous de la poignée de démarrage.

- Fixez l'extrémité de la corde avec un simple nœud plat.



• Tirez la corde vers l'arrière jusqu'à ce que le nœud se positionne dans la poignée de démarrage.

- Enfoncez le capuchon dans la poignée de démarrage.

- Monter le câble de démarrage sur le rotor à câble.

- Installer le rotor à câble.

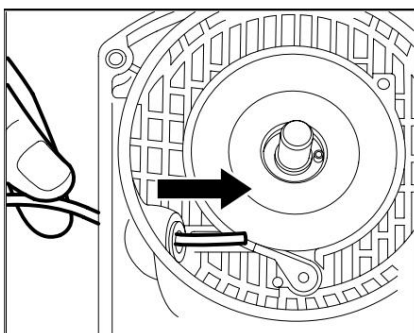
Poignée de démarrage

La nouvelle poignée de démarrage est livrée avec une corde de démarrage.

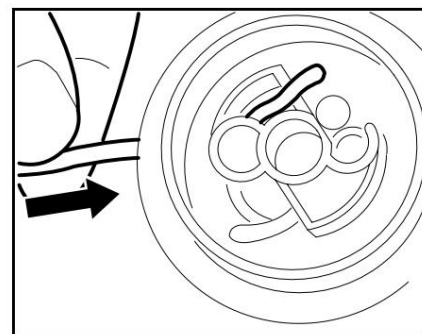
- Retirer le rotor à câble - voir manuel "Réparations standard et dépannage".

- Sortir le nœud de l'évidement dans le rotor à câble.

- Ouvrez le nœud et tirez le câble de démarrage hors du rotor et du boîtier du ventilateur.

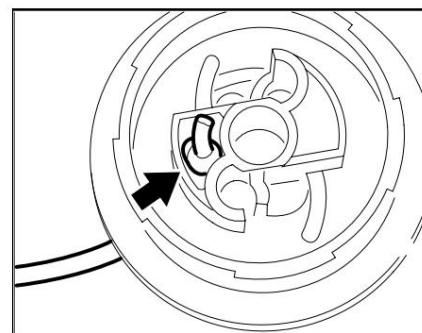


• Faites passer le câble de démarrage 1113 195 8200 à travers la douille de guidage depuis l'extérieur.



• Enfiler l'autre extrémité de la corde à travers le trou sur le côté du rotor à câble.

- Fixez la corde avec un simple nœud plat.



• Ramenez la corde dans le rotor de façon à ce que le nœud se place dans récréation.

- Installez le rotor à câble - voir le manuel "Réparations standard, dépannage".

- Tendre le ressort de rappel - voir 7.2.2.

- Monter le boîtier du ventilateur avec démarreur à rappel.

8. DU SYSTÈME DE POIGNÉE

Des tampons anti-vibrations en caoutchouc sont installés entre le carter et le boîtier du réservoir. Les tampons en caoutchouc endommagés (tampons annulaires) doivent toujours être remplacés par jeux.

Des tampons annulaires modifiés (plus souples) sont installés dans les machines

026 sans pare-étincelles à partir du numéro de série 1 42 567 877.

Tous les tampons annulaires sont marqués d'une version abrégée du numéro de pièce pour une identification facile. Le marquage est généralement moulé sur la face frontale du tampon, par exemple le tampon annulaire 1121 790 9902 est marqué 1121/02.

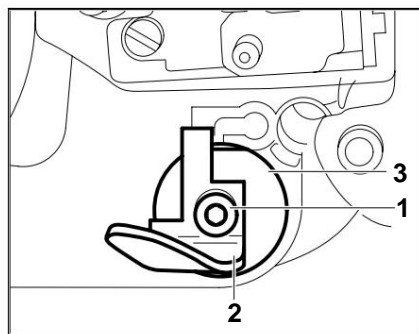
- Retirer le carénage - voir 4.2.

- Retirer la plaque latérale - voir 4.3.2.

- Sur le système de tension rapide de la chaîne, retirer la bande inférieure du pare-chocs.

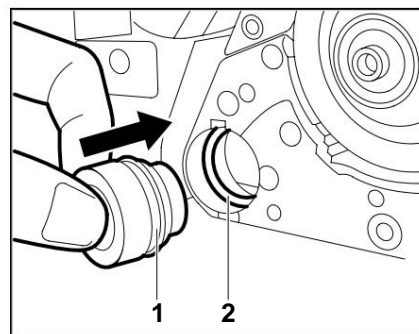
- Sur le système de tension rapide de la chaîne, retirer la bande inférieure du pare-chocs.

- Sur le système de tension rapide de la chaîne, retirer la bande inférieure du pare-chocs.

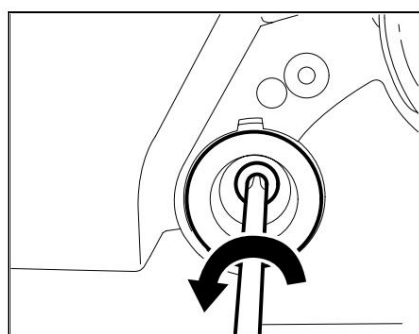


- Retirer la vis (1) de l'attrape-chaîne (2).

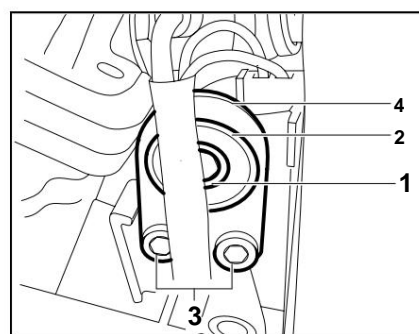
- Retirer facilement le bouchon à expansion (3) du tampon annulaire avant.



- Pousser les nouveaux tampons annulaires dans le carter de manière à ce que la rainure s'engage sur la nervure intérieure du carter (1).

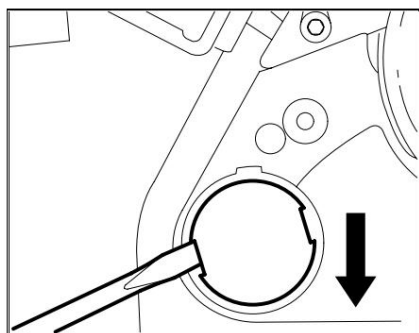


- Dévisser les vis de fixation du tampon annulaire.

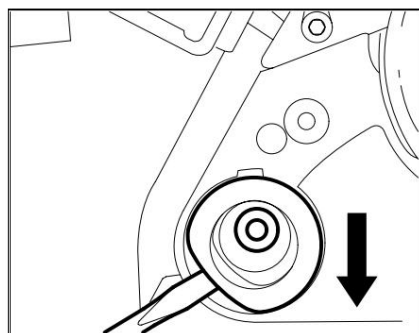


- Dévisser la vis (1) et retirer le manchon (2).

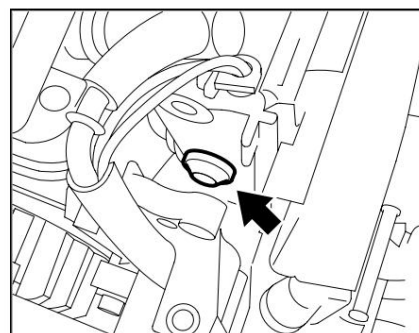
- Dévisser les vis (3) et déposer la plaque tampon annulaire (4).



- Retirez le bouchon du tampon annulaire arrière.



- Retirez les tampons annulaires du carter.



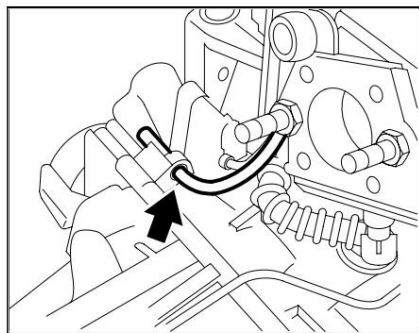
- Vérifiez le tampon d'arrêt de la machine X 36 348 620 et installez-en un nouveau si nécessaire. Pour ce faire, retirez le boîtier du réservoir - voir 12.8.

- Couples de serrage voir 3.6.

9. SYSTÈME DE COMMANDE PRINCIPALE/POIGNÉE

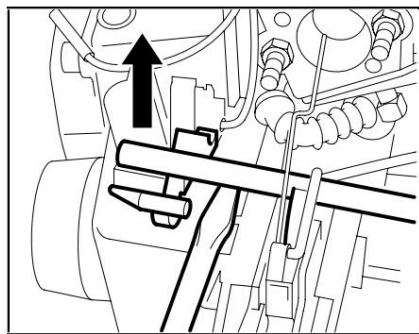
9.1 Arbre de commutation

Le levier Master Control actionné par le pouce déplace l'axe de l'interrupteur pour sélectionner la fonction requise.

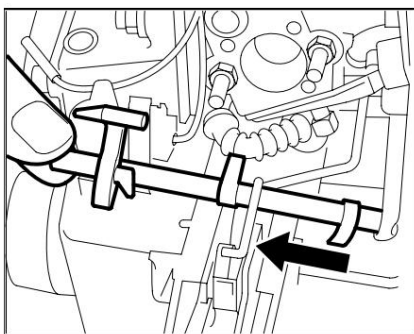


- Retirer le levier de verrouillage - voir 9.2.

- Retirez le fil de court-circuit de l'arbre de l'interrupteur.

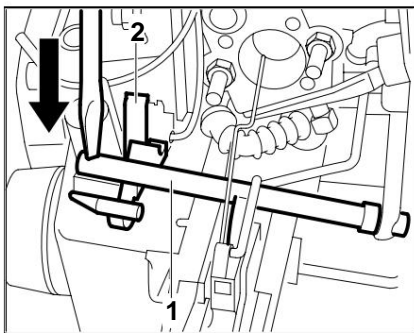


- Sortez l'axe de l'interrupteur de son montage pivotant à côté du ressort de contact.



- Tourner l'axe de l'interrupteur de sorte que le levier de commande principal pointe vers le haut.

- Tirez l'axe de l'interrupteur hors du autre support de pivot.



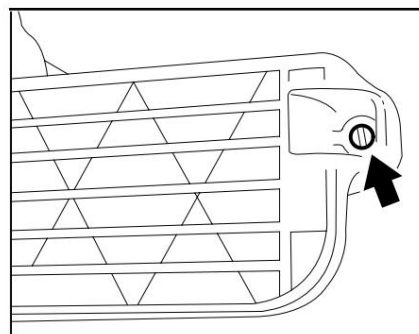
Installez dans l'ordre inverse.

- La tige d'accélérateur doit être au-dessus l'arbre de l'interrupteur.

- À l'aide d'un tournevis, enfoncez l'axe de l'interrupteur (1) dans le support pivotant et poussez en même temps légèrement le ressort de contact (2) vers l'avant.

9.2 Levier de verrouillage/

Gâchette d'accélérateur

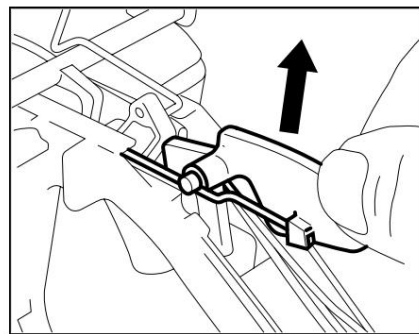


- Retirer le filtre à air - voir 12.1.

- Déplacez le levier de commande principal en position "CHOKE".

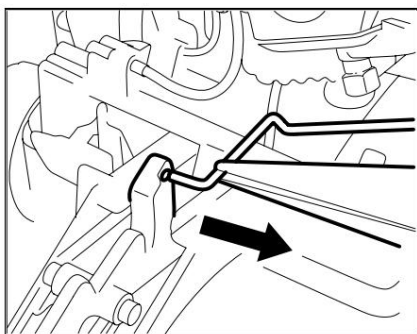
- Retirez la vis.

- Retirer la moulure de la poignée.

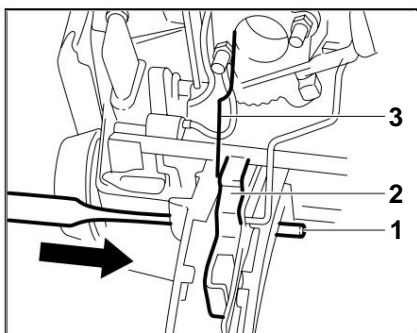


- Déplacez le levier Master Control vers Position « MARCHÉ ».

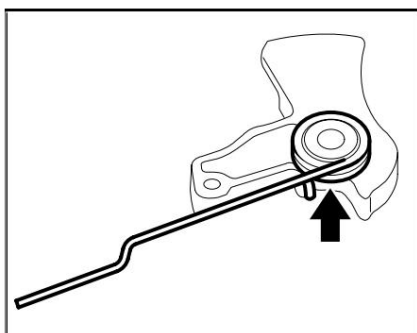
- Tirez le levier de verrouillage hors de son logement.



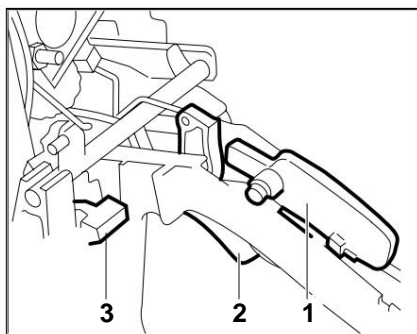
- Tirez la tige d'accélérateur hors de la gâchette d'accélérateur.



- Utiliser un chasoir de 5 mm (3/16") pour chasser la goupille cylindrique (1).
- Retirez la gâchette d'accélérateur (2) et le ressort de torsion (3) de la poignée.

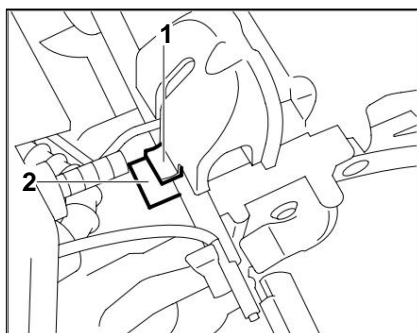


- Retirer le ressort de torsion.
- Le ressort de torsion doit se trouver sous le levier de verrouillage et s'engager dans l'encoche.



Installez dans l'ordre inverse.

- Appuyez sur le levier de verrouillage (1) vers le bas.
- Poussez la gâchette d'accélérateur (2) vers le haut et amenez le levier de commande principal (3) en position "CHOKE".



- Monter la moulure de poignée de manière à ce que la languette (1) s'engage dans le siège (2) dans le logement du réservoir.

10. SYSTÈME DE CHAUFFAGE ÉLECTRIQUE DES POIGNÉES

10.1 Dépannage

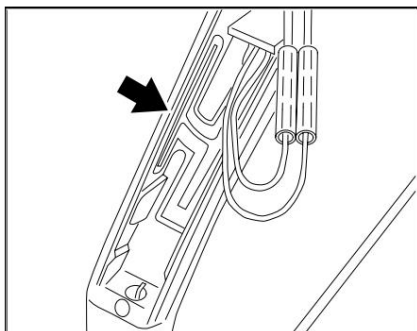
L'ensemble du système de chauffage de la poignée est sans entretien et ne subit pratiquement aucune usure. Les défauts du générateur, des éléments chauffants et du câblage sont généralement causés par des dommages mécaniques.

Les éléments chauffants à résistance plus élevée s'installent à partir du numéro de série X 33 339 218 - voir 10.3 ou 10.4.

Il y a deux raisons aux pannes du système de chauffage :

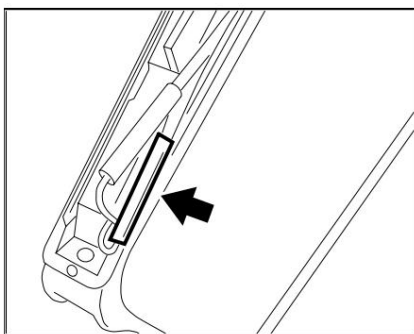
1. Une coupure dans le circuit due à un fil ou un composant défectueux.
2. Un court-circuit résultant d'une isolation endommagée.

Important : L'élément chauffant de la poignée arrière peut surchauffer et



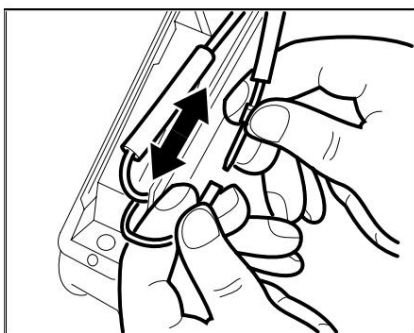
échouer s'il n'est pas collé fermement en position, c'est-à-dire complètement à plat (pas de plis).

Pour rechercher la cause d'un défaut :

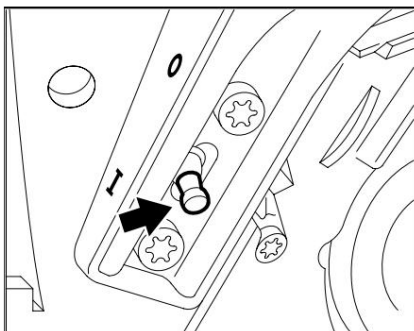


- Retirer le levier de verrouillage - voir 9.2.

- Faites glisser le tube isolant du connecteur sur le fil entre le générateur et l'élément chauffant de la poignée arrière.

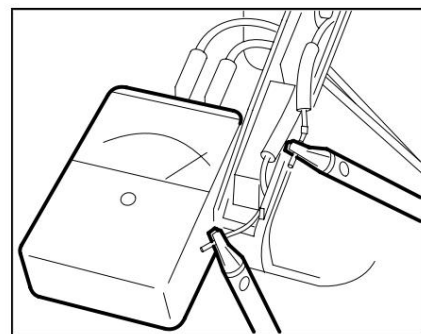


- Séparez le connecteur mâle et femelle.



- Réglez l'interrupteur de chauffage sur "I".

- Réglez l'ohmmètre sur "ÿx1".



- Fixez un fil de test de l'ohmmètre au fil du générateur et l'autre fil de test au fil de l'élément chauffant.

Remarque : Tous les composants électriques du système de chauffage sont connectés en série avec l'ohmmètre.

Si le système est en ordre, l'ohmmètre doit indiquer une valeur comprise entre 3,5 ÿ et 4 ÿ ou 0,9 et 1,1 ÿ.

Si aucune lecture n'est obtenue, il y a une coupure dans le circuit.

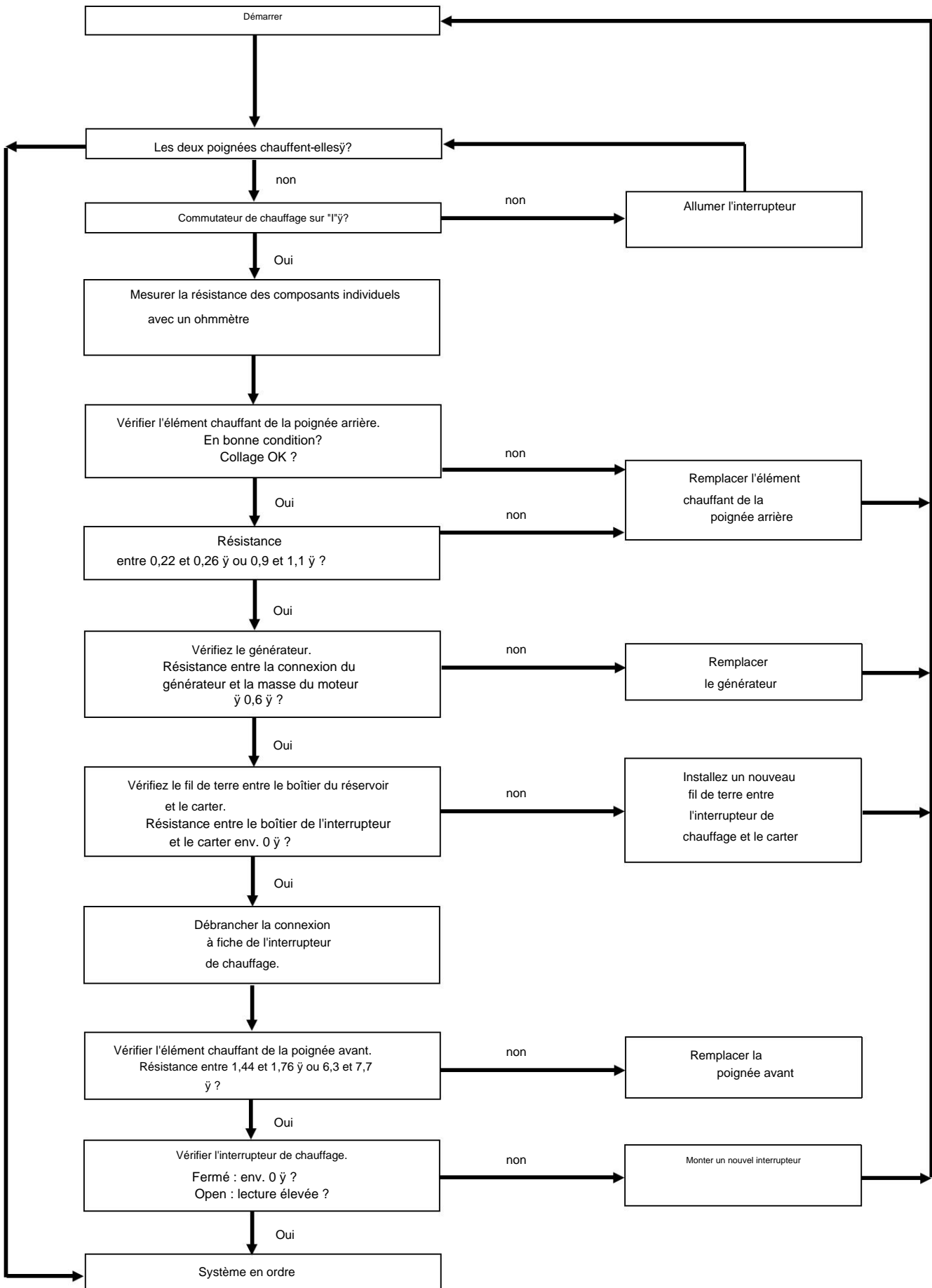
Si l'ohmmètre indique une valeur inférieure à 3,5 ÿ ou 0,9 ÿ, il y a un court-circuit dans l'un des composants.

Dans les deux cas, il est nécessaire de vérifier chaque composant séparément. Le fil du générateur reste déconnecté de l'élément chauffant pendant cette vérification.

- Après avoir terminé le test, re connectez les fils et faites glisser le tube isolant sur le connecteur à broches et à douille.

- Monter le levier de verrouillage - voir 9.2.

10.1.1 Tableau de dépannage



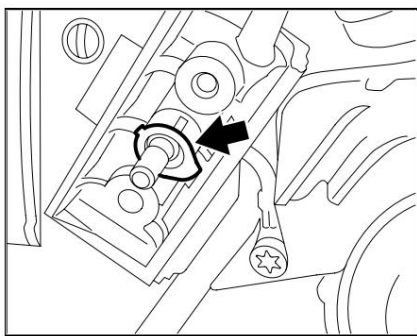
10.1.2 Connexions de test et valeurs de test

Les connexions fiche et prise des fils dans la poignée arrière doivent être déconnectées pour tester les composants individuels.

Connexion de l'ohmmètre de composant (utilisez l'un ou l'autre des cordons de test)	Plomb		Résistance \ddot{y}		Si défectueux	
	Plomb 1	Plomb 2	Spéc.	Réel (lecture)	Causer	Remède
Changer	Borne de commutation ¹⁾	Sol	0	–	Commutateur défectueux	Remplacer l'interrupteur
Élément chauffant dans la poignée arrière	Connecteur sur le fil de l'élément chauffant de la poignée arrière	Connecteur sur le fil de l'élément chauffant de la poignée arrière	0,22... 0,26 (ancien) 0,9...1,1 (nouveau)	environ. 0,22 env. (0,9	Elément chauffant ok	Remplacer l'élément chauffant
				–	Rupture de fil, élément chauffant endommagé	
				0	Court-circuit - isolation endommagée	
Élément chauffant dans la poignée avant	Connecteur sur le fil de l'élément chauffant de la poignée avant	Sol	1.44... 1.76 (ancien) 6.3...7.7 (nouveau)	environ. 6,3 env. 1.5	Elément chauffant ok	Remplacer la poignée avant
				–	Rupture de fil, élément chauffant endommagé	
				0	Court-circuit - isolation endommagée	
Connecteur de générateur sur le fil du générateur	Sol	0,6 ou 1,2		environ. 0,6 ou 1,2	Générateur ok	Remplacer le générateur
				–	Rupture de fil, générateur endommagé	
				0	Court-circuit - isolation endommagée	

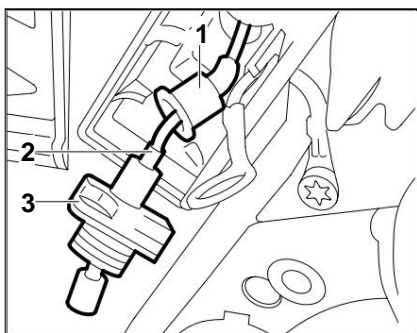
1) Tirez sur le fil pour établir la connexion

10.2 Commutateur de chauffage



- Retirez la poignée avant et la mettre de côté - voir 10.4.

- Retirez la cosse à anneau du fil de terre de l'interrupteur de chauffage.



- Tirez l'interrupteur hors de son logement en le logement du réservoir.

- Repoussez le passe-fil en caoutchouc (1).
- Retirez la douille de raccordement (2) de l'interrupteur de chauffage (3).

Assemblez dans l'ordre inverse.

10.3 Élément chauffant dans la poignée arrière

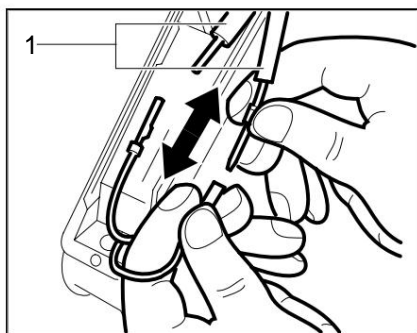
Les éléments chauffants avec une résistance plus élevée sont installés à partir du numéro de série X 33 339 218.

Version précédente :

0,225...0,275 ÿ

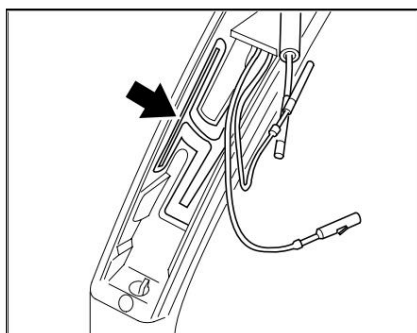
Nouvelle version : 0,9...1,1 ÿ

Si un élément chauffant avec une résistance plus élevée est installé, le volant et la poignée avant doivent être remplacés en même temps.



- Retirez le levier de verrouillage - voir 9.2.

- Faites glisser les deux tubes isolants (1) hors des connecteurs mâle et femelle.
- Séparez les connecteurs du système de chauffage de la poignée.



- Retirez le coussinet de pression et l'élément chauffant de l'évidement de la poignée.

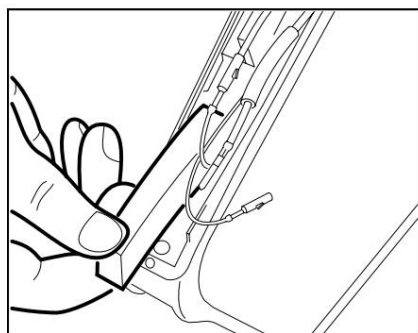
Important : Assurez-vous que l'intérieur de la poignée est exempt de graisse, de saleté et d'humidité.

- Retirez le support du nouvel élément chauffant.

- Appuyez fermement et uniformément sur l'élément chauffant en position, en faisant particulièrement attention aux coins et le long des bords.

Important : évitez les plis. Si l'élément chauffant n'est pas monté parfaitement à plat, le transfert de chaleur sera interrompu et l'élément peut tomber en panne en raison d'une surchauffe.

La température ambiante lors de l'installation ne doit pas être inférieure à 15°C (60°F).



- Installez un **nouveau** tampon de pression en caoutchouc expansé sur le dessus de l'élément chauffant. Il doit recouvrir complètement l'élément chauffant.

- Rebranchez les deux fils.

- Faites glisser les tubes isolants sur les connecteurs mâles et femelles.

- Monter le levier de verrouillage - voir 9.2.

Vérifier le fonctionnement de l'élément chauffant:

Faites tourner la scie à régime maximum pendant 30 secondes maximum avec le chauffage allumé.

Remarque : La chaleur générée au cours de ce processus aide également l'adhésif de l'élément à prendre plus rapidement.

10.4 Élément chauffant dans la poignée avant

L'élément chauffant de la poignée avant (guidon) n'est pas remplaçable. Une nouvelle poignée doit être installée si l'élément chauffant est défectueux.

Un élément chauffant avec une résistance plus élevée est installé dans la poignée avant des machines à partir du numéro de série X 33 339 218.

Version précédente :

1,44...1,76 ÿ

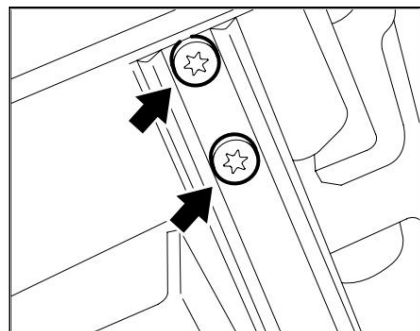
Nouvelle version:

6,3 ... 7,7 ÿ

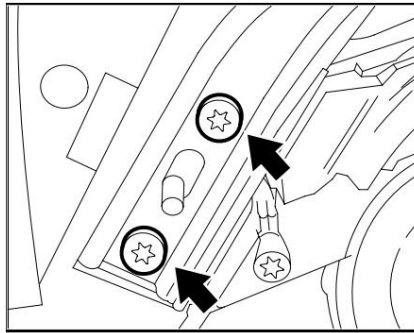
Le volant et l'élément chauffant dans la poignée arrière doivent être remplacés si un nouvel élément chauffant avec une résistance plus élevée est installé dans la poignée avant.

- Déposer le carburateur - voir 12.5.2.

- Séparez la broche et le connecteur femelle (le fil le plus épais) dans la poignée arrière et tirez le fil hors du canal dans le boîtier du réservoir - voir 6.4.

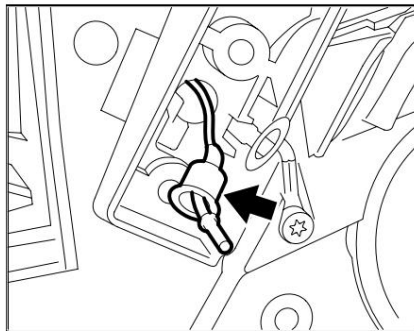


- Retirez les vis de montage de la poignée avant du dessous de la machine.



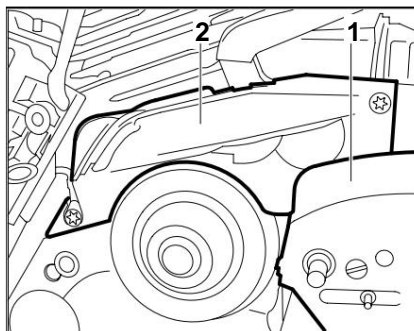
- Retirez les vis de montage de la poignée avant du côté de la machine.

- Soulevez la poignée avant et mettez-la de côté.

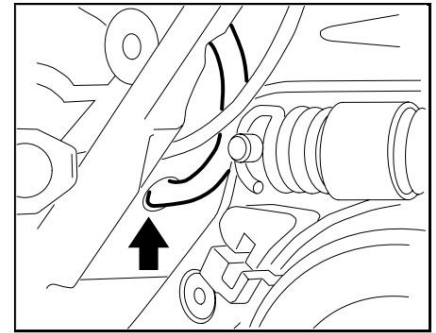


- Retirez le passe-câble du fil de connexion.

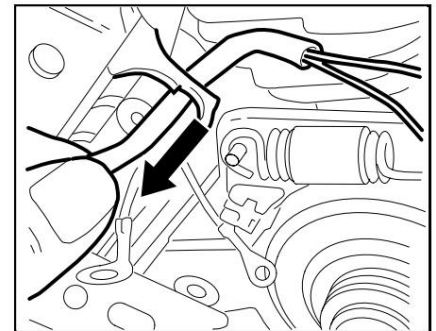
- Tirez le raccord vers l'intérieur à travers l'ouverture.



- Retirer la plaque latérale (1).
- Retirer le couvercle (2).

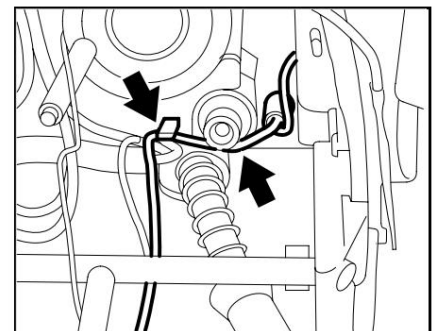


- Tirez le tube isolant et les câbles hors du trou inférieur du boîtier du réservoir.



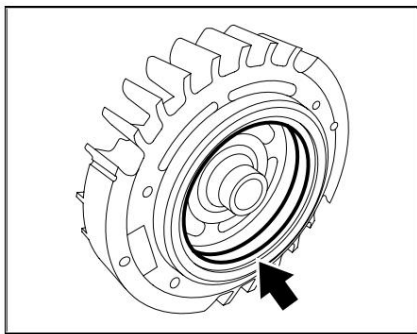
- Tirez le tube isolant et les câbles hors du trou supérieur du boîtier du réservoir.

Installez dans l'ordre inverse.



- Installez le fil sur l'élément chauffant de la poignée arrière dans le boîtier du carburateur, comme illustré.

10.5 Générateur



- Déposer le volant moteur - voir 6.6.

Toutes les versions

- Inspectez l'anneau magnétique dans le volant moteur pour des fissures ou d'autres dommages. Si des dommages sont constatés, remplacer le volant moteur.

Remarque : Les volants avec un aimant plus puissant sont installés à partir du numéro de série X 33 339 218.

Les volants d'inertie peuvent être identifiés par la largeur de l'aimant.

Précédent = 11 mm (0,4")

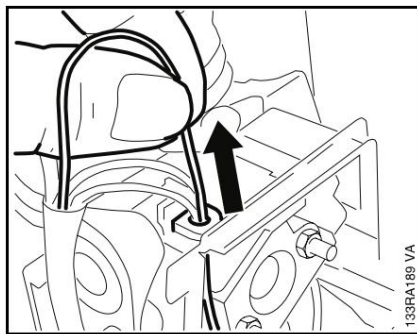
Nouveau = 6 mm (0,24")

- Si un nouveau volant doit être installé sur une machine jusqu'au numéro de série X 33 339 217, la poignée avant et l'élément chauffant de la poignée arrière doivent être remplacés en même temps.

- Retirer le module d'allumage - voir 6.2.2.

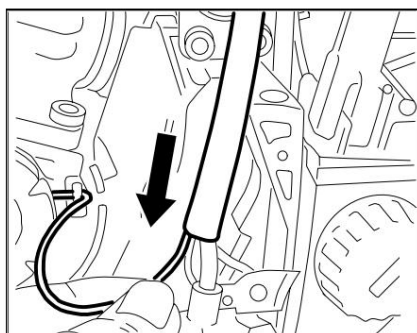
Machines jusqu'au numéro de série X 33 339 217

- Séparez le câble de connexion du générateur au niveau du connecteur dans la poignée arrière et sortez-le du tube isolant - voir 6.4.

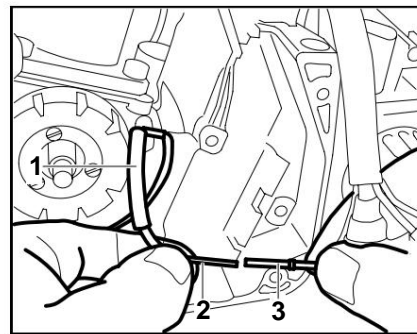


- Tirez le câble de raccordement hors du passe-câble.

Remarque: Sur les machines équipées d'un chauffage de l'uretre de carburateur, retirez le boîtier de la prise de borne de la carte de circuit imprimé et retirez le fil de couleur cuivre du boîtier - voir 6.3.

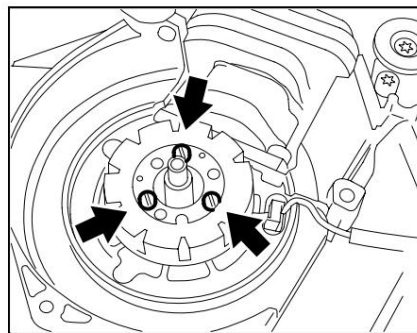


- Tirez le câble de raccordement hors du tube isolant.



Machines à partir du numéro de série X 33 339 218

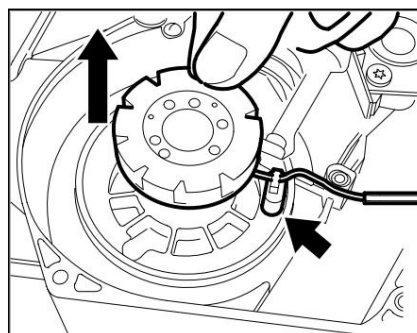
- Retirer le tube isolant (1).
- Retirer la goupille (2) de la douille (3).



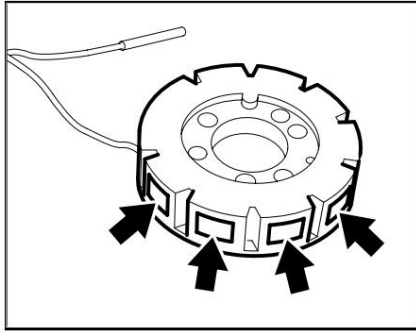
Toutes les versions

- Retirez les vis.

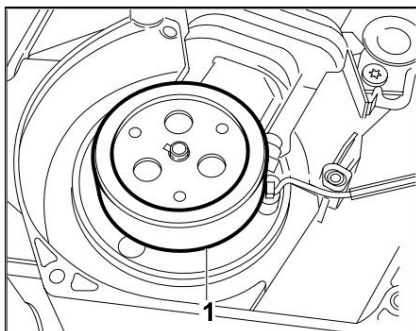
Remarque : Les vis sont fixées avec de la Loctite et peuvent être difficiles à retirer.



- Retirez le générateur.
- Tirez le dispositif de retenue hors du carter.

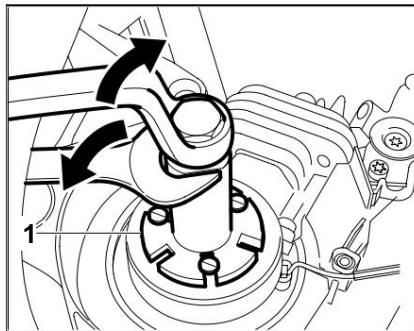


- Inspecter le générateur et les poteaux pour les fissures ou autres dommages. Si des dommages sont constatés, remplacez le générateur.
- Placer le générateur en position avec le fil de connexion face au carter.
- Le fil de connexion doit être du même côté que la manivelle évidemment du boîtier.
- Pousser l'arrêt dans le carter.
- Installer les vis avec Loctite 242
- voir 13.2.

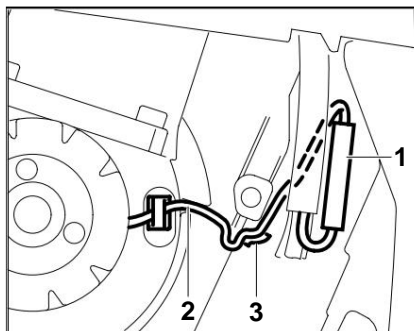


- Monter l'outil de centrage (1) 1118 893 3500 sur le vilebrequin de manière à ce que sa gorge engage la clavette.

- Serrer les vis au couple de 2 Nm (1,5 lbf.ft).



- Retirer l'outil de centrage.
- Si nécessaire, utilisez l'extracteur (1) 1107 893 4500 pour retirer l'outil de centrage du vilebrequin.



- Reconnectez la broche et la douille, machines à partir du numéro de série X 33 339 218, et glissez le tube isolant (1) sur le connecteur.

Important! Le tube isolant doit recouvrir complètement le connecteur.

- Le câble de connexion doit se positionner correctement dans l'encoche du carter (2) afin qu'il soit dégagé du volant
- Positionner le câble de connexion derrière le support (3).

Assemblez toutes les autres pièces dans l'ordre inverse.

11. LUBRIFICATION DE LA CHAÎNE

11.1 Corps de ramassage/tuyau d'aspiration

Les impuretés obstruent progressivement les pores fins du filtre avec de minuscules particules de saleté. Cela empêche la pompe à huile de fournir suffisamment d'huile au guide-chaîne et à la chaîne. En cas de problèmes avec le système d'alimentation en huile, vérifiez d'abord le réservoir d'huile et le corps de ramassage. Nettoyez le réservoir d'huile si nécessaire.

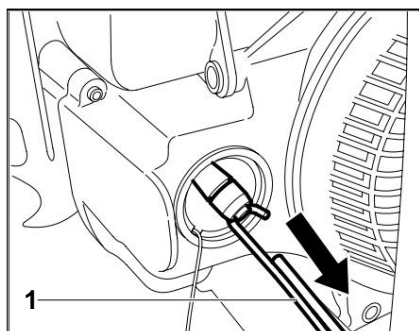
Tableau de dépannage - voir le manuel "Réparations standard et dépannage".

Corps de ramassage

- Dévisser le bouchon de remplissage d'huile et vidanger le réservoir d'huile.

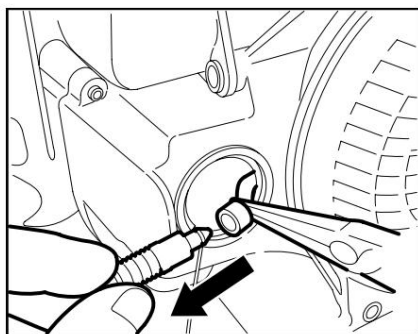
Remarque: Récupérez l'huile de chaîne dans un récipient propre ou éliminez-la de manière appropriée.

- Respecter les consignes de sécurité - voir 1.



- Utilisez le crochet (1) 5910 893 8800 pour retirer le corps du ramasseur du réservoir d'huile.

Remarque : Évitez d'étirer le flexible d'huile.



- Retirez le corps d'aspiration du tuyau d'aspiration d'huile.

- Laver le corps du capteur au white spirit et, si possible, le souffler à l'air comprimé.

- Remplacez toujours un corps de ramassage endommagé.

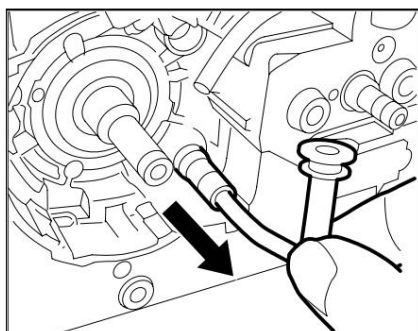
- Vidanger le réservoir d'huile.

Installez dans l'ordre inverse.

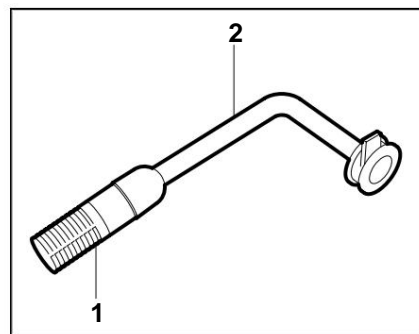
Tuyau d'aspiration

- Déposer la pompe à huile - voir 11.3.

- Utilisez une pince pour saisir la languette du flexible d'huile et retirez-le de l'alésage.

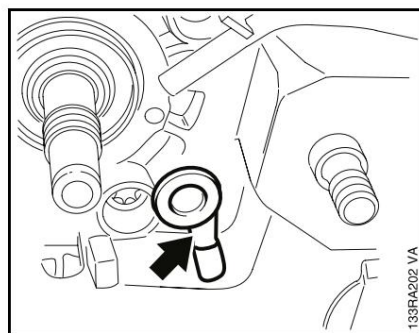


- Tirez le flexible d'aspiration et le corps d'aspiration hors du carter.



- Retirez le corps du capteur (1) du flexible d'aspiration (2).

Installez dans l'ordre inverse.



- Insérez le tuyau d'aspiration dans l'alésage.

- Utilisez un outil émoussé pour pousser l'extrémité du tuyau d'aspiration dans le carter de sorte que la languette le positionne dans son siège en bas à droite.

- Cette opération est plus facile si le bourrelet de la durite est lubrifié avec un peu d'huile.

11.2 Soupape

Une vanne est installée dans la paroi du réservoir pour maintenir la pression interne du réservoir égale à la pression atmosphérique.

Nettoyer la vanne

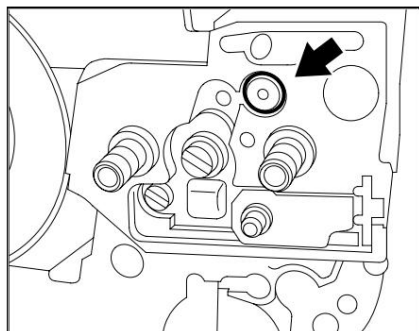
- Dévisser le bouchon de remplissage d'huile.
- Vidanger le réservoir d'huile.

Remarque: Récupérez l'huile de chaîne dans un récipient propre ou éliminez-la de manière appropriée.

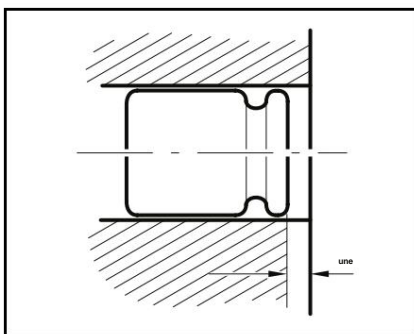
- Respecter les consignes de sécurité - voir 1.
- Retirer la plaque latérale.
- Purger la vanne avec de l'air comprimé - de l'extérieur vers l'intérieur du réservoir.
- Vidanger le réservoir d'huile.
- Monter le bouchon de remplissage d'huile.
- Monter la plaque latérale.

Remplacement de la vanne

- Dévisser le bouchon de remplissage d'huile.
- Retirer la plaque latérale.



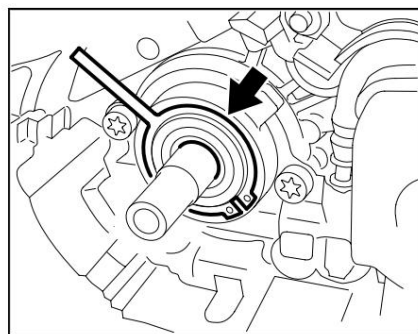
- À l'aide d'un chasse-goupille de 7 mm (9/32"), enfoncez soigneusement la soupape de purge dans le carter et sortez-la du réservoir d'huile.



- Utilisez un chasoir de 7 mm (9/32") pour enfoncer soigneusement la nouvelle soupape jusqu'à ce qu'elle soit à environ 1 mm (3/64") sous la face du carter (cote 'a').

- Monter le bouchon de remplissage d'huile.
- Monter la plaque latérale.

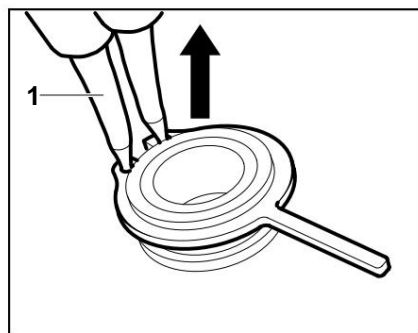
11.3 La pompe à huile



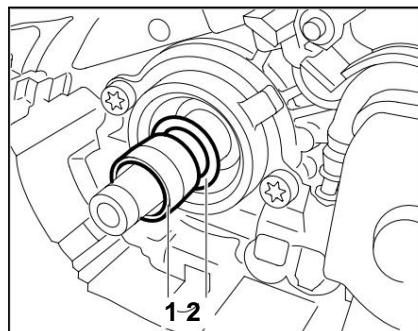
- Retirer la bande d'embrayage et de frein - voir 4.2 et 4.3.2.

Pompe à huile réglable

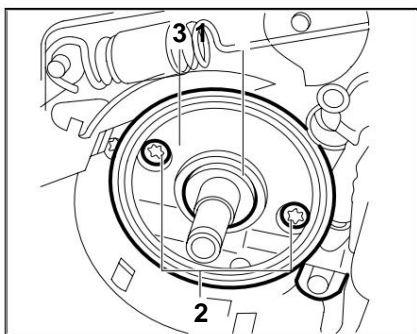
- Retirez la vis sans fin et le pilote.



- Si nécessaire, utilisez une pince (1) 0811 611 8380 pour retirer le pilote du ver.



- Faites glisser la bague (1) et la rondelle (2) hors de l'extrémité du vilebrequin.

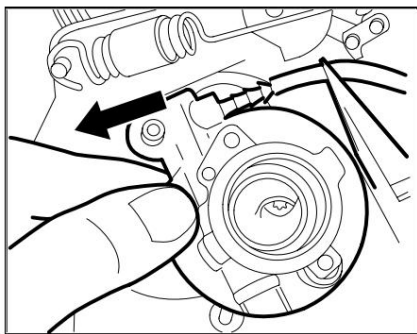


Pompe à huile non réglable

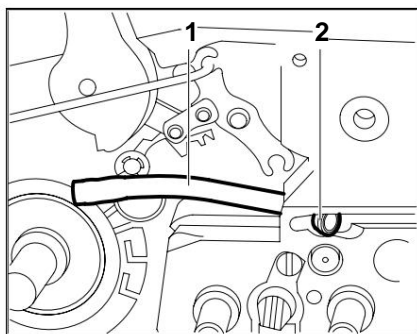
- Retirer la vis sans fin (1).

Toutes les versions

- Retirez les vis (2).
- Déposer la pompe à huile (3).



- Retirer le flexible d'alimentation en huile du mamelon de la pompe à huile.

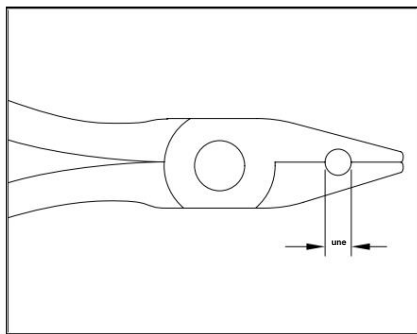


- Pour déposer le flexible de refoulement d'huile (1), extraire le manchon (2) de l'alésage. Le tuyau est endommagé dans ce processus et doit être remplacé.

Une pompe à huile avec une course de 0,5 mm, au lieu de 0,65 mm, est installée sur 024 machines à partir du numéro de série 1 42 721 934.

Installez dans l'ordre inverse.

- Avant d'installer une pompe à huile neuve ou révisée (sur 026), retirez le bouchon en polymère du boîtier de la pompe et lubrifiez le bord de commande du piston de la pompe avec une fine couche de graisse.



- Monter la prise.
- Lubrifiez la vis sans fin du piston de la pompe avec de la graisse.

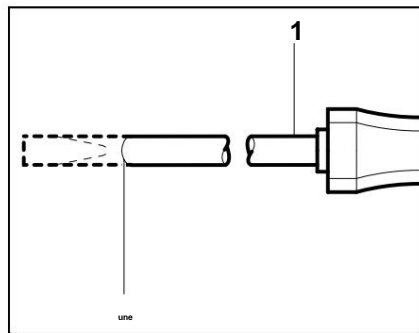
Installation du tuyau d'alimentation en huile

- Enduisez les extrémités des flexibles d'huile.

- Utilisez une pince à bec plat modifiée (voir l'illustration) pour pousser le flexible d'alimentation en huile sur le mamelon de la pompe à huile.

a = 5,5 mm (7/32")

- Pousser le tuyau de refoulement d'huile à travers l'alésage de la bride de montage de la barre (de l'intérieur vers l'extérieur) de sorte qu'il dépasse d'environ 10-20 mm (3/4").



- Maintenez l'extrémité saillante avec la pince à bec plat modifiée. Poussez maintenant le manchon avec le tournevis de carburateur modifié (1) 0000 890 2300.

a = R 1,5 mm (1/16")

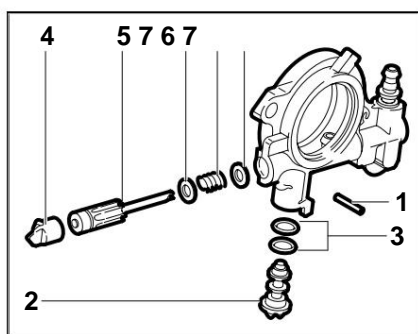
- Placer la pompe à huile en position installée. Utilisez un tournevis de carburateur modifié pour pousser le tuyau dans la bride de montage de la barre afin qu'il soit enfoncé d'environ 1-2 mm (1/16").

- Serrez les vis de montage à 3,5 Nm (2,6 lbf.ft).

11.3.1 Entretien

Sur 026, vérifiez toujours le tuyau d'aspiration et le corps de ramassage avant de démonter la pompe à huile.

- Déposer la pompe à huile - voir 11.3.



• Utilisez un chassoir de 2 mm (5/64") pour enfoncer sortir la goupille cylindrique (1).

• Retirez le boulon de commande (2).

• Retirer les joints toriques (3).

• Retirez le connecteur (4) du boîtier.

• Retirer le piston de la pompe (5) avec ressort (6) et rondelles (7).

- Laver toutes les pièces au white spirit. Vérifiez si les pièces sont endommagées et remplacez-les si nécessaire.

Remonter à l'envers séquence.

- Installez toujours de nouveaux joints toriques.

- Enduisez le piston et la vis sans fin de la pompe de graisse, voir 13.2, avant l'installation.

12. SYSTÈME DE CARBURANT

12.1 Filtre à air/obturateur de starter

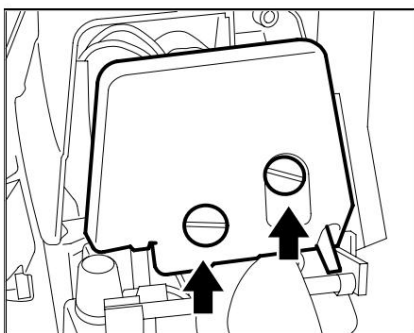
Des filtres à air sales et obstrués réduisent la puissance du moteur, augmentent la consommation de carburant et rendent le démarrage plus difficile.

026 machines à partir du numéro de série X 32 252 039 sont équipées d'un nouveau système de filtre à air.

Le filtre à air doit toujours être nettoyé lorsque la puissance du moteur commence à chuter.

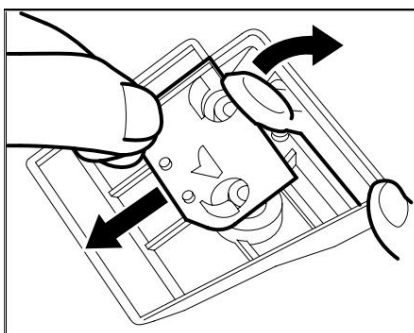
- Nettoyez toute saleté qui se trouve autour du filtre à air et du filtre couverture.

- Déposer le boîtier du carburateur couverture.



• Desserrez les écrous à créneaux et retirez le filtre à air.

- Séparez les deux moitiés du filtre.



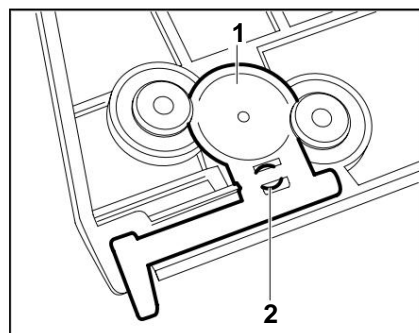
• Soulevez l'obturateur du starter et retirez le déflecteur.

Remarque : Il n'y a pas de déflecteur séparé dans les machines 026 avec le nouveau système de filtre.

- Lavez les deux moitiés du filtre dans une solution de nettoyage fraîche et ininflammable (par exemple, de l'eau chaude savonneuse). Ramollissez la saleté incrustée en trempant le filtre pendant un certain temps dans une solution de nettoyage.

Remarque : Si le maillage du filtre est endommagé, remplacez le filtre immédiatement.

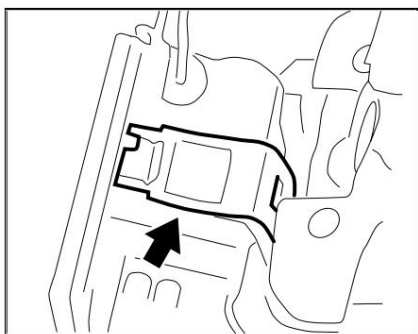
Important : Les filtres à air floqués ne doivent pas être nettoyés avec de l'air comprimé, des brosses ou des chiffons.



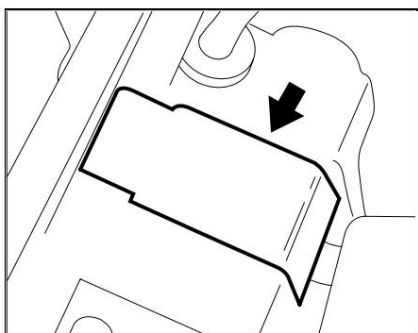
• Débrancher le ressort (2) pour remplacer l'obturateur de starter (1).

Installez dans l'ordre inverse.

12.2 Préchauffage du carburateur



- 024 machines jusqu'au série numéro X 36 348 619 ont une ouverture rectangulaire au sommet du boîtier du carburateur qui est recouverte par un obturateur en acier à ressort.

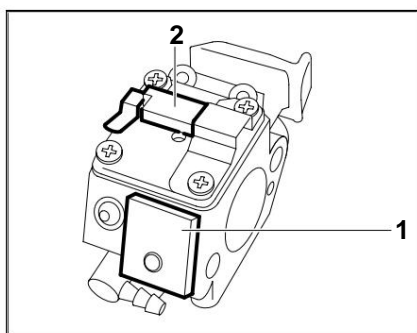


- La patte de retenue dans le logement du réservoir peut être endommagée si l'on force pour dégager l'obturateur de son siège sans appuyer sur la languette à ressort. Dans ce cas, l'obturateur ne se remettra plus en place.

- Un bouchon d'étanchéité (1121 791 1400) peut être monté à la place de l'obturateur pour éviter d'avoir à remplacer un boîtier de réservoir autrement intact.

12.3 Réchauffeur de carburateur

12.3.1 Construction et fonction



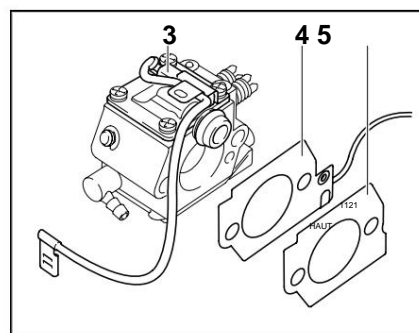
Le réchauffeur de carburateur des machines 024 jusqu'au numéro de série X 33 339 217 et le 026 fonctionnent exactement de la même manière, mais diffèrent légèrement dans leur construction.

L'élément chauffant (1) est une petite plaque en céramique collée au carburateur. L'alimentation est fournie par le générateur pour le système de chauffage électrique de la poignée. Le courant est amené via des fils au boîtier du réservoir et de là via une carte de circuit imprimé avec des contacts glissants à l'élément chauffant.

Le chauffage du carburateur est commandé automatiquement via l'interrupteur thermostatique (2) sur le carburateur.

Remarque : Dans le 024, l'interrupteur thermostatique est installé à l'intérieur du boîtier du réservoir. Il se déclenche à env. 18 °C (65 °F).

Les versions "VH" des machines 026 à partir du numéro de série X 33 339 218 sont équipées d'un nouveau système de chauffage du carburateur.



Un nouveau commutateur thermostatique (3) est monté sur un support sur le couvercle d'extrémité du nouveau carburateur.

Le nouvel interrupteur thermostatique éteint le chauffage du carburateur à une température plus basse. Cela signifie que plus de puissance est disponible plus tôt pour le système de chauffage de la poignée. Les poignées chauffent donc plus vite.

Température de coupure de l'interrupteur thermostatique.

Version précédente :

15-21°C (60-70°F)

Nouvelle version :

7-13°C (45-55°F)

L'élément chauffant (1) collé sur l'ancien carburateur et le circuit imprimé ont été supprimés. Au lieu de cela, l'élément chauffant (4) et la plaque chauffante (5) sont installés entre le carburateur et le filtre à air.

Résistances à température de 25°C (77°F).

Élément chauffant précédent : 4 ŷ

Nouvel élément chauffant : 8 ŷ

12.3.2 Essais

Les tests doivent être effectués comme suit sur les machines 026 jusqu'au numéro de série X 33 339 217.

Système complet

Remarque : La carte de circuit imprimé et l'élément chauffant sont testés comme décrit ci-dessous. La température ambiante pour le test doit être d'au moins 21°C (70°F).

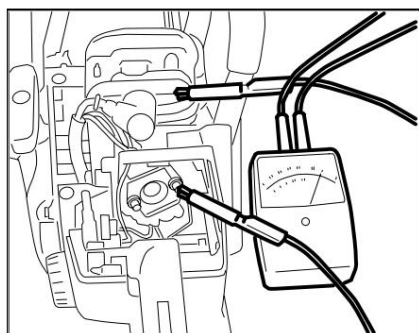
Si la température est bien inférieure à 21°C (70°F), l'interrupteur thermostatique peut se fermer et produire de fausses lectures.

Testez l'interrupteur thermostatique séparément.

- Retirer le filtre à air - voir 12.1.

- Retirer le carénage - voir 4.2.

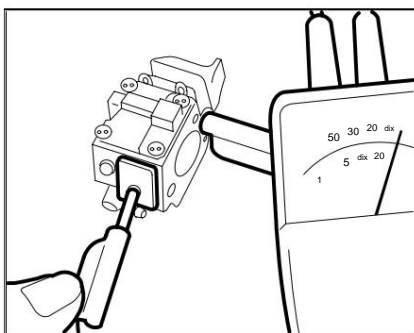
- Réglez l'ohmmètre sur "ÿ x 1".



- Clippez l'un des deux cordons de test sur le corps du carburateur et l'autre sur une ailette de cylindre.

- Si le système est en bon état, l'ohmmètre indiquera 3-8 ÿ dans la plage de mesure « ÿ x 1 ».

Remarque : Si la lecture obtenue est en dehors de cette tolérance, testez chaque composant séparément.



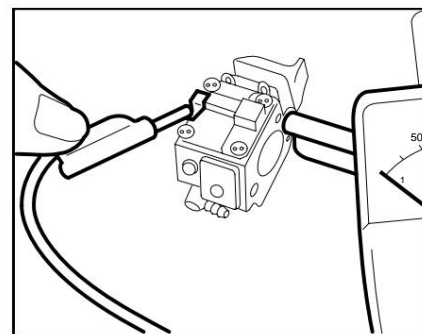
Élément chauffant

- Déposer le carburateur - voir 12.5.2.

- Tenez l'un des deux cordons de test contre le corps du carburateur et l'autre contre le contact central de l'élément chauffant.

- Si l'élément chauffant est en bon état, l'ohmmètre affichera une lecture de 3 à 8 ÿ dans la plage de mesure « ÿ x 1 ».

Remarque : Si la lecture obtenue est en dehors de cette tolérance, remplacer le carburateur.



Interrupteur thermostatique

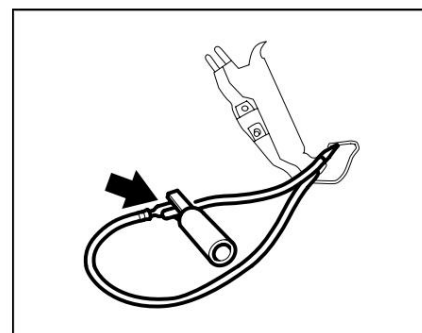
- Clippez l'un des deux cordons de test au corps du carburateur et l'autre à l'étiquette sur l'interrupteur thermostatique.

Remarque : L'interrupteur doit s'ouvrir à des températures supérieures à 21°C / 70°F (par exemple, tenez-le dans votre main fermée pendant quelques instants). L'ohmmètre doit indiquer une valeur infinie dans la plage de mesure "ÿ x 1" (pas de déviation). Refroidir l'interrupteur en dessous de 12°C (54°F). L'ohmmètre doit indiquer une valeur d'environ 0 ÿ dans la plage de mesure « ÿ x 1 ».

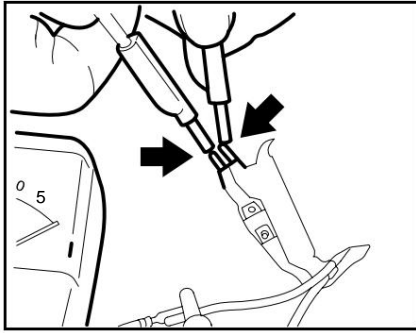
- Remplacer l'interrupteur thermostatique défectueux.

Circuit imprimé

- Retirer le circuit imprimé - voir 12.4.

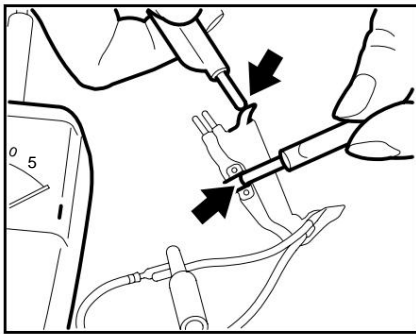


- Connectez les extrémités du fil de terre et manipulez le fil de liaison chauffant (par exemple avec une pince crocodile).



- Lors du premier test, maintenez les cordons de test contre les deux languettes de connecteur supérieures.

Remarque : Si la carte de circuit imprimé est en bon état, l'ohmmètre affichera une lecture de 0 Ω dans la plage de mesure « $\Omega \times 1$ ».

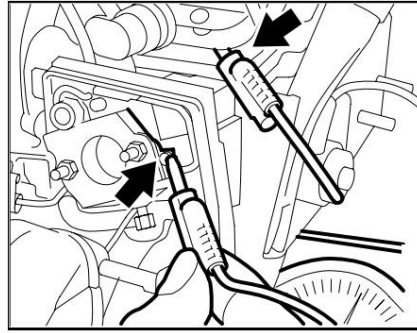


- Lors du deuxième test, maintenez les cordons de test contre le contact riveté et le contact plié (voir illustration).

Remarque : Si la carte de circuit imprimé est en bon état, l'ohmmètre affichera une lecture de 0 Ω dans la plage de mesure « $\Omega \times 1$ ».

- Remplacer le circuit imprimé défectueux board.

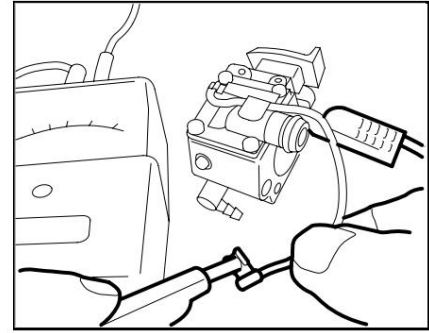
- Installer le circuit imprimé - voir 12.4.



Effectuez les tests suivants sur les machines 026 à partir du numéro de série X 33 339 218.

Élément chauffant

- Retirer le carénage - voir 4.2.
- Retirer le filtre à air - voir 12.1.
- Clipsez l'un des deux cordons de test sur une ailette du cylindre et l'autre sur le contact de l'élément chauffant.
- Si l'élément chauffant est en bon état, l'ohmmètre indiquera 8 Ω dans la plage de mesure « $\Omega \times 1$ ».
- Si la lecture est en dehors de cette tolérance, remplacer l'élément chauffant - voir 12.5.2.



Interrupteur thermostatique

- Déposer le carburateur - voir 12.5.2.

- Clippez l'un des deux cordons de mesure sur le corps du carburateur et l'autre sur la cosse drapeau du fil de l'interrupteur thermostatique.

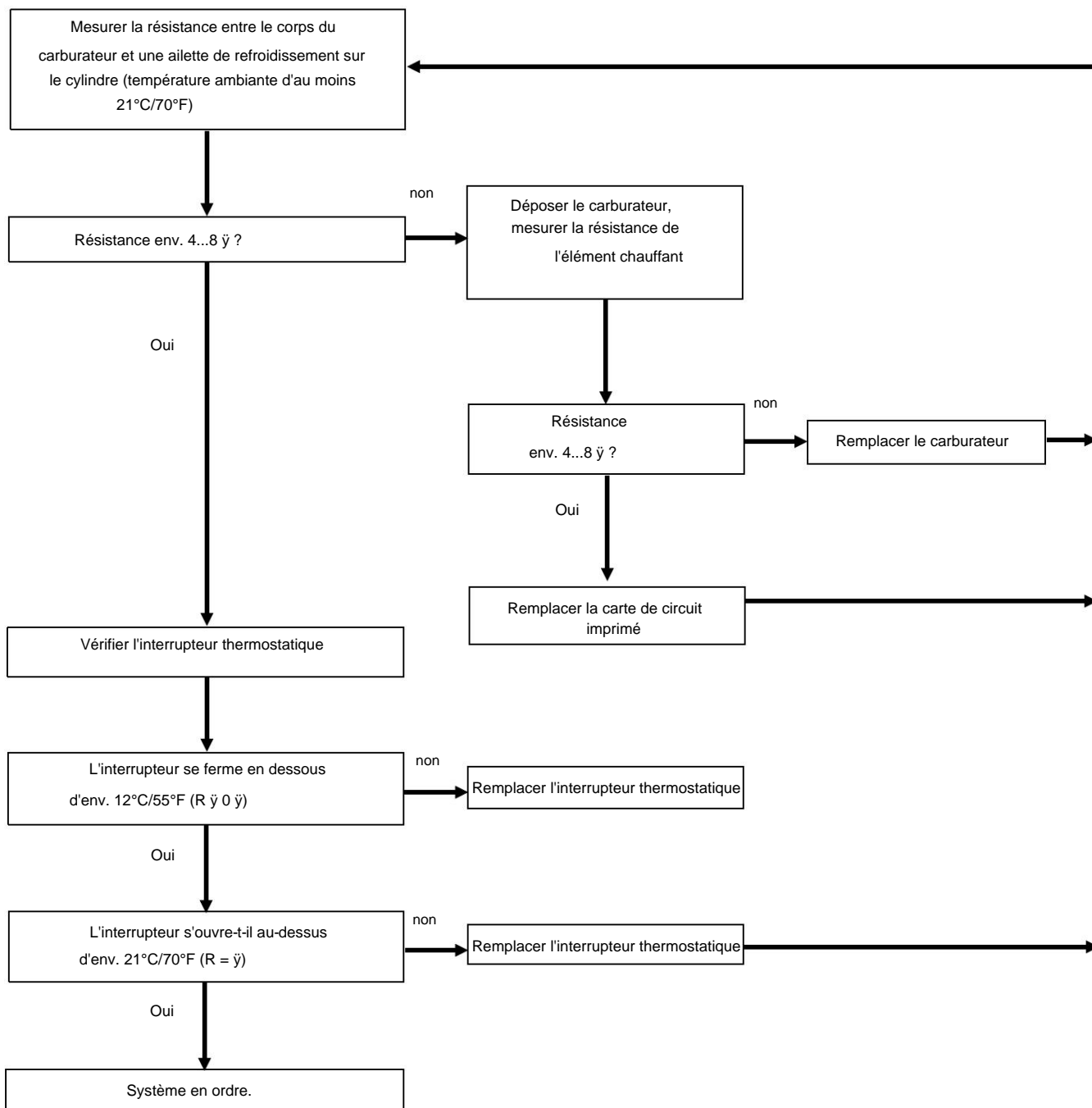
Remarque : L'interrupteur doit s'ouvrir à des températures supérieures à 21 °C/70 °F (par exemple, tenez-le dans votre main fermée pendant quelques instants). L'ohmmètre doit indiquer une valeur infinie dans la plage de mesure " $\Omega \times 1$ " (pas de déviation).

Refroidir l'interrupteur en dessous de 12°C (54°F). L'ohmmètre doit indiquer une valeur d'environ 0 Ω dans la plage de mesure « $\Omega \times 1$ ».

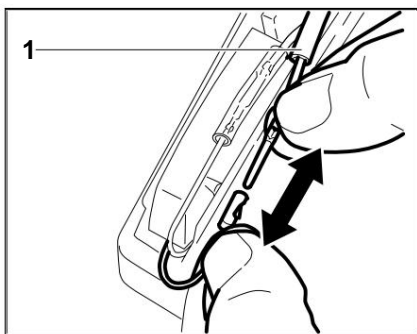
- Remplacer l'interrupteur thermostatique défectueux.

- Installer le carburateur - voir 12.5.2.

12.3.3 Tableau de dépannage

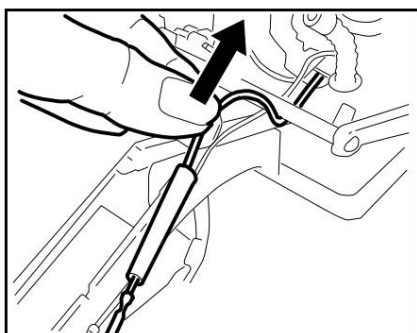


12.4 Circuit imprimé

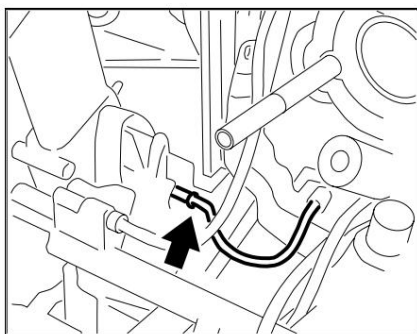


026 machines jusqu'au numéro de série X 33 339 217

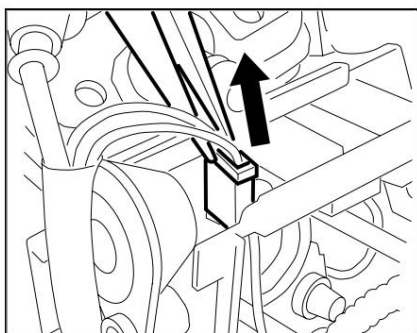
- Retirer le carénage - voir 4.2.
- Déposer le carburateur - voir 12.5.2.
- Retirez la botte de la bougie.
- Faites glisser le tube isolant (1) hors du connecteur sur le fil entre la carte de circuit imprimé et l'élément chauffant de la poignée arrière.
- Séparez le connecteur mâle et femelle.



- Retirez le tube isolant de la poignée arrière et tirez le câble hors du tube isolant.



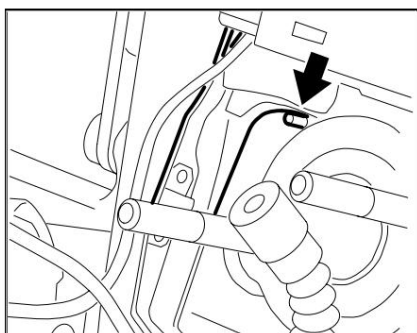
- Tirez la douille de contact du fil de terre hors de son logement dans le ressort de contact.



- Retirez le boîtier de la douille de raccordement du circuit imprimé.

- Retirer le circuit imprimé.

Installez dans l'ordre inverse.



- Lors du remontage, assurez-vous que le contact tordu se situe entre le boîtier et la cheville.

12.5 Carburateur 12.5.1

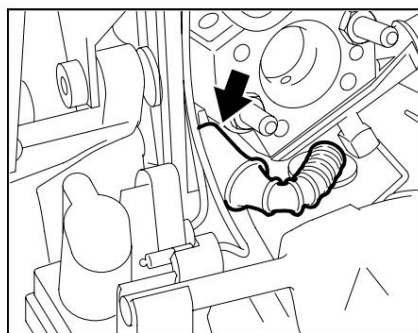
Test de fuite

Tableau de dépannage - voir "Réparations et dépannage standard".

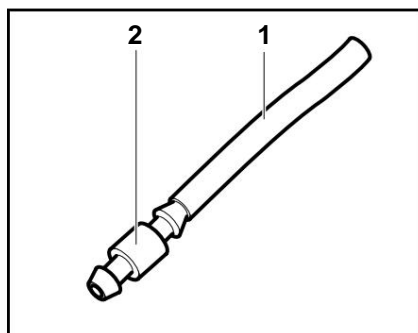
Important : Si des problèmes surviennent au niveau du carburateur ou du système d'alimentation en carburant, vérifiez et nettoyez toujours l'évent du réservoir - voir 12.6.

Le carburateur peut être testé pour les fuites avec le testeur de carburateur et de carter 1106 850 2905.

- Retirer le filtre à air - voir 12.1.
- Vérifier le testeur pour les fuites.

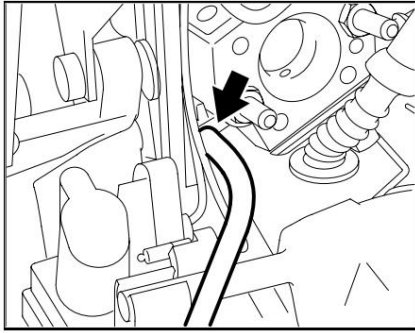


- Retirez le flexible de carburant du carburateur connecteur coudé.

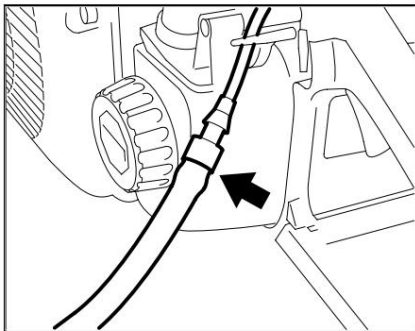


- Poussez la conduite de carburant (1) 1110 141 8600 sur le mamelon (2) 0000 855 9200.

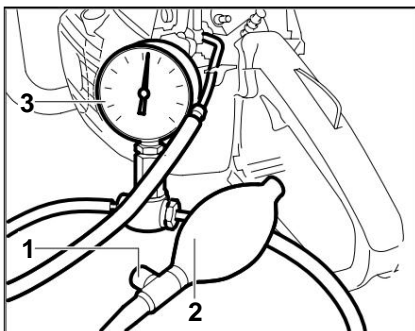
12.5.2 Retrait et installation



- Pousser la conduite de carburant avec le mamelon sur le raccord coudé du carburateur.



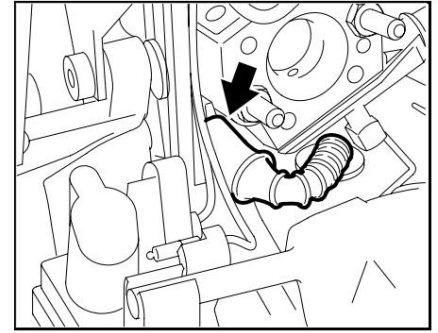
- Connectez le tuyau de pression du testeur au mamelon.



- Fermez la vis de purge (1) sur le poire en caoutchouc (2) et pompez de l'air dans le carburateur jusqu'à ce que le manomètre (3) indique une lecture d'env. 0,8 bar (11,6 psi).

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

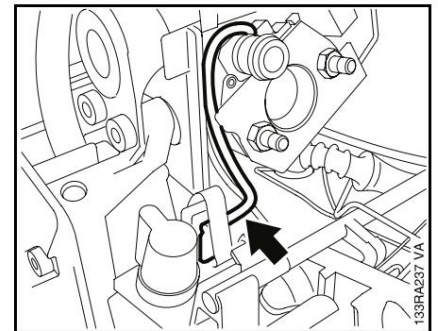
1. Le pointeau d'admission n'est pas étanche (des corps étrangers dans le siège de soupape ou le cône d'étanchéité du pointeau d'admission sont endommagés ou le levier de commande d'admission est coincé).
 2. La membrane de dosage est endommagée.
- Après avoir terminé le test, ouvrez la vis de purge et retirez la conduite de carburant du connecteur coudé.
 - Enfoncez le tuyau de carburant sur le raccord coudé.
 - Installez le filtre à air.



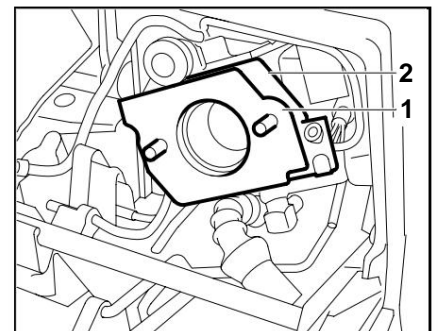
- Retirer le filtre à air - voir 12.1.

- Retirer le levier de verrouillage - voir 9.2.

- Retirez le flexible de carburant du carburateur connecteur coudé.

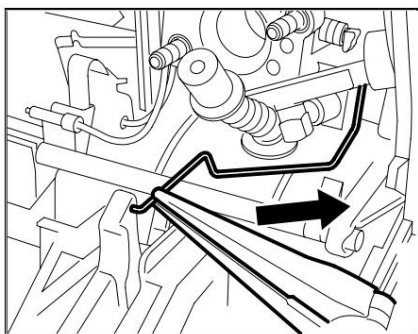


- Sur les machines équipées d'un nouveau chauffage de carburateur, retirez la borne drapeau du ressort de contact.

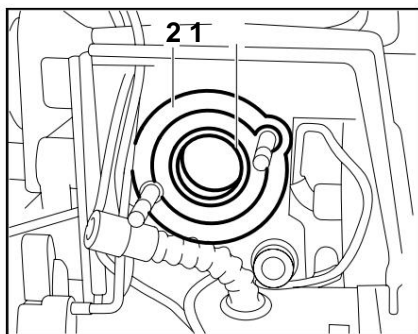


- Dévisser les écrous.

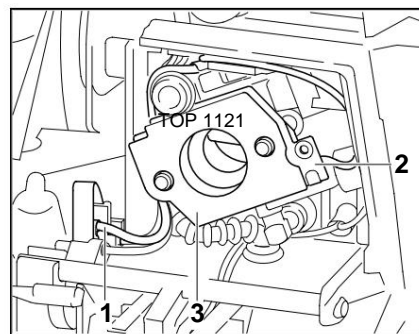
- Sur les machines avec un nouveau carburateur Pour le chauffage, retirez la plaque chauffante (1) et l'élément chauffant (2).



- Détacher la tige d'accélérateur du gâchette d'accélérateur.



- Vérifiez que le manchon (1) et la rondelle (2) sont en place.



- Sur les machines avec réchauffage carburateur à partir du numéro de série X 33 339 218, connecter la cosse drapeau (1) du contacteur thermostatique à l'étiquette du ressort de contact.

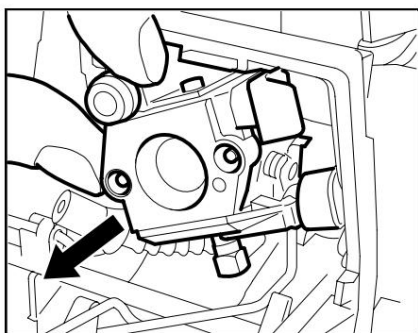
- Pousser l'élément chauffant (2) en position.

- Monter la plaque chauffante (3) avec "TOP 1121" vers le haut et vers l'extérieur.

- Serrer les écrous à 3,5 Nm (2,6 lbf.ft).

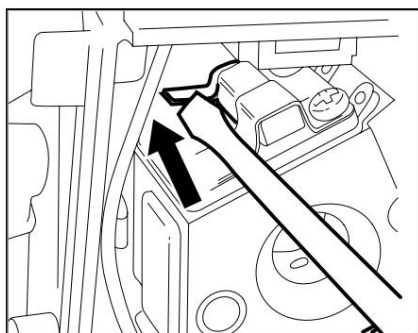
- Machines à carburateur

chauffage jusqu'au numéro de série X 33 339 217 : Faire tourner la machine à plein régime et actionner l'interrupteur d'arrêt. Si la machine ne s'arrête pas, les fils ne sont pas correctement connectés en haut du couvercle du boîtier du carburateur. Connectez le fil vert/jaune (fil de masse) du côté de la bougie d'allumage et le fil de couleur cuivre (fil du générateur) du côté du filtre à air.

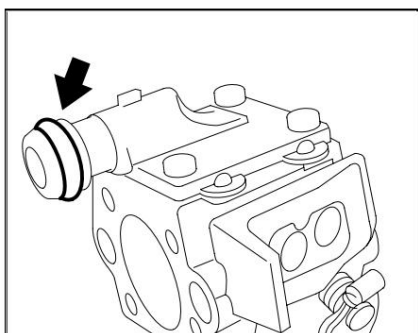


- Retirez le carburateur.
- Retirez la tige d'accélérateur de l'axe d'accélérateur.

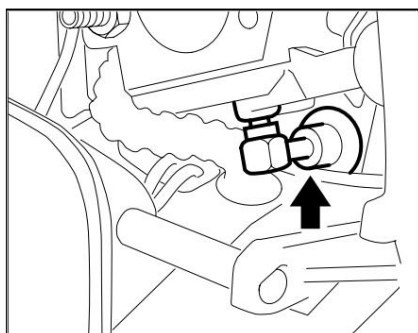
Installez dans l'ordre inverse.



- Sur les machines avec réchauffage carburateur jusqu'au numéro de série X 33 339 217, soulever la patte de connexion du thermostat tout en repoussant le carburateur.

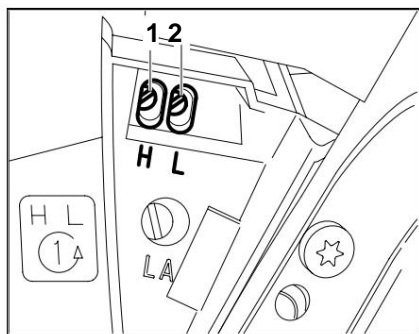


- Sur les machines avec compensateur, inspectez le joint torique sur l'embout et installez-en un nouveau si nécessaire.



- Après avoir monté le carburateur, vérifiez que le raccord coudé est correctement inséré dans le tuyau d'impulsion.

12.5.3 Réglage

**Paramètre standard**

Pour réajuster le carburateur, commencez par le réglage standard.

- Vissez soigneusement les deux vis de réglage jusqu'à ce qu'elles soient contre leurs sièges.

Effectuez ensuite les ajustements suivants :

H = Vis haute vitesse (1), ouverte 1 tour complet

L = Vis basse vitesse (2), ouvrir 1 tour complet

Une légère correction de ce réglage peut être nécessaire à haute altitude (montagnes) ou près du niveau de la mer.

Pour les corrections de la vis à grande vitesse (**H**) : **Utilisez un tachymètre - ne dépassez pas le max. régime moteur admissible.**

Le moteur peut être endommagé par manque de lubrifiant et surchauffe.

Régime moteur maximum avec guide et chaîne correctement tendue : 13 000 tr/min (024) 14 000 tr/min (026)

Remarque : Si aucun tachymètre n'est disponible, ne tournez pas les vis de haute vitesse ou de basse vitesse au-delà du réglage standard pour rendre le mélange plus pauvre.

De plus, le régime moteur des machines à pot catalytique ne doit **pas être inférieur** à 12 000 ou 13 000 tr/min.

- Vérifier la tension de la chaîne.
- Vérifiez le filtre à air et nettoyez-le si nécessaire.
- Inspecter le pare-étincelles écran et nettoyez-le ou remplacez-le si nécessaire.
- Démarrez le moteur et faites-le chauffer
- Réglez correctement le ralenti (la chaîne ne doit pas tourner).

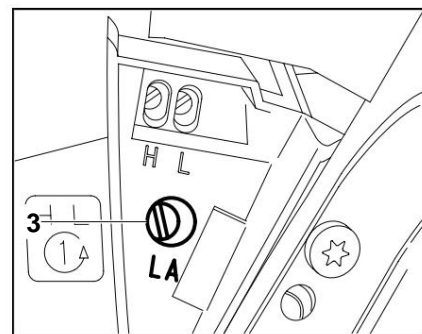
Tournez la vis à grande vitesse (**H**) et la vis à basse vitesse (**L**) dans le sens horaire pour un mélange plus pauvre à haute altitude ou dans le sens antihoraire pour un mélange plus riche au niveau de la mer.

Tournez les vis très lentement et avec précaution - même de légers mouvements produisent un changement notable du comportement de fonctionnement du moteur.

Notez ce qui suit lorsque vous apportez des corrections à la vis à grande vitesse:

Le réglage de la vis haute vitesse (**H**) affecte le régime moteur maximum à vide.

Si le réglage est trop pauvre, le régime moteur maximal autorisé sera dépassé et augmentera le risque d'endommagement du moteur.



Réglage du ralenti moteur : Une correction au niveau de la vis de ralenti (**L**) nécessite généralement une modification du réglage de la vis de ralenti (**LA**) (3).

Le moteur s'arrête au ralenti : Vérifier le réglage standard.

Tournez la vis de ralenti (**LA**) dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que la chaîne commence à fonctionner - puis tournez-la d'un quart de tour.

La chaîne tourne pendant que le moteur tourne au ralenti : Vérifier le réglage standard.

Tournez la vis de ralenti (**LA**) dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que la chaîne s'arrête - puis tournez-la d'environ un autre quart de tour dans le même sens.

Comportement au ralenti erratique, mauvaise accélération
Réglage du ralenti trop pauvre.

Tournez la vis de bas régime (**L**) dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le moteur tourne et accélère en douceur.

12.6 Événement du réservoir

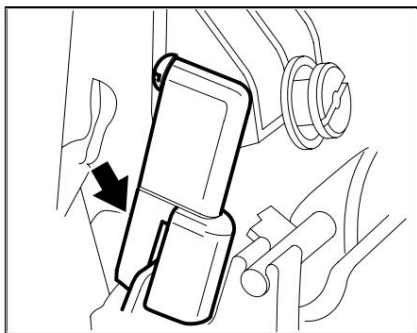
Le bon fonctionnement du carburateur n'est possible que si la pression atmosphérique et la pression interne du réservoir de carburant sont égales à tout moment.

Ceci est assuré par l'événement du réservoir.

Important : Si des problèmes surviennent au niveau du carburateur ou du système d'alimentation en carburant, vérifiez et nettoyez toujours l'événement du réservoir.

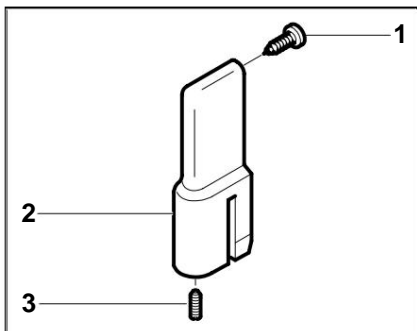
Vérifiez le fonctionnement en effectuant des tests de pression et de vide sur le réservoir via le tuyau de carburant.

Jusqu'au numéro de série X 30 976 774



- Déposer le boîtier du carburateur couverture.

• Tirez l'événement du réservoir verticalement.

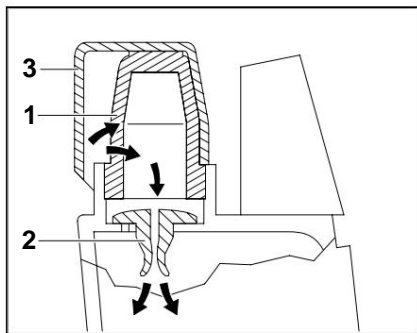


• Dévisser la vis autotaraudeuse (1) et la vis sans tête (2) de l'événement du réservoir.

- Laver toutes les pièces au white spirit frais et souffler à l'air comprimé.

Assemblez dans l'ordre inverse.

- Assurez-vous que la vis sans tête est bien fixée.

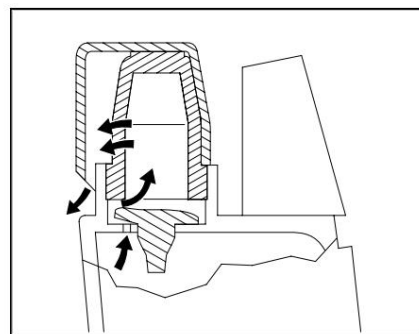


A partir du numéro de série X 30 976 775

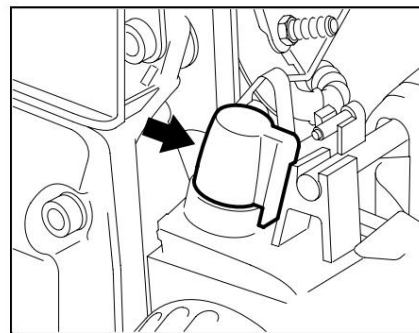
L'égalisation de la pression de l'extérieur vers l'intérieur s'effectue via le filtre fritté (1) et la soupape (2).

Remarque : Le filtre fritté aide à empêcher la saleté de pénétrer dans la vanne ou le réservoir.

Le capuchon (3) protège le filtre fritté contre les dommages et la contamination.

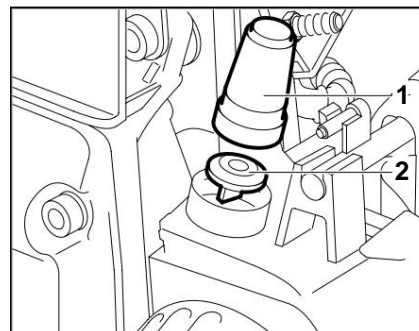


L'égalisation de la pression de l'intérieur vers l'extérieur s'effectue via l'alésage du réservoir, la vanne et le filtre fritté.



- Retirer le filtre à air - voir 12.1.

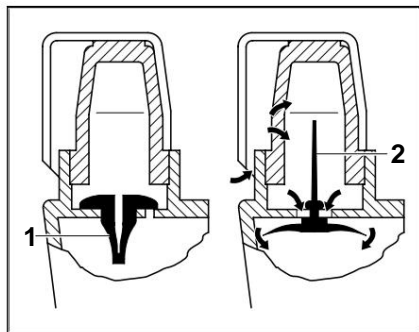
• Retirez le capuchon.



• Retirez le filtre fritté (1) et la vanne (2) du réservoir.

- Installez une nouvelle vanne.

12.7 Tuyau de carburant



A partir du numéro de série X 36 348 620

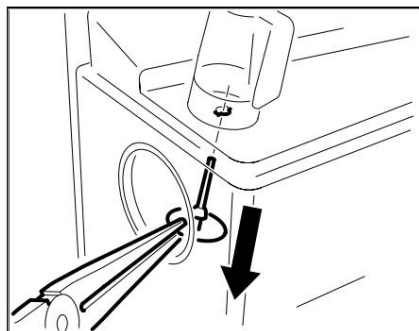
- L'ancienne soupape de purge (1) a été remplacée par la soupape (2).

La nouvelle soupape permet uniquement à l'air d'entrer dans le réservoir de carburant.

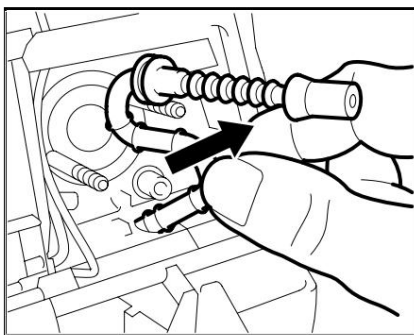
Pour égaliser la pression de l'intérieur vers l'extérieur, **toujours ouvrir** lentement le bouchon du réservoir pour relâcher la pression et s'assurer qu'aucun carburant ne se renverse.

Remarque: La soupape (1) est retirée et installée par le haut tandis que la soupape (2) est retirée et installée par le bas.

- Pour remplacer la valve, dévisser le bouchon de remplissage.



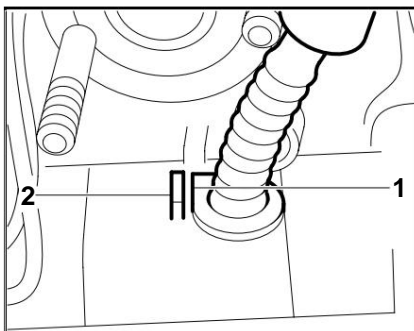
- Tirez la soupape hors de son siège.
- Pousser la nouvelle valve en position.



- Déposer le carburateur - voir 12.5.2.
- Enlevez le corps du pick-up - voir 11.1.
- Soulevez la bride du tuyau de carburant hors du réservoir de carburant.
- Retirez le tuyau de carburant.

Remonter à l'envers séquence.

- Enduire la bride du tuyau de carburant d'un peu d'huile.



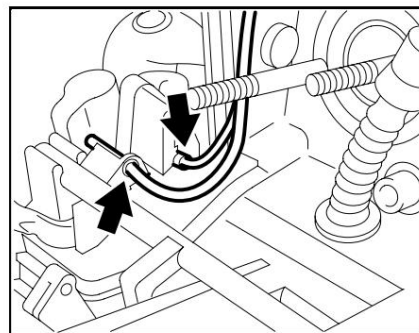
- Le côté droit (1) de la bride doit être aligné avec l'âme (2) et sa pointe doit être tournée vers l'avant.

12.8 Logement du réservoir

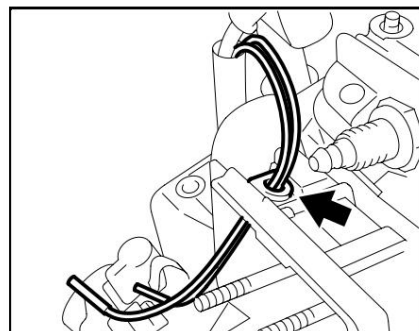
- Vidanger le carter du réservoir.

Remarque: Récupérez le carburant dans un récipient propre ou jetez-le dans un site d'élimination agréé.

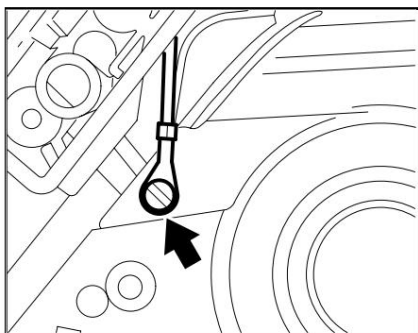
- Déposer le carburateur - voir 12.5.2.
- Sur les machines avec réchauffage carburateur jusqu'au numéro de série X 33 339 217, retirer la carte électronique - voir 12.4.
- Déposer la poignée avant - voir 10.4.
- Retirer le carénage - voir 4.2.



- Retirez le fil de court-circuit et le fil de terre de l'arbre de l'interrupteur et du ressort de contact.

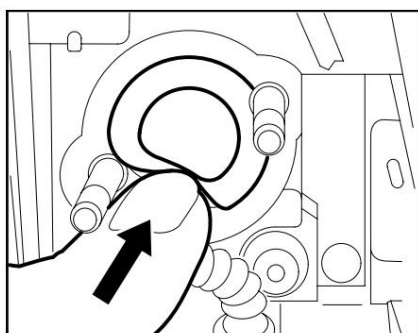


- Sortez l'œillet en caoutchouc du boîtier du réservoir et tirez les fils hors de l'alésage.

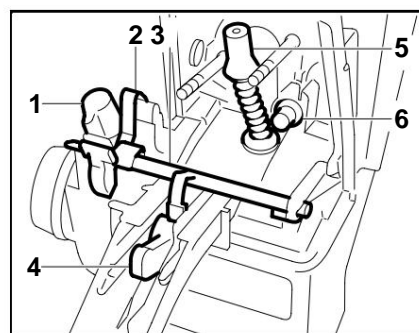


- Sur les machines à poignées chauffantes, retirez la vis du fil de terre de l'interrupteur de chauffage.

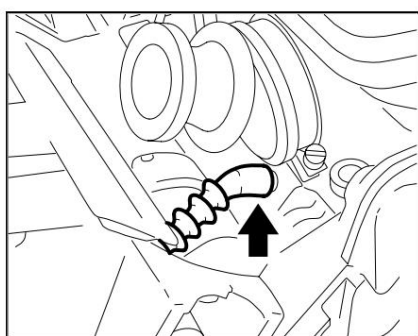
- Enlever les vis de l'anneau tampons - voir 8.



- Tirez le boîtier du réservoir vers l'avant et poussez la bride du collecteur hors du boîtier du réservoir en même temps.



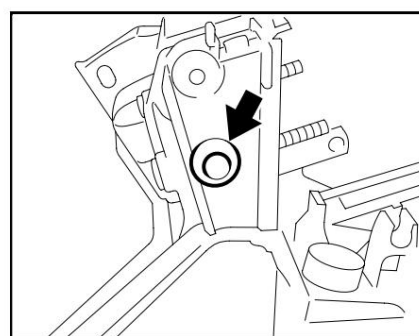
- Retirez l'évent du réservoir (1), le ressort de contact (2), l'axe de l'interrupteur (3), la gâchette d'accélérateur (4), le tuyau de carburant (5) et le tuyau d'impulsion (6).



- Retirez le tuyau d'impulsion du mamelon.

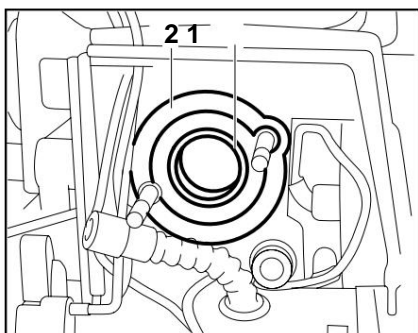
- Sur les machines jusqu'au série numéro X 36 348 619, retirer le cache sur 026 (capot/couvercle boîtier carbu) et obturateur sur 024.

- Sur les machines avec poignées chauffantes, retirez l'élément chauffant de la poignée arrière - voir 10.3, et tirez le fil de terre de l'interrupteur de chauffage hors du boîtier du réservoir.

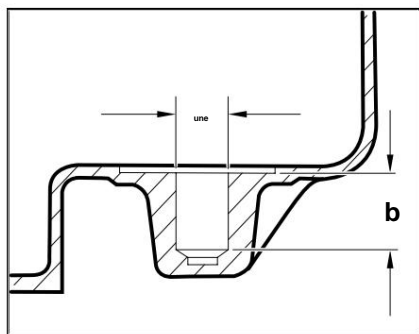


- Sur les machines à partir du numéro de série X 36 348 620, retirez le tampon d'arrêt de la paroi du boîtier du carburateur.

Remarque : Si un filetage de vis est dénudé dans l'un des trous de montage pour les vis autotaraudeuses spéciales, le boîtier du réservoir peut être réparé en installant un insert fileté.

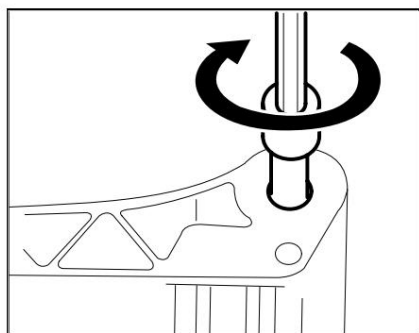


- Retirer le manchon (1) du collecteur.
- Faites glisser la rondelle (2) hors des goujons.



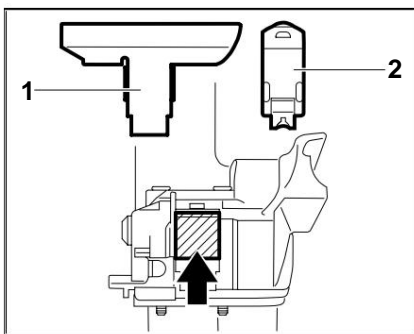
- Le filetage dénudé doit être percé à un diamètre de 'a' = 8,5 mm et à une profondeur de 'b' = 15 mm.

Attention : Ne dépassez pas la profondeur de perçage spécifiée de 15 mm.



- Monter une vis M6x10 avec rondelle dans l'insert fileté.
- Visser l'insert fileté dans le boîtier du réservoir.
- Une vis à tête cylindrique bombée M6x18 doit alors être utilisée à la place de la vis autotaraudeuse spéciale d'origine visser.

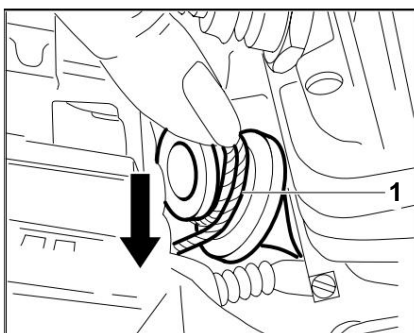
Remonter à l'envers séquence.



- Un système de filtre à air différent est installé à partir du numéro de série X 36 348 620. En raison du débit d'air modifié, la découpe (voir flèche) dans le boîtier du réservoir n'est plus nécessaire.

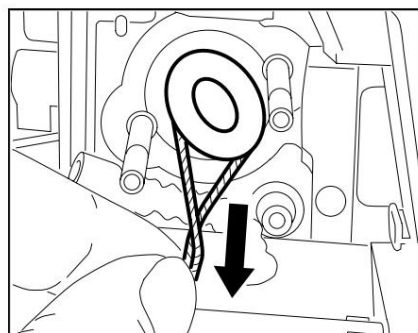
- La découpe est maintenant fermée par une peau de mouton. Il peut être rouvert pour les machines avec le système de filtre à air d'origine.

Remarque : Effectuez ce travail avec soin afin que le couvercle (1) ou l'obturateur (2) soit parfaitement ajusté.



- Installez le collecteur dans l'ouverture d'admission du logement du réservoir comme suit : Enroulez un morceau de ficelle (1) (environ 15 cm / 6" de long) autour de l'arrière de la bride du collecteur et passez les extrémités de la ficelle à travers l'ouverture d'admission.

- Poussez le collecteur vers le bas.



- Tirez les extrémités de la ficelle vers l'extérieur.

Remarque : La bride du collecteur est ainsi tirée à travers l'ouverture d'admission du boîtier du réservoir sans endommager le collecteur.

13. Outils et aides d'entretien spéciaux
13.1 Outils d'entretien spéciaux

Non.	Nom de la pièce	Numéro de pièce	Application	Rém.
1	Bande de verrouillage	0000 893 5903 1118	Blocage du vilebrequin	
2	Presse manchon	893 2401	Installation du joint d'huile (côté embrayage)	
3	Manchon de montage	1118 893 4602	Protection du joint d'huile côté embrayage	
4	Presse manchon	1121 893 2400	Installation du joint d'huile (côté allumage)	
5	Extracteur	5910 890 4400	Dépose des joints d'huile	1)
6	- Mâchoires (n° 3.1)	0000 893 3706		
7	- Mâchoires (n° 6)	0000 893 3711		
8	Outil	1110 890 4500	Dépose du volant	
9	de sertissage	5910 890 8210	Fixation des connecteurs à fils électriques	
dix	Dérive de montage	1110 893 4700	Retrait et installation axe de piston	
11	Bloc de montage en bois	1108 893 4800	Piston de montage	
12	Sangle de serrage	0000 893 2600	Compression des segments de piston	
13	Testeur de carburateur et de carter	1106 850 2905	Test du carburateur et carter pour les fuites	
14	- Mamelon	0000 855 9200		
15	- Conduite de carburant	1110 141 8600		
16	Pompe à vide	0000 850 3501	Carburateur d'essai pour les fuites	
17	Plaque d'étanchéité	0000 855 8106	Port d'exportation d'étanchéité pour test de fuite	
18	Bride d'essai	1118 850 4200	Test de fuite	
19	Jauge de réglage	1111 890 6400	Réglage de l'entrefer entre module d'allumage et volant moteur	
20	Douille, 13 mm	5910 893 5608	Écrou de volant	
21	Douille, 19 mm, longue	5910 893 5613	Embrayage	
22	Clé dynamométrique	5910 890 0301	0,5 - 18 Nm (0,4 - 13,5 lbf.ft)	2)
		5910 890 0302		3)
23	Clé dynamométrique	5910 890 0311	6 - 80 Nm (4,4 - 60 lbf.ft)	2)
		5910 890 0312		3)
24	Embout de tournevis T27x125	0812 542 2104	Vis IS	
25	Accrocher	5910 893 8800	Retrait des corps de ramassage	
26	Outil d'installation	5910 890 2210	Pose d'anneaux élastiques sans crochet dans le piston	
27	Tube de montage	1117 890 0900	Fixation du ressort de frein	

Non.	Nom de la pièce	Numéro de pièce	Application	Rém.
28	Tournevis en T QI-T27x150 5910 890 2400		Pour toutes les vis IS	4)
29	Arrache-goujon M8 5910 893 0501		Retrait du guide-chaîne goujons de montage	
30	Outil d'entretien AS	5910 890 2205	Dépose du vilebrequin (côté embrayage)	
31	- Manchon à vis	5910 893 2409	Assemblage du carter	
32	Outil d'entretien ZS	5910 890 2220	Dépose du vilebrequin (côté allumage)	
33	- Manchon à vis	5910 893 2421	Installation du vilebrequin	
34	Arbre de presse	1118 893 7200	Retrait et installation roulements principaux	
35	Arbre de presse	1120 893 7200	Dépose du roulement principal (côté embrayage)	
36	Outil de centrage	1118 893 3500	Centrage du générateur	
37	Extracteur	1107 893 4500	Retrait de l'outil de centrage	
38	Pince A19	0811 611 8380	Suppression du pilote du ver	
39	Support de montage	5910 890 3100	Maintient la tronçonneuse pour les réparations	

Remarques:

- 1) Équivalent à l'extracteur 0000 890 4400, mais avec broche plus longue 5910 890 8400
- 2) Les vis DG doivent toujours être serrées avec une clé dynamométrique
- 3) La clé a un signal optique/acoustique
- 4) Utiliser uniquement pour desserrer les vis DG

13.2 Aides à l'entretien

Non.	Nom de la pièce	Numéro de pièce	Application
1	Graisse lubrifiante (tube de 370 g/13 oz)	0781 120 1111	Joint d'huile, entraînement de pompe à huile, roulement de pignon de chaîne, tendeur de chaîne
2	Dégraissant commercial standard à base de solvant ne contenant pas de ou hydrocarbures halogénés		Nettoyage du tourillon du vilebrequin et conicité du volant
3	Lubrifiant spécial STIHL (bouteille de 100 ml/3,5 fl.oz)	0781 417 1315	Alésage de roulement dans le rotor à câble, ressort de rappel dans le carter du ventilateur
4	Câble d'allumage HTR, 10 m (33')	0000 930 2251	
5	Graisse graphitée		Cheville sur cliquet
6	Graisse molykote		Points de glissement et d'appui sur la bande de frein
7	STIHL Bioplus (bouteille de 1 litre/34 fl.oz)	0781 516 3331	Protège la bande de frein contre la corrosion
8	Résistance moyenne frein filet (Loctite 242)	0786 111 1101	Vis de fixation, voir 3.6
9	Haute résistance frein filet (Loctite 270)	0786 111 1109	Vis de fixation, voir 3.6
dix	Lubrifiant pour engrenages STIHL - tube de 80 g/2,8 oz - tube de 225 g/8 oz	0781 120 1109 0781 120 1110	Sortie haute tension sur le module d'allumage

