

MANUEL D'ENTRETIEN**064 et 066****Scies à chaîne**

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

Vous devez utiliser les listes de pièces illustrées lors des travaux de réparation. Ils montrent les positions d'installation des différents composants et assemblages. Les listes de pièces microfilmées sont toujours plus à jour que les listes imprimées.

Un défaut sur la machine peut avoir plusieurs causes. Consulter les "tableaux de dépannage" lors de la recherche de pannes.

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

Les manuels d'entretien et les bulletins d'information technique décrivant les modifications techniques sont destinés exclusivement à l'usage des revendeurs et du personnel d'entretien STIHL et ne doivent pas être transmis à des tiers.

Scie à chaîne sur support de montage



L'entretien et les réparations sont considérablement facilités si la scie est montée sur le support de montage 5910 850 3100 ou 5910 890 3100. Cela permet de faire pivoter la scie dans la meilleure position pour la réparation en cours et laisse ainsi les deux mains libres.

La scie peut être rapidement fixée au support au moyen des deux goujons et écrous de montage de la barre.

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

Utilisez toujours des pièces de rechange d'origine STIHL.

Les pièces d'origine STIHL peuvent être identifiées par le numéro de pièce STIHL, le logo **STIHL** et la boîte à outils STIHL. (Le symbole peut apparaître seul sur de petites pièces.

STIHL®

© 1992 Andreas Stihl, Waiblingen

CONTENU

1.	Caractéristiques	3	4.6	Test de fuite Carter	41	9.	Poignée électrique Système de chauffage	64
1.1	Moteur	3	4.6.1	Les préparatifs	41	9.1	Dépannage	64
1.2	Système de carburant	4	4.6.2	Test de pression	42	9.1.1	Tableau de dépannage	65
1.3	Système de mise à feu	5	4.7	Test de vide	43	9.1.2	Tester les connexions et Valeurs d'essai	66
1.4	Accessoire de coupe	5	5.1	Remplacement des joints d'huile	44	9.2	Changer	67
1.5	Couples de serrage	---	5.	Système de mise à feu	45	9.3	Élément chauffant à l'arrière Gérer	67
1.6	Accessoires spéciaux	8	5.1	Composant de réparation les pièces	46	9.4	Élément chauffant dans Poignée avant	68
1.6.1	Pour l'utilisateur	8	5.1.1	Bougie d'allumage	46	9.5	Générateur	69
1.6.2	Pour le service	8	5.1.2	Fil d'allumage/étincelle Borne de prise	48	dix.	Lubrification de la chaîne	72
2.	Dépannage	9	5.1.3	Fil de court-circuit/ Fil de terre	49	10.1	Corps de ramassage	72
2.1	Embrayage, transmission par chaîne Frein de chaîne et Tendeur de chaîne	9	5.1.4	Contact d'arrêt	51	10.2	Tuyau d'aspiration	73
2.2	Moteur	dix	5.1.5	Volant moteur	52	10.3	Purgeur	73
2.3	Système de mise à feu	11	5.1.6	Module d'allumage	53	10.4	Retrait et installation de la pompe à huile	73
2.4	Démarrateur à rembobinage	12	5.1.6.1	Calage de l'allumage	54	10.5	Entretien de la pompe à huile	75
2.5	Lubrification de la chaîne	13	5.1.6.2	Retrait et installation de la	54	11.	Système de carburant	76
2.6	Système de carburant	14	5.1.7	DEL (066 uniquement)	55	11.1	Filtre à air	76
3.	Embrayage, transmission par chaîne Chaîne Frein et Chaîne Tendeur	16	6.	Démarrateur à rembobinage	56	11.2	Construction et Fonctionnement du carburateur avec compensateur	77
3.1	Tambour/chaîne d'embrayage	16	6.1	Maintenance de routine	56	11.3	Test de fuite Carburateur	78
3.2	Pignon	16	6.2	Rotor de corde/cliquets	56	11.4	Retrait et installation du carburateur	79
3.3	Embrayage	17	6.3	Remplacement du démarreur Corde	57	11.5	Entretien le Carburateur	80
3.3.1	Frein de chaîne	19	6.4	Remplacement du rembobinage Le printemps	57	11.6	Réglage du carburateur (Allumage analogique)	85
3.3.2	Démontage	19	6.5	Rembobinage de tension Le printemps	58	11.7	Réglage du carburateur (Allumage numérique)	86
3.3.2	Assemblée	21	6.6	Remplacement de la corde du lanceur Douille de guidage	59	11.8	Événement du réservoir	87
3.4	Tendeur de chaîne	23	sept.	Système de poignée AV	60	11.9	Filtre à carburant et Tuyau de	88
3.5	Goujons de montage de barre	24	7.1	Réparation	60	carburant 11.10	Boîtier du réservoir Carburateur	89
4.	Moteur	25	8.	Contrôle principal	61	11.11		91
4.1	Démontage et remontage	25	8.1	Construction et Fonction	61	12.	Entretien spécial Outils et aides	92
4.1	Silencieux d'échappement	25	8.2	Gâchette d'accélérateur/ levier de verrouillage	62	12.1	Outils d'entretien spéciaux	92
4.2	Exposer le cylindre	26	8.2	Arbre de commutation	63	12.2	Aides à l'entretien	93
4.3	Cylindre et Piston	26						
4.3.1	Suppression	26						
4.3.2	Installation	27						
4.4	Segments de piston	31						
4.5	Carter	32						
4.5.1	Retrait du Vilebrequin	32						
4.5.2	Installation du Vilebrequin	35						

1. CARACTÉRISTIQUES

1.1	Moteur	064	066
		STIHL monocylindre deux temps moteur	
Déplacement:		85 cm ³ (5,2 pouces cubes) 52 mm (2,05 pouces) 40 mm (1,6 pouces) 10,0	91,6 cm ³ (5,6 pouces cubes) 54 mm (2,12 pouces) 40 mm (1,6 pouces) 10.0
Trou:			
Ratio de compression:			
Puissance de sortie:		4,8 kW (6,5 ch) à 9 500 tr/min 5,45 Nm (4,0 lb.ft) à 6 500 tr/min	5,0 kW (6,8 ch) à 9 500 tr/min 5,6 Nm (4,1 lb.pi) à 6 500 tr/min
Max. couple:			
Alésage du cylindre : Max. moteur autorisé		hautement résistant à l'usure	
vitesse avec barre et chaîne:		12 000 tr/min	
Vitesse de coupure:			13 500 tr/min
Ralenti moyen :		2 400 tr/min	2 400 tr/min
Vilebrequin :		En deux parties, matricées 2	Forgé en deux parties
Coussinets de vilebrequin :		roulements rigides à billes 16 mm	2 roulements à billes à gorge profonde
Diamètre de maneton :		(0,63 in)	16 mm (0,63 po)
Coussinet de tête de bielle :		Cage à aiguilles	Cage à aiguille
Diamètre d'axe de piston :		12 mm (0,47 in)	12 mm (0,47 po)
Coussinet de pied de bielle :		Cage à aiguilles	Cage à aiguille
Longueur de bielle :		68 mm (2,67 pouces)	68 mm (2,67 pouces)
Démarrateur à rappel :		Système à deux cliquets avec corde de démarrage automatique mécanisme de rembobinage	
Corde de démarrage:		4,5 mm (0,18 pouce) de diamètre, longueur 1000 mm (39,4 pouces)	
Embrayage:		Embrayage centrifuge Embrayage centrifuge sans doublure, sans doublure, 82 mm (3,2 pouces) de diamètre, 82 mm (3,2 pouces) de diamètre.	
L'embrayage s'enclenche à:		environ. 3 200 tr/min env. 3 200 tr/min	
Test d'étanchéité du carter à pression relative : sous vide :		0,5 bar (7,25 psi) 0,5 bar (7,25 psi)	0,5 bar (7,25 psi) 0,5 bar (7,25 psi)

1.2	Système de carburant	064	066
Carburateur:		Carburateur à membrane toutes positions avec pompe à carburant intégrée	Diaphragme toutes positions carburateur avec intégral pompe à carburant
Réglage de base			
Vis haute vitesse H :		Reculez d'env. 1 tour Retour	Reculez d'env. 1 tour
Vis basse vitesse L :		env. 1 tour (en commençant par les vis serrées contre leurs sièges)	Reculez d'env. 1 tour (en commençant par les vis serré contre leur des places)
Test d'étanchéité du carburateur			
à la pression manométrique:		0,4 bar (5,8 psi) 0,4 bar (5,8 psi)	
Capacité du réservoir de carburant:		0,84 l (1,77 pt US)	0,84 l (1,77 pt US)
Mélange de carburant:		Essence de marque ordinaire et moteur à deux temps de marque huile moteur	
Rapport de mélange:		50:1 avec l'huile moteur à deux temps STIHL 25:1 avec d'autres huiles moteur à deux temps refroidies par air de marque	50:1 avec huile moteur deux temps STIHL 25:1 avec d'autres moteurs à deux temps de marque, huiles moteur refroidies par air
Compensateur:			Maintient les pressions égales au nettoyage côté air du filtre et dosage diaphragme quel que soit le degré de saleté le filtre est
Filtre à air:		Standard (treillis métallique) élément	Standard (treillis métallique) élément
		Accessoire spécial : Filtre à air à usage intensif (HD)	Accessoire spécial : Filtre à air à usage intensif (HD)

1.3	Système de mise à feu	064	066
Taper:	Allumage magnéto électronique (sans disjoncteur) avec déclencheur intégré	Magnéto numérique allumage (sans disjoncteur) avec une vitesse maximale gouverneur	
Trou d'air:	0,2-0,3 mm (0,008-0,012 in)	0,2-0,3 mm (0,008-0,012 pouces)	
Temps d'allumage:	2,6-3,4 millimètres (0,10-0,13 in) PMH à 8 000 tr/min 26°-30° PMH	2,9-3,9 mm (0,11-0,15 po) PMH à 8 000 tr/min 27,5°-32,5° PMB	
Angle d'avance:	à 8 000 tr/min	à 8 000 tr/min	
Bougie (supprimée):	Bosch WSR 6 F ou NGK BPMR 7 A 0,5	Bosch WSR 6 F ou NGK BPMR 7 A	
Écartement des électrodes:	mm (0,020 po)	0,5 mm (0,020 pouce)	
Filetage de bougie :	M14 x 1,25	M14 x 1,25	
Longueur du fil :	9,5 mm (0,37 pouces)	9,5 mm (0,37 po)	
Gamme de chaleur:	200	200	
LED:		Facilite le réglage du carburateur	

1.4 Accessoire de coupe

Barres de guidage:	Barres STIHL Rollomatic S avec nez de pignon. Guidons STIHL Duromatic avec pointe stellite nez. Les deux types avec résistant à la corrosion finition et induction rails durcis.	Barres STIHL Rollomatic S avec nez de pignon. Barres STIHL Duromatic avec pointe stellitée nez. Les deux types avec résistant à la corrosion finition et induction rails durcis.
Longueurs de barres:	Rollomatic : 40, 45, 50 63, 75 et 90 cm (16, 18, 20, 25, 30 et 35 po) Duromatic : 40, 45, 50, 63 et 75 cm (16, 18, 20, 25 et 30 pouces)	Rollomatic : 40, 45, 50 63, 75 et 90 cm (16, 18, 20, 25, 30 et 35 po) Duromatic : 40, 45, 50, 63 et 75cm (16, 18, 20, 25 et 30 pouces)

	064	066
Chaîne oilomatique :	3/8" (9,32 mm) Rapid Micro et Super (standard) 0,404" (10,26 mm) Rapid Micro et Rapid Super (en option) jante 8 dents 3/8" ou	3/8" (9,32 mm) Rapide Micro et Super (la norme) 0,404" (10,26 mm) Rapide Micro et Rapide Super (optionnel) Jante 8 dents 3/8" ou
Pignon de chaîne :	pignon droit (alternatives) 7 dents 0,404" pignon droit ou jante (en option) 23,6 m/s (77,4 ft/s) à 9 500 tr/ min (avec pignon de chaîne 8 dents 3/8")	pignon droit (alternatives) Éperon à 7 dents de 0,404" ou pignon de jante (optionnel) 23,6 m/s (77,4 pieds/s) à 9 500 tr/min (avec 8 dents 3/8" pignon de chaîne)
Vitesse de chaîne :		
Lubrification de chaîne :	Pompe à huile alternative entièrement automatique à vitesse contrôlée, pas d'alimentation au ralenti. Contrôle manuel supplémentaire du débit d'huile.	Mouvement alternatif entièrement automatique à vitesse contrôlée pompe à huile, pas d'alimentation à ralenti. Supplémentaire contrôle manuel du débit d'huile.
Taux d'alimentation en huile, Ajustable:	11-21,5 cm ³ /min (3/8-3/4 fl.oz/min) à 10 000 tr/min 0,35 l (0,74 US pt)	11-21,5 cm ³ /min (3/8-3/4 fl.oz/min) à 10 000 tr/min 0,35 l (0,74 pt US)
Capacité du réservoir d'huile :		

STIHL 064, 066

1.5 Couples de serrage

Attache	Taille de filetage	Pour composant	Couple		Remarques
			Nm	(lbf.ft)	
Vis cannelée	IS-M5x20	Carter	9,0	(6,6)	
Vis cannelée	IS-M5x20	Cylindre	12,0	(8,8)	
Vis cannelée	IS-M6x20	Cylindre	15,0	(11,8)	4)
Vis cannelée	IS-M5x12	Silencieux au cylindre	10,0	(7,5)	1)2)
Vis cannelée	IS-M6x20	Silencieux au cylindre	15,0	(11,0)	4)
Vis cannelée	IS-M5x6	Carter supérieur du silencieux (haut)	11,0	(8,1)	1)2)
Vis cannelée	IS-M5x12	Carter supérieur du silencieux (en bas)	8,0	(5,9)	1)2)
Vis cannelée	IS-M5x20	Module d'allumage	9,0	(6,6)	1)2)
Noix	M8x1	Vilebrequin (volant moteur)	33,0	(24,3)	
Contre-écrou de bride	MV 5	Carburateur	3,5	(2,6)	
Vis cannelée	IS-M4x16	Enveloppeur	3,0	(2,2)	1)2)
	M12x1L	Support d'embrayage	50,0	(37,0)	
	M14x1.25	Bougie d'allumage	25,0	(18,5)	
Vis cannelée	IS-6x19	Tampon annulaire (haut)	3,5	(2,6)	
Vis cannelée	IS-6x19	Tampon annulaire (bas)	7,0	(5,2)	
Vis cannelée	IS-5.8x19	Poignée avant	7,0	(5,2)	2)3)
Vis autotaraudeuse	B3.9x19	Mouleur de poignée	1,0	(0,75)	
Vis cannelée	IS-M5x12	Plaque tampon annulaire	9,0	(6,6)	1)
Vis cannelée	IS-M5x16	Attrape-chaîne	7,0	(5,2)	
Vis cannelée	IS-M5x12	Pare-chocs à pointes (haut)	7,0	(5,2)	
Vis cannelée	IS-M5x16	Goupille attrape-chaîne			
		au pare-chocs à pointes	6,0	(4,4)	
Vis cannelée	IS-M5x12	Tampon en caoutchouc au carter	3,5	(2,6)	
Contre-écrou	M5	Pare-chocs à pointes sur le couvercle du pignon	8,0	(5,9)	
Vis à tête cylindrique	BM3x8	Garde dans le couvercle du pignon	1,0	(0,75)	
Vis à tête cylindrique	M3.5x12	Générateur (chauffage)	2,0	(1,5)	
Vis à tête cylindrique	M4x12	Couvercle (tendeur de chaîne)	3,5	(2,6)	
Vis cannelée	IS-M4x12	La pompe à huile	3,0	(2,2)	
Vis cannelée	IS-M4x12	Couvercle (frein de chaîne)	2,0	(1,5)	
Vis cannelée	IS-M5x18	Boîtier du ventilateur	3,5	(2,6)	
Vis cannelée	IS-M5x12	Poste de démarrage dans le boîtier du ventilateur	6,0	(4,4)	
Poteau de	M8	Boîtier du ventilateur	6,0	(4,4)	
départ Vis cpl.	IS-M5x30	Garde-main (gauche)	7,0	(5,2)	1)
Vis à tête cylindrique	M4x8	Plaque latérale intérieure	3,0	(2,2)	
Goujon à collerette	M8	Montage du guide-chaîne	15,0	(11,0)	1)

Remarques:

- 1) La vis doit être fixée avec de la colle 0786 111 1101 (Loctite 242).
- 2) La rondelle doit être montée sous la tête de vis. Sur la poignée avant, placez la rondelle sous les têtes des vis latérales uniquement.
- 3) La vis doit être fixée avec de la colle 0786 111 1117 (Loctite 648).
- 4) Modèle 066 uniquement.

Remarque : Les vis fixées avec de l'adhésif sont plus faciles à desserrer si l'adhésif est d'abord chauffé avec une soufflante à air chaud (Sèche-cheveux). Soyez prudent avec les composants polymères.

1.6	Accessoires spéciaux	064 / 066	
1.6.1	Pour l'utilisateur		
		Kit de réparation STIHL	1122 900 5000
		064 Kit de préchauffage de l'air d'admission Jante 7 dents 0,404"	1122 007 1027
		kit pignon 8	1122 007 1002
		dents 3/8" éperon	
		pignon 7	1122 640 2000
		dents 0.404" éperon	
		pignon	1122 640 2001
		Soupape (évent du réservoir de carburant) 0,404 po (10,26 mm) Oilomatic	1110 353 1600
		Chaînes	
		Pare-chocs à pointes pour écorce épaisse	
1.6.2	Pour le service		
		Kit de pièces de carburateur 064	1122 007 1060
		Jeu de joints 064/066	1122 007 1051

2. DÉPANNAGE GRAPHIQUES

2.1 Embrayage, Entraînement par CHAÎNE, Frein de chaîne et Tendeur de chaîne

Condition	Cause	Remède
La chaîne de scie tourne à ralenti	Ralenti moteur trop élevé	Réajuster la vis de réglage du ralenti (sens antihoraire)
	Crochet(s) à ressort cassé(s)	Monter le(s) nouveau(x) ressort(s)
Bruits forts	Ressorts étirés ou fatigués	Remplacer tous les ressorts d'embrayage
	Cage à aiguille endommagée	Monter la nouvelle cage à aiguille
	Retenue de mâchoire d'embrayage cassé	Monter le nouveau dispositif de retenue
	Chaussures d'embrayage et porte-bagages porté	Monter un nouvel embrayage
Le pignon de chaîne s'use rapidement	Chaîne mal tendue	Chaîne de tension comme spécifié
La chaîne s'use rapidement	Chaîne mal tendue	Chaîne de tension comme spécifié
	Mauvaise lubrification de la chaîne résoudre le problème	Vérifier la lubrification de la chaîne et
	Pignon de chaîne usé	Monter le nouveau pignon
La chaîne ne s'arrête pas immédiatement lorsque le frein de chaîne est activé	Ressort de frein cassé	Monter un nouveau ressort de frein
	Bande de frein étirée ou cassé	Monter une nouvelle bande de frein

2.2 Moteur

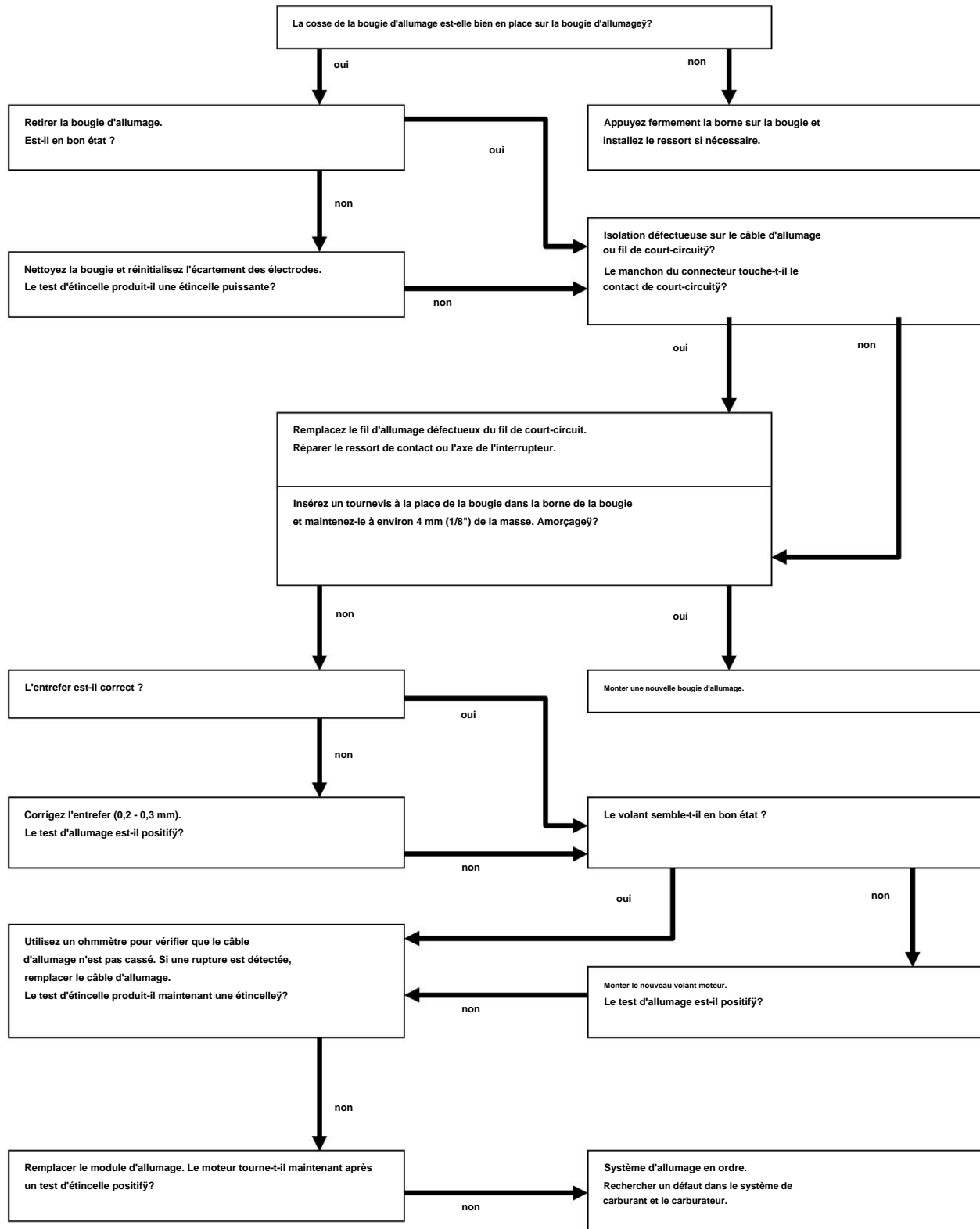
Vérifiez toujours et, si nécessaire, réparez les pièces suivantes avant de rechercher des défauts sur le moteur :

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

Condition	Cause	Remède
Le moteur ne démarre pas facilement, cale au ralenti, mais fonctionne normalement à plein régime	Joints d'huile dans le carter fuite	Remplacer les joints d'huile
	Collecteur qui fuit	Sceller ou remplacer le collecteur
	Joint d'embase qui fuit	Remplacer le joint
	Carter endommagé (fissures)	Remplacer le carter
Le moteur ne délivre pas sa pleine puissance ou tourne de façon erratique	Infiltration d'air secondaire à travers un collecteur mal monté ou défectueux	Montez le collecteur correctement ou remplacer
	Segments de piston qui fuient ou sont cassés	Monter de nouveaux segments de piston
	Silencieux carbonisé	Nettoyez le silencieux (entrée et échappement), remplacer l'étincelle écran pare-étincelles (le cas échéant)
Surchauffe du moteur	Refroidissement insuffisant du cylindre. Entrées d'air dans le boîtier du ventilateur obstruées ou ailettes de refroidissement sur cylindre très sale	Nettoyez soigneusement tout le système de refroidissement ouvertures d'aération
	Préchauffage de l'air aspiré utilisé à une température extérieure trop élevée	Retirer le préchauffage de l'air d'admission Composants; fermer rotatif obturateur

2.3 Système d'allumage

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 ou mortels !



2.4 Démarreur à rembobinage

Condition	Cause	Remède
Corde de démarrage cassée	Corde tirée aussi vigoureusement jusqu'à l'arrêt ou sur le bord - c'est-à-dire pas verticalement	Monter une nouvelle corde de démarrage
	Usure normale	Monter une nouvelle corde de démarrage
Ressort de rappel cassé	Ressort surtendu - non réserve quand la corde est entièrement étendu	Monter le nouveau ressort de rappel
	Très sale ou corrodé	Monter le nouveau ressort de rappel
La corde de démarrage peut être presque sorti sans résistance (le vilebrequin ne tour)	Chevilles de guidage sur cliquets ou les cliquets eux-mêmes sont porté	Monter de nouveaux cliquets
	Pince à ressort fatiguée	Monter le nouveau clip à ressort
La corde de démarrage est difficile à tirer et rembobine très tout doucement	Le mécanisme de démarrage est très sale (poussièreux les conditions)	Bien nettoyer complet mécanisme de démarrage
	Huile lubrifiante au rembobinage le ressort devient visqueux à très bas à l'extérieur températures (printemps les enroulements collent ensemble)	Appliquez quelques gouttes de kérosène (paraffine) au printemps, puis tirer la corde avec précaution plusieurs fois jusqu'à ce que l'action normale soit restauré

2.5 Lubrification de la chaîne

Important : En cas de problème avec le système de lubrification de la chaîne, recherchez toujours les autres sources de défauts possibles avant démontage de la pompe à huile.

Condition	Cause	Remède
La chaîne reçoit pas d'huile	Réservoir d'huile vide	Faire le plein d'huile
	Le tuyau d'huile s'est détaché l'embout de la pompe à huile ou hors de l'évidement du carter, ou le flexible est endommagé*	Reconnectez le tuyau à la pompe ou placez-le dans l'évidement du carter, ou installez un nouveau tuyau.
	La bague d'étanchéité dans l'évidement du carter est défectueuse**	Déposer la pompe à huile, la remettre en place bague d'étanchéité et réinstaller la pompe à huile
	Orifice d'admission d'huile dans le guide la barre est bloquée	Nettoyer le trou d'arrivée d'huile
	Tuyau d'admission ou corps de ramassage (crépine) obstrué ou tuyau d'admission rompu	Laver le tuyau d'admission et le ramassage corps (filtre) en blanc esprit et souffler avec air comprimé; remplacer si nécessaire
	Soupape dans le réservoir d'huile bloquée	Nettoyer ou remplacer la soupape
La machine perd de l'huile de chaîne	Dents du piston de la pompe et/ou de la vis sans fin usées	Monter un nouveau piston de pompe et/ou un nouveau Ver de terre
	Le tuyau d'huile s'est détaché l'embout de la pompe à huile ou hors de l'évidement du carter, ou le flexible est endommagé*	Reconnectez le tuyau à la pompe ou placez-le dans l'évidement du carter, ou installez un nouveau tuyau.
La pompe à huile débite trop peu d'huile	Alésage du cylindre dans le corps de pompe usé	Monter le nouveau corps de pompe
	Vis de contrôle et/ou bord de contrôle sur le piston de la pompe usé	Monter une nouvelle vis de commande et/ou nouveau piston de pompe
La pompe à huile débite trop peu d'huile	Alésage dans le corps de pompe porté	Monter le nouveau corps de pompe

* Machines plus anciennes

** Nouvelles machines

STIHL 064, 066

2.6 Système de carburant

Condition	Cause	Remède
Inondations du carburateur; Le moteur cale	L'aiguille d'admission n'est pas étanche. Étranger matière dans le siège ou le cône de soupape endommagé.	Retirer et nettoyer ou remplacer pointeau d'admission, carburant propre réservoir, carrosserie et carburant ligne si nécessaire
	Levier de commande d'admission coller sur la broche	Levier de commande d'admission libre
	Ressort hélicoïdal non situé sur le mamelon du levier de commande d'admission	Retirer le levier de commande d'admission et remonter correctement
	Le disque perforé sur le diaphragme est déformé et appuie constamment contre le levier de commande d'admission	Monter une nouvelle membrane de dosage
	Le levier de commande d'admission est trop haut (par rapport à la position de conception)	Réglez le levier de commande d'admission à ras haut de la face de la chambre de dosage
Mauvaise accélération	Gicleur de ralenti "trop pauvre"	Reculez le réglage à basse vitesse visser légèrement (voir réglage carburateur)
	Gicleur principal "trop pauvre"	Reculez le réglage à grande vitesse visser légèrement (voir réglage carburateur)
	Le levier de commande d'admission est trop bas (par rapport à la position de conception)	Réglez le levier de commande d'admission à ras haut de la face de la chambre de dosage
	Aiguille d'admission collée au siège de soupape	Retirer le pointeau d'admission, nettoyer et réaménager
	Connexion de l'alésage à l'atmosphère bloquée	Nettoyer l'alésage
	Joint de diaphragme qui fuit	Monter le nouveau joint de membrane
	Diaphragme de dosage endommagé ou rétréci	Monter une nouvelle membrane de dosage
Le moteur ne tourne pas au ralenti, régime de ralenti trop élevé	Papillon des gaz trop ouvert par la vis de réglage du ralenti	Réinitialiser le réglage du ralenti visser correctement

Condition	Cause	Remède
Le moteur cale au ralenti	Alésages ou canaux de jet de ralenti bloqués	Nettoyer les alésages des jets et souffler à air comprimé
	Gicleur de ralenti "trop riche"	Visser le réglage à basse vitesse visser légèrement (voir réglage carburateur)
	Mauvais réglage de la vis de réglage du régime de ralenti - papillon des gaz complètement fermé	Régler la vis de réglage du ralenti correctement
	La petite plaque en plastique dans le jet de valve ne se ferme pas	Nettoyer ou remplacer le gicleur de soupape
Le régime moteur chute rapidement sous charge - batterie faible	Filtre à air bouché	Nettoyer le filtre à air
	Évent du réservoir défectueux	Nettoyez l'évent du réservoir ou remplacez-le si nécessaire
	Fuite dans la conduite de carburant entre réservoir et pompe à essence	Scellez ou renouvelez les connexions et <small>conduite de carburant</small>
	Membrane de la pompe endommagée ou fatiguée	Monter le nouveau diaphragme de la pompe
	Alésages de gicleur principal ou chaînes bloquées	Nettoyer les alésages et les canaux
	Corps de prise de carburant sale	Corps de ramassage propre, neuf filtre
	Crépines de carburant sales	Nettoyez les crépines de carburant

3. EMBRAYAGE, ENTRAÎNEMENT PAR CHAÎNE,
FREIN DE CHAÎNE ET CHAÎNE

TENDEUR

**3.1 Tambour/chaîne d'embrayage
Pignon**

Haut:

- 1 = Chaîne de scie
- 2 = barre de guidage
- 3 = Couvercle de pignon

Fond:

Désengagement du frein de chaîne

Haut:

Retrait du clip électronique

Fond:

Dépose du tambour d'embrayage ou du pignon de chaîne

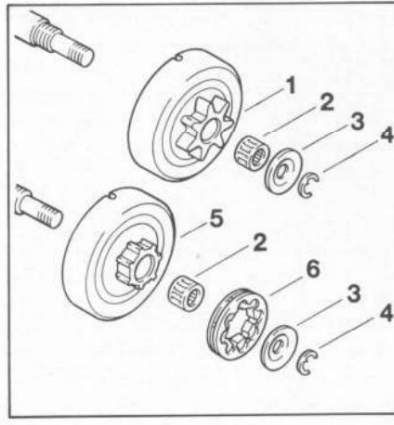
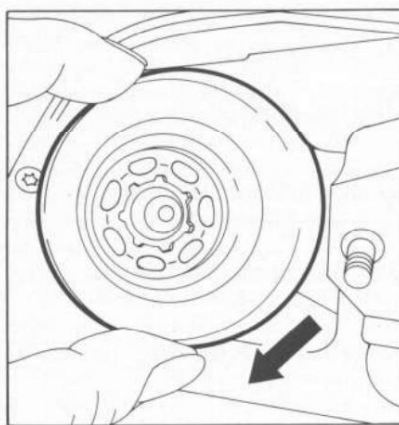
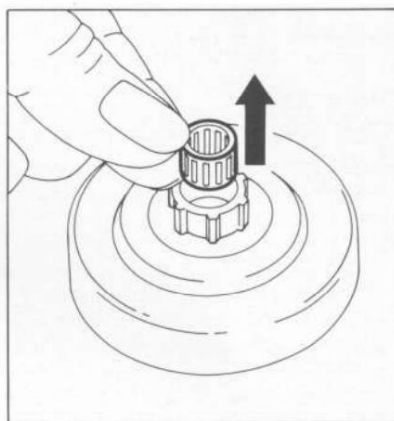
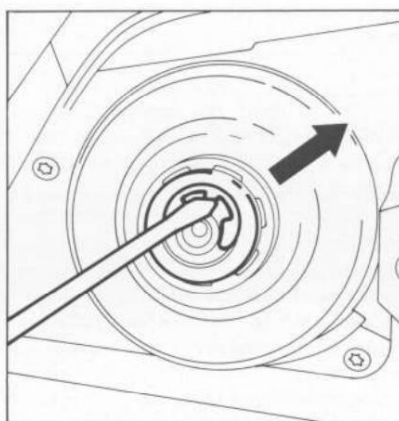
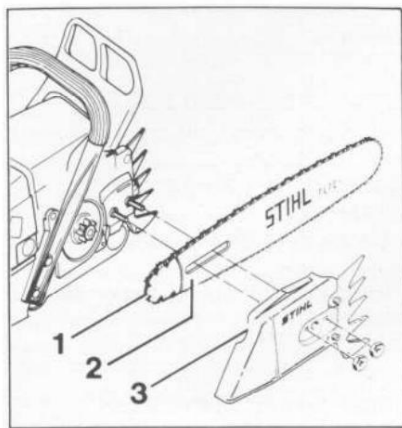
Haut:

Retrait de la cage à aiguille

Fond:

Séquence de montage de la transmission par chaîne

- 1 = Pignon droit (avec tambour d'embrayage)
- 2 = Cage à aiguilles
- 3 = Rondelle
- 4 = E-clip
- 5 = Tambour d'embrayage (pour pignon de jante)
- 6 = pignon de jante



- Dévisser les écrous du couvercle de pignon et retirer couvercle de pignon.

- Retirez la chaîne et le guide-chaîne.

- Desserrez le frein de chaîne en tirant sur le protège-main vers la poignée avant.

- Retirez le clip en E du vilebrequin.

- Retirez la rondelle du tambour d'embrayage ou pignon de chaîne.

- Retirez le pignon de jante avec le tambour d'embrayage ou le pignon d'éperon.

- Sortir la cage à aiguille de l'embrayage tambour ou pignon de chaîne.

Remontez dans l'ordre inverse.

Attention : le pignon de jante doit être monté avec des cavités d'éjecteur de puce faisant face vers l'extérieur.

Remarque: Nettoyez le bout du vilebrequin. Remplacer la cage à aiguille ou lavez-la en blanc propre dégraisser et lubrifier avec STIHL graisse multi-usages, voir 12.2.

Faire tourner le tambour d'embrayage ou le pignon droit, appliquez une légère pression en même temps, jusqu'à ce que le ressort d'entraînement de la pompe à huile s'engage dans la fente sur le diamètre extérieur du tambour.

3.2 Embrayage

Haut:

1 = borne de bougie
2 = bougie

Fond:

Vis de montage du carénage (troisième
vis cachée dans cette vue)

Haut:

Bande de verrouillage 0000 893 5902

Fond:

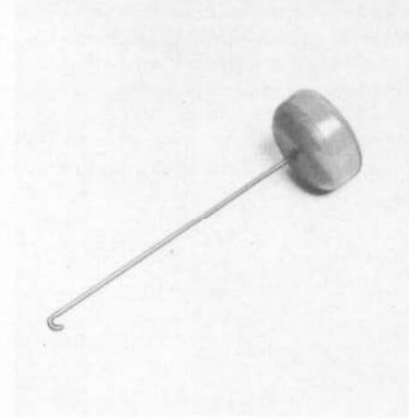
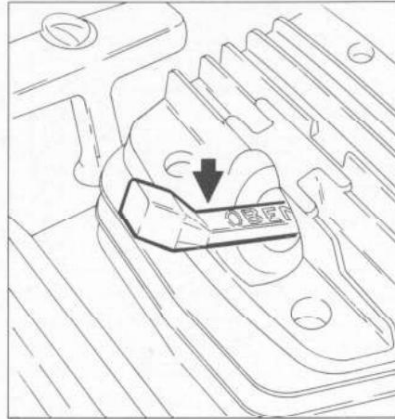
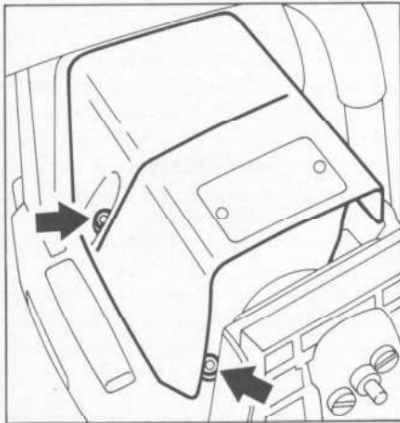
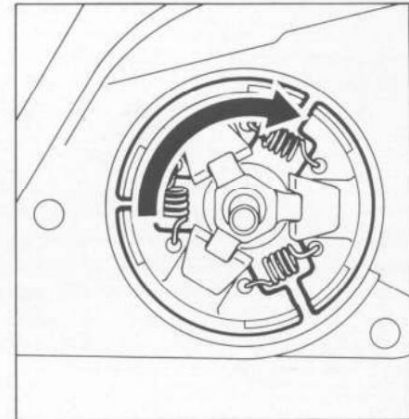
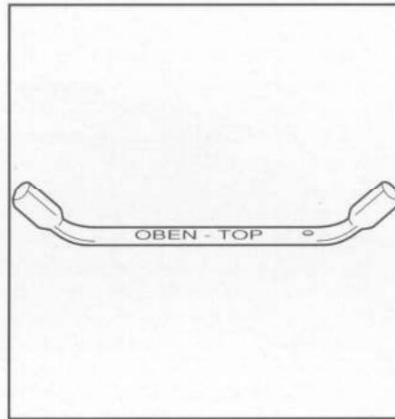
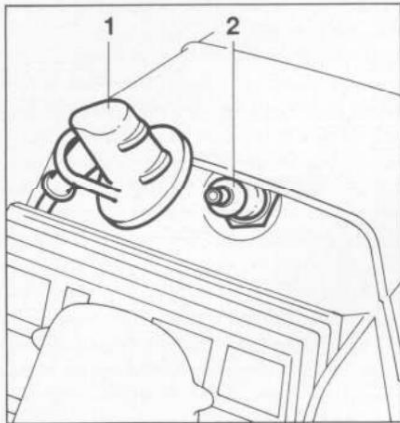
Bande de verrouillage en position

Haut:

Embrayage

Fond:

Crochet de montage 5910 890 2800



Pour retirer et démonter l'embrayage :

Tableau de dépannage - voir 2.1.

- Retirez la moitié extérieure du filtre à air - voir 11.1.
- Retirez la borne de la bougie et dévissez la bougie.
- Retirez les vis de montage du carénage et retirez le carénage.

- Pousser la bande de verrouillage dans l'étincelle boucher le trou de sorte que "TOP" ou "OBEN" soit vers le haut.

Important : Pour éviter les risques de piston
dommages, n'utilisez que le verrouillage spécifié
désinstaller.

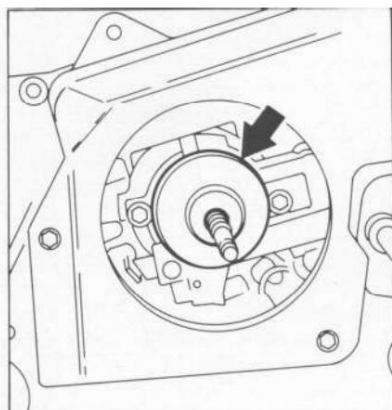
- Déposer le tambour ou la chaîne d'embrayage pignon, voir 3.1.

- Dévisser l'embrayage du bout de vilebrequin.

Attention : L'embrayage a un filetage à gauche.

Dévissez-le dans le sens des aiguilles d'une montre.

Rondelle de couverture



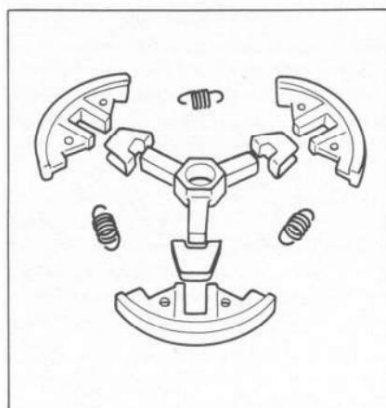
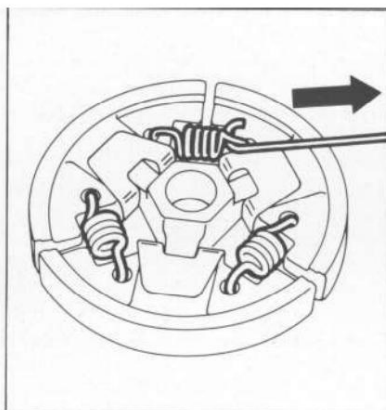
Remarque: Un nouvel embrayage avec rondelle de couverture, un support modifié et différents dispositifs de retenue de mâchoire d'embrayage ont été installés à partir de numéro de machine X 22 377 760.

Important : Montez toujours des pièces de rechange identiques.

- Enlevez la rondelle de couverture, si installée, de bout de vilebrequin.

Haut:
Dépose d'un ressort d'embrayage

Fond:
Composants de l'embrayage



- Utilisez le crochet de montage pour retirer tous les ressorts d'embrayage.

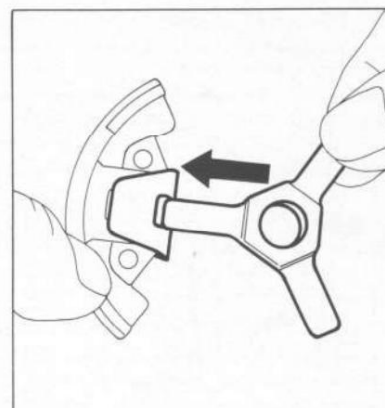
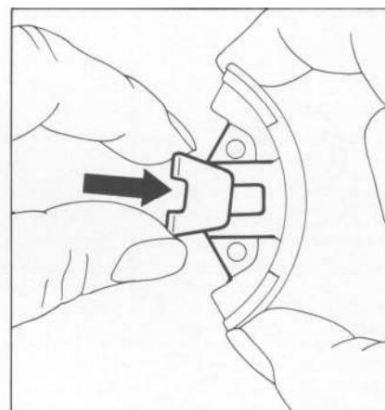
- Retirez les mâchoires d'embrayage du support.

- Retirer les attaches des masselottes d'embrayage.

- Nettoyez toutes les pièces et le tourillon du vilebrequin au white spirit. Remplacez toute pièce endommagée ou usée.

Haut:
Montage de la retenue sur la masselotte d'embrayage

Fond:
Pousser le sabot d'embrayage sur le support



- Remonter et installer le Embrayage:

- Pousser les attaches sur le chaussures d'embrayage.

- Monter les masselottes d'embrayage sur bras du support d'embrayage de sorte que le numéro de série, par exemple 1122a, soit du même côté que celui du support hexagone.

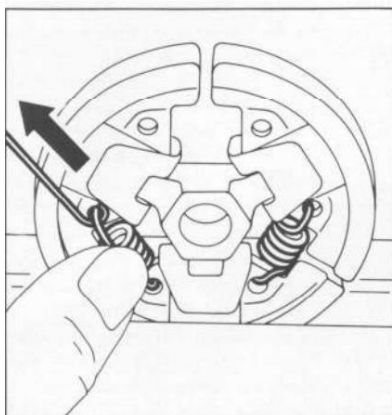
- Serrer l'embrayage, par exemple une masselotte d'embrayage, dans un étau.

3.3 Frein de chaîne

3.3.1 Démontage

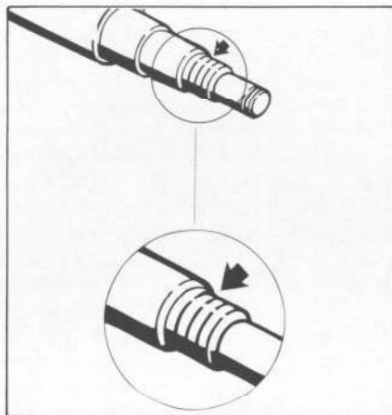
Haut:
Fixation des ressorts d'embrayage

Fond:
Embout de vilebrequin avec col



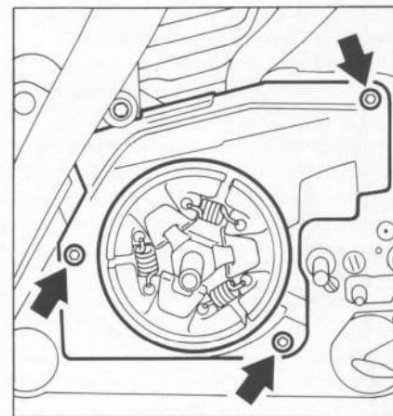
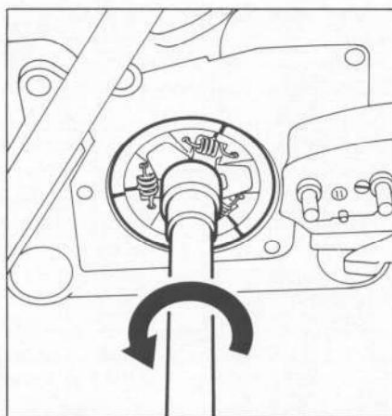
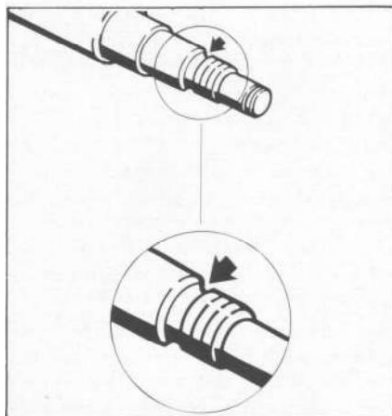
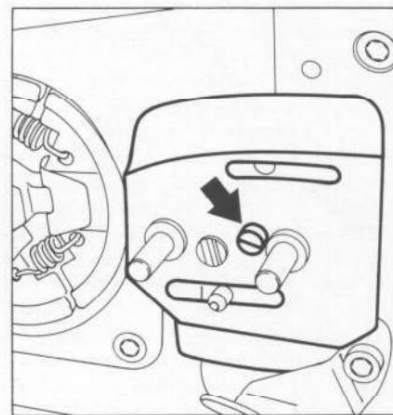
Haut:
Tourillon de vilebrequin sans collet

Fond:
Serrage de l'embrayage



Haut:
Vis de montage de la plaque latérale intérieure

Fond:
Vis de montage du couvercle



- Fixez une extrémité de chaque ressort à les masselottes d'embrayage à la main.
- Utilisez le crochet de montage pour fixer les autres extrémités des ressorts et enfoncez-les fermement dans l'embrayage chaussures avec un seul doigt.
- Monter une rondelle de couverture sur le col bouts de vilebrequin. Ne correspond pas à un couvercle sur bouts de vilebrequin sans un cou.

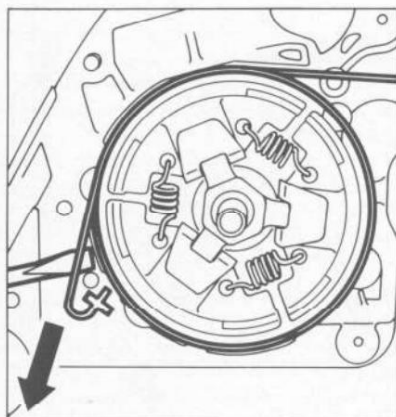
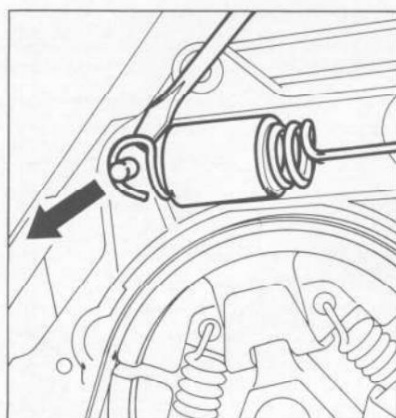
- Visser l'embrayage sur le vilebrequin et serrer au couple de 50 Nm (37 lbf.ft).
- Monter le tambour d'embrayage avec la jante pignon (ou pignon droit) - voir 3.1.
- Retirez la bande de verrouillage de cylindre. Installez la bougie et serrer - jusqu'à un couple de 25 Nm (18,5 lbf.ft).

- Monter la moitié extérieure du filtre à air.

- Déposer le tambour d'embrayage avec jante pignon (ou pignon droit) - voir 3.1
- Retirez la vis de fixation de plaque latérale intérieure et plaque latérale de levage une façon.
- Retirez les vis de montage de couvrir et retirer le couvercle.

Haut:
Détachement du ressort de frein

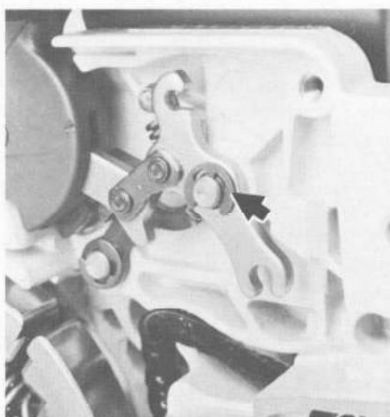
Fond:
Retrait de la bande de frein



- Retirez délicatement le ressort de frein la goupille d'ancrage.
- Sortez la bande de frein de son siège dans le carter et le détacher du levier de cloche.

Haut:
Vis de montage du protège-main

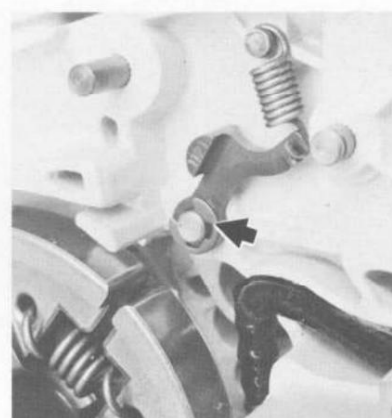
Fond:
E-clip sur le levier coudé



- Retirez la vis de fixation du protège-main.
- Retirez le clip en E de l'axe de pivot du levier coudé.
- Retirez le protège-main avec le levier coudé du goupilles de pivotement.

Haut:
Clip en E sur l'axe de pivot du levier à came

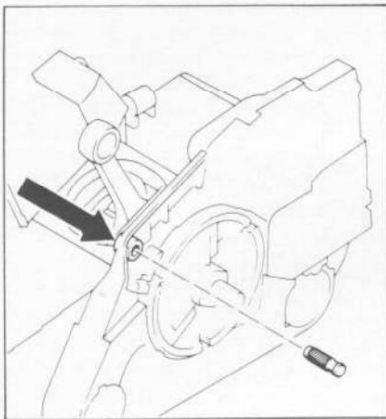
Fond:
Détacher le ressort de l'axe de pivot



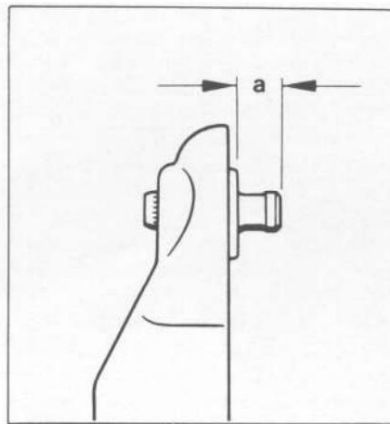
- Retirez le clip en E du levier à came axe de pivotement.
- Détacher le ressort du levier à came.
- Tirez le levier à came hors de l'axe de pivotement.
- Retirer le ressort.

3.3.2 Assemblée

Chasser la goupille d'ancrage du ressort de frein

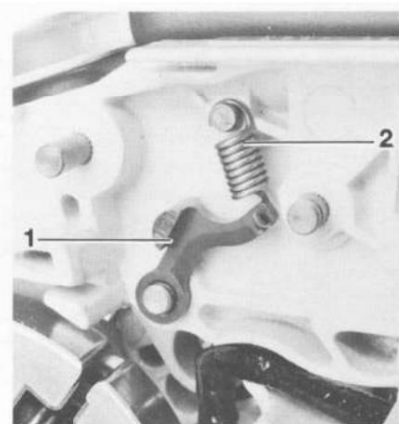


Goupille d'ancrage de ressort de frein correctement installée a = 4,3 - 4,7 mm (11/64 in)



Haut:
1 = Levier à came
2 = Printemps

Fond:
Bossage de roulement de protégé-main avec manivelle



- S'il est nécessaire de remplacer le goupille d'ancrage du ressort de frein, retirer le cylindre (voir 4.2) et utiliser un pointeau approprié pour faire sortir la goupille d'ancrage du carter dans le sens de la flèche (voir illustration).

Nota : Ne pas chasser la goupille dans l'autre sens car cela endommagerait le bourrelet annulaire qui s'est formé dans l'alésage du carter lorsque la goupille a été installée à l'origine. Dans un tel cas, ni le nouvelle goupille d'ancrage ni le frein le ressort se placeraient correctement. De plus, le carter pourrait être endommagé et altérer le fonctionnement de le frein de chaîne.

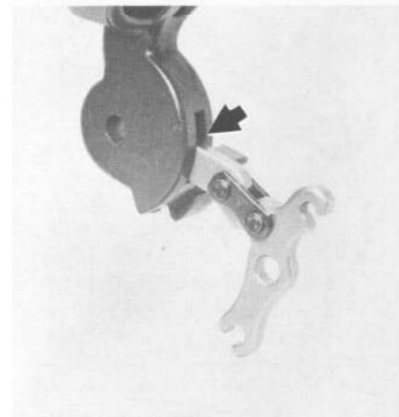
Inspectez l'état de toutes les pièces.
Remplacez toutes les pièces endommagées ou usées

- Si la goupille d'ancrage du ressort de frein ont été enlevés, enduisez le zone moletée de la nouvelle goupille avec Loctite, voir 12.2, avant l'installation.

- Positionner la nouvelle goupille dans l'alésage de sorte que le moletage sur la goupille maillage avec le moletage existant dans l'alésage.

- Appuyez délicatement sur la goupille carrément pour obtenir la dimension "a" (voir illustration).

- Installer le cylindre - voir 4.3.2.



- Monter le levier à came et le ressort.

- Monter l'E-clip.

- Insérer le levier coudé dans l'ouverture latérale du le bossage du roulement du protégé-main.

Remarque: Faites attention à la bonne installation position du levier coudé.

Haut:
Pressing cam lever downward

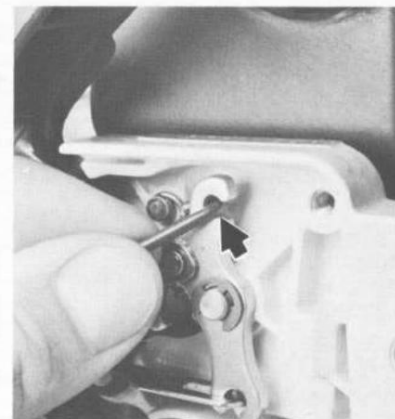
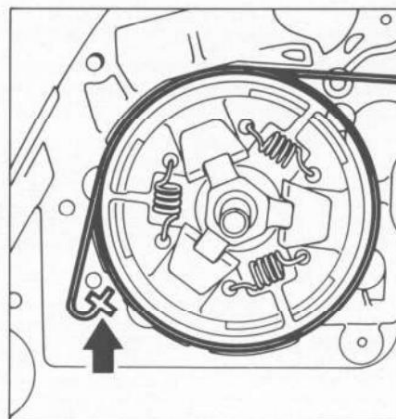
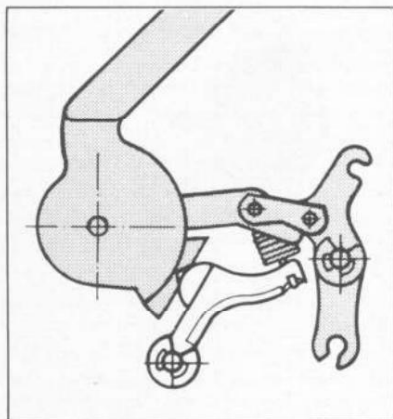
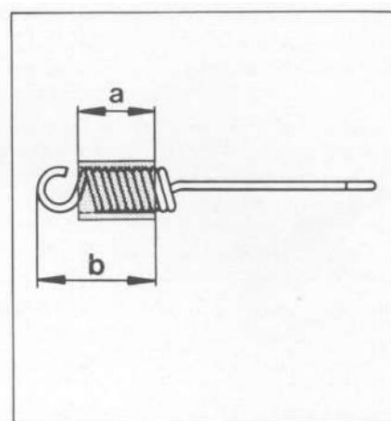
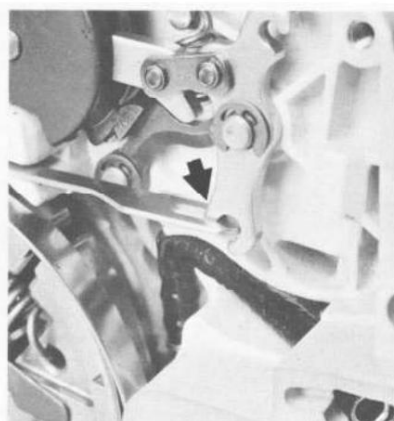
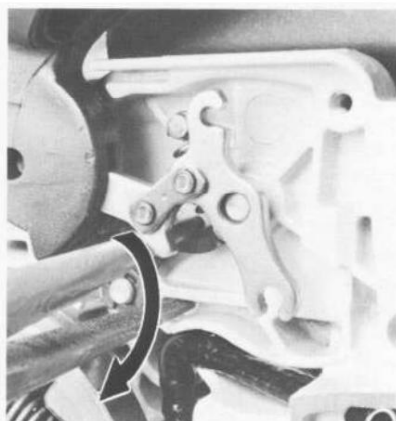
Fond:
Position d'installation
correcte du protégé-main

Top:
Fixation de la bande de frein au levier coudé

Fond:
Montage de la bande de frein dans l'évidement du carter

Haut:
Position du tube de protection
sur ressort de frein
a = 20 mm (3/4")
b = 32 mm (1 1/4")

Fond:
Fixation du ressort de frein au levier coudé



- Position roulement bossage de main garde contre l'axe de pivot et placez l'autre côté du protégé-main sur le boîtier du ventilateur.
- Appuyez sur le levier à came vers le bas et poussez le protégé-main et le levier coudé sur les pivots.
- Sécurisez le levier coudé avec E-clip.
- Monter la vis de montage du protégé-main du côté du boîtier du ventilateur et serrer à un couple de 3,5 Nm (2,6 lbf.ft). Serrer le protégé-main gauche vis de montage à 7,0 Nm (5.2 lbf.ft).

- Fixez d'abord la bande de frein à la cloche manivelle, puis enfoncez-le dans l'évidement du carter.

Important : Enduire les points de glissement et d'appui de graisse Molykote - voir 12.2. Ne lubrifiez pas la bande de frein.

- Vérifier que le tube de protection est correctement positionné sur le frein le printemps.

- Accrocher le ressort de frein sur le manivelle de cloche.

3.4 Tendeur de chaîne

Haut:
Outil de montage 1117 890 0900

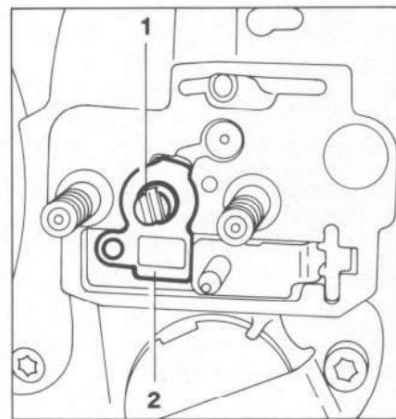
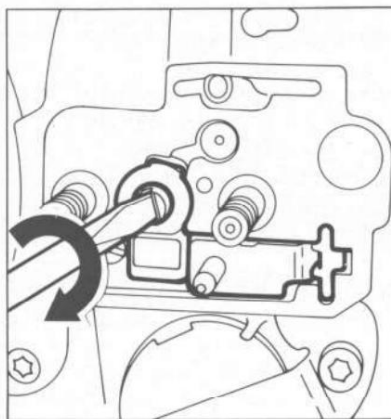
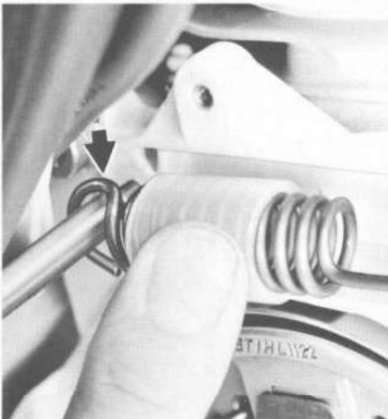
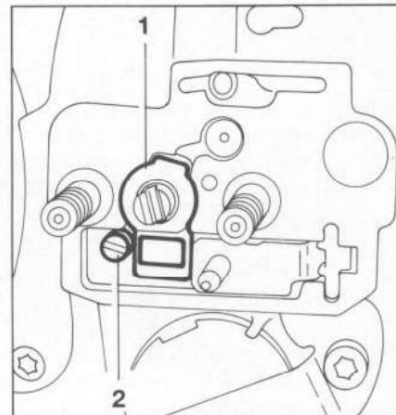
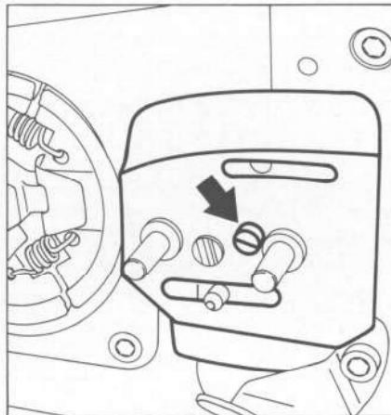
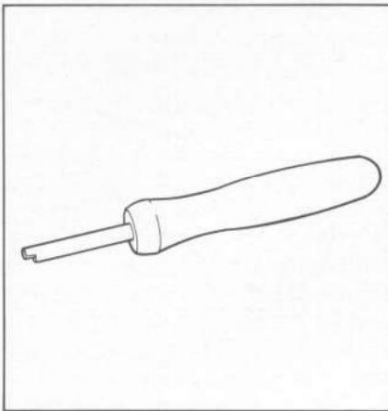
Fond:
Fixation du ressort de frein à la goupille d'ancrage

Haut:
Vis de montage de la plaque latérale intérieure

Fond:
1 = Patin de poussée
2 = Glissière tendeur

Haut:
1 = Retenue
2 = Vis de montage

Fond:
1 = Engrenage droit
2 = Plaque de couverture



- Utilisez l'outil de montage pour fixer le ressort de frein à l'ancre

broche.

- Monter le couvercle sur la bande de frein.

- Monter la plaque latérale intérieure.

- Monter le tambour d'embrayage avec jante pignon (ou pignon droit) - voir 3.1.

- Retirer le couvercle du pignon de chaîne.

- Retirez la vis de fixation de plaque latérale intérieure et plaque latérale de levage une façon.

- Utilisez un tournevis pour tourner l'engrenage droit dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le tendeur la glissière est à l'extrême droite contre le patin de butée.

- Extrayez le dispositif de retenue.

- Retirez le support de la plaque de recouvrement vis de serrage.

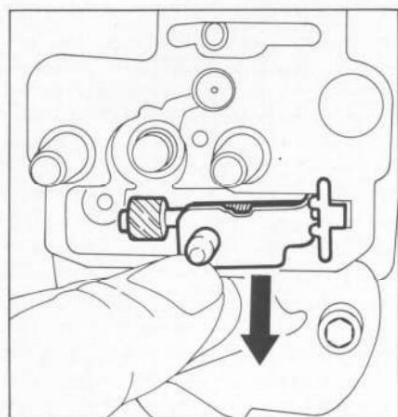
- Retirez la plaque de couverture de l'éperon équipement.

- Extraire le pignon droit.

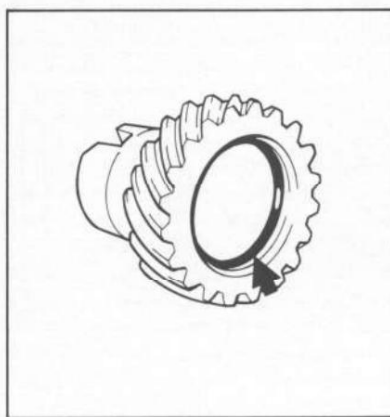
3.5 Goujons de montage de barre

Haut:
Dépose du coulisseau tendeur avec
vis de réglage et patin de butée

Fond:
1 = Patin de poussée
2 = Glissière tendeur
3 = Vis de réglage

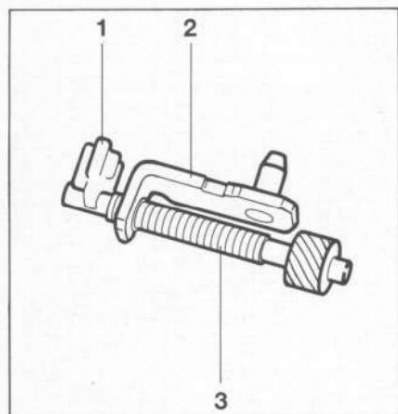
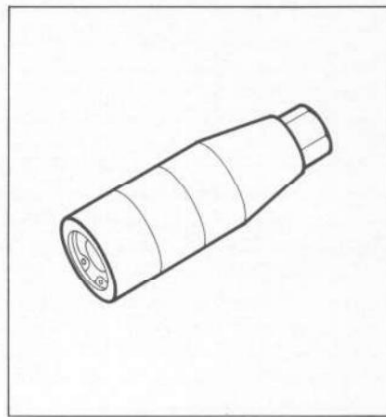


Joint torique dans l'engrenage droit



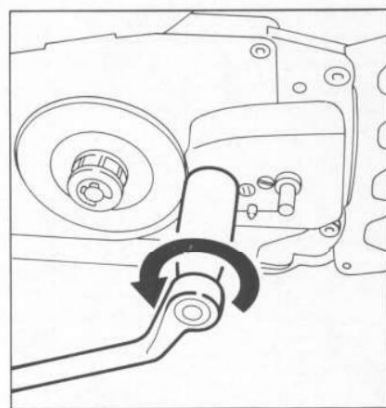
Haut:
Arrache-goujons 5910 893 0501

Fond:
Dévisser le goujon du collier



Inversez la séquence ci-dessus pour installer
le tendeur de chaîne.

Remarque : Enduisez les dents de la vis de réglage et
pignon droit avec graisse, voir 12.2, avant
remontage. Vérifiez que le joint torique est installé dans
pignon droit et le lubrifier avec un peu d'huile
avant d'installer l'engrenage droit.



- Sortir le coulisseau tendeur avec
vis de réglage et patin de butée.

- Inspecter les dents sur l'éperon
pignon et vis de réglage. Si les dents
sont endommagées, retirez le patin de
butée, prenez le
dévisser la glissière du tendeur
et remplacer les deux pièces.

- Retirer le couvercle du pignon.

- Pousser l'extracteur de goujon sur chaque
bouton de col aussi loin que possible. Utilisation
une clé de 15 mm pour dévisser le
col goujons dans le sens antihoraire.

- Enduire le fil du bouton de col avec
Loctite, voir 12.2. Ajuster le bouton de col
et serrez-le à 15 Nm
(11,0 lbf.ft).

4. MOTEUR

4.1 Démontage et remontage
Silencieux d'échappement

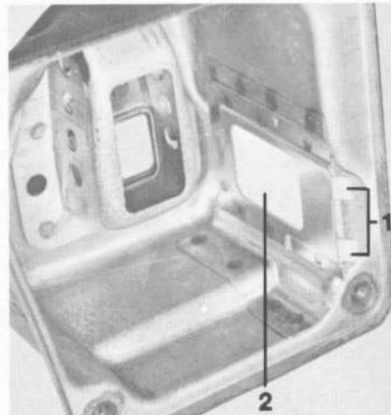
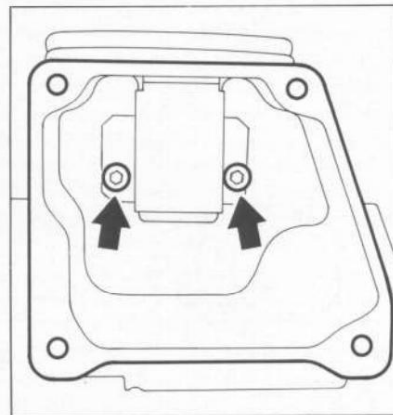
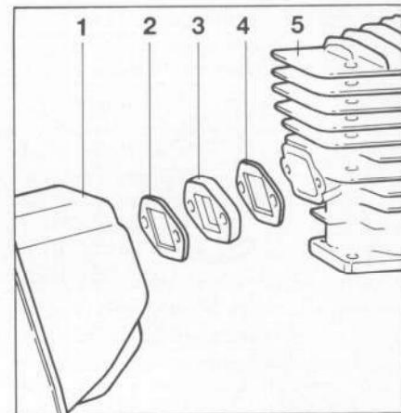
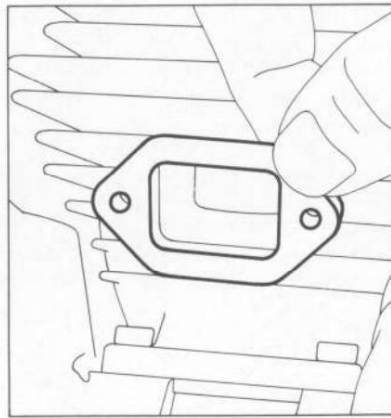
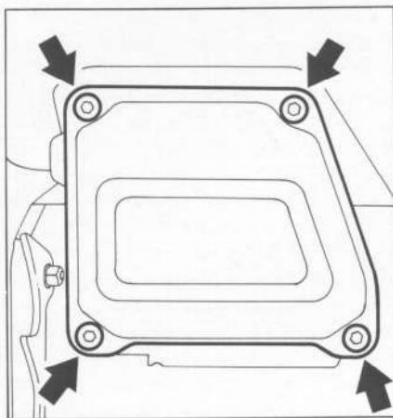
Haut:
Vis de fixation du carter supérieur

Fond:
Vis de fixation du carter inférieur

Haut:
Dépose du joint d'échappement

Fond:
1 = pattes de retenue
2 = Écran pare-étincelles

1 = Nouveau silencieux
2 = Joint
3 = Bride
4 = Joint
5 = Cylindre (version originale)



Remontez dans l'ordre inverse.

Important : Un cylindre modifié (avec bride d'échappement prolongée) est installé à partir de numéro de machine X 18 760 750. Un joint et bride sont nécessaires pour installer un nouveau silencieux sur un cylindre type origine.

Seule la nouvelle version du silencieux peut être monté sur le nouveau cylindre.

Remarque : Monter un nouveau joint d'échappement. Fils de manteau des vis avec Loctite, voir 12.2. Serrer vis de carter inférieur type origine à 10 Nm (7.5 lbf.ft) et vis de nouvelle version à 15 Nm (11,0 lbf.ft). Serrer les vis de la partie supérieure boîtier à 8 Nm (5.9 lbf.ft).

Tableau de dépannage - voir 2.2.

- Retirez les vis de fixation du carter supérieur et retirez le carter supérieur.

- Dévisser les vis de fixation du carter inférieur et déposer enveloppe.

- Déposer le joint et la bride, si équipé.

- Inspecter le pare-étincelles écran, le cas échéant. Si nécessaire, replier les pattes de retenue et tirez l'écran.

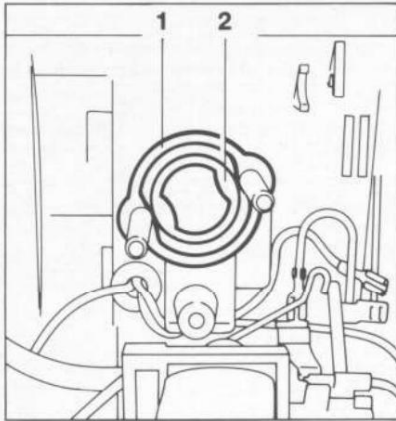
- Nettoyer l'écran pare-étincelles ou en monter un nouveau.

4.2 Exposer le cylindre

4.3 Cylindre et Piston

4.3.1 Suppression

1 = Rondelle
2 = Manche



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

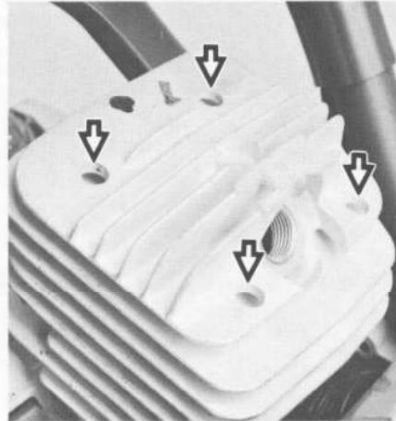
- Tableau de dépannage - voir 2.2.
- Vidanger les réservoirs de carburant et d'huile.
- Retirer le carénage - voir 3.2.
- Dévisser la bougie.
- Retirer le silencieux - voir 4.1.
- Déposer le carburateur - voir 11.3.
- Retirez la rondelle des goujons et retirez le manchon du collecteur.

Remarque : la plaque de support précédente et le joint ont été remplacés par le rondelle et manchon de la machine numéro X 20 742 548.

Remontez dans l'ordre inverse.

Haut:
Trous traversants à la base du cylindre des vis

Fond:
Retrait du cylindre et poussée du collecteur hors du boîtier du réservoir



- Desserrez et dévissez les vis de la base du cylindre.

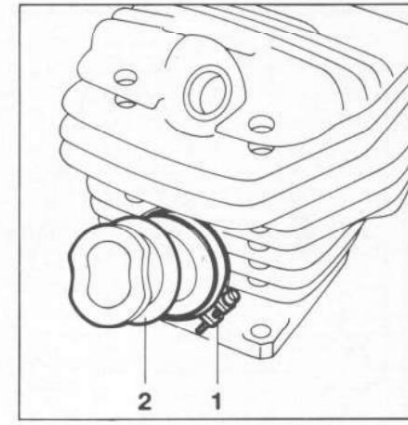
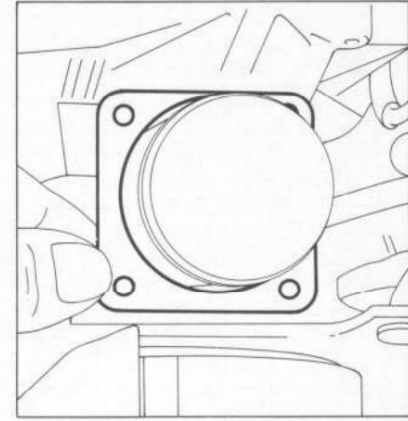
- Retirer le cylindre du piston et, à en même temps, poussez le collecteur à travers l'ouverture du boîtier du réservoir.

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

- Retirer le joint du cylindre.

Haut:
Déposez le joint de cylindre

Fond:
1 = Collier de serrage
2 = Collecteur



- Desserrez le collier de serrage sur le collecteur. Retirez le collecteur de l'admission Port.

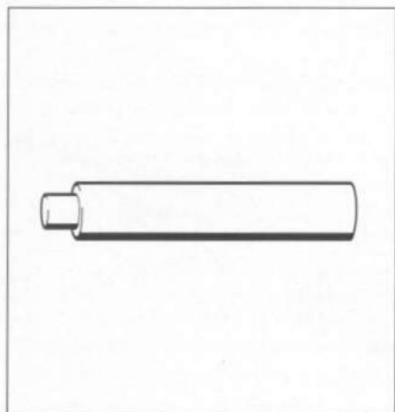
- Inspecter le cylindre et remplacer si nécessaire.

Remarque : Si un nouveau cylindre doit être installé, adaptez toujours le correspondant piston. Les cylindres de remplacement sont uniquement fournis complets avec piston pour cette raison. Si un nouveau piston est nécessaire, monter uniquement le piston de remplacement spécial.

4.3.2 Installation

Haut:
Retrait du circlip

Fond:
Glissière de montage 1110 893 4700



Important : Avant de retirer le piston, décidez si le vilebrequin doit également être retiré ou non. Pour déposer le volant moteur et l'embrayage, bloquer le vilebrequin en glissant la cale de montage en bois entre le piston et le carter.

- Utilisez une pointe à tracer ou un outil similaire pour sortir les circlips sans crochet des rainures des bossages de piston.

Haut:
Extraction de l'axe de piston

Fond:
Segments de piston

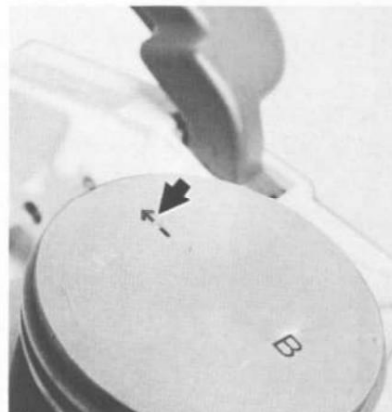


- Utilisez maintenant la dérive de montage pour pousser l'axe de piston hors du piston. Si l'axe de piston est coincé, tapoter légèrement l'extrémité du chasse-goupille avec un marteau si nécessaire. **Important:** Maintenez le piston stable pendant ce processus pour vous assurer qu'aucune secousse n'est transmise à la bielle. Déposer le piston et retirer la cage à aiguilles de la bielle.

- Inspecter les segments de piston et les remplacer si nécessaire - voir 4.4.

Haut:
Pose de la cage à aiguille

Fond:
La flèche sur la tête de piston pointe vers le silencieux



- Nettoyer soigneusement la surface d'appui du joint sur le cylindre. Lubrifiez la cage à aiguilles avec de l'huile et placez-la dans la petite extrémité.

- Chauffer le piston sur un électrique plaque chauffante à env. 60°C (140 °F) et glissez-le sur le contige de fixation de sorte que la flèche sur la tête de piston pointe vers le silencieux d'échappement.

Haut:
Mandrin de montage poussé à
travers le piston et le pied de bielle

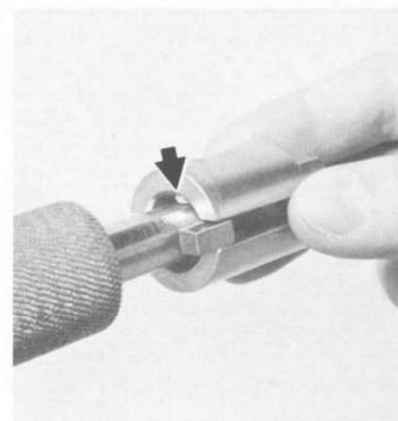
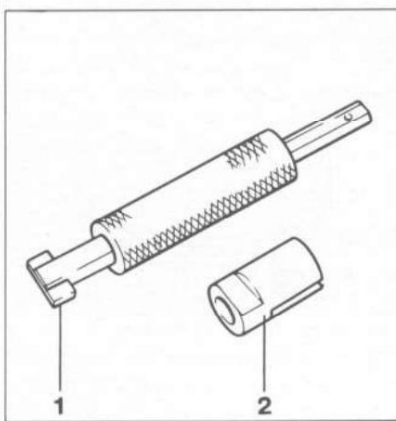
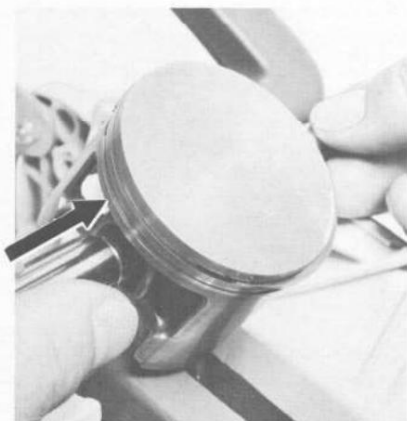
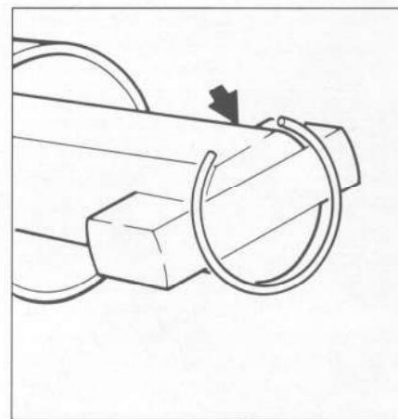
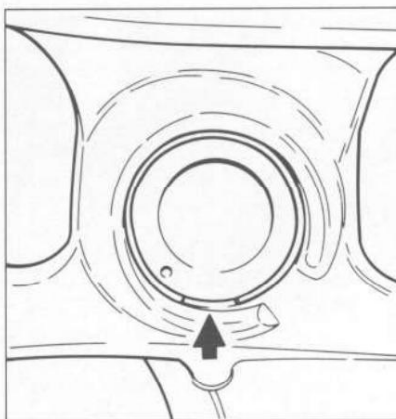
Fond:
Installation de l'axe de piston

Haut:
Position correcte de l'écart dans l'anneau élastique

Fond:
Outil de pose 5910 890 2212
1 = Aimant
2 = Manche

Haut:
Anneau élastique attaché à l'aimant
avec espace annulaire sur le côté plat de la
tige d'outil

Fond:
Pousser le manchon sur l'aimant;
goupille sur le côté plat de la tige de l'outil



- Pousser le mandrin de montage, petit diamètre en premier, à travers le piston et la petite extrémité (cage à aiguilles) du côté de l'embrayage et aligner le piston.

- Monter l'axe de piston sur le petit diamètre de la dérive de montage et le glisser dans le piston.

Remarque : Déplacez le piston vers l'arrière et pour faciliter l'insertion.

- Monter le jonc d'arrêt de manière à ce que son entrefer soit sur l'axe vertical du piston (il doit être orienté vers le haut ou vers le bas).

Remarque: Monter le circlip à l'aide de l'outil de montage spécial.

Utilisez l'outil d'installation comme suit:

- Retirer le manchon de l'outil.

- Fixez l'anneau élastique au magnét de façon à ce que l'écartement du circlip soit sur le côté plat de la tige de l'outil (voir illustration).

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

En

haut : Appuyez verticalement vers le bas sur l'outil d'installation jusqu'à ce que le manchon bute contre l'épaule de l'outil.

Fond:

Glisser le manchon sur l'autre extrémité de la tige

Haut:

Insertion du circlip dans le bossage du piston

Fond:

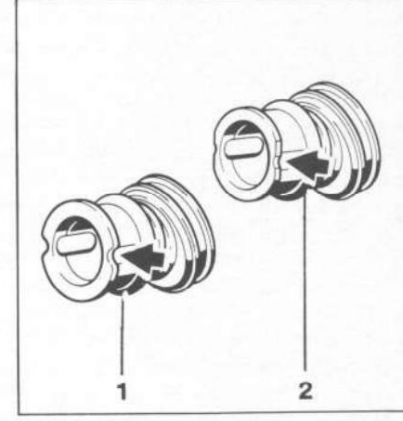
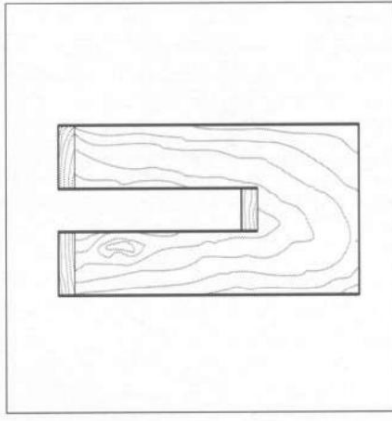
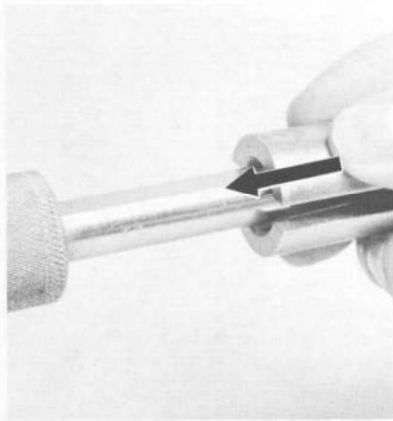
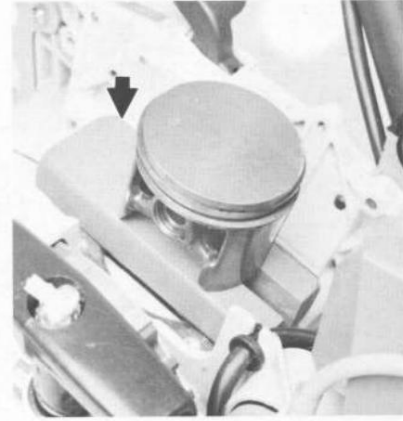
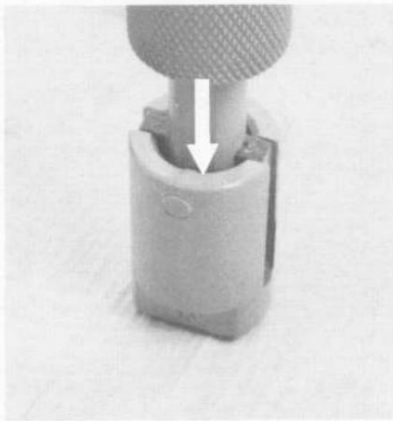
Bloc de montage en bois
1108 893 4800

Haut:

Piston reposant sur bois
bloc de montage

Fond:

1 = Collecteur d'origine
2 = Nouveau collecteur



Remarque : Positionnez le manchon de manière à ce que la goupille intérieure pointe vers la face plate de la tige de l'outil.

- Placez l'outil de pose, douille vers le bas, sur une surface plane (planche en bois) et appuyez verticalement vers le bas jusqu'à ce que la douille bute contre l'épaule de l'outil.

- Retirez le manchon et glissez-le sur l'autre extrémité de la tige.

Remarque : La goupille intérieure doit à nouveau pointer vers la face plate de la tige de l'outil.

- Appliquez l'outil d'installation sur le bossage du piston (la face plate de la tige doit pointer vers la tête du piston), tenir le piston stable, centrez la tige de l'outil exactement et appuyez jusqu'à ce que le circlip glisse dans le rainure.

- Monter un nouveau joint de cylindre sur le carter.

- Lubrifiez le piston et les segments de piston avec de l'huile.

- Glissez le bloc de montage en bois entre piston et carter.

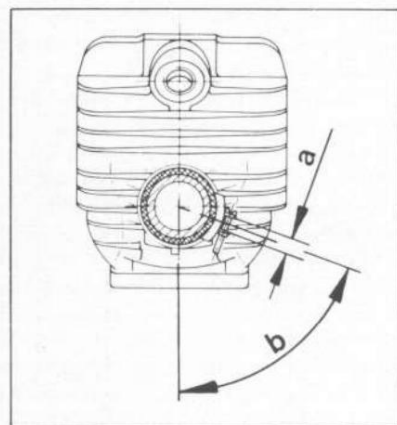
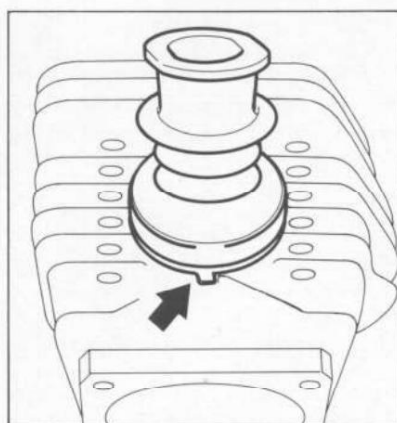
- Reposer le piston sur le bois bloc de montage.

Remarque : Il est nécessaire de monter le collecteur d'origine sur les machines avec plaque de support d'origine (sceller être entre carburateur et collecteur). La nouvelle rondelle et le manchon doivent être équipé du nouveau collecteur

- voir 4.2.

Haut:
Position correcte du collecteur

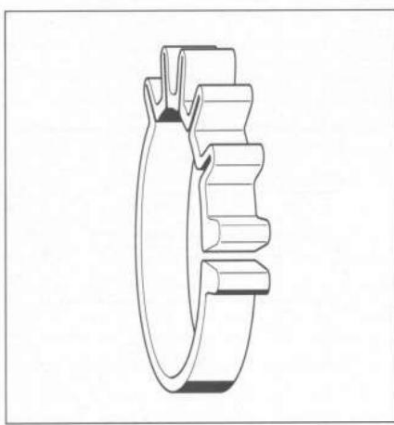
En bas: position correcte du collier de serrage
a = 7 - 7,5 mm (env. 9/32") b = env. 45°



- Pousser le collecteur sur l'admission orifice de manière à ce que sa languette soit alignée avec la nervure du cylindre (voir illustration).
- Faites glisser le collier de serrage sur le collecteur. La tête de vis doit pointer vers la droite.
- Serrez le collier de serrage de sorte que ses extrémités pointent vers la droite à un angle d'env. 45° (en regardant l'orifice d'admission). Continuez à serrer la vis jusqu'à ce que l'écart entre les deux extrémités du collier de serrage est de 7 à 7,5 mm (env. 9/32").

Haut:
Fixation des goupilles dans le piston et position correcte des segments de piston

Fond:
Collier de serrage 0000 893 2600

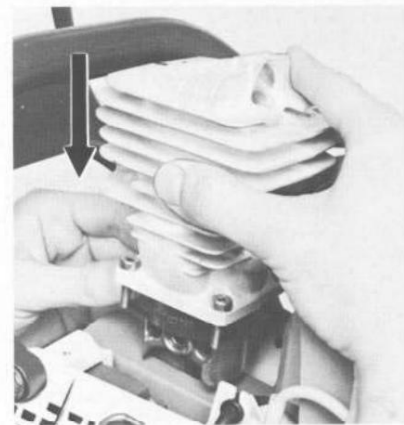
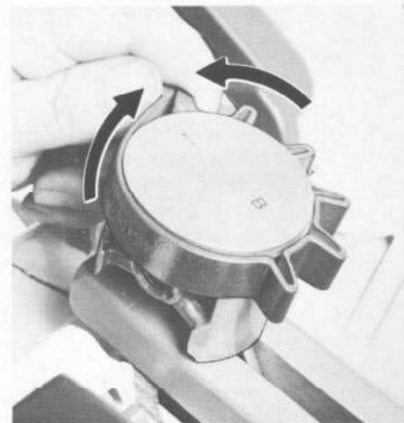


Remarque : Si un nouveau cylindre avec un orifice d'échappement long est installé, remplacez également l'ancien silencieux - voir 4.1.

- Positionnez les segments de piston de manière à ce que les rayons au niveau de l'espace entre les segments se rejoignent au niveau de la goupille de fixation dans la gorge du piston lorsque les segments sont comprimés.

Haut:
Compression des segments de piston avec la sangle de serrage

Fond:
Monter le cylindre sur le piston



- Utilisez la sangle de serrage pour compresser les segments de piston autour du piston.
- Lubrifier l'intérieur du cylindre avec de l'huile et alignez-le de sorte que il est à peu près positionné comme il le fera être dans l'état installé.
- Faites maintenant glisser le cylindre sur le piston - la sangle de serrage est poussé vers le bas lorsque le piston les anneaux glissent dans le cylindre.
- Retirer la sangle de serrage et bloc de montage en bois.

4.4 Segments de piston

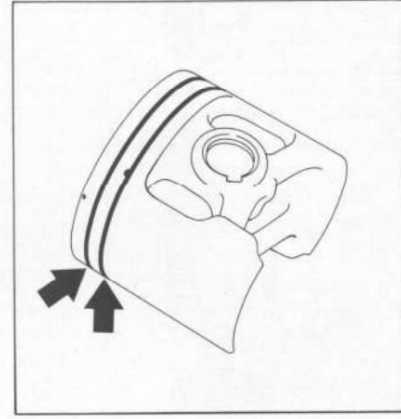
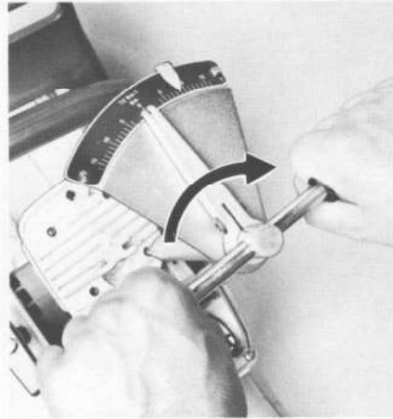
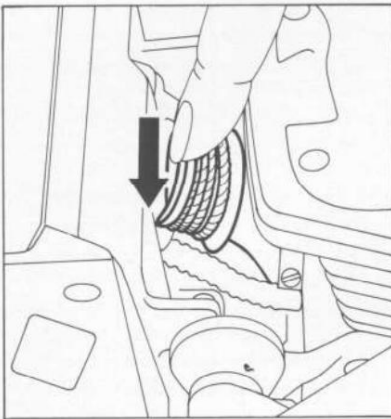
Haut:
Pousser le collecteur vers le bas

Fond:
Tirer le collecteur à travers l'ouverture d'admission dans le boîtier du réservoir

Serrage des vis du pied de cylindre avec clé dynamométrique 5910 890 0310

Haut:
Rainures de segment de piston

Fond:
Montage du segment de piston

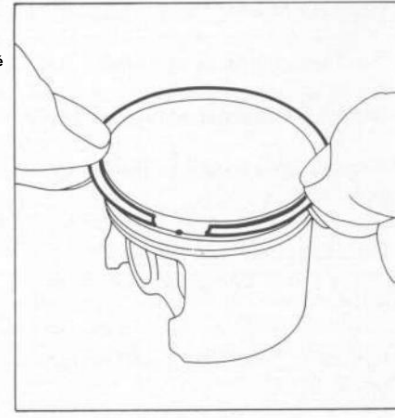


- Alignez soigneusement le cylindre et le joint.

- Monter les nouvelles vis de base de cylindre de la propriété classe 12.9 et resserrez-les alternativement en diagonale.

Remarque : Serrer les vis M5 x 20 à 12 Nm (8.8 lbf.ft) et vis M6 x 20 à 15 Nm (11.0 lbf.ft)

Important : Il est essentiel de respecter les au-dessus des couples de serrage que les vis pourrait autrement se détacher.



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

- Tirez les extrémités de la ficelle vers l'extérieur-quartier. La bride du collecteur est ainsi tiré à travers l'ouverture d'admission du boîtier du réservoir sans endommager le collecteur.

L'assemblage est maintenant une inversion de la séquence de démontage. Toujours en forme de nouveaux joints comme une question de routine.

- Retirer le piston - voir 4.3.1.

- Retirer les segments du piston.

- Utilisez un morceau d'un vieux segment de piston pour gratter les rainures propres.

- Installez les nouveaux segments de piston dans rainures de manière à ce que les rayons soient orientés vers le haut-quartier.

- Installer le piston - voir 4.3.2.

4.5 Carter

4.5.1 Retrait du Vilebrequin

Chasser une goupille

Haut:
Vis de fixation du carter

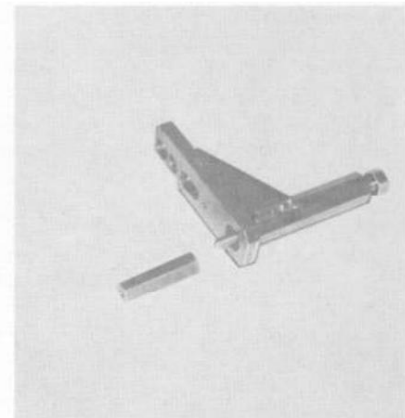
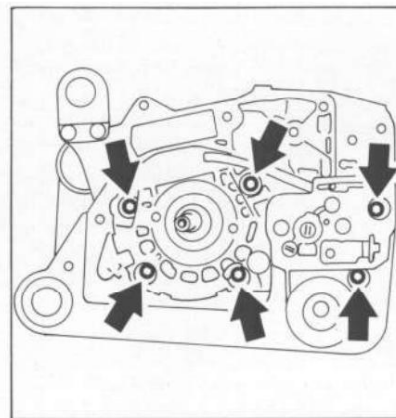
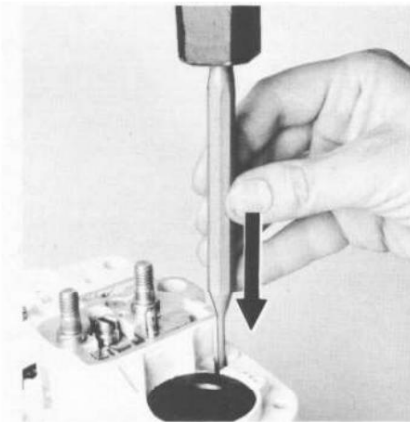
Fond:

Rotation de l'engrenage droit dans le sens des aiguilles d'une montre

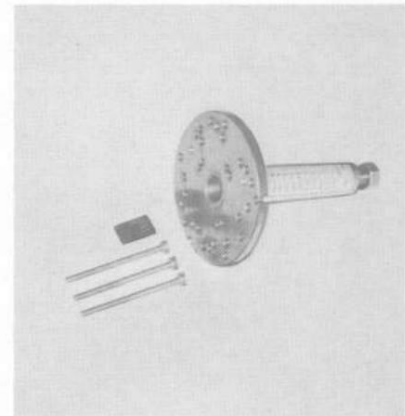
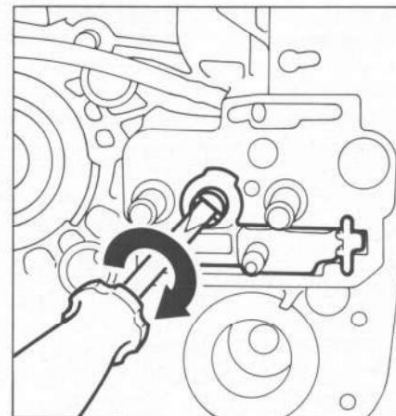
Haut:
Outil d'entretien AS 5910 890 2205

Fond:

Outil d'entretien ZS 5910 890 2220



- Retirer le frein de chaîne - voir 3.3.1.
- Déposer la pompe à huile - voir 10.4.
- Déposer le volant moteur - voir 5.1.5.
- Retirer le module d'allumage - voir 5.1.6.
- Sur les machines à poignées chauffantes, retirer le générateur - voir 9.5.
- Déposer le cylindre et le piston - voir 4.3.1.
- Retirer le carter du réservoir - voir 11.10.
- Goupille côté tendeur de chaîne : Première retirer la prise de l'autre côté de carter puis utiliser un outil adapté, p.ex. dérive de 5 mm (3/16"), pour enfoncer la cheville épinglez les deux moitiés du carter.



- Dévisser les six vis de fixation qui joignent les deux moitiés du carter.

- Utilisez un tournevis pour faire pivoter l'éperon engrenage dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que la glissière du tendeur bute contre le patin de butée.

- Retirez l'écran thermique (feuille) du carter.

Remarque : Utilisez les outils de service AS et ZS pour déposer le vilebrequin.

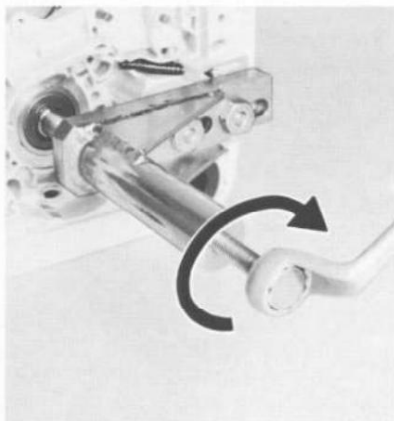
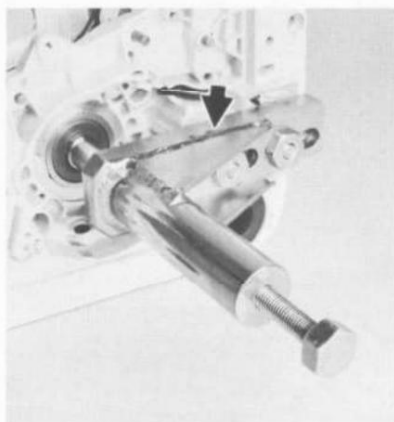
Suivez les instructions fournies avec l'outil.

- Reculez la broche de l'outil de service AS jusqu'au bout.

- Glissez l'outil de service AS sur les deux goujons de col, monter les écrous hexagonaux (pour le carter de pignon) et serrer les descendre à la main.

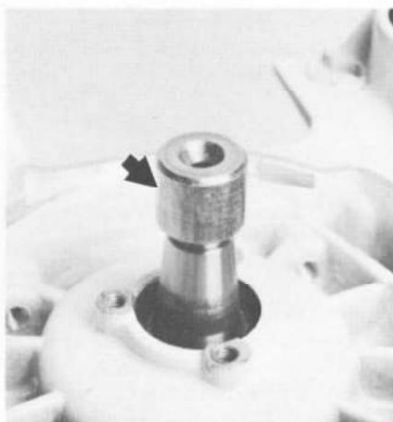
Haut:
Outil de service AS monté en position

Fond:
Extraction du vilebrequin du siège de roulement côté embrayage



- Utilisez une clé de 19 mm pour tourner la broche dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le vilebrequin soit extrait du roulement à billes. Les deux moitiés du carter se séparent au cours de ce processus.

Douille de poussée 1107 894 1000 de l'extracteur d'embrayage 1107 890 4500 mis en place

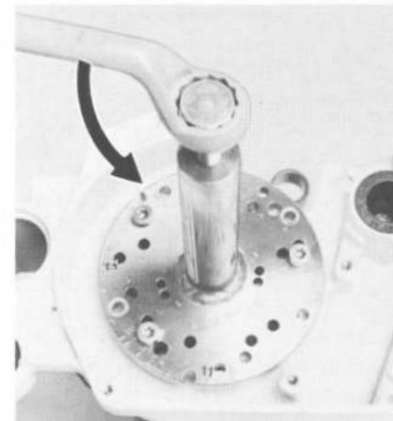
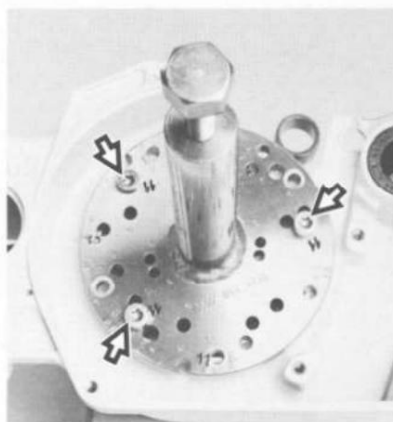


Nota : Monter la douille de butée pour protéger le filetage du vilebrequin lors de l'opération de dépose suivante.

- Monter l'outil d'entretien ZS contre l'extérieur du carter (côté allumage).
- Reculez la broche en la tournant dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que la plaque percée de l'outil soit à plat contre le carter.
- Avec le carter horizontal (flasque de cylindre vers le haut), tournez l'outil d'entretien jusqu'à ce que le numéro 11 sur la plaque pointe vers le bas.
- Fixez l'outil d'entretien au carter avec les trois vis de montage M5x72. Insérez les vis dans les trous marqués "11" et serrez-les contre la plaque percée.

Haut:
Outil d'entretien ZS monté en position, "11" pointe vers le bas

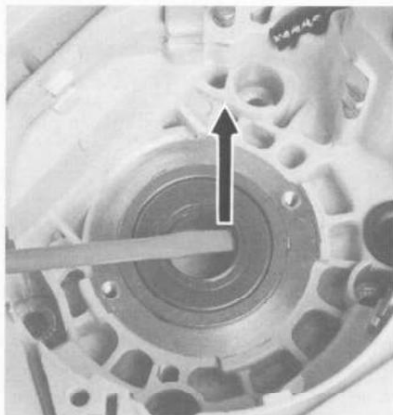
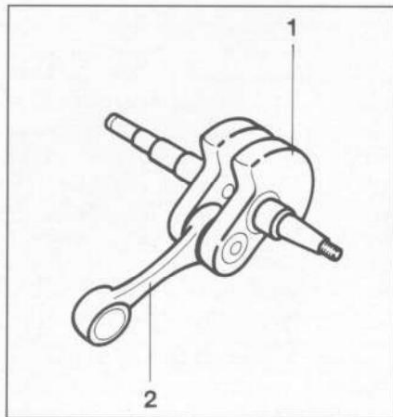
Fond:
Extraction du vilebrequin du siège de roulement côté allumage



- Tourner la broche dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'elle se positionne contre le vilebrequin.
- A l'aide d'une clé de 19 mm, continuer à tourner l'axe et ainsi sortir le vilebrequin de son logement de palier côté allumage.

Haut:
1 = Vilebrequin
2 = Bielle

Fond:
Extraction du joint d'huile côté embrayage



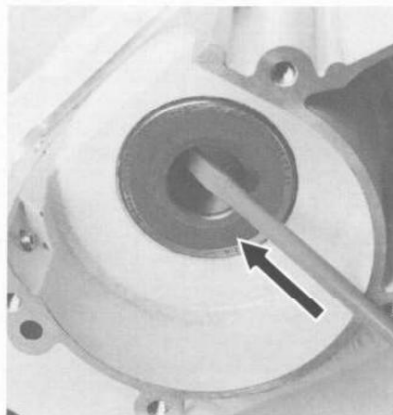
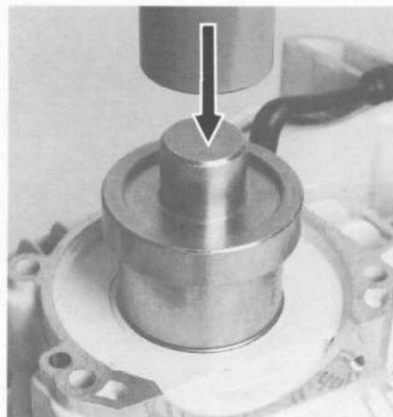
- Le vilebrequin, la bielle et le roulement à aiguilles forment une unité indissociable. Cela signifie que le vilebrequin doit toujours être remplacé dans son ensemble en cas de détérioration de l'une de ces pièces. Lors du montage d'un remplacement du vilebrequin, installez toujours des bagues d'étanchéité et des roulements à billes neufs.

- Retirez le joint du face d'étanchéité du carter.

- Retirez le joint d'huile de la boule roulement côté embrayage.

Haut:
Extraction du roulement à billes côté embrayage avec mandrin de presse 1119 893 7200

Fond:
Défoncer le joint d'huile côté allumage

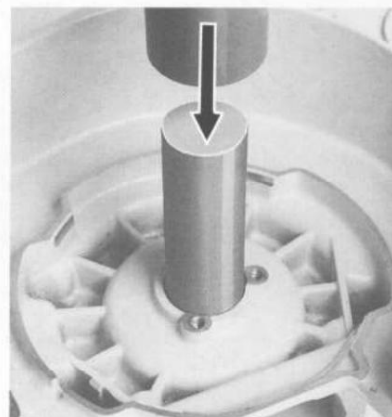


- Utilisez l'arbre de presse pour appuyer sur la balle portant hors de son siège.

- Utilisez un tournevis ou un outil similaire faire tomber le joint d'huile de son siège du côté de l'allumage.

- De l'intérieur du carter, utiliser arbre 1122 893 7200 pour presser roulement à billes hors de son logement.

Extraction du roulement à billes à l'allumage côté avec arbre 1122 893 7200



- Tirez le tuyau de prise d'huile hors de l'alésage dans le carter.

- Inspectez les deux moitiés du carter pour les fissures et remplacer si nécessaire.

Remarque: Le carter doit être placé comme une unité complète même si seulement une moitié est endommagée.

Toutes les autres pièces encore utilisables peuvent alors être transférées au nouveau carter après les nouveaux roulements ont été montés, c'est-à-dire le carter doit être chauffé à cette fin.

Remarque : Utilisez l'extracteur de goujon pour retirer et installez les goujons de montage de la barre - voir 3.5.

4.5.2 Installation du Vilebrequin

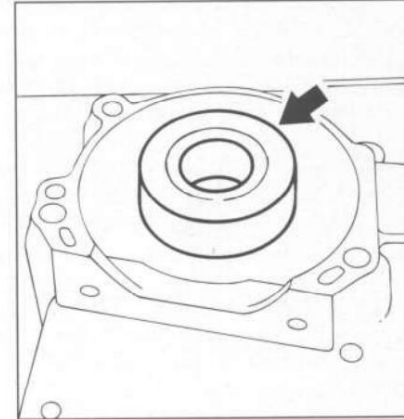
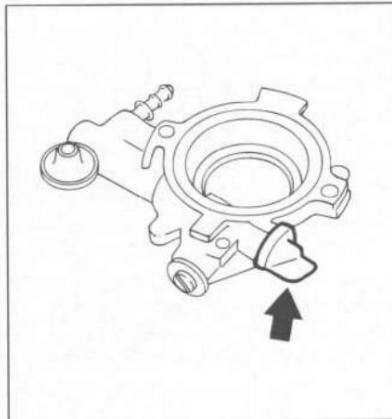
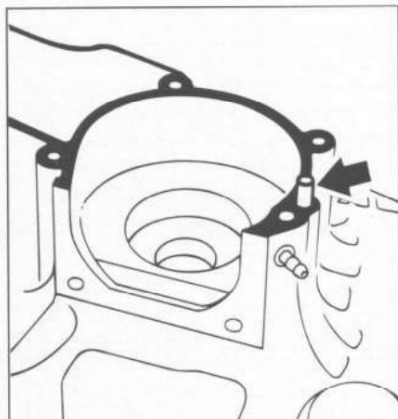
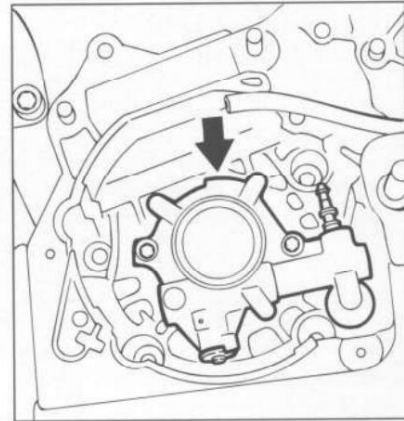
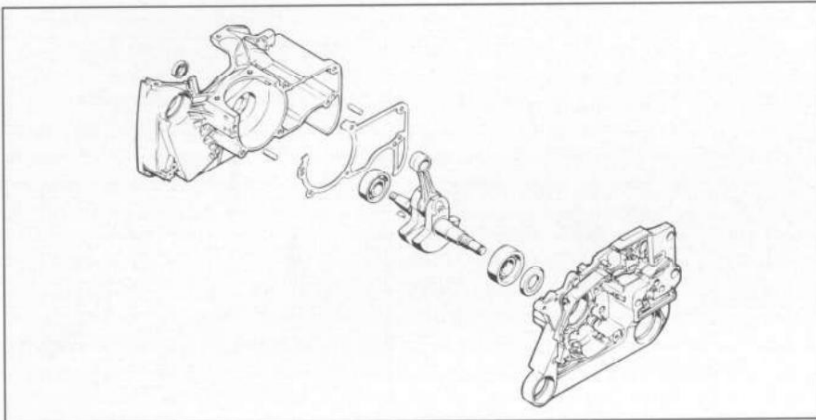
Haut
Carter dans l'ordre de montage correct

Fond:
Goupille

Fond:
Bouchon en plastique

Haut:
Pompe à huile montée en position

Roulement à billes en place
(côté plat vers le haut)



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

Remarque : Si vous installez un nouveau carter, tamponnez le numéro de la machine sur le carter avec des tampons à chiffres de 2,5 mm (0,1").

- Vérifier que la goupille est en position ou installez-le dans le nouveau carter.

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

- Positionner la pompe à huile contre le carter. Monter et serrer les vis de montage.

Remarque : Avant de chauffer le carter, retirez tous les caoutchoucs et composants mécaniques, tels que les flexibles de prélèvement et de refoulement d'huile, les passe-câbles, les tampons annulaires et les leviers - voir 7.1 et 10.2. Vérifiez l'état de toutes les pièces et remplacez-les si nécessaire.

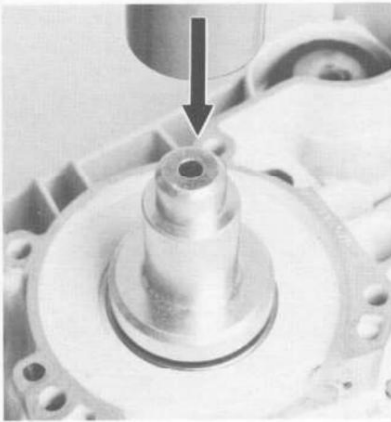
- Chauffer la zone du siège de roulement sur côté embrayage du carter vers environ. 120 °C (250 °F).

- Placer le roulement à billes avec plus large bague extérieure en position de sorte que sa le côté plat pointe vers le haut, puis appuyez dessus jusqu'à ce qu'il se place contre la pompe à huile.

Remarque : Le roulement à billes peut être monté à la main si le carter est chauffé comme spécifié. Cependant, cela opération doit être effectuée très rapidement car le roulement absorbe immédiatement la chaleur et commence à se dilater.

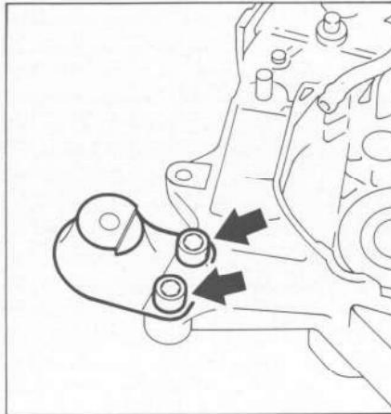
Haut:
Emboîtement du roulement à billes avec
arbre 1119 893 7200

Fond:
Montage du tampon annulaire
1 = Rainure



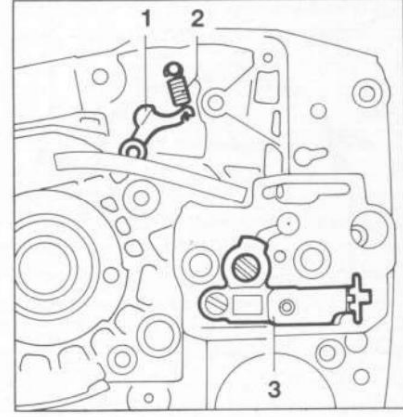
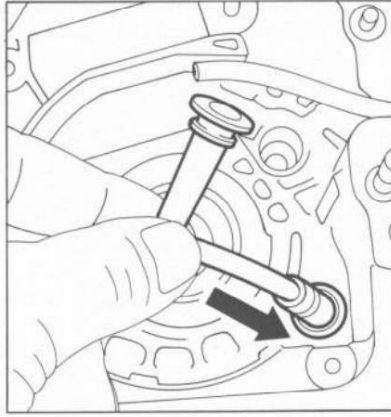
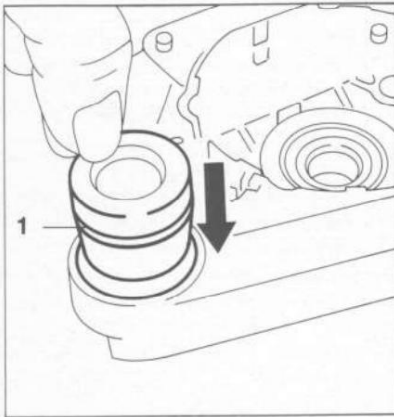
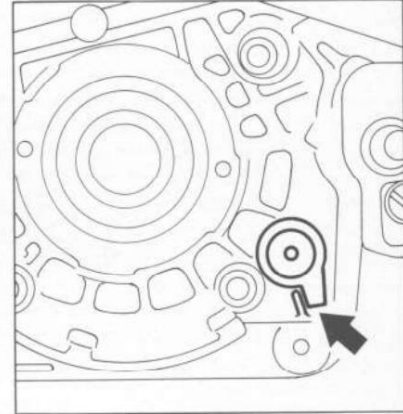
Haut:
Vis de montage du tampon annulaire

Fond:
Montage du tuyau de prise d'huile



Haut:
Tuyau d'aspiration d'huile correctement monté

Fond:
1 = Levier
2 = Printemps
3 = Tendeur de chaîne



- Si aucun dispositif de chauffage du carter n'est disponible, utiliser l'arbre de presse pour installer le roulement à billes.

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

- Pousser les deux tampons annulaires (côté effilé en premier) en position jusqu'à ce que leurs rainures annulaires s'engagent dans la nervure intérieure.

- Mettre en place le tampon annulaire - le côté conique doit être tourné vers l'extérieur. Monter les vis de fixation et les serrer à 9 Nm (6.6 lbf.ft).

- Pousser le tuyau de prise d'huile à travers l'alésage du carter.

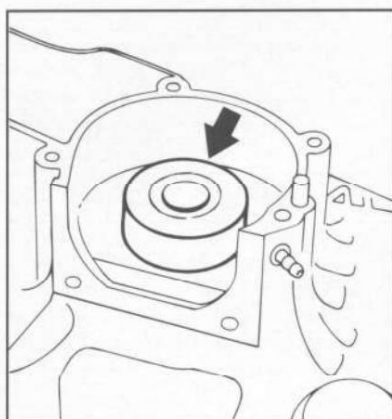
- Utilisez un outil émoussé pour pousser l'huile tuyau de ramassage dans l'alésage de sorte que la languette se place dans son siège à la en bas à droite (voir illustration).

- Monter le levier sur l'axe de pivot et fixez-le avec l'E-clip.

- Fixez le ressort.

- Monter le tendeur de chaîne, voir 3.4, et déplacez la glissière du tendeur vers le haut contre la butée droite.

Roulement à billes en place

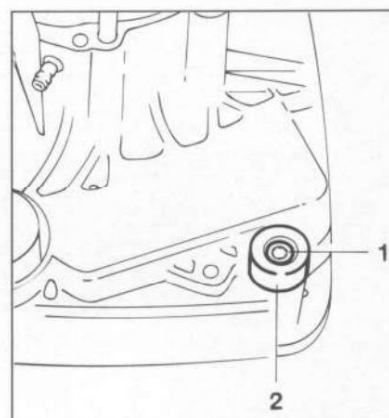
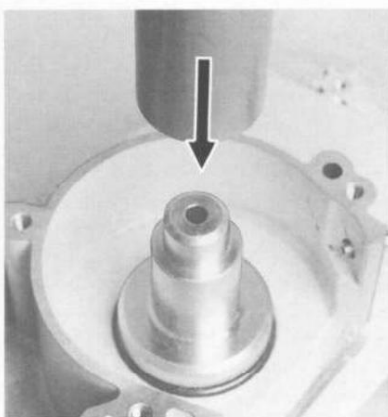


Haut:
Emboîtement du roulement à billes avec
arbre 1119 893 7200

Fond:
Montage du tampon annulaire côté
allumage du carter
1 = Rainure

Haut:
1 = vis de montage
2 = Tampon annulaire

Fond:
Douille filetée 5910 893 2420 montée
sur la broche de l'outil de service ZS

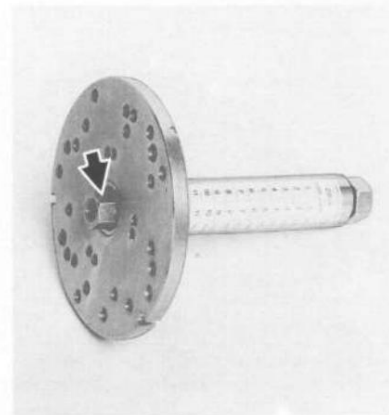
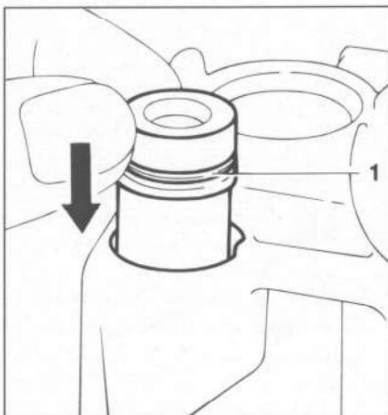


- Zone de chaleur du siège de roulement côté allumage
du carter à env. 120 °C (250 °F).

- Appuyez à fond sur le roulement à billes jusqu'à
arrêt. Le côté ouvert du roulement doit
face vers le haut.

Important : Le roulement à billes est fermé d'un coup
côté. Le côté ouvert doit être à l'intérieur de
le carter pour garantir une bonne lubrification.

Remarque : Le roulement à billes peut être monté à la main
si le carter est chauffé comme spécifié.
Cependant, cette opération doit être effectuée
très rapidement parce que le roulement
absorbe immédiatement la chaleur et commence à
développer.



Si aucune installation pour chauffer le
carter n'est disponible, utilisez l'arbre de
presse pour installer le roulement à billes.

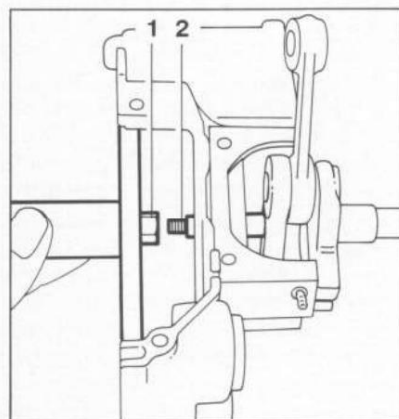
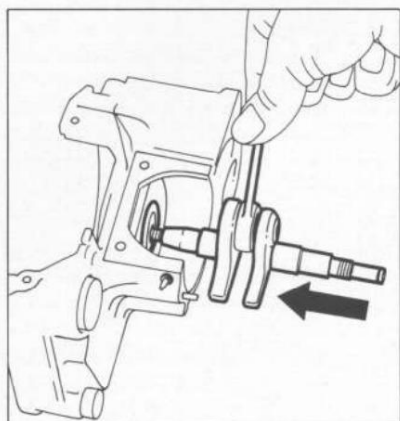
- Pousser les deux tampons annulaires
dans les alésages du carter, depuis
l'extérieur, jusqu'à ce que leurs gorges
annulaires s'engagent dans la nervure intérieure.

- Mettre en place le tampon annulaire,
monter la vis de fixation et
serrer fermement.

- Étendre la broche de l'outil de service
ZS à fond puis visser le
manchon fileté sur la broche
aussi loin que ça ira.

Haut:
Montage du vilebrequin

Fond:
1 = Douille fileté 5910 893 2420
2 = Filetage de vis sur le tourillon du vilebrequin

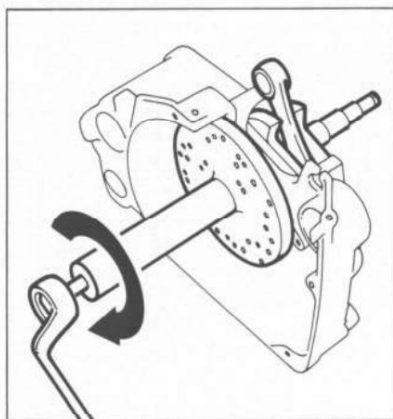
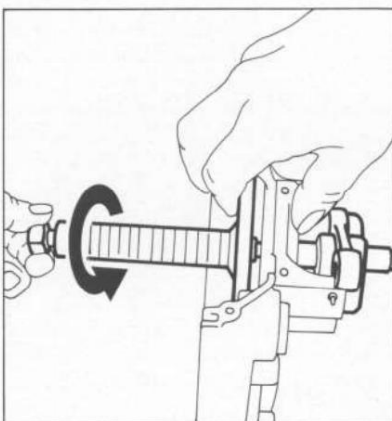


- Enduire d'huile le siège de palier du tourillon de vilebrequin côté allumage et le positionner dans le palier par l'intérieur du carter.

- Visser le manchon fileté sur le tourillon du vilebrequin.

Haut.
Visser l'outil d'entretien en position

Fond:
Tirer le vilebrequin dans le roulement à billes



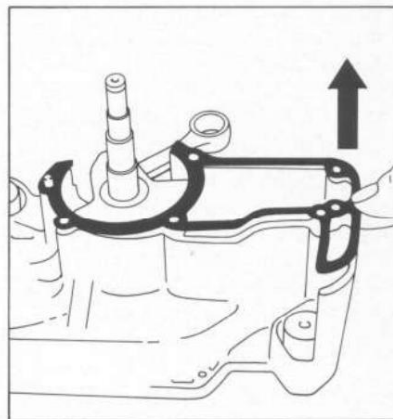
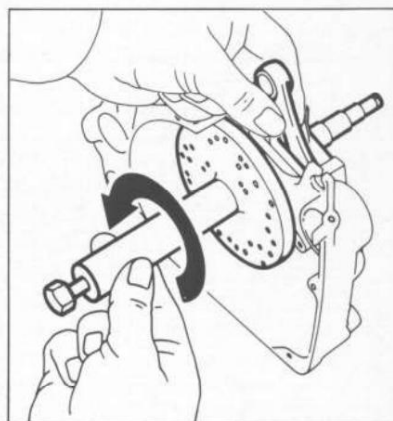
- Maintenez l'outil d'entretien et le vilebrequin stables et tournez la broche dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que l'outil d'entretien bute contre le carter.

- Tirer le vilebrequin dans le palier jusqu'en butée en tournant la broche dans le sens des aiguilles d'une montre.

Important : La bielle doit pointer vers le cylindre bride tandis que le vilebrequin est étant installé.

Haut
Outil de service de dévissage ZS

Fond:
Pose du joint de carter



- Retirer l'outil de service : Libérer la broche en la tournant dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, puis dévissez l'outil d'entretien dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.

- Monter un joint neuf sur l'allumage côté du carter.

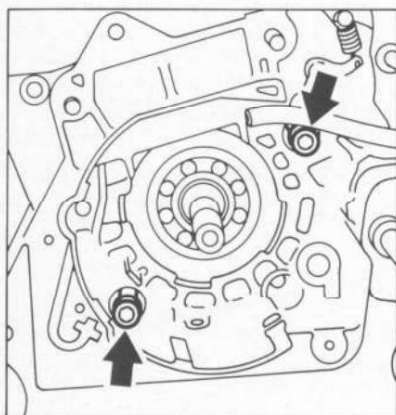
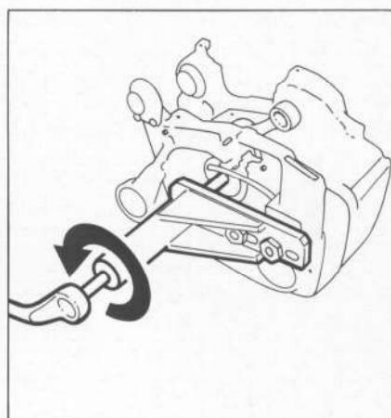
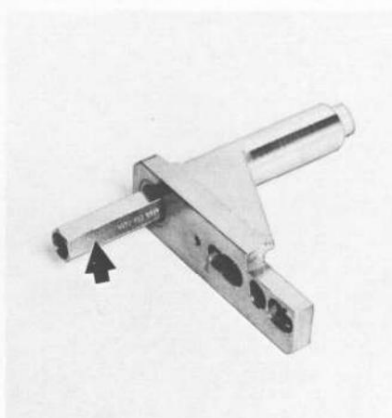
Haut:
Montage du carter

Fond:
Deux vis montées pour empêcher la rotation

Haut:
Douille fileté 5910 893 2409
monté sur broche

Fond:
Outil de service de montage AS

Tirer les deux moitiés du carter
ensemble



- Maintenez fermement le vilebrequin et vissez douille fileté sur le tourillon du vilebrequin en tournant la broche dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.
- Lâcher le vilebrequin. Tenir le service outil stable et continuer à tourner le broche jusqu'à ce que l'outil se place contre la face de montage de la barre.
- Monter les deux écrous de fixation du cache pignon sur les boutons du col et serrez-les par la main.
- Tourner la broche dans le sens inverse des aiguilles d'une montre et tirer ainsi le vilebrequin dans le palier jusqu'à l'arrêt.
- Retirer les écrous hexagonaux, dévisser les broche dans le sens des aiguilles d'une montre et retirer le outil de service.
- Dévisser les deux vis M5x72.

- Enduire le tourillon du vilebrequin à l'embrayage terminez avec de l'huile et glissez le vilebrequin dans le roulement à billes aussi loin que possible.

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

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

- Visser la douille fileté sur le extrémité de la broche aussi loin que possible aller (filetage à gauche).

- Glisser le manchon fileté sur le bout de vilebrequin.

Haut:

Bouchon de montage dans le carter

En bas :

Pose du joint SPI côté allumage à l'aide de l'outil de pose 1128 890 3900 a = 4,3 mm (11/64")

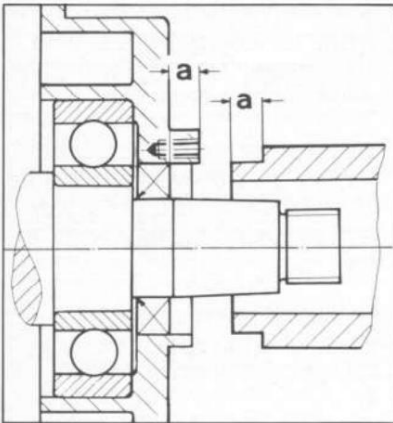
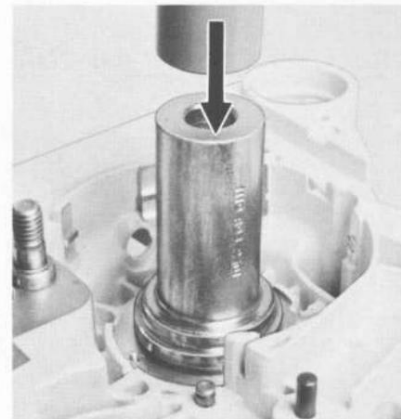
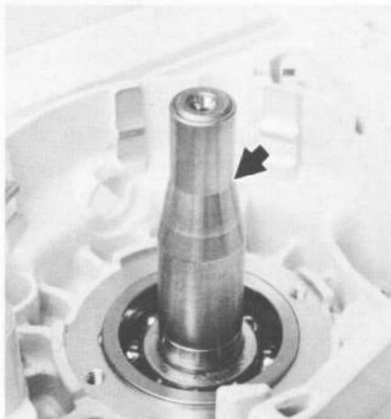
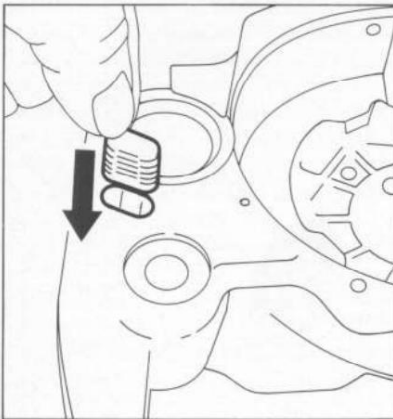
Douille de montage 1122 893 4600 en position

Haut:

Emboîtement du joint SPI côté embrayage avec douille de pression 1119 893 2401

Fond:

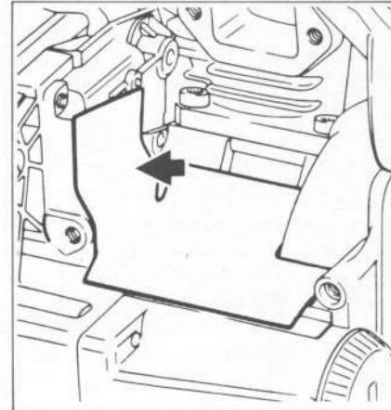
Feuille de protection thermique sur la paroi latérale droite



Si le vilebrequin ne tourne pas librement, il suffit de taper l'extrémité du tourillon avec un maillet en plastique pour relâcher les contraintes axiales.

- Enduire les lèvres d'étanchéité des bagues d'étanchéité de graisse lubrifiante - voir 12.2.
- Poussez le joint d'huile sur l'extrémité d'allumage du vilebrequin (le côté ouvert du joint doit faire face au carter) et utilisez l'outil d'installation pour le presser.

Important : La profondeur d'installation du joint d'huile doit être maintenue afin de garantir une bonne étanchéité. Utilisez toujours l'outil d'installation 1128 890 3900.



- Utilisez un chasse-goupille de 5 mm (3/16") pour enfoncer la goupille dans les deux moitiés du carter - du côté du tendeur de chaîne - et scellez le trou de l'autre côté avec un bouchon.

- Monter de nouvelles vis de fixation (classe de propriété 12.9) et serrez-les alternativement en diagonale à 11 Nm (8.1 lbf.ft).

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

- Glisser la douille de montage sur l'embrayage bout du vilebrequin.

- Pousser le joint spi sur l'ensemble manchon (le côté ouvert du joint doit faire face au carter) et utilisez l'outil d'installation pour le presser à fond.

L'assemblage des pièces restantes est une inversion de la séquence de démontage.

Remarque : Collez la nouvelle feuille de protection thermique en place. Pour ce faire, commencez par dégraisser la surface du carter. Lors du collage, notez que l'écran thermique doit remonter la paroi latérale droite (voir illustration).

4.6 Test de fuite Carter

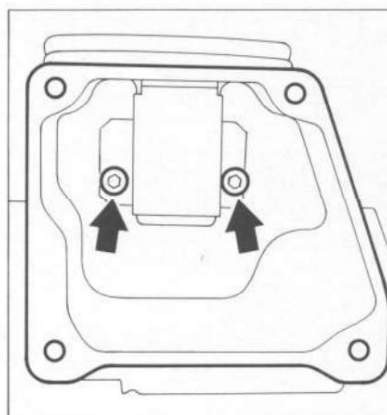
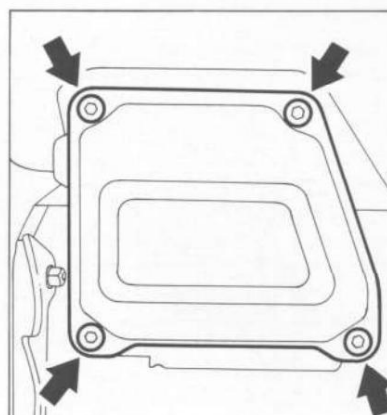
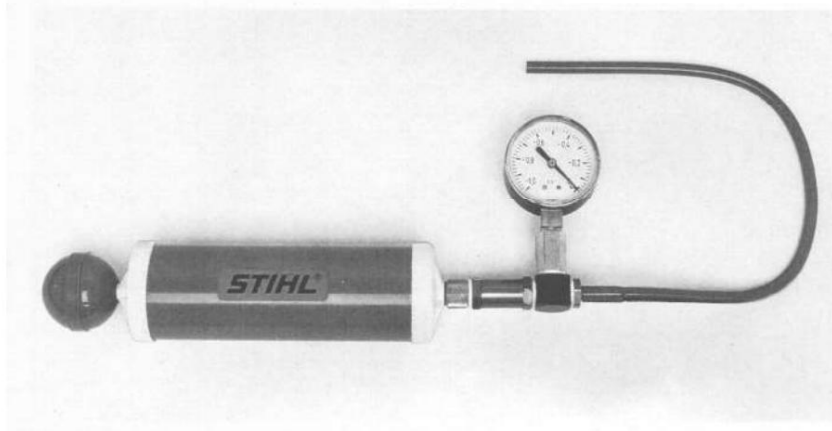
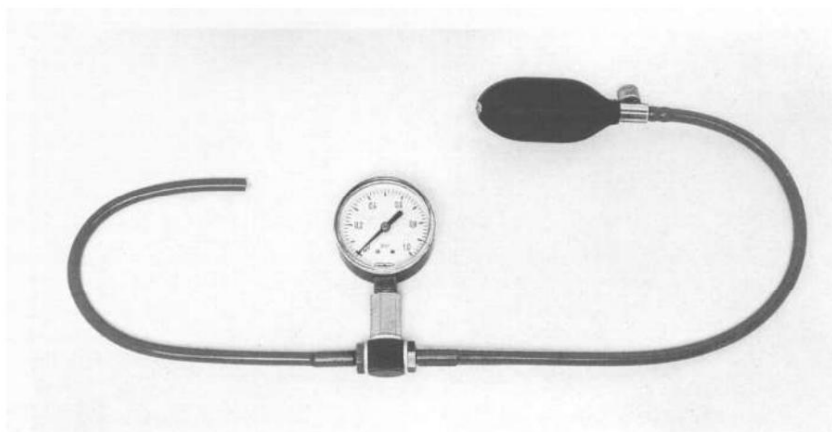
Haut:
Testeur de carburateur et de carter
1106 850 2905

Fond:
Pompe à vide 0000 850 3500

4.6.1 Préparatifs

Haut:
Vis de fixation du carter supérieur du silencieux

Fond:
Vis de fixation du carter inférieur du silencieux



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 d'entrer dans le moteur et perturbe ainsi le mélange air-carburant.

Ceci rend difficile le réglage du régime de ralenti prescrit, si pas impossible.

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

L'étanchéité du carter peut être vérifiée avec précision à l'aide du testeur de carburateur et de carter et de la pompe à vide.

- Sortir le carter supérieur du silencieux vis de montage et retirer le carter supérieur.

- Desserrez les vis de fixation du carter inférieur du silencieux d'environ la moitié façon.

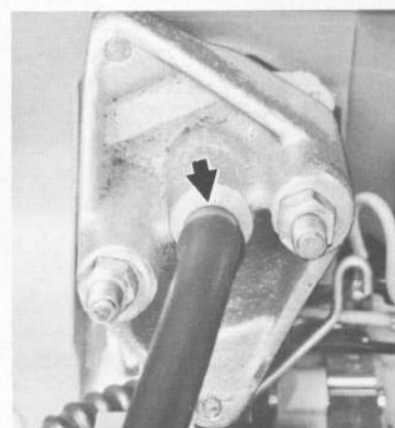
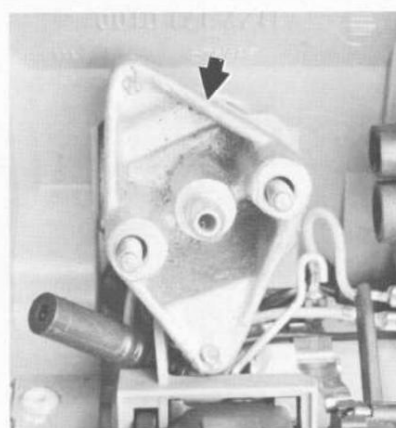
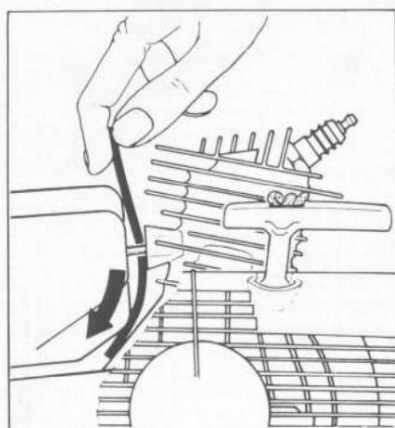
4.6.2 Essai de pression

Raccord plaque d'étanchéité 0000 855 8105
entre le carter inférieur du silencieux et
le cylindre

Bride d'essai 1113 850 4200
montée sur goujons

Haut:
Tuyau de pression du testeur monté sur
mamelon de bride d'essai

Fond:
Fermeture de la vis de purge



- Glisser la plaque d'étanchéité entre le carter inférieur du silencieux et la lumière d'échappement du cylindre. Resserrer modérément les vis de montage.

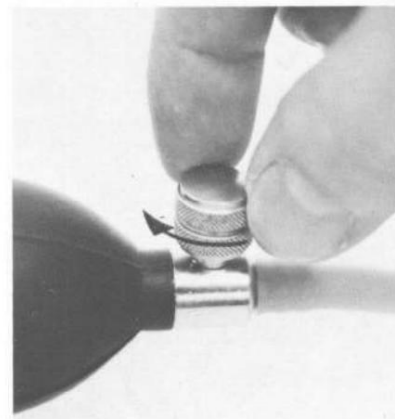
Remarque : La plaque d'étanchéité doit remplir complètement l'espace entre les deux vis de montage. Poussez l'extrémité étroite de la plaque d'étanchéité jusqu'à ce qu'elle se trouve juste sous le boîtier inférieur.

- Resserrer les deux fixations vis modérément.
- Déposer le carburateur - voir 11.3.
- Mettre le piston au point mort haut (TDC). Cela peut être vérifié par le port d'entrée.

- Monter la bride d'essai à la place de la carburateur.

- Monter les deux écrous hexagonaux et serrez-les modérément.

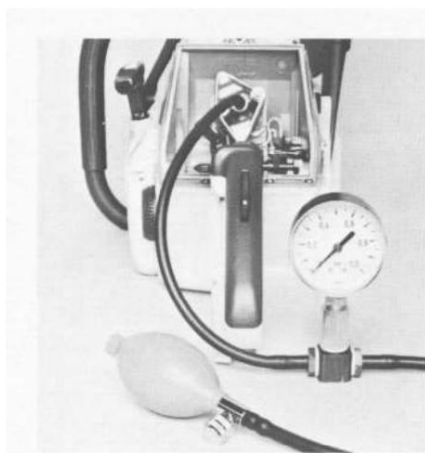
Remarque : La bride de test se situe contre le collecteur pour produire un joint hermétique. La goupille inférieure dans le la bride de test scelle le tuyau d'impulsion.



- Préparatifs - voir 4.6.1.
- Connecter le tuyau de pression du testeur au mamelon sur la bride d'essai.
- Assurez-vous que la bougie est correctement serré avant de commencer le test.
- Fermer la vis d'évent sur le caoutchouc ampoule.

4.6.3 Essai sous vide

Configuration de test avec carburateur
et testeur de carter 1106 850 2905



Configuration de test avec pompe à vide
0000 850 3500



Remarque : Lorsque vous relâchez le piston de la pompe, le clapet anti-retour scelle automatiquement le tuyau d'aspiration.

Si la lecture du vide reste constante, ou ne monte pas à plus de 0,3 bar (4,25 psi) dans les 20 secondes, on peut supposer que les joints spi sont en bon état.

Cependant, si la pression continue de monter (vide réduit dans le carter), l'huile les joints doivent être remplacés, même s'il n'y a pas de fuite ont été détectés lors du test de pression.

- Utilisez une poire en caoutchouc pour pomper de l'air dans le carter.

Le manomètre doit indiquer une pression de 0,5 bar (7,25 psi). Si cette pression reste constante, le carter est étanche. Cependant, si la pression indiquée chute, la fuite doit être localisée et la pièce défectueuse remplacée. Enduire d'huile la zone suspecte et pressuriser à nouveau le carter. Si des bulles apparaissent dans la zone huilée, remplacez

la pièce défectueuse.

- Une fois le test terminé, ouvrez le vis d'évent et débranchez le tuyau.

Remontez la machine dans le séquence inverse.

Remarque : Enduisez les vis de montage des deux carters de silencieux avec Loctite (voir 12.2), les remonter et serrer au couple spécifié - voir 4.1.

Les joints d'huile ont tendance à se rompre lorsqu'ils sont **soumis à pression**, 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 type de défaut. Les préparations pour ce test sont les mêmes que pour le test de pression - voir 4.6.2.

- Connecter la pompe à vide tuyau d'aspiration pour tester le mamelon de la bride.

- Extraire le piston de la pompe de plusieurs fois jusqu'à ce que la jauge indique un vide de 0,5 bar (7,25 psi).

- Une fois le test terminé, débranchez le tuyau.

Remontez la machine dans le séquence inverse.

Remarque : Enduisez les vis de montage des deux carters de silencieux avec Loctite (voir 12.2), les remonter et serrer au couple spécifié - voir 4.1.

4.7 Remplacement des joints d'huile

Haut:
Clé d'aspérule

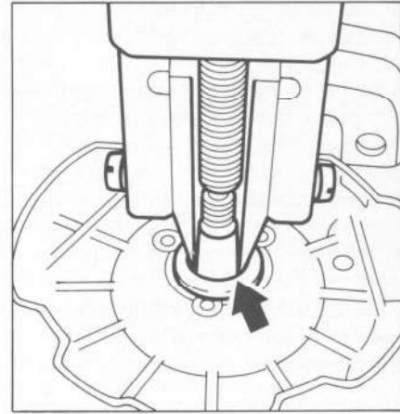
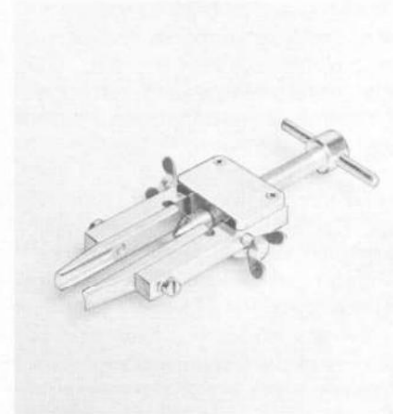
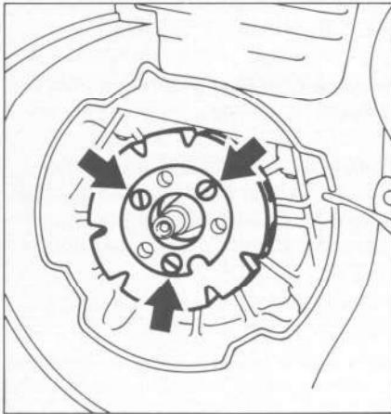
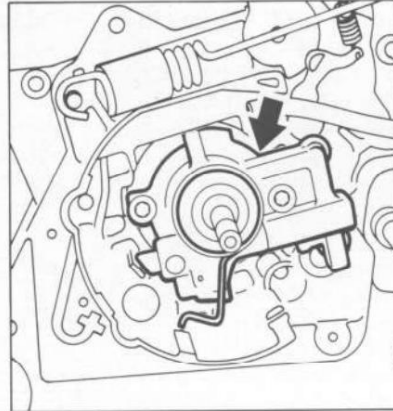
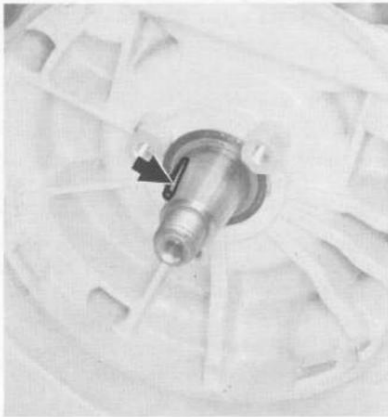
Fond:
Vis de montage du générateur

Haut:
La pompe à huile

Fond:
Extracteur 0000 890 4400 avec
mâchoires 0000 893 3711 (n° 6)

Haut:
Extracteur monté côté volant

Fond:
Extracteur monté côté allumage



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

- Déposer le volant moteur - voir 5.1.5.

- Retirer la clavette Woodruff du tourillon du vilebrequin.

Remarque : Sur les machines à poignées chauffantes, retirez les vis de fixation du générateur, retirez le générateur et mettez-le de côté.

- Déposer l'embrayage - voir 3.2.

- Retirer la bande de frein - voir 3.3.1.

- Déposer la pompe à huile - voir 10.4.

- Monter les mâchoires n° 6 dans l'extracteur de joint d'huile universel.

- Appliquer l'extracteur et tourner le broche dans le sens des aiguilles d'une montre pour tirer l'huile joint hors du carter.

Remarque : Lors de l'utilisation de l'extracteur, assurez-vous qu'il n'endommage pas la surface du vilebrequin ou la bille cages de roulement.

Installez les joints d'huile comme décrit sous 4.5.2.

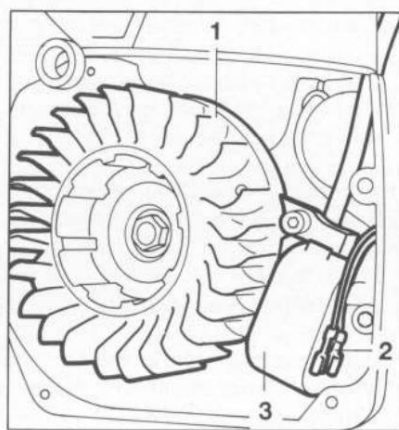
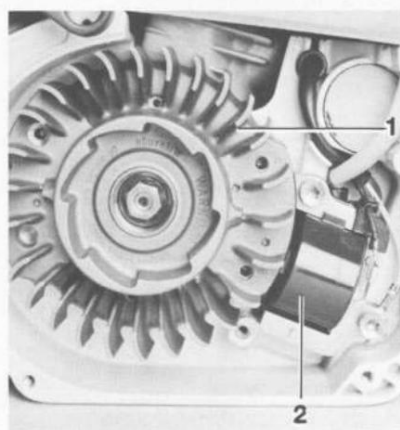
- Remonter le générateur - voir 9.5.

5. SYSTÈME DE MISE À FEU

Avertissement! Soyez extrêmement prudent lorsque effectuer des travaux d'entretien et de réparation sur le système d'allumage. Les hautes tensions qui se produisent peuvent entraîner des accidents mortels !

1 = Volant
2 = module d'allumage

1 = Volant
2 = Fil pour LED (066 uniquement)
3 = module d'allumage (numérique)



Allumeurs numériques CDIC et CDIC A disposent d'un seuil d'enclenchement électronique pour éviter les retours de flamme lors des démarrages du moteur. Un l'étincelle d'allumage n'est générée que si la vitesse de démarrage du vilebrequin est élevée assez pour que son moment d'inertie de masse surmonter la pression de combustion.

Seuil d'enclenchement :

Module d'allumage CDIC (064) =
15200 tr/min
Module d'allumage CDIC A (066) =
500 tr/min

Les anciennes scies STIHL 064 sont équipées d'un système d'allumage électronique à magnéto commandé par transistor (sans disjoncteur) qui ne nécessite aucune source d'alimentation extérieure (pile ou dynamo).

Le système se compose essentiellement d'un module d'allumage et d'un volant d'inertie et est facilement accessible.

Remarque : Un volant moteur spécial est installé sur les modèles avec poignées (avec anneau magnétique pour le générateur).

Les systèmes d'allumage analogiques peuvent être convertis en système numérique. Cela nécessite de changer le volant moteur et le carburateur.

Les scies modèle 064 à partir du numéro de machine X 18 761 250 sont équipées d'un allumage numérique électronique qui dispose d'un régulateur de vitesse maximale et ne nécessite aucune source d'alimentation extérieure.

Le STIHL 066 est également équipé d'un allumage numérique électronique avec régulateur de vitesse maximale.

Le module d'allumage installé dans le 066 a une deuxième connexion pour un diode électroluminescente (DEL) qui facilite le réglage du carburateur.

Dans le système d'allumage numérique, les valeurs nulles du flux magnétique dans le champ magnétique entre le volant moteur et culasse de module d'allumage sont évalués pour déterminer l'allumage Horaire. Cela signifie que l'allumage le timing est lié à des conditions physiques fixes valeurs et ne peuvent être modifiés que par l'avance stockée électroniquement courbe en fonction du moteur la rapidité.

Lors de l'utilisation du test d'étincelle pour vérifier l'allumage numérique installé modules avec la bougie d'allumage dévissée, assurez-vous que le câble de démarrage est tiré suffisamment haute vitesse. S'il n'y a pas d'étincelle à la prise lorsque le démarreur est tiré, répéter le test à un démarrage plus élevé la rapidité.

5.1 Composant de réparation les pièces

5.1.1 Bougie d'allumage

Le dépannage du système d'allumage doit toujours commencer à la bougie.

En cas de difficultés de démarrage, de faible puissance du moteur, de ratés d'allumage, etc., dévisser la bougie et vérifier qu'elle est du type homologué. Seules les bougies répertoriées dans les spécifications peuvent être utilisées. Autre

Les marques de bougies ne conviennent pas car elles ont des électrodes à longue portée.

Contrairement aux systèmes d'allumage analogiques, la bougie est un composant fonctionnel du calage de l'allumage dans les machines avec allumage numérique. Le circuit interne est conçu pour supprimer les bougies. Pour cette raison, n'installez qu'une seule des bougies d'allumage répertoriées dans les spécifications. Ce qui suit des défauts peuvent se produire si d'autres étincelles les bouchons sont utilisés:

- ratés d'allumage au ralenti
- Raté d'allumage lorsque la machine est chaude fonctionnant à la vitesse de coupe
- Raté d'allumage à l'accélération
- Détonations dans le carter à ralenti et pleine charge.

Bougie encrassée ou carbonisée:

- Utilisez une brosse en fil de laiton pour nettoyer la bougie d'allumage, puis soufflez-le clair avec de l'air comprimé.

Remarque : n'utilisez jamais de fil d'acier brosse pour ce travail.

Bougie enduite d'huile :

- Laver le nez de l'isolateur avec un dissolvant de graisse et nettoyez-le avec de l'air comprimé.

Écartement des électrodes:

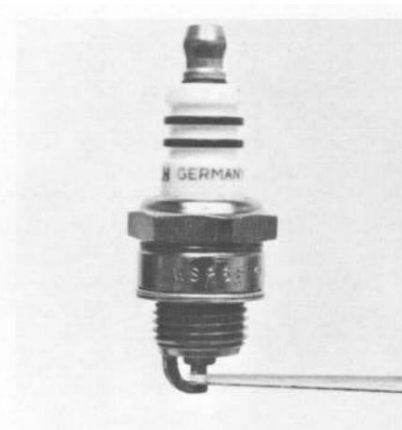
L'écart entre les électrodes devient plus large à mesure que résultat d'une érosion normale.

Haut:

Vérification de l'écartement des électrodes avec un palpeur jauge

Fond:

Réinitialisation de l'écartement des électrodes avec Jauge de bougie d'allumage Bosch



- Vérifier l'écart à intervalles réguliers avec un jauge d'épaisseur. Elle doit être de 0,5 mm (0,02").

- Plier l'électrode de masse comme nécessaire.

Important : Montez toujours une bougie neuve si les électrodes sont très piquées.

Vérification de la bougie :

Un contrôle précis de la bougie d'allumage n'est possible qu'avec un testeur de bougie d'allumage spécial.

Un contrôle provisoire peut être effectué en insérant une bougie propre dans la cosse de bougie et en la maintenant contre la masse. Il devrait y avoir une puissante étincelle au niveau des électrodes lorsque le moteur est lancé en tirant sur la corde du démarreur.

Avertissement : Ne touchez aucune pièce sous tension - le contact avec une haute tension peut provoquer des accidents graves ou mortels. bosses!

Remarque : Il est recommandé qu'un

une nouvelle bougie d'allumage doit être installée dans tous les cas de doute.

S'il n'y a pas d'étincelle alors que la bougie est en bon état, vérifiez d'abord la connexion du câble - connexions.

Remarque : L'isolant frotté sur le fil d'allumage ou le fil de court-circuit provoquer un court-circuit à la masse. Dans ce cas le moteur avec soit pas démarrer ou ne fonctionner que de manière erratique.

Pour installer la bougie :

- Nettoyez le siège de la bougie et examinez la bague d'étanchéité pour sûr qu'il est en bon état.

- Monter la bougie et la serrer jusqu'à un couple de 25 Nm (18,5 lbf.ft).

L'aspect du nez isolant de la bougie donne des informations précieuses sur les effets des différents fonctionnements. les conditions:

État du nez de l'isolateur	Apparence	Sens
Normal:	Jaune grisâtre à brun, sec comme spécifié	Moteur en ordre, bonne étincelle prise (gamme thermique)
Suie:	Revêtement de suie noir terne ressemblant à du velours	Mélange trop riche, manque d'air (filtre à air sale, obturateur de starter partiellement fermé), espacement des électrodes trop large, incorrect bougie (plage thermique trop élevée)
Enduit d'huile :	Revêtement de charbon d'huile humide et de suie	Trop d'huile dans le mélange de carburant
Surchauffé:	Cordons de soudure sur nez d'isolant, électrodes piquées (gamme thermique trop faible)	Mélange trop pauvre, bougie desserrée, mauvaise bougie (gamme de chaleur trop faible)

5.1.2 Fil d'allumage/étincelle Borne de prise

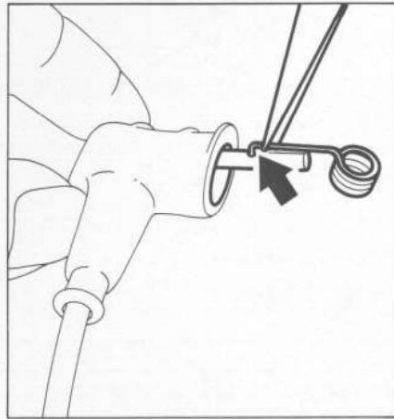
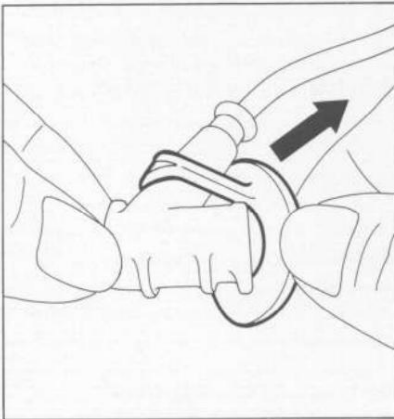
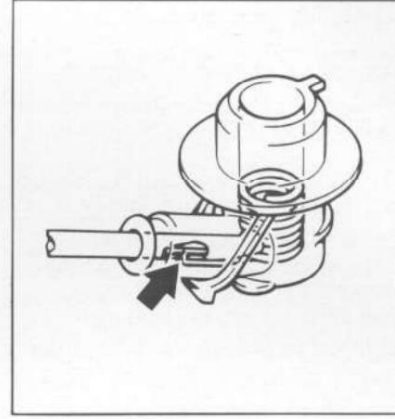
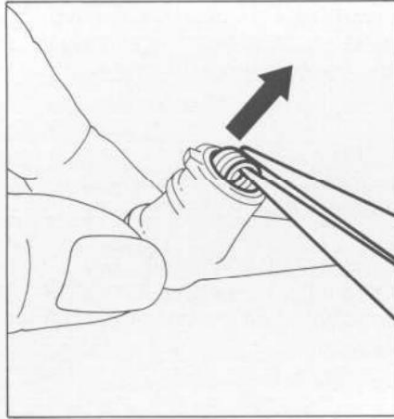
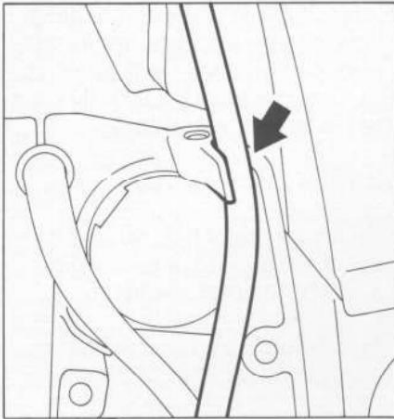
Haut:
Câble d'allumage dans la retenue du carter

Fond:
Retrait du joint anti-poussière

Haut:
Tirer le ressort de la jambe hors de l'étincelle
borne de prise

Fond:
Fixation du ressort de jambe

Position correcte du ressort de jambe dans
borne de bougie



- Retirer le filtre à air - voir 11.1.
- Retirer le carénage - voir 3.2.
- Déposer le module d'allumage - voir 5.1.6.2.
- Tirez le câble d'allumage hors de son retenue sur le carter.
- Retirer le tube isolant du câble d'allumage.
- Retirez le joint anti-poussière du terminal et poussez-le vers le bas du câble d'allumage.

- Utilisez une pince adaptée pour saisissez le ressort de jambe et tirez-le de la borne de la bougie.
- Déconnecter le ressort de jambe du fil d'allumage et faire glisser l'étincelle débranchez la borne du câble.
- Enduire l'extrémité du câble d'allumage et tube isolant avec de l'huile (environ 20 mm / 3/4" de long).
- Monter la cosse de la bougie sur le câble d'allumage.

- Utilisez une pince adaptée pour saisir l'extrémité du câble d'allumage à l'intérieur du borne de la bougie et retirez-la.
- Pincez le crochet du ressort de jambe dans le centre du plomb, environ 15 mm (5/8") de l'extrémité du fil.
- Remettez le câble dans la borne afin que le ressort de jambe se positionne correctement à l'intérieur (voir illustration).
- Glissez le joint anti-poussière sur la bougie Terminal.
- Utilisez un outil pointu pour percer le centre de l'autre extrémité de l'allumage conduire.
- Glissez le tube isolant sur le câble d'allumage.
- Visser le câble d'allumage dans le module d'allumage. Remonter l'allumage module - voir 5.1.6.2.
- Remonter le carénage - voir 3.2.
- Remonter le filtre à air - voir 11.1.

5.1.3 Fil de court-circuit/ fil de terre

Retrait du manchon de contact



Si l'isolation du fil de court-circuit est endommagée, cela peut provoquer un court-circuit à la masse et perturber ou interrompre complètement l'allumage.

Les pièces suivantes doivent être retirées pour remplacer les fils de court-circuit et de mise à la terre :

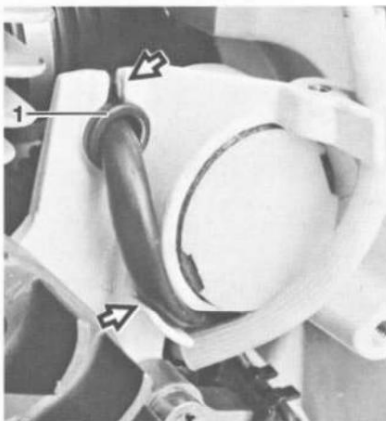
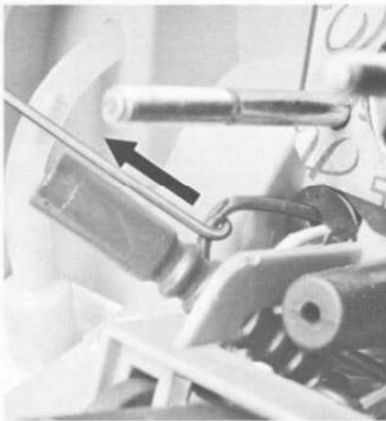
- Carter de ventilateur - Couverture de boîte à carburateur - Filtre à air avec support de filtre - Cosse de bougie - Carénage - Carburateur.

Pour remplacer le fil de court-circuit :

- Déplacez le contrôle principal sur "Choke".
- Utilisez un petit tournevis pour dégager le manchon de contact du fil de court-circuit de son siège dans l'arbre de l'interrupteur.
- Coupez le manchon de contact.

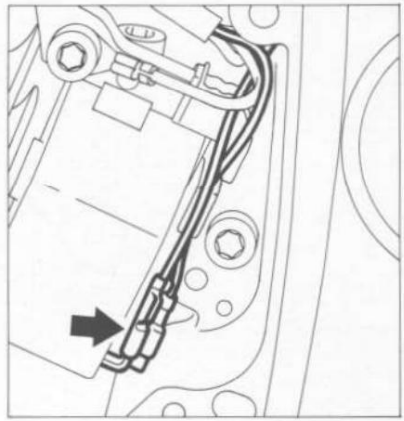
Haut:
Utiliser le crochet 5910 890 2800 pour tirer le fil de court-circuit à travers le boîtier du carburateur

Fond:
Tube isolant dans les deux fixations sur le carter
1 = passe-fil latéral



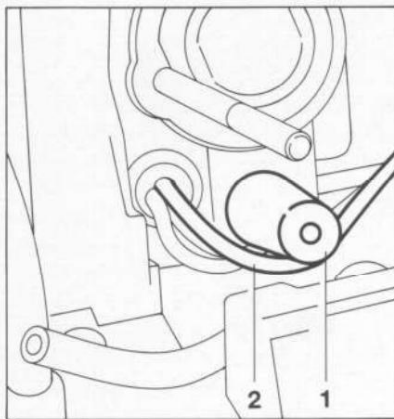
- Utilisez le crochet de montage pour tirer le fil de court-circuit à travers le boîtier du carburateur en direction du passe-fil.
- Utilisez un outil émoussé pour pousser le passe-fil hors du boîtier du carburateur en direction du cylindre.
- À l'aide d'un tournevis, poussez le passe-fil dans la paroi du carter vers l'intérieur et retirez-le.
- Retirez le tube isolant avec fils des deux retenues sur le carter.

Fil de court-circuit sur l'étiquette du connecteur du module d'allumage



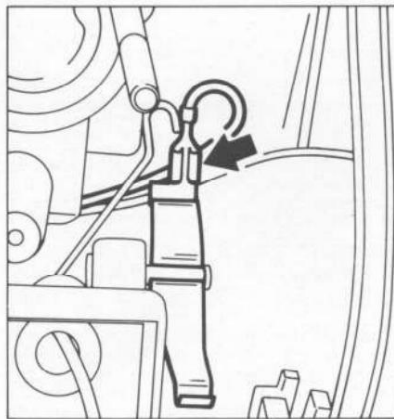
- Retirez le fil de court-circuit du l'étiquette du connecteur sur le module d'allumage et faites-la passer à travers l'œillet et le tube isolant.
- Pour installer un nouveau fil de court-circuit :
- Faites passer le fil de court-circuit à travers le tube isolant et le passe-câble.
- Enfoncez le passe-câble dans le logement du réservoir.
- Connectez le fil de court-circuit à l'étiquette sur le module d'allumage.
- Utilisez le crochet de montage pour tirer le fil de court-circuit à travers le boîtier du carburateur.

1 = tuyau d'impulsion
2 = Fil de court-circuit

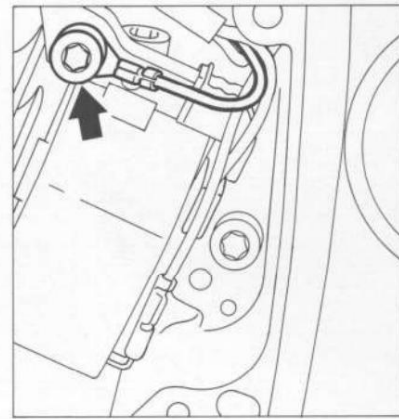


Haut:
Fil de terre sur l'étiquette du ressort de contact

Fond:
Fils de terre sur l'étiquette du connecteur
double du commutateur



Vis de fixation fil de masse sur module
d'allumage



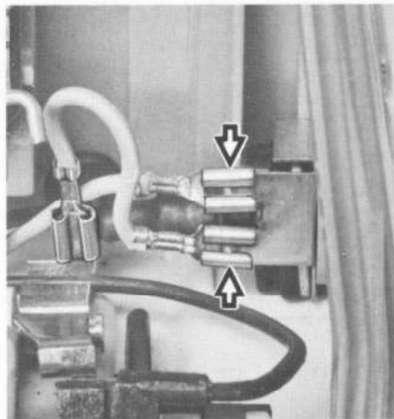
Remarque : Le fil de court-circuit doit
se trouver sous le tuyau d'impulsion.

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

Pour remplacer le fil de terre :

Un fil de terre est installé parce que le
ressort de contact dans le boîtier du
réservoir en polymère n'est pas connecté
à la terre sur le module d'allumage.

Utilisez un tournevis approprié pour
dégager la borne du fil de terre de l'étiquette
sur le ressort de contact.



Remarque : Sur les versions "W", le fil de terre
est connecté à l'étiquette du connecteur double
sur l'interrupteur (étiquette supérieure). Un fil de
terre supplémentaire relie le ressort de contact à
l'étiquette du connecteur double (étiquette inférieure).

- Utilisez le crochet de montage pour tirer
fil de terre à travers le boîtier du carburateur
en direction du passe-fil.

- Couper la prise de borne du sol
fil.

- À l'aide d'un tournevis, poussez le passe-fil
dans la paroi du carter vers l'intérieur et
retirez-le.

- Utilisez un outil émoussé pour pousser le passe-
câble hors du boîtier du carburateur dans le sens de
le cylindre.

- Retirer la vis de fixation du fil de masse du
module d'allumage.

- Retirer le fil de terre du passe-fil et du
tube isolant.

L'installation du nouveau fil de terre est
une inversion de la séquence de retrait.

5.1.4 Arrêter le contact

Haut:

Le manchon de contact se positionne contre le ressort de contact

Fond:

1 = fil de masse de la LED

2 = fil de masse du module d'allumage

Haut:

Fil de terre du module d'allumage

Fond:

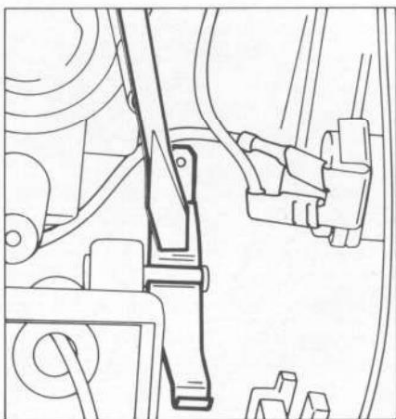
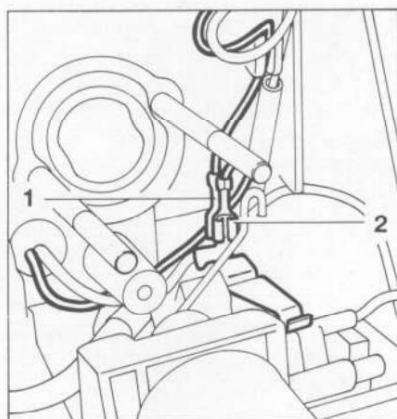
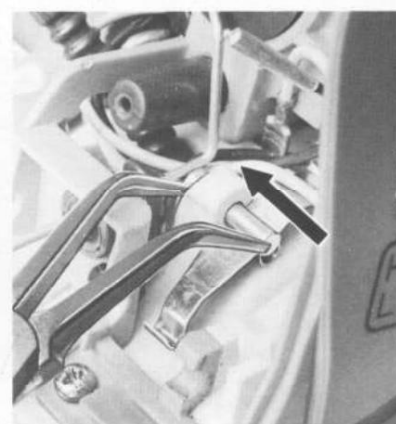
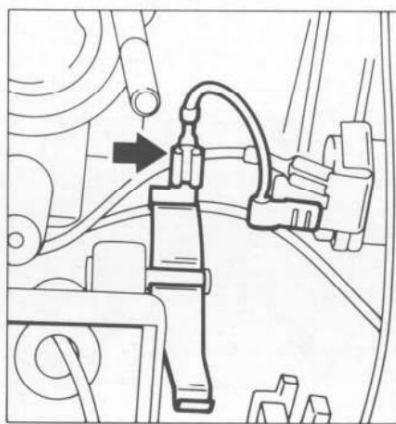
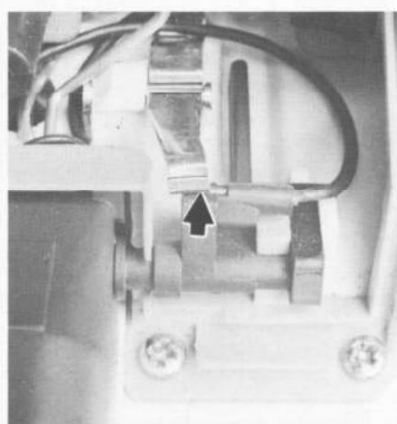
Retrait du ressort de contact de l'arbre

Haut:

Pousser l'arbre latéralement à travers l'alésage de roulement

Fond:

Repousser l'arbre dans l'alésage du roulement



Le système de court-circuit est en ordre si le manchon de contact du fil de court-circuit se positionne contre le ressort de contact lorsque la commande principale levier est en position « STOP ».

Un test de continuité avec un ohmmètre doit indiquer ∞

- Retirer l'axe de l'interrupteur - voir 8.3.

Remarque : Un seul fil de terre est attaché au ressort de contact des machines sans LED.

- Utilisez un tournevis pour presser le ressort de contact vers le bas et hors de l'arbre.

- Utilisez une pince à bec coudé pour enfoncer l'arbre vers la gauche à travers l'alésage du roulement dans l'âme du boîtier.

- Sortir le ressort de contact du boîtier du réservoir et en installer un nouveau dans Sa place.

- Utilisez un tournevis pour pousser le arbre vers la droite et entièrement dans l'alésage dans l'âme du logement.

5.1.5 Volant

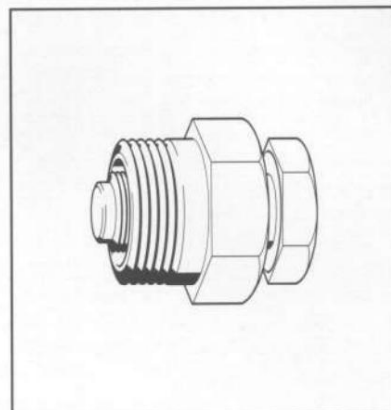
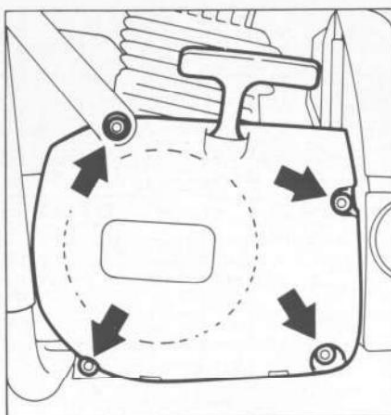
Haut:
Vis de montage du boîtier du ventilateur

Haut:
Extracteur 1110 890 4500

Engager le ressort de contact

Fond:
Déblocage de l'écrou de fixation du volant

Fond:
Dépose du volant moteur

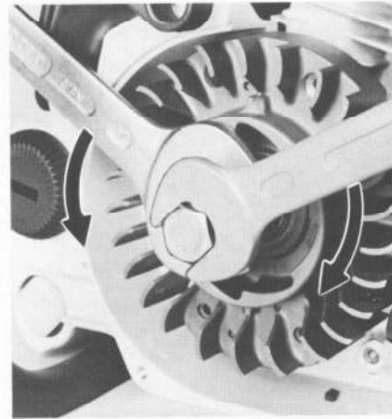
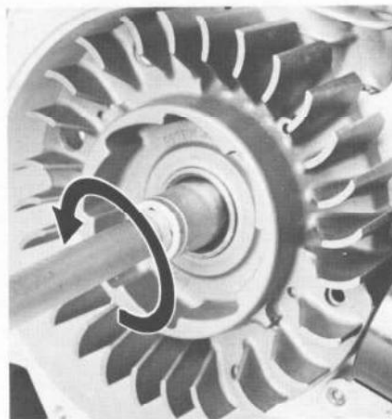


- Positionner un tournevis sous le contact ressort et faites-le levier vers le haut jusqu'à ce qu'il s'enclenche en place.

- Connectez la prise de borne de fil de terre à l'étiquette sur ressort de contact.

Remarque : Sur les versions "W", le fil de terre ne va pas directement du contact l'étiquette du ressort au module d'allumage. Un court Le fil de terre "W" est connecté au jumeau étiquette de connecteur sur le commutateur. Une seconde le fil de masse va de là à l'allumage module.

L'installation est maintenant une inversion de la séquence de suppression.



Pour retirer le volant moteur :

- Utilisez la languette de blocage pour bloquer piston - voir 3.2.
- Retirez les vis de fixation du boîtier du ventilateur et retirez le boîtier du ventilateur.
- Tourner le volant d'inertie de façon à ce que les pôles des aimants soient opposés aux module d'allumage.
- Dévisser la fixation du volant moteur écrou du vilebrequin.

- Visser l'extracteur dans le volant moteur jusqu'à l'arrêt.

- Maintenez l'extracteur stable avec un Clé à fourche de 24 mm et serrer le boulon de butée jusqu'à le volant se détache de son siège sur le vilebrequin.

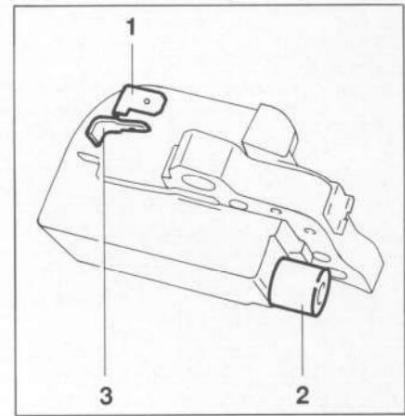
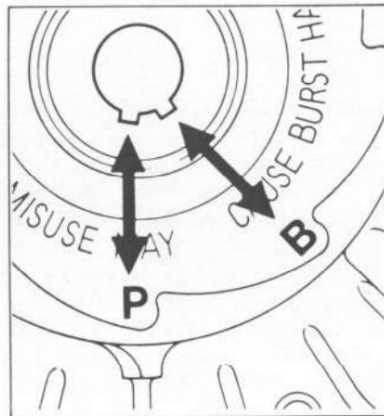
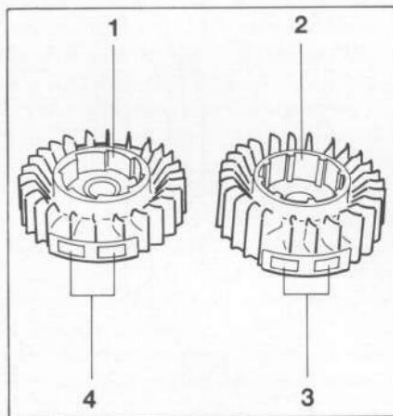
- Déposer le volant moteur.

5.1.6 Module d'allumage

- 1 = Volant (064)
- 2 = Volant (066)
- 3 = pôles magnétiques
- 4 = pôles magnétiques

Marquages sur volant moteur
 B = Allumage analogique
 P = Allumage numérique

- 1 = Balise de connecteur en abrégé
fil de circuit
- 2 = sortie haute tension
- 3 = étiquette de connecteur pour fil LED
(066 uniquement)



- Inspectez le volant et les pôles magnétiques pour tout signe de fissure ou autre dommage. Installez un nouveau volant moteur si vous constatez des dommages.

Pour installer le volant :

- Vérifier que la clé Woodruff est correctement positionnée.

Important : Nettoyez le tourillon du vilebrequin et l'alésage du moyeu du volant moteur avec un dégraissant commercial à base de solvant approprié. Monter le volant en place. Sur le modèle 064 la position de la clé Woodruff diffère de 40° pour les allumages analogiques et numériques. Les volants d'inertie de remplacement ont deux fentes pour en tenir compte. Si un module d'allumage analogique est monté (Bosch), installer le volant moteur en position "B". Utiliser la position "P" pour les modules d'allumage numériques (Prüfex).

Le volant d'inertie des scies 064 à partir du numéro de machine X 22 179 109 n'a qu'une seule rainure de clavette. Ce volant ne peut être installé que sur des machines équipées de systèmes d'allumage numériques. Les scies modèle 066 ont été équipées avec des modules d'allumage numériques depuis le début de la production et leurs volants d'inertie n'ont qu'une seule fente de clé.

- Monter l'écrou de montage et serrer jusqu'à un couple de 33 Nm (24,3 lbf.ft).

L'assemblage des pièces restantes est maintenant une inversion du démontage séquence.

Le module d'allumage accueille tous les composants nécessaires pour contrôler le calage de l'allumage. Il y a soit deux ou trois connexions électriques sur le corps de la bobine, soit :

1. Étiquette de connecteur pour court-circuit fil
2. Sortie haute tension
3. Étiquette de connecteur pour fil LED

En cas de panne de l'un des éléments intégrés, l'allumage le module fonctionnera mal et devra être remplacé comme une unité complète.

Lors de l'utilisation du test d'étincelle pour vérifier l'allumage numérique installé modules avec la bougie dévissée, assurez-vous que le câble de démarrage est tiré à une haute vitesse. S'il n'y a pas d'étincelle à la prise lorsque le démarreur est tiré, répéter le test à un démarrage plus élevé la rapidité. S'il n'y a toujours pas d'étincelle, remplacez le module d'allumage numérique.

5.1.6.1 Calage de l'allumage

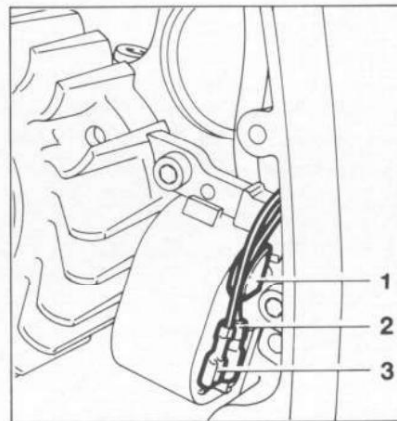
Calage de l'allumage sur le transistor - contrôlé systèmes d'allumage magnéto est fixé à 2,6 - 3,4 mm (0,10" - 0,13") PMH à 8 000 tr/min sur le 064 et 2,9 - 3,9 mm (0,11" - 0,15") BTDC à 8 000 tr/min sur le 066. Il n'est pas réglable. Cependant, compte tenu de la tolérances admissibles dans l'électronique circuit, il peut varier entre 2,5 et 3,5 mm (0,09" - 0,14") BTDC à 8 000 tr/min.

Puisqu'il n'y a pas d'usure mécanique dans ces systèmes, le calage de l'allumage ne peut pas sortir de ajustement. Cependant, un défaut interne dans le circuit peut modifier le point de commutation dans un tel façon qu'un test d'étincelle montrera toujours le que le système soit en ordre bien que le moment soit venu en dehors de la tolérance autorisée. Cette volonté altérer le comportement de démarrage et de fonctionnement du moteur.

5.1.6.2 Retrait et installation

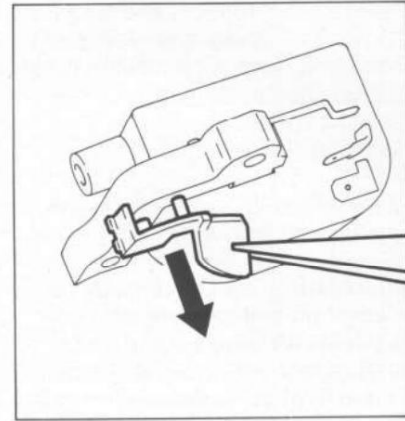
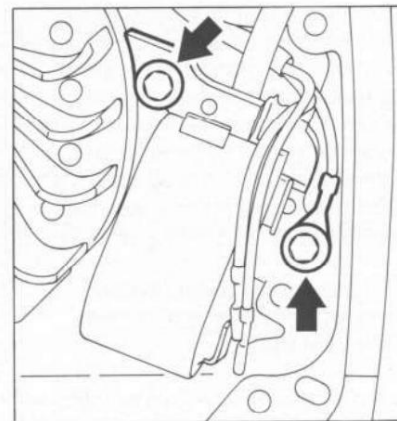
Haut:
1 = Fil de retenue
2 = Câble à LED (066 uniquement)
3 = Fil de court-circuit

Fond:
Vis de montage du module d'allumage numérique



Haut:
Tirer le câble d'allumage dévissé hors module d'allumage

Fond:
Retrait de la retenue de fil de module d'allumage



- Retirer le boîtier du ventilateur - voir 5.1.5.
- Déconnectez le fil de court-circuit et le fil vers la LED (sur 066) des cosses sur le module d'allumage et sortez-les du support.
- Déposer les vis de fixation du module d'allumage.

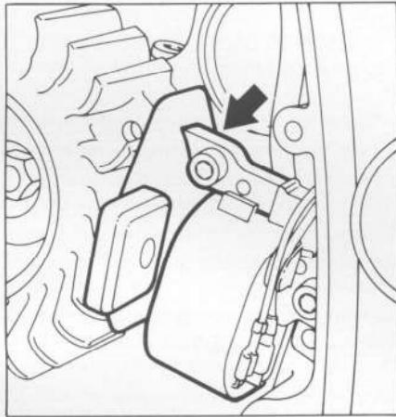
- Dévisser le câble d'allumage de la broche de contact. Pour ce faire, tournez le module d'allumage et tirer le sortir de la sortie haute tension mettre.

- Si nécessaire, retirez le fil retenue du module.

Remarque : Le module d'allumage numérique peut être installé dans les scies à partir du numéro de machine X 18 761 250, ou scies avec un nouveau carter, qui avoir un troisième bossage de montage pour le culasse du module d'allumage numérique.

5.1.7 Voyant (066 uniquement)

Calibre de réglage 1111 890 6400 inséré entre le volant moteur et le module d'allumage

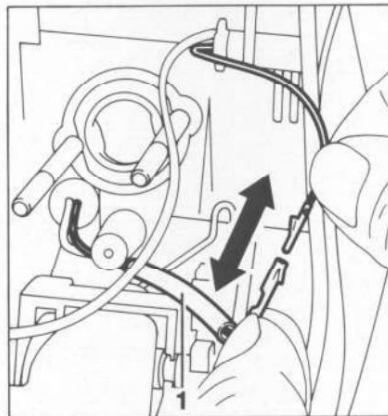
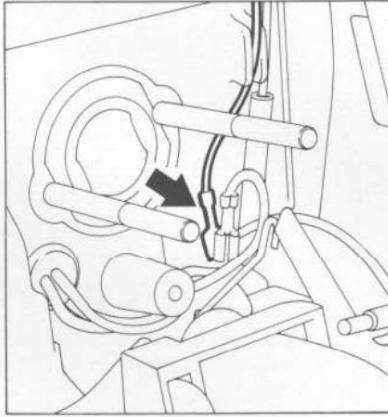


Il faut aussi changer le volant moteur et monter le nouveau carburateur WJ 10 A (à cause du régulateur de vitesse maximale). Réglez et ajustez le carburateur après montage - voir 11.7.

- Remonter le câble d'allumage en le vissant la sortie haute tension.
- Enduire les filetages du module vis de montage avec de la Loctite (voir 12.2). Mettre le module d'allumage en position, insérer les vis avec rondelles (monter fil de terre sous la vis inférieure) mais ne pas encore serrer.
- Glisser la jauge de réglage entre les bras du module d'allumage et les aimants du volant.
- Appuyez le module d'allumage contre le volant. Serrer le montage vis à un couple de 9 Nm (6.6 lbf.ft) et retirer la jauge de réglage.
- Monter le carter du ventilateur.

Haut:
Prise de borne sur ressort de contact

Fond:
Séparation de la connexion enfichable
1 = tube isolant

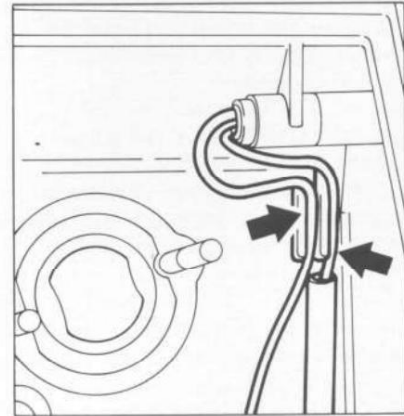
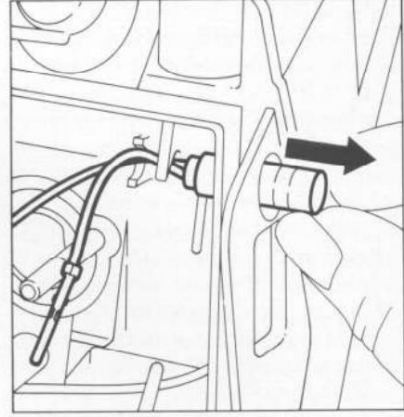


La LED aide au bon réglage du carburateur (sans tachymètre) sur les machines avec allumage numérique.

- Déposer le carburateur - voir 11.4.
- Dégager la douille de raccordement du ressort de contact.
- Retirer le tube isolant du connexion enfichable et séparée les deux fils.

Haut:
DEL de retrait

Fond:
Position correcte des fils dans boîte de carburateur



- Pousser la LED hors de son logement et retirez-le du boîtier du carburateur.

L'installation est une inversion de la séquence de suppression.

Remarque : après l'installation, appuyez sur la touche fils dans les dispositifs de retenue dans la boîte du carburateur (voir illustration).

6. DÉMARREUR À REBOBINAGE

6.2 Rotor de corde/cliquets

6.1 Maintenance de routine

Si l'action du câble de démarrage devient très raide et que le câble s'enroule très lentement ou pas complètement, on peut supposer que le mécanisme de démarrage est en ordre mais bouché par de la saleté. À des températures extérieures très basses, l'huile de lubrification du ressort de rappel peut s'épaissir et faire coller les enroulements du ressort. Cela a un effet néfaste sur le fonctionnement du mécanisme de démarrage. Dans ce cas, il suffit d'appliquer quelques gouttes de paraffine (kérosène) sur le ressort de rappel.

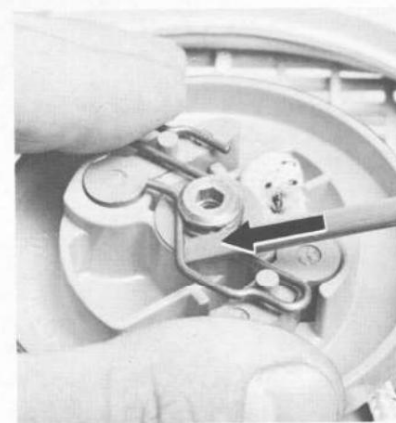
Ensuite, tirez soigneusement la corde de démarrage plusieurs fois et laissez-la se rebobiner jusqu'à ce qu'elle rebobine normalement en douceur jusqu'à ce que son action normale en douceur soit restaurée.

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

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

Lubrifiez le ressort de rappel et la tige de démarrage avec du lubrifiant spécial STIHL, voir 12.2, avant l'installation.

Retrait du clip à ressort



- Utilisez un tournevis ou une paire de pinces pour retirer délicatement la pince à ressort de la tige de démarrage.
- Retirez la rondelle et le rotor à câble avec les cliquets du poteau de démarrage.
- Retirez les cliquets et vérifiez leur bon état, les remplacer si nécessaire.

- Remplacer le câble de démarrage cassé ou usé - voir 6.3.

Installation du rotor à câble

- Enduire l'alésage du rotor à câble avec Lubrifiant spécial STIHL (voir 12.2). Montez le rotor sur la tige de démarrage de manière à ce que la boucle de ressort interne glisse dans la patte du rotor.

Remarque : Vérifiez que la boucle à ressort est engagée en tournant légèrement le rotor de câble et en le relâchant - il doit revenir en arrière.

- Enduire les pions des cliquets de graisse graphite, voir 12.2, et monter les cliquets.
- Montez la rondelle et installez le clip à ressort dans la rainure de la tige de démarrage.

Remarque: Assurez-vous que la pince à ressort s'enclenche sur les chevilles de guidage du cliquet et les pointe dans le sens des aiguilles d'une montre.

- Le clip à ressort doit être traité très avec attention. S'il est tordu lors du démontage ou du montage, le démarreur à rappel peut mal fonctionner.

- Tendre le ressort de rappel - voir 6.5.

Dépose du rotor à câble

Tableau de dépannage - voir 2.4.

Le boîtier du ventilateur doit être retiré pour accéder au mécanisme de démarrage - voir 5.1.5.

Relâchez la tension du ressort de rappel:

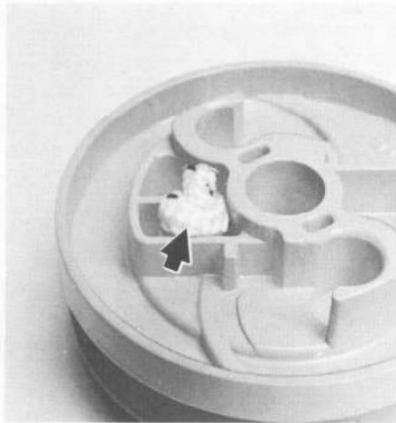
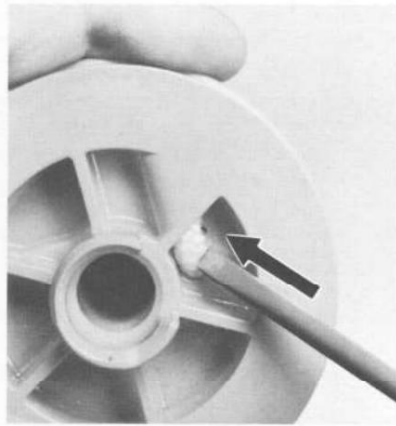
- Tirez le câble de démarrage sur une longueur d'env. 30 cm (1 ft) et maintenez le rotor à câble stable.
- Saisissez le câble de démarrage entre la douille de guidage du câble et le rotor de câble et retirez-le.
- Tout en maintenant le rotor à câble stable, effectuez trois tours complets du rotor à câble.
- Tirer le câble avec la poignée de démarrage puis lâcher le rotor du câble.

Remarque : Le rotor à câble tournera en arrière et relâchera ainsi la tension sur le ressort de rappel. Le ressort de rappel ne sera pas sous tension si la corde du lanceur est cassée.

6.3 Remplacement du démarreur Corde

Haut:
Pousser le câble de démarrage à travers
l'arrière du rotor à câble

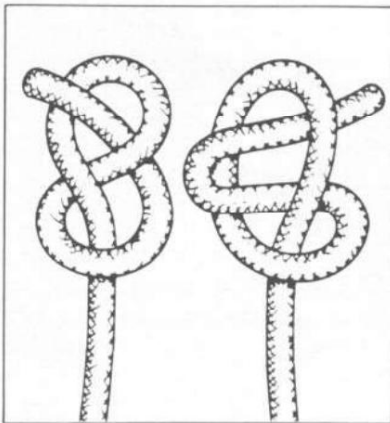
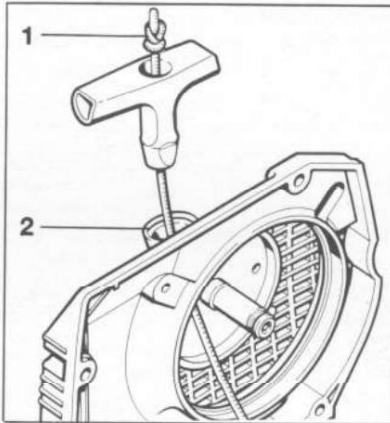
Fond:
Câble de démarrage fixé dans le rotor à
câble avec nœud



- Retirer le rotor à câble - voir 6.2.
- Retirer le câble restant du rotor à câble.
Enfilez une extrémité d'une nouvelle corde
de 4,5 mm (3/16") de diamètre et de 1000
mm (39 7/16") de long
à travers le côté du rotor à câble puis, par
le dessous, dans le trou intérieur et tirez-le
vers le haut. Fixez la corde avec un simple
nœud plat.
- Tirez la corde vers l'arrière pour que le
le nœud se situe dans l'évidement du
rotor de câble.

Haut:
1 = nœuds spéciaux
2 = Douille guide-câble

Fond:
Noeuds spéciaux utilisés

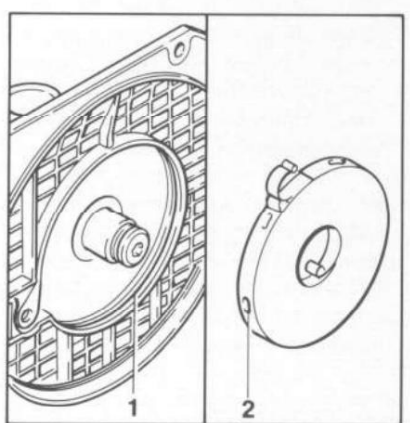
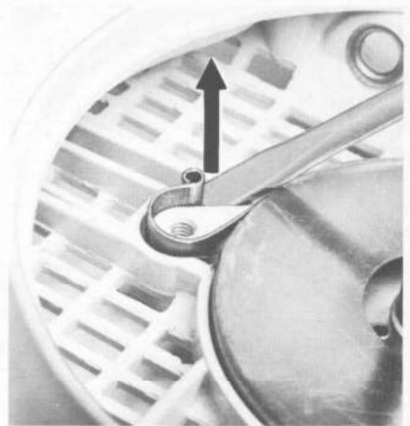


- Faites passer l'autre extrémité du câble à
travers la douille de guidage depuis
l'intérieur du carter du ventilateur et à
travers la poignée de démarrage. Fixez
avec l'un des nœuds spéciaux illustrés.
- Installer le rotor à câble - voir 6.2.

6.4 Remplacement du rembobinage Le printemps

Haut:
Retirer la boucle à ressort de la patte

Fond:
1 = Rainure annulaire dans le carter du ventilateur
2 = Patins sur boîtier de ressort



- Déposer le rotor à câble, voir 6.2,
et soulevez le boîtier du ressort.
Utilisez une pince pour enlever les morceaux de
le ressort cassé du ventilateur
logement.

Remarque : Nouveaux boîtiers de ressort de rappel
ont six coussinets surélevés sur leur
circonférence et il y a une rainure annulaire
dans le siège du ressort de
nouveaux boîtiers de ventilateur (voir illustration).
Cela empêche le mouvement axial de
le printemps. Ressorts de rappel avec
les coussinets peuvent également être installés dans le ventilateur
les logements qui n'ont pas d'anneau
rainure.

6.5 Tension du rembobinage

Le printemps

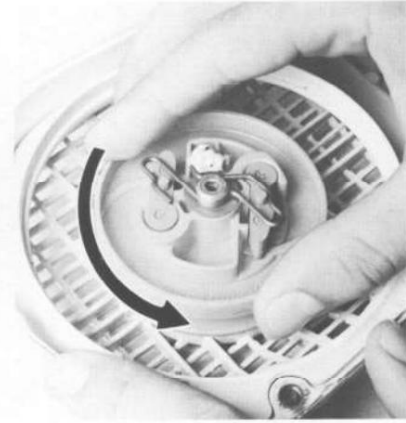
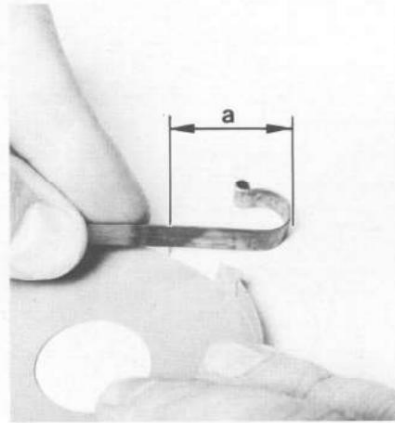
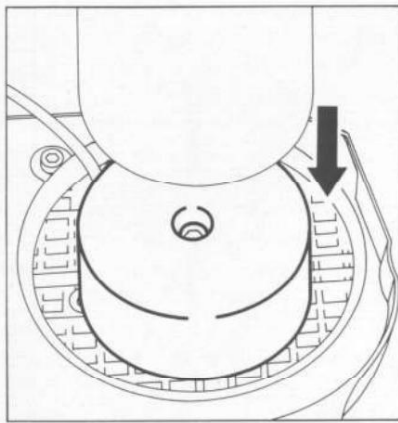
Enfoncer le ressort de rappel avec disque de pression 5910 893 5100

Haut:
Position de la boucle de ressort externe
a = 25 mm (1")

Fond:
Montage du ressort de rappel à l'aide d'un bloc de montage en bois 1108 893 4800

Haut:
Enrouler le câble de démarrage sur le rotor

Fond:
Faire une boucle dans la corde



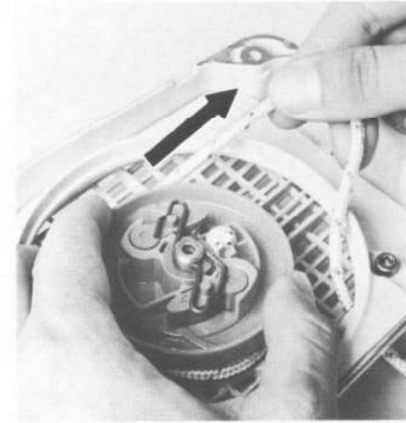
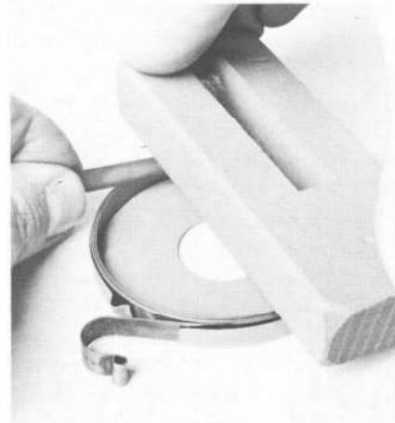
- Le ressort de recharge est fourni avec boîtier de ressort prêt à être installé. Ce doit être lubrifié avec quelques gouttes de Lubrifiant spécial STIHL (voir 12.2) avant installation.

- Positionner le ressort de recharge avec boîtier de ressort (la plaque inférieure doit faire face vers le haut) dans le boîtier du ventilateur. Assurez-vous que la boucle à ressort externe s'engage dans l'évidement le boîtier du ventilateur.

Important : Les patins sur le ressort logement signifient qu'une certaine résistance a à surmonter lors du calage du ressort.

Appliquer une pression uniforme sur l'ensemble surface du logement du ressort pour l'empêcher étant tordu.

Important : Si le ressort de rappel saute et se déroule pendant l'installation, il doit être remonté dans le logement du ressort comme suit:



- Positionner la boucle ressort externe environ 25 mm (1") du bord du logement du ressort.

- Remonter le ressort de rappel dans le logement du ressort dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, en partant de l'extérieur et en travaillant vers l'intérieur.

Remarque : L'assemblage en bois bloc peut être placé sur le logement de ressort pour simplifier le remontage.

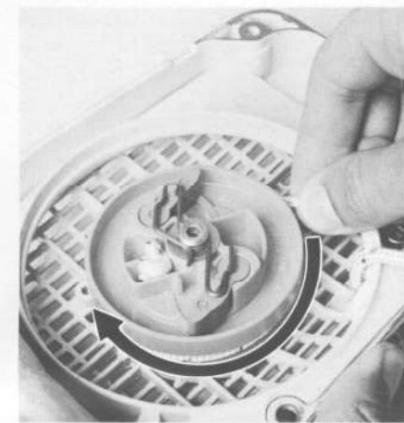
- Installer le rotor à câble - voir 6.2.

- Tirez la corde de démarrage à fond longueur. Faire tourner le rotor à corde dans le sens antihoraire pour enrouler sur le corde jusqu'à ce que le poignée de démarrage soit à peu près 20 cm (8") du boîtier du ventilateur.

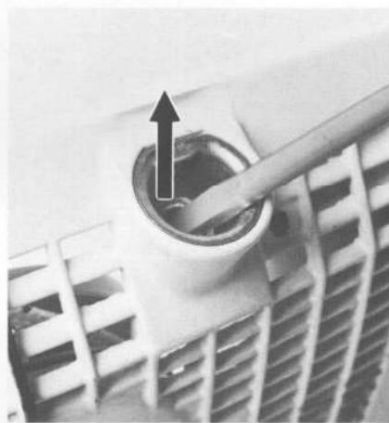
- Saisissez la corde entre la corde rotor et boîtier de ventilateur, retirez-le et faire une boucle.

6.6 Remplacement de la corde du lanceur Douille de guidage

Rotation du rotor à câble dans le sens des
aiguilles d'une montre (ressort de rappel de tension)

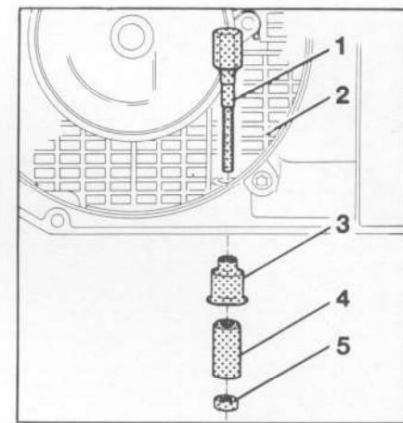


Extraction de la douille de guidage du câble de démarrage usée



Haut:
Monter une nouvelle douille de câble avec
l'outil de montage 0000 890 2201 (schéma)
1 = broche à vis
2 = boîtier du ventilateur
3 = Douille guide-câble
4 = Douille de butée
5 = écrou hexagonal

Fond:
Évasement du nouveau buisson de corde



- Saisissez le câble près du rotor et utilisez-le pour faire tourner
le rotor du câble de trois 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.

- Lâchez le rotor à câble et relâchez lentement la poignée
de démarrage.

Remarque : Le ressort de rappel est
correctement tendu lorsque la poignée de
démarrage repose 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 entièrement tendu,
il doit encore être possible de faire tourner le rotor du
câble d'au moins un demi-tour 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 car cela pourrait
le casser.

L'usure de la douille de guidage est accélérée par la
traction latérale du câble de démarrage.
La paroi de la douille de guidage finit par s'user,
se desserrer et doit être remplacée.

- Retirer le carter du ventilateur.

- Relâcher la tension sur le ressort de rappel,
voir 6.2, et retirer la poignée de démarrage.

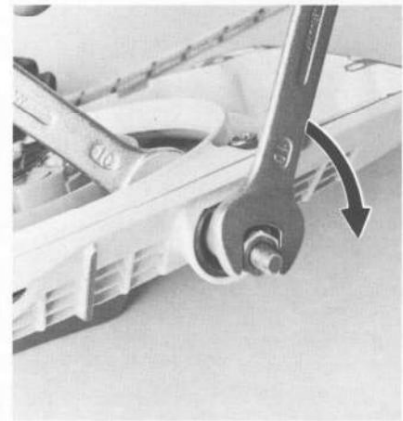
- Utilisez un outil approprié pour extraire l'ancienne
douille du boîtier du ventilateur.

Pour installer la nouvelle douille de câble :

- Placer la douille neuve dans son logement dans le
carter du ventilateur.

- Insérez la tige filetée de l'outil d'installation à
travers la douille depuis l'intérieur du boîtier.

- Monter la douille de butée, extrémité conique en premier,
et l'écrou hexagonal.



- Serrer l'écrou hexagonal jusqu'à ce que le
buisson est bien en place.

Remarque : L'outil d'installation évide l'extrémité
inférieure de la bague de câble.

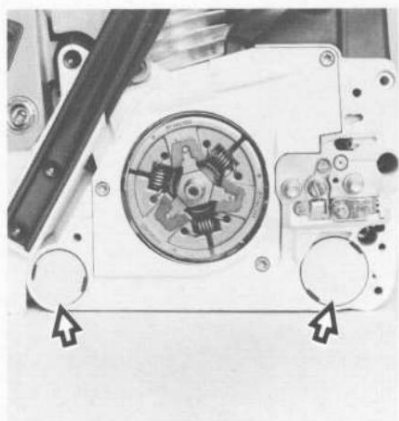
- Remonter la corde du lanceur et le lanceur
saisir.

- Tendre le ressort de rappel - voir 6.5.

- Monter le carter du ventilateur.

sept. DU SYSTÈME DE POIGNÉE

7.1 Réparation

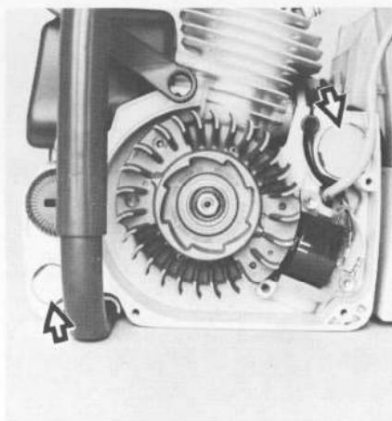
Tampons annulaires et bouchons
côté embrayage

Le carter et le carter du réservoir sont reliés par des tampons en caoutchouc amortissant les vibrations. Les tampons en caoutchouc endommagés (tampon annulaire) doivent toujours être remplacés. Les tampons annulaires doivent être remplacés par jeux de même dureté (trois degrés de dureté sont disponibles).

Des tampons plus durs sont installés pour un contrôle plus précis mais un amortissement des vibrations réduit, tandis que les tampons plus souples offrent un meilleur amortissement des vibrations.

Dépose des tampons annulaires à côté embrayage :

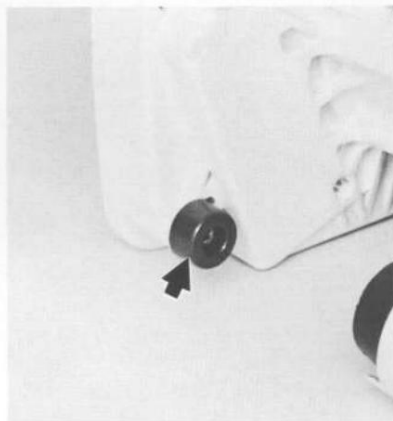
- Retirez le couvercle du pignon de chaîne, la chaîne et le guide-chaîne.
- Retirez la vis à tête cylindrique et soulevez la plaque latérale intérieure.
- Extrayez les bouchons avec un tournevis.
- Dévisser les vis de fixation du tampon annulaire.
- Utiliser un tournevis pour extraire les tampons annulaires de leurs logements.

Tampons annulaires et bouchons
côté allumage

Nota : Il est nécessaire de déposer le carter du réservoir, voir 11.10, pour accéder au tampon annulaire supérieur.

Déposer le tampon annulaire supérieur côté allumage comme suit :

- Retirer le couvercle du boîtier du carburateur.
- Retirez le filtre à air du fond de filtre.
- Retirez la cosse de la bougie.
- Retirer le carénage.
- Retirer le boîtier du ventilateur.
- Retirez le bouchon avec un tournevis.
- Retirez la vis de fixation.
- A l'aide d'un tournevis, extraire le tampon annulaire de son siège.
- Aucun travail de démontage n'est nécessaire pour enlever le tampon annulaire inférieur côté allumage.
- Retirez le bouchon avec un tournevis.
- Retirez la vis de fixation.

Tampon en caoutchouc côté intérieur
du carter

- Utilisez un tournevis pour faire lever tampon annulaire hors de son siège.

Remarque : Il est nécessaire de supprimer le carter du réservoir, voir 11.10, pour accéder au tampon en caoutchouc sur le côté intérieur du carter.

Installation de nouveaux tampons annulaires:

- Position tampon annulaire, rondelle d'abord, dans le siège du carter.
- Insérez la vis de fixation et serrez-le fermement.
- Pousser le bouchon dans l'anneau amortir.

Remarque : Enduisez le cordon avant du bouchon avec un peu d'huile pour faciliter l'installation.

L'assemblage est maintenant un renversement du séquence de démontage.

8. CONTRÔLE MAÎTRE

8.1 Construction et Fonction

Positions du levier Master Controlj:

1 = ARRÊTER

2 = EXÉCUTER

3 = START (démarrage à chaud)

4 = CHOKE (démarrage à froid)

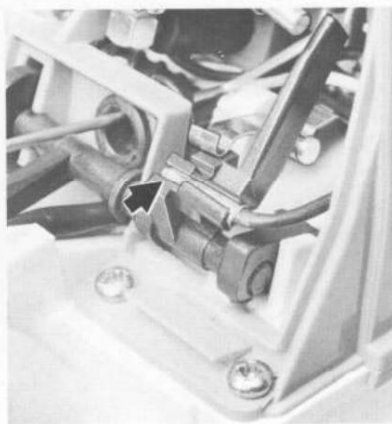
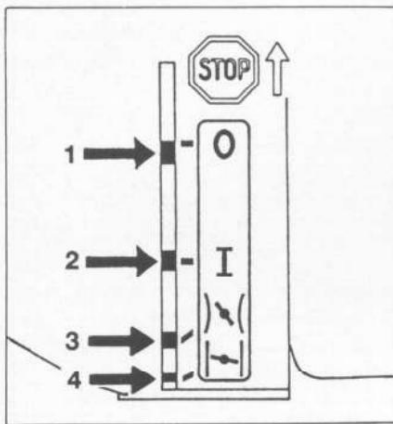
Haut:

La came sert d'arrêt pour le maître
Levier de commande et convient au fil de
court-circuit

Fond:

Le levier au centre de l'arbre de l'interrupteur
verrouille la gâchette d'accélérateur dans les
positions "Start" et "Choke"

Obturateur de starter fermé en actionnant le
levier sur l'arbre de l'interrupteur



La partie principale du Master Control est l'arbre de l'interrupteur avec un levier de commande multifonctionnel moulé intégralement et deux leviers.

L'arbre de l'interrupteur est situé à l'avant du poignée arrière dans le boîtier du réservoir et est soutenu en trois points.

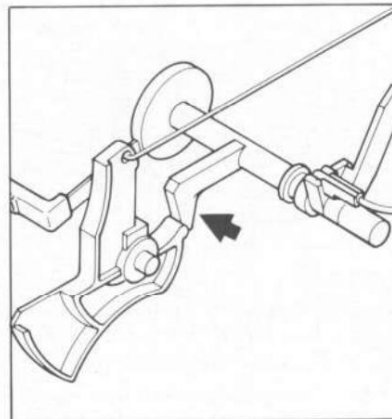
Le levier Master Control actionné par le pouce déplace l'arbre de l'interrupteur pour sélectionner la fonction requise.

Les positions suivantes peuvent être sélectionnées avec le Master Control

levier (de bas en haut):

- STOP (contact de court-circuit fermé/allumage interrompu)

- RUN (position normale de fonctionnement)



- CHOKE (démarrage à froid/starter volet fermé)

- START (démarrage à chaud/volet de starter ouvert)

La came de droite maintient le manchon de contact du fil de court-circuit et est également la butée de blocage du levier Master Control dans les positions "CHOKE" et "RUN" postes.

Le manchon de contact du fil de court-circuit se déplace contre le ressort de contact lorsque le Master Control est réglé sur "STOP".

Le levier moulé au centre du l'arbre de l'interrupteur verrouille la gâchette d'accélérateur dans les positions "START" et "CHOKE".

Un levier d'actionnement est moulé à l'extrémité droite de l'arbre de l'interrupteur. Il ferme l'obturateur de starter lorsque le Master Control levier est réglé sur "CHOKE".

8.2 Gâchette d'accélérateur/ Levier de verrouillage

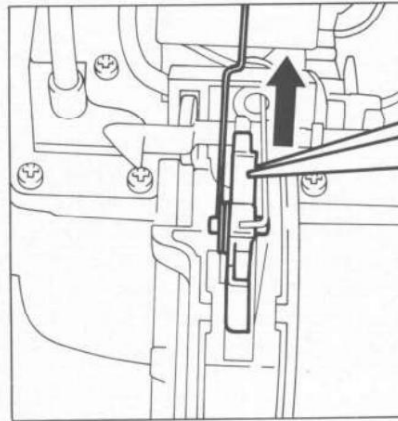
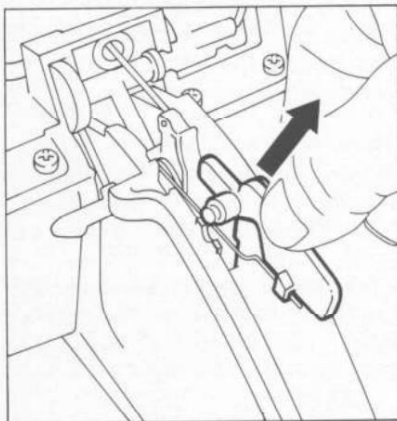
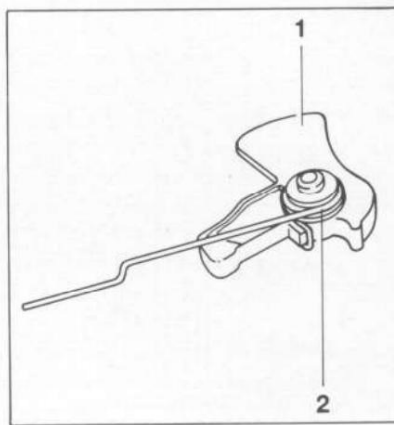
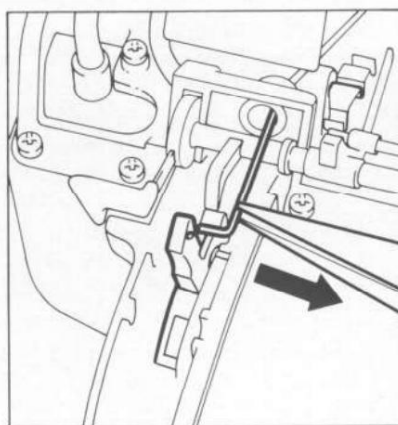
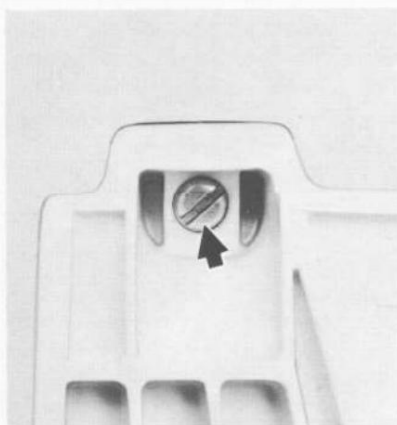
Haut:
Vis de fixation de la moulure de la poignée sous la poignée arrière

Fond:
Retrait du levier de verrouillage des gaz

Haut:
Détacher la tige d'accélérateur

Fond:
Retrait de la gâchette d'accélérateur

1 = gâchette d'accélérateur
2 = Ressort de torsion



- Retirer le ressort de torsion du gâchette d'accélérateur.

L'installation est une inversion de l'enlèvement séquence.

Remarque : portez une attention particulière à la points suivants:

- Monter le ressort de torsion sur l'accélérateur gâchette et placez la gâchette dans son siège de sorte que le trou pour la tige d'accélérateur est en haut et le ressort de torsion pointe vers le levier de commande principal.

- Monter la tige d'accélérateur et déplacer avec précaution le Master Control jusqu'à "CHOKE" position.

- Monter le levier de verrouillage.

Remarque : Le ressort de torsion doit être sous le levier de verrouillage et placez-le dans l'encoche. Le bras du levier de verrouillage doit engager la gâchette d'accélérateur.

- Retirer le filtre à air - voir 11.1.

- Déplacez le levier de contrôle principal vers le bas en position "CHOKE".

- Retirez la moulure de la poignée vis de fixation. Soulevez la moulure de la poignée.

- Tirez le levier de verrouillage des gaz hors de son siège.

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

- Détacher la tige d'accélérateur du gâchette.

- Retirez la gâchette d'accélérateur et le ressort de torsion de la poignée.

8.3 Arbre de commutation

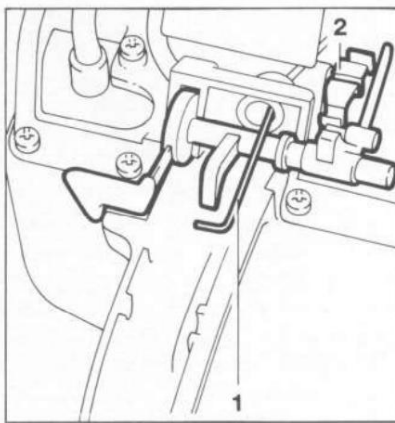
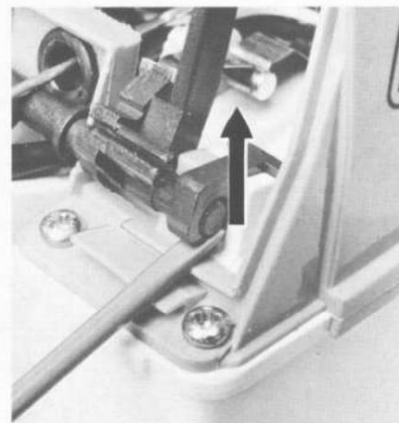
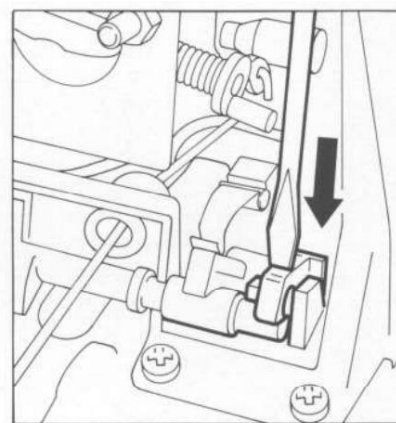
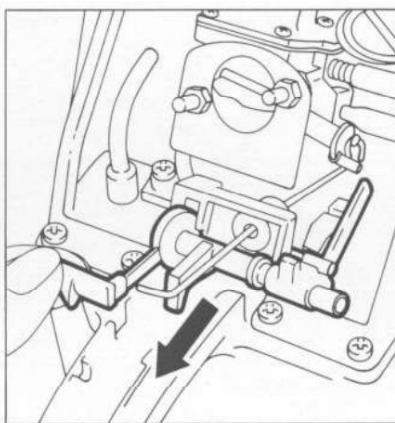
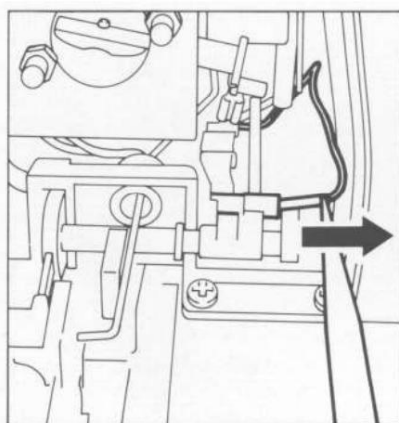
Haut:
Retrait du fil de court-circuit

Fond:
Extraction de la retenue de l'arbre de l'interrupteur

Haut:
Dépose de l'axe de l'interrupteur

Fond:
1 = tige d'accélérateur
2 = ressort de contact

Fixation de montage



Placez le dispositif de retenue en position et appuyez dessus vers le bas dans le siège et sur l'interrupteur arbre.

- Retirez la gâchette d'accélérateur/levier de verrouillage - voir 8.2.

- Tirez la douille de contact du fil de court-circuit hors de l'arbre de l'interrupteur.

- Déplacez le levier Master Control en position "RUN".

- Utilisez un tournevis pour soulever le dispositif de retenue et l'arbre de commutation hors du siège droit.

- Sortir l'axe de l'interrupteur de son supports de pivot.

L'installation de l'arbre de l'interrupteur est un inversion de la séquence de suppression.

Remarque : Le levier Master Control doit être en position "RUN" lorsque vous installez l'arbre de l'interrupteur - la tige d'accélérateur doit être au-dessus du l'arbre de l'interrupteur et le ressort de contact doit se situer sur la came pour le fil de court-circuit.

9. POIGNEE ELECTRIQUE SYSTÈME DE CHAUFFAGE

9.1 Dépannage

Haut:

Dépose de la moulure de la poignée

Centre:

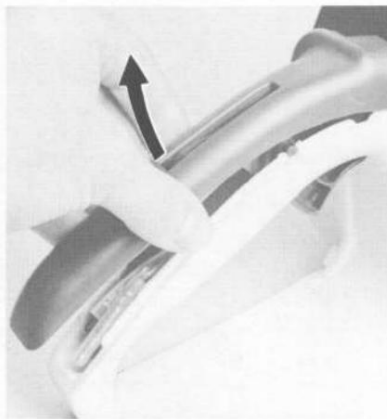
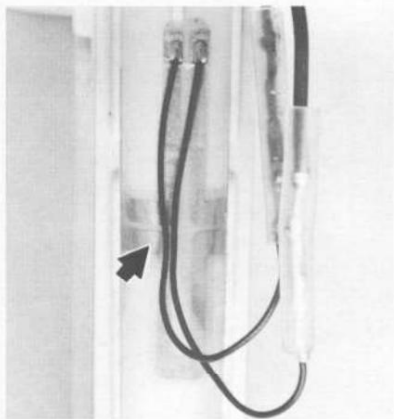
Connexions enfichables

1 = Fil générateur

2 = Câble à l'élément chauffant de la poignée

avant et 4 = Câbles à l'élément chauffant de la poignée arrière

Élément chauffant dans la poignée arrière



Interrupteur de chauffage sur "I"



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

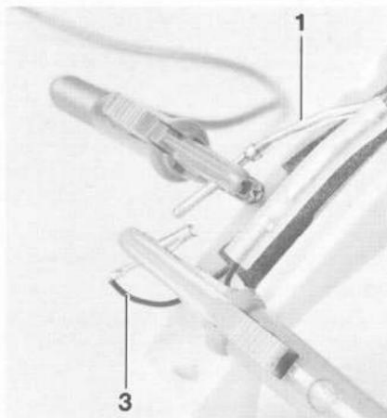
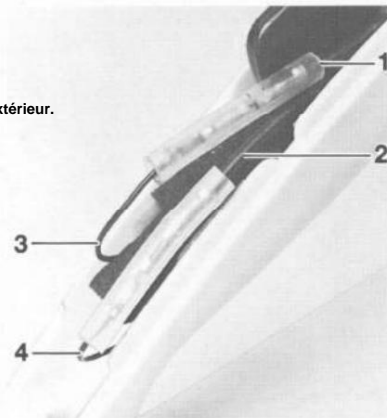
Important : L'élément chauffant de la poignée arrière peut tomber en panne en raison d'une surchauffe s'il n'est pas fermement collé en position sans plis.

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

- Une coupure dans le circuit due à un fil ou un composant défectueux.
- Un court-circuit résultant d'un endommagement l'isolation.

Pour rechercher la cause d'un défaut :

- Retirez le couvercle du boîtier du carburateur, le filtre à air et la moulure de la poignée.
- Séparez la connexion enfichable des fils 1 et 3.



- Clippez les cordons de test de l'ohmmètre aux fils 1 et 3.

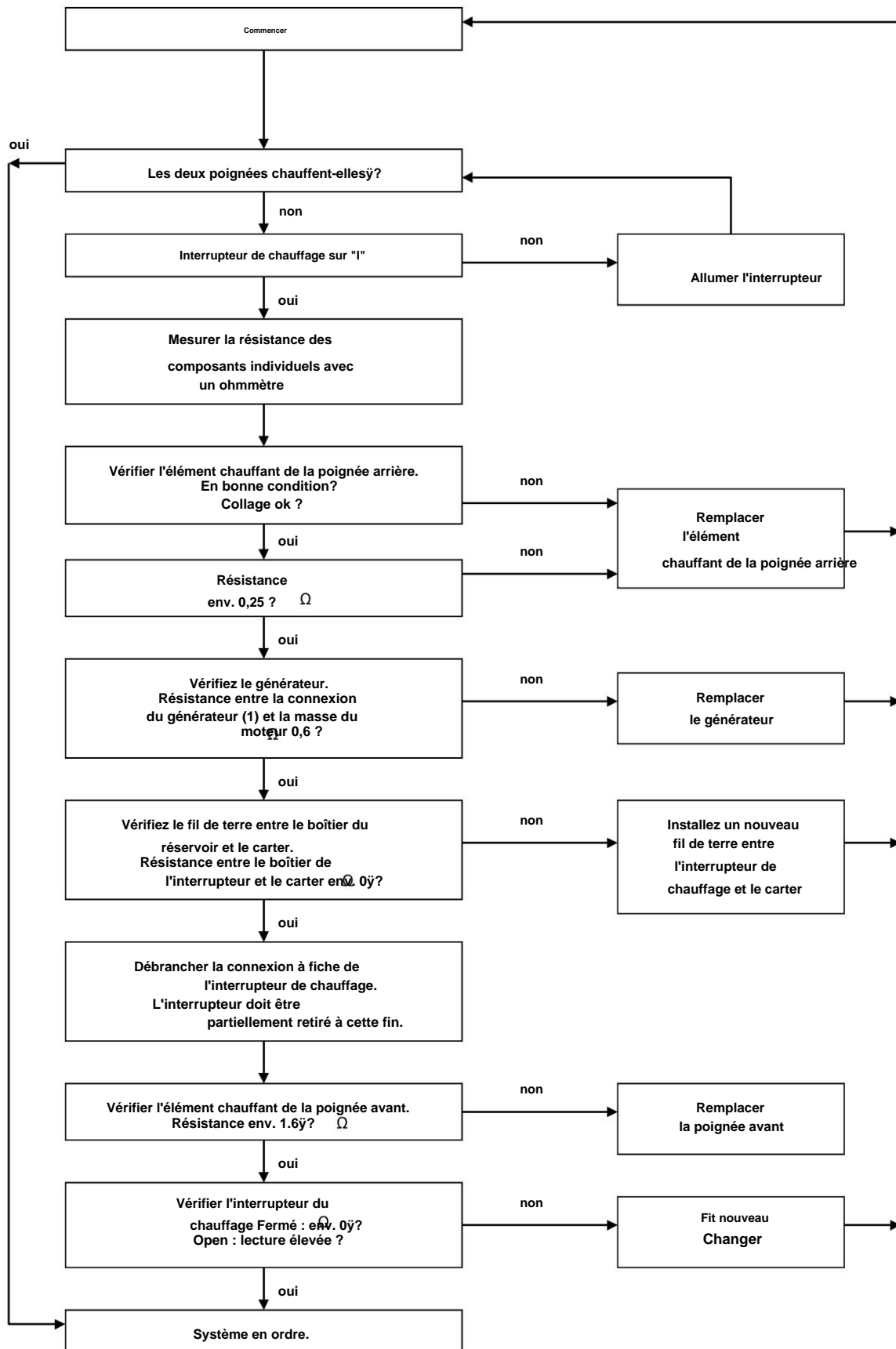
- Réglez l'interrupteur de chauffage sur "I".

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

Si le système est intact, l'ohmmètre doit indiquer qu'une valeur d'environ 2,5 dans la plage de mesure est obtenue. Si il y a une coupure dans le circuit. Si l'ohmmètre indique une valeur inférieure à 2,5 Ω , il y a un court circuits 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.

9.1.1 Tableau de dépannage



9.1.2 Tester les connexions et
Valeurs d'essai

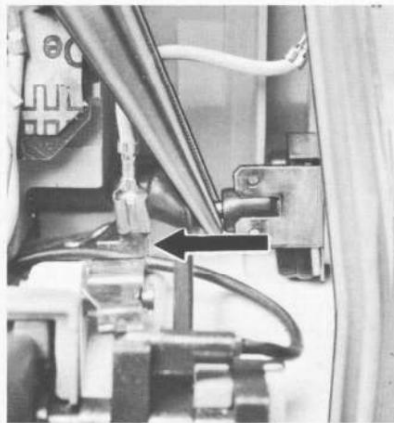
Les connexions fiche et prise
des fils 1 à 4 doivent être déconnectés
pour tester les composants individuels.

composant	Connexion ohmmètre <small>(utilisez l'un ou l'autre des cordons de test)</small>		La résistance Ω		Si défectueux	
	Plomb 1	Plomb 2	Spéc. Réel	(en train de lire)	Cause	Remède
Changer	Changer terminal 1)	Terrain	0	-	Commutateur défectueux	Remplacer changer
Chauffage élément à l'arrière manipuler	Connecteur sur le fil 3	Connecteur sur fil 4	0,25	environ. 0,25 Résistance OK - 0	Rupture de fil, chauffage élément endommagé Court-circuit - isolation endommagée	Remplacer élément chauffant Réparation isolation
Chauffage élément devant manipuler	Connecteur sur fil 2	Terrain	1,6	environ. 1,6 Elément chauffant OK - 0	Rupture de fil, chauffage élément endommagé Court-circuit - isolation endommagée	Remplacer poignée avant Réparation isolation
Générateur	Connecteur sur le fil 1	Terrain	0,6	environ. 0.6 Générateur OK - 0	Rupture de fil, générateur endommagé Court-circuit - isolation endommagée	Remplacer Générateur Réparation isolation

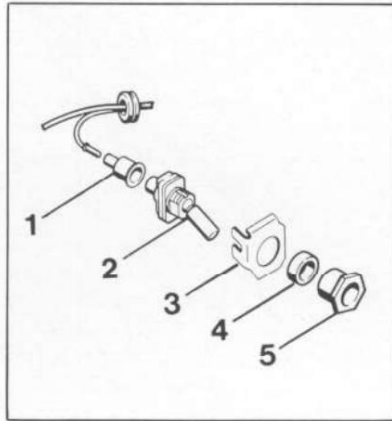
1) Retirez le fil à cet effet

9.2 Changer

Retrait de la douille de contact



- 1 = Passe-fil
 2 = Commutateur
 3 = étiquette de connecteur double
 4 = Sonnerie
 5 = écrou hexagonal



Pour retirer le commutateur:

- Déposer le boîtier du carburateur couvercle, filtre à air et base de filtre.
- Déposer le carburateur - voir 11.4.
- Retirez les deux cosses de fil de masse de la cosse du connecteur double.
- Repousser un peu le passe-fil et utilisez des pinces pour tirer le manchon de contact du fil hors de l'interrupteur.
- Dévisser l'écrou de fixation de l'interrupteur (clé à douille de 14).
- Retirez l'interrupteur de l'intérieur du boîtier du carburateur.
- Retirez l'anneau et l'étiquette du connecteur double de l'interrupteur.

Montez le nouvel interrupteur:

- Glisser l'étiquette et l'anneau du connecteur double sur le filetage de l'interrupteur.
- Installez l'interrupteur depuis l'intérieur du boîtier du carburateur (boîtier du réservoir).

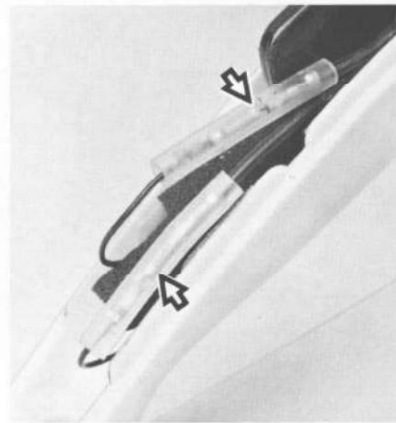
Remarque : Les deux étiquettes de connecteur doivent être orientées vers l'avant.

- Montez l'écrou hexagonal de l'extérieur et serrez-le vers le bas.
- Utilisez une pince à bec pointu pour pousser la douille de contact dans l'interrupteur.
- Pousser le passe-câble sur l'interrupteur.
- Connectez les deux fils de masse à la cosse du connecteur double.

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

9.3 Élément chauffant dans Poignée arrière

Connexions enfichables dans la poignée arrière



Pour remplacer l'élément chauffant, retirer d'abord le boîtier du carburateur couvercle et moulure de poignée - voir 8.2.

- Séparez le connecteur de le système de chauffage de la poignée.
- Retirez le coussin de pression et l'élément chauffant de la poignée cess.

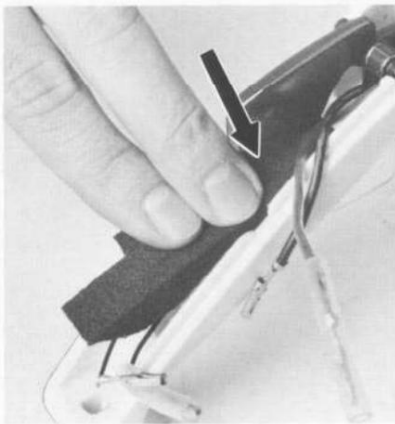
Important : Avant de monter le nouveau élément chauffant, nettoyer la surface à l'intérieur de la poignée pour qu'elle soit libre de la graisse, de la saleté et de l'humidité.

- Retirez le papier protecteur de le nouvel élément chauffant.
- Appuyez fermement sur l'élément chauffant et uniformément en position, en prenant un soin particulier aux coins et le long des bords.

Important : Les plis doivent être évité. Si l'élément chauffant n'est pas parfaitement plat, chauffe le transfert sera interrompu et le l'élément peut échouer en raison de surchauffe. La température ambiante lors de l'installation doit être inférieure à +15 °C (60 °F).

9.4 Élément chauffant dans Poignée avant

Pose du coussinet de pression



- Montez un nouveau coussin de pression en caoutchouc expansé sur le dessus de l'élément chauffant. L'élément chauffant doit être entièrement recouvert.

- Reconnecter les deux fils (ne pas oublier le tube isolant).

- Remonter la moulure de poignée et couvercle du boîtier du carburateur.

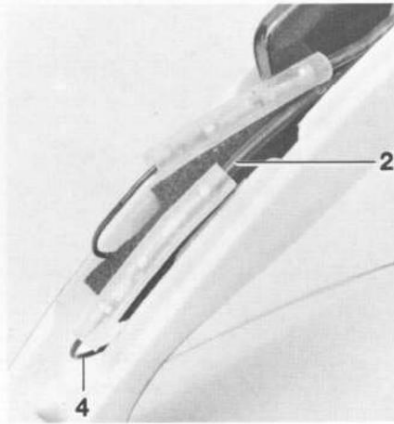
Pour vérifier le fonctionnement de l'élément chauffant:

- Faites tourner la scie au régime maximum pas plus de 30 secondes avec le chauffage enclenché.

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

Connexions enfichables

2 = Câble à l'élément chauffant de la poignée avant
4 = Fil à l'élément chauffant de la poignée arrière



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

Pour remplacer la poignée avant,

retirer les pièces suivantes :

- Couvercle de boîte à carburateur

- Filtre à air avec base de filtre

- Carburateur

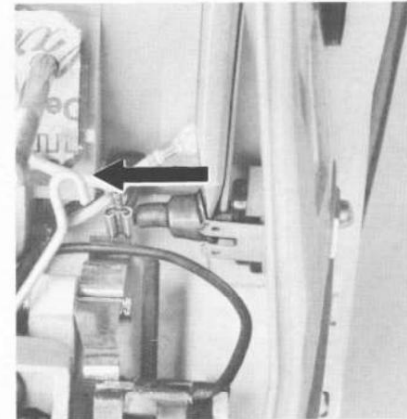
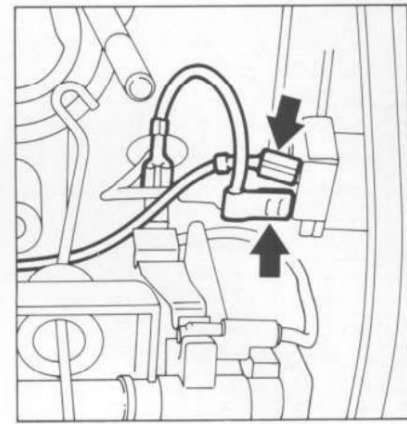
- Moulure de poignée

Remarque : Les opérations suivantes sont plus faciles si la tige d'accélérateur est déconnectée de la gâchette d'accélérateur et l'axe de l'interrupteur est sorti de son pivot. Le fil de court-circuit peut être laissé sur le arbre de commutation.

- Déconnecter les fils 2 et 4 et utiliser le crochet de montage pour tirer le fil 2 dans le boîtier du carburateur à travers le tube isolant et le passe-fil.

Haut:
Fils de terre sur le jumeau de l'interrupteur
étiquette de connecteur

Fond:
Repousser l'œillet pour exposer le manchon de contact



- Retirez les bornes du fil de terre de l'étiquette du connecteur double sur le commutateur.

- Repoussez un peu le passe-fil en caoutchouc le fil de connexion et utilisez une pince pour tirer la douille de contact hors de l'interrupteur.

- Faites glisser le passe-fil en caoutchouc hors de la connexion fil.

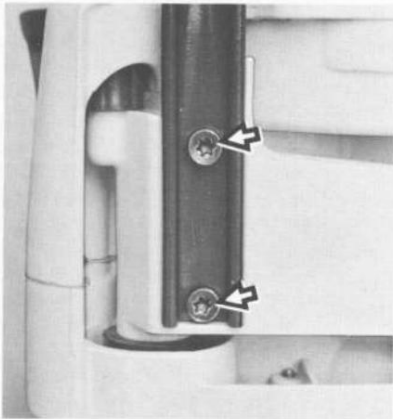
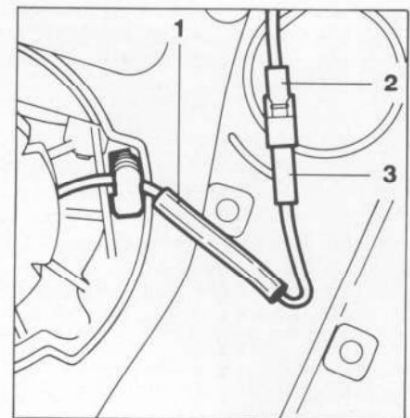
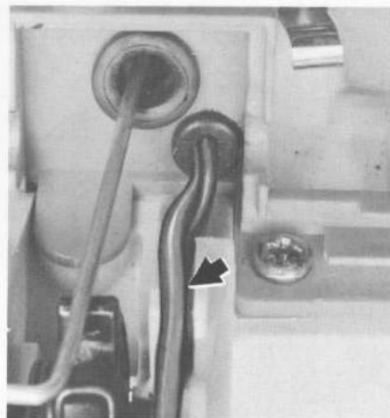
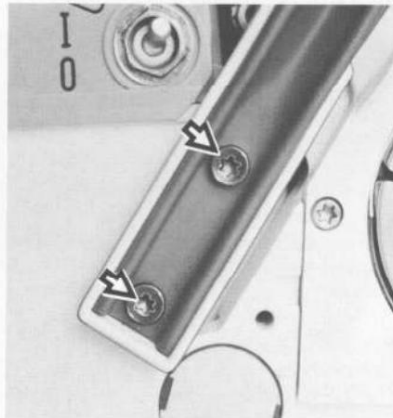
9.5 Générateur

En haut et au centre:
Vis de montage de la poignée avant

Fond:
Fils enfilés à travers l'œillet dans le boîtier du carburateur

Fils correctement positionnés dans le logement de la poignée arrière

1 = tube isolant
2 = connecteur mâle
3 = connecteur femelle



- Retirez les quatre vis et retirez la poignée avant.

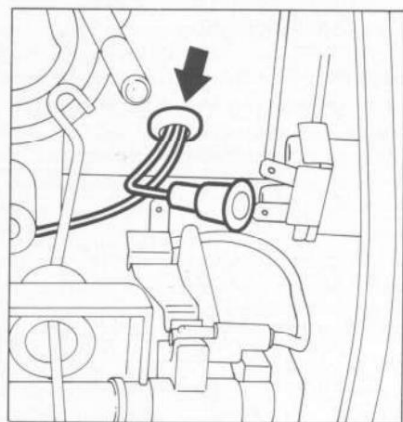
Important : Les vis spéciales utilisés pour les joints polymères sont fixés avec de la Loctite. Chauffez toujours le joint vissé avant de desserrer, par exemple avec un sèche-cheveux. Veillez à ne pas surchauffer le polymère.

- Tirez les deux fils à travers le passe-câble et hors du boîtier du carburateur.

Inversez la séquence ci-dessus pour installer la nouvelle poignée avant.

Remarque : Sécurisez le montage de la poignée vis avec Loctite - voir 12.2.

Vérifiez que le fil 2 de l'avant l'élément chauffant de la poignée et le fil générateur 1 sont correctement positionnés dans la poignée arrière.



- Retirer le filtre à air - voir 11.1.

- Retirer le carénage - voir 3.2.

- Déposer le volant moteur - voir 5.1.5.

- Retirer le module d'allumage - voir 5.1.6.2.

- Sur 066, tirer le connecteur mâle hors du connecteur femelle.

- Utilisez un petit tournevis pour appuyer vers le bas le crochet d'ancrage de la goupille ter urinoir, puis retirez la goupille logement.

- Retirer le tube isolant du fil de liaison.

Remarque: Démontage du générateur est le même que pour le 064. Le déconnexion de l'électricité fils, comme décrit ci-dessous, est seulement nécessaire sur le 064.

- Sortir l'axe de l'interrupteur de son supports de pivot - voir 8.3.

Haut:

Passe-câble avant dans le boîtier du carburateur

Fond:

Retirer le câble de raccordement du générateur en direction du passe-câble arrière

Haut:

Pousser l'œillet hors de la paroi du carter

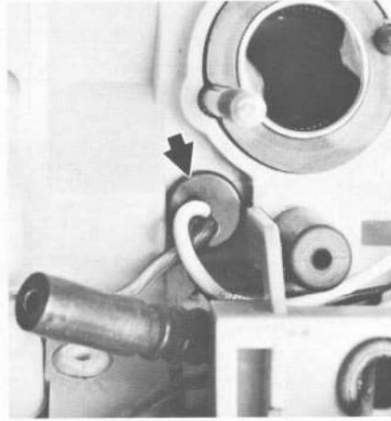
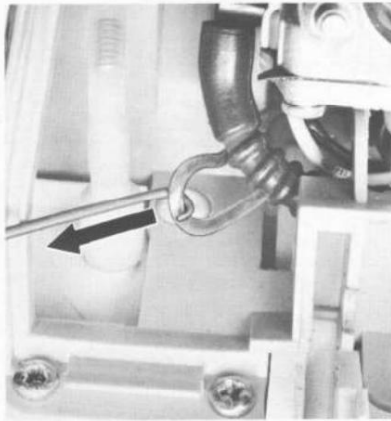
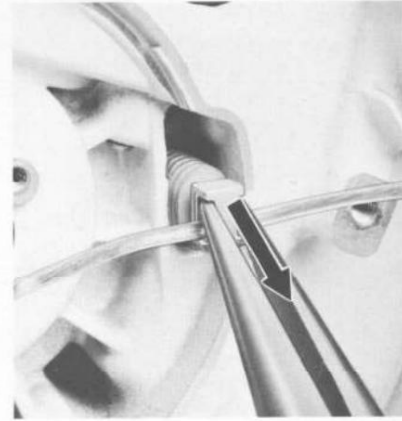
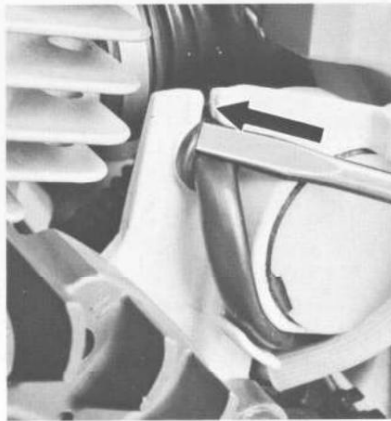
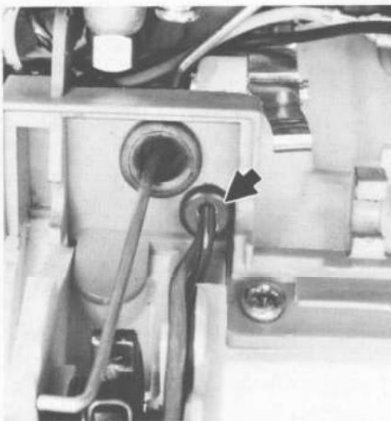
Centre:

Passe-fil arrière dans le boîtier du carburateur

Fond:

Vis de montage du générateur

Extraction de la retenue de fil hors du carter



- À l'aide d'un tournevis émoussé, poussez le passe-fil latéral hors de la paroi du carter (de l'extérieur).

- Sortir le tube isolant et les fils des deux attaches du carter.

- Utilisez un outil émoussé pour pousser l'arrière passe-fil hors du boîtier du carburateur en direction du cylindre.

Remarque : Ce travail est plus facile si le carburateur est retiré - voir 1 1.4.

- Déposer les trois supports de générateur des vis.

Remarque : Les vis sont fixées avec Loctite et peut être difficile à enlever.

- Soulever le groupe électrogène.

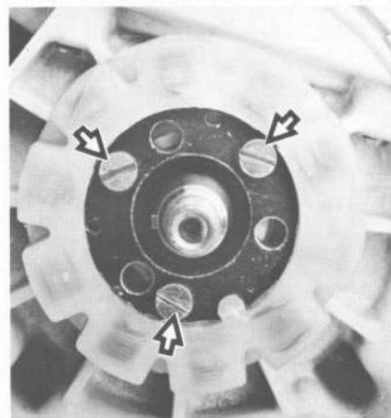
- Utilisez des pinces pour tirer le serre-câble hors du carter.

- Tirez le fil du générateur 1 hors du passe-fil arrière, à travers le tube isolant et l'arrêtoir.

- Tirer la broche terminale du générateur fil 1 dans la poignée arrière hors de la prise.

- Tirez le fil du générateur 1 à travers le tube isolant et le passe-fil avant.

- Utilisez le crochet de montage pour tirer le fil du générateur 1 à travers le boîtier du carburateur en direction du passe-fil arrière.



- Tirer le fil du générateur 1 à travers le tube isolant et l'arrêtoir.

Haut:

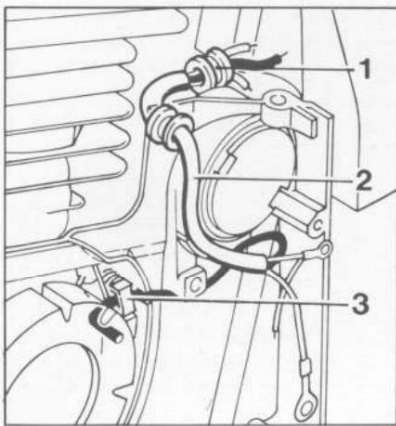
Fil du générateur dans le passe-câble arrière (1), le tube isolant (2) et le dispositif de retenue (3)

Centre:

Outil de centrage 1118 893 3500 en position

Fond:

Extraction de l'outil de centrage avec extracteur 1107 890 4500

**Installation du générateur:**

- Sur le 066, glisser le tube isolant sur le fil de liaison du générateur, glisser le logement de la broche sur la broche de la borne jusqu'à ce qu'il s'enclenche puis enfoncer le connecteur mâle dans le connecteur femelle.

Remarque : L'installation du générateur est la même que pour le 064. Le montage des câbles électriques, comme décrit ci-dessous, n'est nécessaire que sur le 064.

- Passer le fil du générateur à travers le retenue, le tube isolant et le passe-fil arrière.

- Placer le générateur en position sur les trois bossages de fixation.

- Enduire les filets des vis de montage avec Loctite, voir 12.2, les monter dans le générateur et serrer modérément.

- Monter l'outil de centrage sur le vilebrequin de manière à ce que sa gorge engage la clavette Woodruff.

- Serrez enfin les trois vis de fixation à un couple de 2 Nm (1.5 lbf.ft).

- Retirer l'outil de centrage. Si nécessaire, utiliser un extracteur pour retirer l'outil de centrage du vilebrequin.

- Pousser l'arrêt dans le carter.

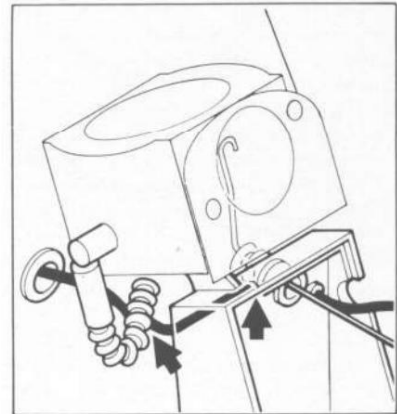
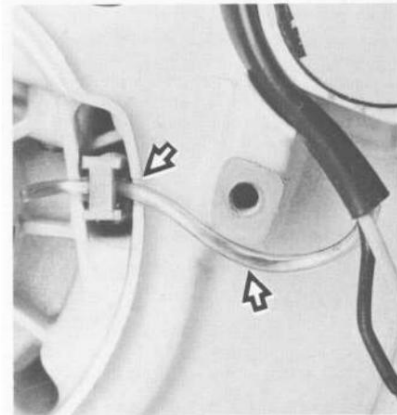
Remarque: Le câble de connexion du générateur doit être positionné dans l'évidement du carter et sous le bossage de montage de la vis supérieure du module d'allumage.

Haut:

Position du câble de connexion du générateur dans l'évidement du carter et sous le bossage de montage du module d'allumage supérieur
1 = Siège de retenue dans le carter

Fond:

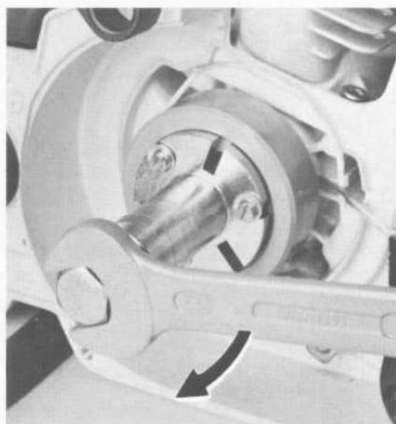
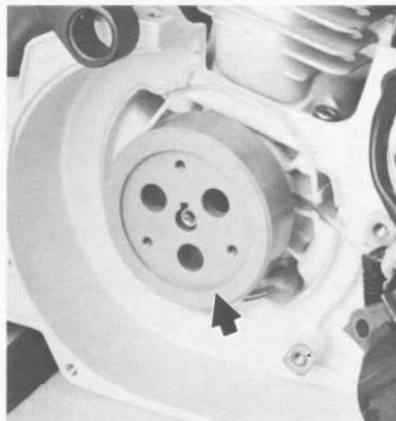
Position du fil de connexion du générateur sous la conduite de carburant et sous la tige d'accélérateur



Sur le 066, le tube isolant doit buter contre l'évidement du carter

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

Assurez-vous que le fil de connexion du générateur est situé sous la conduite de carburant et sous la tige d'accélérateur.



dix. LUBRIFICATION DE LA CHAÎNE

10.1 Corps de ramassage

Haut:
Bouchon de réservoir d'huile

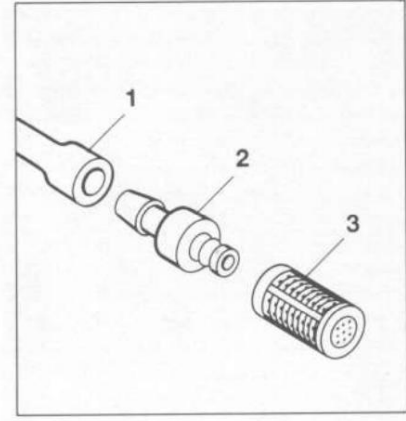
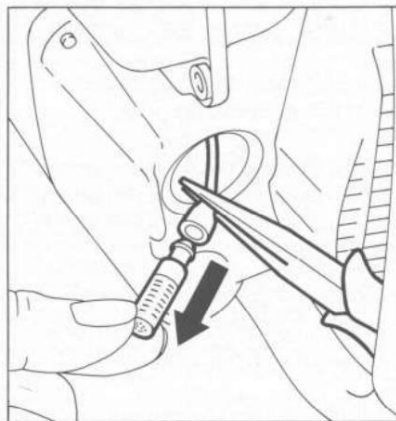
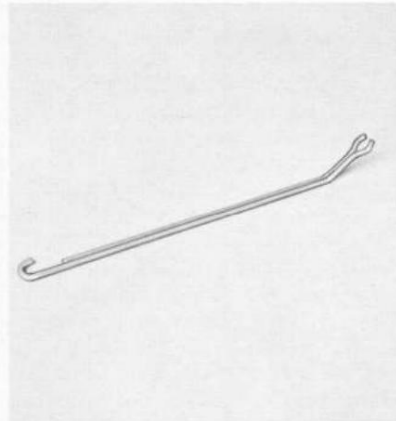
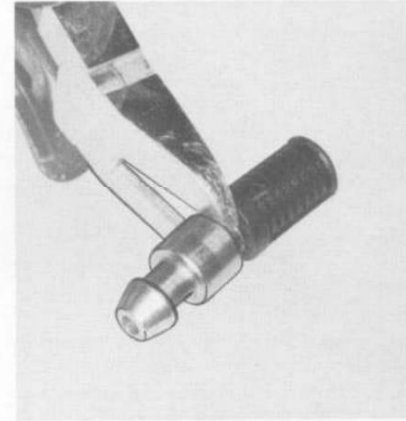
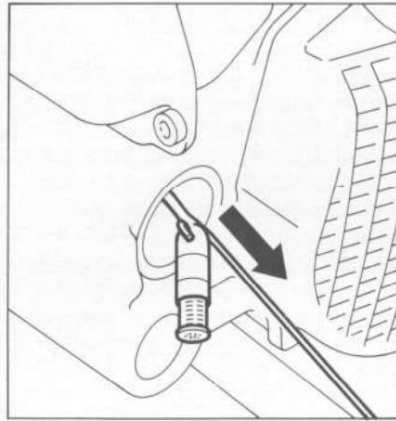
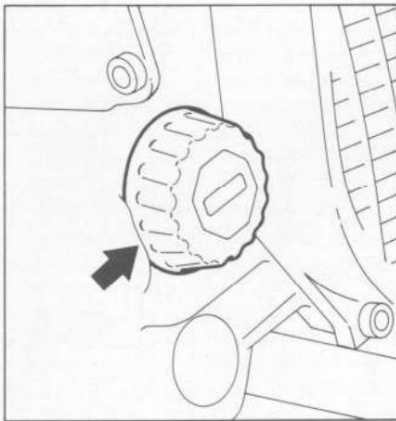
Fond:
Crochet de montage 5910 893 8800

Haut:
Retrait du corps de ramassage

Fond:
Extraire le corps du ramasseur du tuyau

Haut:
Déconnexion de la crépine

Fond:
1 = tuyau
2 = Connecteur
3 = Crépine



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 d'alimentation en huile, vérifiez d'abord le réservoir d'huile et le corps de ramassage. Nettoyez le réservoir d'huile si nécessaire.

- Retirer le bouchon de remplissage d'huile avec le support de bouchon.

- Vidanger le réservoir d'huile.

- Utilisez le crochet de montage pour retirer le corps de ramassage du réservoir d'huile.

Remarque : Ne pas étirer le tuyau d'huile trop lors du retrait du corps de ramassage.

- Maintenez le tuyau d'huile stable et retirez le corps du ramasseur.

- Utilisez une pince coupante ou un outil similaire pour retirer la crépine du connecteur.

- Laver la crépine et le pick-up corps au white spirit et, si possible, souffler à l'air comprimé.

- Vidanger le réservoir d'huile.

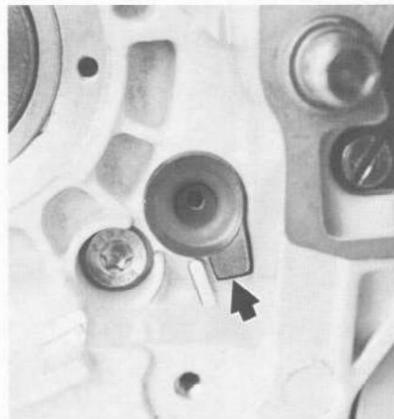
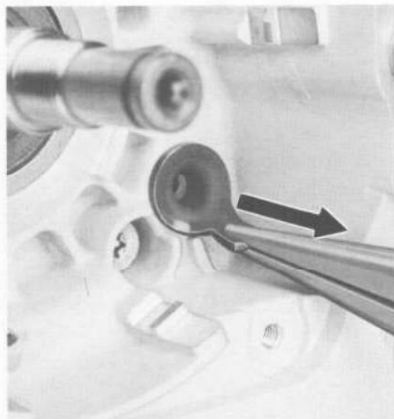
Remonter en inversant séquence de démontage.

Important : Remplacez toujours tout parties endommagées.

10.2 Tuyau d'aspiration

Haut:
Retrait du tuyau d'aspiration

Fond:
Position correcte du tuyau d'aspiration

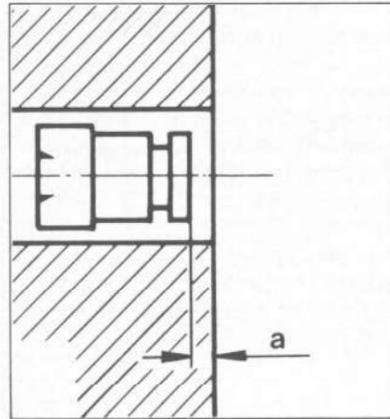
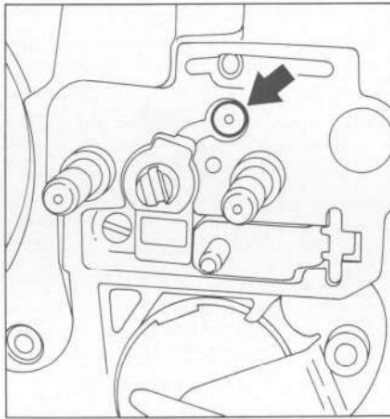


- Déposer la pompe à huile - voir 10.4.
- Utilisez une pince à bec pointu pour saisir la languette du tuyau d'huile et retirez-le du carter.
- Retirez le corps du capteur - voir 10.1.
- Monter le corps de ramassage - voir 10.1.
- Utilisez un outil émoussé pour pousser la tuyau d'alimentation dans le carter que l'onglet localise son siège à en bas à droite.
- Installer la pompe à huile - voir 10.4.

10.3 Vanne d'aération

Haut:
Purgeur

En bas :
position de montage de la
vanne a = env. 1mm (3/64")

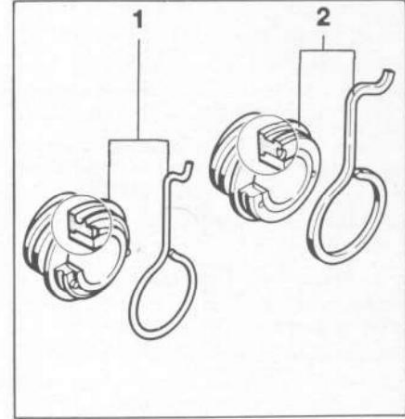
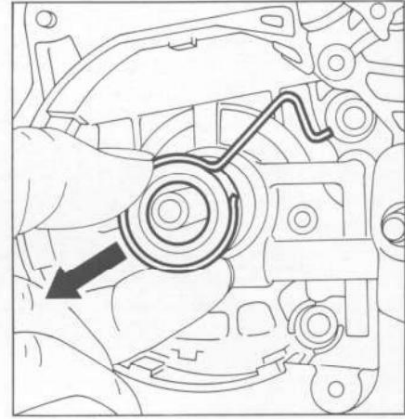


- Il y a une soupape d'aération dans la paroi du réservoir qui maintient la pression interne dans le réservoir d'huile égale à la pression atmosphérique.
- Retirer la plaque latérale intérieure.
 - Vidanger le réservoir d'huile.
 - Utilisez un chassoir de 7 mm (9/32") dia. enfoncez soigneusement la soupape de purge dans le carter, puis retirez-la du réservoir d'huile.
 - Enfoncez délicatement la nouvelle soupape jusqu'à ce qu'elle soit à environ 1 mm (3/64") sous la face du carter.
 - Remonter la plaque latérale intérieure.

10.4 Retrait et installation
de la pompe à huile

Haut:
Retrait de la vis sans fin avec ressort

Fond:
1 = Vis sans fin avec ressort d'origine
2 = vis sans fin fin avec nouveau ressort



- Retirer la bande de frein - voir 3.3.1.
- Déposer l'embrayage - voir 3.2.
- Faites pivoter la vis sans fin et le ressort dans le sens des aiguilles d'une montre et retirez-les du bout de vilebrequin.

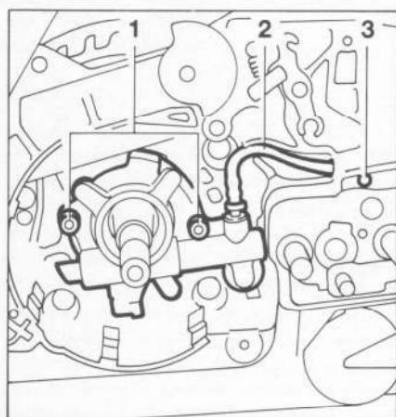
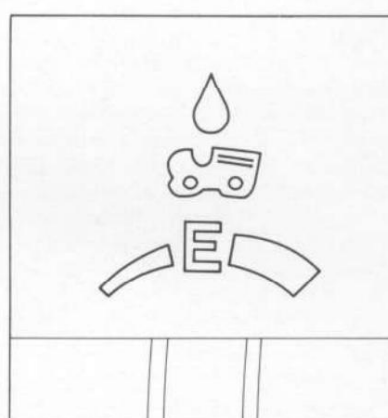
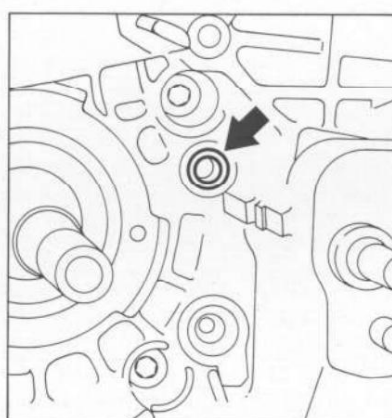
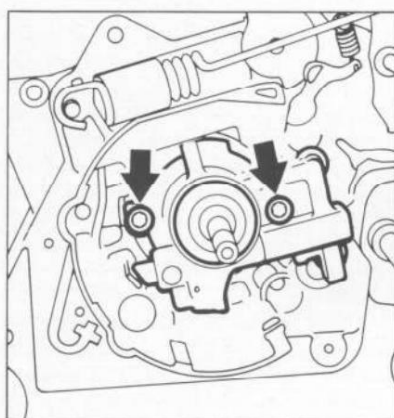
Remarque : Le ressort et la vis sans fin ont été modifiés. Les versions originales de ces pièces ne peuvent pas être combinées avec les nouvelles versions.

Haut:
Vis de fixation de la pompe à huile (066)

Fond:
1 = Vis de fixation de la pompe à huile (064)
2 = flexible de refoulement d'huile
3 = Manche

Bague d'étanchéité dans l'alésage du carter (066)

Nouveau symbole de contrôle du débit d'huile avec
Marque E - (= Ematic)



- Retirez la bague d'étanchéité du
alésage du carter.

Remarque : Une nouvelle pompe à huile est
installée sur les scies modèle 064 à partir du numéro
de machine X 20 361 348. Cette nouvelle pompe à huile
peut également être installée sur des machines plus anciennes.

La plage de réglage du boulon de contrôle
de la quantité d'huile a été réduite de 270 degrés (2
tours) à 90 degrés (1/4 de tour).

Le réglage de la pompe à huile sur la position
Ematic "E" est la position la plus économique
dans des conditions de fonctionnement
normales avec un guide-chaîne STIHL Ematic.

L'installation est une inversion de la
séquence de suppression.

Remarque: Portez une attention particulière
aux points suivants:

- Retirer les vis de fixation de la pompe à huile
et déposer la pompe à huile.

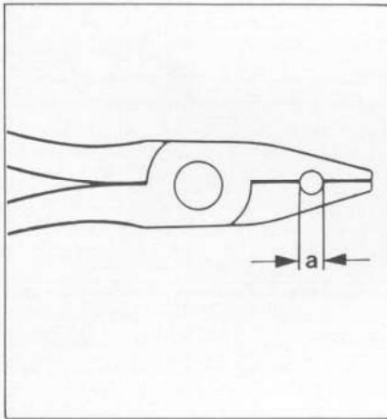
Remarque : Sur le 064, le flexible d'alimentation
en huile doit être retiré de la pompe à huile.
Pour retirer le tuyau d'alimentation en huile,
il est nécessaire de presser le manchon dans la
bride de montage de la barre. Le tuyau est
endommagé dans ce processus et doit être
remplacé.

10.5 Entretien de la pompe à huile

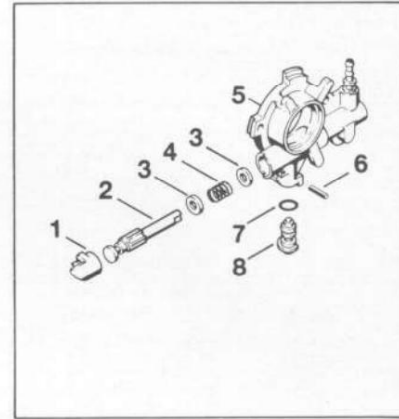
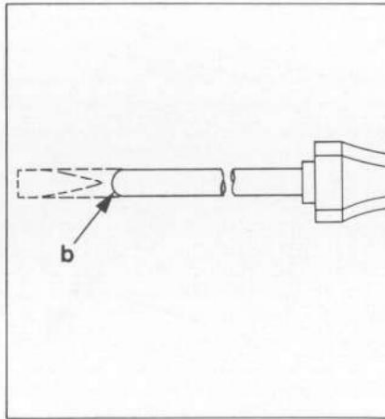
Composants de la pompe à huile (066)

- 1 = Prise
- 2 = Piston de pompe
- 3 = Rondelle
- 4 = ressort hélicoïdal
- 5 = corps de pompe
- 6 = goupille élastique
- 7 = anneau O
- 8 = Boulon de contrôle

Pince à bec plat modifiée a = 5,5 mm (7/32")



Tournevis carburateur modifié 0000 890 2300
b = R 1,5 mm (1/16")



- Serrer les vis de montage à 3,0 Nm (2,2 lbf.ft).

Installation du flexible d'alimentation en huile (064)j:

- Couper le nouveau tuyau de refoulement d'huile à une longueur de 74 mm (2,9 po) et enduire les extrémités d'huile. Utiliser plat modifié pince à bec (voir illustration) pour monter le tuyau de refoulement d'huile sur le mamelon de la pompe à huile.

- Pousser le tuyau de refoulement d'huile à travers l'alésage de la bride de montage de la barre (depuis l'intérieur vers l'extérieur) et laissez-le dépasser d'environ 10-20 mm (1/64" - 1/32").
Si le tuyau ne peut pas être enfoncé sur des machines plus anciennes, percez l'alésage à un diamètre de 6,2 mm et ébarber soigneusement.

- Maintenez l'extrémité saillante avec la pince plate modifiée. Poussez maintenant le manchon avec le tournevis de carburateur modifié.

- Placer la pompe à huile dans le po installé site. 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 (3/64" - 5/64").

Vérifiez toujours le tuyau d'aspiration et le corps de ramassage avant de démonter la pompe à huile.

- Déposer la pompe à huile - voir 10.4.

- Utiliser un chasoir de 2 mm (5/64") de diamètre pour chasser la goupille élastique. Tirer le boulon de commande hors du boîtier et retirez le joint torique.

Remarque : La pompe d'origine a un vis de réglage qui doit être

dévisé dans le sens des aiguilles d'une montre.

- Retirez la fiche du boîtier et retirez le piston de la pompe avec ressort hélicoïdal et rondelles.

- Laver toutes les pièces au white spirit. Dans inspecter les pièces pour les dommages et remplacer si nécessaire.

L'assemblage est une inversion de la séquence de désassemblage.

Remarque : Installez toujours un nouveau joint torique.

Enduire le piston de la pompe et la vis sans fin avec de la graisse, voir 12.2, avant l'installation.

11. SYSTÈME DE CARBURANT

11.1 Filtre à air

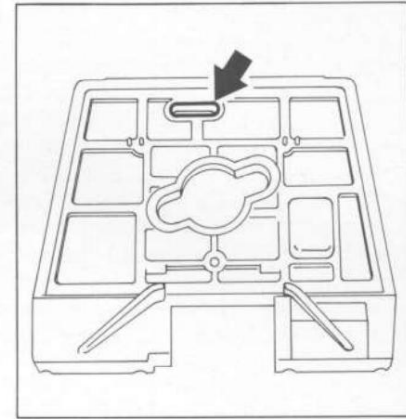
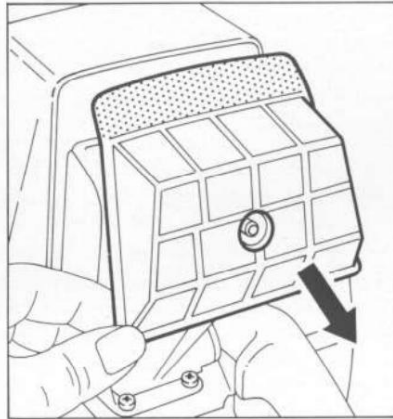
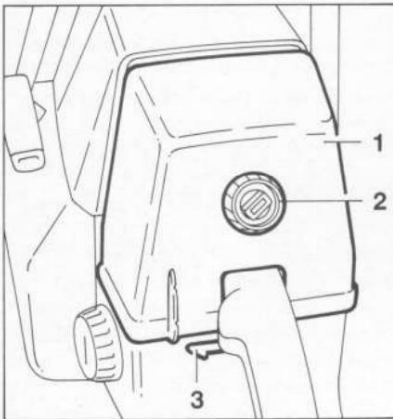
1 = couvercle du boîtier du carburateur
2 = verrou tournant
3 = Levier Master Control

Haut:
Retrait de l'élément filtrant extérieur

Fond:
1 = élément filtrant intérieur
2 = Écrous à créneaux
3 = Déflecteur

Haut:
Connecteur ouvert sur l'élément filtrant intérieur

Fond:
Joint torique sur déflecteur



La fonction du filtre à air est d'éliminer la poussière et la saleté aspirée avec l'air de combustion et ainsi aider à réduire l'usure du moteur composants au minimum.

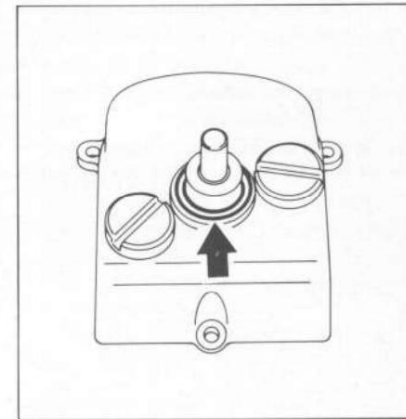
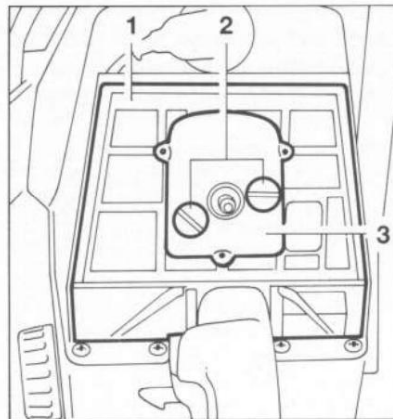
Les filtres à air sales et obstrués réduisent le moteur puissance, augmenter la consommation de carburant et rendre le démarrage plus difficile.

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

Dans les machines à allumage numérique, le carburateur avec compensateur maintient le teneur en carburant dans le mélange constante du tout fois, quel que soit le degré d'encrassement du filtre - voir aussi 11.2.

- Avant de retirer le filtre à air, fermez le obturateur d'étranglement pour empêcher la saleté de tomber dans le carburateur.

- Enlever le couvercle du boîtier du carburateur.



- Retirez l'élément filtrant extérieur.

- Retirez les écrous à fente et retirez le déflecteur et le filtre intérieur élément.

- Lavez soigneusement les deux éléments dans une nouvelle solution de nettoyage non inflammable (par exemple, de l'eau chaude savonneuse). Secouez soigneusement pour sécher. La saleté incrustée doit être ramollie en immergeant le filtre dans la solution de nettoyage.

Nota : Si la toile filtrante est endommagée, remplacer la pièce concernée immédiatement.

L'installation est une inversion de la séquence de suppression.

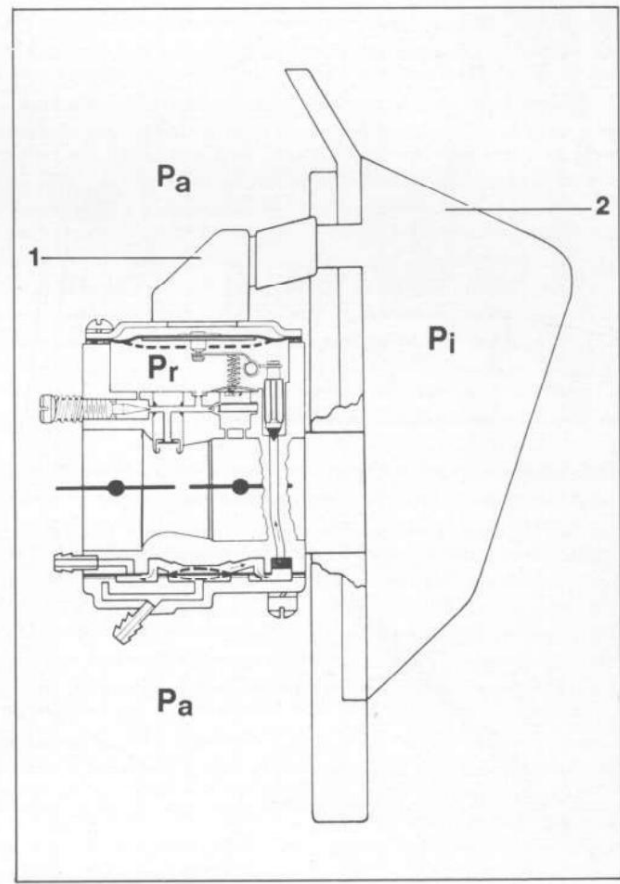
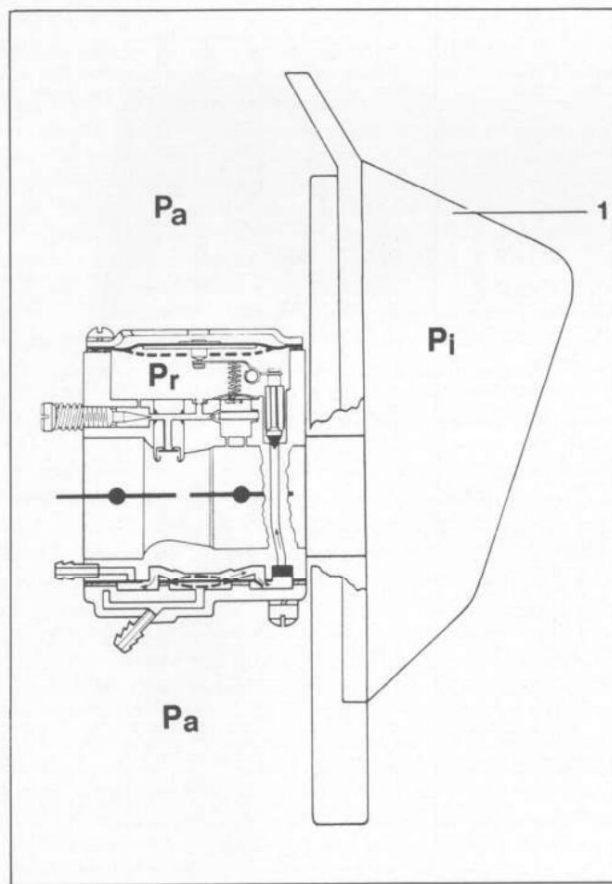
Remarque : Seuls les éléments filtrants internes avec un connecteur ouvert peut être installé sur les modèles avec carburateurs compensateurs.

Monter un joint torique neuf sur le bout du baffle.

11.2 Construction et Fonctionnement du carburateur avec compensateur

Carburateur sans compensateur
 P_i = pression interne
 P_a = pression atmosphérique
 P_r = Pression dans la chambre de dosage
 filtre de type caisson

Carburateur avec compensateur
 P_i = pression interne
 P_a = pression atmosphérique
 P_r = Pression dans la chambre de dosage
 1 = Compensateur
 2 = filtre de type caisson



Le carburateur compensateur maintient la teneur en carburant dans le mélange constante à tout moment, quel que soit le degré d'encrassement du filtre à air. Les pressions du côté air propre du filtre à air et le diaphragme de mesure sont toujours égaux.

Le couvercle d'extrémité du nouveau carburateur et la moitié arrière du filtre à air ont chacun un connecteur moulé intégralement.

Un manchon est monté entre l'extrémité couvercle et filtre à air.

Le volume d'air est réduit lorsque le filtre à air est sale. Cela augmente non seulement la dépression dans le venturi du carburateur, mais diminue également la pression appliquée à l'extérieur de la membrane de dosage. Le diaphragme doseur

se déplace vers le haut, provoquant la vanne à pointe pour fermer à mi-chemin et donc réduire l'approvisionnement en carburant.

Le mélange ne peut pas devenir plus riche. Et il n'est plus nécessaire pour modifier le réglage de l'aigu vis de réglage de la vitesse à mesure que l'encrassement du filtre à air augmente. Cependant, les performances du moteur gouttes dues à la réduction de l'air volume et ne peut être restauré à la normale en nettoyant le filtre à air.

11.3 Test d'étanchéité du Carburateur

Haut:
Conduite de carburant montée sur raccord coudé

Fond:
Conduite de carburant 1110 141 8600
montée sur raccord 0000 855 9200

Haut:
Conduite de carburant du testeur
montée sur connecteur coudé

Fond:
Mamelon connecté au tuyau de pression

Haut:
Carburateur d'essai de pression
avec testeur de carter de carburateur
1106 850 2905

Fond:
Aiguille d'admission endommagée

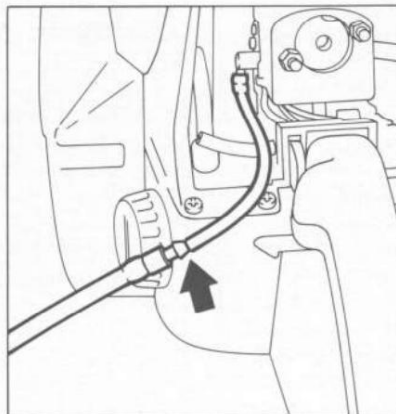
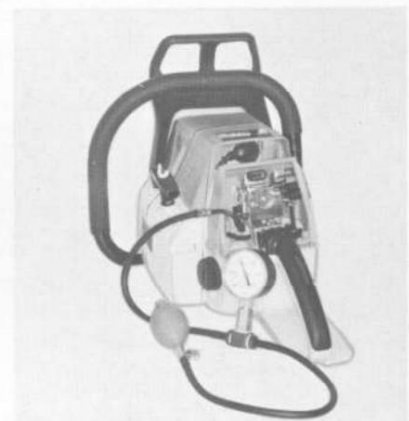
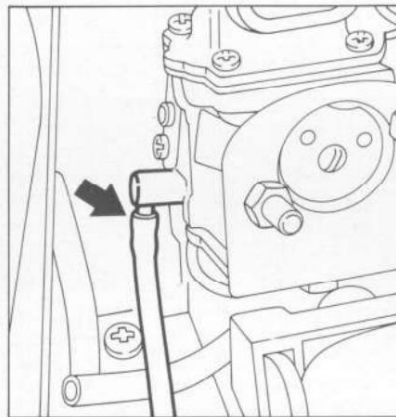
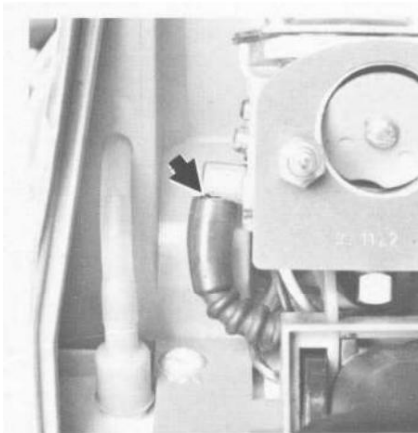


Tableau de dépannage - voir 2.4.

Le carburateur peut être testé fuites avec le carburateur et testeur de carter.

- Retirer le filtre à air - voir 11.1.

- Retirez le tuyau de carburant du carburateur connecteur coudé.

- Pousser la conduite de carburant avec le mamelon sur le connecteur coudé. Relier mamelon au tuyau de pression du testeur.

- Fermez la vis de purge sur le poire en caoutchouc et pomper de l'air dans le carburateur jusqu'à ce que le manomètre indique une lecture d'env. 0,4 bar (5,7 psi).

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

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

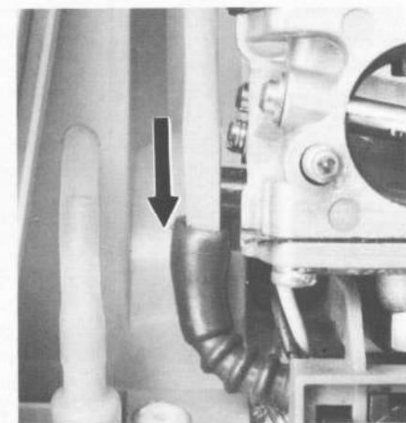
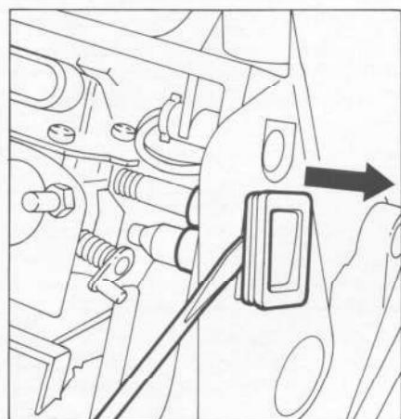
2. La membrane de dosage est endommagé.

Dans l'un ou l'autre de ces cas, la voiture le bureur doit être enlevé et entretenu - voir 11.5.

11.4 Retrait et installation du carburateur

Haut:
Extraction de l'œillet latéral

Fond:
Débranchement du tuyau de carburant du connecteur coudé

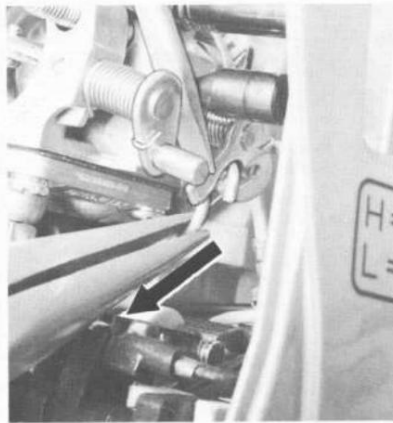
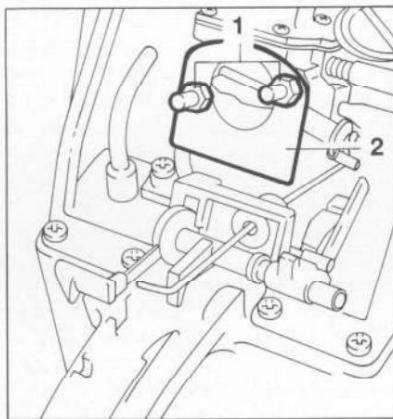


Le carburateur à membrane toutes positions se compose d'une pompe à carburant et le carburateur réel. Al- bien que la pompe à carburant partage un logement commun avec le carburateur, elle fonctionne comme un unité distincte et indépendante.

Tableau de dépannage - voir 2.6.

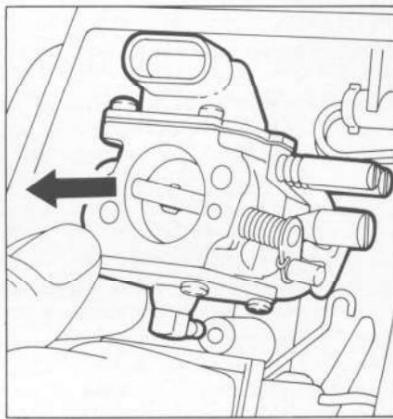
Haut:
1 = Écrous de montage
2 = déflecteur

Fond:
Déconnexion de la tige d'accélérateur



- Retirer le filtre à air - voir 11.1.
- Retirez le passe-fil latéral du vis de réglage et hors du boîte à carburateur.
- Débrancher le tuyau de carburant de le raccord coudé du carburateur.
- Dévisser le support du carburateur des noisettes.
- Retirez le déflecteur des goujons.

Dépose du carburateur



- Utilisez un tournevis pour enfoncer le manette des gaz et, en même temps, détacher la tige d'accélérateur avec le nez pointu pinces.
- Retirez le carburateur des goujons - le le connecteur coudé glisse hors de l'impulsion tuyau en même temps.

11.5 Entretien le Carburateur

Haut:

1 = Rondelle

2 = Manche

Fond:

Raccord coudé dans le tuyau d'impulsion

Haut:

Vis de fixation du couvercle d'extrémité de la pompe à carburant

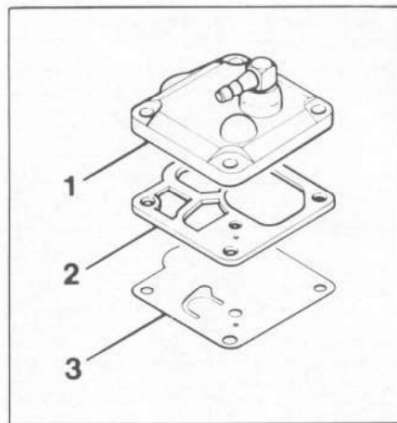
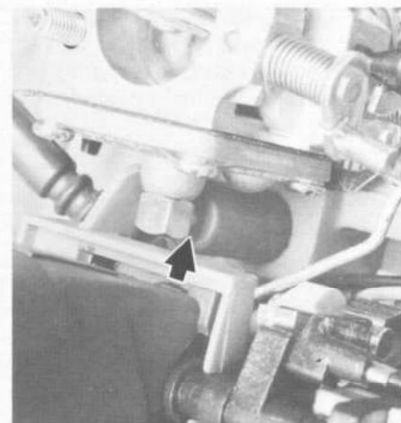
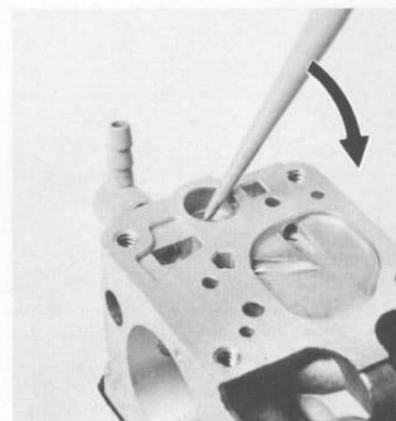
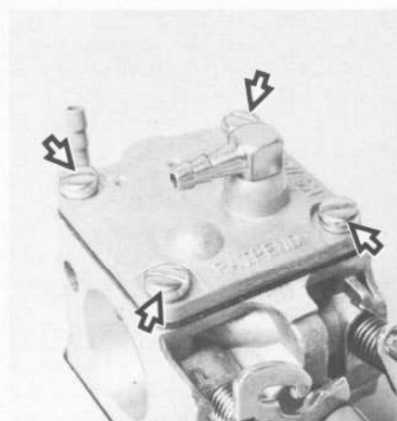
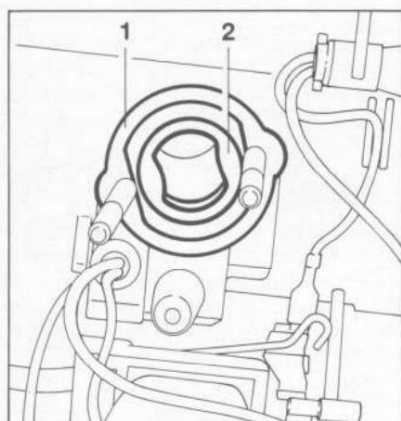
Fond:

1 = couvercle d'extrémité

2 = Joint

3 = Membrane de la pompe

Extraction de la crépine de carburant



Remarque : Le diaphragme et le joint souvent coller au couvercle ou au corps du carburateur. Si cela est le cas, faites particulièrement attention lorsque les séparant.

Les diaphragmes sont les parties les plus délicates du carburateur. Ils sont soumis à des contraintes alternées continues et le matériel montre éventuellement des signes de fatigue, c'est-à-dire que les diaphragmes se déforment et gonflent. Le bon fonctionnement du carburateur n'est pas plus longtemps possible. Vérifier les joints et remplacez-les s'ils sont endommagés.

- Si la crépine de carburant est sale, utilisez une pointe à tracer pour le sortir du corps du carburateur et puis nettoyez-le.

Important : Si la crépine de carburant est endommagée, monter un nouveau.

Dans un tel cas, le corps de prise de carburant doit également être inspecté et remplacé si nécessaire - voir 11.9.

L'installation est une inversion de la séquence de retrait.

Remarque: Vérifiez que le manchon (dans le collecteur) et la rondelle sont en place avant de mettre le carburateur en place.

Après avoir monté le carburateur, vérifiez que le raccord coudé est bien en place dans la durite d'impulsion.

Serrer les écrous de montage pour 3,5 Nm (2,6 lbf.ft).

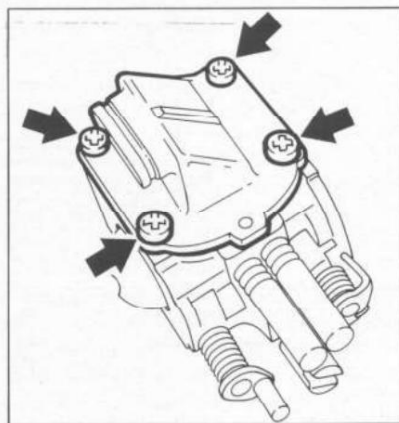
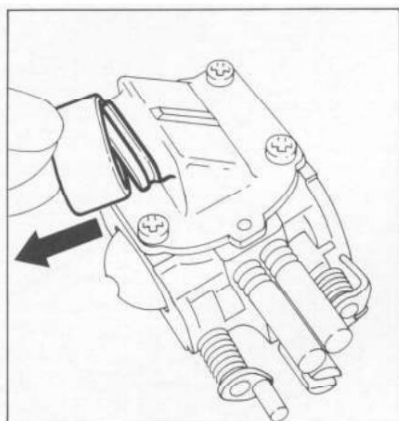
- Déposer le carburateur
- voir 11.4.

Remarque : Il est conseillé de vérifier le état de fonctionnement de la pompe à carburant chaque fois que le carburateur est enlevé pour réparation.

- Dévisser le bout de la pompe à carburant couvrir et enlever le joint et le diaphragme de la pompe.

Haut:
Retrait du manchon du talon
(carburateur avec compensateur)

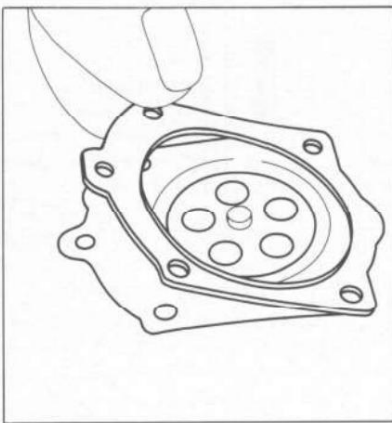
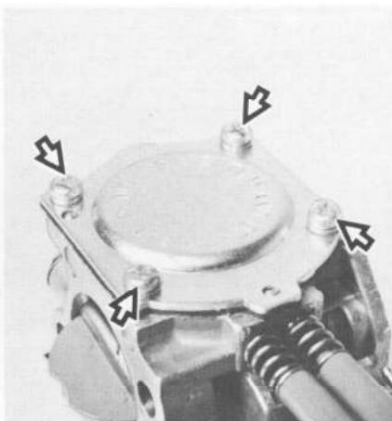
Fond:
Vis de fixation du couvercle
d'extrémité (carburateur avec compensateur)



- Extraire le manchon de l'embout du compensateur.
- Pour démonter le carburateur, dévisser les vis du couvercle d'extrémité de la chambre de dosage avec compensateur et soulever le couvercle.

Haut:
Vis de fixation du couvercle
d'extrémité (carburateur sans compensateur)

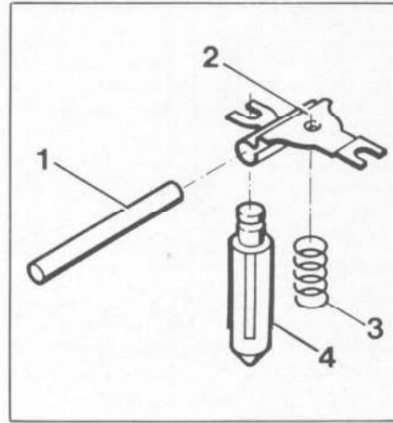
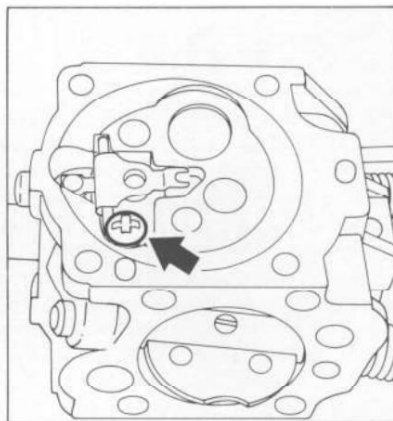
Fond:
Joint de séparation et membrane



- Sur les carburateurs sans compensateur, dévisser le couvercle d'extrémité de la chambre de dosage et le soulever une façon.
- Retirer la membrane de dosage et le joint du corps du carburateur ou du couvercle et les séparer soigneusement.
- Inspecter la membrane de dosage et joint et remplacer si nécessaire et.

Haut:
Vis à tête ronde sur l'axe du levier de commande

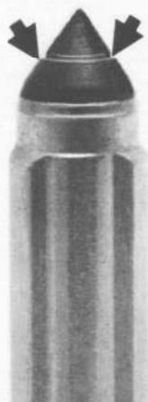
Fond:
1 = Broche
2 = levier de commande d'admission
3 = ressort hélicoïdal
4 = Aiguille d'entrée



- Le pointeau d'admission est situé dans un évidement de la chambre de la membrane de dosage. Sortez le vis de maintien à tête ronde.
- Retirer le levier de commande d'admission avec broche, ressort hélicoïdal et pointeau d'admission.

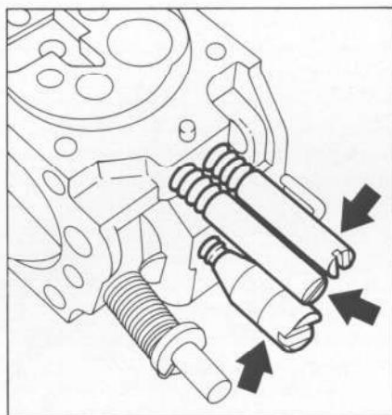
Haut:
Aiguille d'admission endommagée

Fond:
Évacuation du jet de soupape



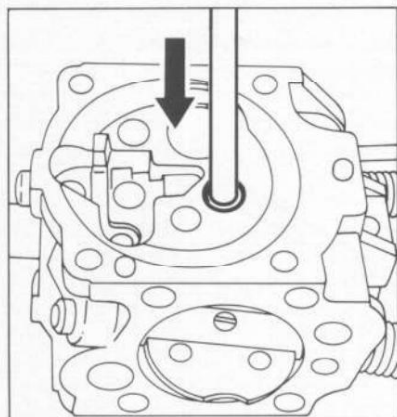
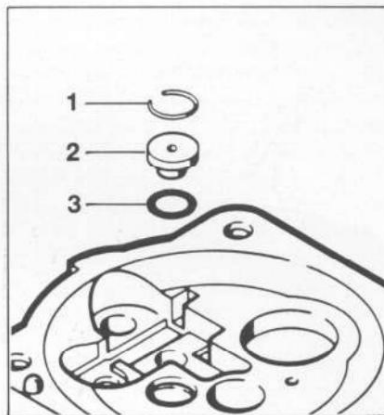
Haut:
Vis de réglage du carburateur

Fond:
Extraction du gicleur fixe (066)



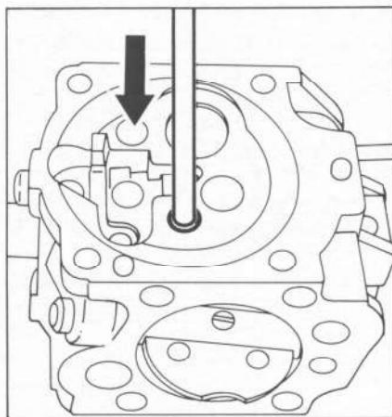
Haut:
Dépose du gicleur fixe (064)
1 = Anneau de retenue
2 = jet fixe
3 = joint torique

Fond:
1 = Jet semi-fixe
2 = bouchon d'étanchéité



S'il y a une indentation annulaire sur le cône d'étanchéité du pointeau d'admission, il sera nécessaire de remplacer le pointeau d'admission car il n'assurera plus l'étanchéité. Ceci est indiqué par une inondation constante du carburateur même si l'aiguille est propre.

- A l'aide d'un chasse-goupille de 4 mm (env. 5/32") de diamètre, presser le gicleur de la soupape hors de son siège et le laver au white spirit.

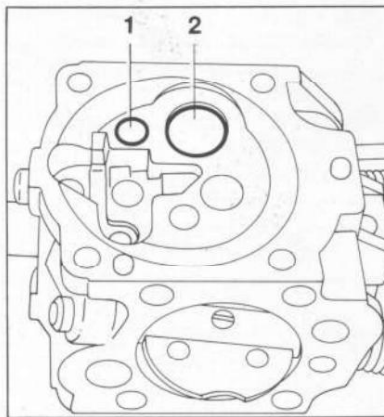


- Déposer le réglage du carburateur des vis.

- Utiliser un chasse-goupille de 3 mm (env. 1/8") dia. pour presser le gicleur fixe du 066 hors de son siège lavez-le dans Ésprit blanc.

- Sur le 064, utilisez une pointe à tracer pour faire levier sur la bague de retenue. Retirez le gicleur fixe et le joint torique.

- Retirez le bouchon d'étanchéité de la chambre de dosage.



Attention : Le bouchon d'étanchéité est détruit lors du retrait. Cela devrait, par conséquent, ne doit être supprimé que si un remplacement est disponible.

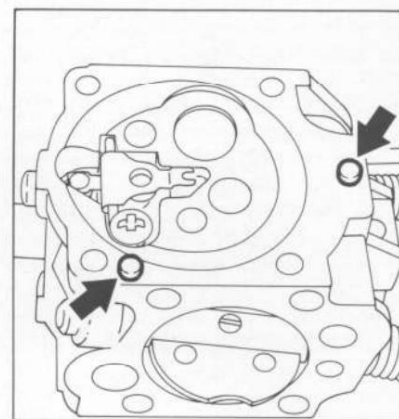
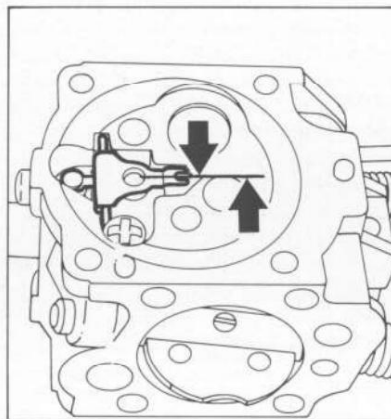
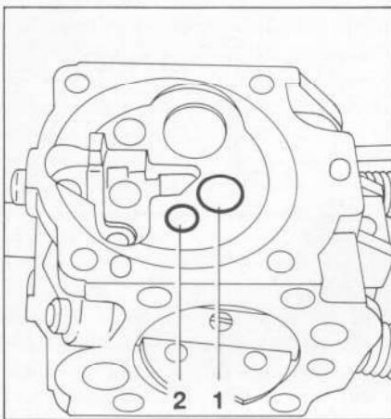
Laver le corps du carburateur et tout pièces réparables en blanc frais esprit et coup clair avec com air comprimé, en accordant une attention particulière tion aux alésages et ports.

Le carburateur du 066 est équipé d'un jet semi-fixe qui ne peut pas être enlevé. Souffle le nettoyer à l'air comprimé.

- 1 = jet de soupape
2 = Gicleur fixe (066)

Position correcte du levier de commande d'admission

Localisation des chevilles sur le corps



- Lors de l'insertion du gicleur à valve et du gicleur fixe, s'assurer qu'ils sont parfaitement verticaux dans leurs alésages. Appuyez sur les jets jusqu'à ce qu'ils affleurent la chambre de dosage.

- Sur le 064, monter un joint torique neuf dans l'alésage du gicleur fixe. Appuyez sur le jet fixe, petit diamètre en premier, et fixez-le avec la bague de retenue.

Remarque : Le gicleur fixe « 68 » (avec orifice de 0,68 mm) installé sur les scies modèle 064 permet de régler le moteur pour des performances optimales jusqu'à une altitude d'env. 2 000 m (6 500 pieds) au-dessus du niveau de la mer. Un jet fixe plus petit "64" (jet à haute altitude) peut être installé pour un fonctionnement à des altitudes plus élevées.

- Monter le pointeau d'admission et l'hélice cal ressort dans leurs alésages respectifs. Insérez l'axe dans le levier de commande d'admission, engagez la chape dans la rainure annulaire sur la tête du pointeau d'admission et serrez la vis à tête ronde. S'assurer que le ressort hélicoïdal se situe sur le mamelon du levier de commande.

Important : Le bord supérieur du levier de commande d'admission doit affleurer la face d'appui de la membrane de dosage. Si nécessaire, utilisez des pinces pour plier soigneusement le levier.

- Vérifier la facilité d'action du levier de commande d'admission.

- Monter le joint, la membrane de dosage et le flasque. La membrane de dosage et joint sont maintenus en position par les piges en fonte intégrale sur le carburateur corps.

Remarque : Un couvercle d'extrémité avec compensateur peut être installé à la place le couvercle d'extrémité normal si le connecteur pour embout sur l'élément filtrant intérieur est ouvert et soigneusement ébavuré.

- Insérer la crépine à carburant au côté pompe. Monter le diaphragme de la pompe, le joint et le couvercle d'extrémité et bien serrer. La diaphragme et le joint de la pompe sont maintenus en position par l'intégralité chevilles moulées sur le couvercle d'extrémité.

- Remonter le réglage du carburateur des vis.

- Effectuer un test d'étanchéité, voir 11.3, après avoir installé le carburateur.

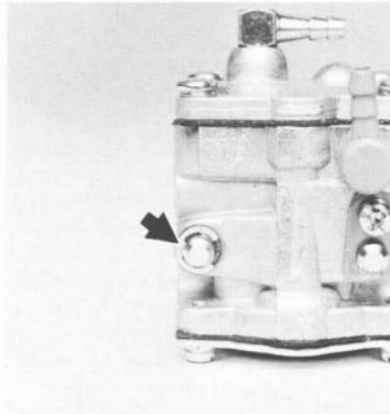
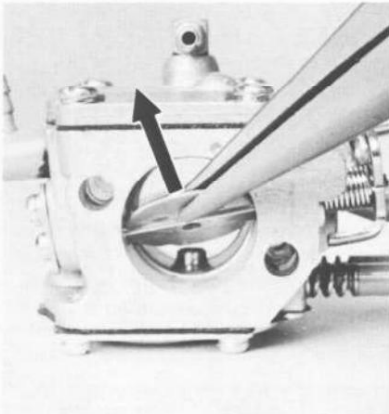
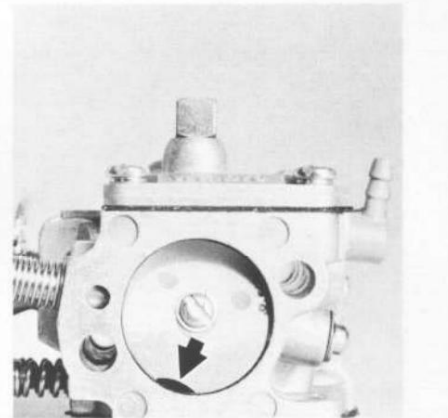
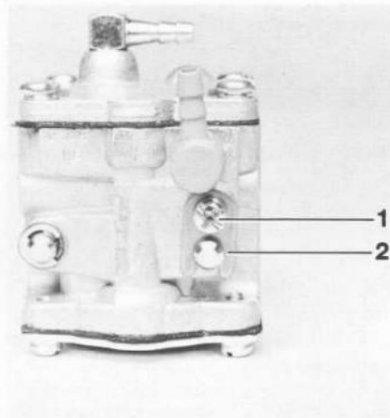
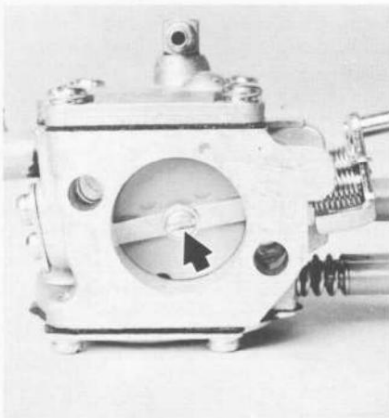
Haut:
Vis de fixation du papillon des gaz

Fond:
Retrait de l'axe de papillon avec une pince

Haut:
Vis cruciforme (1) et clip (2)
sur l'arbre de papillon

Fond:
Anneau de retenue sur l'axe du starter

Encoche ronde dans l'obturateur de starter



- Tirez l'arbre d'accélérateur ou l'arbre de starter
du carburateur et enlever la torsion

le printemps.

L'installation est une inversion de l'enlèvement
séquence.

Remarque : Après avoir installé l'arbre de papillon ou
arbre de starter, vérifier que les ressorts de torsion sont
correctement positionné. L'encoche ronde dans le
les volets des gaz et du starter doivent faire face
chambre de dosage.

Enduire les vis de fixation du starter et
volets papillon avec Loctite, voir 12.2,
et bien serrer.

- Installer le carburateur - voir 11.4.

Dépose des axes d'accélérateur
et de starter :

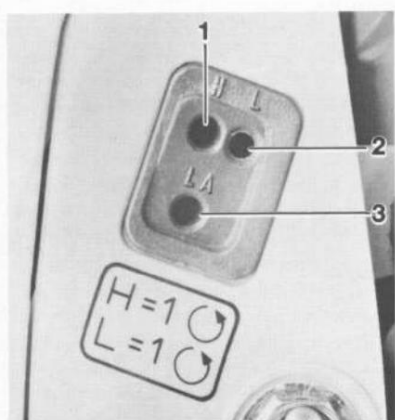
- Retirer la vis de fixation.
- Utiliser une pince adaptée pour retirer
l'obturateur des gaz, ou enlever
l'obturateur de starter.

- Dévisser la croix évidée
visser et retirer le clip sur
l'arbre de papillon.

- Retirez la bague de retenue du
arbre de starter.

11.6 Réglage du carburateur (Allumage analogique)

Vis de réglage sur carburateur
1 = Vis de réglage grande vitesse
2 = Vis de réglage basse vitesse
3 = Vis de réglage du ralenti



Lorsque le moteur est testé en usine, le carburateur est réglé pour obtenir un mélange légèrement plus riche afin de fournir à l'alésage du cylindre et aux roulements un lubrifiant supplémentaire pendant la période de rodage. Ce réglage doit être laissé tel quel pour les trois premiers remplissages du réservoir. La vis de réglage haute vitesse peut alors être tournée jusqu'à 1/4 de tour dans le sens des aiguilles d'une montre pour obtenir un mélange plus pauvre.

Attention : La vitesse maximale autorisée du moteur avec guide et chaîne ne doit pas être dépassée.

Si la scie est utilisée à haute altitude (montagnes) ou près du niveau de la mer, il peut être nécessaire de modifier légèrement le réglage du carburateur. Cette correction s'effectue au niveau des deux vis (H et L) comme suit :

- Tourner dans le sens des aiguilles d'une montre pour un mélange plus pauvre (à haute altitude).

- Tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre plus riche (au niveau de la mer).

Important : Notez que même de très légères variations au niveau du réglage

les vis produisent un changement notable dans le comportement de fonctionnement du moteur.

Remarque : Assurez-vous toujours que le moteur est chaud et que le filtre à air est propre avant de procéder aux réglages du carburateur.

Attention : Le réglage du haut

La vis de réglage de la vitesse affecte non seulement les performances du moteur, mais également sa vitesse maximale à vide.

Si le réglage est trop pauvre (vis de réglage trop tournée dans le sens des aiguilles d'une montre), le moteur maximum autorisé la vitesse sera dépassée. Cela peut entraîner des dommages au moteur causés par un manque de lubrifiant et surchauffe.

Les corrections de la vis de réglage du régime élevé ne doivent être effectuées que si le régime moteur maximal autorisé de 12 000 tr/min (avec barre et chaîne correctement tendue) peut être vérifié avec un tachymètre.

Réglage de base

Si le carburateur doit être ajusté juste à partir de zéro, soigneusement vissez les deux vis de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre sur leurs sièges pour obtenir un point de départ pour un réglage fin.

Effectuez ensuite les ajustements suivants :

Vis de réglage grande vitesse H : reculer d'un tour complet

Vis de réglage petite vitesse L : reculer d'un tour complet

La scie doit fonctionner avec le réglage de base du carburateur (H = 1, L = 1) si un tachymètre précis n'est pas disponible pour vérifier la vitesse maximale du moteur.

Remarques pour le réglage du ralenti la rapidité

Le moteur s'arrête au ralenti :

- Tourner la vis de réglage du ralenti dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'au début de la chaîne courir.

- Retournez-le ensuite d'un quart de tour.

La chaîne tourne pendant que le moteur tourne

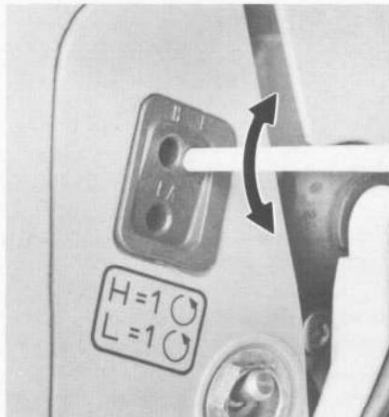
tourner au ralenti

- Tourner le réglage du ralenti visser dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que la chaîne s'arrête de tourner.

- Tournez-le ensuite d'un autre quart de tour dans le même sens.

11.7 Réglage du carburateur (Allumage numérique)

Vis de réglage basse vitesse



Comportement au ralenti erratique, médiocre accélération

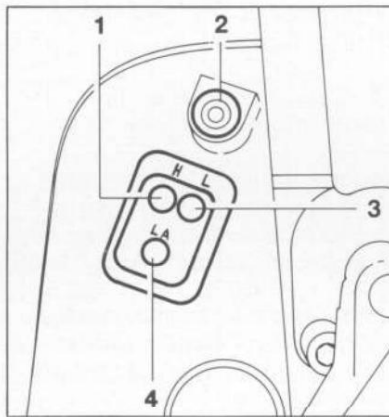
- Réglage du ralenti trop pauvre.
- Tourner le réglage basse vitesse
visser dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le moteur tourne et accélère doucement.

L'échappement fume au ralenti

- Réglage ralenti trop riche.
- Tourner le réglage basse vitesse
visser dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que la vitesse chute.
- Revissez la vis d'un quart de tour.
- Vérifier que le moteur accélère
fonctionne en douceur lorsque la manette des gaz est ouvert.

A noter : Une correction au plus bas vis de réglage de vitesse généralement nécessite un changement de réglage du réglage du ralenti vis.

- 1 = Vis de réglage grande vitesse
- 2 = LED (066 uniquement)
- 3 = Vis de réglage basse vitesse
- 4 = Vis de réglage du ralenti



Les machines à allumage numérique ont un régulateur électronique de vitesse maximale. Réglage du moteur la vitesse maximale est possible, mais pas au-delà de la limite prédéfinie.

Un mélange trop pauvre ne produit pas d'augmentation de puissance - ça ne fait qu'augmenter le risque de moteur dégâts.

La diode électroluminescente (DEL) aide réglage du carburateur.

Paramètre standard

Pour régler le carburateur sans un tachymètre ou si la LED tombe en panne, vissez soigneusement les deux se visse sur leurs sièges.

Effectuez ensuite les ajustements suivants :

Vis de réglage grande vitesse H :
reculer d'un tour complet

Vis de réglage petite vitesse L :
reculer d'un tour complet

Remarque : Il s'agit du réglage optimal du vis de réglage pour un fonctionnement normal à un altitude d'environ 300 m (1000 pieds) au-dessus de la mer niveau.

Si la LED est en panne et que le réglage doit être fait sans tachymètre, ne pas tourner la vis de réglage haute vitesse au-delà de ce réglage standard, c'est-à-dire plus maigre.

Corrections du réglage à grande vitesse vis avec tachymètre (064)

S'il est nécessaire de modifier le réglage du vis de réglage grande vitesse, effectuer le réglage comme suit à l'aide d'un tachymètre:

- Visser soigneusement le réglage haute vitesse visser sur son siège.
- A partir de cette position, reculez le haut vis de réglage de vitesse exactement deux pleines se tourne.
- Démarrez le moteur et laissez-le chauffer.
- Réglez correctement le ralenti.

11.8 Événement du réservoir

- Faites tourner le moteur à plein régime et tournez lentement la vitesse élevée en réglant dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le tachymètre indique 12 000 tr/min.

- Laissez le moteur revenir au ralenti.

- Faire pivoter le réglage à grande vitesse visser encore un demi-tour dans le sens des aiguilles d'une montre.

Remarque : Il s'agit du réglage optimal de la vis de réglage haute vitesse sous la pression barométrique et les conditions climatiques du site d'exploitation.

Avec le carburateur réglé de cette manière, le régime moteur à plein régime peut atteindre la plage de coupure du régulateur. Comme le tachymètre utilise l'impulsion d'allumage pour mesurer le régime moteur, il peut, à plein régime, indiquer un régime bien inférieur au régime réel.

régime maximal. Cela est dû au fait que le moteur ne démarre pas à chaque tour lorsqu'il tourne dans la plage de fonctionnement du régulateur de vitesse électronique.

Remarque (064 uniquement) : Si la course de réglage restante sur la vis de réglage de la vitesse, après l'avoir réglée à 12 000 tr/min, est bien inférieure à un demi-tour, le jet fixe "64" peut être installé à la place de gicleur fixe "68" - voir 11.5.

Corrections vis de réglage grande vitesse avec LED (066)

- Réglez correctement le ralenti.

- Visser soigneusement la grande vitesse vis de réglage vers le bas sur son siège.

- A partir de cette position, reculez le vis de réglage à grande vitesse exacte deux tours complets.

- Démarrez le moteur et laissez-le réchauffer.

- Faites tourner le moteur à plein régime et tournez lentement la vitesse élevée dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que la LED s'allume.
en haut.

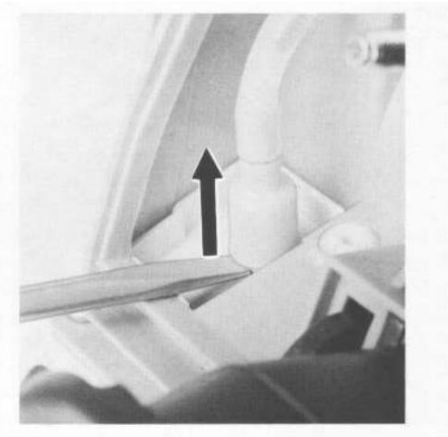
- Laissez le moteur revenir au ralenti la rapidité.

- Faire pivoter le réglage à grande vitesse visser encore un demi-tour dans le sens des aiguilles d'une montre.

Nota : Ce réglage peut être effectué avec un tachymètre si le

La DEL tombe en panne.

Retirer le connecteur d'événement du bout



Bon fonctionnement du carburateur n'est possible que si atmosphérique pression et réservoir de carburant interne pression sont égales à tout moment. Ceci est assuré par l'événement du réservoir.

Important : En cas de problème avec le carburateur ou le sup d'essence système de plis, toujours vérifier et nettoyer l'événement du réservoir.

- Retirer le filtre à air - voir 11.1.

- Retirez le raccord de ventilation de l'embout sur le boîtier du réservoir.

- Tirez le tuyau d'événement hors de l'alésage dans le boîtier du carburateur.

11.9 Filtre à carburant et Tuyau de carburant

Haut:

- 1 = Vis sans tête
- 2 = tuyau d'aération
- 3 = connecteur de ventilation

En bas :

Vis sans tête correctement positionnées a = 12-15 mm (env. 1/2")

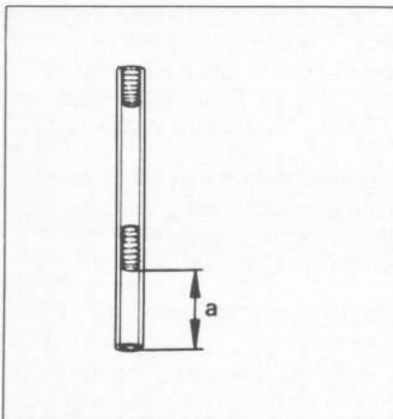
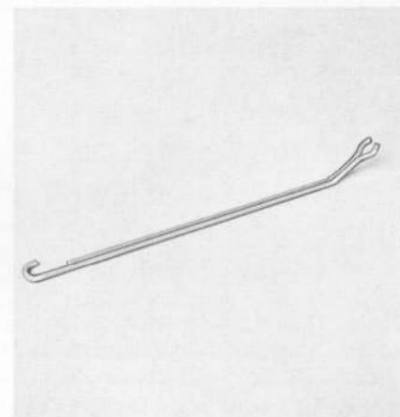
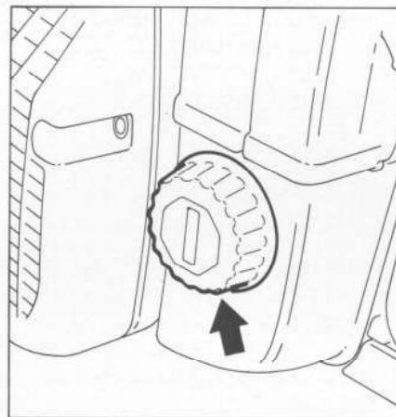
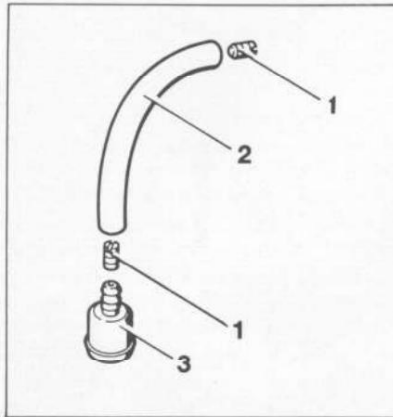
Bouchon de remplissage de carburant

Haut:

Crochet de montage 5910 893 8800

Fond:

Retrait du corps du pick-up



La pompe à membrane aspire le carburant hors du réservoir et dans le carburateur via le carburant tuyau. Toutes les impuretés mélangées au carburant sont retenues par le corps de ramassage (filtre). Les pores fins du filtre finissent par se boucher avec de minuscules particules de saleté. Cela limite le passage du carburant et entraîne manque de carburant.

Important : En cas de problème avec le système d'alimentation en carburant, vérifiez toujours d'abord le réservoir de carburant et le corps du ramasseur. Nettoyez le réservoir de carburant si nécessaire.

Pour nettoyer le réservoir de carburant :

- Tirez le tuyau d'évent hors de l'évent connecteur.

- Utilisez une dérive pour pousser la larve vis hors du tuyau.

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

Installez l'évent du réservoir en inversant la séquence de démontage.

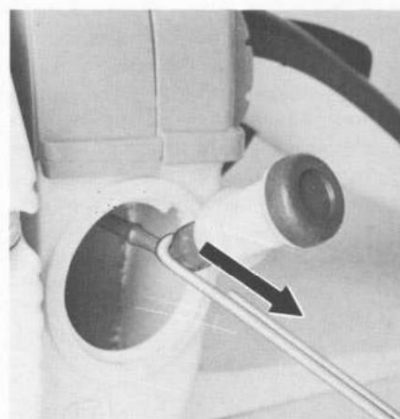
Remarque: Utilisez un chasse-goupille pour positionner les vis sans tête dans le tuyau d'évent, comme indiqué sur le schéma.

- Dévisser le bouchon de remplissage et vidanger le réservoir.

- Verser une petite quantité d'essence propre dans le réservoir.

- Fermer le réservoir et secouer la scie vigoureusement.

- Ouvrir à nouveau le réservoir et le vider.



Pour retirer et installer le corps de ramassage:

- Utilisez le crochet de montage pour retirer le corps du capteur par l'orifice de remplissage.

Remarque: N'étirez pas trop le tuyau d'admission lorsque vous retirez le corps du capteur.

- Retirez le corps du capteur du tuyau de carburant.

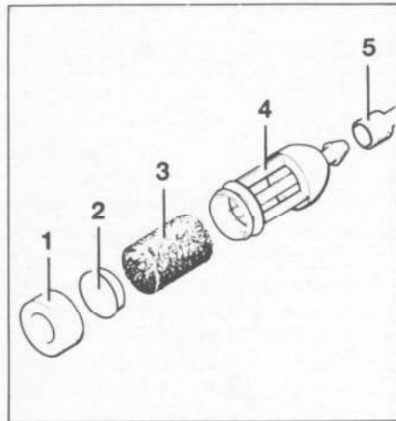
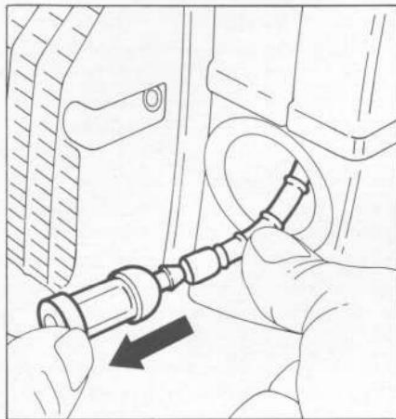
- Retirez le capuchon du corps de ramassage et retirez le poids.

T kh fil fhikbd

11.10 Logement de réservoir

Haut:
Retrait du corps du pick-up

Fond:
1 = plafond
2 = Poids
3 = Filtre
4 = corps de ramassage
5 = Tuyau d'admission



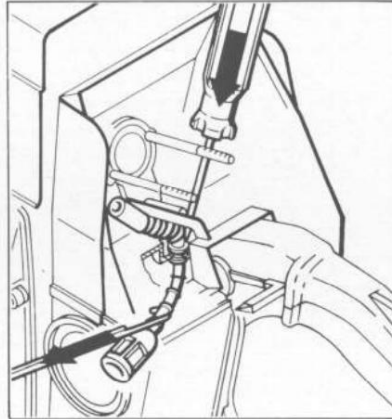
Attention : Le tamis à mailles fines sur le corps du ramasseur ne doit pas être endommagé. Il peut être lavé au white spirit.

Remarque : Il n'est pas conseillé de nettoyer le filtre - installez-en toujours un neuf.

L'installation est une inversion de l'enlèvement séquence.

Important : Le filtre en mousse doit être installé sans être plié ou tordu de quelque manière que ce soit.

Retrait du tuyau d'admission du boîtier du réservoir



Pour retirer le tuyau d'admission :

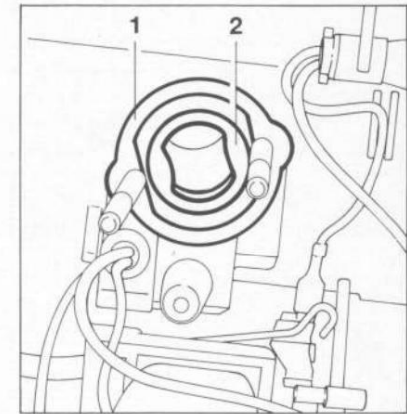
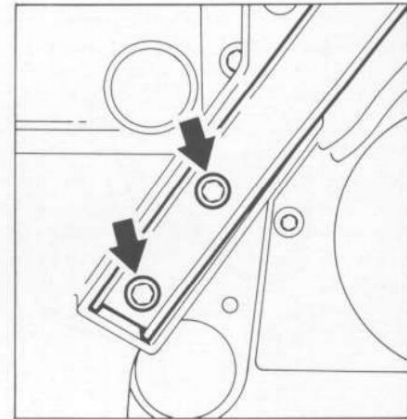
- Déposer le carburateur - voir 1 1.4.
- Enduire la bride de la durite d'admission d'un peu d'huile.
- Utilisez le crochet de montage pour atteindre à travers l'orifice de remplissage et attraper le tuyau d'aspiration au-dessus du corps de ramassage et, en même temps, utilisez un tournevis émoussé pour pousser délicatement le tuyau dans le logement du réservoir.
- Retirez le tuyau d'admission et le corps de ramassage du logement du réservoir.
- Retirez le corps de ramassage de l'admission tuyau.

L'installation est une inversion de la séquence de retrait.

Remarque : Enduisez la bride du flexible d'un peu d'huile pour simplifier l'installation.

Haut:
Vis de montage de la poignée avant sur le côté du boîtier du réservoir

Fond:
1 = Rondelle
2 = Manche



- Vidanger le carter du réservoir.

- Retirer le carénage - voir 3.2.

- Retirer le carter du ventilateur - voir 5.1.5.

- Retirez les vis de montage sur le côté et sous la poignée avant. Soulevez la poignée.

Remarque : Pour retirer la poignée avant sur les machines avec poignée chauffante, voir 9.4.

- Déposer le carburateur - voir 11.4.

- Retirez la rondelle des goujons et retirez le manchon du collecteur.

Haut:
 1 = Connecteur pour LED
 2 = fil de terre
 3 = Fil de court-circuit

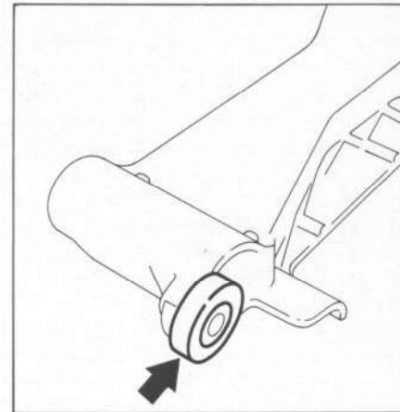
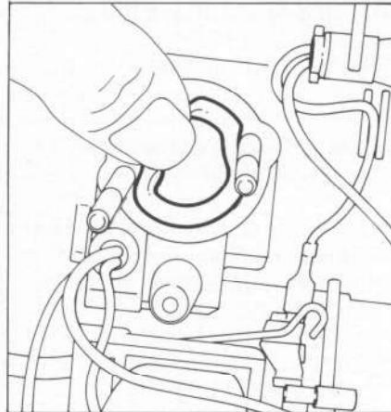
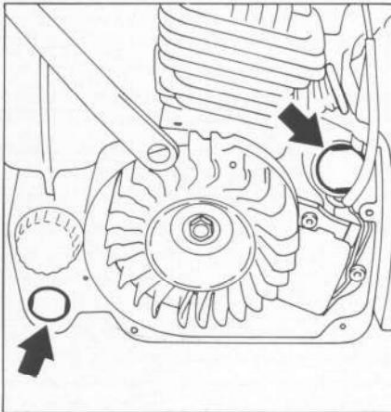
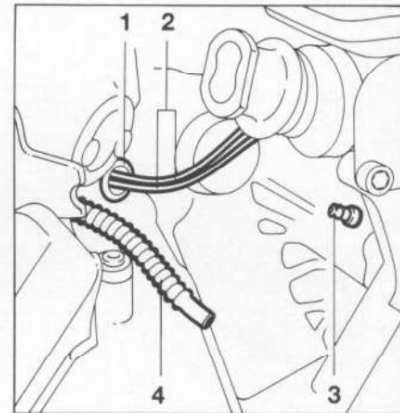
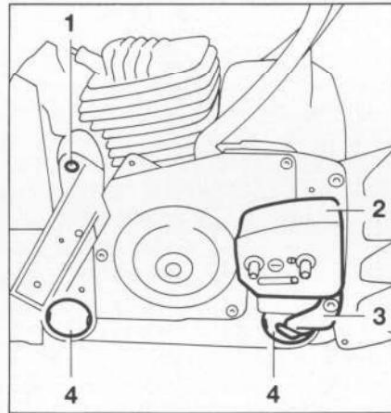
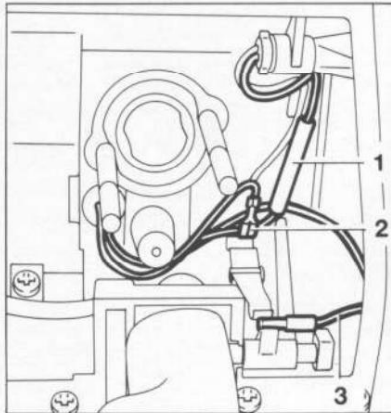
Fond:
 Bouchons de tampons annulaires

Haut:
 1 = Vis de fixation sur tampon annulaire supérieur
 2 = Plaque latérale intérieure
 3 = attrape-chaîne
 4 = prise

Fond:
 Extraction de la bride du collecteur

Haut:
 1 = Passe-fil
 2 = Terre, court-circuit et fils LED
 3 = Mamelon
 4 = tuyau d'impulsion

Fond:
 Bague



- Débranchez le fil de terre du ressort de contact et retirez le manchon de contact du court-circuit de son siège.

Remarque: Sur le 066, déconnectez le fil de la DEL au niveau du connecteur.

- Extraire les bouchons des tampons annulaires côté allumage.
 - Retirer les vis de fixation des tampons annulaires.

- Retirez la plaque latérale intérieure et l'attrape-chaîne.

- Sortez les bouchons des tampons annulaires et retirez le support des vis.

- Enlever la vis de la partie supérieure tampon annulaire.

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

- Retirez le tuyau d'impulsion du réservoir. Retirez l'écrou de la boîte et retirez le court-circuit et les fils de terre.

- Retirer la bague du réservoir logement.

Remarque : si un filetage de vis est dénudé dans l'un des trous de montage pour vis autotaraudeuses spéciales, les le boîtier du réservoir peut être réparé par pose d'un insert fileté. La le fil dénudé doit être percé à un diamètre de 8,5 mm et un profondeur de 15 mm (env. 9/16").

11.11 Boîte à carburateur

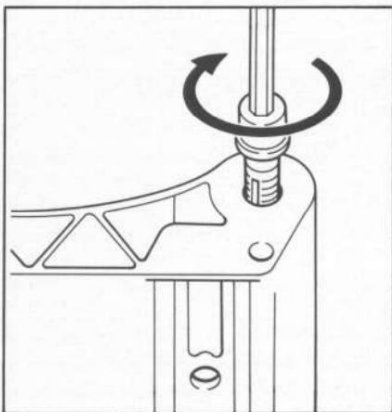
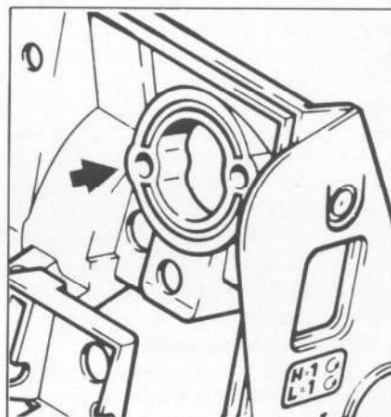
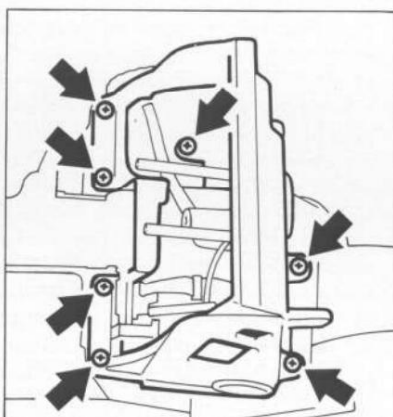
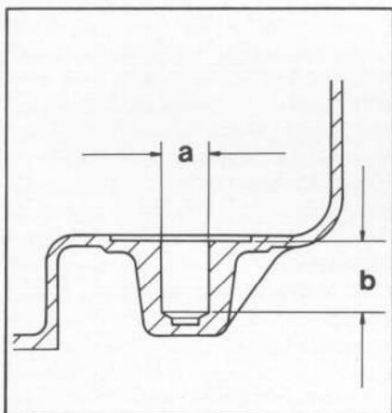
En haut :
 Taille du trou a =
 8,5 mm de diamètre. b = 15 mm (env. 9/16")

Fond:
 Monter l'insert fileté 9799 543 0900

Vis de fixation du boîtier de carburateur

Haut:
 Siège modifié pour collecteur sur boîtier de carburateur

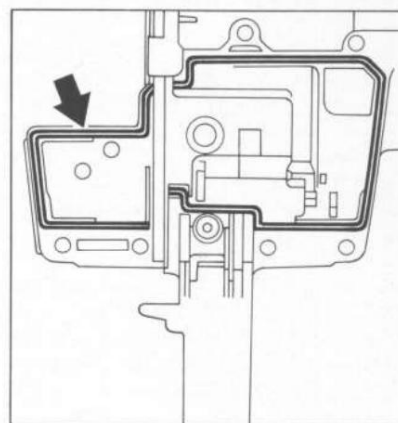
Fond:
 Rainure dans le logement du réservoir



Les boîtiers de réservoir et les boîtiers de carburateur à partir du numéro de machine X 17 861 749 sont vissés ensemble au lieu d'être soudés. Cela permet de remplacer le boîtier du carburateur en tant qu'unité séparée.

- Retirer le carter du réservoir - voir 11.10.
- Sortir le support du boîtier du carburateur des vis.
- Chauffez soigneusement la surface de contact du boîtier du carburateur (par exemple avec un sèche-cheveux) puis retirez le boîtier du carburateur du boîtier du réservoir.

Remarque : Le boîtier du carburateur a été modifié dans la zone d'assise du collecteur. Pour cette raison, le collecteur, le manchon dans le collecteur et la rondelle doivent être remplacés avec le boîtier du carburateur - voir 4.2 et 4.3.2.



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

Monter la vis M6 x 10 avec rondelle dans l'insert fileté.

Visser l'insert fileté dans le boîtier du réservoir. Une vis à tête cylindrique M6 x 18 doit alors être utilisée à la place de la vis spéciale autotaraudeuse.

- Nettoyez soigneusement la rainure du réservoir et remplissez-le de pâte isolante - voir 12.2.

- Mettre en place le boîtier du carburateur, insérer les vis et les serrer fermement.

- Si de la pâte isolante suinte du joint, attendre quelques minutes puis retirer l'excédent.

- Monter le carter du réservoir - voir 11.10.

STIHL 064, 066

12. Outils et aides d'entretien spéciaux
- 12.1 Outils d'entretien spéciaux

Non.	Nom de la pièce	Numéro de pièce	Application
1 2	Bande de verrouillage	0000 893 5902 1119	Blocage du vilebrequin
3	Manchon de	893 2401 1128 890	Pose du joint spy (côté embrayage)
4	presse Manchon de	3900 1122 893 4600	Pose du joint spy (côté allumage)
5	presse Manchon de	0000 890 4400 0000	Protège le joint d'huile côté embrayage
6	montage Extracteur - Mâchoires (n° 6)	893 3711	Dépose des joints d'huile
7		1110 890 4500 5910	Dépose du volant
8	Extracteur Outil	890 8210 1108 893	Fixation des connecteurs aux fils électriques
9	de sertissage	4700 0000 893 2600	Montage de l'axe de piston
10	Mandrin de montage	1108 893 4800 1106	Compression des segments de piston
11	Sangle de serrage Bloc de montage	850 2905	Piston de montage
12	en bois Testeur de carburateur et de carter		Test du carburateur et du carter pour les fuites
13	Pompe à vide	0000 850 3500 0000	Test de carter pour les fuites
14	- Téton	855 9200	
15	- Conduite de carburant	1110 141 8600	
16	Plaque d'étanchéité	0000 855 8106 1113	Orifice d'échappement d'étanchéité pour le test de fuite
17	Bride d'essai	850 4200 1111 890	Pour le test de fuite
18	Jauge de réglage	6400	Réglage de l'entrefer entre module d'allumage et volant moteur
19	Douille, 13 mm	5910 893 5608 5910	Ecrou de vilebrequin
20	Douille, 19 mm	893 5612	
21	Clé dynamométrique	5910 890 0300	
22	Clé dynamométrique	5910 890 0310	
23	Embout de tournevis I-5x150	0812 542 2104 5910	Pour vis cannelées
24	Crochet de montage	893 8800 5910 890	Retrait des corps de ramassage
25	Outil d'installation	2212 1122 893 7200	Montage de circlips sans crochet dans le piston
26	Arbre de presse		Dépose du roulement de vilebrequin côté allumage
27	Arbre de presse	1119 893 7200	Dépose et repose du vilebrequin roulements
28	Crochet de montage	5910 890 2800 0000	Détachement des ressorts des mâchoires d'embrayage
29	Outil d'installation	890 2201 1117 890	Douille de guidage du câble évasé
30	Tube de montage	0900 1118 893 3500	Fixation du ressort de frein
31	Outil de centrage	5910 007 2205	Centrage du générateur de chauffage
32	Outil d'entretien AS		Dépose du vilebrequin (côté embrayage)
33	Outil d'entretien ZS	5910 007 2220 5910	Dépose du vilebrequin (côté allumage)
34	Tournevis à manche en T QI-5x150	890 2400	Pour toutes les vis IS
35	Arrache-goujon MS	5910 893 0501 1107	Retrait des goujons de fixation de la barre
36	Extracteur	890 4500 5910 893	Dépose de l'outil de centrage du générateur
37	Appuyez sur le disque	5100	Installation du ressort de rappel

12.2 Aides à l'entretien

Non.	Nom de la pièce	Numéro de pièce	Application
1	Graisse lubrifiante	0781 120 1111	Joint d'huile, entraînement de pompe à huile, roulement de pignon de chaîne
2	Résistance moyenne fluide frein-filet (Loctite 242)	0786 111 1101	Vis de fixation, voir 1.5. Goupille d'ancrage pour ressort de frein
3	Frein filet haute résistance liquide (Loctite 270)	0786 111 1109	Vis de fixation sur starter et volets d'accélérateur
4	Frein filet haute résistance liquide (Loctite 648)	0786 111 1117	Vis de fixation, voir 1.5.
5	Commerciale standard, dégraissant à base de solvant sans CFC		Nettoyage du tourillon du vilebrequin
6	Scellant	0783 810 1101	Collecteur, joint de carter
...	Lubrifiant spécial STIHL	0781 417 1315	Alésage de roulement dans le rotor à câble, ressort de rappel dans le démarreur
8	Câble d'allumage HTR, 10 mètres (33')	0000 930 2251	
9	Graisse molykote		Points de glissement et d'appui de bande de frein
dix	Graisse graphitée		Chevilles de guidage de cliquet
11	Kit de réparation d'électricien	0000 007 1013	
12	Pâte isolante (Elastosil)	0783 820 0110	Joint d'étanchéité entre carburateur