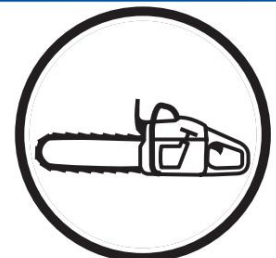


Manuel d'atelier
340 345 346 XP
350 351 353



Anglais

Manuel d'atelier

Husqvarna 340/345 / 346XP / 350/351/353

Contenu

Présentation	2
Consignes de sécurité	3
Consignes générales	3
Consignes particulières	3
Outils spéciaux	4
Caractéristiques techniques	6
Construction et fonction	8
Carburateur	8
Dépannage	10
Instructions de réparation	12
Frein de chaîne	12
Silencieux	14
Attrape-chaîne	14
Interrupteur d'arrêt	15
Interrupteur d'arrêt – mesure de résistance	15
Commande de starter	16
Gâchette d'accélérateur	17
Chauffage de la poignée
18 Assemblage du démarreur	18
21 Cordon de démarrage	21
21 Ressort de rappel	22
Module d'allumage – test	23
Module d'allumage et volant moteur	23
Alternateur	24
Embrayage centrifuge	26
Pompe à huile	27
Carburateur	30
Carburateur – test de pression	33
Réchauffeur de carburateur	34
Système d'admission d'air	35
Carburateur – réglage	37
Réservoir de carburant	38
Filtre à carburant	39
Durite de carburant	39
Piston et cylindre.....	41
Soupape de décompression – test de pression	42
Cylindre – test de pression	44
Carter et vilebrequin	45
Coussinets de vilebrequin	46
Réparation de filetages endommagés	49
Insert fileté	49
Boulons de la barre de guidage	49
Annexe A, Carburateur – Modèles EPA	50

Introduction

Agencement du manuel

Ce manuel d'atelier peut être utilisé de deux manières différentes.

- Pour réparer un sous-ensemble spécifique sur une tronçonneuse.
- Pour démonter et remonter une tronçonneuse complète.

Réparer un sous-ensemble spécifique

Si un sous-ensemble spécifique de la tronçonneuse doit être réparé :

1. Recherchez la page faisant référence au sous-ensemble concerné.
2. Suivez les instructions sous les rubriques : Dépose/
Démontage Nettoyage et inspection Reprise/
Remontage

Démontage et remontage de toute la tronçonneuse

Si la tronçonneuse entière doit être démontée, suivez les instructions sous la rubrique "Démontage/Démontage".

Parcourez le manuel et suivez les instructions données dans chaque section sous le titre « Retrait/Démontage ».

Suivez ensuite toutes les instructions de «Nettoyage et inspection» de chaque section.

En partant de la fin du manuel, suivez toutes les instructions sous les rubriques « Reprise/ Remontage » dans l'ordre inverse.

Chacune des sections couvrant le retrait/démontage et le remontage/remontage comprend les instructions de lubrification et les couples de serrage des boulons correspondants pour chaque étape de réparation.

Structure et fonction

Ce chapitre donne une description simple du carburateur de tronçonneuse et de ses différentes pièces.

Dépannage

Ces pages décrivent les défauts les plus courants qui affectent une tronçonneuse. Ils sont divisés en quatre groupes différents avec les défauts les plus probables décrits en premier.

Instructions de réparation

La section qui décrit comment réparer la tronçonneuse se compose d'instructions détaillées, étape par étape. Il explique en détail les outils spéciaux, les lubrifiants et les couples de serrage nécessaires pour travailler sur chaque composant.

Ce manuel d'atelier couvre les modèles de tronçonneuses suivants:

340
345
346 XP
350 351
353

Les règles de sécurité

Instructions générales

Ce manuel d'atelier donne des instructions détaillées sur la façon de dépanner, réparer et tester une tronçonneuse.

Cette section décrit également les différentes précautions de sécurité à prendre lors des réparations.


Le manuel d'atelier a été écrit pour le personnel supposé avoir une expérience générale de la réparation et de l'entretien des tronçonneuses.

Les ateliers où les tronçonneuses sont réparées doivent être équipés d'équipements de sécurité conformes aux réglementations locales.

Personne ne doit effectuer de réparations sur une tronçonneuse tant qu'il n'a pas lu et compris le contenu de ce manuel d'atelier.

Les tronçonneuses sont homologuées pour répondre à la législation de sécurité en vigueur, mais cela ne s'applique que lorsque la scie est équipée de l'équipement de coupe spécifié dans le manuel d'utilisation. Le montage de tout autre équipement, d'accessoires ou de pièces non agréés par Jonsered pourrait signifier que la scie ne répond plus à ces exigences de sécurité et que la personne qui a effectué les travaux pourrait être tenue responsable de sa non-conformité.

Dans ce manuel d'atelier, les cases suivantes indiquent les endroits où il faut être prudent.



ATTENTION!
Le texte d'avertissement avertit du risque de blessure si les instructions ne sont pas suivies.

REMARQUE!

Le texte d'avertissement avertit du risque de dommages matériels si les instructions ne sont pas suivies.

Instructions spéciales

Le carburant utilisé dans une tronçonneuse présente les risques suivants:

- Le carburant et ses vapeurs sont toxiques.
- Peut provoquer une irritation de la peau ou des yeux.
- Peut causer des difficultés respiratoires.

Hautement inflammable.

Lors de l'utilisation d'air comprimé, le jet d'air ne doit jamais être dirigé vers le corps. L'air peut être forcé dans la circulation sanguine et causer des blessures mortelles.

Portez une protection auditive lorsque vous testez les scies.

Après avoir testé une scie, ne touchez pas le silencieux tant qu'il n'a pas refroidi. Le silencieux devient très chaud et vous risquez de vous brûler. Portez des gants de protection lorsque vous travaillez sur le silencieux.

Le guide-chaîne, la chaîne et le carter d'embrayage (frein de chaîne) doivent être montés avant le démarrage de la scie. Sinon, l'embrayage peut se desserrer et causer des blessures.

Une mauvaise lubrification de la chaîne peut entraîner une défaillance de la chaîne, ce qui peut entraîner des blessures graves ou mortelles.

Assurez-vous que le ressort à l'intérieur de l'ensemble de démarrage ne s'envole pas et ne cause pas de blessures. Portez des lunettes de protection. Si le ressort est sous compression lorsque la poulie est retirée, il pourrait s'envoler et causer des blessures.

Avant de retirer le ressort de tension du frein de chaîne, assurez-vous que le frein est en position de marche, sinon le ressort risque de se détacher et de provoquer des blessures.

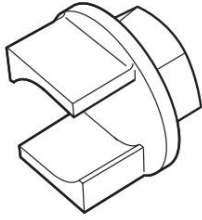
Une fois la réparation terminée, le frein de chaîne doit être testé, voir "Frein de chaîne - remontage \ Test de fonctionnement".

Tenez toujours compte du risque d'incendie. Une tronçonneuse peut produire des étincelles susceptibles de déclencher un incendie.

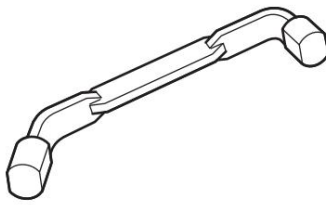
Inspectez l'attrape-chaîne et remplacez-le s'il est endommagé.

Outils spéciaux

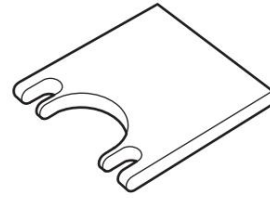
1



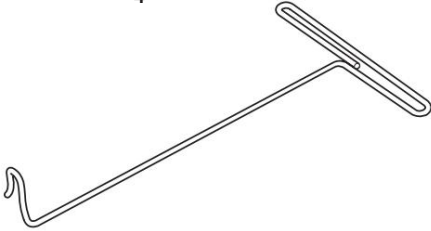
2



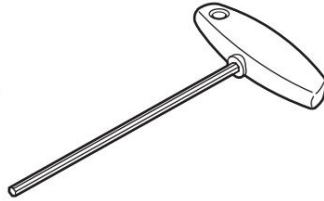
3



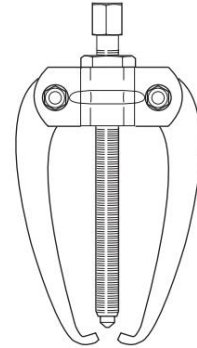
4



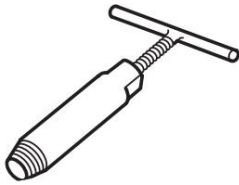
5



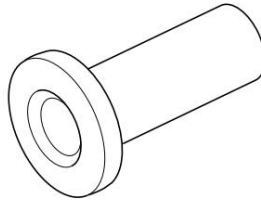
6



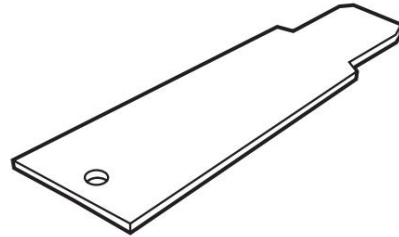
sept



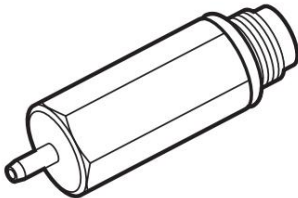
8



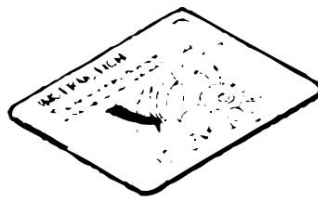
9



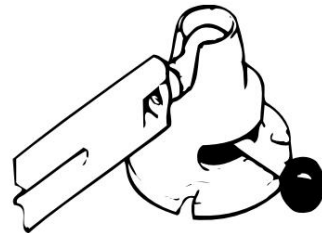
dix



11



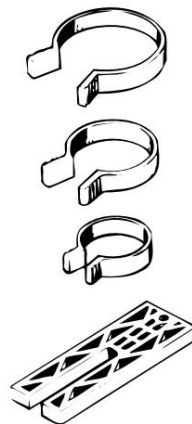
12



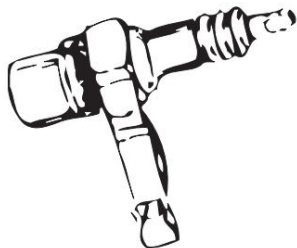
13



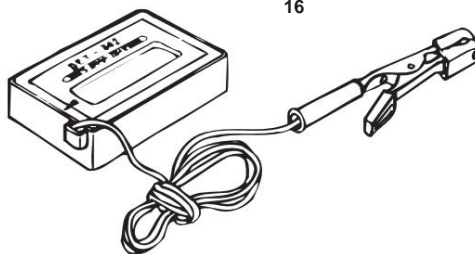
14



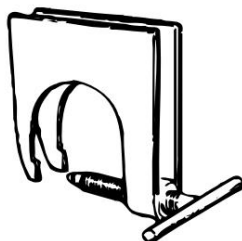
15



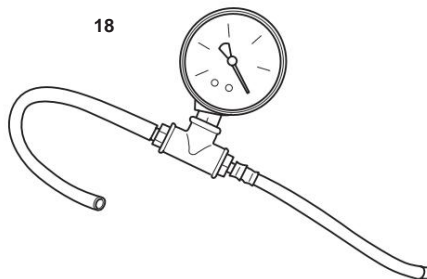
16



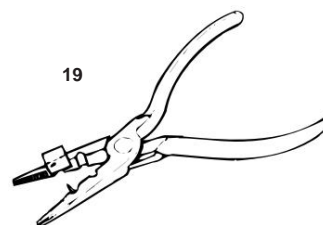
17



18

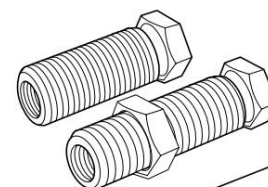


19

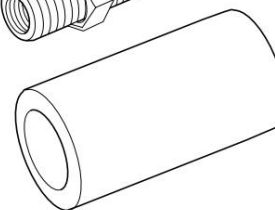


20 b

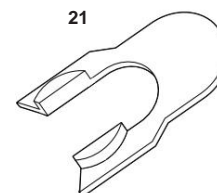
20yc



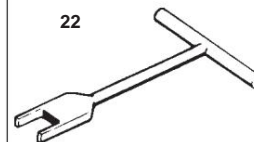
20h



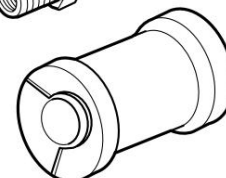
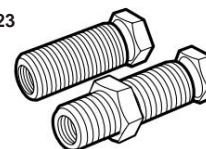
21



22



23



Description de l'article	Utilisé pour	N ° de commande.
1 Outil d'embrayage	Embrayage centrifuge	502 54 16-01
2 Butée de piston	Verrouillage du vilebrequin	502 54 15-01
3 Plaque d'arrêt	Localisation du soufflet d'admission	502 54 17-01
4 Crochet du filtre à carburant	Retrait du filtre à carburant	502 50 83-01
5 clé Allen	Pour boulons M5	502 50 18-01
6 Extracteur	Roulement de cadre	504 90 90-02
7 Outil de suppression	Déposer le joint côté embrayage	502 50 55-01
8 Mandrin, bague d'étanchéité	Dépose du vilebrequin	502 54 21-01
9 Plaque de couverture	Étanchéité lors des essais de pression	502 54 11-02
10 Testeur de pression	Connexion au cylindre	503 84 40-02
11 Jauge d'épaisseur	Réglage du module d'allumage	502 51 34-02
12 Support de serrage	Serrage de la scie	502 51 02-01
13 Manomètre	Pressurisation pendant les essais	502 50 38-01
14 Kit de montage de pistons	Piston de montage	502 50 70-01
15 Prise d'essai	Vérification du module d'allumage	502 71 13-01
16 Compte-tours	Réglage du carburateur	502 71 14-01
17 Outil de démontage	Dépose du vilebrequin	502 51 61-01
18 Vacuomètre	Essai sous vide	502 50 37-01
19 Pince de montage	Pose du protège-bougie	502 50 06-01
20a Manchon	Montage du vilebrequin	502 50 30-18
20b Rallonge d'arbre	Côté volant	502 50 30-18
20c Rallonge d'arbre	Côté embrayage	502 50 30-18
21 Plaque d'arrêt	Dépose du vilebrequin	502 54 18-01
22 Outil de montage	Assemblage du ressort, frein de chaîne	502 50 67-01
23 Outil de vilebrequin	Pose du joint de vilebrequin	502 50 30-16

Données techniques



Déplacement
cm³ / pouces cubes

340ÿ:	40,8 / 2,44
345ÿ:	45,0 / 2,75
346XP/	45,0 / 2,75
Gÿ:ÿ350ÿ:	49,4 / 3,01
350 EPAÿ:	51,7 / 3,15
351/Gÿ:	49,4 / 3,01
353/Gÿ:	51,7 / 3,15



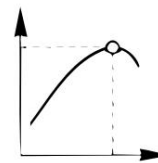
Alésage du
cylindre Ø mm/Ø pouces

40 / 1,57"
42 / 1,65"
42 / 1,65"
44 / 1,73"
45 / 1,77"
44 / 1,73"
45 / 1,77"



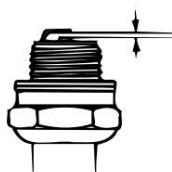
Course
mm/pouces

32 / 1,28"
32 / 1,28"
32 / 1,28"
32 / 1,28"
32 / 1,28"
32 / 1,28"
32 / 1,28"



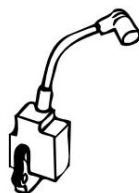
Puissance/vitesse maximale
kW/ch/tr/min

2,0 / 2,7 / 9 000
2,2 / 3,0 / 9 000
2,5 / 3,4 / 9 600
2,3 / 3,1 / 9 000
2,3 / 3,1 / 9 000
2,3 / 3,1 / 9 000
2,4 / 3,3 / 9 000



Écartement des bougies
d'allumage mm/pouces

340ÿ:	0,5 / 0,02" 0,5 /
345ÿ:	0,02" 0,5 /
346XP/	0,02" 0,5 /
Gÿ:ÿ350ÿ:	0,02" 0,5 /
350 EPAÿ:	0,02" 0,5 /
351/Gÿ:	0,02" 0,5 /
353/Gÿ:	0,02"



Système de mise à feu

PAS DE CD
PAS DE CD
PAS DE CD
PAS DE CD
PAS DE CD
PAS DE CD
PAS DE CD



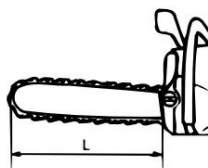
Entrefer
mm/pouces

0,3 / 0,012" 0,3 /
0,012" 0,3 /
0,012" 0,3 /
0,012" 0,3 /
0,012" 0,3 /
0,012" 0,3 /
0,012"



Type de carburateur

Walbro HDA 195
Walbro HDA 195
Pour C3-EL17
Walbro HDA 195
Zama C3-EL18
Pour C3-EL17
Pour C3-EL17



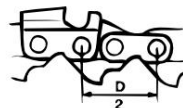
Longueur de coupe effective Vitesse de la chaîne en cm/
pouces

340ÿ: 30-48 / 12"-19"	345ÿ: 30-48 / 12"-19"
346XP/G : 30-48 / 12"-19"	350ÿ: 30-48 / 12"-19"
350 EPA : 30-48 / 12"-19"	
351/Gÿ: 30-48 / 12"-19"	
353/Gÿ: 30-48 / 12"-19"	



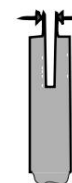
Vitesse de la chaîne en cm/
puissance max – tours
m/s – tr/min

17,3 / 9 000
17,3 / 9 000
18,5 / 9 600
17,3 / 9 000
17,3 / 9 000
17,3 / 9 000
17,3 / 9 000



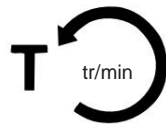
Pas de chaîne
mm/pouces

8,25 / 0,325"
8,25 / 0,325"
8,25 / 0,325"
8,25 / 0,325"
8,25 / 0,325"
8,25 / 0,325"
8,25 / 0,325"



Lien de lecteur
mm/pouces

1,3 / 0,050" - 1,5 / 0,058"
1,3 / 0,050" - 1,5 / 0,058"
1,3 / 0,050" - 1,5 / 0,058"
1,3 / 0,050" - 1,5 / 0,058"
1,3 / 0,050" - 1,5 / 0,058"
1,3 / 0,050" - 1,5 / 0,058"
1,3 / 0,050" - 1,5 / 0,058"



Régime de ralenti Régime d'engagement tr/min
tr/min



Max. vitesse tr/
min



Bougie d'allumage

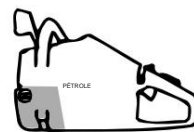
340ÿ:	2 700	3 800	12 500 NGK BPMR 7A, Champion RCJ 7Y
345ÿ:	2 700	3 800	12 500 NGK BPMR 7A, Champion RCJ 7Y
346XP/	2 700	3 800	14 200 NGK BPMR 7A, Champion RCJ 7Y
Gÿ:ÿ350ÿ:	2 700	3 800	13 000 NGK BPMR 7A, Champion RCJ 7Y
350 EPAÿ:	2 700	3 800	13 000 NGK BPMR 7A, Champion RCJ 7Y
351/Gÿ:	2 700	3 800	13 000 NGK BPMR 7A, Champion RCJ 7Y
353/Gÿ:	2 700	3 800	13 000 NGK BPMR 7A, Champion RCJ 7Y



Capacité du réservoir de carburant
Litres/pintes américaines



Capacité de la pompe à
huile à 8ÿ500 tr/min,
ml/min



Capacité du réservoir d'huile
Litres/pintes américaines



Pompe à huile automatique

340ÿ:	0,5 / 1,05	9	0,25 / 0,53	Oui
345ÿ:	0,5 / 1,05	9	0,25 / 0,53	Oui
346XP/	0,5 / 1,05	5 - 12	0,28 / 0,59	Oui
Gÿ:ÿ350ÿ:	0,5 / 1,05	5 - 12	0,26 / 0,55	Oui
350 EPAÿ:	0,5 / 1,05	5 - 12	0,26 / 0,55	Oui
351/Gÿ:	0,5 / 1,05	5 - 12	0,28 / 0,59	Oui
353/Gÿ:	0,5 / 1,06	5 - 12	0,28 / 0,59	Oui



Poids sans guide et chaîne Poids avec guide et chaîne kg / lbs kg / lbs



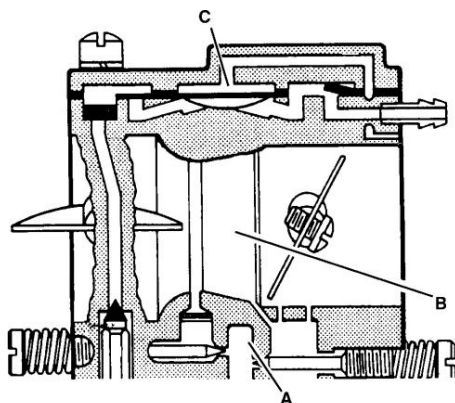
Poignées chauffantes

340ÿ:	4,7 / 10,3	5,5 / 12,1	-
345ÿ:	4,7 / 10,3	5,5 / 12,1	-
346ÿXPÿ:	4,8 / 10,6	5,6 / 12,2	-
346XP/	4,9 / 10,8	5,7 / 12,4	Oui
350ÿ:	4,8 / 10,6	5,6 / 12,2	-
350 EPAÿ:	4,8 / 10,6	5,6 / 12,2	-
351ÿ:	4,8 / 10,6 4	5,6 / 12,2 5	-
	,9 / 10,8	,7 / 12,4	Oui
351Gÿ:ÿ353ÿ:	5,0 / 11,0	5,8 / 12,6	-
353Gÿ:	5,1 / 11,2	5,9 / 13,0	Oui

Structure et fonction

Carburateur

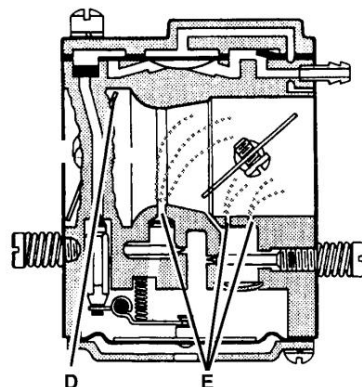
Le carburateur se compose de trois sous-systèmes:



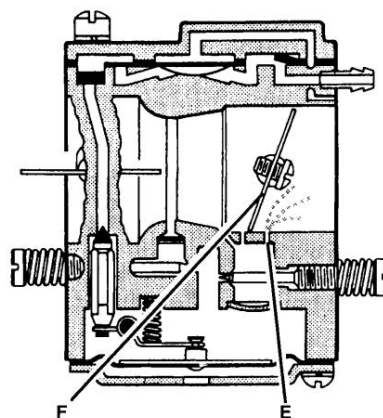
- Le **doseur** (A) qui contient les gicleurs et le mécanisme de contrôle du carburant. Cela mesure la bonne quantité de carburant en fonction de la vitesse de la scie et de la demande de puissance.
- L' **unité de mélange** (B) se compose du starter, gicleurs diffuseurs et papillon des gaz. C'est là que l'air et le carburant sont mélangés pour créer un mélange inflammable.
- L' **unité de pompe** (C) pompe le carburant du réservoir vers le système de dosage à l'intérieur du carburateur. Un côté du diaphragme de la pompe est relié au carter et émet des impulsions en raison des changements de pression dans le carter. L'autre côté du diaphragme aspire le carburant.

Le carburateur fonctionne de différentes manières selon le réglage :

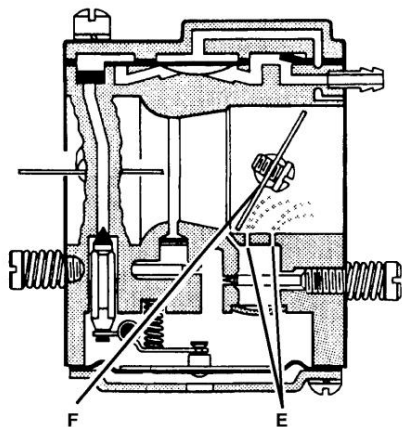
- Mode de démarrage à froid
- Mode ralenti
- Mode accélération partielle
- Mode plein gaz



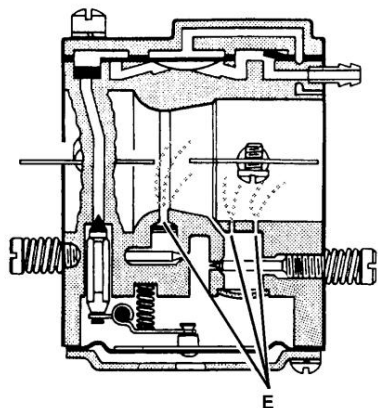
En mode de démarrage à froid, la vanne d'étranglement (D) est complètement fermée. Cela augmente la dépression dans le carburateur afin que le carburant soit aspiré plus rapidement à travers les jets du diffuseur (E).



En mode ralenti, le papillon des gaz (F) est fermé. L'air est aspiré par une ouverture dans le papillon des gaz et une petite quantité de carburant est fournie par le gicleur du diffuseur (E).



En mode accélération partielle, le papillon des gaz (F) est partiellement ouvert. Le carburant est fourni par les jets du diffuseur (ET).



En mode plein gaz, les deux vannes sont ouvertes et le carburant est alimenté par tous les jets du diffuseur (E).

Dépannage

Les différents défauts pouvant affecter une tronçonneuse sont répartis en quatre groupes. Dans chaque groupe, les symptômes probables sont indiqués à gauche et les causes possibles sont répertoriées à droite. Les défauts les plus probables sont indiqués en premier, et ainsi de suite.

Départ

Difficulté à démarrer	<ul style="list-style-type: none"> Ajuster la vis L Filtre à air bouché Starter ne fonctionne pas Pivot de starter usé Soupape d'étranglement usée Filtre à carburant bouché Conduite de carburant bloquée Segment de piston grippé Canal d'impulsion bloqué
Fuite de carburant au carburateur	<ul style="list-style-type: none"> Tuyau de carburant desserré ou défectueux Trou dans le diaphragme Pointeau usé Blocage de la soupape à pointeau Pointeau réglé trop haut Fuite dans le système de dosage (air ou carburant) Couvercle desserré du côté de la pompe du carburateur
Inondation lorsque le moteur ne tourne pas	<ul style="list-style-type: none"> Pointeau usé Pointeau réglé trop haut Blocage de la soupape à pointeau

Ralenti (bas régime)

Ne tournera pas au ralenti	<ul style="list-style-type: none"> Ajuster la vis L Tuyau d'admission d'air qui fuit (caoutchouc) Boulons de fixation du carburateur desserrés Tuyau de carburant desserré ou défectueux Filtre à carburant bouché Conduite de carburant bloquée Évent du réservoir de carburant bloqué Pivot du papillon des gaz rigide Poussoir d'accélérateur grippé Ressort de rappel d'accélérateur défectueux Butée d'accélérateur tordue Jet diffuseur défectueux
Ralenti trop riche	<ul style="list-style-type: none"> Ajuster la vis L Pointeau usé Pointeau réglé trop haut Levier de soupape à pointeau usé Diaphragme de contrôle/plaque de couverture non étanche Blocage de la soupape à pointeau

Ralenti (bas régime) (suite)

Ralenti lorsque la vis L est fermée	<ul style="list-style-type: none"> Pointeau usé Diaphragme de contrôle/plaque de couverture non étanche Blocage de la soupape à pointeau Levier de soupape à pointeau usé Jet diffuseur défectueux
Ralenti inégal	<ul style="list-style-type: none"> Filtre à carburant bouché Conduite de carburant bloquée Tuyau d'admission d'air qui fuit (caoutchouc) Boulons de fixation du carburateur desserrés Pivot de papillon des gaz usé Vis de papillon des gaz desserrée Vanne papillon usée Blocage de la soupape à pointeau Fuite dans le système de dosage (air ou carburant) Le bouton central du système de mesure est usé Trou dans le diaphragme Diaphragme de contrôle/plaque de couverture non étanche Fuite du carter
La vis en L nécessite une ajustement	<ul style="list-style-type: none"> Conduite de carburant bloquée Pointeau réglé trop haut Blocage de la soupape à pointeau Fuite dans le système de dosage (air ou carburant) Diaphragme de contrôle/plaque de couverture non étanche Jets diffuseurs défectueux Fuite du carter
Trop d'essence au ralenti	<ul style="list-style-type: none"> Pointeau réglé trop haut Blocage de la soupape à pointeau Système de comptage endommagé Pointeau usé Diaphragme de contrôle/plaque de couverture non étanche Système de dosage mal assemblé

Régime élevé

Ne fonctionnera pas à plein régime	<p>Ajuster la vis H</p> <p>Filtre à air bouché</p> <p>Évent du réservoir de carburant bloqué</p> <p>Filtre à carburant bouché</p> <p>Conduite de carburant bloquée</p> <p>Tuyau de carburant desserré ou endommagé</p> <p>Canal d'impulsion qui fuit</p> <p>Canal d'impulsion bloqué</p> <p>Couvercle desserré du côté de la pompe du carburateur</p> <p>Membrane de pompe défectueuse</p> <p>Tuyau d'admission d'air qui fuit (caoutchouc)</p> <p>Boulons de fixation du carburateur desserrés</p> <p>Pointeau réglé trop bas</p> <p>Système de comptage endommagé</p> <p>Système de dosage mal assemblé</p> <p>Diaphragme de contrôle/plaque de couverture non étanche</p> <p>Blocage de la soupape à pointeau</p> <p>Silencieux bloqué</p>
Batterie faible	<p>Ajuster la vis H</p> <p>Évent du réservoir de carburant bloqué</p> <p>Filtre à carburant bouché</p> <p>Canal d'impulsion qui fuit</p> <p>Canal d'impulsion bloqué</p> <p>Couvercle desserré du côté de la pompe du carburateur</p> <p>Membrane de pompe défectueuse</p> <p>Filtre à air bouché</p> <p>Blocage de la soupape à pointeau</p> <p>Fuite dans le système de dosage (air ou carburant)</p> <p>Système de dosage mal assemblé</p> <p>Rivet de diaphragme desserré</p> <p>Trou dans le diaphragme</p> <p>Diaphragme de contrôle/plaque de couverture non étanche</p>
Ne sera pas "quatre temps"	<p>Évent du réservoir de carburant bloqué</p> <p>Filtre à carburant bouché</p> <p>Conduite de carburant bloquée</p> <p>Tuyau de carburant desserré ou endommagé</p> <p>Canal d'impulsion qui fuit</p> <p>Canal d'impulsion bloqué</p> <p>Couvercle desserré du côté de la pompe du carburateur</p> <p>Membrane de pompe défectueuse</p> <p>Tuyau d'admission d'air qui fuit (caoutchouc)</p> <p>Boulons de fixation du carburateur desserrés</p> <p>Pointeau réglé trop bas</p> <p>Fuite dans le système de dosage (air ou carburant)</p> <p>Unité de dosage mal montée</p> <p>Rivet de diaphragme desserré</p> <p>Trou dans le diaphragme</p> <p>Diaphragme de contrôle/plaque de couverture non étanche</p>

Accélération et ralentissement

N'accélère pas	<p>Ajuster la vis L</p> <p>Ajuster la vis H</p> <p>Filtre à air bouché</p> <p>Évent du réservoir de carburant bloqué</p> <p>Filtre à carburant bouché</p> <p>Conduite de carburant bloquée</p> <p>Tuyau de carburant desserré ou endommagé</p> <p>Canal d'impulsion bloqué</p> <p>Couvercle desserré du côté de la pompe du carburateur</p> <p>Membrane de pompe défectueuse</p> <p>Tuyau d'admission d'air qui fuit (caoutchouc)</p> <p>Boulons de fixation du carburateur desserrés</p> <p>Pointeau réglé trop bas</p> <p>Système de dosage mal assemblé</p> <p>Blocage de la soupape à pointeau</p> <p>Jets diffuseurs défectueux</p> <p>Silencieux bloqué</p>
Le moteur cale lorsque l'accélérateur est relâché	<p>Ajuster la vis L</p> <p>Ajuster la vis H</p> <p>Membrane de pompe défectueuse</p> <p>Pointeau réglé trop haut</p> <p>Blocage de la soupape à pointeau</p> <p>Jets diffuseurs défectueux</p>
Accélération trop riche	<p>Ajuster la vis L</p> <p>Ajuster la vis H</p> <p>Filtre à air bouché</p> <p>Membrane de pompe défectueuse</p> <p>Jets diffuseurs défectueux</p>

Méthodes de dépannage

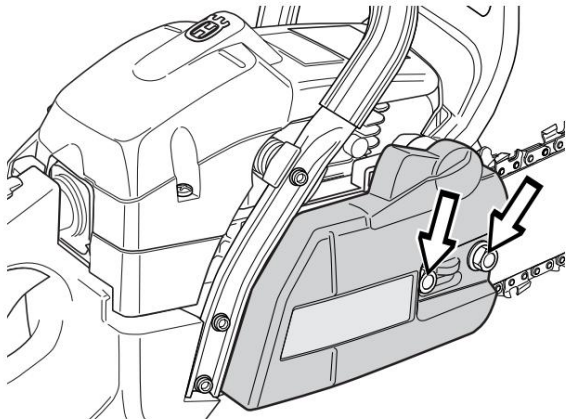
En plus des défauts décrits dans le tableau ci-dessus, le dépannage peut être effectué sur des composants ou sous-systèmes spécifiques de la tronçonneuse. Les différentes procédures sont décrites dans les chapitres correspondants, voir sommaire, comme suit :

- Vérification du fonctionnement du frein de chaîne
- Mesure de la résistance de la plaque d'arrêt
- Test de pression du carburateur
- Test de pression de la soupape de décompression
- Test de pression du cylindre

Instructions de réparation

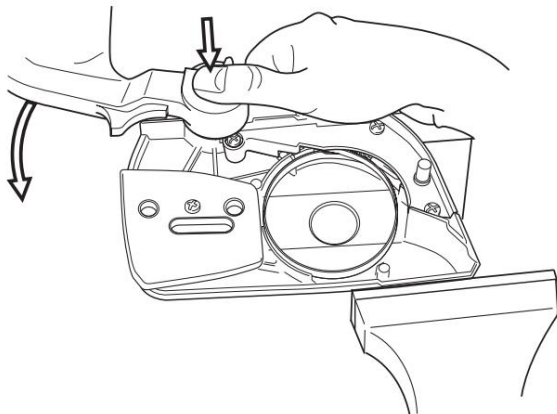
Frein de chaîne – démontage

1



Désengagez le frein en poussant la protection anti-recul vers l'arrière. Dévissez les boulons du guide-chaîne et retirez le carter d'embrayage, la chaîne et le guide-chaîne.

2



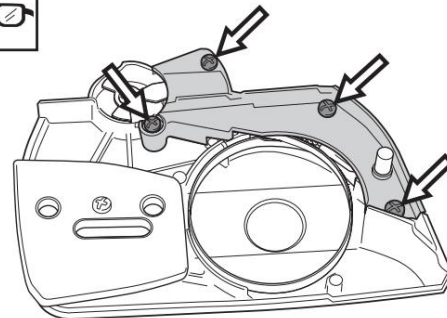
Saisir soigneusement le carter d'embrayage dans un étau. Relâchez le ressort de frein en utilisant la protection contre le recul de la scie comme outil. Engagez-le avec le mécanisme de frein et tournez dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour activer le frein.

3



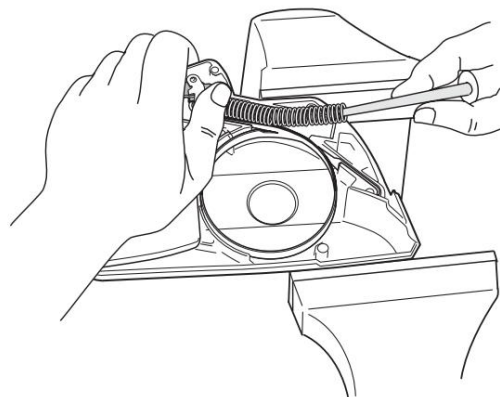
ATTENTION!

Assurez-vous que le ressort ne s'envole pas et ne cause pas de blessures. Portez des lunettes de protection.



Retirez les vis et retirez soigneusement le couvercle du ressort du frein de chaîne.

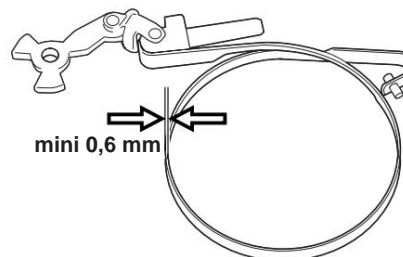
4



Placez une main sur le ressort et insérez un petit tournevis entre l'extrémité inférieure du ressort et le couvercle d'embrayage. Tirez délicatement le ressort vers le haut afin qu'il glisse sur la tige du tournevis.

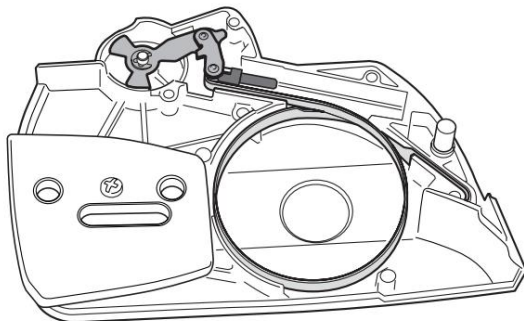
Nettoyage et inspection

- Nettoyez et inspectez soigneusement toutes les pièces. S'il y a des fissures ou d'autres défauts, remplacez les pièces endommagées par des neuves. Utilisez toujours des pièces d'origine.
- Mesurez l'épaisseur de la bande du frein de chaîne. Elle ne doit pas être inférieure à 0,6 mm en tout point.
- Lubrifiez l'articulation du coude avec de la graisse.



Frein de chaîne – remontage

1



Boulonnez le joint coudé à la bande de frein et serrez à un couple de 1 à 1,5 Nm.

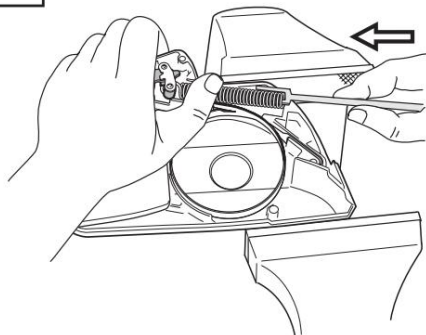
Localisez l'articulation coudée et la bande de frein connectée dans leurs évidements dans le couvercle d'embrayage. Lubrifiez l'évidement du ressort avec de la graisse.

2



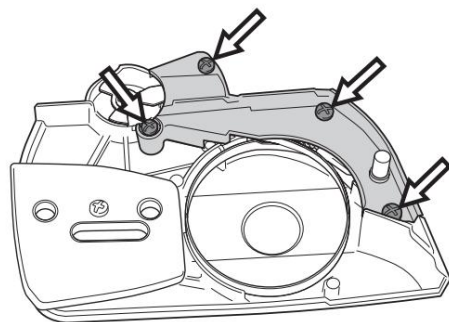
ATTENTION!

Assurez-vous que le ressort ne s'envole pas et ne cause pas de blessures. Portez des lunettes de protection.



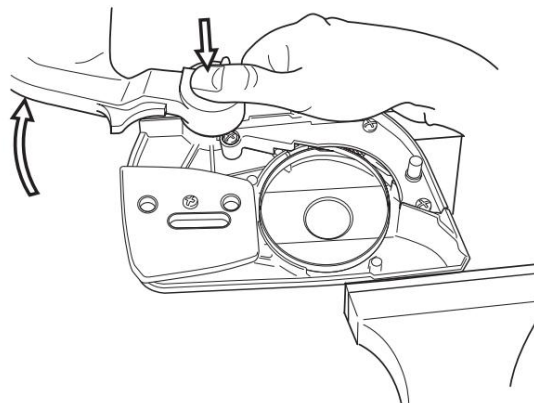
Saisissez le carter d'embrayage dans un étau. Comprimer le ressort avec l'outil spécial 502 50 67-01 et le pousser vers le bas avec le pouce.

3



Placer le couvercle sur le ressort du frein de chaîne en serrant les vis à un couple de 1 à 1,5 Nm.

4



Tendez le ressort de frein en utilisant la protection contre le recul de la scie comme outil. Engagez-le avec le mécanisme de frein et tournez dans le sens des aiguilles d'une montre pour desserrer le frein.

5

Tournez le tendeur de chaîne dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.

Remonter:

- barre guide
- chaîne
- couvercle d'embrayage

REMARQUE!

Une fois la réparation terminée, le frein de chaîne doit être testé comme décrit ci-dessous.

Essai de fonctionnement :

Le moteur ne doit pas tourner pendant le test.

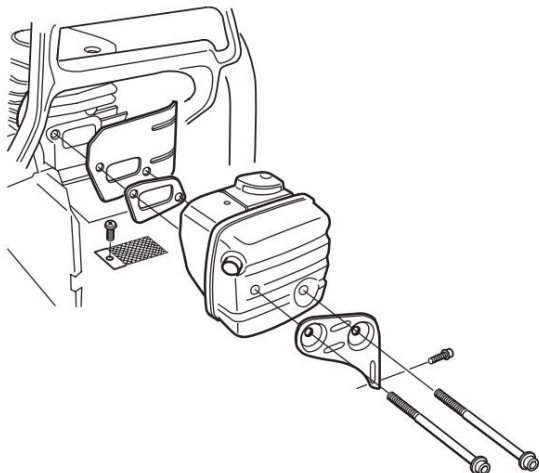
Longueur du guide-chaîne	Hauteur
38cm/15"	50cm/20"

- Tenez la tronçonneuse sur une surface ferme. La hauteur du guide-chaîne au-dessus de la surface est indiquée dans le tableau ci-dessus.
- Lâchez la poignée avant et laissez la tronçonneuse tomber vers la surface.
- Lorsque le guide-chaîne touche la surface, le frein de chaîne doit s'engager.

Silencieux – dépose

ATTENTION!
Ne touchez pas le silencieux tant qu'il n'a pas refroidi, sinon vous risquez de vous brûler.

1



Déposer le couvercle du cylindre, le support du silencieux, le silencieux, le joint et la plaque de refroidissement.

2

Si la scie est équipée d'un grillage pare-étincelles, celui-ci doit également être retiré.

Nettoyage et inspection Nettoyez et

inspectez soigneusement toutes les pièces. S'il y a des fissures ou d'autres défauts, remplacez les pièces endommagées par des neuves.

La maille du pare-étincelles est mieux nettoyée avec une brosse métallique. Si le grillage est endommagé, il doit être remplacé.

Si le maillage est bloqué, la scie surchauffera et cela endommagera le cylindre et le piston.

N'utilisez jamais la scie avec un silencieux en mauvais état. Utilisez toujours des pièces d'origine.

Silencieux – repose

1 Si la scie est équipée d'un grillage pare-étincelles, celui-ci doit être installé en premier.

2

Remonter

- plaque de refroidissement

- joint •

silencieux, serrer les boulons à un couple de 8–10 Nm.

- support de silencieux •

- couvercle de cylindre

3

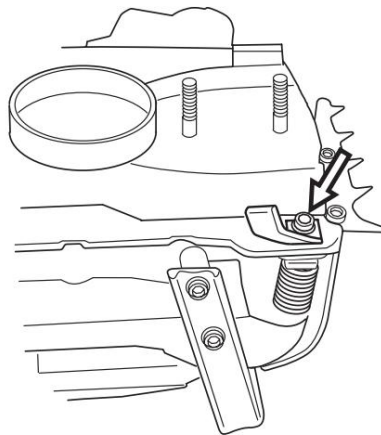
Faites fonctionner la scie pendant au moins 1 minute, puis resserrez les boulons du silencieux à 8–10 Nm.

Attrape-chaîne – remplacement

Si l'attrape-chaîne est usé, il doit être remplacé par un nouveau.

1 Relâchez le frein en poussant la protection contre le recul vers l'arrière. Dévissez les boulons du guide-chaîne et retirez le carter d'embrayage, la chaîne et le guide-chaîne.

2



Retirez l'attrape-chaîne et remplacez-le par un neuf. Vérifiez que le ressort d'amortissement des vibrations se positionne correctement contre le carter lorsque vous boulonnez le nouvel attrape-chaîne en position.

Un attrape-chaîne usé (endommagé) sur 340, 345 ou 350 peut être remplacé par le même attrape-chaîne que 346XP, 351 et 353 (voir figure ci-dessus).

3

Tournez le tendeur de chaîne dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.

Remonter:

- barre guide

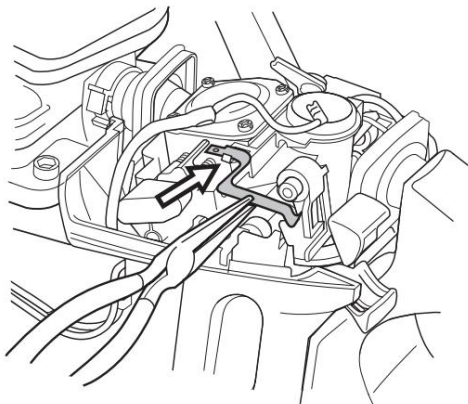
- chaîne

- couvercle d'embrayage

Interrupteur d'arrêt - retrait

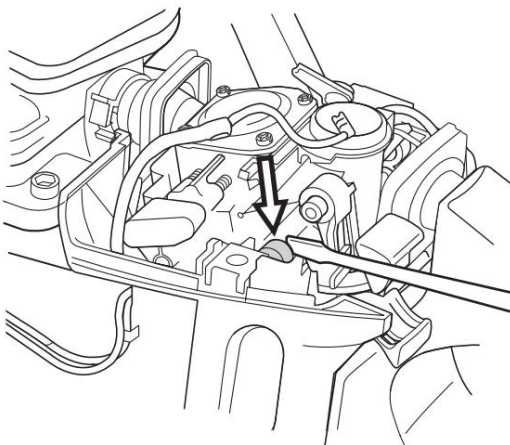
1 Retirez le couvercle du cylindre et le filtre à air.

2



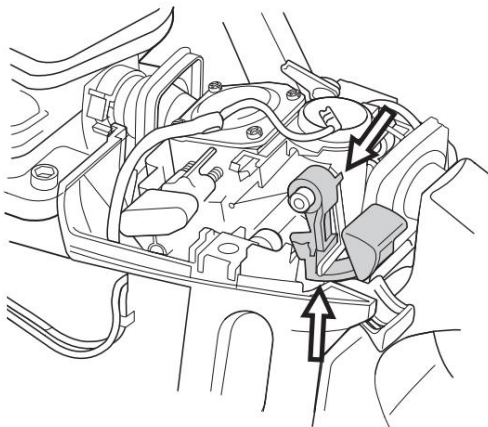
Débranchez les deux fils de la plaque d'arrêt et de l'interrupteur d'arrêt. Retirez la plaque d'arrêt en la glissant avec précaution sur l'ergot du support avant.

3



Retirez délicatement l'ensemble carburateur du support en caoutchouc gauche à l'aide d'un petit tournevis.

4



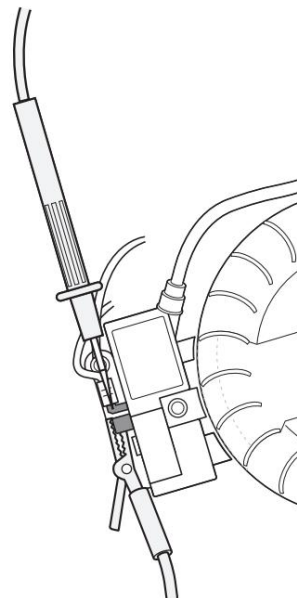
Retirez délicatement le support supérieur de l'interrupteur d'arrêt du support de filtre à air tout en soulevant l'interrupteur pour le dégager du support inférieur.

Nettoyage et inspection

Nettoyez et inspectez soigneusement toutes les pièces. S'il y a des fissures ou d'autres défauts, remplacez les pièces endommagées par des neuves. Utilisez toujours des pièces d'origine.

Interrupteur d'arrêt – mesure de résistance

Nettoyez les surfaces de contact et vérifiez la résistance comme suit :

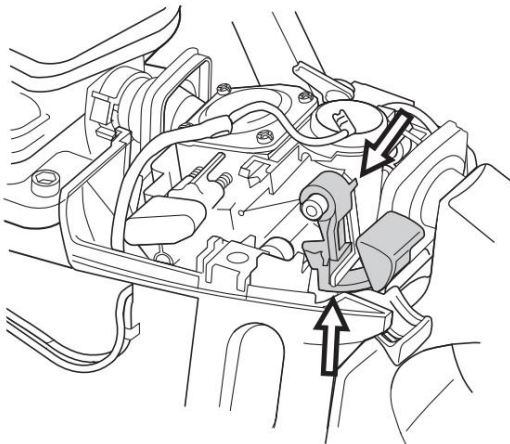


Mesurez la résistance en connectant un multimètre à la bobine d'allumage. REMARQUE! L'interrupteur doit être en position « marche » pour donner une lecture correcte.

La résistance ne doit pas être supérieure à 0,2 ohm lorsque l'interrupteur est en position marche.

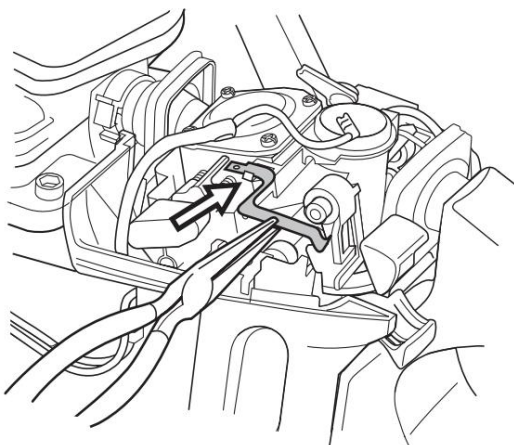
Interrupteur d'arrêt - remontage

1



Appuyez avec précaution sur le nouvel interrupteur d'arrêt en place. Vérifiez que la fixation supérieure du commutateur se clipse sur le support du filtre à air.

2



Remonter la plaque d'arrêt. Engagez d'abord la plaque d'arrêt dans la fente avant, puis soulevez le bord arrière sur l'interrupteur d'arrêt. Faites glisser la plaque d'arrêt aussi loin que possible.

3

Remonter:

- les fils vers la plaque d'arrêt et l'interrupteur d'arrêt
- filtre à air
- cylindre

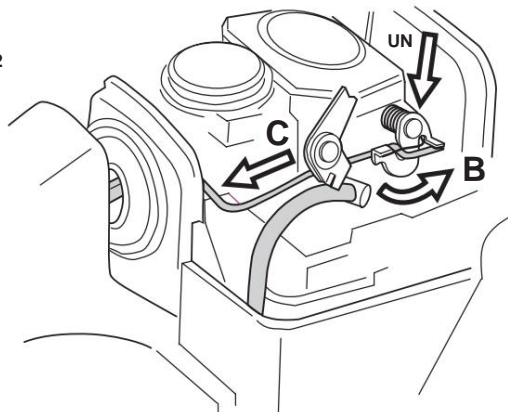
Commande de starter - retrait

1 Retirez le couvercle du cylindre, le filtre à air et l'interrupteur d'arrêt. Débranchez le tuyau de carburant du carburateur.

REMARQUE!

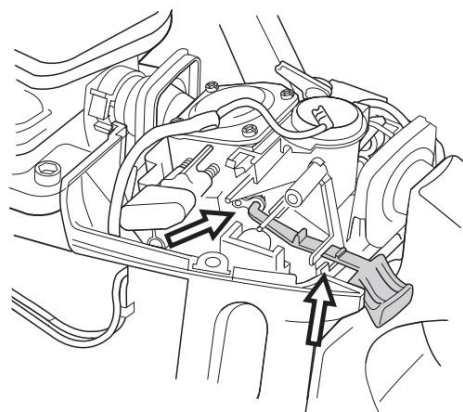
N'utilisez pas de pinces moletées pour déconnecter ou reconnecter le tuyau de carburant. Cela pourrait endommager le tuyau et entraîner une fuite ou une rupture.

2



Déconnectez la tige de poussée du carburateur en soulevant d'abord soigneusement le ressort sur l'extrémité de la tige, où il se connecte au levier d'accélérateur (A). Poussez ensuite le levier des gaz vers l'avant (B) tout en poussant la tige de poussée des gaz vers l'arrière (C) et en la soulevant du levier. Retirez la tige de commande des gaz du réservoir et soulevez-la vers le haut sans la tirer à travers le collecteur d'admission en caoutchouc. Dégagez avec précaution l'ensemble carbu rateur du support en caoutchouc droit et soulevez-le vers le haut.

3



Comprimez le clip qui maintient la commande de starter au carburateur tout en le tirant en même temps. Déconnectez la commande de starter du support de filtre à air.

Commande de starter – repose

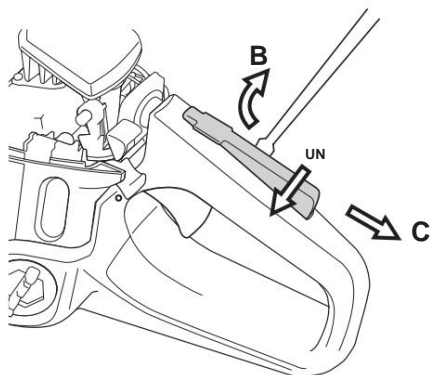
Fixez d'abord la commande de starter sur le filtre à air, puis appuyez-la sur le carburateur afin que les clips s'enclenchent.

Remontez ensuite :

- interrupteur d'arrêt
- carburateur dans ses supports en caoutchouc
- la tige de commande des gaz dans le réservoir de carburant et la connecter au levier des gaz.
- soulevez le bras à ressort au-dessus de la tige de poussée des gaz
- tuyau de carburant au carburateur
- filtre à air et couvercle de cylindre

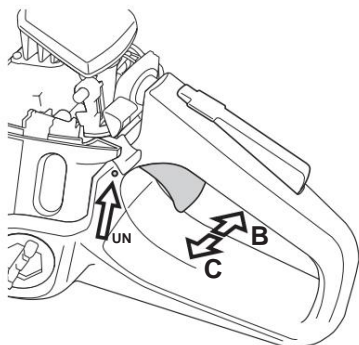
Verrouillage de l'accélérateur, gâchette d'accélérateur et ressort de rappel - dépose

1



Retirez le verrou d'accélérateur en l'appuyant vers la gauche (A) et en le soulevant avec précaution à l'aide d'un tournevis du côté de l'embrayage (B) de la scie pour désengager les ergots de chaque côté du verrou d'accélérateur du réservoir de carburant. Lorsque les deux ergots sont dégagés du réservoir, tirez le verrou vers l'arrière (C).

2



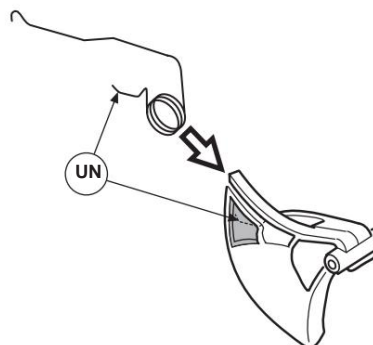
Chassez la goupille en acier à l'aide d'un chasse-goupille de 2,5 mm/0,1" de diamètre (A). Poussez-la hors du côté volant de la scie. Retirez la gâchette d'accélérateur en la pressant d'abord vers le côté embrayage de la scie (B) jusqu'à ce qu'il s'enclenche, puis vers le côté volant moteur jusqu'à ce qu'il s'enclenche à nouveau. Retirez-le du réservoir et sortez le ressort de rappel.

Nettoyage et inspection

- Nettoyez et inspectez soigneusement toutes les pièces. S'il y a des fissures ou d'autres défauts, remplacez les pièces endommagées par des neuves. Utilisez toujours des pièces d'origine.
- Lubrifier le blocage des gaz avec de l'huile.
- Vérifiez que le ressort n'est pas cassé et n'a pas perdu sa tension.

Verrouillage de l'accélérateur, gâchette d'accélérateur et ressort de rappel - remontage

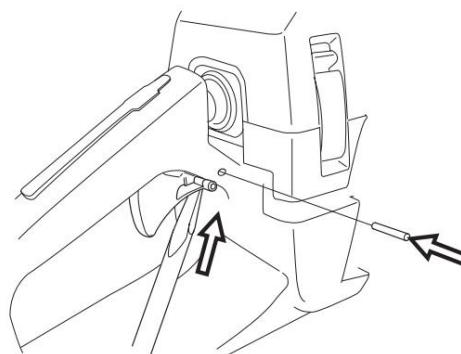
1



Remontez le ressort de rappel sur la gâchette d'accélérateur comme indiqué. Assurez-vous que le ressort est correctement positionné en engageant une extrémité dans la fente de la gâchette d'accélérateur (A).

2

Insérez d'abord le bord arrière de la gâchette d'accélérateur dans le réservoir. Poussez/clipser ensuite le bord avant dans les deux clips du réservoir à l'aide d'un outil combiné par exemple. Enfoncez la goupille en acier du côté de l'embrayage. Utilisez un chasse-goupille de 2,5 mm/0,1" de diamètre.



3

Appuyez ensuite sur le ressort de rappel tout en appuyant sur le verrou d'accélérateur vers l'avant/vers le haut dans le clip de retenue du réservoir de carburant jusqu'à ce que vous entendiez un déclic. Relâchez le ressort de rappel dans le verrou d'accélérateur, puis appuyez sur le verrou sur le réservoir.

4

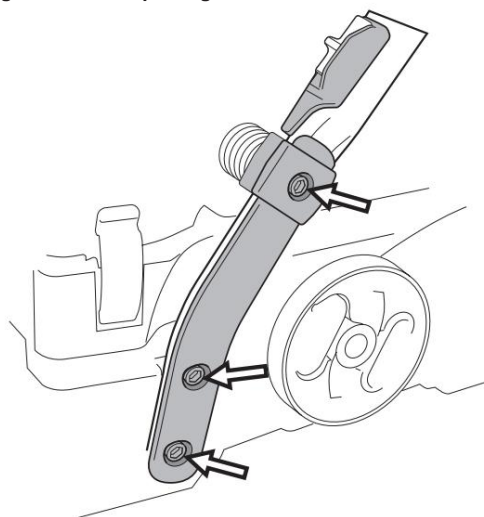
Vérifiez le fonctionnement du verrouillage des gaz en essayant d'appuyer sur la gâchette des gaz sans appuyer sur le verrouillage des gaz. Vérifiez également que le verrou d'accélérateur et la gâchette d'accélérateur reviennent librement à leur position d'origine lorsqu'ils sont relâchés.

Chauffage de la poignée sur le modèle 346XPG, 351G, 353G – suppression

Pas de chauffage ou chauffage uniquement dans la poignée avant

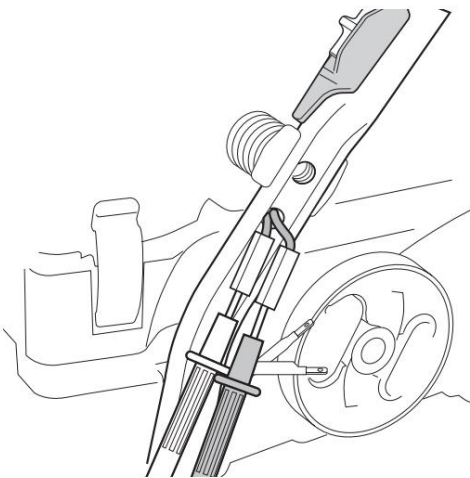
• Poignée avant - dépannage

1



Retirez les trois boulons qui fixent le couvercle sur la poignée avant. Débranchez les câbles de l'interrupteur et du générateur et mesurez la résistance de la résistance chauffante de la poignée, qui doit être de 3 à 4 ohms. Remplacez la poignée avant si la résistance est plus élevée.

2



Rebrancher les câbles et remettre le couvercle.

3 Remettez le commutateur en place et reconnectez les câbles.

4

Revissier le couvercle sur la poignée.

• Générateur - dépannage

1

Retirez le couvercle du cylindre et le couvercle de la poignée avant. Débranchez le fil noir du générateur et connectez un multimètre entre celui-ci et une zone propre sur le cylindre. Le multimètre doit afficher une résistance de 0,9 à 1,3 ohm. Si la lecture est supérieure ou inférieure, remplacez le générateur, voir « Remplacement du générateur ».

2

Rebranchez le câble et remettez en place le couvercle de la poignée et le couvercle du cylindre.

• Commutateur - dépannage

1

Libérez soigneusement l'interrupteur et le cadre de la poignée avant à l'aide d'un tournevis.

2 Débranchez les câbles du commutateur et connectez-y un multimètre. Le compteur doit lire plus de 1000 ohms lorsque l'interrupteur est en position "0". Le compteur ne doit pas indiquer plus de 0,1 ohm avec l'interrupteur en position "1". Remplacez le compteur si les lectures sont en dehors de ces limites.

Le chauffage de la poignée arrière ne fonctionne pas

• Chauffage de la poignée arrière – dépannage

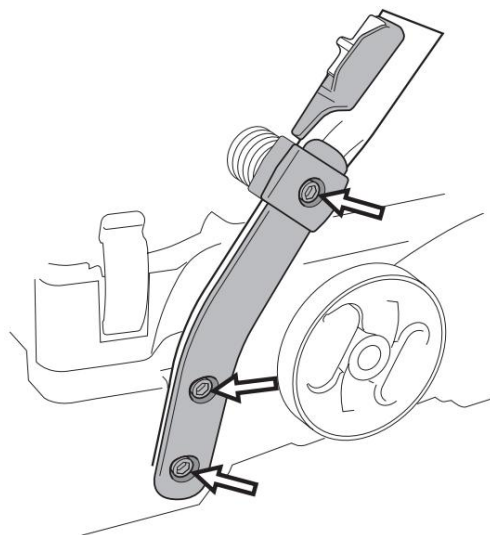
1 Retirez le couvercle du cylindre, le filtre à air et le couvercle de la poignée arrière.

2 Débranchez le fil rouge du réchauffeur et connectez un multimètre entre celui-ci et le fil de terre noir qui est boulonné au bas du carburateur du côté embrayage de la scie. Le compteur doit indiquer 0,7 à 1,2 ohm. Si la lecture est plus élevée, remplacez l'élément chauffant.

3 Déposez le filtre à air, la tige de commande des gaz, la membrane en caoutchouc et le carburateur, voir "Carburateur - dépose".

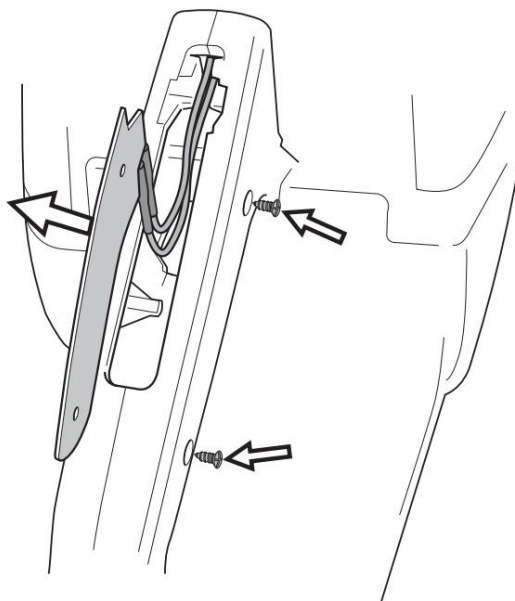
4 Retirez le boulon de la plaque à la base du carburateur pour libérer le fil de l'élément chauffant.

5



Dévissez les trois boulons de la poignée avant et retirez le couvercle pour révéler les fils. Débranchez le fil rouge.

6



Dévissez les deux boulons du côté droit de la poignée arrière. Retirez le verrou d'accélérateur et la poignée d'accélérateur, voir "Gâchette d'accélérateur". Retirez l'élément chauffant avec les fils toujours connectés.

Dépannage du réchauffeur de carburateur (346XPG, 351G, 353G)

Fonctionnement

La température du carburateur est contrôlée par un thermostat électronique pour éliminer le risque de formation de glace dans le carburateur. Le thermostat s'allume/s'éteint à 12°C/54F. Cela signifie que l'opérateur de la scie n'a pas besoin de se rappeler d'allumer ou d'éteindre le chauffage du carburateur.

• Dépannage Chauffage

de la poignée avant

Retirez le couvercle latéral de la poignée. Déconnecter les câbles en F et G (voir schéma). Nettoyez les connecteurs. Tourner l'interrupteur "on". Mesurez la résistance entre F et G.

La lecture doit être de 4 ± 1 ohms. Si ce n'est pas le cas, débranchez le câble en O et retirez l'interrupteur.

Mesurez la résistance entre O et F. La lecture doit être de 4 ± 1 ohms. Si la résistance est incorrecte, remplacez la poignée avant.

Débranchez le câble en N et G et mesurez la résistance entre ces points. La lecture ne doit pas être supérieure à 0,1 ohm. S'il est trop haut, remplacez le plomb.

Interrupteur Mesurez la résistance entre N et O avec l'interrupteur éteint. La lecture doit être de 1 000 ohms ou plus.

Répétez la mesure avec l'interrupteur allumé. La lecture ne doit pas être supérieure à 0,1 ohm.

Si elle est trop élevée, remplacez l'interrupteur.

Chauffage de la poignée

arrière Mesurer la résistance entre F et Z. Elle doit être de $1 \pm 0,5$ ohm.

Si ce n'est pas le cas, remplacez le chauffage de la poignée arrière.

Générateur

Mesurez la résistance entre G et H. Elle doit être comprise entre 0,3 et 1,3 ohm.

Si ce n'est pas le cas, remplacez le générateur.

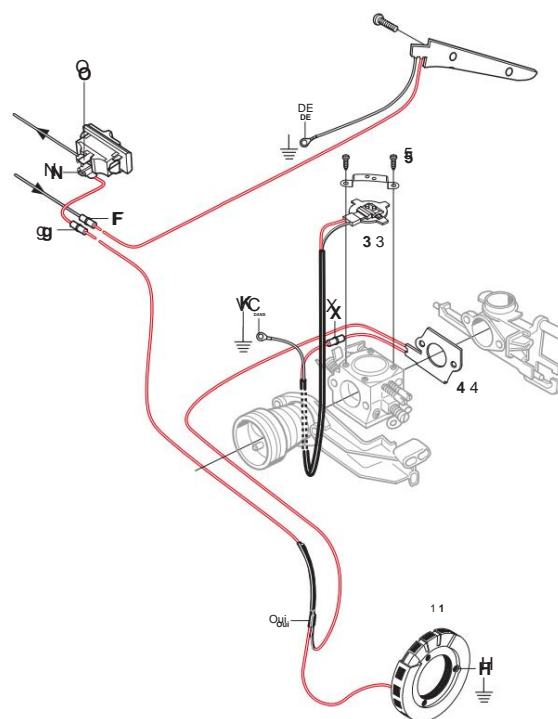
Réchauffeur carburateur

Débrancher le fil en X et nettoyer les connecteurs.

Mesurez la résistance entre X et G.

La lecture doit être comprise entre 3 et 10 ohms. Si ce n'est pas le cas, débranchez le câble en Y et nettoyez les connecteurs.

Mesurez la résistance entre X et Y, si la lecture n'est pas comprise entre 3 et 7 ohms - remplacez le réchauffeur de carburateur.



Élément chauffant et poignée arrière – dépose

1 Retirez le couvercle du cylindre, le couvercle de la poignée, la poignée et la butée droite.

Supprimez ensuite :

- Verrouillage des gaz, gâchette des gaz et ressort de rappel, voir « Gâchette des gaz ».
- flexible de carburant et tige de commande des gaz du carburateur

Dévissez le support arrière du réservoir du carter, c'est-à-dire le ressort amortisseur de vibrations arrière et les deux butées. Abaissez le réservoir aussi loin que possible pour permettre l'accès au câble de chauffage où il est connecté au réservoir.

Remonter :

- réservoir de carburant avec les deux butées et la vibration arrière ressort amortisseur
- Verrouillage des gaz, gâchette des gaz et ressort de rappel, voir « Gâchette des gaz ».
- tuyau d'essence et tige de commande des gaz vers le carburateur (vérifier que le tuyau n'est pas coincé entre le réservoir et le carter, mesure 43 mm/1,69 pouces)
- couvercle de poignée, filtre à air et couvercle de cylindre

Élément chauffant et poignée arrière – dépose

1 Vissez l'élément chauffant en place à l'aide des deux vis et faites passer les fils à travers la poignée arrière. Fixez le fil rouge dans le clip sur le réservoir et connectez-le. Faites passer le fil noir à travers le carter et fixez-le/massez-le à la base du carburateur à l'aide du boulon à l'avant du côté embrayage de la scie. Serrer à un couple de 3–4 Nm.

2

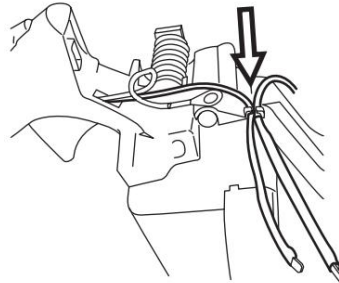
Remonter :

- réservoir de carburant avec les deux butées et la vibration arrière ressort amortisseur
- Verrouillage des gaz, gâchette des gaz et ressort de rappel, voir « Gâchette des gaz ».
- tuyau d'essence et tige de commande des gaz vers le carburateur (vérifier que le tuyau n'est pas coincé entre le réservoir et le carter, mesure 43 mm/1,69 pouces)
- couvercle de poignée, filtre à air et couvercle de cylindre

Chauffage de la poignée sur le modèle 346XPG, 351G, 353G – remontage

1 Faites passer les câbles dans la poignée arrière et insérez l'élément chauffant dans la poignée. Vissez les deux boulons à travers le côté droit de la poignée pour fixer le radiateur.

2



Enfonchez le fil noir dans la base du carburateur et connectez-le au boulon.

Serrer à un couple de 3–4 Nm.

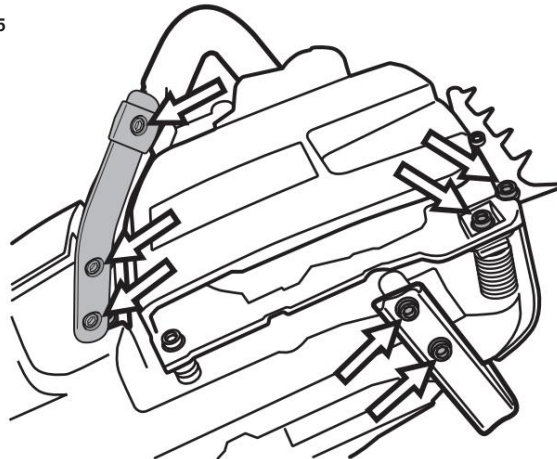
3

Acheminez le fil rouge jusqu'à la poignée avant et connectez-le.

4

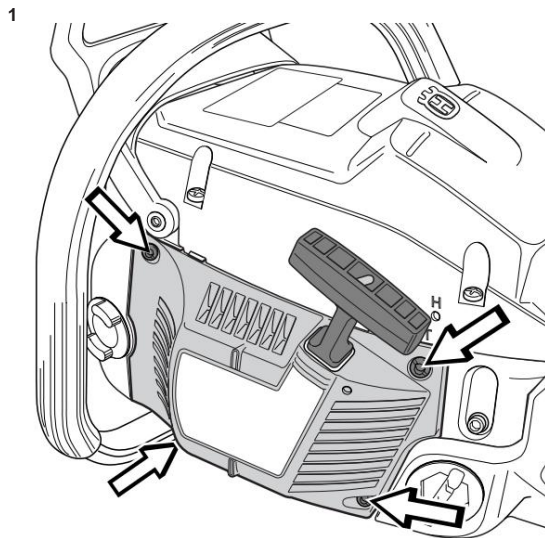
Appuyez sur la gâchette d'accélérateur et le verrou d'accélérateur en position et vérifiez qu'ils fonctionnent correctement, voir « Gâchette d'accélérateur ».

5



Boulonnez les ressorts amortisseurs de vibrations qui maintiennent le réservoir en place et remettez le couvercle sur la poignée avant.

Assemblage du démarreur - dépose



1
Dévissez les quatre boulons qui fixent l'ensemble de démarreur au carter et soulevez l'ensemble de démarreur.

2
Tirez environ 30 cm du cordon et fixez-le dans l'encoche du bord de la poulie. Relâchez la tension du ressort de rappel en laissant la poulie s'enrouler lentement vers l'arrière.

3



ATTENTION!

Si le ressort de rappel est toujours sous tension lorsque la poulie est retirée, il peut s'envoler et causer des blessures. Portez des lunettes de protection.



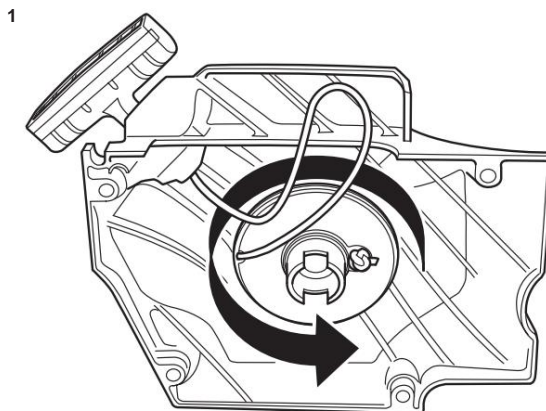
Retirez le boulon du centre de la poulie et soulevez la poulie.

Nettoyage et inspection

Nettoyez les pièces et vérifiez les points suivants:

- La corde de démarrage.
- Les dents de la poulie, lubrifiez avec de l'huile.
- Que les cliquets du volant moteur ne sont pas endommagés, c'est-à-dire qu'ils reviennent vers le centre et se déplacent librement.
- Lubrifier le ressort de rappel avec de l'huile légère.

Remplacement d'un cordon de démarrage cassé ou usé

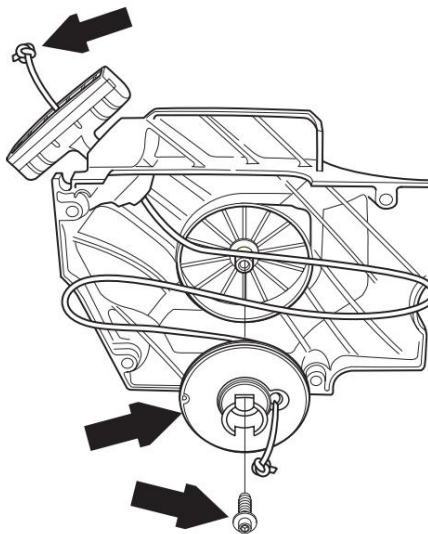


1
Avant de remplacer une corde de lanceur usée, la tension du ressort de rappel doit être relâchée. Tirez la corde du démarreur à travers l'encoche dans le bord de la poulie et enroulez la poulie dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour relâcher la tension du ressort.

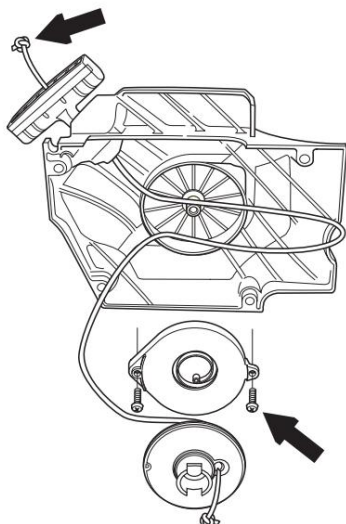
2

Retirez le boulon du centre de la poulie et soulevez la poulie.

3



Insérez un nouveau cordon dans le trou de la poulie et faites un nœud pour le fixer. Faites passer l'autre extrémité du cordon à travers le trou du boîtier du démarreur et à travers la poignée du démarreur, puis faites un double nœud à l'extrémité. Enroulez environ 3 tours de la corde du démarreur sur la poulie. Insérez le boulon par le centre de la poulie et serrez à un couple de 2-3 Nm.

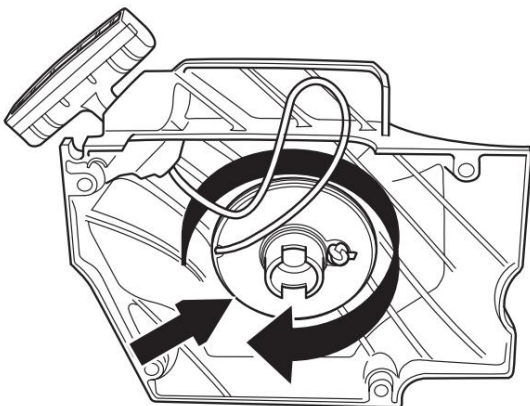


Nettoyage et inspection : •

Nettoyez et inspectez soigneusement toutes les pièces. S'il y a des fissures ou d'autres défauts, remplacez les pièces endommagées par des neuves. Lubrifier le ressort de rappel avec de l'huile légère.

Tension du ressort de rappel

1 Fixez la corde du démarreur dans l'encoche du bord de la poulie et enroulez la poulie d'environ 2 tours dans le sens des aiguilles d'une montre. Vérifiez que la poulie est libre de tourner d'au moins un demi-tour supplémentaire lorsque la corde du lanceur est complètement tendue.



Remplacement d'un ressort de rappel usé



ATTENTION!

Assurez-vous que le ressort de rappel ne s'envole pas et ne cause pas de blessures. Portez des lunettes de protection.



1 Retirez le boulon du centre de la poulie et soulevez la poulie et le ressort.

2

Retirez le ressort de rappel cassé.

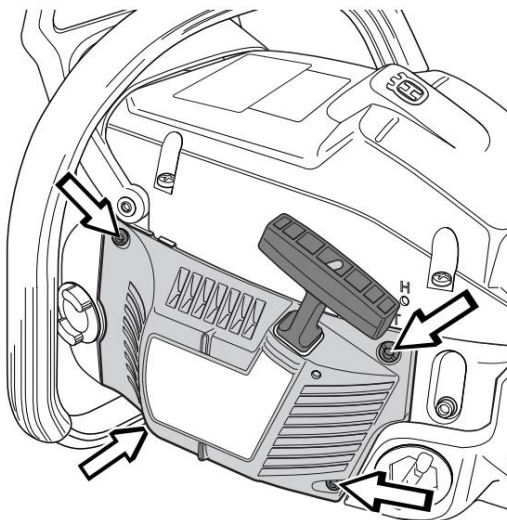
3

Insérez le boulon par le centre de la poulie et serrez à un couple de 2-3 Nm.

Tendre le ressort de rappel, voir "Tension du ressort de rappel".

Ensemble démarreur – remontage

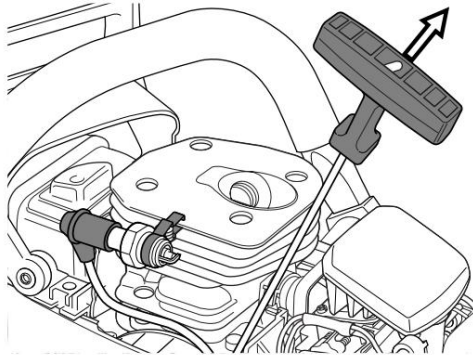
1



Positionnez l'ensemble de démarreur sur le carter et serrez les boulons à un couple de 2,5 à 3,5 Nm.

Module d'allumage – test En cas de

défaillance du système d'allumage, le module d'allumage doit être testé avant de retirer le système d'allumage.

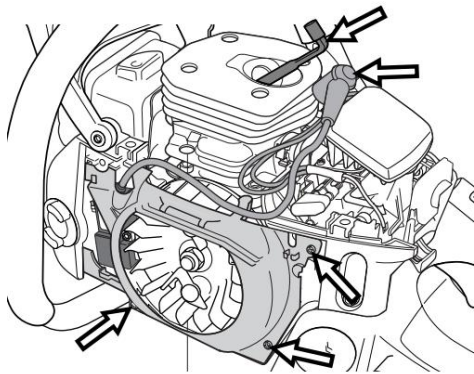


Testez le module d'allumage comme suit :

- Connectez une bougie de test 502 71 13-01 au câble d'allumage et clipser la bougie de test sur le cylindre.
- Faites tourner le moteur à l'aide de la corde de démarrage.
- Si la bougie de test produit une étincelle, le module d'allumage est OK.

Module d'allumage/volant moteur - dépose

1

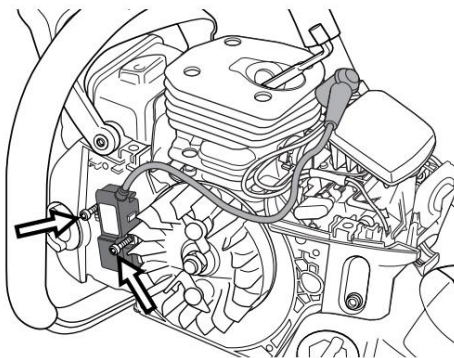


Retirez le couvercle du cylindre. Débrancher le câble HT, déposer la bougie et mettre en place la butée de piston 502 54 15-01. Retirez l'ensemble de démarreur, dégagez les fils du guide-câble et retirez-le.

Modèle 346XP, 351, 353 :

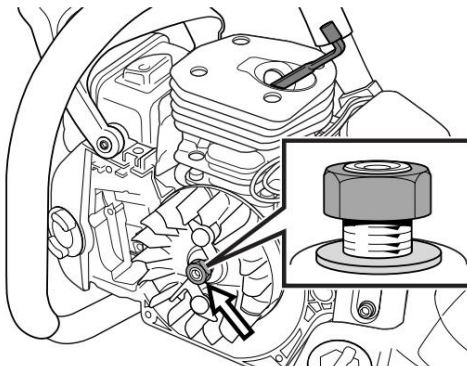
Retirez le couvercle de la poignée.

2



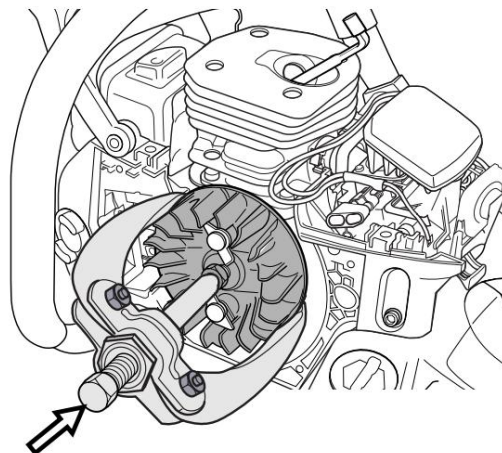
Si vous remplacez le module d'allumage, déconnectez ses fils et dévissez-le. Le module d'allumage peut être laissé en place si vous retirez simplement le volant.

3



Desserrez l'écrou du volant à l'aide d'une douille appropriée et dévissez-le jusqu'à ce qu'il affleure avec l'extrémité de l'arbre.

4



Positionner l'extracteur 504 90 90-02 sur les aimants et le contrepois sur le volant moteur. Serrez de 2 à 3 tours et tapez sur la tête de l'extracteur avec un maillet métallique pour libérer le volant. Retirez l'extracteur, l'écrou et la rondelle. Soulevez le volant.

Nettoyage et inspection • Nettoyez

toutes les pièces, en particulier les cônes du volant et de l'arbre. • Vérifiez que le volant moteur n'est pas fissuré ou endommagé d'aucune autre manière.

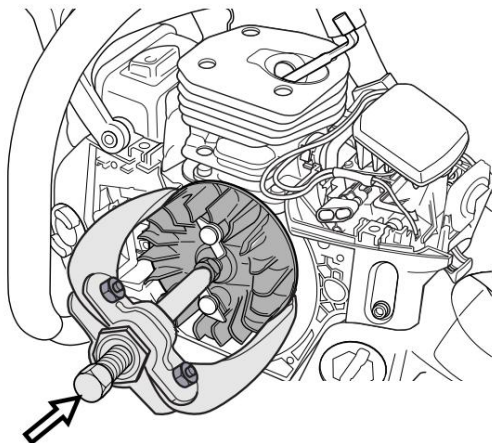
Remplacement du générateur, modèle 346XP, 351, 353

1

Retirez le couvercle du cylindre. Débrancher le câble HT, déposer la bougie et mettre en place la butée de piston 502 54 15-01. Retirez l'ensemble de démarreur, dégagez les fils du guide-câble et retirez-le.

Retirez le couvercle de la poignée.

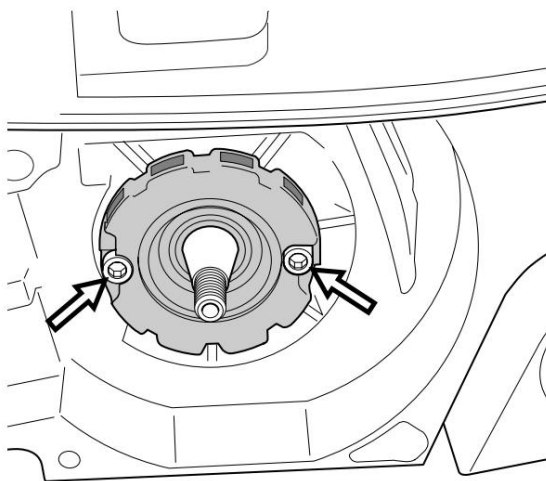
2



Desserrez l'écrou du volant à l'aide d'une douille appropriée et dévissez-le jusqu'à ce qu'il affleure avec l'extrémité de l'arbre.

Positionner l'extracteur 504 90 90-02 sur les aimants et le contrepoids sur le volant moteur. Serrez de 2 à 3 tours et tapez sur la tête de l'extracteur avec un maillet métallique pour libérer le volant. Retirez l'extracteur, l'écrou et la rondelle. Soulevez le volant.

3



Dévissez les deux boulons du générateur mais laissez le générateur en place.

4

Retirez le tuyau de carburant et la tige de commande des gaz du carburateur.

Déboulonnez le support arrière du réservoir du carter, c'est-à-dire le ressort amortisseur de vibrations arrière et les deux butées. Abaissez le réservoir aussi loin que possible pour permettre l'accès au câble de chauffage où il est connecté au réservoir.

5

Déconnectez le câble du générateur de la poignée et déclipsez-le du réservoir. Retirez le générateur et le câble.

Générateur – réaménagement

1 Faites passer le câble du générateur à travers les trous du carter et de la poignée. Boulonnez le générateur en place en serrant les boulons à un couple de 5 Nm.

Clipsez le câble sur le réservoir.

REMARQUE! Le connecteur de la sonde doit être positionné à droite du clip, voir schéma. Connectez le câble au connecteur sur la poignée.

2

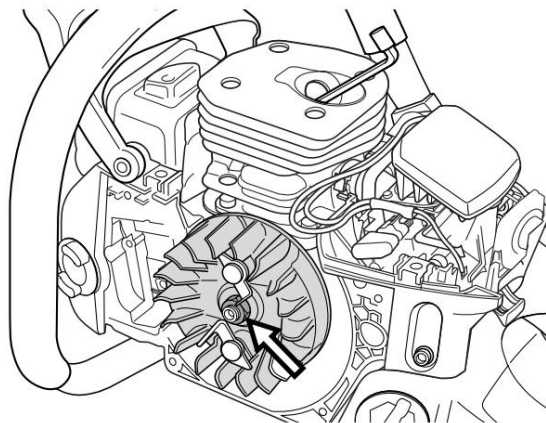
Remonter:

- réservoir de carburant avec butées et ressort amortisseur de vibrations arrière
- tuyau de carburant au carburateur, longueur du tuyau entre le réservoir et le carter: 433mm/1,693pouces et entre le carter et le carburateur: 533mm/2,093pouces
- tige de commande des gaz vers carburateur
- volant moteur avec écrou et rondelle
- guide-câble, fils et ensemble de démarrage

Retirer la butée de piston et reconnecter le fil HT et le couvercle du cylindre.

Module d'allumage et volant moteur - repose³

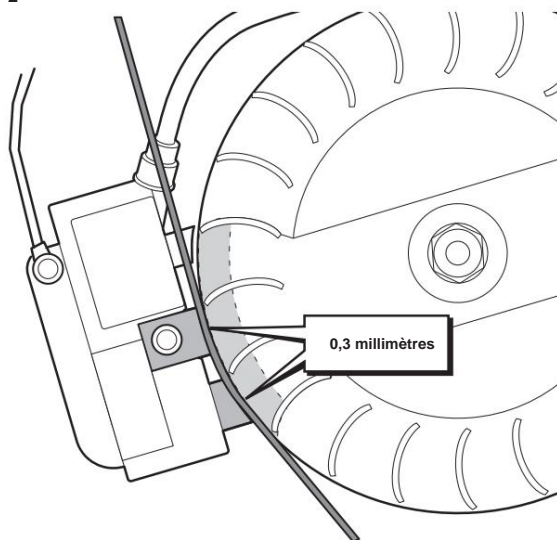
1



Placer le volant moteur sur le vilebrequin. Tourner le volant de manière à ce que la clavette soit alignée avec la rainure de clavette dans l'arbre.

Monter la rondelle et l'écrou sur l'arbre et serrer au couple de 25-30 Nm.

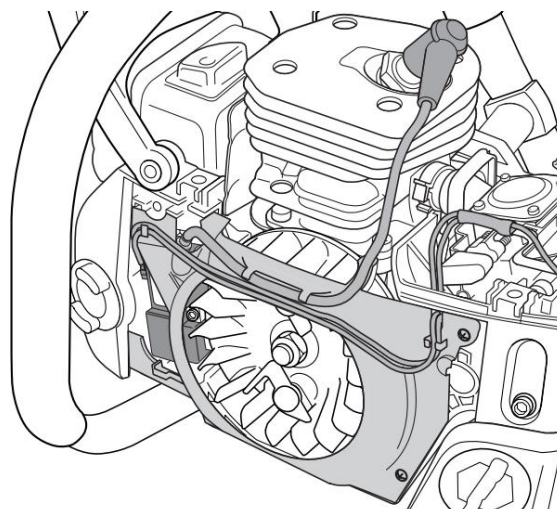
2



Pour remonter le module d'allumage procéder comme suit :

Tourner le volant moteur de sorte que les aimants soient alignés avec le module d'allumage. Monter le module d'allumage avec la jauge d'épaisseur en plastique (502 51 34-01) maintenue en place d'épaisseur, sans serrer les vis. Connectez le fil de terre noir à la vis avant du module d'allumage. Réglez l'écart entre le module d'allumage et l'aimant à 0,3 +/- 0,1 mm. L'écart doit être mesuré à l'une des deux chevilles les plus basses du module d'allumage.

Serrer les boulons à 4,5-6 Nm. Connectez le fil bleu au module d'allumage.



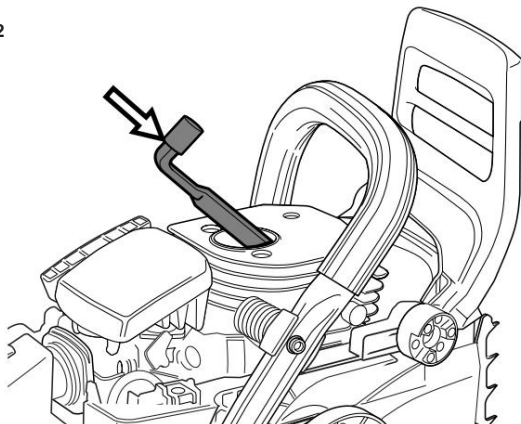
Remontez ensuite :

- guide-câble et appuyez sur les fils en position
- Câble HT
- ensemble de démarreur, serrer à un couple de 2,5 à 3,5 Nm
- couvercle de cylindre

Embrayage centrifuge - dépose

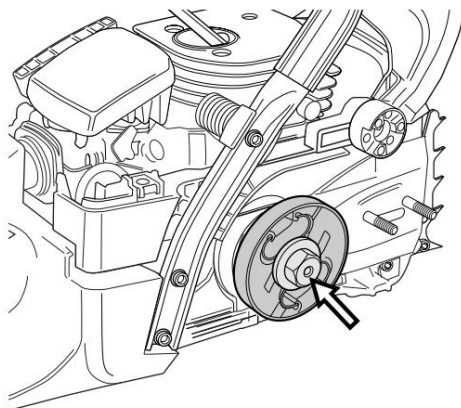
1 Retirez le couvercle du cylindre. Désengagez le frein de chaîne en poussant la protection contre le recul vers l'arrière. Dévissez les boulons du guide-chaîne et retirez le carter d'embrayage, la chaîne et le guide-chaîne.

2



Débranchez le câble HT. Déposer la bougie et mettre en place la butée de piston 502 54 15-01.

3

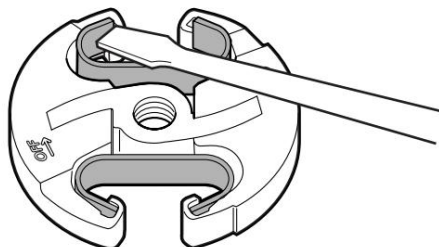


Dévisser l'embrayage à l'aide de l'outil 502 54 16-01 et d'une douille ou d'une clé mixte adaptée. Tournez l'écrou dans le sens des aiguilles d'une montre pour le retirer.

4

REMARQUE!

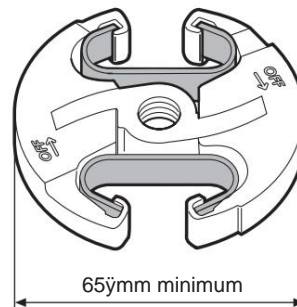
Manipulez les ressorts d'embrayage avec précaution. S'ils sont trop ouverts, ils pourraient endommager la scie.



Retirez délicatement les ressorts d'embrayage avec un tournevis.

Inspection et nettoyage

• Nettoyez et inspectez soigneusement toutes les pièces. S'il y a des fissures ou d'autres défauts, remplacez les pièces endommagées par des neuves. Utilisez toujours des pièces d'origine.



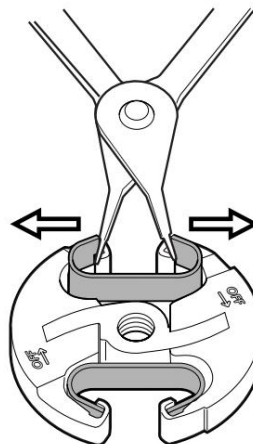
• Vérifier l'épaisseur des masselottes d'embrayage en à l'aide d'un pied à coulisse pour mesurer le diamètre de l'embrayage. Si le diamètre est inférieur à 65 mm, l'ensemble d'embrayage doit être remplacé.

Embrayage centrifuge – repose

1

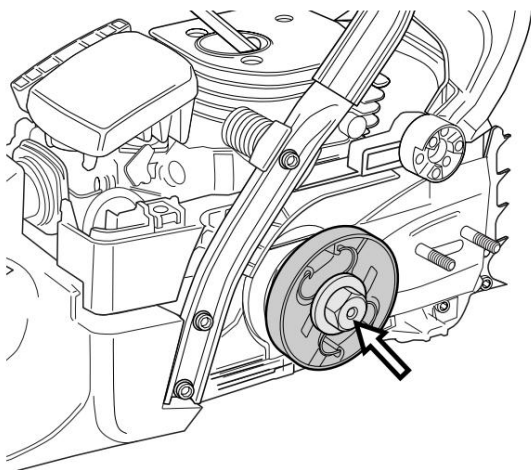
REMARQUE!

Manipulez les ressorts d'embrayage avec précaution. S'ils sont trop ouverts, ils pourraient endommager la scie.



Insérer les ressorts d'embrayage dans les mâchoires à l'aide d'une pince à circlips.

2



Monter l'embrayage sur le vilebrequin et serrer dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à la butée. Serrer ensuite au couple de 20 Nm minimum à l'aide de l'outil 502 54 16-01 et d'une douille ou d'une clé mixte adaptée.

3

Retirez la butée de piston. Monter la bougie en la serrant au couple de 15 Nm puis brancher le câble HT.

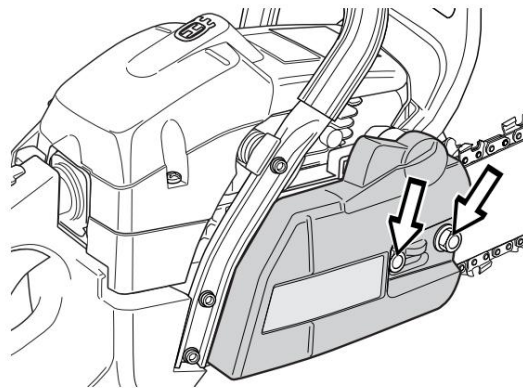
Remontez ensuite :

- couvercle de cylindre
- barre guide
- chaîne
- couvercle d'embrayage

Pompe à huile - dépose 346XP, 350, 351, 353

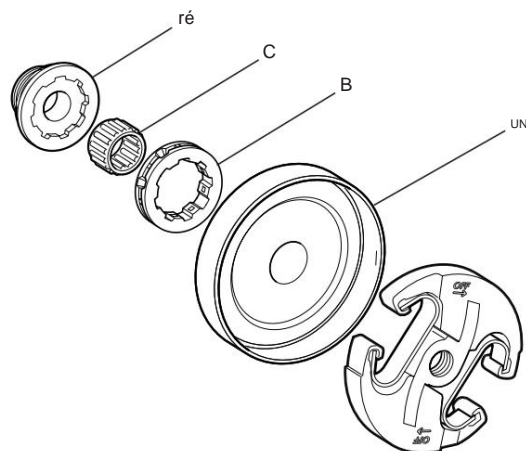
1 Videz et nettoyez le réservoir d'huile.

2



Retirez le couvercle du cylindre. Désengagez le frein de chaîne en poussant la protection contre le recul vers l'arrière. Dévissez les boulons du guide-chaîne et retirez le carter d'embrayage, la chaîne et le guide-chaîne. Débranchez le câble HT. Déposer la bougie et mettre en place la butée de piston 502 54 15-01. Dévisser l'embrayage (dans le sens des aiguilles d'une montre) à l'aide de l'outil d'embrayage 502 54 16-01 et d'une clé à douille ou d'une clé mixte appropriée.

3

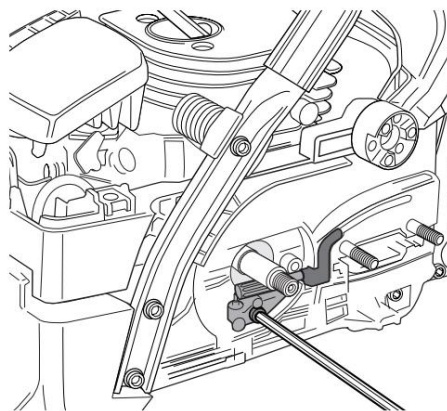


Dévissez et retirez le tambour d'embrayage (A), le pignon de chaîne RIM (B) si monté, le roulement à aiguilles (C) et la roue d'entraînement de la pompe (D).

Modèle 350 :

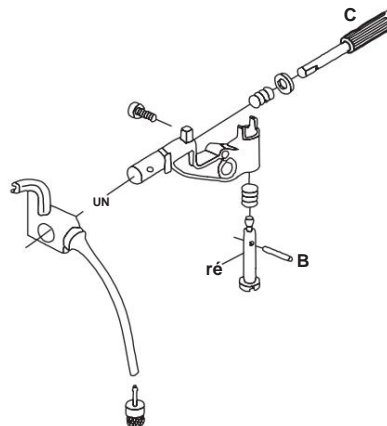
Retirez les boulons des éléments anti-vibrations du même côté.

4



Dévissez la pompe à huile du carter.

5



Retirez le tuyau d'huile et le filtre (A).

Modèle 350 :

Poussez légèrement le boîtier vers le haut du réservoir de carburant et retirez le filtre (A) par le dessous, voir le schéma sous «Pompe à huile – dépose 340, 345y».

6

Retirez la goupille (B) de la vis de réglage en utilisant un petit chasse-goupille pour l'extraire.

7

Enfoncez le piston de la pompe (C) afin de pouvoir retirer la vis de réglage (D). Retirez le piston de la pompe.

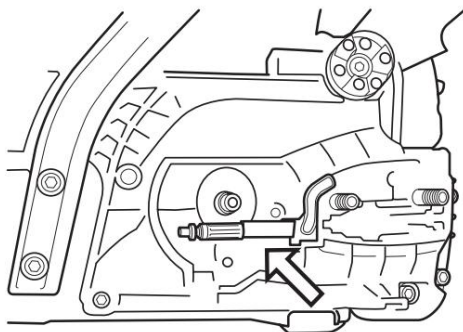
Pompe à huile – dépose 340, 345

1-4

Voir "Pompe à huile - dépose, modèles 346XP, 350, 351, 353", points 1-4.

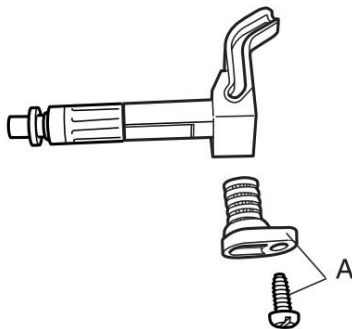
Retirez les boulons des éléments anti-vibrations du même côté.

5

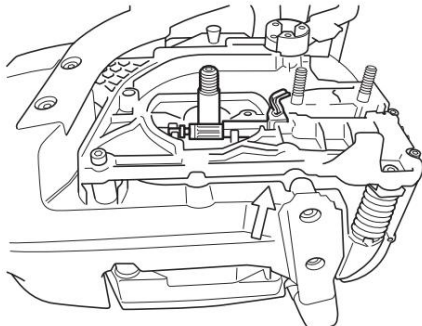


Soulevez avec précaution la pompe à huile du carter.

6



Poussez légèrement le carter vers le haut du réservoir de carburant et retirez le filtre (A) par le dessous.

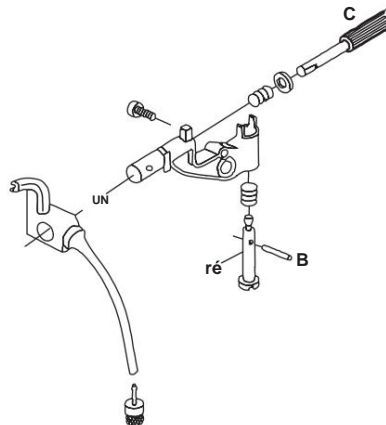


Nettoyage et inspection

- Nettoyez et inspectez soigneusement toutes les pièces. S'il y a des fissures ou d'autres défauts, remplacez les pièces endommagées par des neuves. Utilisez toujours des pièces d'origine.
- Lubrifiez toutes les pièces mobiles avec de l'huile pour chaîne.

Pompe à huile - repose 346XP, 350, 351, 353

1



Lubrifier le piston de la pompe (C) avec de l'huile pour chaîne et monter le piston de la pompe et les rondelles.

2

Appuyez sur le piston de la pompe (C). Monter la vis de réglage et le ressort de sorte que la goupille (B) puisse être enfoncée en position.

3

Rebranchez le tuyau d'huile et le filtre (A).

Modèle 350 :

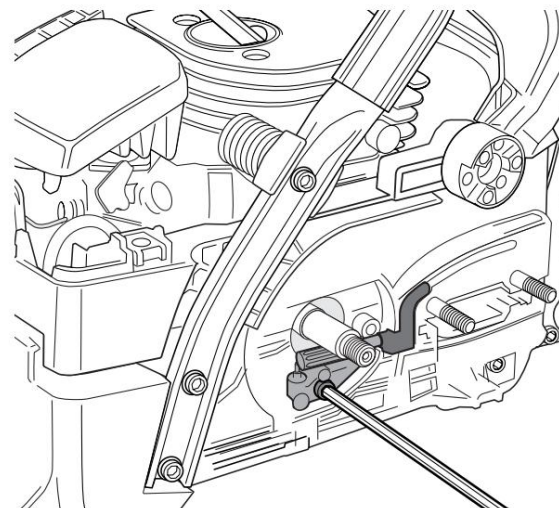
poussez légèrement le carter vers le haut du réservoir de carburant et vissez le filtre (A) par le dessous.



ATTENTION!

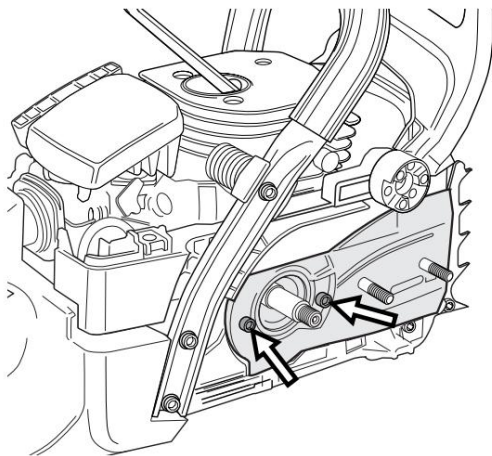
Une mauvaise lubrification de la chaîne peut entraîner une défaillance de la chaîne, ce qui peut entraîner des blessures graves ou mortelles.

4



Boulonnez la pompe à huile au carter. La pompe à huile réglable doit être vissée à un couple de 2 à 3 Nm.

5

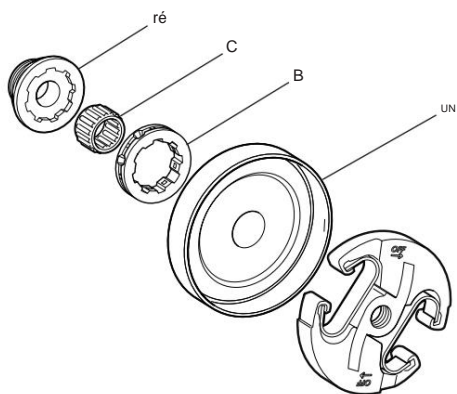


Monter la plaque de protection de la chaîne en serrant les boulons à un couple de 2-3 Nm.

Modèle 350 :

Monter les boulons sur les éléments anti-vibration du même côté.

6



Lubrifiez le roulement à aiguilles avec de la graisse. Monter la roue d'entraînement de la pompe (D), le roulement à aiguilles (C), le pignon de chaîne (B), le cas échéant, et le tambour d'embrayage (A).

7

Monter l'embrayage sur le vilebrequin et serrer dans le sens contraire des aiguilles d'une montre jusqu'en butée. Serrer ensuite à un couple d'au moins 20 Nm à l'aide de l'outil 502 54 16-01 et d'une clé à douille ou clé mixte adaptée.

8

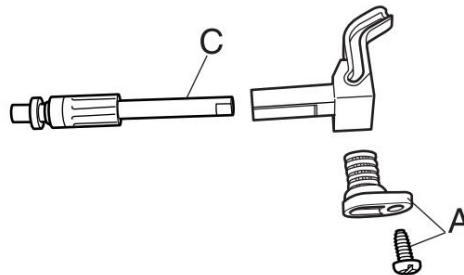
Retirer la butée de piston. Monter la bougie, la serrer au couple de 15 Nm, puis brancher le câble HT. Remontez ensuite le carter de cylindre, le guide-chaîne, la chaîne et le carter d'embrayage.

9

Remplir le réservoir d'huile. Pour plus d'informations, consultez les instructions d'utilisation de ce modèle pour connaître la qualité d'huile recommandée.

Pompe à huile - repose 340, 345

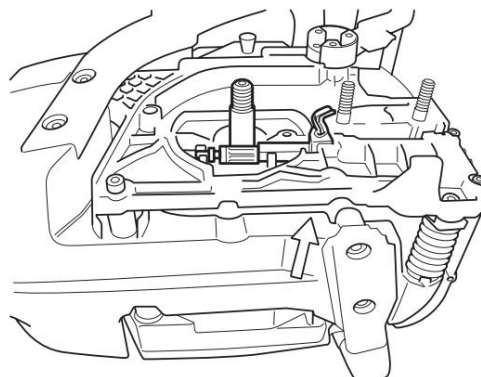
1



Lubrifier la pompe à piston (C) avec de l'huile pour chaîne et monter le piston de la pompe.

2

Monter la pompe. Une goupille ronde sécurise sa position.



Pousser légèrement le carter vers le haut du réservoir de carburant et visser le filtre (A) par le dessous.

3

Monter la plaque guide-chaîne (un boulon), couple de serrage 2-3 Nm.

REMARQUE! Vérifier que le tendeur de chaîne est en position. Monter les boulons sur les éléments anti-vibrations.

Noter.

Les modèles 340 et 345 ont un autre type de tendeur de chaîne, qui se règle par le côté.

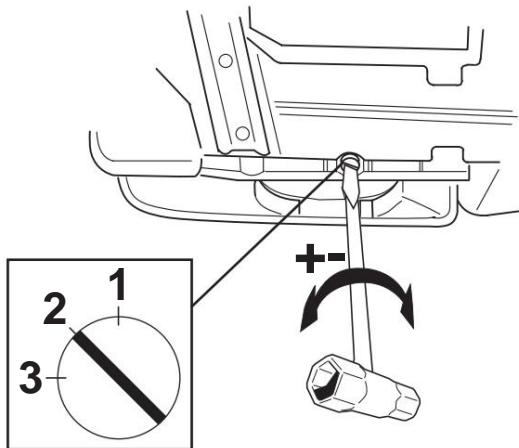
4

Voir "Pompe à huile – Repose, modèles 346XP, 350, 351, 353" pos. 6-9.

Pompe à huile réglable – réglage

346XP, 350, 351, 353

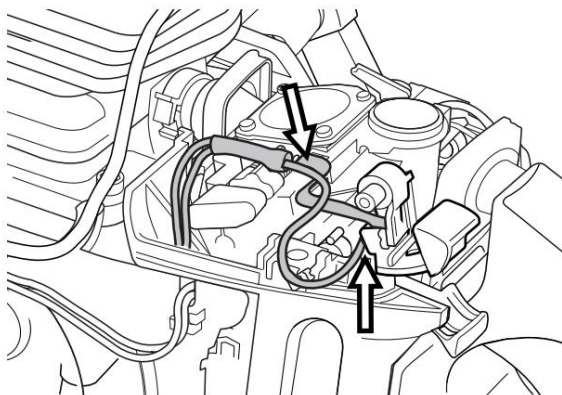
Utilisez un tournevis ou une clé à molette pour tourner la vis de réglage sur la pompe. Tourner la vis dans le sens des aiguilles d'une montre diminue le débit d'huile et la tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre augmente le débit d'huile.



Réglage recommandé : 13–15" bar
 Réglage min. 15–18" bar
 Réglage intermédiaire 18–20" bar
 Réglage max.

Carburateur - dépose

1

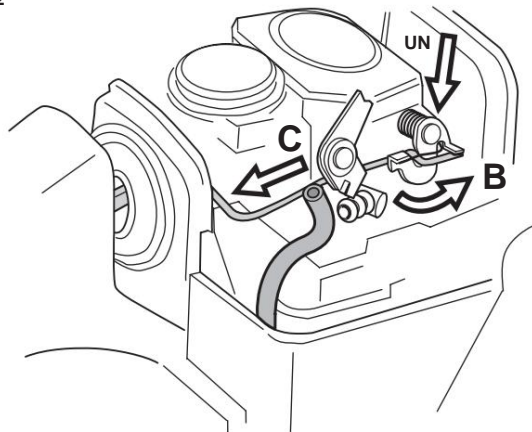


REMARQUE!

N'utilisez pas de pinces moletées pour déconnecter ou reconnecter le tuyau de carburant. Cela pourrait endommager le tuyau et entraîner une fuite ou une rupture.

Retirez le cylindre et le filtre à air. Débranchez les câbles du contacteur d'arrêt et le tuyau de carburant du carburateur.

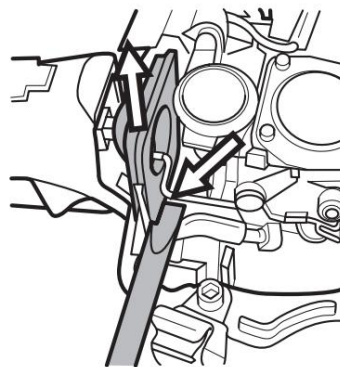
2



Déconnectez la tige de poussée du carburateur en soulevant d'abord soigneusement le ressort sur l'extrémité de la tige, où il se connecte au levier d'accélérateur (A).

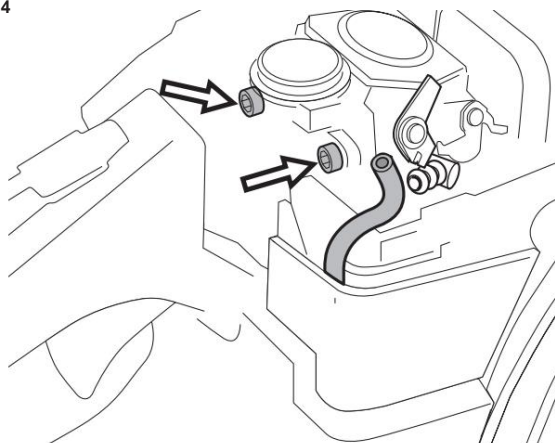
Poussez ensuite le levier des gaz vers l'avant (B) tout en poussant la tige de poussée des gaz vers l'arrière (C) et en la soulevant du levier. Retirez la tige de commande des gaz du réservoir et soulevez-la vers le haut sans la tirer à travers le collecteur d'admission en caoutchouc. Dégagez avec précaution l'ensemble carburateur du support en caoutchouc droit et soulevez-le vers le haut.

3



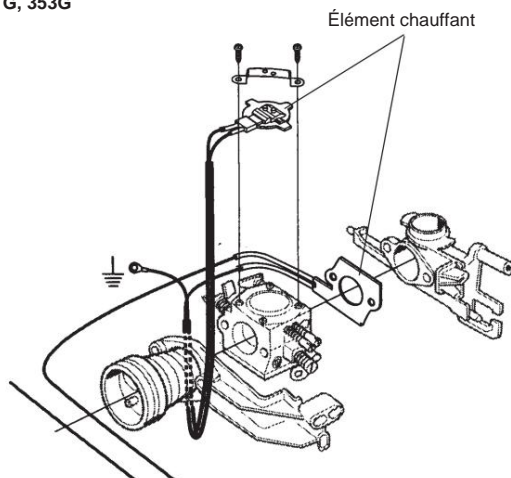
Ouvrez le verrou à ressort sur le soufflet en caoutchouc.

4

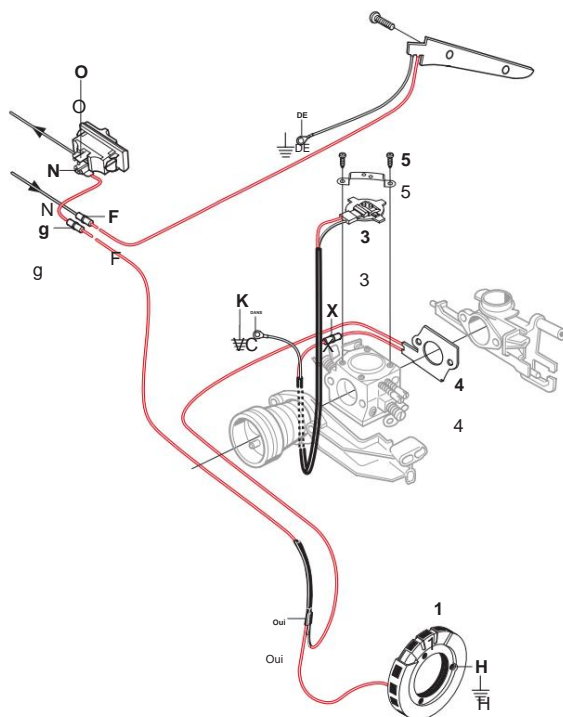


Dévissez et retirez les boulons du carburateur. Soulevez le carburateur.

Sur les scies avec un réchauffeur de carburateur 346XPG, 351G, 353G



Retirez les deux boulons du support au-dessus du carburateur. Débranchez les câbles de connexion au réchauffeur de carburateur et retirez l'élément chauffant.



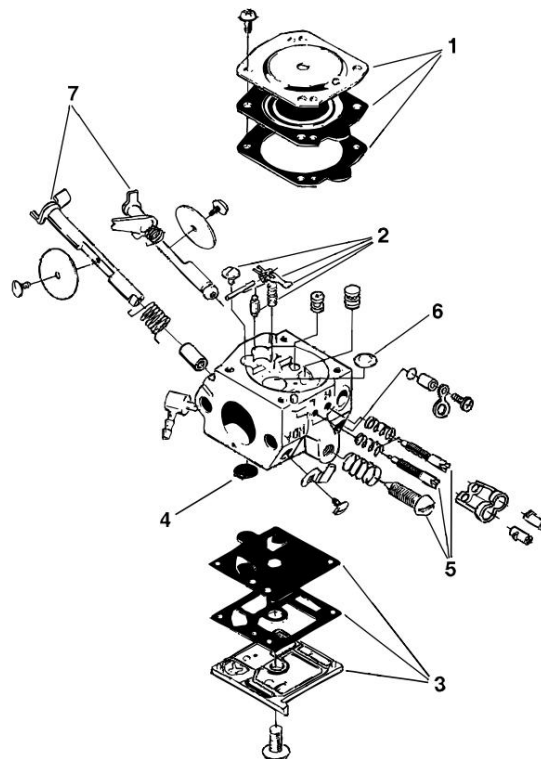
Lors du remplacement du thermostat : Débranchez le câble de X et Y. Dépannage, voir page 20.

Sur les scies à carburateur 346XPG, 351G, 353G Remplacement de l'élément chauffant : Abaissez la partie arrière du réservoir en retirant le boulon entre le couvercle de la poignée et les ressorts amortisseurs de vibrations.

Retirez le démarreur, puis desserrez les vis d'arrêt des deux côtés (l'une se trouve sous le démarreur et doit être retirée en premier). Débranchez maintenant le câble de X et Y.

Démontage du carburateur : Desserrer les vis de gicleur haut, bas et ralenti.

Carburateur - démontage



Les numéros d'éléments dans le schéma se réfèrent aux étapes ci-dessous (1-7).

1 Retirez le couvercle du doseur et retirez avec précaution la membrane de dosage et le joint.

2 Dévisser la vis et retirer la soupape à pointe, ainsi que le bras de levier, l'axe et le ressort.

3 Retirez le couvercle de l'unité de pompe et retirez soigneusement le joint et le diaphragme de la pompe.

4 Retirez le filtre à carburant.

5 Retirez les vis de gicleur haut, bas et ralenti. (Les vis HDA 159A high et low jet sont protégées par des capuchons en plastique qui peuvent être enlevés avec un tournevis. Uniquement sur EPA, voir annexe A.)

6 Retirez le bouchon en perçant d'abord un trou dedans puis en le faisant sortir avec un tournevis ou similaire.

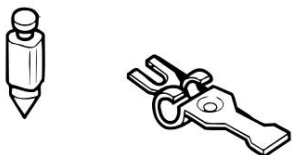
Si nécessaire, retirez les soupapes d'étranglement et d'étranglement, et retirez les axes avec les bras de levier et les ressorts.

Nettoyage et inspection

Nettoyez tous les composants du carburateur à l'essence. Utilisez une compagnie aérienne pour sécher l'essence de tous les composants. Soufflez dans tous les canaux du corps du carburateur et vérifiez qu'ils ne sont pas obstrués.

Regarde ça :

- Le joint, la membrane de pompe et la membrane de dosage ne sont pas endommagés.
- Il n'y a pas de jeu dans les soupapes d'étranglement et d'étranglement.

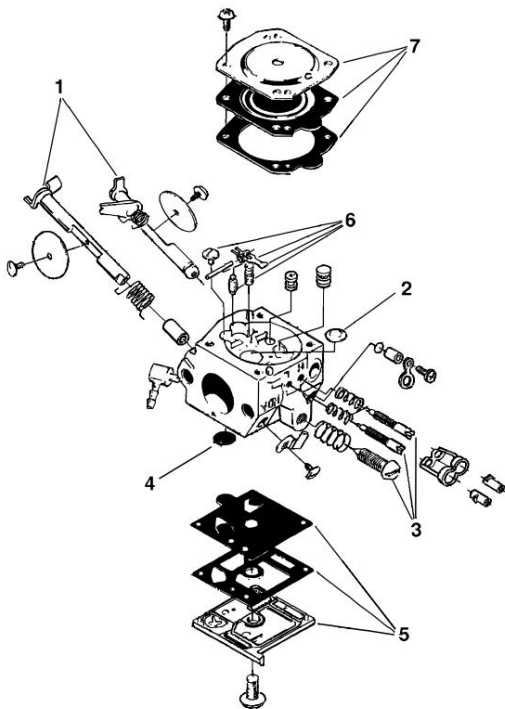


- Le pointeau et son bras de levier ne sont pas usés.
- Le filtre à carburant n'est pas endommagé.
- Les pointes des vis de jet haute et basse vitesse ne sont pas endommagées.
- Le conduit d'admission d'air n'est pas fissuré.

Carburateur – remontage

REMARQUE!

La propreté est très importante lors du remontage du carburateur. De minuscules particules de saleté peuvent causer des problèmes de fonctionnement.



Les numéros d'éléments dans le schéma se réfèrent aux étapes ci-dessous (1–8).

1

Si les papillons d'accélérateur et de starter et leurs axes ont été déposés, ceux-ci doivent être remontés.

Lubrifiez les roulements de broche avec de l'huile légère.

2

Insérez le bouchon dans le trou avec le côté convexe vers le haut et élargissez-le en appuyant vers le bas avec un chasse-goupille.

3

Remontez les vis et les ressorts des gicleurs haute et basse vitesse, ainsi que la vis de ralenti. Montez les capuchons en plastique sur les vis haute et basse vitesse.

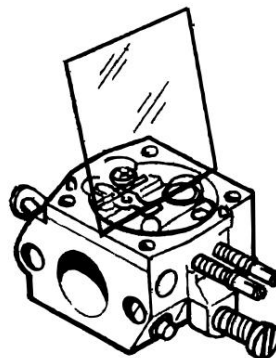
4

Montez le filtre à carburant à l'aide du manche d'un petit tournevis.

5

Montez la membrane de pompe, le joint et le couvercle sur l'unité de pompe.

6



Montez la soupape à pointeau avec le bras de levier, la tige et le ressort et serrez la vis.

Utilisez une règle pour vérifier que le bras de levier est au niveau de la face du couvercle. Si nécessaire, le bras de levier peut être légèrement plié.

7

Montez la membrane de dosage avec son joint et remonte le couvercle sur le doseur.

8

Effectuez un test de pression.

Carburateur – test de pression

Le test de pression doit être effectué avec le carburateur entièrement assemblé. Les tests doivent toujours être effectués après la réparation du carburateur, mais peuvent également être effectués pour le dépannage avant le démontage.

Effectuez le test comme suit :

- Vissez les vis de jet haute et basse vitesse et dévissez-les d'un tour.
- Brancher le testeur de pression 502 50 38-01 sur l'arrivée de carburant du carburateur.



- Abaissez le carburateur dans un b cher d'eau.
- Pomper la pression à 50 kPa (0,5 bar) et serrer le tube de la pompe.
- Il ne doit y avoir aucune fuite. En cas de fuite, reportez-vous au tableau ci-dessous.

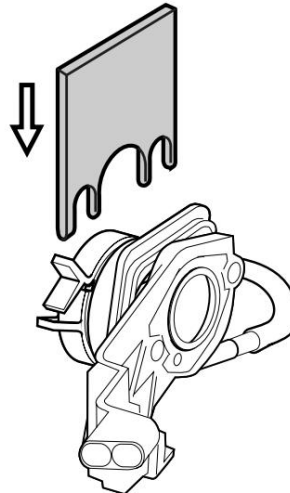
Fuite	La fuite résident dans
Jets diffuseurs	Soupape � pointeau
Dans le tube d'impulsion	Diaphragme de la pompe
Orifice de ventilation au-dessus du doseur	Diaphragme de contrôle

Carburateur - repose

REMARQUE!

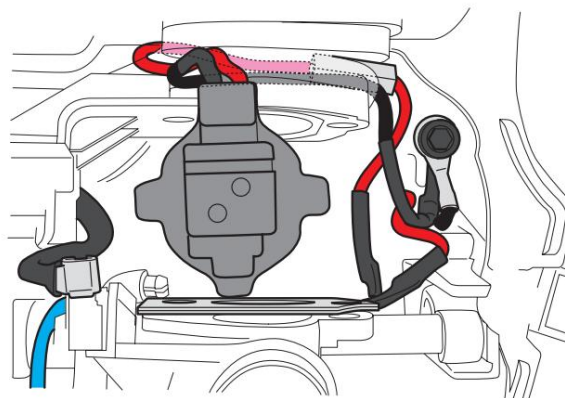
La propreté est très importante lors du remontage du carburateur. De minuscules particules de saleté peuvent causer des problèmes de fonctionnement.

1



Monter la plaque d'arrêt 502 54 17-01 entre la bride du carburateur et la plaque isolante.

Sur les scies avec un réchauffeur de carburateur 346XPG, 351G, 353G

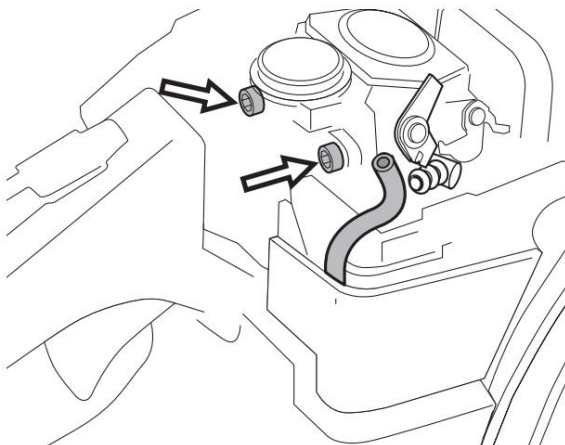


Insérez l'élément chauffant entre le raccord du filtre à air et le carburateur ainsi qu'au-dessus du carburateur. Faites passer le câble comme illustré ci-dessus.

Serrez le support au-dessus du carburateur avec les deux boulons.

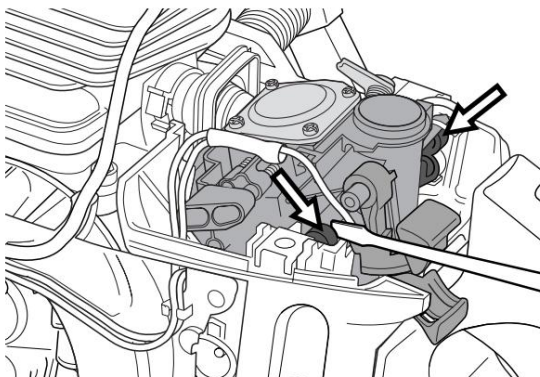
Connectez les câbles au réchauffeur de carburateur.

2



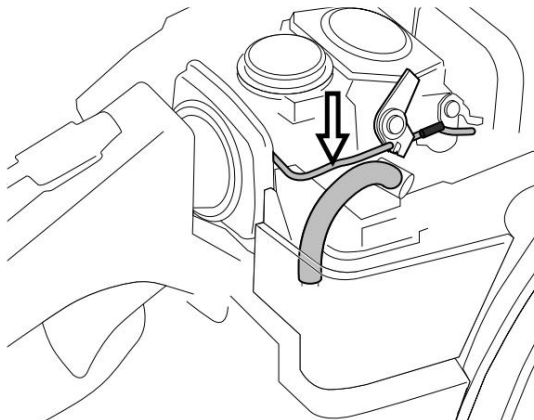
Monter le carburateur. Vissez les boulons du carburateur directement par l'arrière, sans soulever l'ensemble du carburateur. Serrer à un couple de 1 à 1,5 Nm. Il est important de maintenir la bride du carburateur tout en serrant les boulons pour empêcher le déplacement du collecteur d'admission.

3



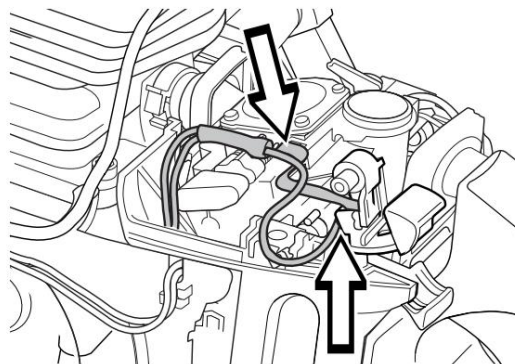
Poussez le support du carburateur arrière dans sa bague en caoutchouc à l'aide d'un petit tournevis. Déposer la plaque d'arrêt 502 54 17-01.

4



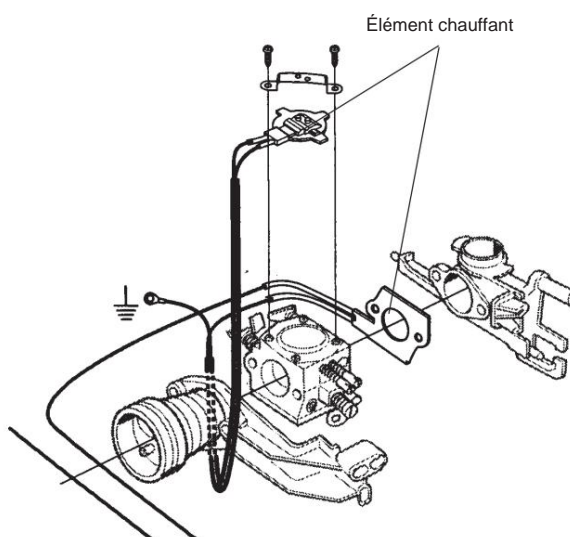
Connectez le tuyau de carburant au carburateur. Reposer la tige de poussée des gaz en même temps que le collecteur d'admission en caoutchouc, enfoncer la tige de poussée des gaz jusqu'à ce qu'elle s'enclenche dans le carburateur et monter le ressort.

5



Connectez les fils à l'interrupteur d'arrêt.

Réchauffeur de carburateur 346XP, 351, 353 – Remontage



1

Monter l'élément chauffant entre le raccord du filtre à air et le carburateur ainsi qu'au-dessus du carburateur.

2

Serrez le support au-dessus du carburateur à l'aide des deux boulons.

3

Connectez les câbles au réchauffeur de carburateur.

Remonter:

- carburateur

Système d'admission d'air - dépose

Le système d'admission d'air comprend :

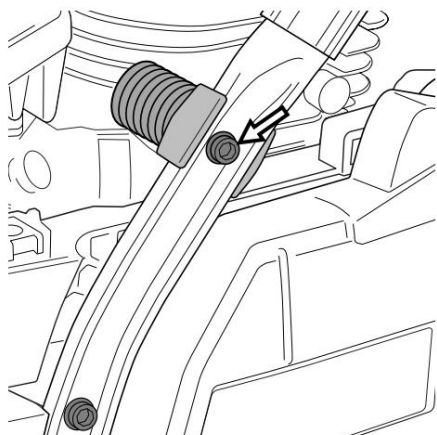
- collecteur d'admission
 - plaque isolante avec clip
 - bride de carburateur •
- tuyau d'impulsion
- anneau de support

1

Retirer:

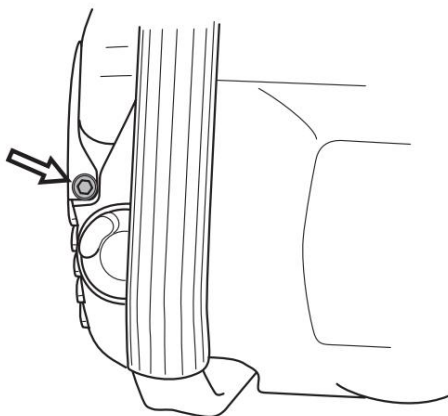
- couvercle de cylindre
- filtre à air
- carburateur
- Câble HT
- ensemble de démarrage (340, 345)
- Réservoir de carburant (340, 345)

2



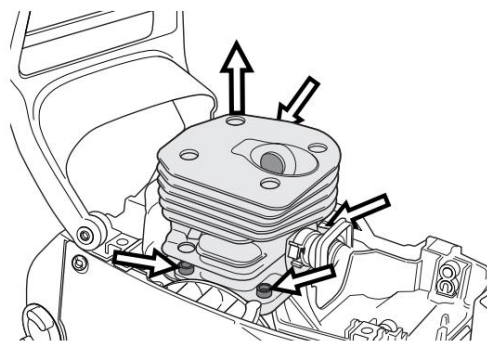
Déverrouillez le ressort amortisseur de vibrations entre le cylindre et la poignée.

3

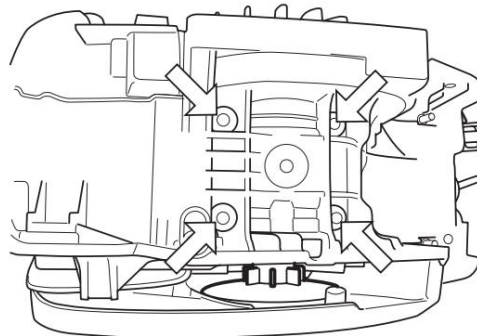


Dévisser et retirer la vis du support du silencieux.

4

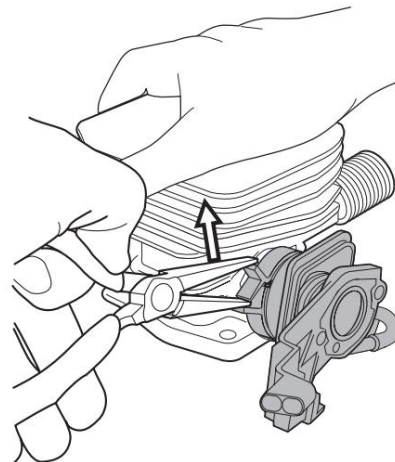


Dévissez les quatre boulons de cylindre. Soulever le cylindre de sorte que la plaque isolante du système d'admission soit dégagée du carter.



Sur les modèles 340 et 345, il y a des boulons cylindriques sur la face inférieure.

5



Libérer la plaque isolante du cylindre en desserrant le collier à l'aide d'une pince. Retirez le système d'admission d'air complet.

6

Retirer:

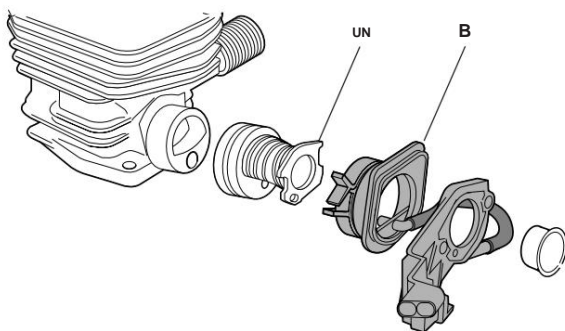
- bague de support • bride de carburateur du collecteur d'admission
- plaque isolante

Nettoyage et inspection Nettoyez et

inspectez soigneusement toutes les pièces. S'il y a des fissures ou d'autres défauts, remplacez les pièces endommagées par des neuves. Utilisez toujours des pièces d'origine. REMARQUE! Lors du remplacement du tuyau d'impulsion, il ne doit pas être lubrifié avec de l'huile ou de la graisse.

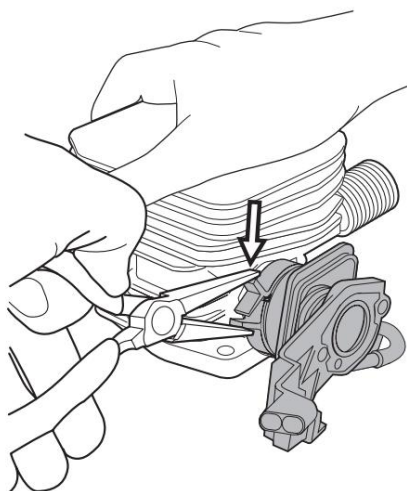
Système d'admission d'air - repose

1



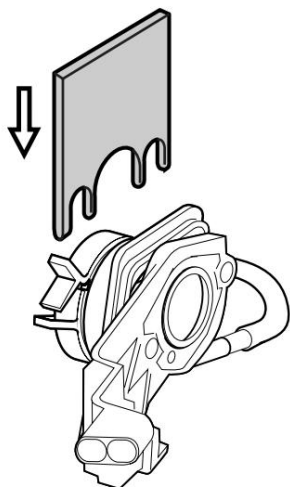
Monter le collecteur d'admission (A) à travers la plaque isolante dans la découpe de la bride du carburateur (B) et vérifier que le tube d'impulsion de la plaque isolante repose correctement dans le collecteur d'admission. Monter la bague support en laiton perforée dans le collecteur d'admission.

2



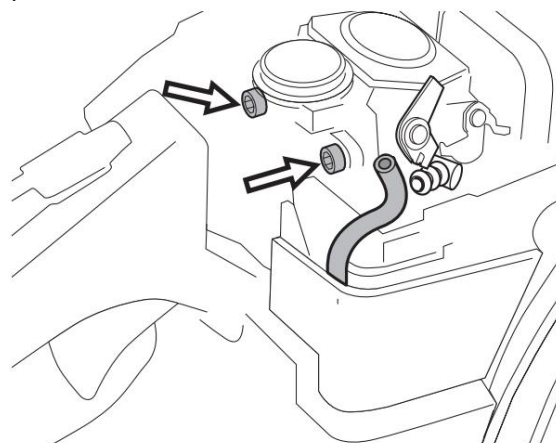
Monter le système d'admission d'air sur le cylindre et enclencher la plaque isolante en position. Vérifiez soigneusement que le tube d'impulsion est correctement calé contre le canal d'impulsion du vérin.

3



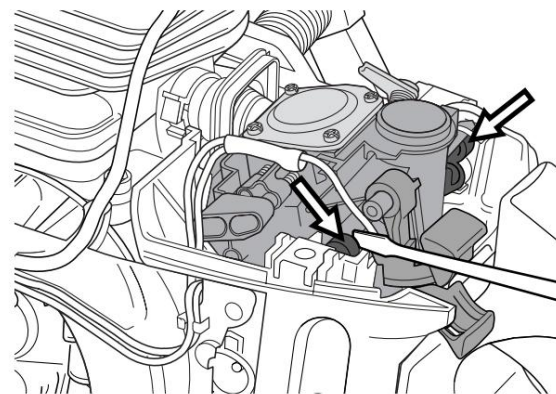
Positionner l'outil 502 54 17-01 entre la bride du carburateur et la plaque isolante.

4



Remonter le carburateur. Vissez les boulons du carburateur directement par l'arrière sans soulever l'ensemble du carburateur, en serrant à un couple de 1 à 1,5 Nm. Il est important de bien tenir la bride du carburateur lors du serrage des boulons pour empêcher le déplacement du collecteur d'admission.

4



Enfoncez le support du carburateur arrière dans les bagues en caoutchouc à l'aide d'un petit tournevis. Déposer l'outil 502 54 17-01.

5

Remonter:

- cylindre, voir notice particulière
- support silencieux (ne concerne pas 340, 345, 350)
- filtre à air
- Câble HT
- couvercle de cylindre
- après le test de fonctionnement, resserrez les boulons du silencieux à un couple de 8 à 10 Nm

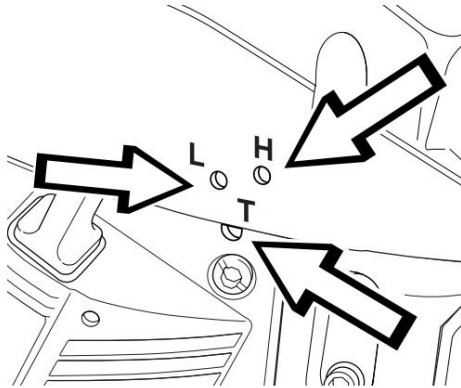
Carburateur – réglage

Pour obtenir des instructions sur le réglage du carburateur EPA voir annexe A.

Le réglage du carburateur consiste à régler le moteur aux conditions locales, par exemple le climat, l'altitude, le carburant et le type d'huile à deux temps.

Le carburateur est équipé de trois réglages options.

- L = Jet à basse vitesse
- H = Jet à grande vitesse
- T = Vis de réglage du ralenti



Les jets L et H ajustent le débit de carburant pour correspondre à la débit d'air que l'ouverture du papillon des gaz autorise.

En les tournant dans le sens des aiguilles d'une montre, le mélange carburant/air plus faible (moins de carburant par rapport à la quantité d'air) et en les tournant dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, le carburant/air mélange plus riche. Un mélange faible augmente la régime moteur et un mélange riche diminue la la vitesse du moteur.

La vis en T contrôle la position de l'accélérateur lorsque au ralenti. Tourner la vis en T dans le sens des aiguilles d'une montre donne plus rapidement ralenti; le tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre diminue le ralenti la rapidité.

ATTENTION!

Le guide-chaîne, la chaîne et l'embrayage le couvercle doit être installé avant le la scie est démarrée, sinon la l'embrayage peut s'envoler et causer des blessures.

Réglages de base et rodage

Lors des essais en usine, le carburateur est ajusté aux réglages d'usine de base.

Les réglages d'usine sont H = 1 tour et L = 1 tour.

Pour s'assurer que les composants du moteur reçoivent lubrification adéquate (rodage) le carburateur doit être réglé sur un carburant un peu plus riche mélange pour les 3-4 premiers fonctionnements de la tronçonneuse heures. Cela se fait en ajustant le maximum vitesse à 6-700 tr/min inférieure à la vitesse maximale recommandée.

S'il n'est pas possible de vérifier la vitesse maximale avec un tachymètre, le jet H ne doit pas être réglé à un mélange plus faible que le réglage d'usine de base.

La vitesse maximale recommandée ne doit pas être dépassé.

REMARQUE!

Si la chaîne tourne au ralenti, le T la vis doit être tournée dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que la chaîne s'arrête.

Réglage précis

Une fois la tronçonneuse rodée, le carburateur doit être réajusté. Ajustez d'abord la vis du gicleur en L, puis la vis de ralenti T et enfin la vis de gicleur H.

Les régimes moteur recommandés sont les suivants :

Modèle	Tours max	Ralenti
340	12 500 tr/min	25700 tr/min
345	12 500 tr/min	25700 tr/min
346XP/G	14 200 tr/min	25700 tr/min
350	13 000 tr/min	25700 tr/min
350 EPA	13 000 tr/min	25700 tr/min
351 353	13 000 tr/min	25700 tr/min
	13 000 tr/min	25700 tr/min

Exigences de base

- Avant d'effectuer tout réglage, le filtre à air doit être propre et le couvercle du cylindre doit être en place. Si le carburateur est réglé avec un filtre à air, le mélange sera trop faible la prochaine fois le filtre à air est nettoyé. Cela peut causer de graves Moteur endommagé.
- Vissez soigneusement les gicleurs L et H à fond, puis reculez-les d'un tour. Le carburateur a maintenant le paramètres H = 1 et L = 1.
- Démarrez la tronçonneuse et laissez-la chauffer pendant 10 minutes.
- Placez la scie sur une surface plane de sorte que le guide la barre pointe loin de vous et de la barre de guidage et la chaîne ne touchent pas la surface.

Gicleur à basse vitesse L

- Trouvez la vitesse de ralenti la plus élevée en vissant lentement le L se visse puis se dévisse.
- Lorsque la vitesse la plus élevée a été trouvée, visser desserrez la vis L de 1/8 - 1/4 de tour.

Réglage fin du ralenti T

- Le régime de ralenti se règle à l'aide de la vis repérée T.
- Si un réglage est nécessaire, visser la vis de ralenti vis T jusqu'à ce que la chaîne commence à tourner. Ensuite, dévissez-le jusqu'à ce que la chaîne ne bouge plus.
- Le régime de ralenti est correctement réglé lorsque le moteur tourne sans à-coups dans toutes les positions et qu'il existe une marge claire sur la vitesse à laquelle la chaîne commence à tourner.
mouvement.

Jet à grande vitesse H

- Le jet à grande vitesse H influence la puissance de la scie et le régime moteur. Si le jet H est trop faible, la scie tournera trop vite, ce qui pourrait endommager le moteur.
- Faites tourner la scie à plein régime pendant environ 10 secondes. H=1.
- Dévisser ensuite la vis H d'1/4 de tour. H=1 1/4.
- Faites à nouveau tourner la scie à plein régime pendant environ 10 secondes et écoutez la différence dans la note du moteur. Répétez cette procédure avec la vis H dévissée d'un autre 1/4 de tour. H=1 1/2.
- Vous avez maintenant fait fonctionner la scie aux réglages $H \pm 0$, $H = +1/4$ et $H = +1/2$ par rapport au réglage d'usine. À plein régime, le moteur sonnera différemment à chaque réglage.
- La vis H est correctement réglée lorsque la scie « bourdonne » un peu à plein régime sans aucune charge. • S'il y a beaucoup de fumée provenant du silencieux et que la scie ne tourne pas correctement, le réglage est trop riche.
- Visser la vis H jusqu'au réglage qui sonne droit.

REMARQUE!

Pour un réglage optimal, un tachymètre doit être utilisé. La vitesse maximale recommandée ne doit pas être dépassée.

Carburateur - réglage correct

- Lorsque le carburateur est correctement réglé, la tronçonneuse devrait accélérer sans hésitation et le moteur gargouillera un peu à plein régime sans aucune charge.
- La chaîne ne doit pas tourner au ralenti. • Si la vis L est trop faible, cela peut rendre le
vu difficile à démarrer et à provoquer une mauvaise accélération.
- Si la vis H est trop faible, la scie produira moins de puissance, une faible accélération et il y a un risque d'endommagement du moteur.
- Si les vis L ou H sont trop riches, cela
causer des problèmes d'accélération ou une vitesse de travail trop faible.

Réservoir de carburant - dépose**ATTENTION!**

Le carburant utilisé dans les tronçonneuses est nocif s'il est inhalé, peut provoquer une irritation de la peau et est très inflammable.

1

Videz le réservoir de carburant.

2

Retirez les éléments suivants :

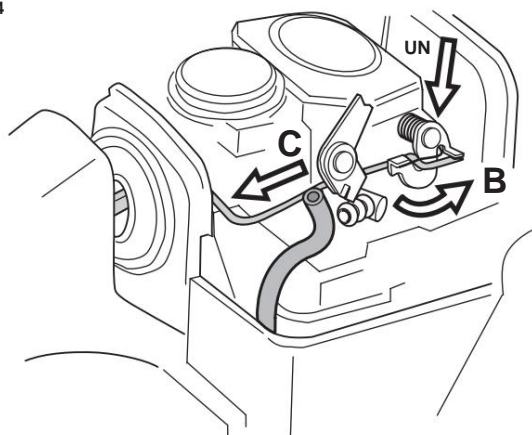
- couvercle de cylindre
- filtre à air
- couvercle d'embrayage
- chaîne et guide-chaîne
- ensemble de démarreur •

guide-câble

3

Débranchez le tuyau de carburant du carburateur.

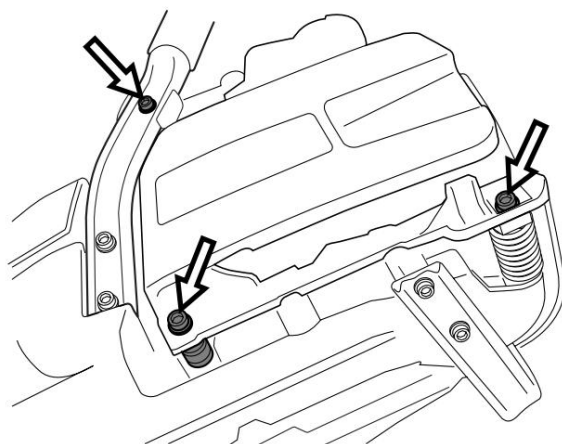
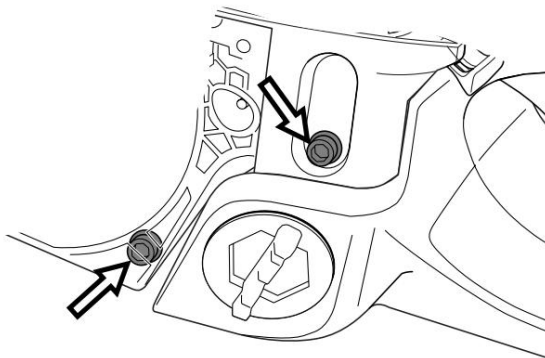
4



Déconnectez la tige de poussée du carburateur en soulevant d'abord soigneusement le ressort sur l'extrémité de la tige, où il se connecte au levier d'accélérateur (A).

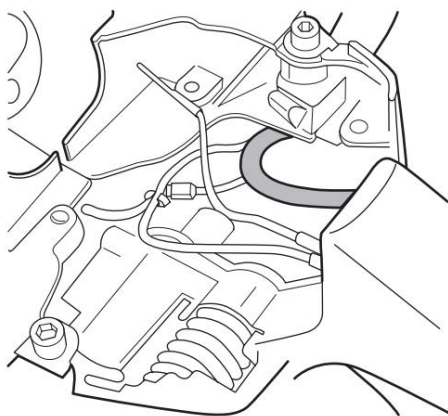
Poussez ensuite le levier des gaz vers l'avant (B) tout en poussant la tige de poussée des gaz vers l'arrière (C) et en la soulevant du levier. Retirez la tige de commande des gaz du réservoir et soulevez-la vers le haut sans la tirer à travers le collecteur d'admission en caoutchouc.

5



Dévisser les deux butées et les trois ressorts amortisseurs de vibrations côté volant moteur et côté embrayage du moteur.

6



Débranchez et retirez le tuyau de carburant du carter.

Nettoyage et inspection

Vérifiez soigneusement que :

- il n'y a pas de fuite du réservoir de carburant
- il n'y a pas de fuite au niveau du bouchon de remplissage du réservoir
- le tuyau de carburant est intact et sans usure
- le filtre à carburant n'est pas obstrué
- l'évent du réservoir n'est pas bloqué ou ne fuit pas
- les ressorts amortisseurs de vibrations et les butées ne sont pas endommagés

Remplacement du filtre à carburant

REMARQUE!

N'utilisez pas de pinces moletées pour déconnecter ou reconnecter le tuyau de carburant. Cela pourrait endommager le tuyau et entraîner une fuite ou une rupture.

1

Retirez d'abord l'ancien filtre à carburant du bloc réservoir à l'aide de l'outil spécial 502 50 83-01.

2

Tirez le tuyau de carburant hors du réservoir et retirez le filtre.

3

Installez le nouveau filtre à carburant et remettez le tuyau de carburant en place.

Remplacement du tuyau de carburant

REMARQUE!

N'utilisez pas de pinces moletées pour déconnecter ou reconnecter le tuyau de carburant. Cela pourrait endommager le tuyau.

1

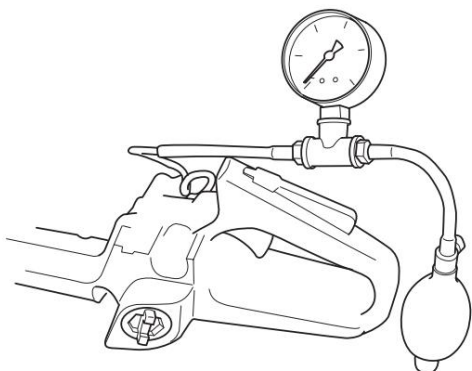
Avant de remplacer le tuyau de carburant, mesurez la longueur du tuyau entre le carter et le carburateur et entre le réservoir et le carter. La longueur correcte du tuyau entre le réservoir et le carter est de 43 mm (1,69 pouces). La longueur correcte du tuyau entre le carter et le carburateur est de 53 mm (2,09 pouces).

2

Retirez le flexible de carburant du réservoir de carburant à l'aide de l'outil 502 50 83-01. Coupez 5 mm (0,20 pouces) de l'extrémité en oglet du tuyau. Montez le filtre à carburant et réinsérez le tuyau dans le réservoir.

Évent du réservoir - test

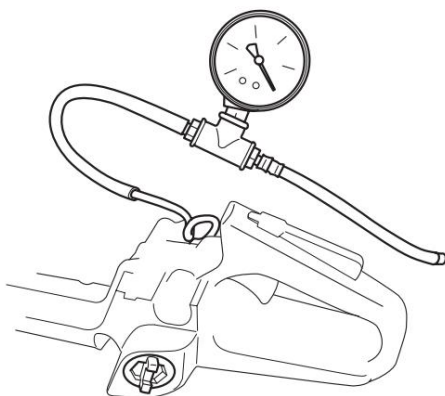
1



Brancher le manomètre 502 50 38-01 sur la durit carburant. Pomper la pression jusqu'à 50 kPa (0,5 bar).

La pression doit chuter à 20 kPa (0,2 bar) en 60 secondes.

2



Utilisez la jauge 502 50 37-01 pour mesurer le vide.

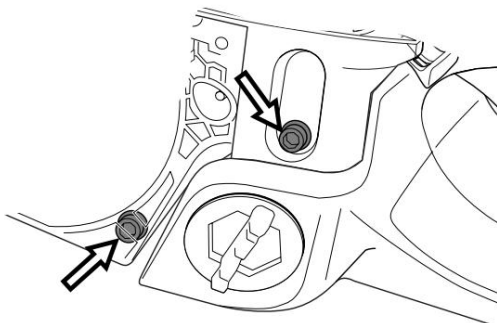
Les lectures doivent être les suivantes : le vide doit passer de 30 à 15 en 30 secondes. Si les lectures sont en dehors de cette plage, les bouchons Vyon doivent être remplacés.

Réservoir de carburant - repose

1 Insérez le tuyau de carburant dans la chambre du carburateur.

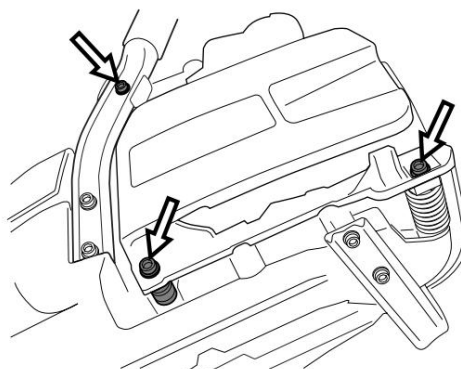
Remonter le réservoir de carburant.

2



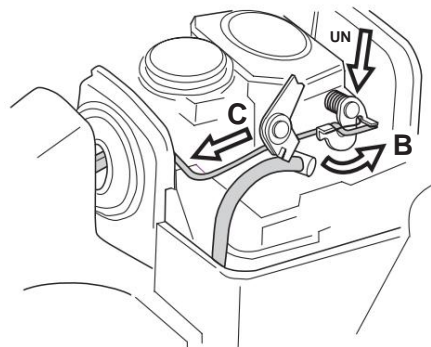
Boulonnez le ressort amortisseur de vibrations avant en position, suivi des deux butées et des deux ressorts amortisseurs de vibrations restants. Serrer à un couple de 2–3 Nm. Vérifiez que les ressorts amortisseurs de vibrations et les butées sont correctement installés sur le carter. Un montage incorrect peut entraîner des niveaux de vibration plus élevés.

3



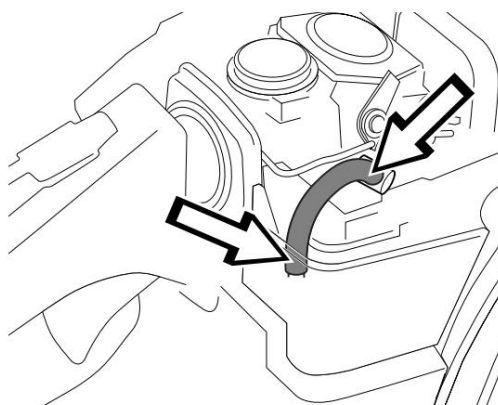
Monter la tige de commande des gaz dans le réservoir et la connecter au carburateur. Remonter le ressort.

4



Connectez le tuyau de carburant au carburateur. Vérifiez que le tuyau n'est pas plié ou trop long pour être serré entre le carter et le réservoir. La longueur correcte du tuyau entre le réservoir et le carter est de 43 mm (1,69 pouces). La longueur correcte du tuyau entre le carter et le carburateur est de 53 mm (2,09 pouces) à l'exclusion de la section en onglet.

5



Connectez le tuyau de carburant au carburateur.

6

Remontez

- ensuite : • guide-câble • ensemble de démarreur (2,5–3 Nm) • chaîne et guide-chaîne • carter d'embrayage
- filtre à air
- couvercle de cylindre

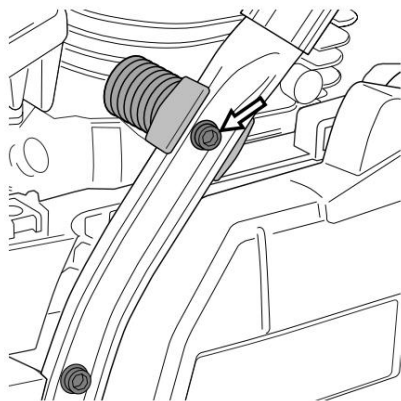
Piston et cylindre – dépose

1

Retirer:

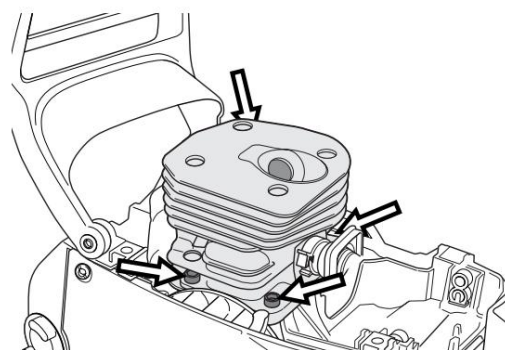
- couvercle de cylindre • carburateur (voir "Carburateur - dépose")
- silencieux
- bougie •
- réservoir de carburant (s'applique à 340, 345)

2



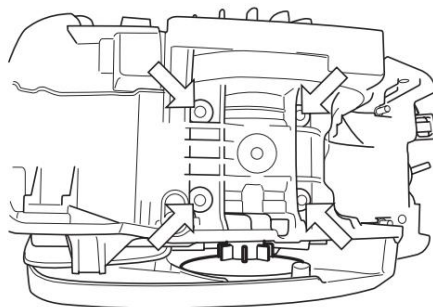
Déverrouillez le ressort amortisseur de vibrations de la poignée.

3



Dévissez les quatre boulons du cylindre et soulevez le cylindre avec précaution.

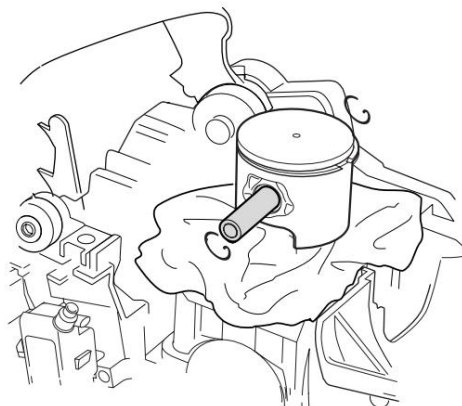
Modèles 340, 345



Dévissez les quatre boulons du cylindre du dessous et soulevez le cylindre avec précaution.

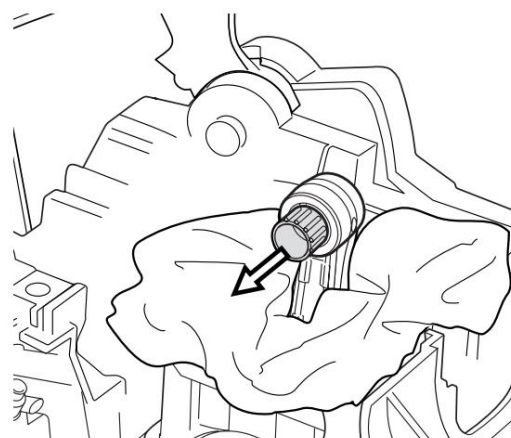
4 Couvrez l'ouverture du carter.

5



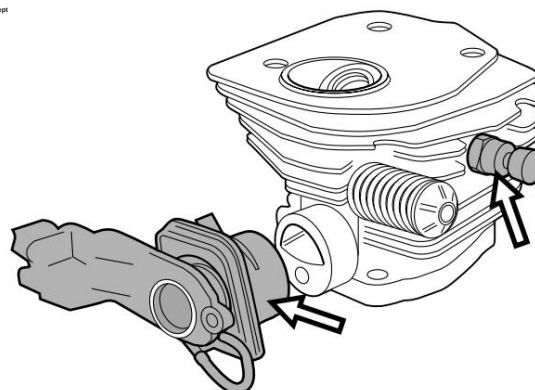
Retirez les circlips des extrémités de l'axe de piston et appuyez dessus. Soulevez ensuite le piston.

6



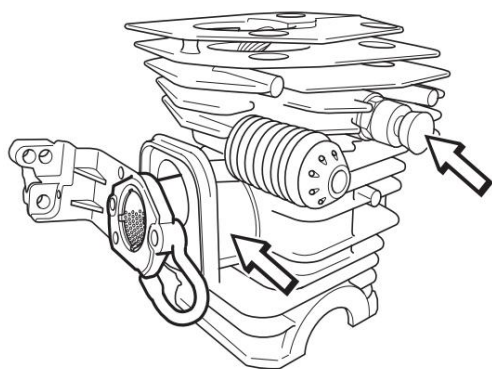
Retirez le roulement du petit bout de la bielle.

sept



En cas de remplacement de la bouteille : Dévisser la soupape de décompression. Déposer le système d'admission, voir "Système d'admission d'air - dépose".

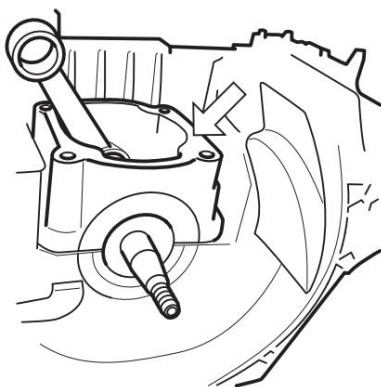
8

**Lors du remplacement du cylindre 340, 345 :**

Dévisser la soupape de décompression. (345)

Déposer le système d'admission, voir "Système d'admission d'air - dépose".

Le modèle 350 est équipé d'une entretoise, qui est fixée à l'aide de quatre boulons par le dessous. L'entretoise n'a cependant pas besoin d'être retirée lors du démontage du cylindre.

**Nettoyage et inspection**

Nettoyez tous les composants en grattant toute trace d'ancien joint et de carbone aux endroits suivants:

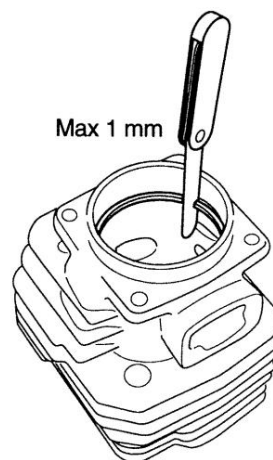
- Couronne de piston
- Haut de l'alésage du cylindre •

Orifice d'échappement du cylindre

- Canal de soupape de décompression (340, 346XP, 350, 351, 353)
- Base de cylindre et/ou carter

Vérifiez les points suivants:

- Le revêtement de surface du cylindre n'est pas usé, en particulier dans la partie supérieure du cylindre.
- Le cylindre est exempt de rayures et de zones d'usure.
- Le piston est exempt de rayures. Petit les rayures peuvent être polies avec du papier émeri fin.
- Le segment de piston n'est pas brûlé dans sa rainure.

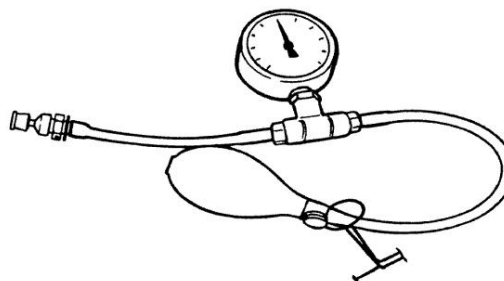


- Mesurer l'usure des segments de piston. Cela ne devrait pas dépasser 1 mm. Utilisez le piston pour enfoncer le segment de piston.
- Le roulement à aiguilles n'est pas endommagé.
- Le collecteur d'admission n'est pas endommagé.
- Testez la pression de la soupape de décompression. •

Reportez-vous également au guide d'analyse de Jonsered pour les défaillances de piston, art. non. 108 07 01-01.

Soupape de décompression – test de pression

1



Connecter l'outil 502 50 38-01 à la valve de décompression.

2

Pomper la pression à 80 kPa (0,8 bar).

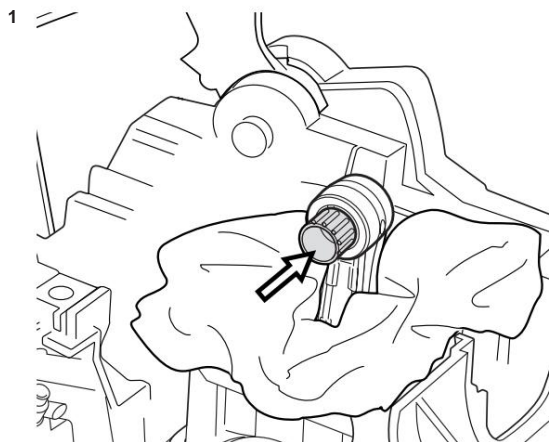
3

Attendez 30 secondes.

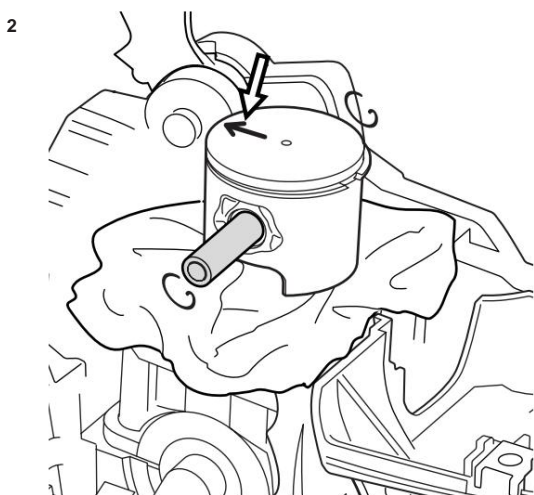
4

La pression ne doit pas être inférieure à 60 kPa (0,6 bar).

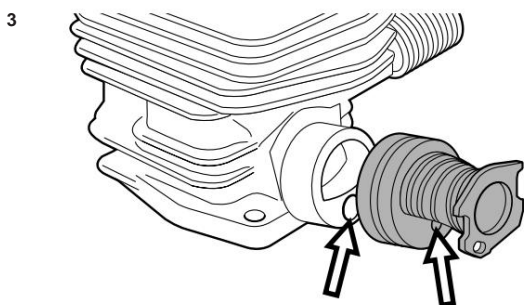
Piston et cylindre – repose 346XP, 350, 351, 353



Lubrifiez le roulement de pied de bielle avec de l'huile deux temps et insérez-le dans la bielle.



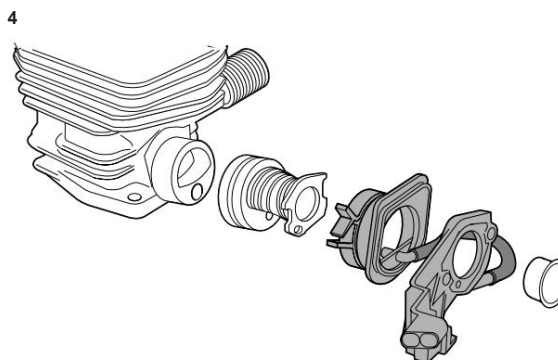
Monter le piston avec la flèche pointant vers l'orifice d'échappement. Enfoncer l'axe de piston et monter les circlips. En cas de remplacement du cylindre, monter la soupape de décompression en serrant à un couple de 12–14 Nm.



Monter le collecteur d'admission 503 86 63-01 sur le cylindre. Vérifiez que le tube d'impulsion est correctement installé dans le canal d'impulsion.

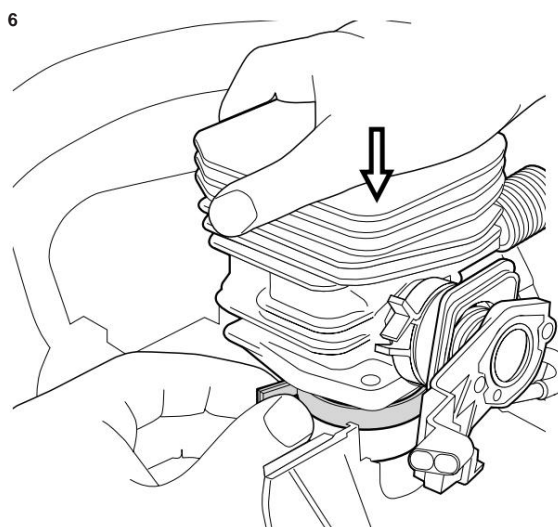
REMARQUE!

Il est très important qu'il n'y ait pas de fuites dans le système d'admission, sinon le moteur risque de se gripper.

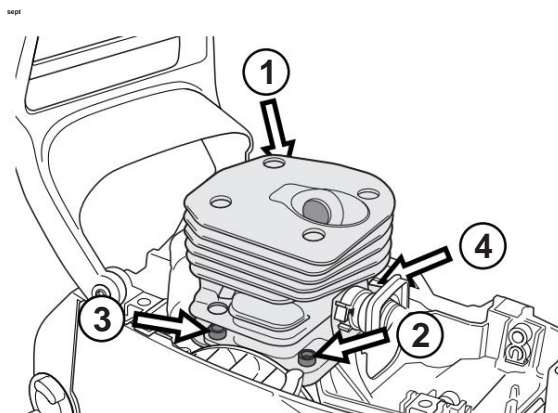


Presser la plaque isolante 503 86 62-01 sur le cylindre. Vérifiez que le tube d'impulsion relié à la plaque isolante est correctement installé dans le collecteur d'admission et verrouillez la pince sur le collecteur.

5
Lubrifier le segment de piston et le piston avec de l'huile deux temps.



Monter un joint d'embase neuf. Comprimer le segment de piston avec l'outil 502 50 70-01 et abaisser le cylindre dessus avec précaution.



Montez les boulons de cylindre en les serrant par paires en diagonale à un couple de 8 à 10 Nm.

Piston et cylindre – repose 340, 345

1-5

Voir Piston et cylindre 346XP, 350, 351, 353 - Points de repose 1-5.

6

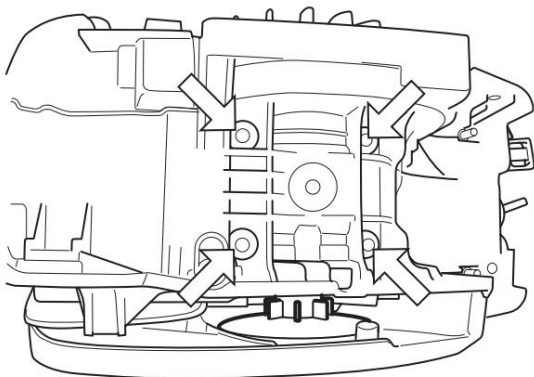
Appliquez un adhésif silicone/mastic d'étanchéité (03-7062) sur les surfaces de contact du carter avec le cylindre.

Faites glisser délicatement le cylindre vers le bas sur le piston vers le palier de tête de bielle.

Noter!

Le travail est facilité si le vilebrequin complet avec roulement et piston est libéré du carter et le piston est poussé dans le cylindre. L'ensemble est ensuite remis en place dans le carter.

sept



Monter les boulons de cylindre en les serrant en croix à un couple de 13–15 Nm.

8

Testez la pression du cylindre.

9

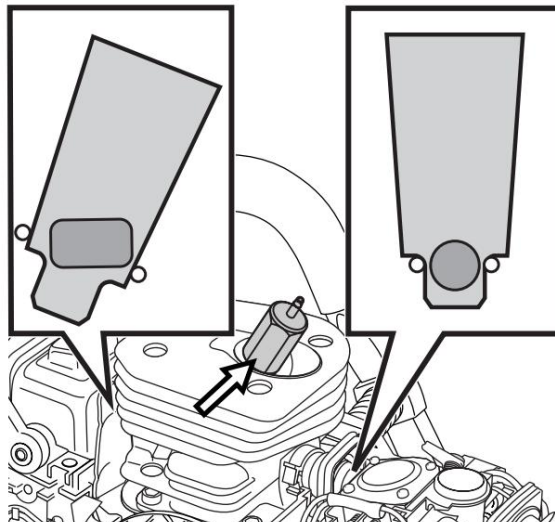
Remonter:

- bougie, serrer au couple de 15 Nm • carburateur, voir « Carburateur - repose »,
- silencieux, serrer à un couple de 8–10 Nm
- couvercle de cylindre

REMARQUE!

Si un nouveau piston ou cylindre a été installé, la scie doit fonctionner pendant les 3 à 4 premières heures avec le carburateur réglé aux réglages d'usine.

Cylindre – test de pression



- Desserrez les boulons du carburateur afin que le carburateur puisse être reculé d'environ 4 mm. Insérer la plaque de recouvrement 502 54 11-02 entre le carburateur et la bride du carburateur. Serrez les boulons du carburateur à un couple de 1 à 1,5 Nm.
- Desserrez les boulons du silencieux afin que le silencieux puisse reculer d'environ 4 mm. Insérer la plaque de recouvrement 502 54 11-02 entre le silencieux et la bride d'échappement sur la bride du cylindre. Serrer les boulons du silencieux à un couple de 8–10 Nm.
- Dévisser et retirer la bougie. Visser mamelon de test de pression 503 84 40-02. Connecter l'outil 502 50 38-01 au mamelon. La soupape de décompression doit être fermée. La soupape de décompression doit être fermée. Pour vérifier la soupape de décompression elle-même, voir "Soupape de décompression - test de pression".
- Augmentez la pression à 80 kPa (0,8 bar).
- Attendez 30 secondes.
- La pression ne doit pas être inférieure à 60 kPa (0,6 bar).
- Retirez les plaques de recouvrement du silencieux et du carburateur, serrez les boulons au couple spécifié. Déposer la douille de test de pression 503 84 40-02 et remonter la bougie.



ATTENTION!

Après avoir testé la pression du cylindre, vérifiez que le collecteur d'admission est correctement installé, sinon la scie pourrait être endommagée.

Carter et vilebrequin – démontage 346XP, 351, 353

1

Supprimez les éléments suivants:

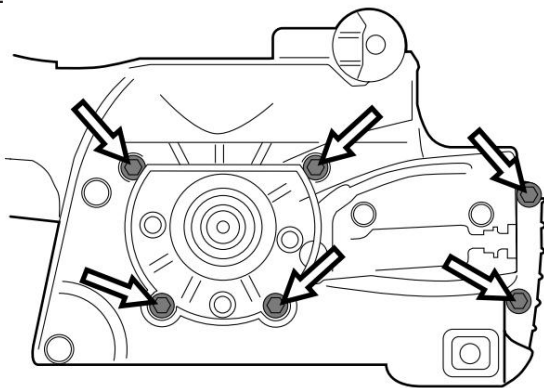
- guide-chaîne et chaîne
- couvercle d'embrayage
- couvercle de cylindre
- ensemble démarreur* •
- système d'allumage*
- Générateur*
- embrayage centrifuge* •
- pompe à huile*
- reste d'écorce
- tendeur de chaîne
- tige de commande des gaz
- carburateur*
- base de carburateur
- silencieux*
- piston et cylindre*
- réservoir d'essence*

* Voir les instructions spéciales.

REMARQUE!

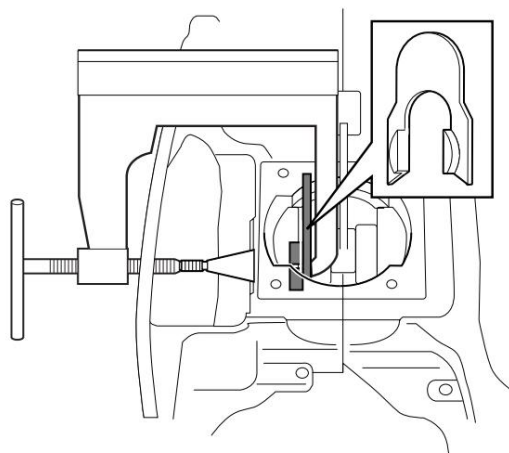
Veillez à ce que de la saleté ou des particules étrangères ne pénètrent pas dans les roulements.

2



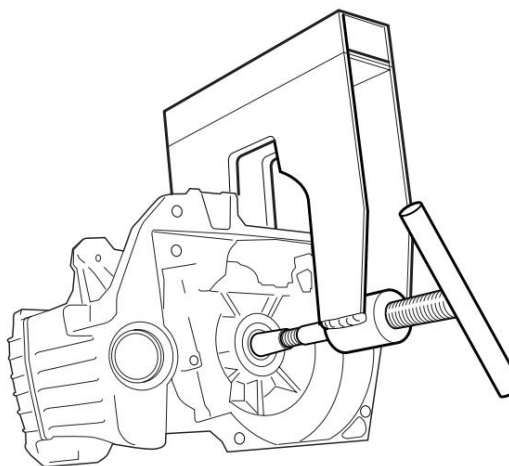
Dévissez les 6 boulons qui maintiennent le carter ensemble.

3



Séparez le carter à l'aide de l'outil 502 51 61- 01 (A) et de la plaque de butée 502 54 18-01 (B), en travaillant du côté volant de la scie.

4



Extraire le vilebrequin côté volant moteur du carter à l'aide de l'outil 502 51 61-01.

5

Faire de même côté embrayage **sans** utiliser la plaque d'arrêt 502 54 18-01.

Vilebrequin complet - démontage 340, 345, 350

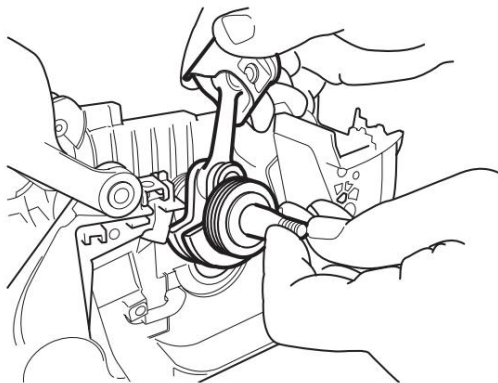
1

Supprimez les éléments suivants:

- chaîne et barre
- couvercle d'embrayage
- couvercle de cylindre
- ensemble de démarreur*
- système de mise à feu*
- Générateur
- embrayage centrifuge*
- tige de commande des gaz
- carburateur*
- silencieux*
- piston et cylindre*
- réservoir d'essence*

* Voir les instructions spéciales.

2



Sortez complètement le vilebrequin du carter.

350 :

Dévissez les quatre boulons par le dessous et retirez l'entretoise.

Sortez complètement le vilebrequin du carter.

Roulements de vilebrequin - remplacement 346XP, 351, 353

Si les coussinets de vilebrequin sont à remplacer, les chasser légèrement à l'aide du chasse-goupille 502 70 84-01.



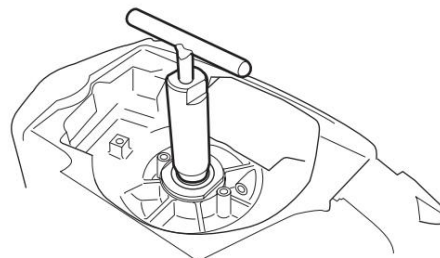
Les nouveaux roulements doivent être frettés dans le carter à l'aide d'un pistolet à air chaud.

Nettoyage et inspection

Nettoyez et inspectez soigneusement toutes les pièces.

Bague d'étanchéité - remplacement

Retirer la bague d'étanchéité côté aimant à l'aide de l'outil 502 50 55-01.



Remplacement de la bague d'étanchéité - côté entraînement

Déposer la pompe à huile.

1



Soulevez la bague d'étanchéité du roulement à l'aide d'un petit tournevis ou similaire.

Noter. La bague d'étanchéité peut être remplacée sans qu'il soit nécessaire de retirer le roulement.

2

Enfoncez la nouvelle bague d'étanchéité dans le roulement.

Nettoyage et inspection Nettoyez et

inspectez soigneusement toutes les pièces.

Bague d'étanchéité – remplacement

Retirez la bague d'étanchéité du carter à l'aide d'un petit tournevis.

REMARQUE!

**Veillez à ne pas endommager la manivelle
Cas.**



Pour le montage de la bague d'étanchéité, utiliser le manchon fourni avec 502 50 30-16.

L'extrémité avec la demi-lune est utilisée pour la bague d'étanchéité côté embrayage qui doit être montée au ras de la surface du carter.

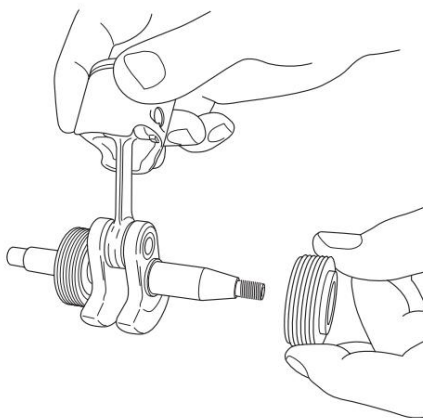
L'autre extrémité du manchon sert au montage de la bague d'étanchéité côté volant et assure le montage du manchon à la bonne profondeur, 1,8 mm.

Lubrifier les bagues d'étanchéité avec de l'huile.

Roulements de vilebrequin 340, 345, 350 – remplacement

Retirer:

- Le vilebrequin complet du carter, voir page 47.



1

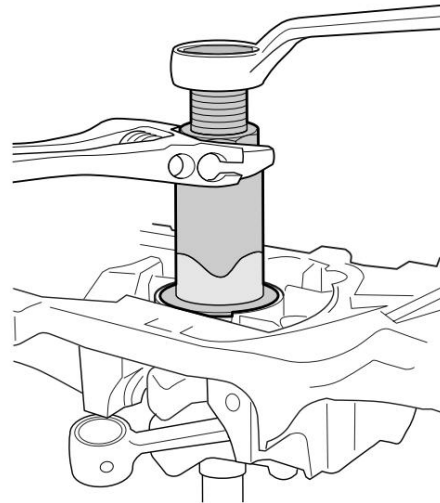
Retirez le roulement de vilebrequin du vilebrequin.

2 Monter un roulement neuf sur le vilebrequin.

Carter et vilebrequin – remontage

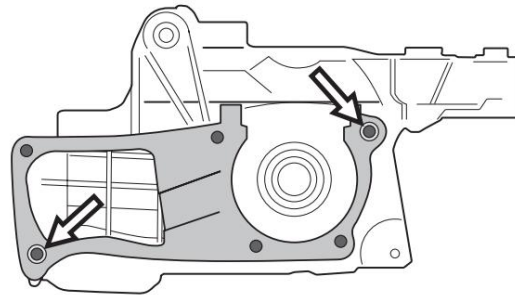
346XP, 351, 353

1



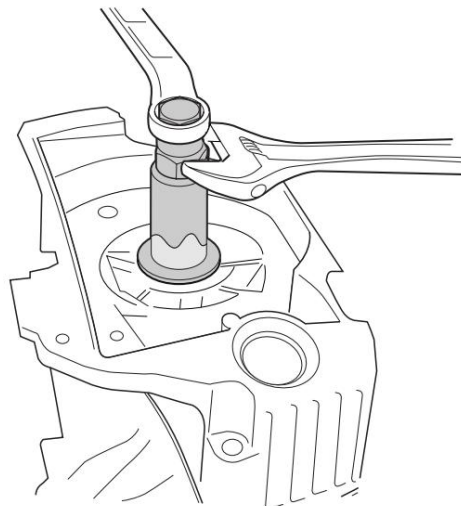
Maintenez le côté embrayage du carter dans un étau. Tirer le vilebrequin dans son palier à l'aide des outils de montage 502 70 84-01 et 502 70 45-07.

2



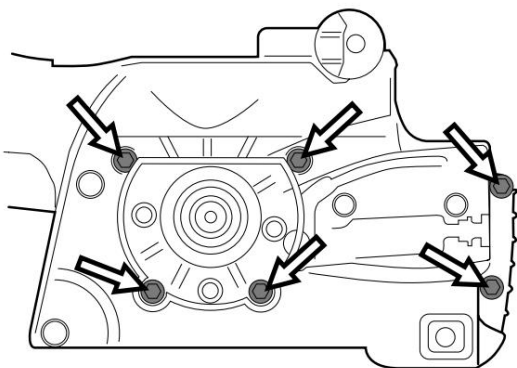
Vérifiez que les goupilles de guidage sont en place. Monter un joint neuf sur la surface de contact du côté embrayage du carter.

3



Placer le côté volant du carter sur le vilebrequin et assembler les deux demi-carter à l'aide des outils de montage 502 70 84-01 et 502 70 45-06.

4



Monter et serrer les six boulons du carter à un couple de 8 à 10 Nm. Vérifier que le vilebrequin tourne librement.

5

Remontez les pièces suivantes :

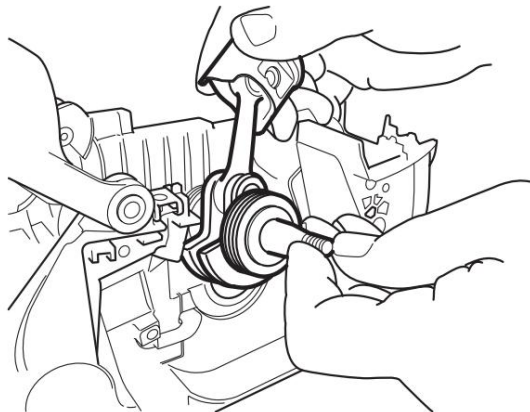
- reste d'écorce
- la pompe à huile*
- tendeur de chaîne
- embrayage centrifuge*
- réservoir d'essence*
- piston et cylindre*
- Générateur*
- base de carburateur
- carburateur*
- tige de commande des gaz
- silencieux*
- système d'allumage* •
- ensemble de démarreur*
- couvercle de cylindre
- couvercle d'embrayage
- guide-chaîne et chaîne

* Voir les instructions spéciales.

REMARQUE!

Si un nouveau vilebrequin a été installé, la scie doit être rodée pendant 3 à 4 heures avec le carburateur réglé aux réglages d'usine.

Vilebrequin complet 340, 345, 350 – remontage



1

Monter le vilebrequin complet dans le carter.

350 :

Monter et serrer les quatre vis maintenant l'entretoise par dessous et monter le vilebrequin complet dans le carter.

Remonter les pièces suivantes :

- piston et cylindre*
- réservoir d'essence*
- silencieux*
- carburateur*
- tige de commande des gaz • embrayage centrifuge*
- générateur* •
- système d'allumage*
- ensemble de démarrage*
- couvercle de cylindre
- couvercle d'embrayage
- chaîne et barre

* Voir les instructions spéciales.

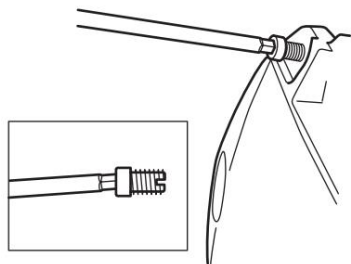
Réparation des filetages endommagés Un kit

de réparation, 503 27 33-01, est disponible pour réparer les filetages endommagés.

Percez d'abord le trou avec : Foret

de **6,1 mm** pour carter en magnésium

Vissez ensuite l'insert fileté à l'aide d'un boulon et d'une clé appropriés.

**Insert fileté**

Un filetage endommagé peut être réparé à l'aide d'un insert fileté.

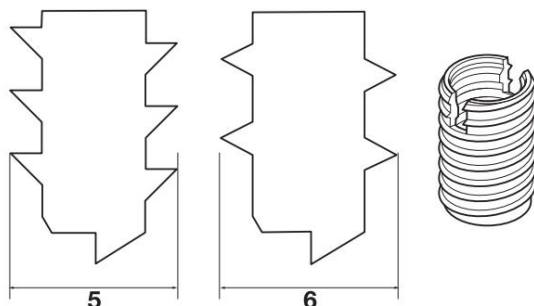
La partie fendue de l'insert fileté est vissée en premier, car il s'agit de la partie coupante.

Pour réparer un filetage initialement conçu pour une vis PL5 : percer d'abord avec une mèche de diamètre 6,1 mm, puis visser l'insert fileté à l'aide d'une vis et d'une clé adaptées.

Pour réparer un filetage conçu à l'origine pour une vis CM6 : percer d'abord avec une mèche de 7,1 mm de diamètre, puis visser l'insert fileté à l'aide d'une vis et d'une clé appropriées.

Ce type d'insert fileté est le mieux adapté pour une utilisation dans le plastique et le magnésium, mais pas pour la réparation de filetages en aluminium. Dans ce cas utiliser un insert hélicoïdal avec vis métrique.

Nouvelle pièce	La description
no. 503 27 39-01	PL5
503 27 40-01	MT6

PL**MT****Boulons du guide-chaîne – remplacement**

1 Vidanger le réservoir d'huile.

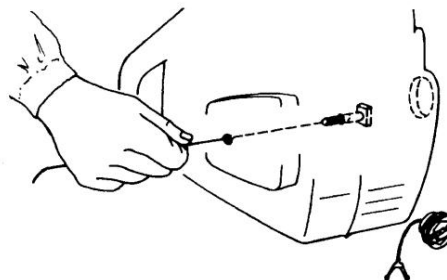
2

Enfoncez l'ancien boulon du guide-chaîne pour qu'il tombe dans le réservoir d'huile.

3

Retirez le boulon du réservoir d'huile.

4



Fixez un fil d'acier au filetage du nouveau boulon, faites passer le fil d'acier dans le réservoir d'huile et sortez-le par le trou de boulon dans le carter.

5

Tirez sur le fil d'acier jusqu'à ce que le boulon sorte par son trou.

6

Tirez à travers le boulon avec son écrou. Placer une entretoise entre l'écrou et le carter.

7

Vérifiez que l'épaulement carré du boulon est correctement placé dans l'évidement du carter.

8

Remplir d'huile de chaîne.

annexe UN

Réglage de base pour les carburateurs EPA II Après avoir remplacé le carburateur ou l'aiguille à grande vitesse et/ou à basse vitesse sur un produit certifié EPA (The US Environmental Protection Agency), un réglage de base doit être effectué comme décrit ci-dessous afin de répondre aux exigences de l'EPA. Ceci pour atteindre le moins d'émissions possibles. Cette instruction est faite pour les États-Unis et le Canada uniquement. Sur les carburateurs EPA, les aiguilles H et L sont équipées de capuchons pour empêcher l'opérateur de la tronçonneuse de modifier le réglage au-dessus de la norme EPA. Les capuchons peuvent être retirés pour obtenir des ajustements plus riches ou plus maigres.

Pour régler correctement les aiguilles, un manchon de réglage est monté en usine sur les capuchons pour les verrouiller dans les réglages maximum autorisés.

Lorsqu'ils sont correctement réglés, les capuchons doivent être fixés sur les aiguilles. La douille de réglage peut alors être retirée. Au-dessus des capuchons du carburateur complet de rechange, il y a un manchon en plastique qui est destiné à verrouiller les capuchons dans la position la plus riche (sens antihoraire vers la butée) pendant le temps de réglage des aiguilles. Lorsque le réglage est terminé et que les capuchons ont été fixés sur les aiguilles, le manchon n'a plus aucune fonction et peut être retiré.

REMARQUE! Sur le carburateur de rechange complet, l'aiguille en L est réglée en usine.

REMARQUE! Avant de faire des ajustements, ce qui suit doit être fait!

- Montez, pour ce modèle, une combinaison guide-chaîne approuvée (voir les données techniques dans le manuel de l'opérateur).

Modèle	
340/345/350	16"
346XP/351	16"

- La chaîne ne doit pas être tendue plus qu'elle reste -0,2 pouces à la barre.

- Montez un **nouveau** filtre à air.

Remplacement du pointeau en H ou du carburateur complet 1. Vissez le nouveau pointeau en H jusqu'en bas et tournez-le

A tourne dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.

Modèle	
340/345/350	A = 3/4
346XP/351	A = 3/4

2. Vérifiez que : Le H-

cap est réglé sur son réglage le plus riche. (Tourné dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour s'arrêter). Le capuchon n'est pas fixé à l'aiguille, il doit tourner indépendamment. Réglez le capuchon en L en position centrale (1/4 de tour dans le sens inverse des aiguilles d'une montre = minimum, 1/4 de tour dans le sens des aiguilles d'une montre = maximum).

3. Démarrez le moteur. Si nécessaire, régler la vitesse de ralenti avec la vis en T jusqu'à ce que la chaîne s'arrête.

4. Réglez le pointeau H pour obtenir une vitesse maximale de "B" tr/min.

Modèle	
340/345/350/351	B = 12 000
346XP	B = 13 000

Utilisez un tournevis à lame étroite (Réf. 531 00 48-63) et insérez-le dans le trou du capuchon (largeur de lame max. 2 mm/0,08 pouce).

5. Laissez tourner le moteur à "B" rpm ~ 1 minute, jusqu'à ce qu'il soit chaud.

6. Ajustez le pointeau H à une vitesse maximale de "C" tr/min.

Modèle	
340/345/350/351	C = 13 700
346XP	C = 14 300

7. Vérifiez que le H-cap est toujours réglé sur son réglage le plus riche. (Tourné dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour s'arrêter). **REMARQUE! L'aiguille H ne doit pas tourner !**

8. Frappez doucement le capuchon en H pour le mettre en place. Utiliser un mandrin de 5 mm/0,2 pouce (par ex. la goupille de blocage du renvoi d'angle réf. 502 02 61-03). Il s'agit d'un réglage de base du carburateur. D'autres réglages fins, dans les limites autorisées par les capuchons, peuvent être nécessaires pour obtenir des performances optimales. Voir le manuel de l'opérateur.

Remplacement de l'aiguille en L 1.

Retirez le capuchon de l'aiguille en L à l'aide par exemple d'une paire de pinces coupantes et dévissez l'aiguille.

2. Vissez la nouvelle aiguille en L vers le bas, puis tournez-la

le "D" tourne dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.

Modèle	
340/345/350	D = 1 1/2
346XP/351	D = 1 1/2

3. Appuyez sur un nouveau capuchon en L sur l'aiguille en L jusqu'au premier arrêt, ce qui signifie que le capuchon n'est pas fixé à l'aiguille, il doit tourner indépendamment.

4. Réglez le capuchon en L sur la position la plus riche (tourné dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour s'arrêter) sans tourner l'aiguille.

5. Laissez le moteur tourner à ~ "E" environ 1 minute jusqu'à ce qu'il soit chaud, puis laissez-le tourner au ralenti.

Modèle	
340/345/350/351	E = 12 000
346XP	E = 13 000

6. Réglez le régime de ralenti sur "F" tr/min.

Modèle	
340/345/350	F = 2 700
346XP/351	F = 2 700

7. Réglez le pointeau en L jusqu'à ce que la vitesse de ralenti la plus élevée possible soit atteinte, puis tournez le pointeau en L d'un demi-tour dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Utilisez un tournevis à lame étroite w. réf. 531 00 48-63 et insérez-le dans le trou du capuchon (largeur de lame max. 2 mm/ 0,08 pouce) .

REMARQUE! Si la chaîne tourne, tournez la vis de ralenti (T) dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que la chaîne s'arrête.

8. Vérifiez que le bouchon en L est toujours réglé sur sa position la plus riche. (Tourné dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour s'arrêter).

REMARQUE! L'aiguille en L ne doit pas tourner !

9. Frappez doucement le capuchon en L en position. Utiliser un mandrin de 5 mm/0,2 pouce (par ex. la goupille de blocage du renvoi d'angle réf. 502 02 61-03).

Il s'agit d'un réglage de base du carburateur. D'autres réglages fins, dans les limites autorisées par les capuchons, peuvent être nécessaires pour obtenir des performances optimales. Voir le manuel de l'opérateur.



www.husqvarna.com

114 01 47-26

Anglais – 51

2003W12