

Briggs & Stratton
INSTRUCTIONS
SUR L'UTILISATION & L'ENTRETIEN
DES MODÈLES

100200 170400
130200 190400
251400

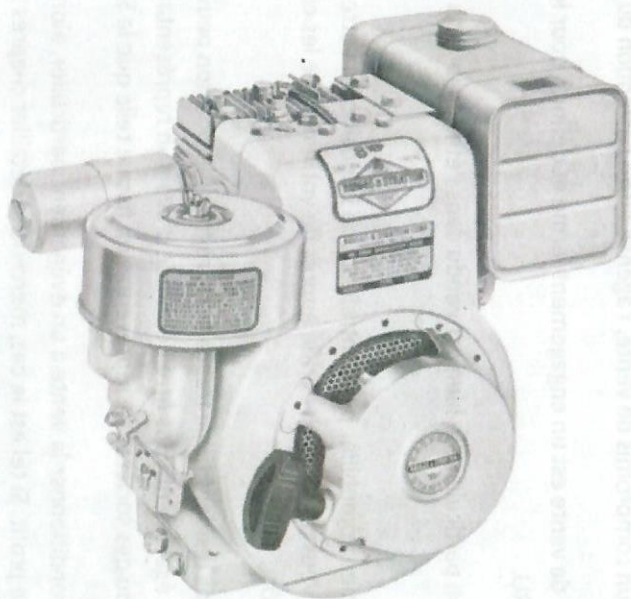


TABLE DES MATIÈRES

Section 1	AVANT DE METTRE EN ROUTE	3
Section 2	MISE EN ROUTE ET ARRÊT	4
Section 3	ENTRETIEN	
	Vérifier niveau huile	6
	Changer l'huile	6
	Filtre à air	6
	Système de refroidissement	7
	Bougie	7
	Calamine	8
Section 4	REGLAGES	
	Carburateur	8
	Choke-A-Matic	9
	Commandes à distance	9
	Réglages des vitesses	10
Section 5	INFORMATIONS GÉNÉRALES	
	Spécifications de mise au point	11
	Instructions de stockage	11
Section 6	GARANTIE	12

ATTENTION

POUR ÉVITER UN DÉPART ACCIDENTEL, la bougie doit toujours être déposée avant de travailler sur le moteur ou l'équipement entraîné par le moteur.

NE PAS FAIRE TOURNER LE MOTEUR DANS UN LIEU FERMÉ. Les gaz d'échappement contiennent du monoxyde de carbone, un poison mortel sans odeur.

NE PAS REMPLIR LE RÉSERVOIR PENDANT LA MARCHÉ DU MOTEUR. Éviter de répandre de l'essence sur un moteur chaud, cela peut-être la cause d'une explosion et de sérieux dommages.

Pour votre sécurité, ne pas faire tourner le moteur à des vitesses excessives.

**IMPORTANT: LIRE LE MANUEL D'INSTRUCTIONS (Sections 1 & 2)
AVANT DE METTRE EN ROUTE VOTRE MOTEUR**

REMPLIR LE CARTER MOTEUR D'HUILE — Utiliser une huile détergente de qualité supérieure "Pour service SC, SD, SE ou CC". Rien ne doit être ajouté à l'huile recommandée.

ETE

(au-dessus de 5° C)
Utiliser SAE 30 Si pas disponible Utiliser SAE 10W-30

HIVER

(en dessous de 5° C)
Utiliser SAE 5W-20
Si pas disponible Utiliser SAE 10W (en dessous de -18° C)
Utiliser SAE 10W diluée avec 10% de pétrole.

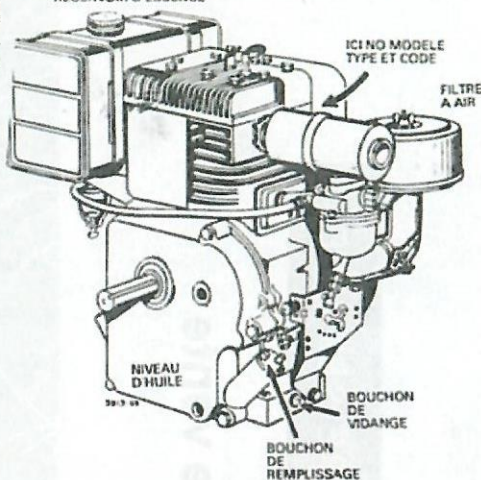
INSTRUCTIONS: Placer le moteur de niveau. Enlever le bouchon ou le témoin de niveau. Remplir le carter jusqu'au bord de l'orifice ou jusqu'à la marque sur la jauge. Verser doucement. Capacité: 0,60 litre sur Modèles 100200 et 130200. Capacité: 1,30 litre sur Modèles 170400 et 190400. 1,40 litre sur Modèle 251400.

Sur modèles 170400, 190400, et 251400 **RALLONGE DE REMPLISSAGE** (sur demande). Enlever le chapeau et la jauge. Pour vérifier le

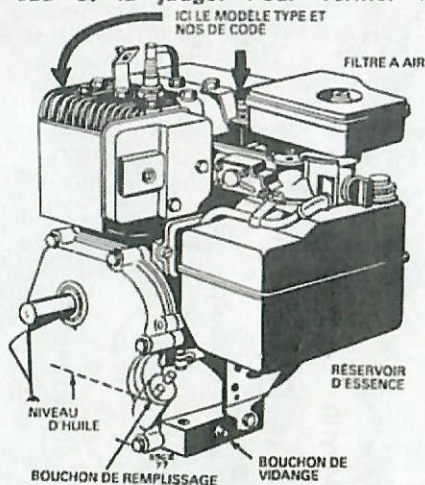
niveau, pousser doucement la jauge jusqu'à ce que le chapeau vienne en butée sur le tube. Ne pas remplir au-dessus de niveau. Le chapeau et la jauge doivent être entièrement engagés lorsque le moteur est en fonctionnement.

REMPLIR LE RESERVOIR D'ESSENCE — Utiliser de l'essence propre et neuve, ordinaire ou sans plomb. Remplir le réservoir complètement. **NE PAS MELANGER DE L'HUILE A L'ESSENCE.**

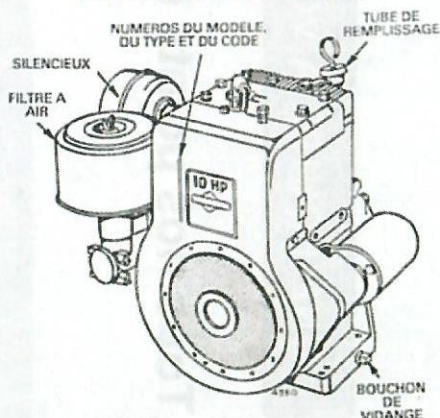
RESERVOIR D'ESSENCE



Modèles 170400 190400

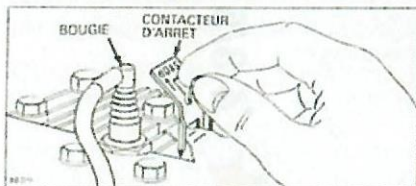


Modèles 100200 130200

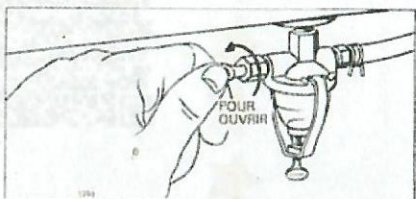


Modèle 251400

S'assurer que le contacteur d'arrêt est écarté de la bougie.



Sur Modèles 170400 et 190400 ouvrir le robinet d'essence.

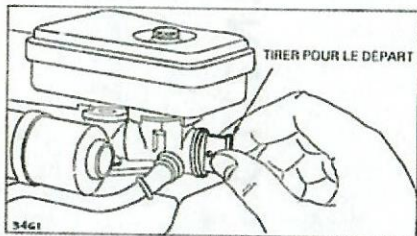


Sur le modèle 251400 — ouvrir la soupape d'arrivée d'essence comme indiqué.

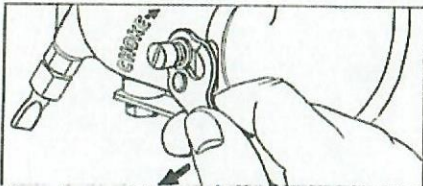


METTRE LE STARTER - Le moteur peut être équipé d'un starter manuel ou d'un Choke-A-Matic.

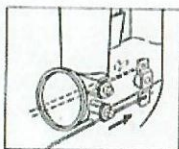
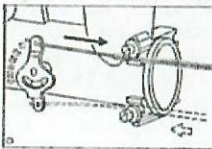
a. **Type Manuel**-Sur Modèles 100200 et 130200, tirer le starter comme illustré.



Sur Modèles 170400 et 190400, pousser le levier dans la direction de la flèche pour fermer complètement le starter - Mettre la commande du régulateur sur la position de marche normale-



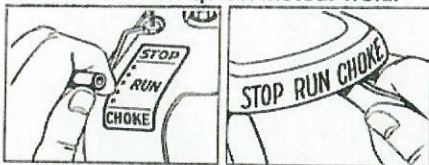
Pour le modèle 251400, avec le levier de télécommande placer le starter en position maximum. Placer la commande de régulateur en position de fonctionnement normal.



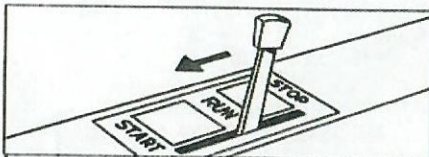
b. **Type Choke-A-Matic** - Mettre le levier de commande sur la position "Full Choke" ou "Start"

Note: Cela doit fermer complètement le starter - Dans le cas contraire la commande à distance doit être réglée - Voir "Réglages du Carburateur Choke-A-Matic, Section 4.

Note: Un moteur chaud nécessite moins de starter qu'un moteur froid.



Modèles 100200, 130200

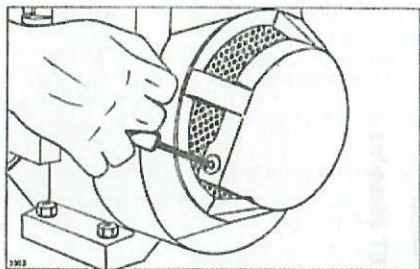


Modèles 170400, 190400, 251400

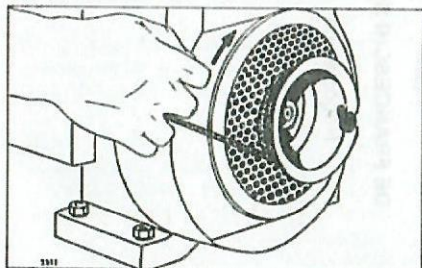
DEMARRAGE DU MOTEUR — Le moteur peut être équipé d'un démarreur électrique ou à corde enrouleuse.

ATTENTION: LES MAINS ET LES PIEDS DOIVENT TOUJOURS ETRE TENUS A L'ECART D'UNE LAME DE TONDEUSE OU AUTRE MACHINE ROTATIVE.

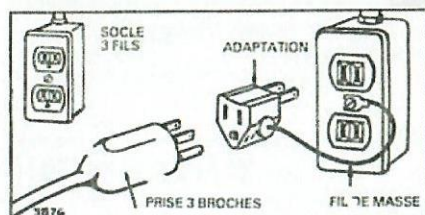
a) **Démarreur à enroulement** — Modèles 100200, 130200, 170400 et 190400. Saisir la poignée du démarreur comme illustré ci-dessous et tirer la corde de 60 centimètres à 1 mètre. Répéter si besoin est en ouvrant légèrement le starter. Lorsque le moteur tourne, ouvrir progressivement le starter.



b. **Lanceur à corde** - Modeles 170400 et 190400 Enrouler la corde autour de la poulie dans le sens de la flèche - Tirer la corde énergiquement - Répéter si nécessaire avec le starter légèrement ouvert - Lorsque le moteur démarre, ouvrir graduellement le starter.



c) **Démarreur électrique** — Modèles 130200, 170400, 190400 et 251400. Appuyer sur le bouton du démarreur. Lorsque le moteur tourne, ouvrir progressivement le starter.



ATTENTION: Le démarreur électrique 110 volts est équipé avec une prise à 3 fiches pour votre sécurité. Si un prolongateur est utilisé, il doit être également équipé en 3 fils. Si la prise utilisée est à 2 trous, un adaptateur doit être utilisé. Pour avoir une bonne masse, relier le fil de masse de l'adaptateur à un équipement déjà protégé, tel qu'une boîte à raccordement d'un conduit métallique à la masse (voir illustration).

PROCEDE SPECIAL DE LANCEMENT PAR GRAND FROID

1. Dévisser de 1/8e de tour la vis de richesse de mélange, partant du réglage normal d'été. NOTE: Si l'essence s'écoule du carburateur pendant les tentatives de lancement, le moteur est noyé, tirer le lanceur plusieurs fois ou appuyer sur le contacteur avec le starter ouvert.
2. S'assurer que la viscosité de l'huile est correcte en fonction de la température.
3. Débrancher toutes les charges extérieures. Enlever ou relâcher les courroies d'entraînement - Les lanceurs, démarreurs et batteries sont conçus pour entraîner le moteur seulement.

4. Si possible, conserver la batterie et le moteur à l'abri. S'il n'est pas possible de garder l'ensemble dans un lieu chauffé, il y aura grand avantage à entreposer la batterie à l'abri. Une batterie chaude a beaucoup plus de capacité de démarrage qu'une batterie froide.

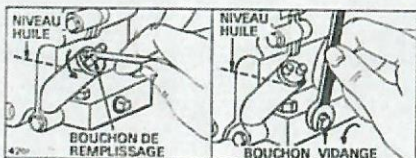
ARRET DU MOTEUR

- a. **Commande manuelle.** Pousser la languette de mise à la masse contre la bougie.
- b. **Choke-A-Matic.** Placer le levier de commande sur la position « STOP ».

Section 3

ENTRETIEN

VERIFICATION DU NIVEAU D'HUILE régulièrement après chaque 5 heures d'opération. (Prendre soin d'enlever la poussière autour du bouchon de remplissage). **S'ASSURER QUE LE NIVEAU EST MAINTENU.**



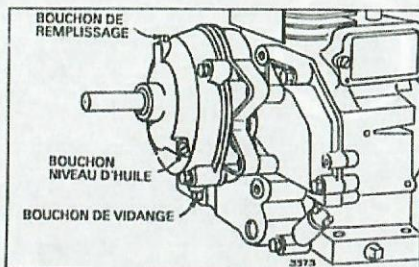
Verification du Niveau

Vidange

VIDANGE: Après les 5 premières heures de rodage. Ensuite changer l'huile toutes heures de fonctionnement. Faire la vidange lorsque le moteur est chaud. Remettre le bouchon de vidange. Enlever le bouchon de remplissage et remplir avec de l'huile neuve de viscosité correcte. Remettre le bouchon.

VERIFIER LE NIVEAU D'HUILE DU REDUCTEUR (rapport 6 a 1 sur option) chaque 100 heures en dévissant le bouchon situé à la moitié inférieure du couvercle - Ajouter de l'huile SAE 10W-30 par l'orifice supérieur jusqu'à ce que l'huile s'écoule par l'orifice inférieur - Remettre en place les deux bouchons.

Note: Le bouchon supérieur comporte un trou de ventilation et doit être remis sur l'orifice de remplissage - (Les Modèles 170400 et 190400 ont un bouchon de vidange).

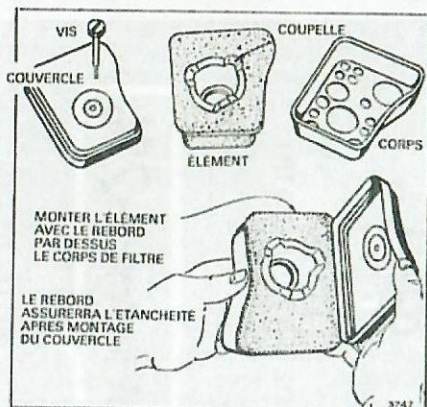


ENTRETIEN REGULIER DU FILTRE A AIR

Nettoyer l'élément chaque 25 heures - Plus souvent si utilisé dans une atmosphère très poussiéreuse.

Type « OIL-FOAM » (Element mousse) Modèles 100200 et 130200

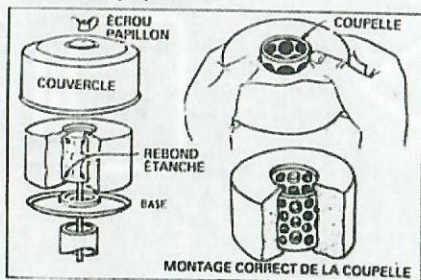
1. Démonter la vis.
2. Retirer le filtre avec précaution pour éviter que des corps étrangers ne pénètrent dans le carburateur.
3. Démonter le filtre en pièces détachées.
4.
 - a. Laver l'élément dans du pétrole ou une lessive détergente pour le débarrasser des impuretés.
 - b. Essuyer soigneusement l'élément et le comprimer pour l'assécher.
 - c. Saturer l'élément d'huile moteur. Le comprimer pour extraire l'excédent d'huile.
 - d. Remonter le filtre. Fixer au carburateur avec la vis.



Modèles 100200. 130200

Type « OIL-FOAM » (Element mousse) Modèles 170400 et 190400

1. Démontez l'écrou papillon et le couvercle.
2. Dégager vers le haut l'élément du filtre.
3. Pousser vers le bas l'élément mousse, comme illustré, sortir la coupelle.
4.
 - a. Laver l'élément dans du pétrole ou une lessive détergente pour le débarrasser des impuretés.
 - b. Essuyer soigneusement l'élément et le comprimer pour l'assécher.
 - c. Saturer l'élément d'huile moteur. Le extraire l'excédent d'huile.
 - d. Remettre la coupelle à l'intérieur de l'élément, s'assurer que le rebord recouvre bien, en haut et en bas, l'extrémité de la coupelle.
5. Remonter comme illustré - Visser l'écrou papillon.

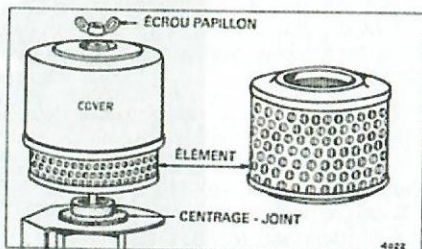


Modèles 170400. 190400

Type à élément sec

Pour nettoyer, frapper modérément l'élément sur une surface plate ou le laver dans un détergent non savonneux et rincer par l'intérieur jusqu'à ce que l'eau soit propre - Après lavage sécher soigneusement à l'air avant usage.

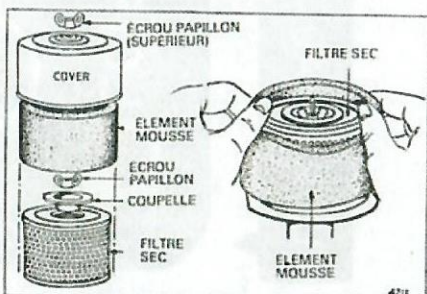
NE PAS HUILER.



ENTRETIEN DU FILTRE A AIR DE GRANDE PUISSANCE — Modèle 251400

Nettoyer et huiler le filtre de mousse tous les trois mois ou après 25 heures de service, si cela se produit avant.

1. Enlever l'écrou à ailettes supérieur et le boîtier.
2. Enlever le filtre de mousse en le dégageant de la cartouche de papier.
3.
 - A — Laver la mousse dans un détergent liquide et de l'eau
 - B — Sécher en pressant
 - C — Huiler avec 28 cm³ d'huile moteur. Presser pour répandre l'huile sur toute la surface
4. Placer l'élément mousse sur la cartouche de papier. Remonter le boîtier et l'écrou à ailettes. Ser- rer fortement l'écrou.

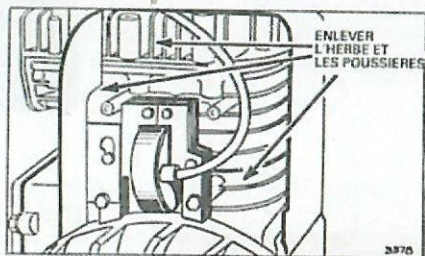


Chaque année ou toutes les 100 heures de fonctionnement au moins, enlever la cartouche papier. Nettoyer en la frappant doucement sur une surface plane. Si elle est très sale, remplacer la cartouche ou laver dans un mélange d'eau et de détergent liquide. Rincer jusqu'à ce que l'eau reste claire. La cartouche doit être entièrement séchée à l'air comprimé avant usage.

Note : Procéder à l'opération à intervalles plus fréquents si le moteur fonctionne dans des conditions poussiéreuses.

NETTOYAGE DU SYSTEME DE REFROIDISSEMENT

L'herbe ou la paille peuvent obstruer le système de refroidissement après un service prolongé. Pour éviter un échauffement anormal et une détérioration rapide du moteur, démonter le capot et nettoyer régulièrement les parties indiquées.



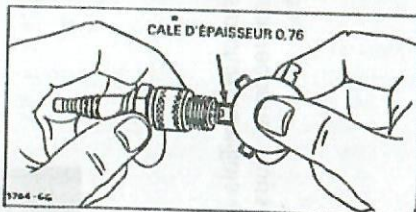
DECALAMINAGE: Chaque 100-300 heures d'utilisation - Si le moteur fonctionne à régime fixe et à charge relativement constante, un dépôt de plomb tétraéthyl se forme dans la chambre de combustion - Déposer la

culasse, et, à l'aide d'une brosse métallique, enlever les dépôts formés sur la culasse, le dessus de piston et autour des soupapes. Utiliser une brosse douce ou l'air comprimé pour éliminer les poussières de calamine. Remonter la culasse, le joint et le capotage et visser les boulons à la main.

Remonter la culasse, le joint de culasse et le capot puis serrer les vis à la main. Poser les trois longues vis autour de la soupape d'échappement. A l'aide d'une clé à douille munie d'une poignée de 15 cm, serrer toutes les vis d'un quart de tour supplémentaire (couple de 125-150 pour les modèles 100200 et 130200). (Couple de 150-175 pour les modèles 170400, 190400 et 251400). **NE PAS OUBLIER DE SERRER LES BOULONS DE CULASSE** dans le même ordre.

NETTOYER LA BOUGIE -

Nettoyer et régler l'écartement à 0,76 mm chaque 100 heures de service.



ATTENTION: L'utilisation d'une saieuse n'est pas recommandée. Les bougies doivent être nettoyées par grattage ou brossage et lavage à l'essence.

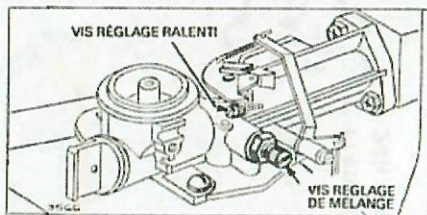
Section
4

RÉGLAGES

REGLAGE DU CARBURATEUR

Un léger réglage du carburateur peut être nécessaire pour corriger les différences de carburant, température, altitude et de charge.

Réglage initial: Modèles 100200 et 130200 Visser à fond (sans forcer) la vis de réglage de mélange, puis ouvrir d'un tour et demi. Ce réglage initial permettra de mettre en route le moteur et de le laisser chauffer avant de faire le réglage final.



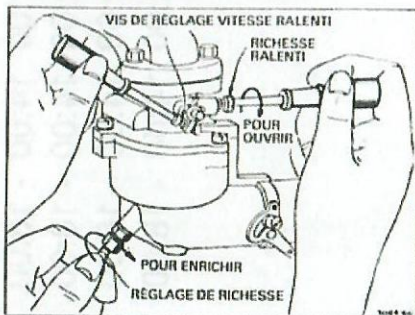
Réglage final: Modèles 100200 et 130200 Le moteur tournant à une vitesse normale de travail (environ 3 000 t/m sans charge) fermer la vis de réglage de mélange (visser à droite) jusqu'à ce que le moteur commence à perdre de la vitesse (mélange pauvre). Puis ouvrir doucement la vis de réglage de mélange (tourner à gauche) en dépassant le point où le moteur tourne parfaitement « rond » jusqu'à ce qu'il commence juste à galoper. Ce mélange doit être suffisamment riche pour obtenir un excellent rendement en charge.

Tenir l'accélérateur en position ralenti. Tourner la vis de ralenti jusqu'à ce que le moteur tourne à 1 750 t/m.

Essayer le moteur sous pleine charge. Si le moteur a une tendance à caler ou à faiblir, cela indique que le mélange est légèrement trop pauvre et il peut être nécessaire d'ouvrir un peu la vis de réglage de mélange pour obtenir un mélange plus riche. Ce mélange plus riche peut être la cause d'une légère inégalité dans le ralenti.

Réglage initial- Modeles 170400, 190400 et 251400

Visser à fond la vis de réglage de richesse, sans forcer



ATTENTION: Cette vis pointeau peut être endommagée par un blocage trop fort.

Maintenant, dévisser de 1 tour 1/8. Visser de la même façon la vis de mélange ralenti et la dévisser de 1 tour 1/8.

Ce réglage initial permettra de mettre en route le moteur et de le laisser chauffer avant de faire le réglage final.

Réglage final

Le moteur tournant à sa vitesse normale d'utilisation: Visser la vis de richesse de mélange jusqu'à ce que le moteur faiblisse (mélange pauvre). Puis la desserrer jusqu'à ce que le moteur dépasse le point où il tourne « rond » et commence à galoper (mélange riche). Maintenant revisser la vis au point intermédiaire entre riche et pauvre où le moteur tourne « rond ».

Maintenir l'accélérateur à la position ralenti et visser la vis de réglage de vitesse ralenti pour obtenir un régime de 1 750 t/m. Toujours avec l'accélérateur sur le ralenti, régler le mélange ralenti jusqu'à obtention d'un régime régulier; pour terminer, rectifier la vitesse qui doit être de 1 750 t/m.

En libérant l'accélérateur, le moteur doit accélérer sans hésitation. Si le moteur n'accélère pas franchement, le carburateur doit être réglé légèrement plus riche.

RÉGLAGES DES COMMANDES DU CARBURATEUR CHOKE-A-MATIC

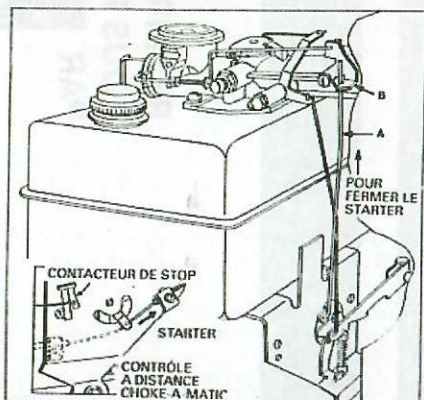
Carburateur Choke-A-Matic: Le fonctionnement correct du starter et du stop dépend du réglage convenable de la commande à distance située sur l'équipement considéré.

Vérification du fonctionnement: Modèles 100200, et 130200

Démonter le filtre à air. Mettre la manette sur position DÉPART. Le boisseau de starter doit être alors complètement tiré. Mettre la manette sur position STOP, le levier de commande du régulateur situé sur la ferrure du réservoir doit faire un bon contact avec la lamelle du contacteur pour court-circuiter l'allumage.

Réglage sur Modèles 100200 et 130200

Placer la manette de commande située sur l'équipement en position "FAST". La biellette actionnant le starter "A" doit juste venir en contact avec la ferrure de renvoi en "B".



COMMANDE DE VITESSE A DISTANCE Modèles 100200 et 130200

La commande sur l'équipement doit déplacer le levier de vitesse dans la direction illustrée ci-dessus pour augmenter la vitesse - La commande à distance peut être connecté au moteur aux trois points indiqués - Le déplacement du câble est montré par les flèches.

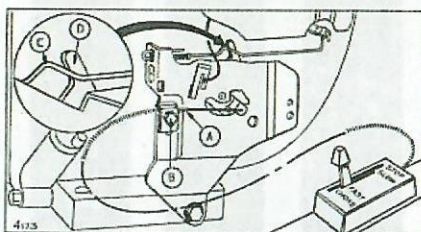
Vérification du fonctionnement: Modèles 170400 et 190400 et 251400

- Déposer le filtre à air.
- Mettre la manette sur position « Choke ». Le papillon de starter doit être complètement fermé.
- Mettre la manette sur position « Stop ». Le levier de commande doit faire bon contact avec la lamelle du contacteur d'arrêt.

Réglage sur Modèles 170400 et 190400 et 251400

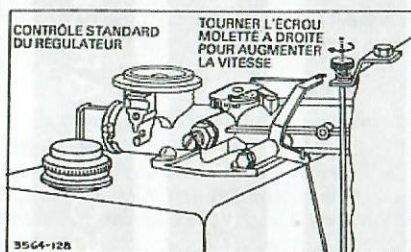
Mettre la manette sur position « FAST ». Dévisser la vis (B) de serrage du clip de la gaine du câble. Déplacer la gaine (A) et le câble

jusqu'à ce que le levier (D) soit en contact avec la biellette de starter en (C). Resserrer la vis (B) du clip. Mettre en place le filtre à air.

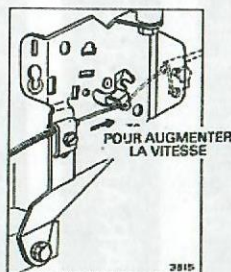


REGLAGES DES VITESSES

La vitesse d'utilisation recommandée est de 1 800 à 3 600 t/m. Le réglage maximum (sans charge) est de 3 600 t/m. Le ralenti doit être réglé à 1 750 t/m. Voir l'illustration et déterminer la commande équipant votre moteur. Pour augmenter la vitesse, déplacer la commande dans la direction de la flèche.



Réglage du contrôle de vitesse Modèles 100200, 130200



Réglage de la commande vitesse Modèles 170400, 190400 et 251400

Les courbes de puissance mentionnées sont établies suivant les tests du Code J 607 de la « Society of Automotive Engineers ».

En utilisation normale, la charge imposée aux moteurs ne devrait pas excéder 85% de ces courbes.

La puissance diminue de 3,5% par tranche de 300 mètres au-dessus du niveau de la mer et de 1% pour chaque 6° C au-dessus de 16° C de la température extérieure.

SPECIFICATIONS DE REGLAGES

	AC	Auto- lite	Cham- pion
Bougie	CS-45	A7N	CJ-8
Courte	GC-46	A7	J-8
Longue			
Ecartement bougie0,76 mm		
Ecartement des contacts0,50 mm		
Jeu soupapes admission	... 0,13-0,18		
Jeu soupapes échappement	0,23-0,28		

INSTRUCTIONS DE STOCKAGE

Les moteurs devant être stockés plus de 30 jours doivent être complètement vidés d'essence pour éviter la formation de dépôts gommeux sur les parties essentielles du carburateur, du filtre, des canalisations et du réservoir d'essence.

- Toute l'essence doit être retirée du réservoir. Ensuite, faire tourner le moteur jusqu'à l'arrêt faute de carburant.
Nettoyer le filtre à essence. (Voir Section 3)
- Pendant que le moteur est chaud; vidanger l'huile et refaire le plein avec de l'huile neuve.
- Démonter la bougie et verser environ 30 grammes d'huile SAE 30 dans le cylindre. Faire tourner doucement pour répartir l'huile. Replacer la bougie.
- Nettoyer soigneusement le cylindre, la culasse et le carter de ventilation. (Voir Section 3)

Votre moteur est à 4 temps, mono cylindre, à culasse rapportée, refroidissement par air.

MODÈLES 100200 à 100292

Alésage	63,50 mm
Course	53,97 mm
Cylindrée	170,75 cm ³
Puissance	Max. 4 cv à 3 600 t/m
Couple	Max. 0,81 m/kg à 3050 t/m

MODELES 130200 à 130292

Alésage	65,08 mm
Course	61,91 mm
Cylindrée	206 cm ³
Puissance	Max. 5 cv à 3 600 t/m
Couple	Max. 1,05 m/kg à 3 000 t/m

MODÈLES 170400 à 170457

Alésage	76,20 mm
Course	60,32 mm
Cylindrée	275 cm ³
Puissance	Max. 7 ch. à 3 600 t/m
Couple	Max. 1,52 m/kg à 2 600 t/m

MODÈLES 190400 à 190457

Alésage	76,20 mm
Course	69,85 mm
Cylindrée	318 cm ³
Puissance	Max. 8 ch. à 3 600 t/m
Couple	Max. 1,75 m/kg à 2 500 t/m

MODELE SERIE 251400

Alésage	58,7375 mm
Course	66,675 mm
Cylindrée	399,2 cm ³
Puissance	10 HP 716 watts maximum à 3 000 t/m
Couple	2,32 kgm maxi. à 2.400 t/m

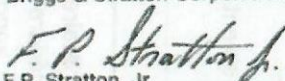
GARANTIE POUR UN MOTEUR BRIGGS & STRATTON

Pendant une année, à compter de la date d'achat, Briggs & Stratton remplacera GRATUITEMENT/ au premier acheteur, toute pièce ou pièces reconnues par un service autorisé de Distribution ou par l'usine de Milwaukee, Wisconsin comme présentant un **DEFAUT DE MATIERE ET/OU DE CONSTRUCTION**.

Tous les frais de transport de pièces soumises au remplacement sous Garantie sont à la charge de l'acheteur.

Il n'y a aucune autre Garantie exprimée ou implicite. Briggs & Stratton ne peut être responsable en aucun cas des dommages pouvant résulter de l'emploi de ces moteurs.

Briggs & Stratton Corporation



F.P. Stratton, Jr.

President and Chief Executive Officer

NOTA: La garantie des moteurs Briggs & Stratton ne couvre pas le bris de pièces ou dégâts résultant d'une utilisation abusive ou d'un manque aux prescriptions périodiques d'entretien, ni les accessoires, commandes ou équipements non fabriqués par Briggs & Stratton.

Lorsque vous demandez l'application de la garantie vous devez fournir au distributeur officiel le plus proche les renseignements ci-dessus. Vous devez donner un rapport complet sur le défaut constaté et le nombre d'heures pendant lesquelles le moteur a tourné depuis l'achat de l'équipement.

Si vous n'êtes pas d'accord sur la décision du service Distributeur lors d'une demande de garantie, vous devez accepter provisoirement cette décision. Le distributeur adressera votre réclamation à l'usine pour examen. Si la décision de l'usine est telle, que votre réclamation soit justifiée, vous serez complètement remboursé pour les pièces reconnues défectueuses.

NOTER ICI LES REFERENCES NÉCESSAIRES A VOTRE DOSSIER

VOIR LE DÉCALQUE SUR LE CAPOT POUR LES NUMEROS DE MODELE, TYPE ET CODE.

Moteur Modèle No. _____

Moteur Type No. _____

Moteur Code No. _____

Nom de Vendeur _____

Date _____

Type de L'équipement Sur Lequel Est Monté le Moteur _____

Nom du Fabricant de L'équipement _____

BRIGGS & STRATTON ENGINES ARE MADE UNDER ONE OR MORE OF THE FOLLOWING PATENTS

2.669.322	2.796.463	3.114.851	3.149.618	3.194.224	3.252.449
2.693.789	2.999.491	3.118.433	3.165.094	3.236.937	3.276.439
2.693.791	2.999.562	3.144.097	3.168.936	3.242.741	3.378.099
				3.415.237	

DESIGN
D.191.806 D.196.017 D.197.175 D.213.476
OTHER PATENTS PENDING