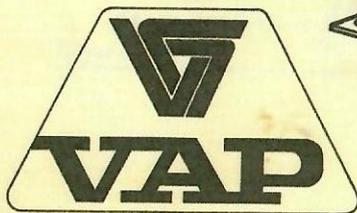
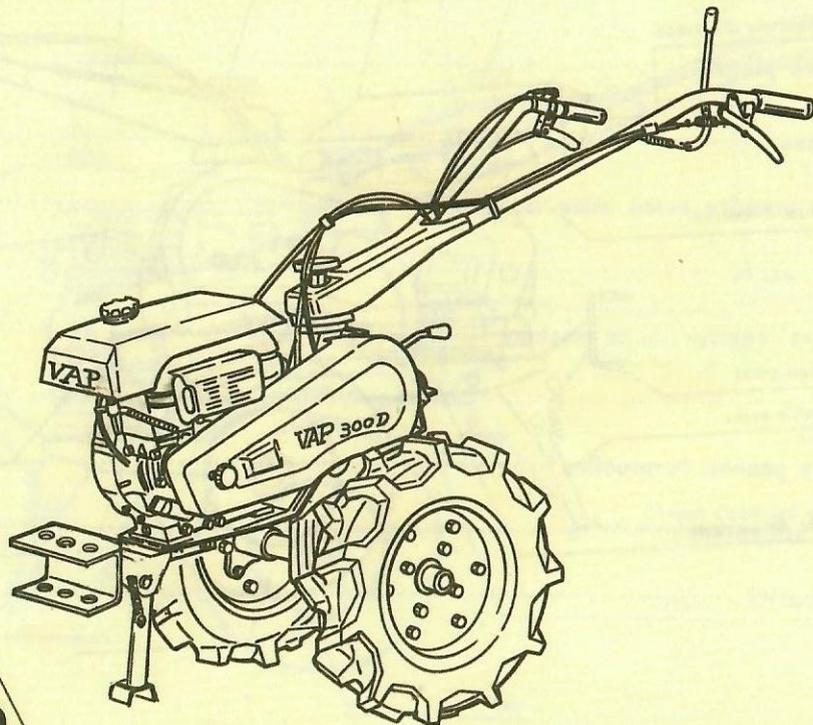


NOTICE D'UTILISATION

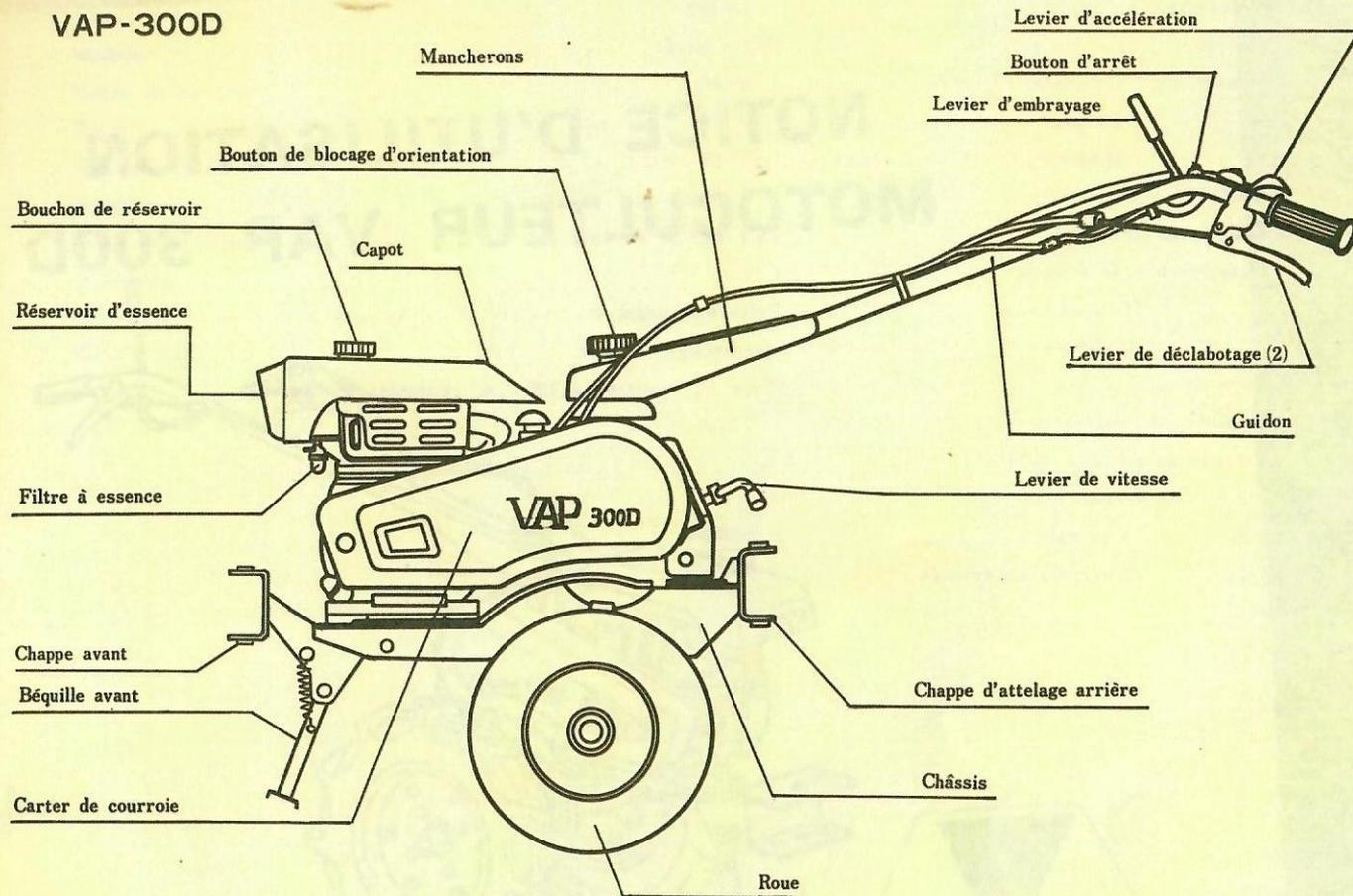
MOTOCULTEUR VAP 300D



BP 37-59190 HAZEBROUCK

1. Désignation des pièces

VAP-300D



2. Caractéristiques

(1) Motoculteur

| | |
|--|---|
| Modèle | VAP-300D |
| Dimensions : Longueur | 1.398mm |
| Largeur | 640mm |
| Hauteur | 1.095mm |
| Poids | 55kg |
| Embrayage principal | Par tension de courroie |
| Changements de vitesse : | |
| Transmission | 2 vitesses avant et 1 marche-arrière |
| Courroie | 2 vitesses |
| Type de mancherons | Type V, pivotant à 180° et réglables en hauteur |
| Diamètre de l'arbre de roue | 31mm |
| Vitesse de rotation de PTO (Prise de force) | |
| Courroie intérieure | 800tpm |
| Courroie extérieure | 2.000tpm |

(2) Moteur

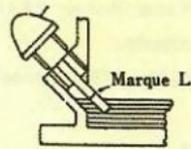
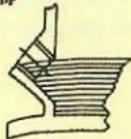
SHIBAURA

| | |
|--------------------------------|-------------------------------------|
| Modèle | GED-18R |
| Sorte de moteur | Moteur à essence, refroidi par air |
| Type | Vertical, un seul cylindre, 4 temps |
| Système de démarrage | Démarrreur avec lanceur rétractable |
| Essence | Essence ordinaire |
| Huile de graissage | SAE #20-30 (0,5 litres) |
| Cylindrée | 172cc |
| Contenance réservoir à essence | 2,8 litres |
| Bougie d'allumage | NGK B-6HS OU NIPPONDENSO W20FS |

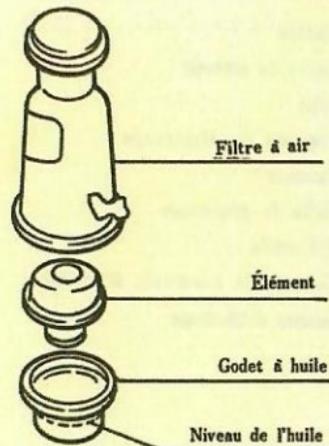
3. Précautions à prendre avant mise en marche

- (1) Vérifier le niveau d'huile du moteur avant chaque mise en route.
 - a) Employer une huile de bonne qualité de la classe "MM" ou "MS" : SAE 30 en été ou SAE 20 en hiver.
 - b) Pour remplir d'huile, mettre le motoculteur en position horizontale et remplir d'huile jusqu'au niveau de l'orifice.
 - c) La première vidange se fera après 10 heures de travail, et à la suite, les vidanges s'effectueront régulièrement toutes les 30 heures.
- (2) Vérifier si le filtre à air n'est pas sale :
 - a) Si l'élément devient sale, le nettoyer au savon ou à l'essence.
 - b) Imprégner l'élément d'huile et bien l'égoutter.
- (3) Vérifier le niveau d'huile dans le filtre à air
 - a) La quantité prescrite est de 0,085 l.

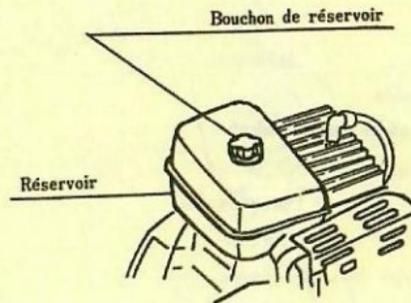
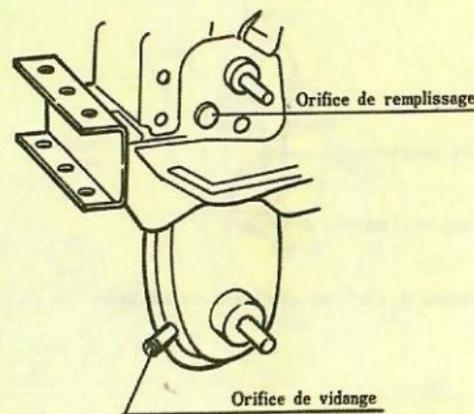
Bouchon de remplissage d'huile



Le niveau minimum d'huile



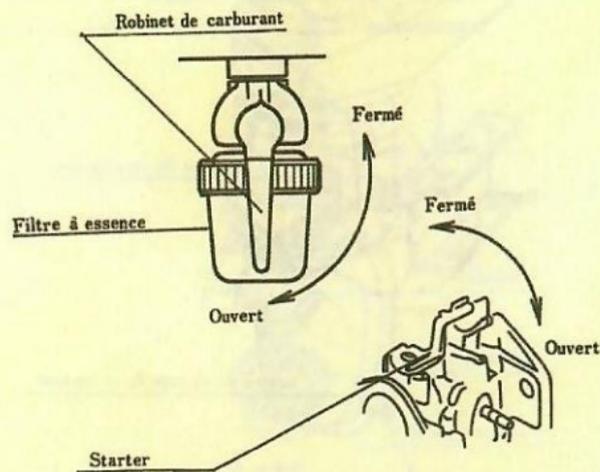
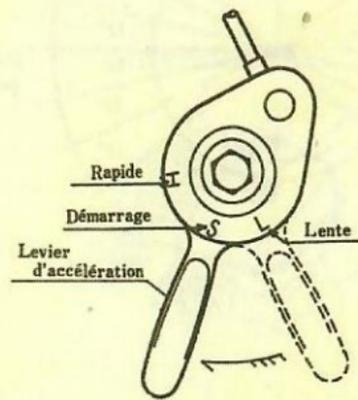
- (4) Vérifier le niveau d'huile dans la transmission.
 - a) Utiliser une huile de bonne qualité (SAE 90 en été et SAE 80 en hiver)
 - b) Le niveau d'huile correspond à l'orifice de remplissage.
Quantité prescrite: 1.2 l
 - c) Vidange à faire toutes les 100 heures de travail.
- (5) Vérifier le niveau d'essence dans le réservoir de carburant.
 - a) Employer une essence ordinaire.
 - b) Nettoyer de temps en temps le filtre de réservoir au savon à l'eau chaude et le sécher.
- (6) Vérifier le bon fonctionnement du levier d'embrayage, du levier de vitesse, de la poulie et de la courroie.
 - a) Mettre le levier d'embrayage en position débrayée.
 - b) Mettre le levier de vitesse en position "N" ("Neutre").
- (7) Vérifier serrage des écrous et des boulons de toutes les parties, surtout de la culasse, du châssis et du carter de transmission. S'ils sont desserrés, resserrez-les correctement.



4. Démarrage et Arrêt

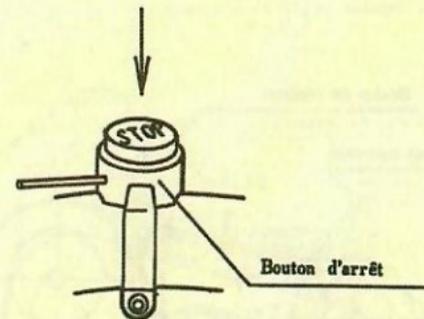
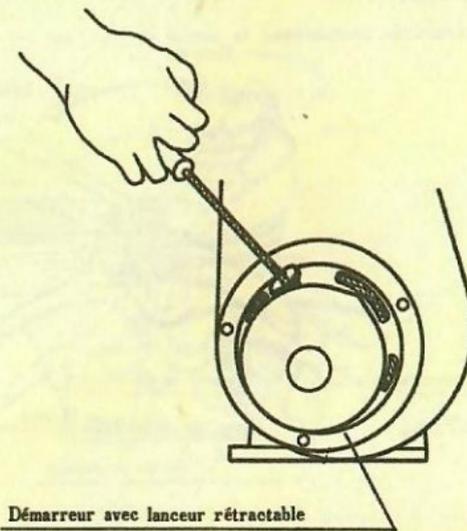
(1) Démarrage

- a) Tourner le levier d'accélération jusqu'à la position "S".
- b) Ouvrir le robinet de carburant.
- c) Fermer le starter (En hiver jusqu'au bout, ou en été jusqu'au milieu).
- d) Tirer la poignée du lanceur.
- e) Remettre le levier de starter en position ouverte.
- f) Laisser la machine en marche à vide pendant 3 à 5 minutes (Temps de chauffe).
- g) La machine est prête à l'emploi.



(2) Arrêt

- a) Tourner le levier d'accélération jusqu'à la position "L", pousser le bouton d'arrêt, et fermer le robinet de carburant.
- ou
- b) Fermer le robinet de carburant et attendre le moment où le carburateur sera vide. (Cela vous permet de remettre facilement la machine en marche après un long stockage).



5. Construction et réglage de la machine

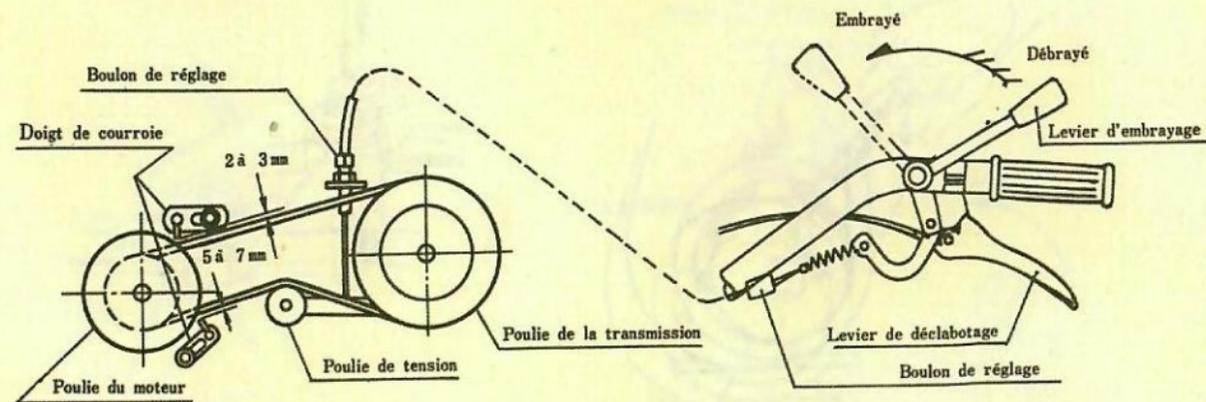
(1) Manœuvre de l'embrayage

Ce modèle étant équipé d'un "déclabotage," l'embrayage principal se fait en poussant le levier d'embrayage en avant.

Pour tourner à droite tirer le levier de déclabotage droit vers le haut. On procéde de la même façon avec levier gauche pour tourner à gauche.

(2) Réglage de courroie

- Il y a lieu de prévoir un jeu de 2 à 3 mm entre la courroie et le doigt supérieur, et un jeu de 5 à 7 mm entre la courroie et le doigt inférieur (position embrayée).
- La tension de courroie peut être réglée par les boulons de réglage. Si elle n'est pas réglée suffisamment par ces boulons, déplacez le moteur.
- Ne jamais régler la tension de courroie de façon que la courroie tourne avec la poulie en position débrayée.



(3) Réglage des mancherons

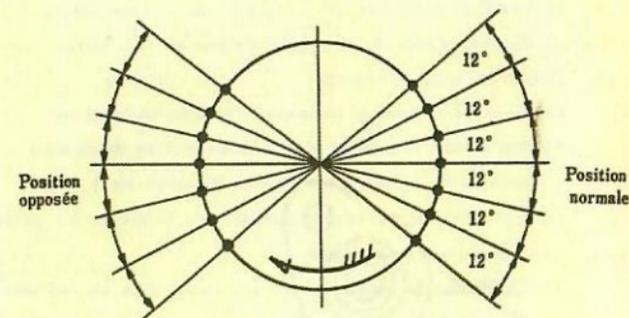
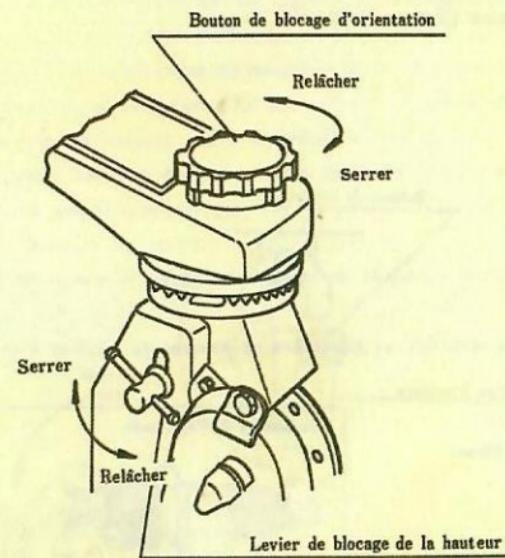
a) Hauteur

Desserrer le levier de blocage et le resserrer à la hauteur convenable.

b) Orientation

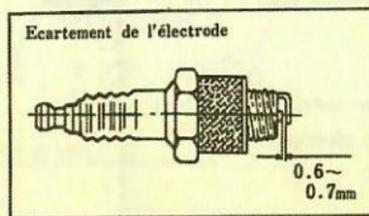
Desserrer le bouton de blocage d'orientation qui se trouve sur le support mancherons, et tourner les mancherons jusqu'à la position désirée, puis resserrer fortement le bouton de blocage.

Les mancherons peuvent être situés à 36° à gauche et à droite (en position normale et en position opposée à 180°).



6. Entretien

- (1) Entretien quotidien
 - a) Vérifier le niveau d'huile du moteur et de la transmission.
 - b) Vérifier si le filtre à air n'est pas sale.
 - c) Vérifier le serrage des écrous et des boulons de la culasse, du châssis de la transmission etc.
 - d) Vérifier le graissage de toutes les parties.
- (2) Entretien à effectuer toutes les 30 heures
 - a) Enlever l'huile usagée du moteur et remplir d'huile neuve tandis que le moteur est chaud.
 - b) Nettoyer le filtre à air, le filtre à essence et le filtre de réservoir.
 - c) Serrer les écrous, les boulons et les vis.
- (3) Entretien à effectuer toutes les 100 heures
 - a) Enlever l'huile usagée de la transmission et remplir d'huile neuve.
 - b) Vérifier la tension des câbles et de la courroie.
 - c) Vérifier l'état de la bougie d'allumage et régler l'écartement de l'électrode à 0,6 ou 0,7mm.
- (4) Entretien avant hivernage
 - a) Vider parfaitement le réservoir et le carburateur.
 - b) Mettre 2 à 3 gouttes d'huile dans le trou de la bougie, tirer la poignée du lanceur et laisser le moteur en position de compression (piston au point mort haut).
 - c) Bien nettoyer et sécher la machine. Graisser les parties rotatives et glissantes et essuyer la machine avec un chiffon légèrement huilé.
 - d) Entreposer la machine avec une bâche dans un endroit sec.
(Si la machine est équipée de roues, il est conseillé d'utiliser un support ou d'enlever les roues.)



7. Recherche des pannes éventuelles.

- (1) Perte de compression
Vérifier si la culasse n'est pas fêlée, si la bougie est correctement serrée ou éventuellement vérifier le bon état de portée des soupapes sur leur siège.
- (2) Vérification au niveau du circuit d'essence.
Dans le cas où le moteur ne démarre pas, enlever la bougie et contrôler que celle-ci n'est pas "noyée".
Contrôler s'il n'y a pas d'eau dans le fond du réservoir, si le filtre à essence n'est pas colmaté. Vérifier également si le flotteur du carburateur flotte correctement ou s'il n'est pas percé.
- (3) Contrôle à effectuer sur les circuits électriques
Vérifier le bon état d'allumage en adaptant la bougie démontée sur la cosse du câble en mettant la bougie à la masse sur la carcasse du moteur et en faisant tourner le moteur à l'aide du lanceur et si à ce moment des étincelles se produisent. Si aucune étincelle ne se produit, vérifier la bougie, l'état de ses contacts, l'état du câble, si cela est correct, faire contrôler le volant magnétique dans un garage spécialisé.
- (4) Circuit lubrifiant
Si le moteur n'atteint pas son régime normal, deux causes sont probables :
 - a) Absence de lubrifiant, ceci est très dangereux et peut entraîner le grippage du moteur.
 - b) La quantité d'huile introduite dans le carter est trop importante et freine considérablement le moteur.

8. Précautions d'utilisation

(1) Moteur

- a) Lorsque le moteur est arrêté, assurez-vous que le robinet d'essence est bien sur la position "FERME".
- b) Vous ne devez jamais faire tourner le moteur à un régime trop élevé lorsque vous devez effectuer un travail léger ou lorsque vous devez stopper le moteur.

Lorsque le moteur sera arrêté, le levier d'accélérateur doit être sur la position "L."

- c) Le starter doit toujours être sur la position "FULL OPEN" sauf lorsque vous procédez au démarrage du moteur.

(2) Motoculteur

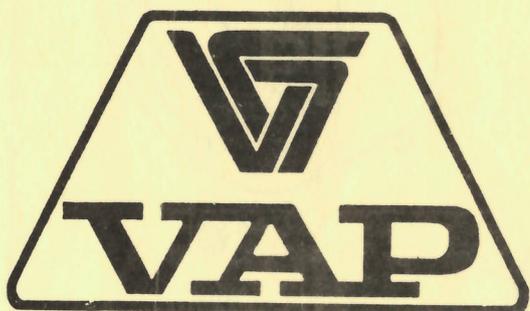
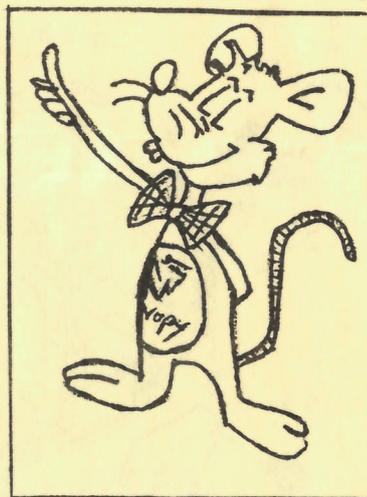
- a) Lorsqu'il est difficile d'engager une vitesse, vous ne devez pas essayer de forcer le levier mais vous devez pousser ou tirer le motoculteur en avant ou en arrière pour passer la vitesse.
- b) Lorsque vous devez tourner le mancheron à 180°, assurez-vous que vous le faites du côté du carter de courroie.

9. Règles de sécurité

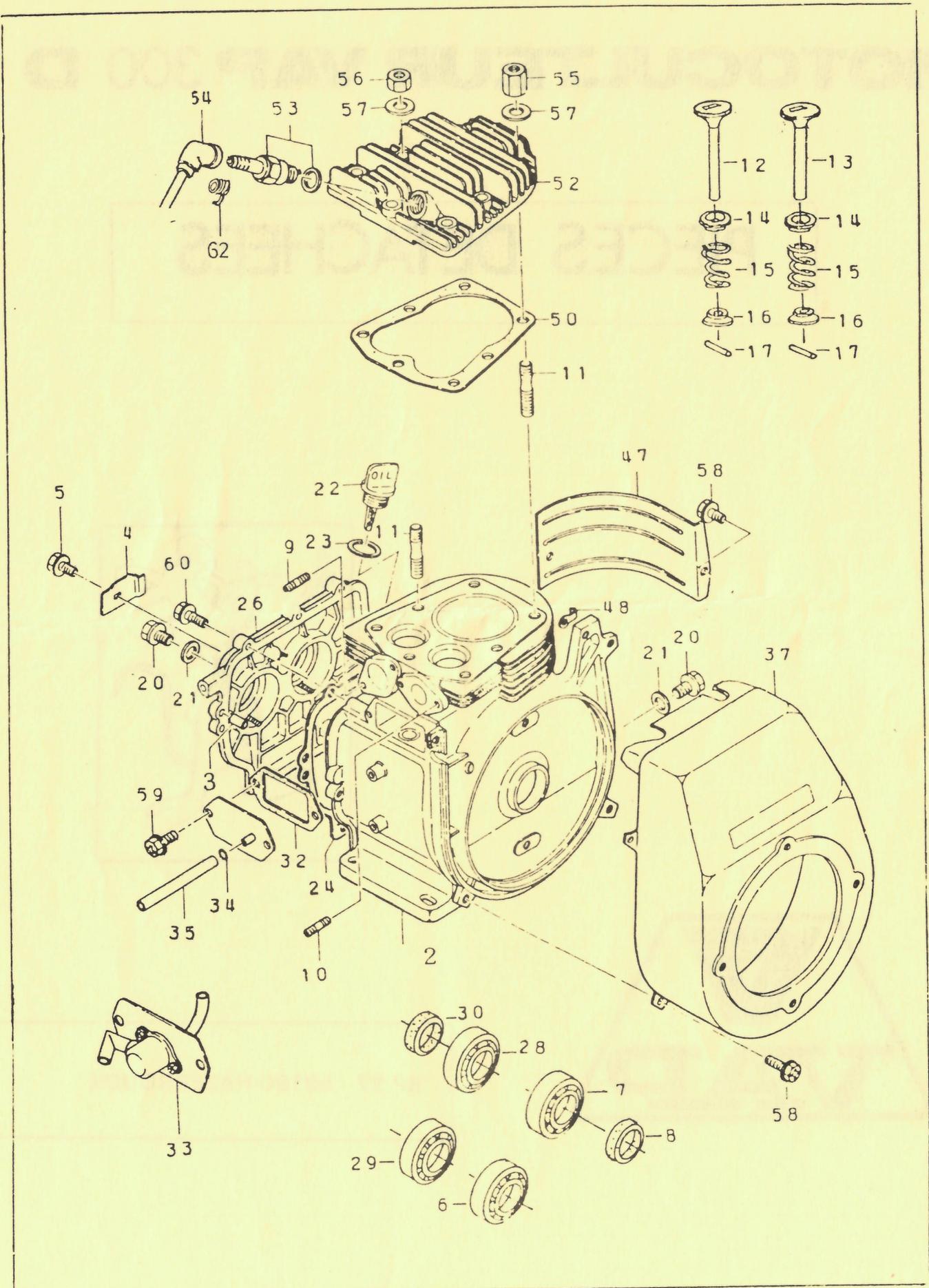
- a) La première règle est de toujours inspecter votre matériel avant et après utilisation.
- b) Toujours arrêter le moteur avant de faire des inspections, pour dégager la terre ou enlever ou mettre un nouvel accessoire.
- c) L'adaptation des accessoires sur un motoculteur doit toujours se faire sur un endroit très dégagé et plan.
- d) Le remplissage en carburant doit être fait lorsque le moteur est à l'arrêt. Ne jamais faire le plein lorsque vous fumez, et ne jamais faire le plein lorsque le moteur est extrêmement chaud.
- e) Lorsque vous utilisez le motoculteur, ne laissez personne approcher près de la machine.
- f) La température du pot d'échappement devient très très chaude en cours de travail. Ne le touchez donc jamais pendant ou après utilisation. Lorsque vous devez couvrir la machine avec une bâche ou une couverture plastique, vous devez attendre que le moteur soit complètement froid ou, bien protéger les parties très chaudes.

MOTOCULTEUR VAP 300 D

PIECES DETACHEES



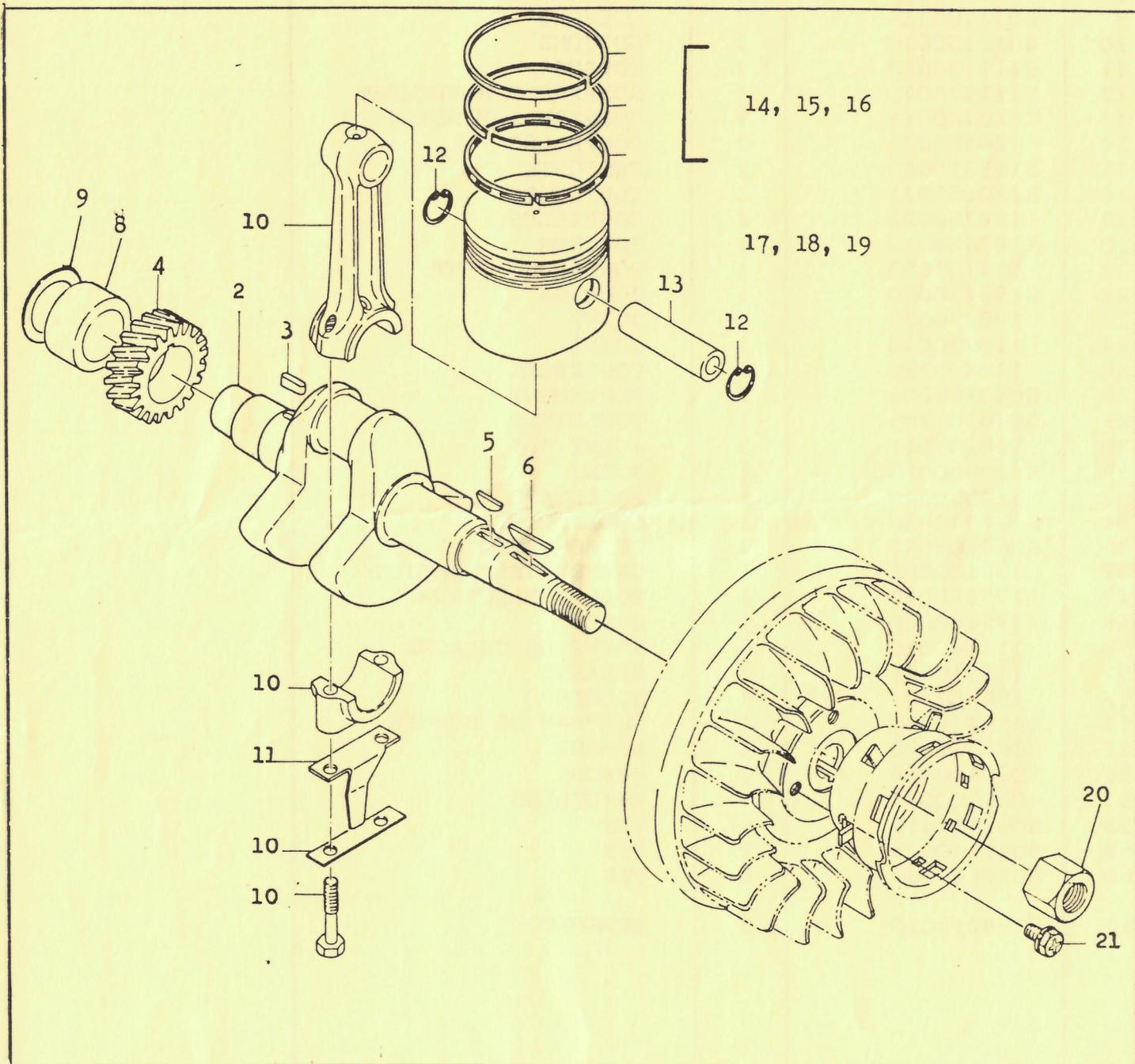
BP 37 - 59190 HAZEBROUCK



1 BLOC MOTEUR

| Rep. | Référence | Qté | Désignation | Observations |
|------|------------|-----|---------------------|--------------|
| 2à17 | 110010144 | 1 | BLOC COMPLET | |
| 2 | 110100014 | 1 | BLOC MOTEUR NU | |
| 3 | S030500616 | 2 | PIONS | |
| 4 | T110660120 | 1 | DEFLECTEUR | |
| 5 | 015100610 | 1 | VIS | |
| 6 | S040106204 | 1 | ROULEMENT | |
| 7 | S040106205 | 1 | ROULEMENT | |
| 8 | 050500025 | 1 | JOINT SPI | |
| 9 | S012100614 | 2 | GOUJONS | |
| 10 | S012100620 | 2 | GOUJONS | |
| 11 | S111130020 | 7 | ECROUS | |
| 12 | T120170010 | 1 | SOUPAPE ECHAPPEMENT | |
| 13 | T120160011 | 1 | SOUPAPE ADMISSION | |
| 14 | 120180021 | 2 | COUPELLES | |
| 15 | S198210040 | 2 | RESSORTS | |
| 16 | S120180011 | 2 | COUPELLES | |
| 17 | 199760022 | 2 | GOUPILLES | |
| 20 | S187430010 | 1 | BOUCHON | |
| 21 | 054109002 | 1 | RONDELLE JOINT | |
| 22 | S198430030 | 1 | BOUCHON | |
| 23 | 198990030 | 1 | JOINT | |
| 24 | 110990030 | 1 | JOINT | |
| 26 | 110410290 | 1 | COUVERCLE | |
| 28 | S040106204 | 1 | ROULEMENT | |
| 29 | S040106205 | 1 | ROULEMENT | |
| 30 | 050209011 | 1 | JOINT SPI | |
| 32 | S110990010 | 1 | JOINT | |
| 33 | 110050040 | 1 | RENIFLARD CPT | |
| 34 | S198340030 | 1 | COLLIER | |
| 35 | S068108063 | 1 | TUYAU VINYL | |
| 37 | 175100053 | 1 | CARTER VENTILATION | |
| 47 | 175160010 | 1 | TOLE DEFLECTEUR | |
| 48 | 199110020 | 1 | COSSE | |
| 50 | 111140020 | 1 | JOINT DE CULASSE | |
| 52 | 111110021 | 1 | CULASSE | |
| 53 | 15026010 | 1 | BOUGIE | |
| 54 | S150413000 | 1 | CHAPEAU DE BOUGIE | |
| 55 | S199370070 | 4 | ECROUS | |
| 56 | S020100008 | 3 | ECROUS | |
| 57 | S026100008 | 7 | RONDELLES | |
| 58 | S011150612 | 6 | VIS | |
| 59 | S011140614 | 2 | VIS | |
| 60 | S011140630 | 8 | VIS | |
| 62 | S198213010 | 1 | RESSORT | |

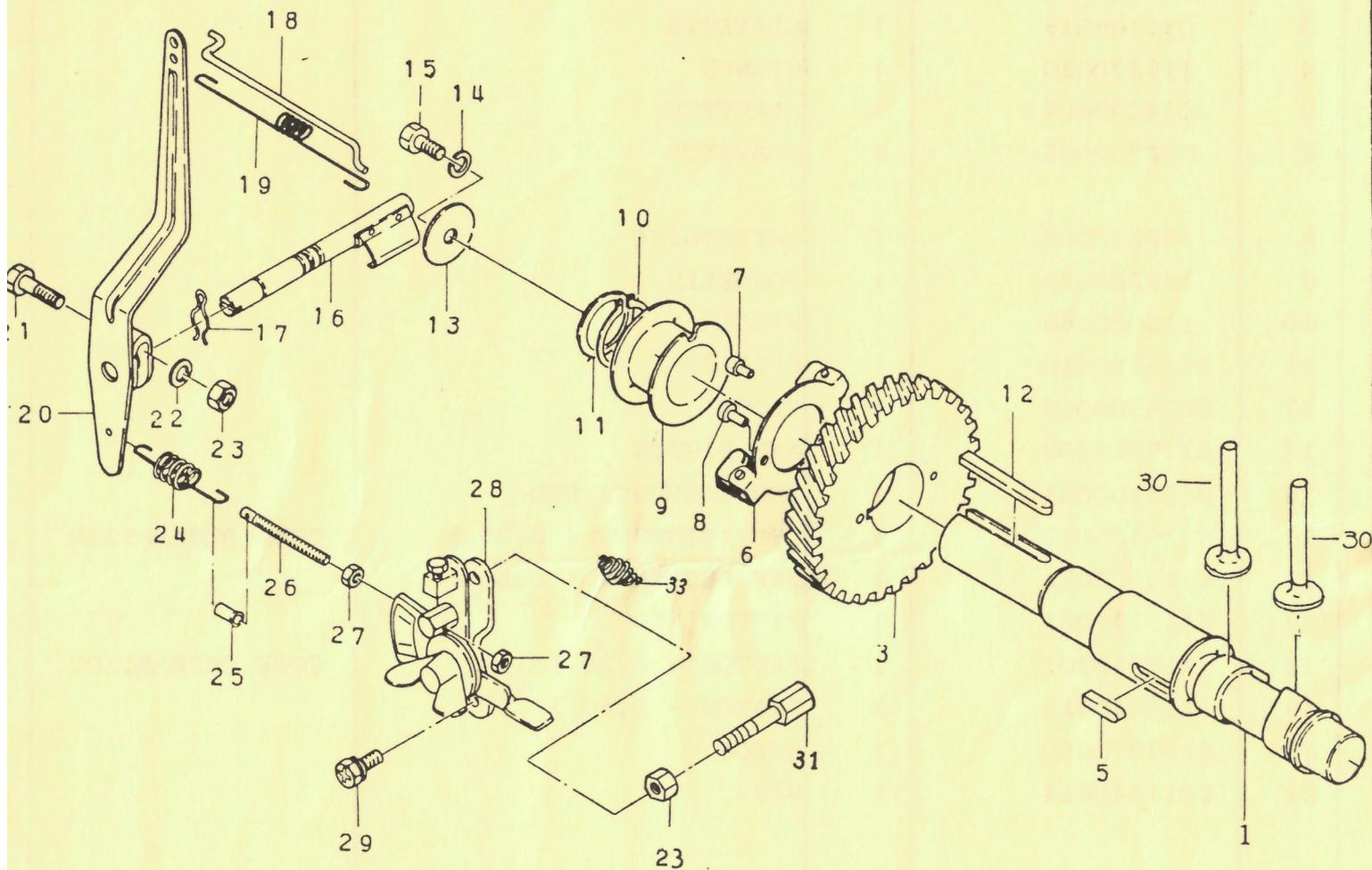
2 VILEBREQUIN



2 . VILEBREQUIN

| Rep. | Référence | Qté | Désignation | Observations |
|------|------------|-----|-----------------------|-----------------|
| 1 | 115030370 | 1 | VILEBREQUIN COMPLET | 1+2+3 |
| 2 | 115260030 | 1 | VILEBREQUIN | |
| 3 | 034109015 | 1 | CLAVETTE | |
| 4 | 115270020 | 1 | PIGNON | |
| 5 | 034309004 | 1 | CLAVETTE | |
| 6 | 034309005 | 1 | CLAVETTE | |
| 8 | 199230500 | 1 | ENTRETOISE | |
| 9 | 199280020 | 1 | RONDELLE | |
| 10 | 115020080 | 1 | BIELLE | |
| 11 | S115240010 | 1 | CUILLER | |
| 12 | S036500014 | 1 | CLIPS | |
| 13 | S115321400 | 1 | AXE PISTON | |
| 14 | S115100031 | 1 | JEU SEGMENTS STD | |
| 15 | S115100041 | 1 | JEU SEGMENTS + 0,25) | COTE REPARATION |
| 16 | S115100051 | 1 | JEU SEGMENTS + 0,50) | |
| 17 | T115310021 | 1 | PISTON STD | |
| 18 | 115310301 | 1 | PISTON + 0,25) | COTE REPARATION |
| 19 | 115310311 | 1 | PISTON + 0,50) | |
| 20 | S199370050 | 1 | ECROU | |
| 21 | S011140614 | 1 | VIS | |

3 ARBRE A CAMES



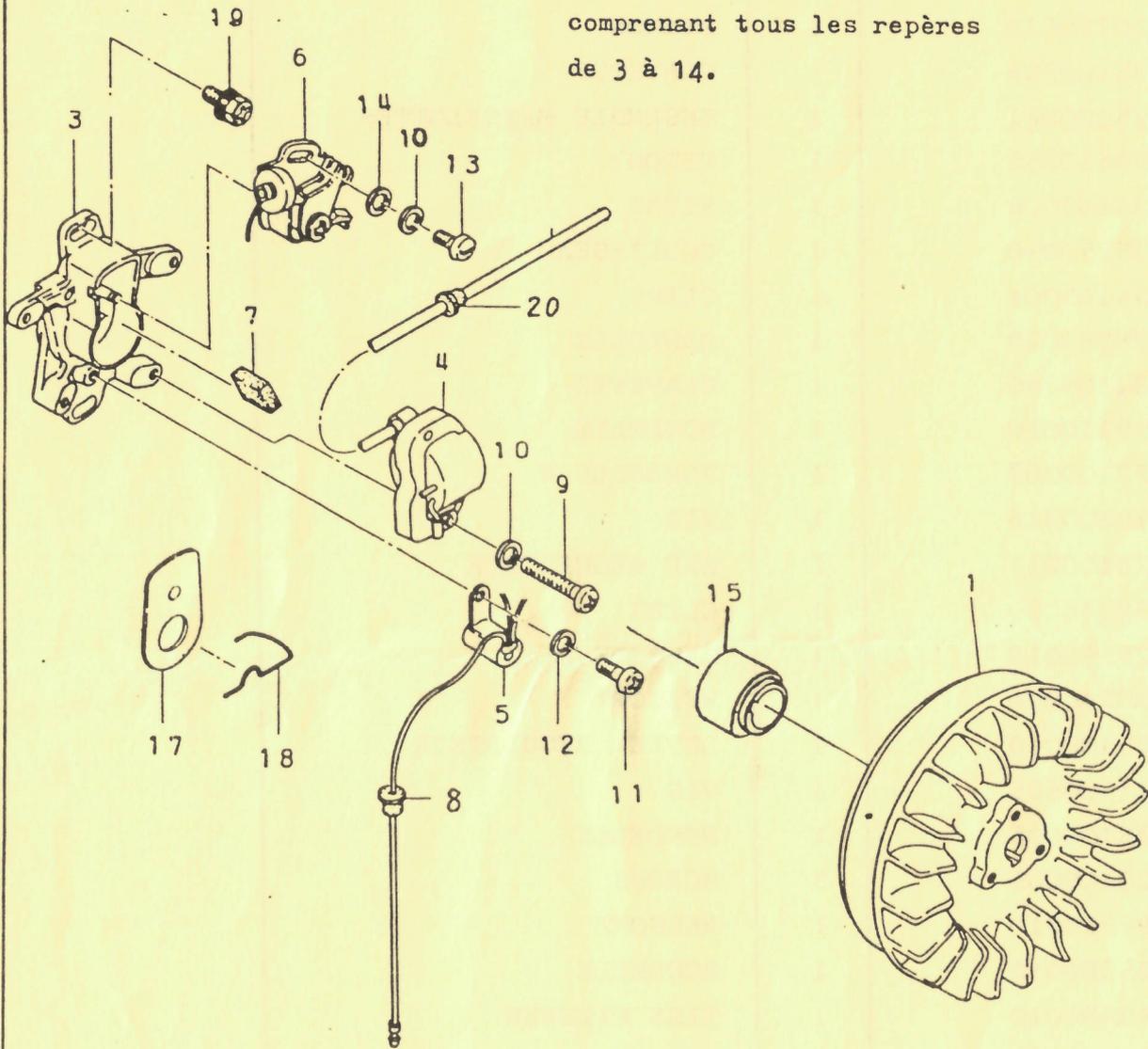
A : Arbre à Cames
complet comprenant :
1, 2, 5, 6, 7, 8, 9, 10.

3 ARBRE A CAMES

| Rep. | Référence | Qté | Désignation | Observations |
|------|------------|-----|---------------------|-------------------------------------|
| A | 120020010 | 1 | ARBRE A CAMES CPT | Comprend les repères 1 - 3 & 5 à 10 |
| 1 | 120260012 | 1 | ARBRE A CAMES | |
| 3 | 120270022 | 1 | PIGNON | |
| 5 | S034100508 | 1 | CLAVETTE | |
| 6 | 125200011 | 1 | ENSEMBLE MASSELOTES | |
| 7 | S199610050 | 1 | TETON | |
| 8 | S033109006 | 1 | RIVET | |
| 9 | S125250010 | 1 | COULISSEAU | |
| 10 | 036109001 | 1 | CLIPS | |
| 11 | S198280020 | 1 | RONDELLE | |
| 12 | S034100740 | 1 | CLAVETTE | |
| 13 | 199210010 | 1 | RONDELLE | |
| 14 | S027100008 | 1 | RONDELLE W | |
| 15 | 010100818 | 1 | VIS | |
| 16 | 125100011 | 1 | AXE REGULATEUR | |
| 17 | T198340020 | 1 | CLIPS | |
| 18 | S125360010 | 1 | TRINGLE | |
| 19 | S198210020 | 1 | RESSORT | |
| 20 | T125400010 | 1 | LEVIER REGULATEUR | |
| 21 | S011100625 | 1 | VIS | |
| 22 | S026100006 | 1 | RONDELLE | |
| 23 | S020100006 | 3 | ECROUS | |
| 24 | S198210010 | 1 | RESSORT | |
| 25 | T125380010 | 1 | RONDELLE | |
| 26 | S199480010 | 1 | TIGE FILETEE | |
| 27 | S020100004 | 2 | ECROUS | |
| 28 | S125300010 | 1 | LEVIER ACCELERATION | |
| 29 | S011140614 | 2 | VIS | |
| 30 | T120110010 | 2 | POUSSOIRS | |
| 31 | 125540010 | 1 | VIS DE REGLAGE | |
| 33 | S198210270 | 1 | RESSORT | |

4 ALLUMAGE

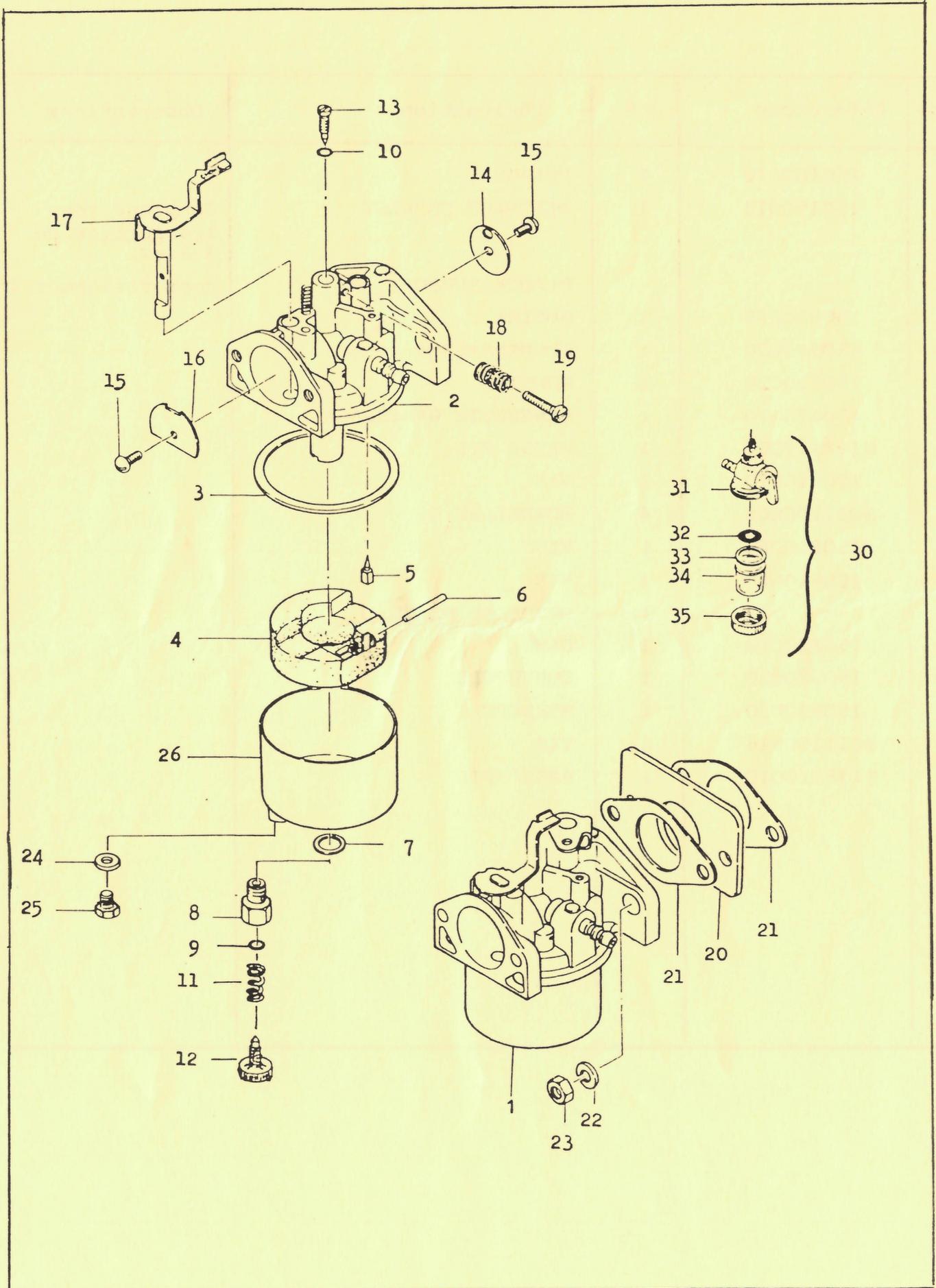
2) Ensemble allumage complet
comprenant tous les repères
de 3 à 14.



4 ALLUMAGE

| Rep. | Références | Qté | Désignation | Observations |
|------|------------|-----|---------------------|-------------------------------------|
| 1 | 150100010 | 1 | VOLANT | |
| 2 | 150150012 | 1 | ALLUMAGE COMPLET | Comprend tous les repères de 3 à 14 |
| 3 | | | PLAQUE SUPPORT | Approvisionner 2 |
| 4 | 150550042 | 1 | BOBINE | |
| 5 | 150710020 | 1 | CONDENSATEUR | |
| 6 | 150510020 | 1 | RUPTEUR | |
| 7 | 150170010 | 1 | LANGUETTE GRAISSAGE | |
| 8 | S198110020 | 1 | PASSE FIL | |
| 9 | 150810070 | 2 | VIS | |
| 10 | S027100006 | 4 | RONDELLES W | |
| 11 | 150810080 | 1 | VIS | |
| 13 | 150810060 | 1 | VIS | |
| 14 | | 1 | RONDELLE PLATE | |
| 15 | 150220010 | 1 | CAME | |
| 17 | 150570020 | 1 | COUVERCLE | |
| 18 | 150810030 | 1 | RESSORT | |
| 19 | SC11150616 | 2 | VIS | |
| 20 | S198110010 | 1 | PASSE FIL | |

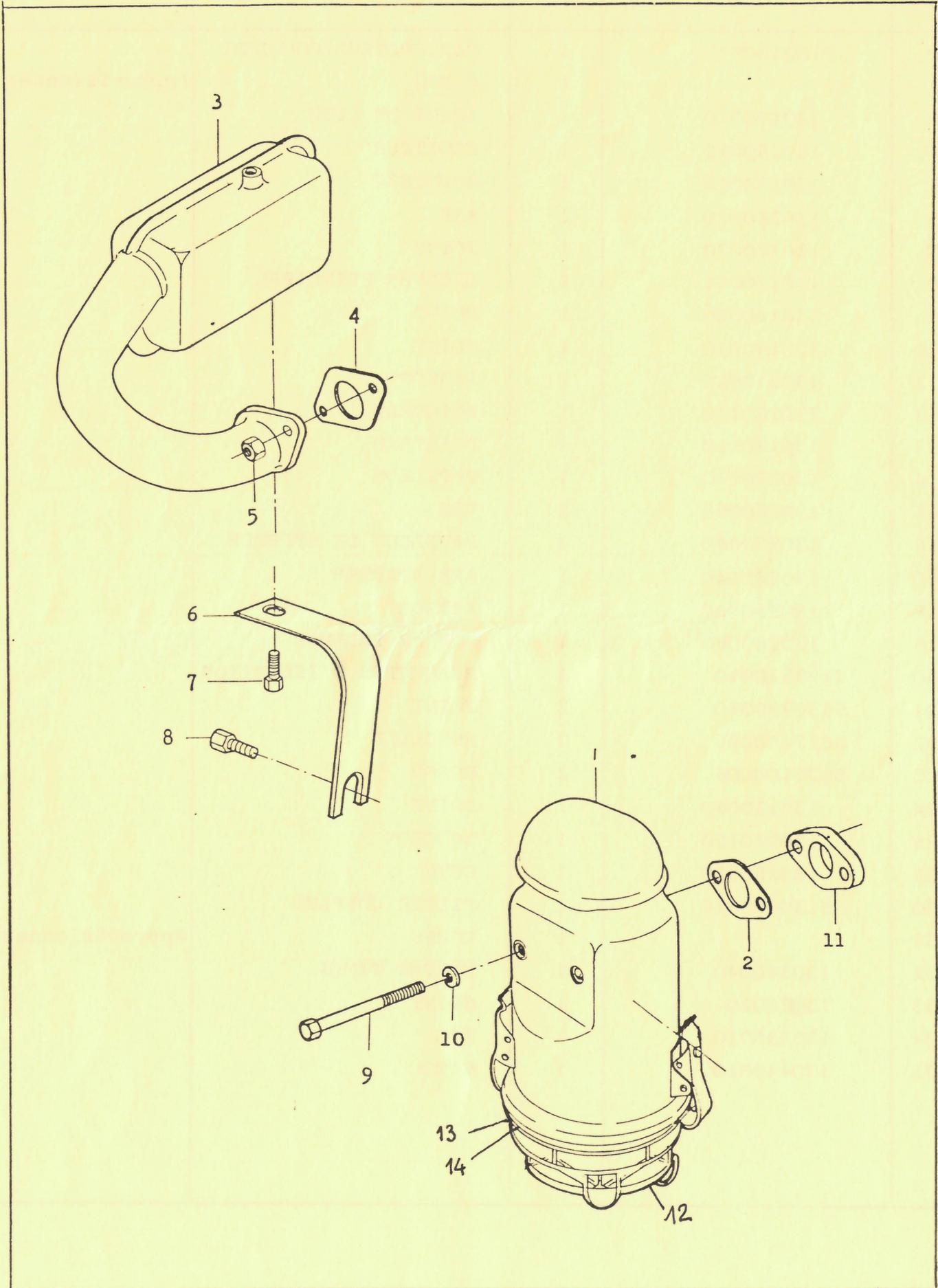
5 CARBURATEUR



5 CARBURATEUR

| Rep. | Référence | Qté | Désignation | Observations |
|------|------------|-----|-----------------------|-------------------|
| 1 | T130100022 | 1 | CARBURATEUR COMPLET | |
| 2 | | 1 | CORPS | Approvisionner 1 |
| 3 | 130120010 | 1 | JOINT DE CUVE | |
| 4 | 130160010 | 1 | FLOTTEUR | |
| 5 | 130150010 | 1 | POINTEAU | |
| 6 | 130280030 | 1 | AXE | |
| 7 | 130120020 | 1 | JOINT | |
| 8 | 130110051 | 1 | GICLEUR PRINCIPAL | |
| 9 | 130140020 | 1 | JOINT | |
| 10 | 130140010 | 1 | JOINT | |
| 11 | 130210020 | 1 | RESSORT | |
| 12 | 130190120 | 1 | POINTEAU | |
| 13 | 130190010 | 1 | POINTEAU | |
| 14 | 130270010 | 1 | PAPILLON | |
| 15 | 130280050 | 2 | VIS | |
| 16 | 130270040 | 1 | PAPILLON DE STARTER | |
| 17 | 130280040 | 1 | AXE STARTER | |
| 18 | 130210010 | 1 | RESSORT | |
| 19 | 130280060 | 1 | VIS DE RALENTI | |
| 20 | T199510010 | 1 | PLAQUETTE D'ISOLATION | |
| 21 | S130990010 | 2 | JOINT | |
| 22 | SO27100006 | 2 | RONDELLE W | |
| 23 | SO20100006 | 2 | ECROU | |
| 24 | 130120060 | 1 | JOINT | |
| 25 | 130280150 | 1 | BOUCHON | |
| 26 | 130280020 | 1 | CUVE | |
| 30 | S130300010 | 1 | FILTRE COMPLET | |
| 31 | | 1 | CORPS | Approvisionner 30 |
| 32 | 130340040 | 1 | FILTRE TAMIS | |
| 33 | 13020010 | 1 | JOINT | |
| 34 | 130330010 | 1 | BOL | |
| 35 | 130440010 | 1 | ECROU | |

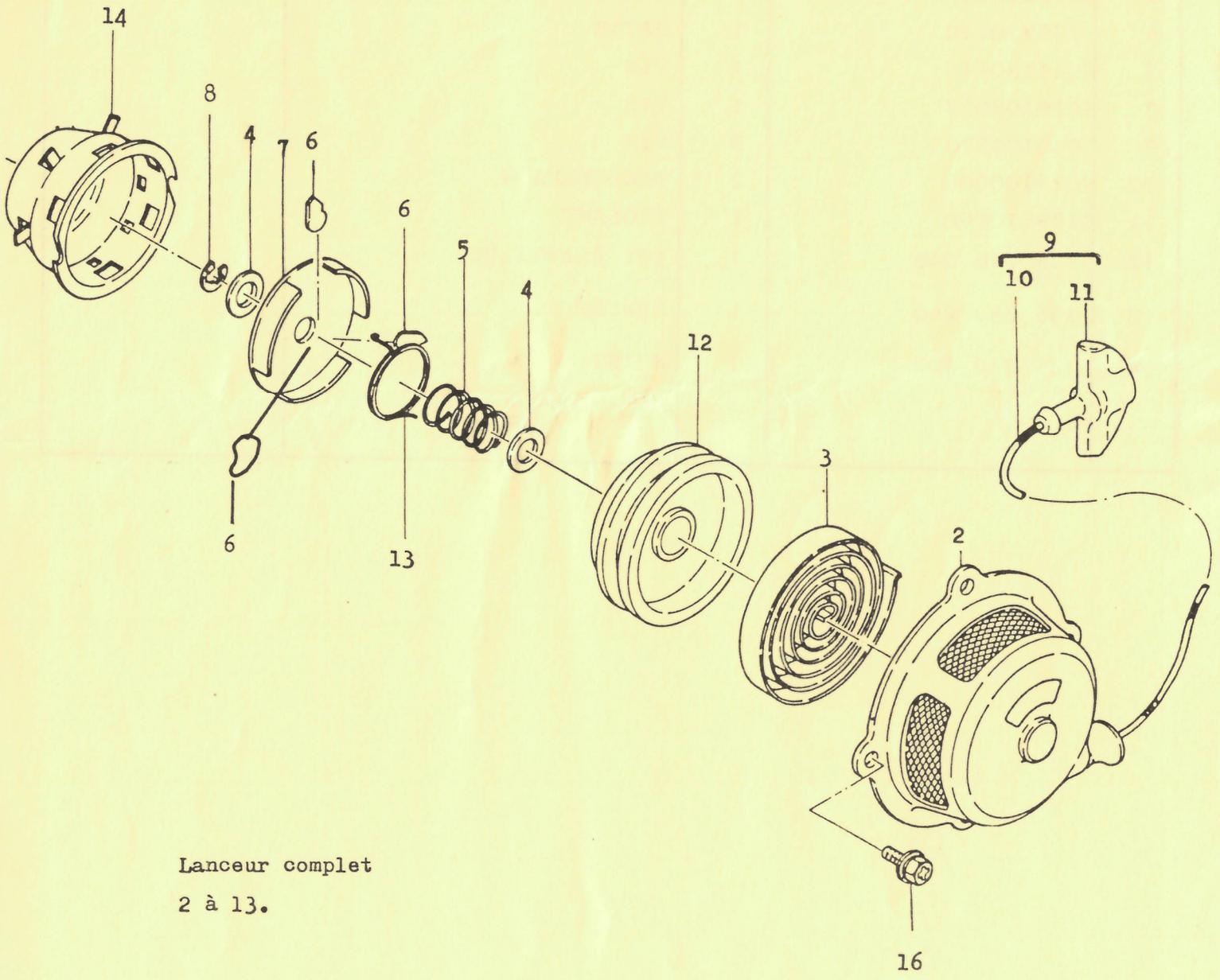
6 FILTRE A AIR ECHAPPEMENT



6 .FILTRE A AIR ECHAPPEMENT

| Rep. | Référence | Qté | Désignation | Observations |
|------|-------------|-----|----------------------|--------------|
| 1 | 135010340 | 1 | FILTRE A AIR COMPLET | |
| 2 | 135990010 | 1 | JOINT | |
| 3 | 135400450 | 1 | ECHAPPEMENT COMPLET | |
| 4 | S135990020 | 1 | JOINT | |
| 5 | S020100006 | 2 | ECROUS | |
| 6 | 135970210 | 1 | PATTE | |
| 7 | S011150610 | 1 | VIS | |
| 8 | S010109053 | 1 | VIS | |
| 9 | 010100570 | 2 | VIS | |
| 10 | S027100005 | 2 | RONDELLES W | |
| 11 | S199510060 | 1 | ISOLANT | |
| 12 | 135 210 040 | 1 | BOL PLASTIQUE | |
| 13 | 135 250 060 | 1 | MOUSSE | |
| 14 | 135 310 100 | 1 | JOINT | |

7 LANCEUR

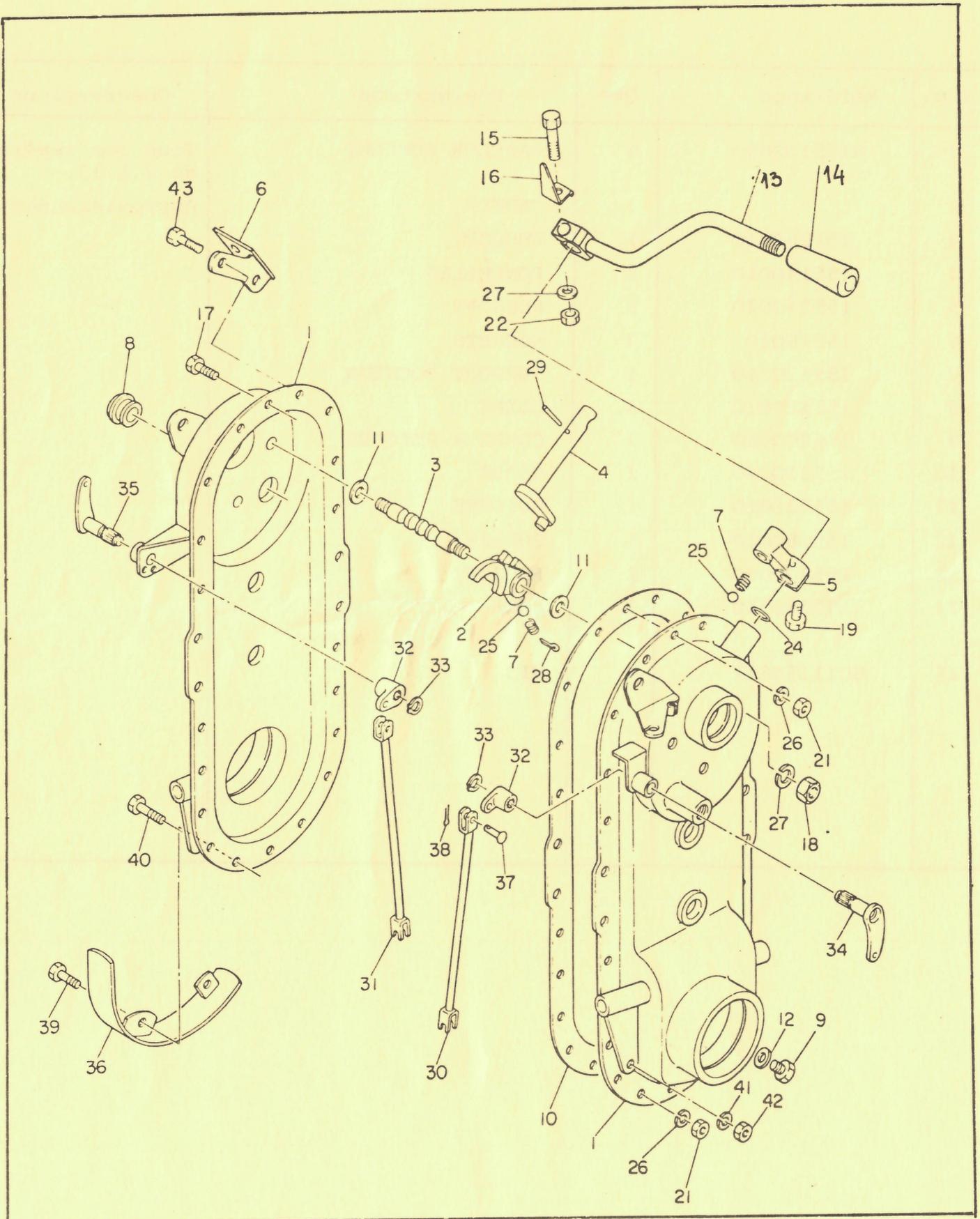


Lanceur complet
2 à 13.

7 LANCEUR

| Rep. | Référence | Qté | Désignation | Observations |
|------|------------|-----|-----------------|-----------------------------|
| 1 | S155100090 | 1 | LANCEUR COMPLET | Tous les repères de 2 à 13. |
| 2 | | 1 | CARTER | Approvisionner 1 |
| 3 | 152260010 | 1 | RESSORT | |
| 4 | 155140010 | 2 | RONDELLES | |
| 5 | 155260020 | 1 | RESSORT | |
| 6 | 15516010 | 3 | ROCHETS | |
| 7 | 155130010 | 1 | SUPPORT ROCHETS | |
| 8 | 155120010 | 1 | CLIPS | |
| 9 | 155200010 | 1 | CORDE + POIGNEE | |
| 10 | 155210010 | 1 | CORDE | |
| 11 | 155220010 | 1 | POIGNEE | |
| 12 | 155180010 | 1 | POULIE | |
| 13 | 155260030 | 1 | RESSORT | |
| 14 | S155360310 | 1 | BOL | |
| 16 | SO11150612 | 4 | VIS | |

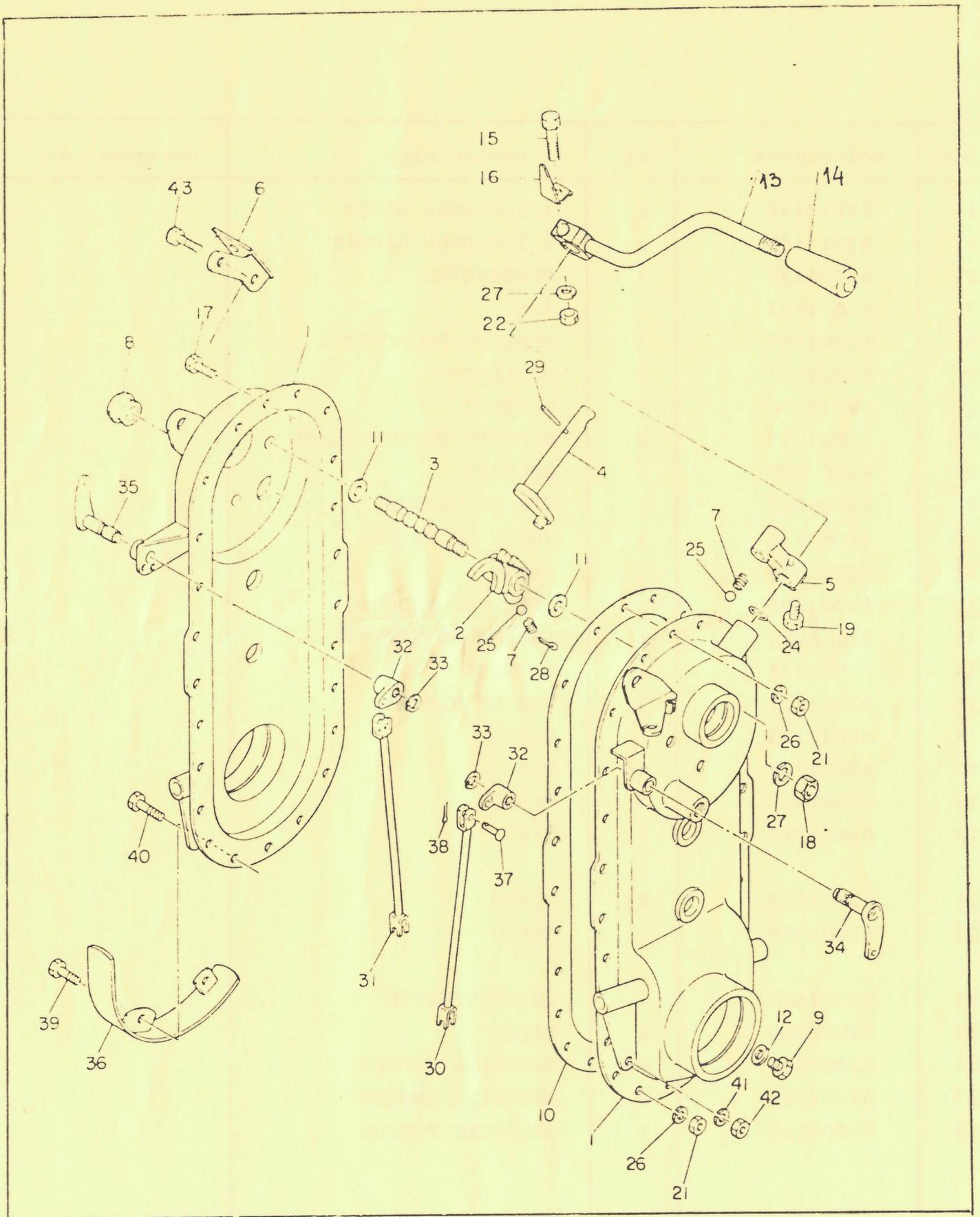
8 TRANSMISSION



8 TRANSMISSION

| Rep. | Références | Qté | Désignation | Observations |
|------|------------|-----|----------------------|--------------|
| 1 | 62012148 | 1 | 1/2 CARTER DROIT | |
| 1 | 62012149 | 1 | 1/2 CARTER GAUCHE | |
| 2 | 62001499 | 1 | FOURCHETTE | |
| 3 | 62001501 | 1 | AXE | |
| 4 | 62001500 | 1 | BRAS DE FOURCHETTE | |
| 5 | 62001663 | 1 | BIELLETTE | |
| 6 | 62012150 | 1 | SUPPORT | |
| 7 | 62001317 | 2 | RESSORT VERROUILLAGE | |
| 8 | 62001600 | 1 | BOUCHON | |
| 9 | 62001585 | 1 | VIS DE VIDANGE | |
| 10 | 62001536 | 1 | JOINT DE CARTER | |
| 11 | 62001316 | 2 | JOINT | |
| 12 | 62001300 | 1 | JOINT DE VIDANGE | |
| 13 | 62000408 | 1 | LEVIER DE VITESSE | |
| 14 | 62001335 | 1 | POIGNEE | |
| 15 | 62001515 | 1 | VIS DE BLOCAGE | |
| 16 | 62012133 | 1 | GUIDE | |
| 17 | 62001706 | 16 | VIS | |
| 18 | 62001956 | 2 | ECROU | |
| 19 | 62001714 | 1 | VIS | |
| 21 | 62001952 | 21 | ECROU | |
| 22 | 62001956 | 1 | ECROU | |
| 24 | 62002400 | 1 | JOINT TORIQUE | |
| 25 | 62002500 | 2 | BILLE | |
| 26 | 62002012 | 24 | RONDELLE GROWER | |
| 27 | 62002015 | 3 | RONDELLE GROWER | |
| 28 | 62002521 | 1 | GOUPILLE FENDUE | |

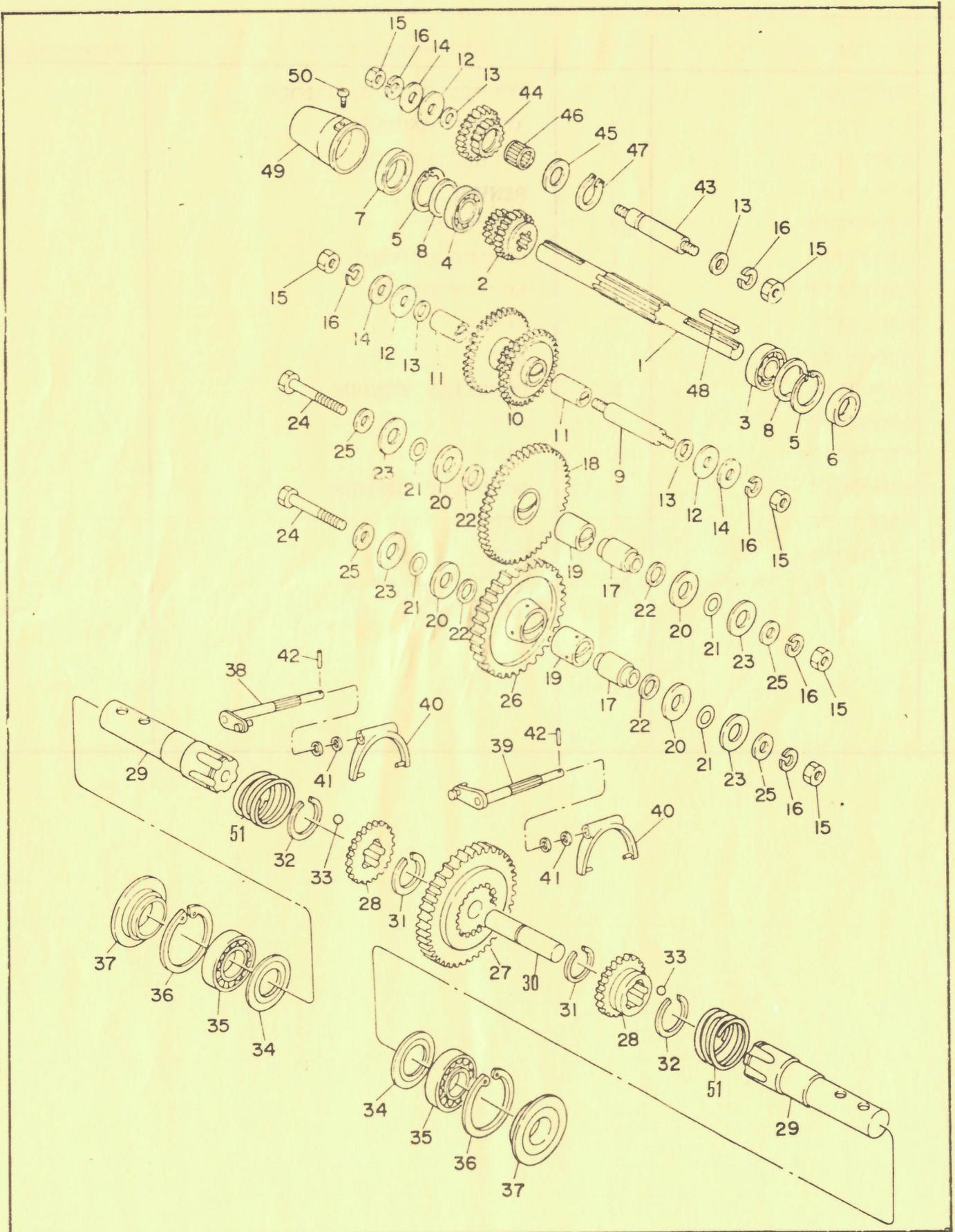
8 TRANSMISSION



8 TRANSMISSION

| Rep. | Références | Qté | Désignation | Observations |
|------|------------|-----|----------------------|--------------|
| 28 | 62002602 | 1 | GOUPILLE CYLINDRIQUE | |
| 30 | 62012153 | 1 | BIELLE GAUCHE | |
| 31 | 62012152 | 1 | BIELLE DROITE | |
| 32 | 62012134 | 2 | RENGOI | |
| 33 | 62002514 | 2 | CIRCLIPS | |
| 34 | 62012135 | 1 | LEVIER GAUCHE | |
| 35 | 62012154 | 1 | LEVIER DROIT | |
| 36 | 62012136 | 1 | GARDE | |
| 37 | 62001341 | 2 | AXE | |
| 38 | 62002519 | 2 | GOUPILLE FENDUE | |
| 39 | 62001708 | 3 | VIS | |
| 40 | 62001762 | 1 | VIS | |
| 41 | 62002014 | 1 | RONDELLE GROWER | |
| 42 | 62001954 | 1 | ECROU | |
| 43 | 62001709 | 2 | VIS | |

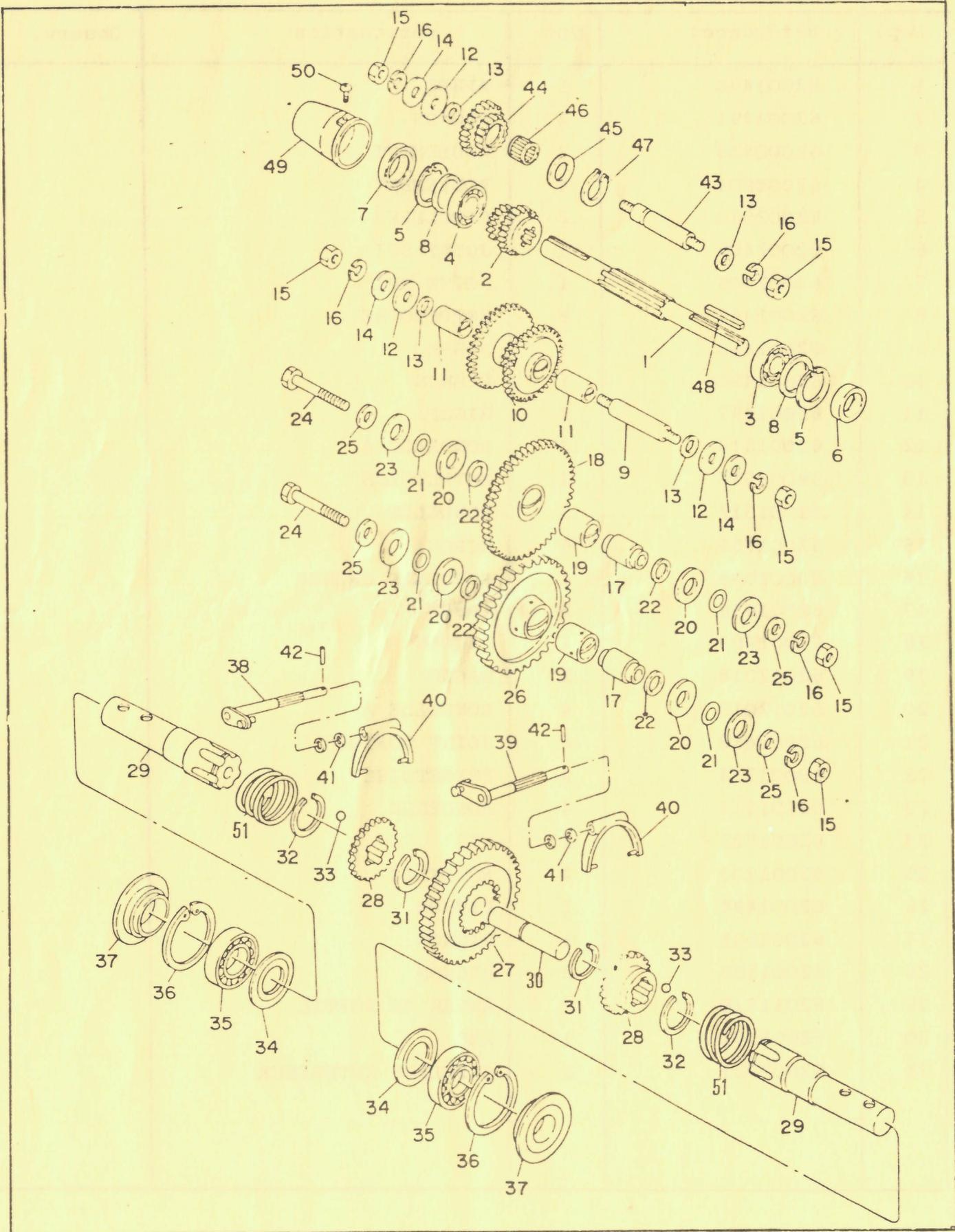
9 - PIGNONNERIE



9 - PIGNONNERIE

| Rep. | Références | Qté | Désignation | Observ. |
|------|------------|-----|--------------------|---------|
| 1 | 62001490 | 1 | ARBRE | |
| 2 | 62001491 | 2 | PIGNON | |
| 3 | 62000603 | 3 | ROULEMENT | |
| 4 | 62000601 | 4 | ROULEMENT | |
| 5 | 62002510 | 2 | CIRCLIPS | |
| 6 | 62002405 | 1 | JOINT SPI | |
| 7 | 62002406 | 1 | JOINT SPI | |
| 8 | 62001419 | 2 | ENTRETOISE | |
| 9 | 62001418 | 1 | ARBRE | |
| 10 | 62001492 | 1 | PIGNON | |
| 11 | 62001497 | 2 | BAGUE | |
| 12 | 62001618 | 3 | RONDELLE A | |
| 13 | 62001316 | 4 | ENTRETOISE | |
| 14 | 62001312 | 3 | RONDELLE | |
| 15 | 62001956 | 6 | ECROU | |
| 16 | 62002015 | 6 | RONDELLE GROWER | |
| 17 | 62001416 | 2 | ARBRE | |
| 18 | 62001493 | 1 | PIGNON | |
| 19 | 62012018 | 2 | BAGUE | |
| 20 | 62012013 | 4 | RONDELLE A | |
| 21 | 62002418 | 4 | JOINT TORIQUE | |
| 22 | 62001314 | 4 | ENTRETOISE | |
| 23 | 62001313 | 4 | RONDELLE | |
| 24 | 62001732 | 2 | VIS | |
| 25 | 62001903 | 4 | RONDELLE | |
| 26 | 62001494 | 1 | PIGNON | |
| 27 | 62001538 | 1 | PIGNON | |
| 28 | 62001539 | 2 | PIGNON | |
| 29 | 62011710 | 2 | ARBRE DE SORTIE | |
| 30 | 62001537 | 1 | AXE | |
| 31 | 62002721 | 2 | CIRCLIPS INTERIEUR | |

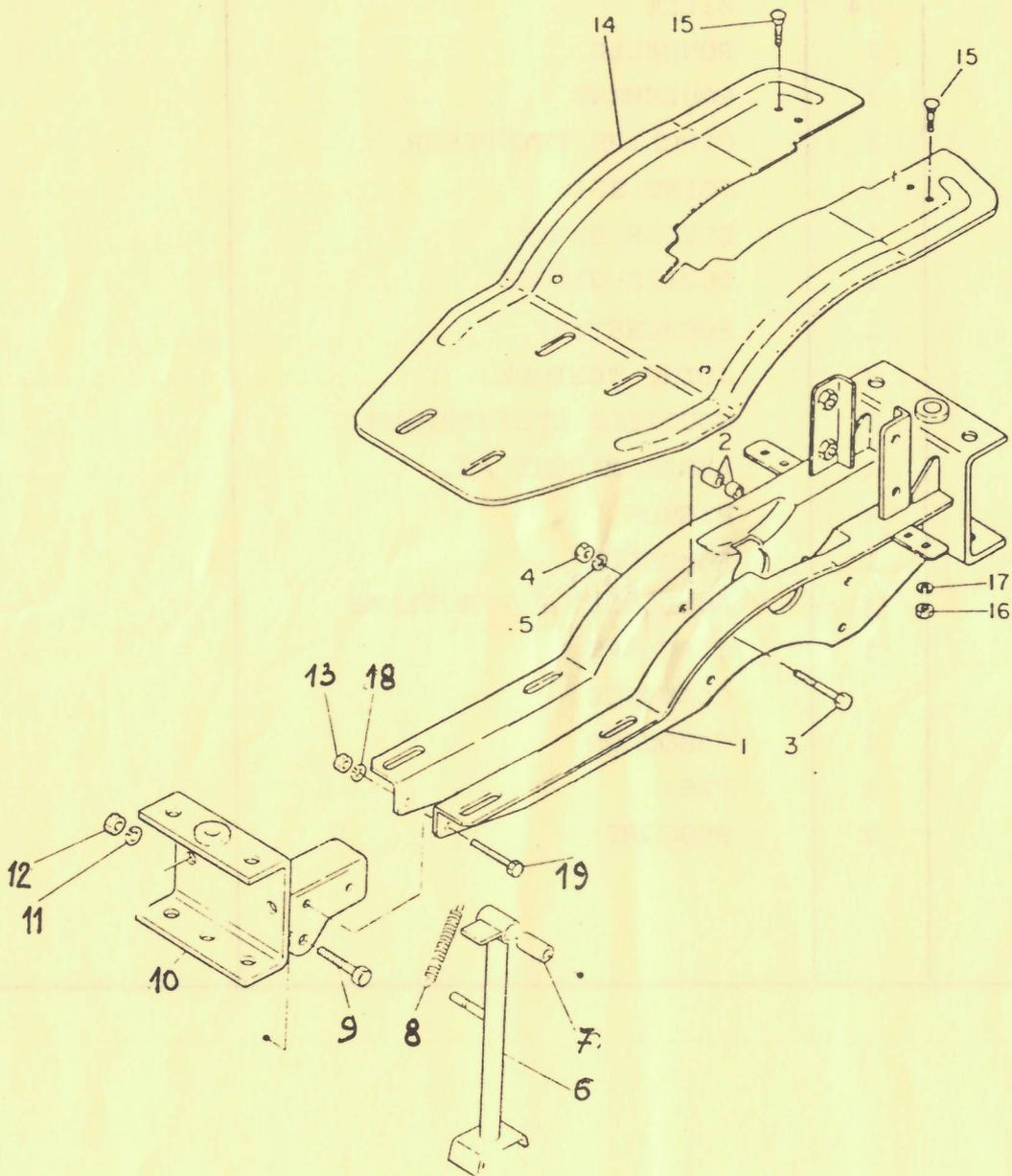
9 - PIGNONNERIE



9 - PIGNONNERIE

| Rep. | Références | Qté | Désignation | Observ. |
|------|------------|-----|-----------------------|---------|
| 32 | 62000411 | 2 | CIRCLIPS INTERIEUR | |
| 33 | 62002501 | 24 | BILLE | |
| 34 | 62011709 | 2 | RONDELLE | |
| 35 | 62000602 | 2 | ROULEMENT | |
| 36 | 62002512 | 2 | CIRCLIPS INTERIEUR | |
| 37 | 62002450 | 2 | JOINT SPI | |
| 38 | 62012137 | 1 | LEVIER DROIT | |
| 39 | 62012138 | 1 | LEVIER GAUCHE | |
| 40 | 62012139 | 2 | FOURCHETTE | |
| 41 | 62002420 | 4 | JOINT TORIQUE | |
| 42 | 62500145 | 2 | GOUPILLE CYLINDRIQUE | |
| 43 | 62001496 | 1 | ARBRE MARCHE AR. | |
| 44 | 62001495 | 1 | PIGNON | |
| 45 | 62001498 | 1 | RONDELLE | |
| 46 | 62002307 | 1 | ROULEMENT A AIGUILLES | |
| 47 | 52002515 | 1 | CIRCLIPS | |
| 48 | 62001326 | | CLAVETTE | |
| 49 | 62001609 | 1 | CABOCHON | |
| 50 | 62002219 | 1 | VIS | |
| 51 | 62001540 | 2 | RESSORT | |

10 - CHASSIS

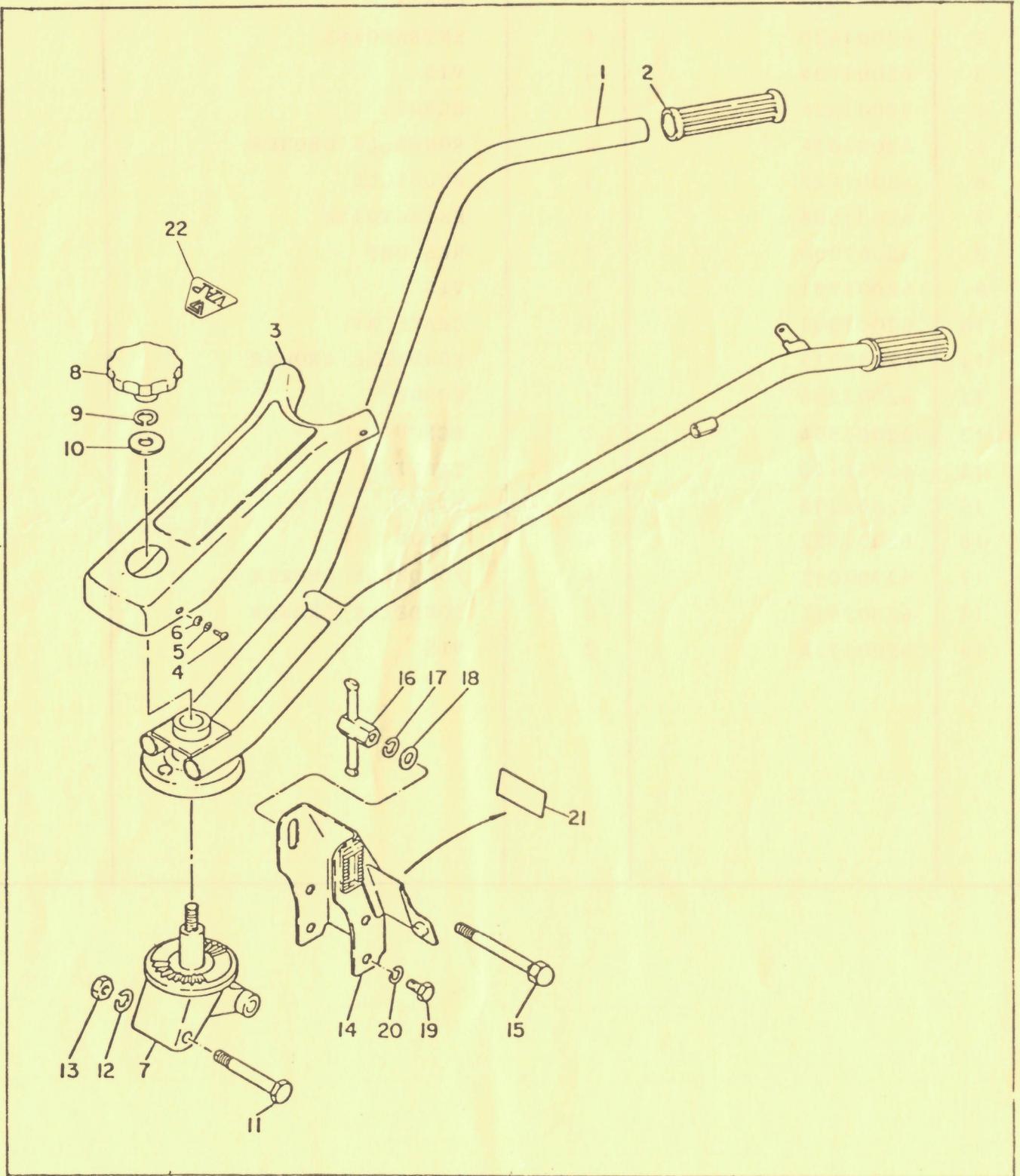


10 - CHASSIS

3005310000 - 10

| Rep | Références | Qté | Désignation | Observations |
|-----|------------|-----|-----------------|--------------|
| 1 | 62001673 | 1 | CHASSIS | |
| 2 | 62001420 | 8 | ENTRETOISE | |
| 3 | 62001724 | 4 | VIS | |
| 4 | 62001954 | 4 | ECROU | |
| 5 | 62002014 | 4 | RONDELLE GROWER | |
| 6 | 62001622 | 1 | BEQUILLE | |
| 7 | 62001508 | 1 | ENTRETOISE | |
| 8 | 62001200 | 1 | RESSORT | |
| 9 | 62001731 | 1 | VIS | |
| 10 | 62001505 | 1 | CHAPE AV | |
| 11 | 62002015 | 1 | RONDELLE GROWER | |
| 12 | 62001956 | 1 | ECROU | |
| 13 | 62001954 | 2 | ECROU | |
| 14 | 62012140 | 1 | TABLIER | |
| 15 | 62002210 | 4 | VIS | |
| 16 | 62001952 | 4 | ECROU | |
| 17 | 62002012 | 4 | RONDELLE GROWER | |
| 18 | 62002014 | 2 | RONDELLE GROWER | |
| 19 | 62001724 | 2 | VIS | |

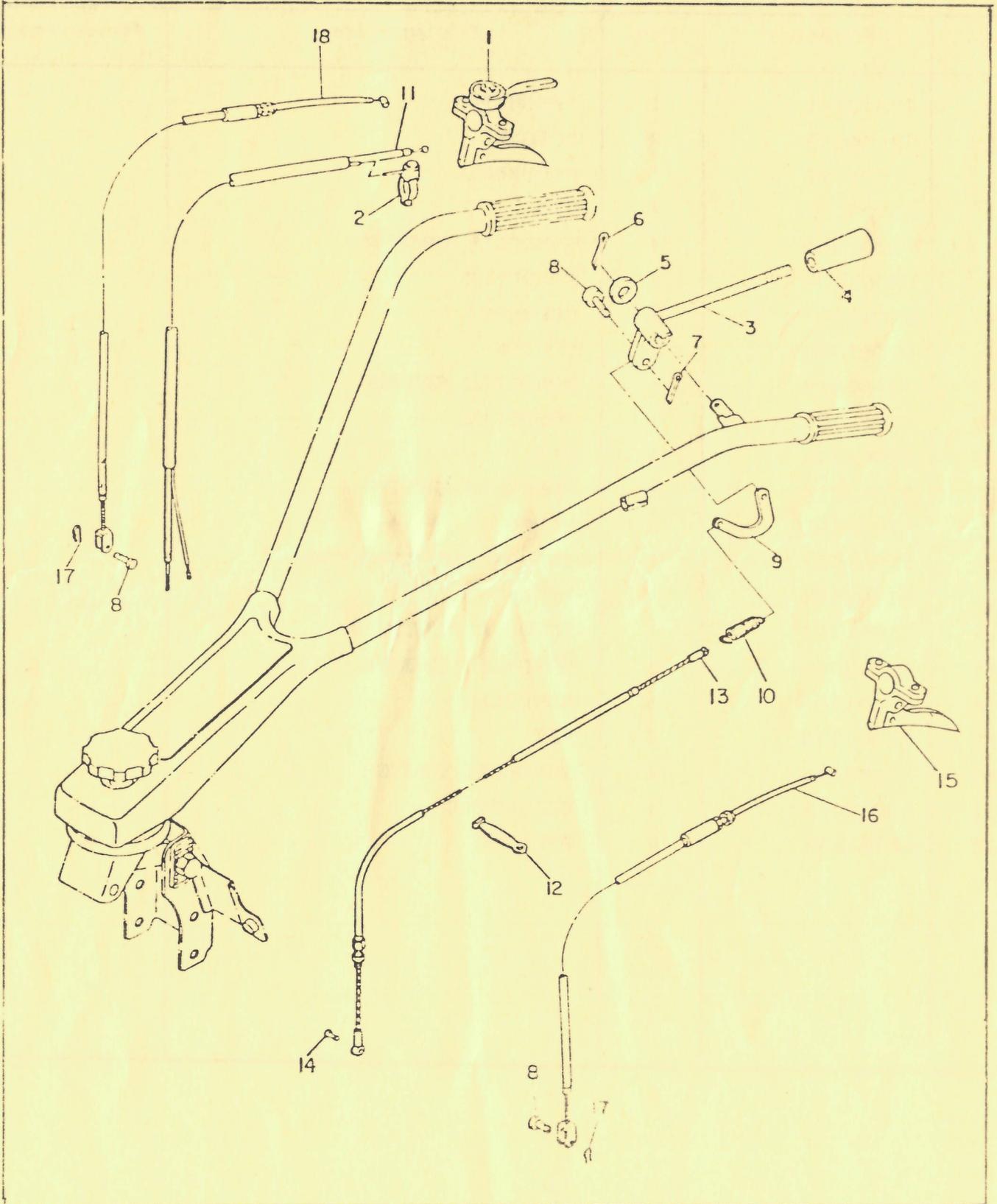
11 - MANCHERONS



11 - MANCHERONS

| Rep. | Références | Qté | Désignation | Observations |
|------|------------|-----|----------------------|--------------|
| 1 | 62012141 | 1 | MANCHERON | |
| 2 | 62000063 | 2 | POIGNEE | |
| 3 | 62001578 | 1 | COUVERCLE | |
| 4 | 62002195 | 4 | VIS | |
| 5 | 62002011 | 4 | RONDELLE GROWER | |
| 6 | 62001900 | 4 | RONDELLE | |
| 7 | 62012093 | 1 | SUPPORT | |
| 8 | 62001680 | 1 | BOUCON | |
| 9 | 62002019 | 1 | RONDELLE GROWER | |
| 10 | 62001681 | 1 | RONDELLE | |
| 11 | 62001745 | 1 | VIS | |
| 12 | 62002016 | 1 | RONDELLE GROWER | |
| 13 | 62001958 | 1 | ECROU | |
| 14 | 62001682 | 1 | SUPPORT DE MANCHERON | |
| 15 | 62001683 | 1 | VIS | |
| 16 | 62001684 | 1 | ECROU A AISETTES | |
| 17 | 62002016 | 1 | RONDELLE GROWER | |
| 18 | 62001904 | 1 | RONDELLE | |
| 19 | 62001728 | 4 | VIS | |
| 20 | 62002015 | 4 | RONDELLE GROWER | |
| 21 | 62012142 | 1 | ETIQUETTE | |
| 22 | 62001539 | 1 | EMBLEME | |

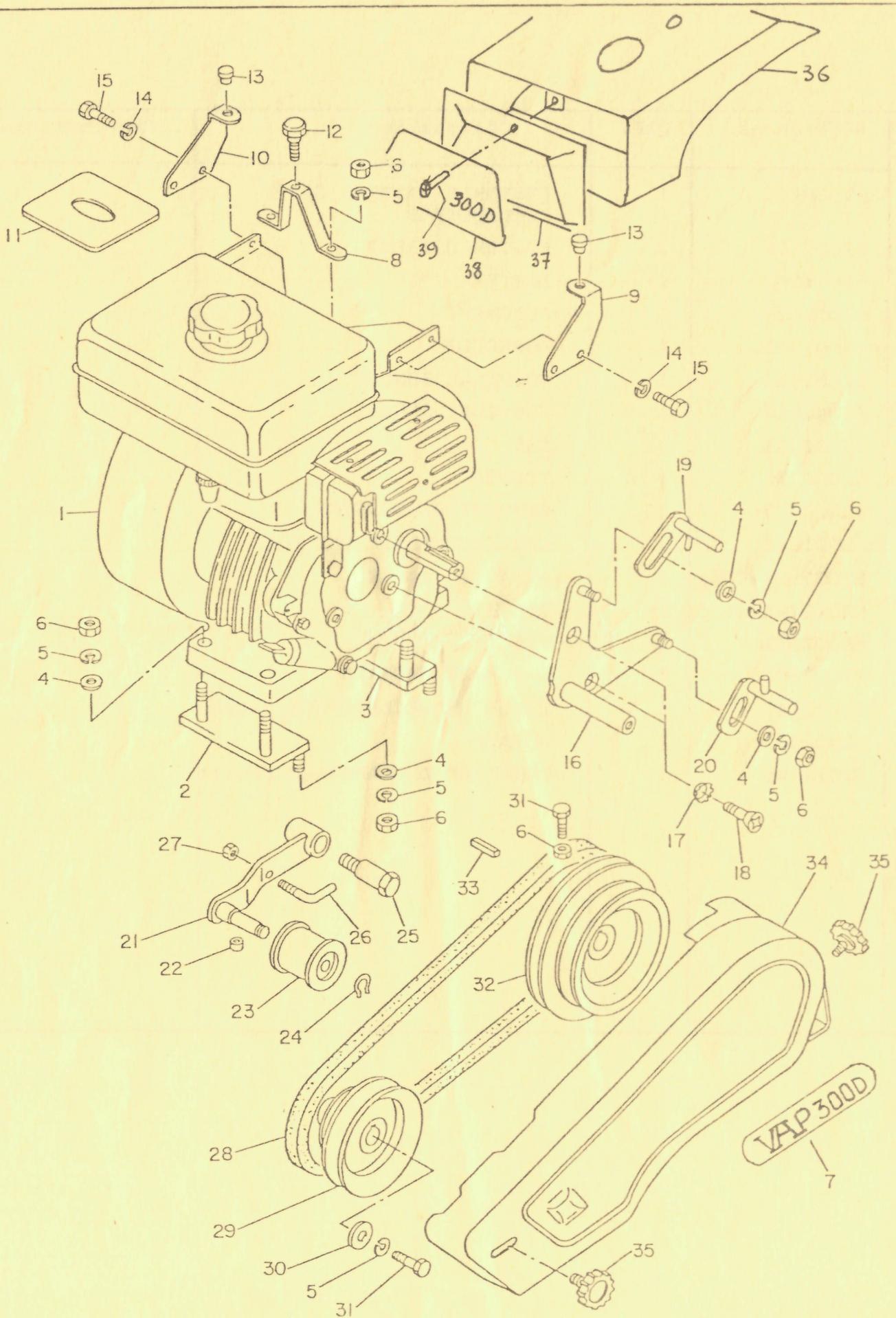
12 - COMMANDES



12 - COMMANDES

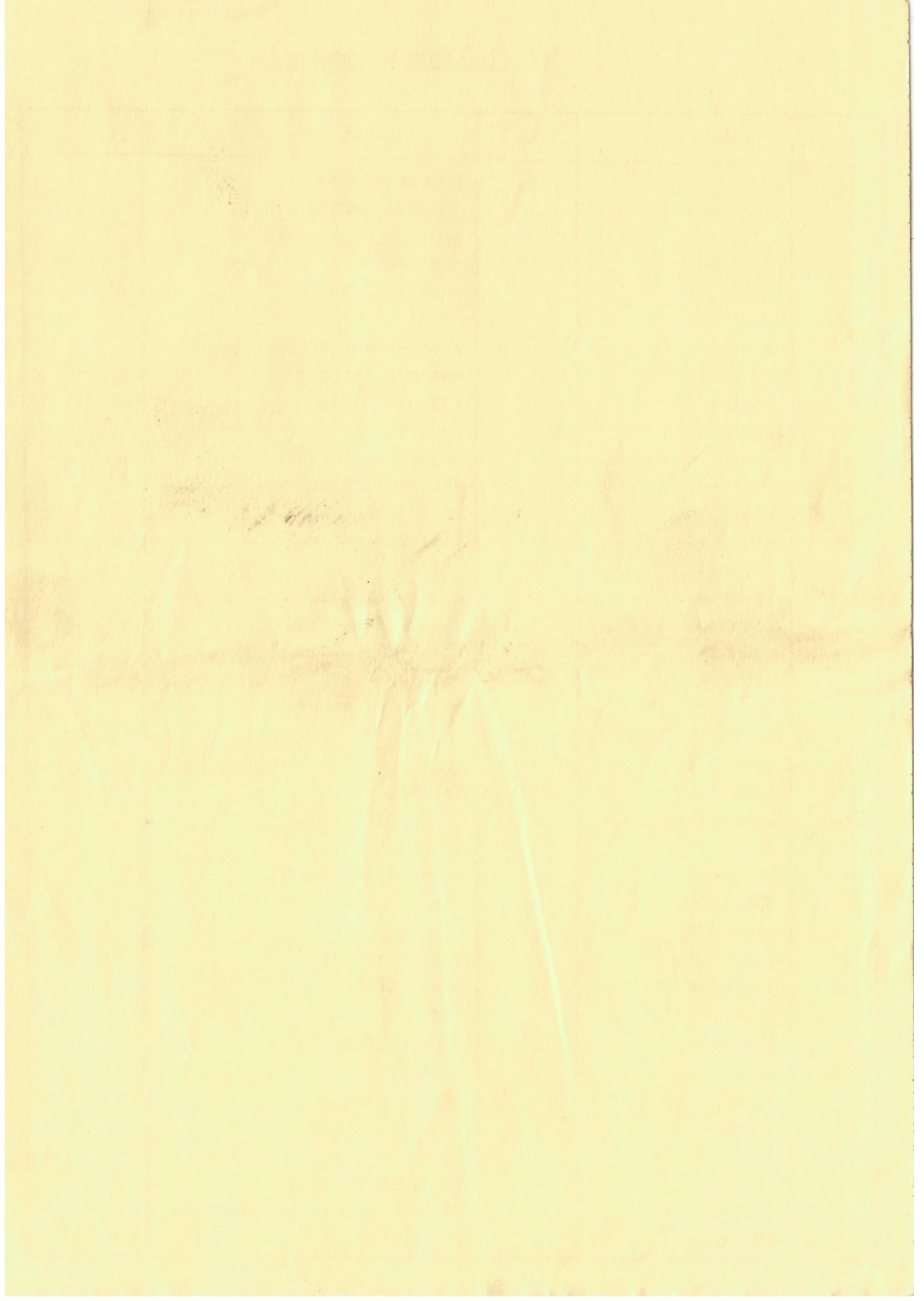
| Rep. | Références | Qté. | Désignation | Observations |
|------|--------------|------|-------------------------------------|--------------|
| 1 | 62000805 | 1 | ENSEMBLE MANETTE GAZ DECLABOTAGE | |
| 2 | 62001656 - | 1 | BOUTON D'ARRET | |
| 3 | 62011713 | 1 | LEVIER | |
| 4 | 62001335 | 1 | POIGNEE | |
| 5 | 62001905 | 1 | RONDELLE | |
| 6 | 62002522 | 1 | GOUPILLE FENDUE | |
| 7 | 62002519 | 1 | GOUPILLE FENDUE | |
| 8 | 62001341 | 3 | AXE | |
| 9 | 62001356 | 1 | FERRURE | |
| 10 | 62000079 | 1 | RESSORT DE TENSION | |
| 11 | 62001689 | 1 | CABLE COMMANDE DES GAZ | |
| 12 | 62001599=638 | 3 | ATTACHE CABLE | |
| 13 | 62012144 | 1 | CABLE | |
| 14 | 62001331 | 1 | VIS | |
| 15 | 62002502 | 1 | ENSEMBLE MANETTE | |
| 16 | 62012146 | 1 | CABLE DE DECLABOTAGE gauche | |
| 17 | 62002462 | 2 | AGRAFE | |
| 18 | 62012145 | 1 | CABLE DE DECLABOTAGE droite | |

13 - COURROIE ET CARTERS



13 - COURROIE ET CARTERS

| REP. | REFERENCES | QTE | DESIGNATION | Observ. |
|------|------------|-----|---------------------------|---------|
| 1 | | 1 | MOTEUR GED 18 R | |
| 2 | 62012106 | 1 | SUPPORT MOTEUR AVANT | |
| 3 | 62012107 | 1 | SUPPORT MOTEUR ARR. | |
| 4 | 62001902 | 10 | RONDELLE | |
| 5 | 62002014 | 13 | RONDELLE GROUPE | |
| 6 | 62001954 | 13 | ECROU | |
| 7 | 62011704 | 1 | AUTOCOLLANT CAPOT LATERAL | |
| 8 | 62012147 | 1 | FERRURE CENTRALE | |
| 9 | 62012148 | 1 | FERRURE GAUCHE | |
| 10 | 62012149 | 1 | FERRURE DROITE | |
| 11 | 62012150 | 1 | PLAQUE CAOUTCHOUC | |
| 12 | 62011827 | 1 | VOLANT A LOBES | |
| 13 | 62012213 | 2 | PLOT CAOUTCHOUC | |
| 14 | 62002012 | 4 | RONDELLE FREIN | |
| 15 | 62001706 | 4 | VIS | |
| 16 | 62012103 | 1 | GUIDE COURROIE | |
| 17 | 62000108 | 1 | RONDELLE CRANTEE | |
| 18 | 62002207 | 1 | VIS | |
| 19 | 62012104 | 1 | DOIGT SUPERIEUR | |
| 20 | 62012105 | 1 | DOIGT INFERIEUR | |
| 21 | 62001533 | 1 | LEVIER | |
| 22 | 62001514 | 1 | BAGUE | |
| 23 | 62001339 | 1 | GALET | |
| 24 | 62002514 | 1 | CIRCLIPS | |
| 25 | 62001512 | 1 | AXE | |
| 26 | 62012005 | 1 | DOIGT DE COURROIE | |
| 27 | 62001952 | 1 | ECROU | |
| 28 | 62002653 | 1 | COURROIE | |
| 29 | 62012147 | 1 | POULIE MOTRICE | |
| 30 | 62000109 | 1 | RONDELLE | |
| 31 | 62001719 | 2 | VIS | |
| 32 | 62001531 | 1 | POULIE RECEPTRICE | |
| 33 | 62001326 | 1 | CLAVETTE | |
| 34 | 62012102 | 1 | CAPOT LATERAL | |
| 35 | 62000410 | 2 | VOLANT A LOBES | |
| 36 | 17000021 | 1 | CAPOT MOTEUR | |
| 37 | 17000009 | 1 | PETIT CAPOT AVANT | |
| 38 | 19001022 | 1 | AUTOCOLLANT CAPOT AVANT | |
| 39 | 19000451 | 3 | VIS | |



NOTICE DE MONTAGE DES COMMANDES

MOTOCULTEUR VAP 300 D

(voir croquis au verso)

19/5/51

MONTAGE DU MANCHERON

- 1) Desserrer le volant à lobes (1), enlever la rondelle Grower (2) et la rondelle plate (B).
- 2) Enfiler le mancheron (4) sur l'axe fileté du support (5). Déplacer les rondelles (3) (2). Visser le volant à lobes (1), choisir l'orientation du mancheron et bloquer le volant à lobes (1).

MONTAGE DES POIGNEES

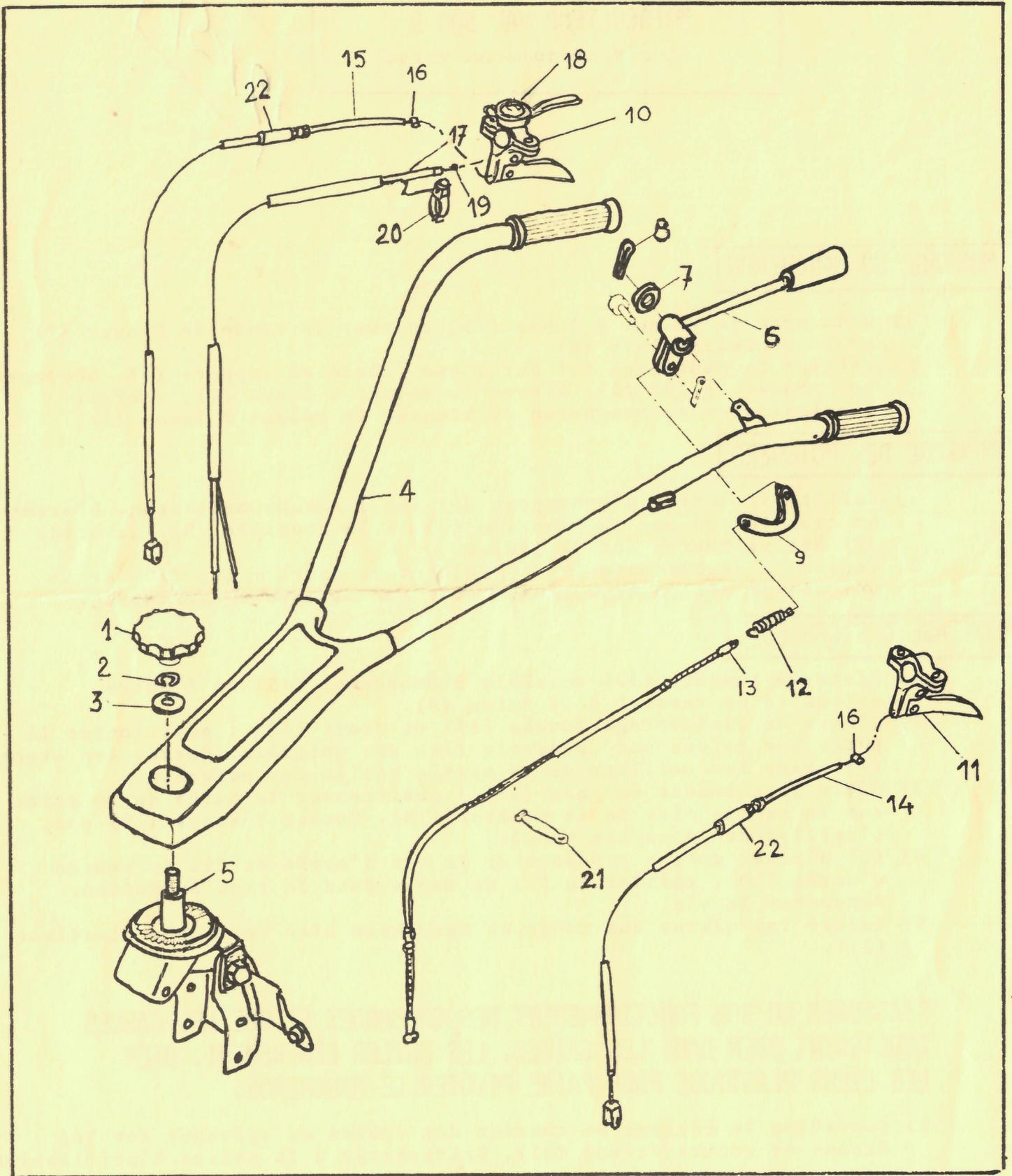
- 1) Enfiler le levier d'embrayage (6) sur l'axe du mancheron. L'arrêter en translation par la rondelle (7) et la goupille (8). La bride (9) est prémontée sur le levier.
- 2) Monter la double poignée de déclabotage droit - gaz (10) et la poignée de déclabotage gauche (11) sur le tube du mancheron.

MONTAGE DES CABLES

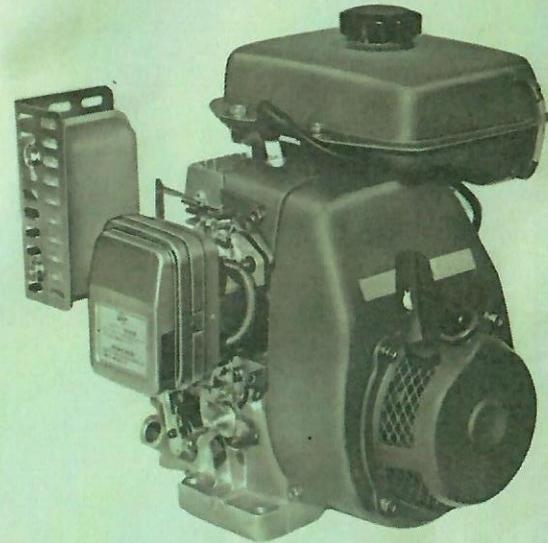
- 1) Fixer le ressort (12) au câble d'embrayage (13) et l'autre extrémité du ressort à la bride (9).
- 2) Câbles de déclabotage gauche (14) et droit (15) : positionner la butée des gaines sur la partie fixe des poignées. Passer les ergots (16) dans les oeilletons de la partie mobile des poignées.
- 3) Câble de commande des gaz (17) : positionner la butée de la gaine sur la partie fixe de la manette (18). Passer l'ergot (19) dans l'oeillon de la partie mobile.
- 4) Fil d'arrêt moteur : Desserrer la vis d'arrêt de fil du bouton d'arrêt (20), enfiler le fil de masse dans le trou du bouton. Resserrer la vis.
- 5) Relier les câbles aux tubes du mancheron avec les liens plastique (21).

S'ASSURER DU BON FONCTIONNEMENT DES COMMANDES ET QUE LES CABLES COULISSENT BIEN DANS LES GAINES. LES HUILER LEGEREMENT. OTER LES LIENS PLASTIQUE POUR FAIRE PIVOTER LE MANCHERON.

- 6) Contrôler le réglage de tension des câbles en agissant sur les écrous et contre écrous (22). Se reporter à la notice d'utilisation.



**MOTEUR A ESSENCE
A REFROIDISSEMENT
PAR AIR**



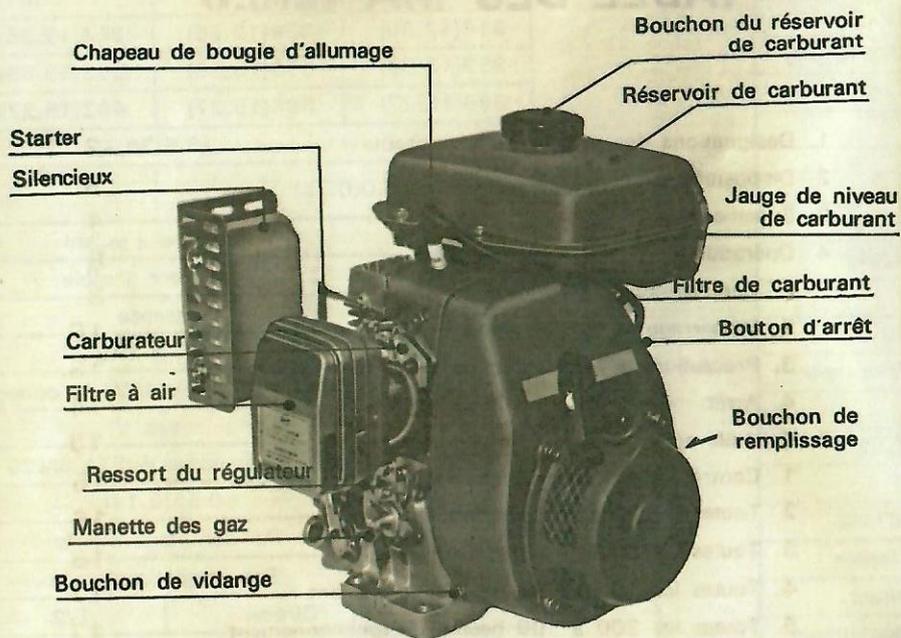
***Manuel De
Fonctionnement***

Printed in Japan

TABLE DES MATIÈRES

| | |
|---|----|
| 1. Désignations des principaux composants | 2 |
| 2. Dispositifs caractéristiques | 3 |
| 3. Spécifications | 4 |
| 4. Opérations | 8 |
| 1. Contrôle avant mise en marche | 8 |
| 2. Démarrage et fonctionnement | 10 |
| 3. Précautions à prendre en cours de fonctionnement | 13 |
| 4. Arrêt | 14 |
| 5. Contrôle et entretien | 15 |
| 1. Contrôle et entretien quotidiens | 15 |
| 2. Toutes les 30 heures de fonctionnement | 16 |
| 3. Toutes les 50 heures de fonctionnement | 16 |
| 4. Toutes les 100 heures de fonctionnement | 17 |
| 5. Toutes les 300 à 500 heures de fonctionnement | 17 |
| 6. Stockage du moteur | 18 |
| 6. Anomalies du moteur et remèdes | 20 |
| 7. Montage et démontage | 24 |

1. Designations Des Principaux Composants



2. Dispositifs Caractéristiques

1. Moteur compact et léger

Les moteurs à refroidissement par air ne pèsent que le quart de ceux à refroidissement par eau, de puissance mécanique équivalente. Ils sont très commodes à transporter dans l'atelier ou à l'extérieur sur les sites de travail.

2. Fonctionnement possible en tout temps et en tout lieu à supprimer

La magnéto sous enceinte étanche assure un fonctionnement sans ennui sur les sites poussiéreux.

3. Moteurs robustes

Une chambre de combustion spécialement conçue et des dispositifs de refroidissement adéquats évitent toute surchauffe des moteurs, et maintiennent une puissance de sortie constante en fonctionnement permanent pendant une longue durée.

4. Démarrage et arrêt faciles

On fait démarrer les moteurs en tirant simplement sur un câble enroulé autour de la poulie de démarrage. (ou par lanceur à retour automatique).

On les arrête en poussant simplement sur le bouton d'arrêt.

5. Longévité accrue

La longue durée de vie des moteurs est assurée par des paliers à roulements à billes

L'emploi de matériaux de qualité, un usinage et un montage précis garantissent un long fonctionnement permanent des moteurs sans ennui.

3. Spécifications

| Modèle | GED13R | GED13S |
|--|--|------------|
| Type de moteur | Moteur à essence à quatre temps, refroidi par air, à cylindre unique vertical. | |
| Sortie nominale en fonctionnement permanent (PS/tr/mn) | 2.2/1800 | 2.2/3600 |
| Sortie maximale | 3.4 | 3.4 |
| Cylindrée (en litres) (cu. in.) | 0.13(7.93). | |
| Dimensions en mm (in.) | Longueur | 292(11.49) |
| | Largeur | 353(13.89) |
| | Hauteur | 374(14.72) |
| Poids à sec en kg (lb.) | 14(30.8) | |
| Capacité du réservoir de carburant en litres (gal. U.S.) | 3.0(0.79) | |
| Système d'allumage | Magnéto à volant | |
| Système de démarrage | Démarreur à câble | |
| Carburant | Essence | |
| Bougie d'allumage | NGK B-6HS | |
| Bobine d'éclairage | Aucune (6 à 8V/15W en option) | |
| Filtre à air | sec | |
| Lubrifiant | Huile pour moteurs SAE30 (au-dessus de 5°C), SAE20 (au-dessous de 5°C) | |
| Capacité de lubrifiant en 1 (gal. U.S.) | 0.5(0.13) | |
| Système de lubrification | Par barbotage d'huile | |
| Système de refroidissement | Par ventilation forcée | |
| Rapport de réduction | 1/2 | Direct |
| Sens de rotation | Dans le sens trigonométrique (vu du côté de l'arbre PTO) | |

| GED15R | GED15S | GED18R | GED18S |
|--|------------|--------------|------------|
| Moteur à essence à quatre temps, refroidi par air, à cylindre unique vertical. | | | |
| 2.5/1800 | 2.5/3600 | 3.0/1800 | 3.0/3600 |
| 4.0 | | 4.5 | |
| 0.147(8.91) | | 0.172(10.49) | |
| 314(12.36) | 329(12.95) | 314(12.36) | 329(12.95) |
| 353(13.89) | 353(13.89) | 353(13.89) | 353(13.89) |
| 388(15.27) | 388(15.27) | 402(15.27) | 402(15.27) |
| 16.5(36.3) | | | |
| 3.0(0.79) | | 3.5(0.92) | |
| Magnéto à volant | | | |
| Démarreur à câble | | | |
| Essence | | | |
| NGK B-6HS | | | |
| Aucune (6 à 8V/15W en option) | | | |
| sec | | | |
| Huile pour moteurs SAE 30 (au-dessus de 5°C), SAE20 (au-dessous de 5°C) | | | |
| 0.55(0.14) | | | |
| Par barbotage d'huile | | | |
| Par ventilation forcée | | | |
| 1/2 | Direct | 1/2 | Direct |
| Dans le sens trigonométrique (vu du côté de l'arbre PTO) | | | |

| Modèle | GED 20R | GED 20S |
|--|--|------------|
| Type de moteur | Moteur à essence à quatre temps, refroidi par air, à cylindre unique vertical. | |
| Sortie nominale en fonctionnement permanent (PS/tr/mn) | 4.0/1800 | 4.0/3600 |
| Sortie maximale | 5.2 | 5.2 |
| Cylindrée (en litres) (cu.in.) | 0.199(12.14) | |
| Dimensions en mm(in.) | Longueur | 360(14.18) |
| | Largeur | 417(16.42) |
| | Hauteur | 471(18.55) |
| Poids à sec en kg (lb.) | 25(56.0) | |
| Capacité du réservoir de carburant en litres (gal. U.S.) | 6.0(1.58) | |
| Système d'allumage | Magnéto à volant | |
| Système de démarrage | Démarreur à câble | |
| Carburant | Essence | |
| Bougie d'allumage | NGK B-6HS | |
| Bobine d'éclairage | Aucune (6 à 8V/15W en option) | |
| Filtre à air | SEC | |
| Lubrifiant | Huile pour moteurs SAE30 (au-dessus de 5°C), SAE20 (au-dessous de 5°C) | |
| Capacité de lubrifiant en 1 (gal.U.S.) | 0.8 (0.21) | |
| Système de lubrification | Par barbotage d'huile | |
| Système de refroidissement | Par ventilation forcée | |
| Rapport de réduction | 1/2 | Direct |
| Sens de rotation | Dans le sens trigonométrique (vu du côté de l'arbre PTO) | |

| GED22R | GED22S | GED25R | GED25S |
|--|----------|--------------|----------|
| Moteur à essence à quatre temps, refroidi par air, à cylindre unique vertical. | | | |
| 4.5/1800 | 4.5/3600 | 5.0/1800 | 5.0/3600 |
| 6.0 | | 7.0 | |
| 0.223(13.60) | | 0.252(15.37) | |
| 360(14.18) | | 360(14.18) | |
| 419(16.50) | | 419(16.50) | |
| 471(18.55) | | 471(18.55) | |
| 25(56.0) | | | |
| 6.0(1.58) | | | |
| Magnéto à volant | | | |
| Démarreur à câble | | | |
| Essence | | | |
| NGK B-6HS | | | |
| Aucune (6 à 8V/15W en option) | | | |
| SEC | | | |
| Huile pour moteurs SAE30(au-dessus de 5°C), SAE20(au-dessous de 5°C) | | | |
| 0.8(0.21) | | | |
| Par barbotage d'huile | | | |
| Par ventilation forcée | | | |
| 1/2 | Direct | 1/2 | Direct |
| Dans le sens trigonométrique (vu du côté de l'arbre PTO) | | | |

4. Opérations

1. Contrôle avant mise en marche

Prendre comme règle de toujours vérifier le moteur avant de le mettre en route.

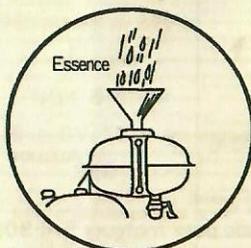
La sûreté de fonctionnement repose beaucoup sur votre entretien avant mise en oeuvre.

S'assurer de disposer des outils facilement à portée de la main.

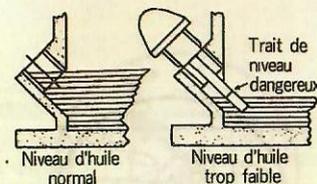
- (1) Vérifier tous les boulons et écrous. Les serrer convenablement s'ils sont desserrés.



- (2) S'assurer qu'il y a suffisamment de carburant pour que le moteur ne tombe pas en panne sèche en cours de fonctionnement. (On conseille d'utiliser de l'essence ordinaire dans ce moteur).



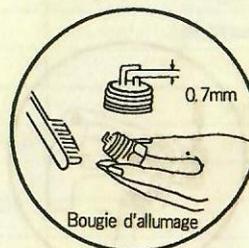
- (3) Vérifier la jauge témoin d'huile. Si celle-ci indique un faible niveau d'huile, ajouter de l'huile de graissage, jusqu'à ce que ce niveau atteigne la lèvre du trou de remplissage. Prendre soin de ne pas laisser pénétrer de poussière lors du remplissage d'huile.



- (4) En cas de vérification du niveau d'huile, garder le moteur en position horizontale.



- (5) Maintenir au niveau spécifié l'huile du filtre à air du type à bain d'huile. Employer une huile de bonne qualité. Dans le cas d'un filtre à air du type sec, laver l'élément à l'eau ou au savon, et le remonter de temps en temps après séchage complet. Ne pas le presser.

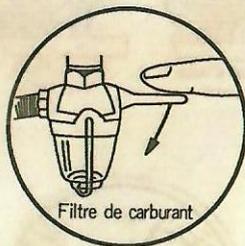


- (6) Nettoyer périodiquement la bougie d'allumage, et régler l'écartement entre les électrodes à chaque nettoyage, en pliant l'électrode de masse pour obtenir un écartement correct de 0.7mm (0.028").

- (7) Faire tourner la poulie de démarrage de 2 ou 3 tours complets dans le sens de rotation. Si elle tourne sans offrir de résistance en un point quelconque, c'est qu'il n'y a pas de compression dans la chambre de combustion. Pour y porter remède, se-reporter au Chapitre 6: Anomalies du moteur et remèdes.

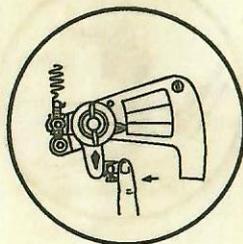
2. Démarrage et fonctionnement

(1) Abaisser le levier du filtre de carburant jusqu'à ce qu'il vienne en position basse complètement. Lorsqu'il se trouve dans cette position, l'alimentation en carburant est entièrement ouverte.

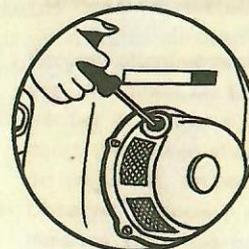


(2) Réglage du ressort du régulateur
a Dans le cas des moteurs représentés avec un écrou de réglage de vitesse, régler cet écrou de manière à obtenir une légère tension du ressort, juste suffisante pour éliminer le jeu du ressort du régulateur.

b. Sur les modèles comme celui représenté sur la figure, régler le levier de réglage de vitesse (manette des gaz) sur la position "Démarrage" (Start).



(3) Mettre le starter à fond. Si le moteur est toujours chaud après un fonctionnement précédent, il n'y a pas besoin de mettre le starter.



(4) Attacher l'extrémité nouée du câble de traction dans l'encoche de la poulie, l'enrouler deux fois autour de la poulie de démarrage, faire tourner un peu celle-ci si nécessaire, pour éviter une traction brutale due à la compression du moteur, puis tirer énergiquement à la main sur le câble pour faire démarrer le moteur.

(5) Après que le moteur ait démarré, ramener progressivement le starter en position "ouverte" (open). Ne pas ouvrir trop rapidement le starter en hiver, sous peine de faire caler le moteur. Pour faire fonctionner le moteur par temps froid après son démarrage, n'ouvrir le starter qu'à mi-course, le laisser dans cette position pendant un petit moment, et puis finir de l'ouvrir en poussant lentement le levier.

(6) Lorsque le moteur a démarré, le laisser tourner à faible vitesse pendant plusieurs minutes pour obtenir une mise en température convenable.

-
- (7) Quand le moteur est bien chaud, régler sa vitesse de rotation sur la valeur de fonctionnement appropriée à l'aide de la manette des gaz ou de l'écrou de réglage de vitesse.

«Attention!» Le moteur doit normalement commencer à tourner au bout de 1 à 3 tentatives selon la procédure décrite ci-dessus. S'il ne veut pas partir de cette manière, essayer à nouveau comme expliqué à l'opération (4) précédente, quelques coups avec le starter complètement ouvert, puis revenir ensuite à la procédure régulière.

FAITES CONNAISSANCE AVEC VOTRE MOTEUR

Il est naturel que le corps du moteur s'échauffe lorsque ce dernier tourne, aussi n'est-il pas besoin de s'en inquiéter. La température s'élève jusqu'à une certaine valeur, mais ne montera jamais plus haut.

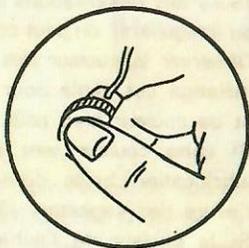
3. PRECAUTIONS A PRENDRE EN COURS DE FONCTIONNEMENT

- (1) Ecouter attentivement le bruit émis par le moteur qui tourne, et le son provenant de l'échappement.
- (2) Vérifier le moteur s'il ne tourne pas régulièrement au ralenti. Si au cours des observations ci-dessus on remarque des bruits inhabituels ou irréguliers, on peut considérer que le mélange gazeux est mauvais.
- (3) Observer la couleur des gaz émanant du tuyau d'échappement. Le mélange est réglé pour le mieux lorsque ces gaz sont très ténus et de couleur bleu pâle.
Si cette couleur vire au blanc, il est évident que de l'huile de lubrification brûle dans la chambre de combustion, du fait de l'usure des segments râcleurs, ou par suite de tout autre ennui.
Si la couleur de l'échappement est noire, c'est l'indication d'un mélange gazeux trop riche.
- (4) Retour du mélange gazeux à l'extérieur du filtre à air (ratés de combustion). Si le gaz explose en retour à l'extérieur du filtre à air, cela signifie que le mélange gazeux est excessivement pauvre.
- (5) Ne jamais faire le plein d'essence dans le réservoir de carburant lorsque le moteur est en fonctionnement.
C'est très dangereux, car l'essence prend feu facilement.
- (6) S'assurer que le moteur est fixé solidement.
Des vibrations excessives du moteur par suite d'un mauvais montage peuvent être une source d'ennuis de moteur.

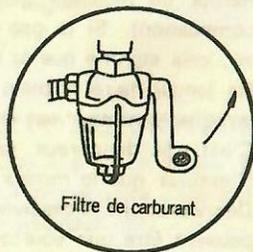
4. Arrêt

- (1) Réglage du régulateur de vitesse.
Relâcher la tension du ressort du régulateur de vitesse, ou ramener la manette des gaz en position "Démarrage" (Start).

- (2) Appuyer sur le bouton "arrêt" (stop), jusqu'à ce que le moteur s'arrête complètement.



- (3) Couper la ligne d'alimentation en carburant en faisant tourner la manette de la vanne du filtre de carburant.



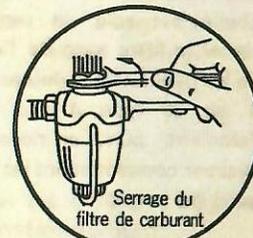
- (4) Le moteur étant arrêté, faire tourner la poulie de démarrage pour la régler sur le plus haut point de compression. En ce point, tous les éléments sont déchargés.

5. Contrôle Et Entretien

La durée de vie du moteur dépend de la qualité du service d'entretien.

1. Contrôle et entretien quotidiens

- (1) Garder le moteur propre et à l'abri des poussières.
- (2) Vérifier s'il existe des fuites d'huile:
 - en bas de la semelle du moteur
 - sur le joint entre la plaque support de palier et le carter moteur
 - sur le joint de culasse
 - sur les autres parties du moteur où l'on peut trouver des fuites d'huile
- (3) Vérifier l'absence de fuites à supprimer
 - sur les embouts d'admission et de sortie de carburant du filtre de carburant
 - sur la ligne d'alimentation en carburant
 - sur le carburateur
 - sur la jauge de niveau de carburant
 - sur les autres parties du système d'alimentation en carburant
- (4) Vérifier le serrage et resserrer éventuellement:
 - les boulons d'ancrage de la semelle du moteur
 - la culasse
 - la bougie d'allumage

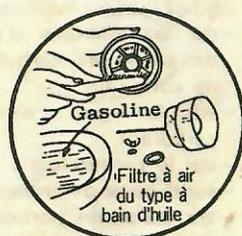


FAITES CONNAISSANCE AVEC VOTRE MOTEUR

Une huile de graissage de qualité contient un inhibiteur d'oxydation, un agent améliorant l'indice de viscosité, un agent de dispersion des détergents, et d'autres additifs protégeant le moteur contre une usure rapide des pièces en mouvement, telles que la paroi du cylindre, les segments du piston, les roulements, etc..., contre les fuites de gaz, la corrosion, et contre d'autres ennuis. Pour obtenir un fonctionnement correct et une durée de vie plus longue du moteur, choisir toujours des huiles de graissage de grande qualité.

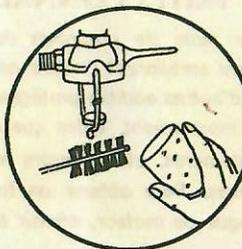
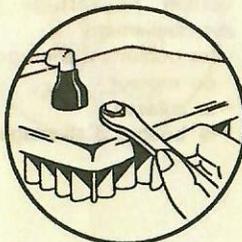
2. Toutes les 50 heures de fonctionnement

- (1) Remplacer l'huile de graissage.
Purger l'huile usagé en inclinant le moteur alors qu'il est encore chaud après avoir fonctionné. Remplir d'huile neuve jusqu'à la lèvre du trou de remplissage.
- (2) Vérifier le filtre à air du type à bain d'huile. Si l'on trouve que l'huile est sale, la remplacer, et rincer le filtre avec de l'essence ou du kérosène. Dans le cas d'un filtre à air du type à sec, contrôler l'élément, puis, si nécessaire, en évacuer complètement les poussières avec du savon.



3. Toutes les 50 heures de fonctionnement

- (1) Si nécessaire, serrer les boulons de la culasse. Couple prescrit: de 2.5 à 3 m kg.
- (2) Nettoyer l'écran et la coupelle du filtre de carburant. Bien s'assurer de fermer la vanne de carburant avant de desserrer l'écrou de retenue de la coupelle du filtre.
- (3) Nettoyer la bougie d'allumage, et si besoin en est, régler à 0.7mm (0.028") l'écartement entre les électrodes, en pliant l'électrode de masse.



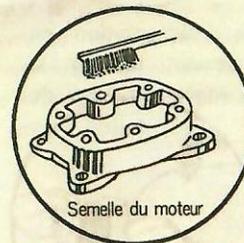
4. Toutes les 300 heures de fonctionnement

- (1) Enlever la culasse puis gratter le carbone hors de l'intérieur de celle-ci, de la tête de soupape et de la tête de piston. Puis mettre quelques gouttes d'huile de moteur sur les sièges de soupapes, et remettre à niveau les deux soupapes d'admission et d'échappement, ainsi que les sièges de soupape, en les faisant tourner comme représenté à droite.



5. Toutes les 500 à 1000 heures de fonctionnement

- (1) Retirer la semelle du moteur en dévissant les boulons, puis nettoyer l'intérieur du carter et de la semelle. Remplacer le joint par un joint neuf lors du remontage.
- (2) Régler l'écartement entre les vis platinées du rupteur de la magnéto entre 0.3 et 0.4mm (0.012 et 0.016"), à supprimer. Appliquer de la graisse sur la languette du rupteur.



- (3) Il peut se révéler indispensable d'échanger les segments du piston après que le moteur ait fonctionné entre 500 et 1000 heures. Il n'y a lieu d'accomplir aucune révision du moteur, à moins qu'il ne soit définitivement en panne, mais on peut à la demande effectuer une semi-révision ou un démontage partiel.

6. Stockage du moteur

- (1) Si l'on doit stocker le moteur pendant une longue durée, purger entièrement le réservoir de carburant, le carburateur et le filtre de carburant. Bien s'assurer de ne pas approcher de flamme lorsque l'on purge l'essence qui est un produit hautement inflammable, puis changer l'huile du filtre à air à bain d'huile et du carter moteur.



- (2) Remplir la chambre de combustion d'environ 10cm³ d'huile de moteur par l'orifice de la bougie d'allumage, puis faire tourner plusieurs fois la poulie de démarrage à l'aide du câble de traction pour répondre cette huile sur la paroi du cylindre et sur le piston, après avoir remonté la bougie. Aligner les repères "stop" de la partie avant du ventilateur et l'ailette peinte en jaune de celui-ci qui représentent le point de compression.



- (3) Précautions générales: Retirer toute la poussière du moteur et bien l'essuyer à l'aide d'un chiffon imbibé d'huile. Le moteur doit être stocké d'une manière telle et dans un endroit tel qu'il se trouve à l'abri des poussières, de la pluie et de l'humidité. Prendre des précautions spéciales pour préserver la magnéto de l'humidité en l'enveloppant dans un papier étanche ou de toute autre manière.

FAITES CONNAISSANCE AVEC VOTRE MOTEUR

Changement de l'huile de graissage: Sur un moteur neuf, il est nécessaire de changer l'huile de lubrification au bout de 5 heures de fonctionnement initial. A l'issue d'une autre période de fonctionnement de 5 heures, vérifier le niveau d'huile, et en rajouter un peu éventuellement. Après une autre période ultérieure de 5 heures de fonctionnement, échanger l'huile entièrement. Puis, continuer à remplacer l'huile toutes les 50 heures, en faisant le plein toutes les 5 heures de marche. Si le moteur est mis en oeuvre sur un site poussiéreux, la procédure ci-dessus doit être suivie plus fréquemment, selon les besoins. De plus, le remplacement de l'huile doit être effectué peu de temps après le fonctionnement du moteur, lorsqu'il est encore chaud.

6. Anomalies Du Moteur Et Remèdes

Consulter toujours le présent manuel de fonctionnement pour obtenir des performances satisfaisantes et apporter des remèdes efficaces aux ennuis de moteur qui, dans la plupart des cas, sont dûs à une mauvaise mise en oeuvre de celui-ci, si l'on excepte, bien entendu, les usures et défaillances normales.

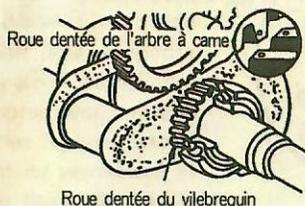
Diagnostics et remèdes aux ennuis de moteur

(Le moteur ne démarre pas)

⟨Faible compression—on ne sent aucune charge lorsque l'on tourne la poulie à la main⟩

1. Soupapes d'admission et d'échappement défaillantes

- | | |
|-------------------------------------|---|
| -Dressage défectueux des soupapes | Resurfacier les soupapes et leur siège à l'aide d'un tournevis, en employant quelques gouttes d'huile de moteur, après avoir gratté le carbone. Enlever les soupapes et nettoyer leur queue, ou verser de l'huile sur les guides pour retirer l'huile sale et collante, puis lubrifier avec de l'huile neuve. Aligner les repères de distribution de la roue dentée du vilebrequin et de celle de l'arbre à came. |
| -Les soupapes ne se ferment pas | |
| -Mauvaise distribution des soupapes | |



Repères de distribution sur la roue dentée du vilebrequin et sur celle de l'arbre à came

Note: Lors d'une révision du moteur, ne pas dévisser le boulon magnétique en acier situé sur la périphérie du volant.

2. Culasse

- Boulons de la culasse mal serrés
.....Les serrer au couple convenable.
- Bougie d'allumage lâche ou endommagée
.....Serrer ou remplacer.

3. Piston

- Piston uséL'échanger.
 - Segment de piston uséL'échanger.
 - Segment de piston colléL'échanger.
- ⟨Ennuis de carburateur⟩
- Pas d'essence dans la cuve du carburateurVérifier si le filtre de carburant ou le tuyau d'alimentation ne sont pas encrassés.
 - Pointeau de mélange du carburant mal régléSerrer la vis de réglage.
 - Ressort du régulateur lâcheLui communiquer une légère tension en tournant l'écrou de réglage.
 - La valve du starter n'est pas bien ouvertePlacer la manette du starter sur "ouvert" (open).

⟨Système d'allumage⟩

Vérifier en premier lieu la présence d'étincelles sur la bougie, le fil et la magnéto, dans l'ordre indiqué.

(Pas de combustion du tout)

- Faible traction du câble de démarrageImprimer à ce câble une traction énergétique.
- Bougie sale ou humideEnlever le carbone et nettoyer ou remplacer.
- Le bouton d'arrêt ne revient pas à sa placeEnlever et vérifier le mécanisme défectueux.
- Mauvais fonctionnement de la magnétoContrôler les connexions du cordon.
- Mauvaise distribution de l'allumageRamener l'écartement entre les vis platinées de distribution de l'allumage entre 0.3 et 0.4mm (0.012" et 0.016")

(Étincelles faibles ou pas d'étincelle sur la bougie, ou ratés du moteur)

-Court-circuit ou connexions lâches
du filEchanger ou rebrancher le fil.
-Bougie d'allumage sale ou humide...La nettoyer à fond.
-Mauvais écartement entre les électrodes
de la bougie d'allumageRégler l'écartement entre 0.6 et
0.7mm (0.024" et 0.028").

-Vis platinées sales ou graisseuses
du rupteur de la magnéto.....Bien les nettoyer.
-Vis platinées du rupteur usées,
brûlées ou désalignées.....Aligner les centres et les surfaces
des vis, ou adoucir les surfaces
planes des vis platinées avec une
pierre à aiguiser.

(Explosion en retour ou présence de gaz dans le carburateur)

-Mélange pauvre du gazCorriger le pointeau de réglage du
carburant pour enrichir le mélange.
-Mauvaise distribution des soupapes...Régler à nouveau la distribution
des soupapes.
-Mauvaise distribution de l'allumage...Régler à nouveau la distribution
de l'allumage.

Note: Lors d'une révision du moteur, ne pas dévisser le boulon
magnétique en acier situé sur la périphérie du volant.

(Le moteur produit des bruits irréguliers lorsqu'il tourne)

1. Coups et température trop élevée

-Trop d'avance à l'allumageRégler la distribution de l'allumage.
-Accumulation excessive de calamine
dans la chambre de combustion...Râcler la calamine.
-Charge excessive à supporter...Réduire la charge de travail du moteur.
-Mélange de gaz trop pauvre.....Ouvrir le pointeau de réglage du
carburant.
-Manque d'huile de graissage.....Faire l'appoint (Cf. pages 8 et 9.)

2. Bruits de soupape

-Soupape d'admission ou d'échappement
casséeEchanger la soupape cassée.
-Ressort de soupape cassé ou
mal alignéLe remplacer ou le rerégler.

3. Bruit provoqué par un volant mal serré

-Volant lâcheDémonter le volant, contrôler la
clavette et sa rainure. Remplacer la
clavette si nécessaire, et serrer les
écrous du volant.
-Clavette usée.....L'échanger.

(Autres ennuis de moteur)

1. Noyage du carburateur par de grandes quantités de carburant

-Pointeau d'admission de carburant
colléLe forcer à l'air comprimé.
-Modification du niveau du flotteur
due à l'usure de l'aiguille du
flotteurRemplacer l'aiguille ou l'ensemble
flotteur.
-Flotteur abîméLe remplacer.

2. Pas de diminution du niveau d'huile (ou augmentation sans que l'on fasse l'appoint.)

-Carburant en excès.....Fermer le pointeau de réglage du
carburant.
-Emploi d'une essence de qualité
inférieure.....Bien s'assurer d'alimenter en carbu-
rant de bonne qualité.

3. Le moteur s'arrête après un grand

bruitDémonter le moteur et le vérifier
pour trouver les causes pouvant
l'abîmer gravement.

7. Montage Et Démontage

Eviter de monter et de démonter le moteur autant que faire se peut. L'envoyer dans un atelier de réparations à moins de ne pouvoir le faire du fait de l'éloignement ou pour d'autres raisons.

(1) Si l'on est contraint de le DEMONTER,

- SE RAPPELER
- de quoi est constitué l'ensemble
 - où..... les éléments étaient situés
 - comment..... l'ensemble est fabriqué.

PRECAUTIONS

- Faire attention d'éviter toute mauvaise identification des éléments lors du montage, par exemple, la droite et la gauche, la tête et la queue des éléments doivent être placées correctement.
- Pour retirer les segments de piston et les segments d'huile, écarter les extrémités des anneaux à l'aide d'un tournevis.
- Il faut monter sur le piston trois segments de telle sorte que les extrémités ouvertes de ceux-ci soient disposés en trois points équidistants sur la circonférence du piston.

(2) MONTAGE

Avant de procéder au montage, immerger toutes les pièces enlevées dans du kérosène, et bien les laver. Recouvrir tous les éléments qui travaillent d'une quantité suffisante d'huile fluide.

PRECAUTIONS

- Etre sûr d'aligner le repère de la roue dentée du vilebrequin avec celui de la roue dentée de l'arbre à came.
- Ne jamais forcer au marteau sur les pièces pour les introduire à leur place.
- Serrer les boulons et les écrous sous un couple uniforme en fonction de leurs dimensions. Avoir soin de ne pas casser les filets des boulons en les serrant excessivement.
- Vérifier l'endroit où l'on a procédé au montage pour voir si l'on n'a pas oublié de remonter une pièce.
- A l'issue du montage, faire fonctionner manuellement l'ensemble monté pour contrôler si les pièces ne sont pas mal placées ni mal montées.
- Finalement, aligner le repère jaune "stop" du carter du ventilateur pour obtenir un positionnement correct du piston, c'est-à-dire le point de compression.

FAITES CONNAISSANCE AVEC VOTRE MOTEUR.....

Dans la plupart des cas, les ennuis de moteur surviennent à l'intérieur de celui-ci, là où l'on ne peut les contrôler visuellement. Cependant, de telles anomalies se traduiront toujours par des symptômes à l'extérieur du moteur. A titre d'exemple, si un moteur tourne de façon irrégulière, il produira un bruit irrégulier, on notera une modification de la couleur du dépôt dans le tuyau d'échappement.

Il faut avoir conscience de détecter très tôt les anomalies de moteur, et de leur porter remède convenablement.