

# Scies à chaîne Husqvarna

## Manuel d'atelier

101 88 55-26

---

## LISTE DES MATIÈRES

---

<b>Introduction .....</b>	<b>3</b>
<b>Consignes de sécurité .....</b>	<b>5</b>
<b>Données techniques .....</b>	<b>.....</b>
<b>6 Outils .....</b>	<b>14</b>
<b>Données d'entretien .....</b>	<b>20</b>
<b>Dépannage .....</b>	<b>40</b>
<b>Équipement de sécurité .....</b>	<b>42</b>
<b>Démarrateur.....</b>	<b>57</b>
<b>Système électrique .....</b>	<b>61</b>
<b>Embrayage centrifuge.....</b>	<b>67</b>
<b>Système de lubrification .....</b>	<b>70</b>
<b>Carburateur .....</b>	<b>83</b>
<b>Filtre à air .....</b>	<b>101</b>
<b>Unité de réservoir .....</b>	<b>103</b>
<b>Système anti-vibration.....</b>	<b>106</b>
<b>Cylindre à piston.....</b>	<b>108</b>
<b>Carter et vilebrequin .....</b>	<b>114</b>

# INTRODUCTION

## Général

Ce manuel d'atelier fournit une description détaillée des procédures de dépannage, de réparation et de test des tronçonneuses. Les précautions de sécurité à prendre lors de la réparation sont également décrites.

Ce manuel d'atelier s'applique à l'ensemble moteur des tronçonneuses suivantes:

<b>36</b>	<b>257</b>
<b>40</b>	<b>262XP</b>
	<b>268</b>
<b>41</b>	
<b>42</b>	<b>272XP</b>
	<b>268K</b>
<b>45</b>	<b>272K</b>
<b>51</b>	<b>272</b>
<b>55</b>	
<b>61</b>	<b>281XP</b>
	<b>288XP</b>
<b>242XP</b>	
<b>246</b>	<b>394XP</b>
<b>254XP</b>	<b>3120XP</b>

## Sécurité

### Noter!

**La section traitant de la sécurité doit être lue et comprise par tous ceux qui effectuent des travaux de réparation ou d'entretien sur la tronçonneuse.**

Il y a des symboles d'avertissement sur la tronçonneuse. Si un symbole d'avertissement a été endommagé ou est manquant, il doit être remplacé immédiatement afin de maximiser la sécurité lors de l'utilisation de la scie.

## Groupe ciblé

Ce manuel d'atelier est destiné au personnel censé avoir des connaissances générales sur l'entretien et la réparation des petits moteurs.

Le manuel d'atelier doit être lu et compris par tout le personnel effectuant des travaux d'entretien et de réparation sur la tronçonneuse. Le manuel peut également être utilisé dans la formation des nouveaux employés.

## Mises à jour

Au fur et à mesure de la production, des modifications seront apportées successivement à la tronçonneuse. Si à tout moment ces changements influencent le service et/ou les pièces de rechange, des annonces de service spéciales seront envoyées, ce qui signifie que ce manuel cessera d'être à jour avec le temps. Afin d'éviter les problèmes, le manuel doit toujours être lu avec toutes les annonces de service qui s'appliquent au modèle spécifique de tronçonneuse.

## Outils

Pour des procédures spécifiques, des outils spéciaux sont nécessaires. Dans ce manuel d'atelier, tous les outils d'entretien nécessaires sont répertoriés. L'utilisation des outils est décrite dans les sections appropriées.

Utilisez toujours l'original Husqvarna :

- Pièces de rechange
- Outils de service •
- Accessoires

## Disposition

Les sections descriptives de ce manuel d'atelier sont présentées dans un certain nombre d'organigrammes. Lorsque vous effectuez des réparations sur une tronçonneuse spécifique, suivez les indications qui s'appliquent à la tronçonneuse en question.

Les diagrammes ne sont pas numérotés car ils sont liés au texte réel, soit par des lignes, soit en étant dans la même case.

Les directives de position des composants à l'intérieur des diagrammes sont désignées par A, B, etc. et recommencent à partir de A dans chaque nouvelle section.

# INTRODUCTION

## Utilisation

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

- Réparation d'un sous-ensemble spécifique •  
Démontage et remontage de toute la chaîne  
vu

## Réparation d'un sous-ensemble spécifique

Lorsqu'un sous-ensemble spécifique de la tronçonneuse doit être réparé, procédez comme suit :

1. Reportez-vous à la page relative au sous-ensemble concerné.
2. Effectuez les étapes suivantes : Démontage  
Nettoyage et inspection  
Remontage

## Démontage et remontage de l'ensemble tronçonneuse

Lorsque l'ensemble de la tronçonneuse doit être démonté et remonté, procédez comme suit :

1. Reportez-vous à la page 57, qui traite du **démarrateur** et suivez les instructions sous la rubrique **Démontage**.
2. Travaillez en avant dans le manuel et effectuez les instructions de **démontage** dans l'ordre d'apparition des sections.
3. Revenez au **démarrateur** à la page 58 et suivez les instructions sous **Nettoyage et inspection**.
4. Continuez à parcourir le manuel et effectuez le **nettoyage et l'inspection** dans l'ordre d'apparition des sections.
5. Commandez ou récupérez toutes les pièces de rechange nécessaires dans les magasins de pièces de rechange.
6. Pour **assembler** la tronçonneuse, procédez comme suit :
  - Reportez-vous aux pages 117-120 qui traitent du **Carter** et suivez les instructions sous **Assemblage**.
  - Reportez-vous aux pages 111-112 qui traitent du **piston et du cylindre** et suivez les instructions sous **Assemblage**.
  - Reportez-vous à la page 107 qui traite du **Système anti-vibration** et suivez les instructions du chapitre **Montage**.
  - Reportez-vous à la page 105 qui traite de l' **unité Réservoir** et suivez les instructions sous **Assemblage**.

Continuez à revenir en arrière dans le manuel et suivez les instructions d' **assemblage** au fur et à mesure que les sections apparaissent.

Afin d'améliorer la compréhension, certaines sections commencent par une **description** du sous-ensemble concerné.



# LES RÈGLES DE SÉCURITÉ

## Instructions générales

Les ateliers où les scies à chaîne sont entretenues doivent être équipés d'équipements de sécurité conformément aux directives locales.

Personne ne doit réparer une tronçonneuse sans avoir au préalable lu et compris le contenu de ce manuel d'atelier.

Les textes d'avertissement suivants se trouvent dans ce manuel à certains endroits. Les textes d'avertissement apparaissent avant la procédure à laquelle ils se réfèrent.

**!** **ATTENTION!**  
Le texte d'avertissement indique un risque de blessure si les instructions ne sont pas suivies.

**REMARQUE!**

Le texte d'avertissement indique un risque d'endommagement de l'équipement si les instructions ne sont pas suivies.

La tronçonneuse est homologuée en matière de sécurité conformément aux exigences légales applicables lorsqu'elle est équipée de l'équipement de coupe spécifié dans le manuel de l'utilisateur. L'équipement de la scie avec d'autres équipements ou accessoires et pièces de rechange non approuvés par Husqvarna peut entraîner le non-respect de ces exigences de sécurité et engager la responsabilité des personnes effectuant ces modifications.

## Instructions spéciales

Le carburant utilisé dans la scie à chaîne présente les dangers suivants : 1. Le liquide et ses vapeurs sont toxiques.

2. Peut provoquer une irritation des yeux et de la peau.

3. Peut causer des difficultés respiratoires 4. Est hautement inflammable.

Le guide-chaîne, la chaîne et le carter d'embrayage (frein de chaîne) doivent être assemblés avant le démarrage de la tronçonneuse, sinon l'embrayage risque de se détacher et de provoquer des blessures.

Portez des protège-oreilles lorsque vous testez la chaîne vu.

N'utilisez pas la scie tant qu'elle n'a pas été réglée de manière à ce que la chaîne ne tourne pas au ralenti.

Tenez compte du risque d'incendie. La scie peut produire des étincelles pouvant provoquer un incendie.

# 1

Après le test, ne touchez pas le silencieux tant qu'il n'a pas refroidi.

Risque de brûlures. Cela s'applique particulièrement si la scie est équipée d'un convertisseur catalytique. Le revêtement sur et dans l'élément catalytique est dangereux au toucher. Utilisez des gants de protection lorsque vous travaillez sur le convertisseur catalytique.

Une lubrification inadéquate de la chaîne peut entraîner la rupture de la chaîne, ce qui peut entraîner des blessures graves ou mortelles.



Assurez-vous que le ressort de rappel du démarreur ne s'envole pas et ne cause pas de blessures. Relâchez la tension du ressort avant de retirer la poulie du cordon.



Lors du retrait du ressort de pression du frein de chaîne, assurez-vous que le frein est en position « marche », ce qui réduit la tension du ressort, sinon le ressort peut s'envoler et causer des blessures.

Après réparation, le frein de chaîne doit être contrôlé conformément aux instructions de la page 47.



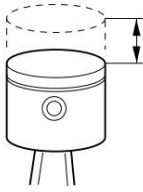
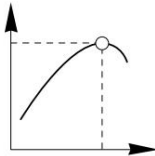
Lors du remplacement des roulements de vilebrequin, notez que les moitiés de carter sont chaudes.

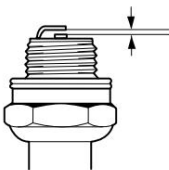
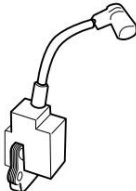


Utilisez des gants de protection.

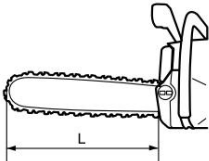

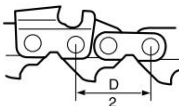
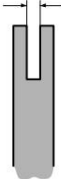
Lors de l'utilisation d'air comprimé, le jet d'air ne doit jamais être dirigé vers le corps.

L'air peut être forcé dans la circulation sanguine, ce qui peut entraîner la mort.

## DONNÉES TECHNIQUES

				
	Cylindrée cm <sup>3</sup>	Trou millimètre	Accident vasculaire cérébral millimètre	Max. puissance à tr/min
36	36	38,0	32,0	9000
40	40	40,0	32,0	9000
41	40	40,0	32,0	9000
42	42	42,0	30,0	9300
45	44	42,0	32,0	9000
51	51	45,0	32,0	9000

				
	Écartement des bougies d'allumage mm/pouces	Système de mise à feu	Entrefer mm/pouces	Carburateur
36	0,5/ 0,02	PHÉLON	0,3/ 0,012	WALBRO WT 239
40	0,5/ 0,02	PHÉLON	0,3/ 0,012	SIT C1Q-EL1
41	0,5/ 0,02	PHÉLON	0,3/ 0,012	WALBRO WT 239
42	0,5/ 0,02	NON AM 7	0,3/ 0,012	WALBRO HDA 98
45	0,5/ 0,02	PHÉLON	0,3/ 0,012	SIT C1Q-EL1
51	0,5/ 0,02	ÉLECTROLUX ET	0,3/ 0,012	WALBRO WT 170

				
	Longueur de la barre cm/pouces	Vitesse de chaîne m/s	Pas de chaîne pouces	Jauge de liaison d'entraînement mm/pouces
36	33-46/13-18	17,3/9 000 tr/min	.325-3/8	1.3/ .050
40	33-46/13-18	17,4/8 500 tr/min	.325	1.3/ .050
41	33-46/13-18	17,3/9 000 tr/min	.325-3/8	1.3/ .050
42	28-46/11-18	17,9/9300 tr/min	.325	1,5/ 0,058 / 1,3/ 0,0501)
45	33-46/13-18	17,4/8500 tr/min	.325	1.3/ .050
51	33-51/13-20	17,4/9000 tr/min	.325-3/8	1,5/ 0,058 / 1,3/ 0,0501)

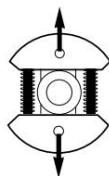
1) Depuis mai 1996

## DONNÉES TECHNIQUES



Vitesse de ralenti r/min

36	3000
40	2500
41	3000
42	2700
45	2500
51	2500



Vitesse d'engagement tr/min

36	4500
40	3600
41	4500
42	3800
45	3600
51	3700



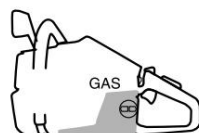
Max. vitesse tr/min

36	13000
40	12500
41	13000
42	14500
45	12500
51	12500



Bougie d'allumage  
Champion

36	RCJ 7Y
40	RCJ 7Y
41	RCJ 7Y
42	RCJ 7Y
45	RCJ 7Y
51	RCJ 7Y



Volume du réservoir de carburant

Litres

36	0,4
40	0,5
41	0,4
42	0,5
45	0,5
51	0,6



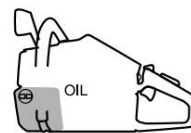
Capacité de la pompe à huile cm<sup>3</sup> /min à 8.500 rpm

litres

8

litres

3-7  
8 10

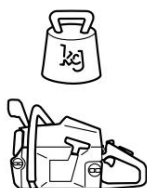


Volume du réservoir d'huile Pompe à huile automatique

Litres

36	0,2
40	0,25
41	0,2
42	0,27
45	0,25
51	0,3

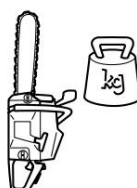
36	Oui
40	Oui
41	Oui
42	Oui
45	Oui
51	Oui



Poids sans guide et chaîne

kg

36	4,6
40	4,7
41	4,6
42	4,7
45	4,7
51	5,2



Poids avec guide et chaîne

kg/lb

36	5,3 (13")
40	5,4 (13")
41	5,3 (13")
42	5,5 (13")
45	5,4 (13")
51	6,2 (15")



Poignée chauffante

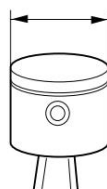
Watts/tr/min

36	Non
40	Non
41	Non
42	Non
45	Non
51	Non

## DONNÉES TECHNIQUES

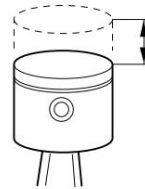


Cylindrée cm3



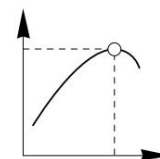
Trou

millimètre

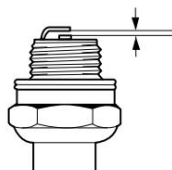
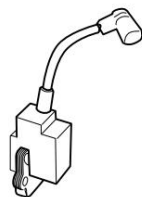


Accident vasculaire cérébral

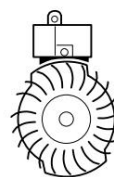
millimètre

Max. puissance à  
tr/min

	Cylindrée cm3	Trou millimètre	Accident vasculaire cérébral millimètre	Max. puissance à tr/min
55	53	46,0	32,0	9000
61	62	48,0	34,0	8300
242XP	42	42,0	30,0	9900
246	46	44,0	30,0	9000
254XP	54	45,0	34,0	9300
257	57	46,0	34,0	9000

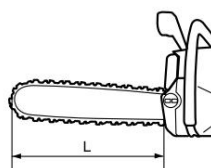
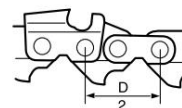
Écartement des bougies  
d'allumage mm/pouces

Système de mise à feu

Entrefers  
mm/pouces

Carburateur

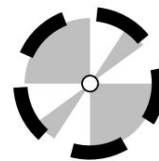
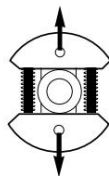
	Écartement des bougies d'allumage mm/pouces	Système de mise à feu	Entrefers mm/pouces	Carburateur
55	0,5/ 0,02	ÉLECTROLUX ET	0,3/ 0,012	WALBRO WT 170
61	0,5/ 0,02	ÉLECTROLUX ET	0,3/ 0,012	TILLOTSON HS 254
242XP	0,5/ 0,02	NON AM 7	0,3/ 0,012	WALBRO HDA 98
246	0,5/ 0,02	NON AM 7	0,3/ 0,012	WALBRO HDA 98
254XP	0,5/ 0,02	ÉLECTROLUX ET	0,3/ 0,012	WALBRO HDA 35B
257	0,5/ 0,02	ÉLECTROLUX ET	0,3/ 0,012	WALBRO HDA 120

Longueur de la  
barre cm/poucesVitesse de chaîne  
m/sPas de chaîne  
poucesJauge de liaison d'entraînement  
mm/pouces

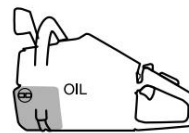
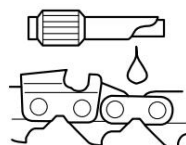
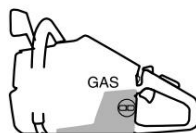
	Longueur de la barre cm/pouces	Vitesse de chaîne m/s	Pas de chaîne pouces	Jauge de liaison d'entraînement mm/pouces
55	38-51/15-20	17,4/9000 tr/min	.325-3/8	1.5/ .058 / 1.3/ .050 1)
61	38-51/15-20	18,4/8300 tr/min	3/8 .325	1,5/ 0,058
242XP	28-46/11-18	19,1/9900 tr/min		1.5/ .058 / 1.3/ .050 1)
246	28-46/11-18	17,3/9000 tr/min	.325	1.5/ .058 / 1.3/ .050 1)
254XP	33-51/13-20	17,3/9300 tr/min	.325-3/8	1,5/ 0,058
257	33-51/13-20	17,3/9000 tr/min	.325-3/8	1,5/ 0,058

1) Depuis mai 1996

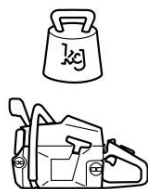
## DONNÉES TECHNIQUES



	Vitesse de ralenti r/min	Vitesse d'engagement tr/min	Max. vitesse tr/min	Bougie d'allumage Champion
55	2500	3700	12500	RCJ 7Y
61	2500	3700	12000	RCJ 7Y
242XP	2700	3900	15500	RCJ 7Y
246	2700	3900	15000	RCJ 7Y
254XP	2700	3700	13800	RCJ 7Y
257	2700	3700	13500	RCJ 7Y



	Volume du réservoir de carburant Litres	Capacité de la pompe à huile cm <sup>3</sup> /min à 8.500 rpm	Volume du réservoir d'huile Litres	Pompe à huile automatique
55	0,6	10	0,3	Oui
61	0,75	08/04/12/17	0,45	Oui
242XP	0,5	3-7	0,27	Oui
246	0,5	3-7	0,27	Oui
254XP	0,6	3-10	0,3	Oui
257	0,6	3-10	0,3	Oui



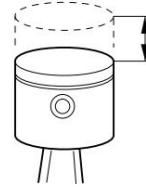
	Poids sans guide et chaîne kg	Poids avec guide et chaîne kg/lb	Chauffage de la poignée Watts/tr/min
55	5.2	6,2 (15")	Non
61	6.1	7,1 (15")	Non
242XP	4.7	5,5 (13")	65/10.000
246	4.7	5,5 (13")	Non
254XP	5.4	6,3 (13")	65/10000
257	5.6	6,6 (13")	65/10000

## DONNÉES TECHNIQUES

Cylindrée cm<sup>3</sup>

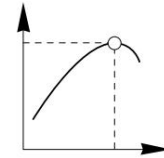
Trou

millimètre

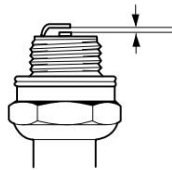
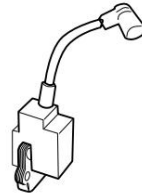


Accident vacateur cylindre

millimètre

Max. puissance à  
tr/min

	Cylindrée cm <sup>3</sup>	Trou millimètre	Accident vacateur cylindre millimètre	Max. puissance à tr/min
262XP	62	48,0	34,0	9600
268	67	50,0	34,0	9000
272XP	72	52,0	34,0	9300
268K	67	50,0	34,0	9000
272K	72	52,0	34,0	9300
272	72	52,0	34,0	9300

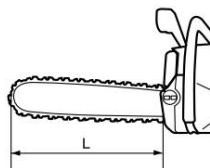
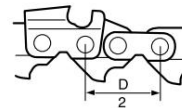
Écartement des bougies  
d'allumage mm/pouces

Système de mise à feu

Entrefer  
mm/pouces

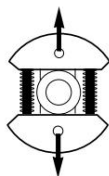
Carburateur

	Écartement des bougies d'allumage mm/pouces	Système de mise à feu	Entrefer mm/pouces	Carburateur
262XP	0,5/ 0,02	ÉLECTROLUX ET	0,3/ 0,012	WALBRO HDA 120
268	0,5/ 0,02	ÉLECTROLUX ET	0,3/ 0,012	TILLOTSON HS 260
272XP	0,5/ 0,02	ÉLECTROLUX ET	0,3/ 0,012	TILLOTSON HS 260
268K	0,5/ 0,02	ÉLECTROLUX ET	0,3/ 0,012	TILLOTSON HS 255
272K	0,5/ 0,02	ÉLECTROLUX ET	0,3/ 0,012	TILLOTSON HS 255
272	0,5/ 0,02	ÉLECTROLUX ET	0,3/ 0,012	TILLOTSON HS 255

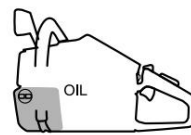
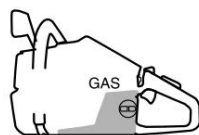
Longueur de la  
barre cm/poucesVitesse de chaîne  
m/sPas de chaîne  
poucesJauge de liaison d'entraînement  
mm/pouces

	Longueur de la barre cm/pouces	Vitesse de chaîne m/s	Pas de chaîne pouces	Jauge de liaison d'entraînement mm/pouces
262XP 33-51/13-20 268		18,5/9600 tr/min	.325-3/8	1,5/ 0,058
38-51/15-20		18,4/9000 tr/min	3/8 3/8	1,5/ 0,058
272XP 38-51/15-20		20,0/9300 tr/min		1,5/ 0,058
268K	-	-	-	-
272K	-	-	-	-
272	-	-	-	-

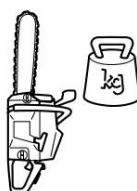
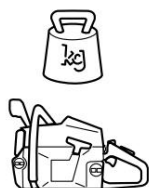
## DONNÉES TECHNIQUES



	Vitesse de ralenti r/min	Vitesse d'engagement tr/min	Max. vitesse tr/min	Bougie d'allumage Champion
262XP	2700	3400	13500	RCJ 7Y
268	2500	3500	12500	RCJ 7Y
272XP	2500	3500	13500	RCJ 7Y
268K	2500	3500	10000	RCJ 7Y
272K	2500	3500	10000	RCJ 7Y
272	2500	3500	10000	RCJ 7Y



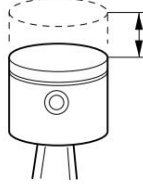
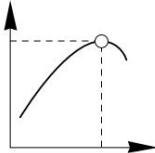


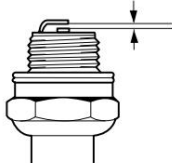
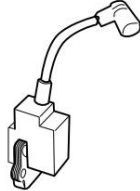


	Volume du réservoir de carburant Litres	Capacité de la pompe à huile cm <sup>3</sup> /min à 8.500 rpm	Volume du réservoir d'huile Litres	Pompe à huile automatique
262XP	0,6	6.5-13.5	0,3	Oui
268	0,75	09/04/13/17	0,45	Oui
272XP	0,75	09/05/14/19	0,45	Oui
268K	0,75	-	-	-
272K	0,75	-	-	-
272	0,75	-	-	-

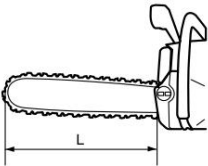

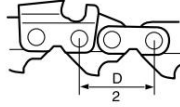
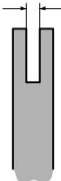


	Poids sans chaîne ni guide kg	Poids avec chaîne et guide kg/lb	Poignée chauffante Watts/tr/min
262XP	5,8	6,8 (13")	65/10000
268	6,2	7,2 (15")	65/10000
272XP	6,3	7,3 (15")	65/10000
268K	9.5	-	-
272K	9.6	-	-
272	21.0 (y compris le transport)	-	-

## DONNÉES TECHNIQUES

				
	Cylindrée cm <sup>3</sup>	Trou millimètre	Accident vasculaire cérébral millimètre	Max. puissance à tr/min
281XP	81	52,0	38,0	9000
288XP	87	54,0	38,0	9300
394XP	94	56,0	38,0	8800
3120XP	119	60,0	42,0	9000

				
	Écartement des bougies d'allumage mm/pouces	Système de mise à feu	Entrefer mm/pouces	Carburateur
281XP	0,5/ 0,02	NON AM 7	0,3/ 0,012	TILLOTSON HS 228
288XP	0,5/ 0,02	NON AM 7	0,3/ 0,012	TILLOTSON HS 228
394XP 0,5/ 0,02 3120XP 0,5/ 0,02		NON AM 44 NON AM 37	0,3/ 0,012 0,3/ 0,012	WALBRO WJ 39 WALBRO GT 6

				
	Longueur de la barre cm/pouces	Vitesse de chaîne m/s	Pas de chaîne pouces	Jauge de liaison d'entraînement mm/pouces
281XP 38-71/15-28		20,0/9000 tr/min	3/8	1,5/ 0,058
288XP 38-71/15-28		20,7/9300 tr/min	3/8	1,5/ 0,058
394XP 46-91/18-36		19,6/8800 tr/min	3/8-.404	1.5/ .058 - 1.6/ .063
3120XP 60-107/24-42		20,1/9000 tr/min	.404	1,6/ 0,063



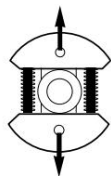
## DONNÉES TECHNIQUES



Vitesse de  
ralenti r/min

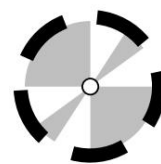
281XP  
288XP

2500  
2500



Vitesse d'engagement tr/  
min

3200  
3200



Max. vitesse tr/  
min

12500  
12500



Bougie d'allumage

Champion

RCJ 6 ans  
RCJ 6 ans

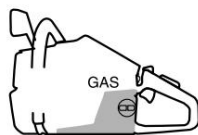
394XP  
3120XP

2500  
2500

3400  
3300

12500  
11500-12500

RCJ 6 ans  
RCJ 7Y

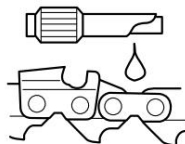


Volume du réservoir de carburant

Litres

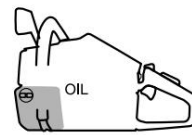
281XP  
288XP

0,9  
0,9



Capacité de la pompe  
à huile cm<sup>3</sup> /min à 8.500 rpm

12/09/15/18  
12/09/15/18



Volume du réservoir d'huile Pompe à huile automatique

Litres

0,5  
0,5  
0,5  
0,7

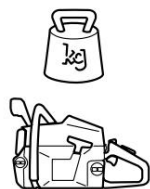


Oui  
Oui  
Oui  
Oui

394XP  
3120XP

0,9  
1,25

14-21  
8-51



Poids sans guide et chaîne

kg

281XP  
288XP

7,5  
7,5



Poids avec chaîne à guide

kg/lbs

8,7 (18")  
8,7 (18")  
9,2 (18")  
12,3 (28")



Poignée chauffante

Watts/tr/min

56/7200  
56/7200  
65/10000  
Non

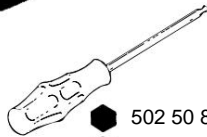
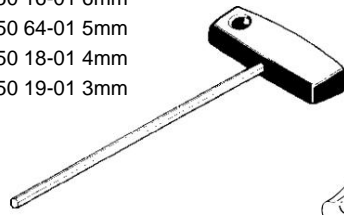
394XP  
3120XP

7,9  
10,4

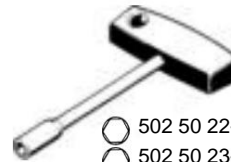
# OUTILS

## Outils pour toutes les tronçonneuses

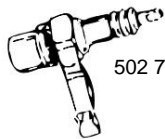
- 502 50 57-01 3/16"
- 502 50 16-01 6mm
- 502 50 64-01 5mm
- 502 50 18-01 4mm
- 502 50 19-01 3mm



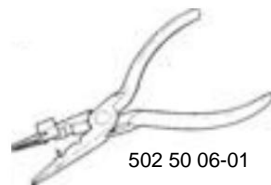
- 502 50 88-01 5mm
- 502 50 87-01 4mm
- 502 50 86-01 3mm



- 502 50 22-01 8mm
- 502 50 23-01 10mm



502 71 13-01



502 50 06-01



504 98 26-01  
(36, 41, 40, 45)



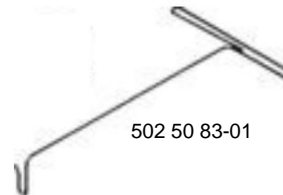
502 51 34-02 (0,3 mm)



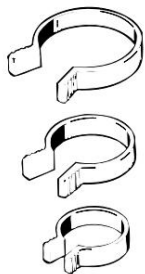
502 51 91-01 (0,5 mm)



502 50 37-01



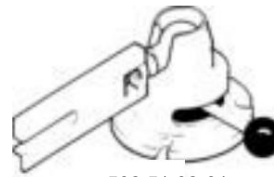
502 50 83-01



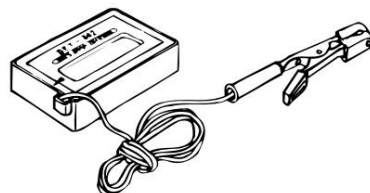
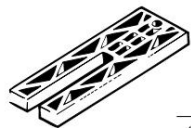
complet 502 50 70-01



502 70 09-01



502 51 02-01





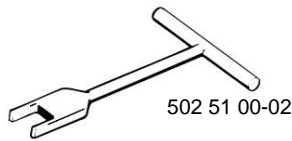
502 71 14-01



# OUTILS

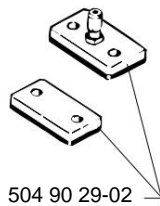
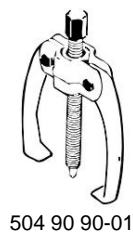
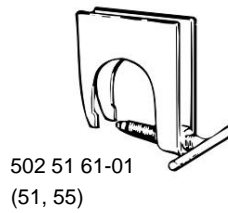
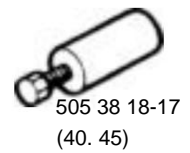
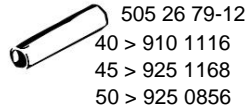
## Outils pour scies 36 et 41

-  3 millimètres ; 4mm; 5 millimètres
-  8mm; 10 millimètres

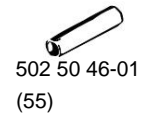
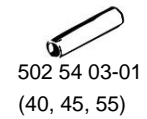


## Outils pour scies 40, 45, 51 et 55

-  4 millimètres
-  8 millimètres

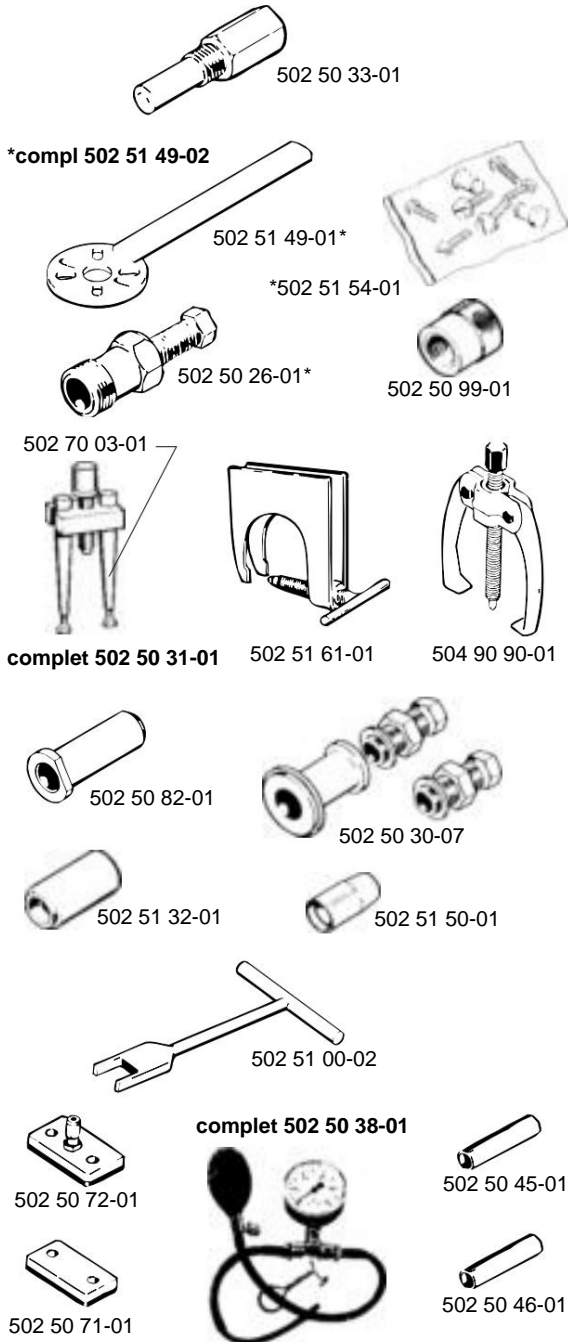


complet 502 50 38-01

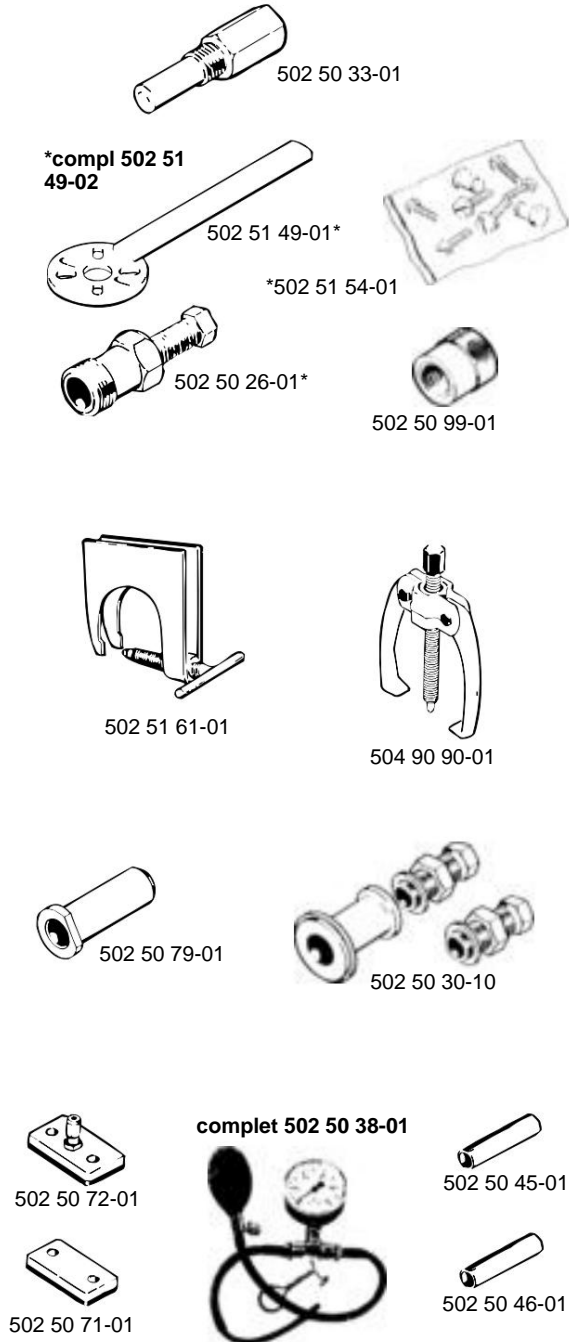


# OUTILS

## Outils pour scies 42, 242 et 246



## Outils pour scies 254, 257 et 262

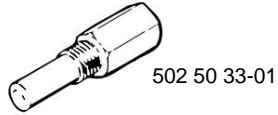


# OUTILS

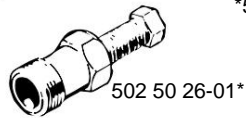
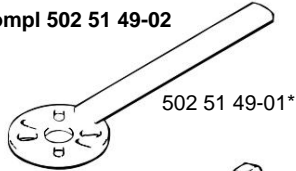
## Outils pour scies 61, 268 et 272

 3 millimètres ; 4mm; 3/16"

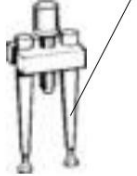
 8 millimètres



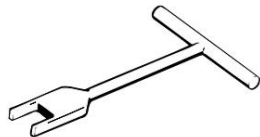
**\*compl 502 51 49-02**



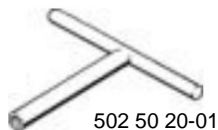
502 70 03-01



**complet 502 50 31-01**



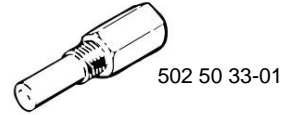
502 50 66-02  
502 50 67-01  
502 51 00-02



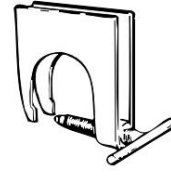
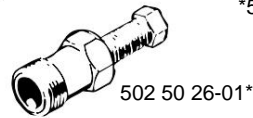
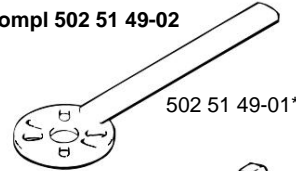
## Outils pour scies 281 et 288

 3 millimètres ; 4mm; 3/16"

 8 millimètres

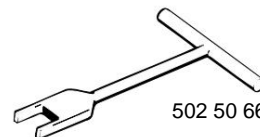
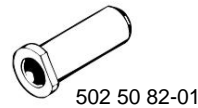


**\*compl 502 51 49-02**



502 51 61-01

504 90 90-01



502 50 66-02



# OUTILS

## Outils pour scies 394 et 3120



3 millimètres ; 4mm; 5 millimètres ; 3/16"

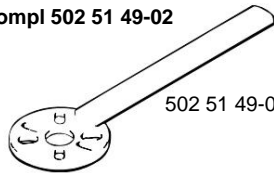


8mm; 10 millimètres



502 50 33-01

**\*compl 502 51 49-02**



502 51 49-01\*



\*502 51 54-01



502 50 26-01\*



504 90 90-01



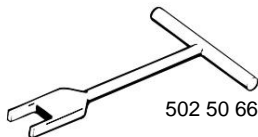
502 50 82-01



502 50 52-01



502 50 30-08



502 50 66-02

**complet 502 50 38-01**



502 52 01-01 (394)  
502 71 38-01 (3120)



502 52 04-01  
(394) 502 71  
40-01 (3120)



502 71 39-01 (394)

# OUTILS

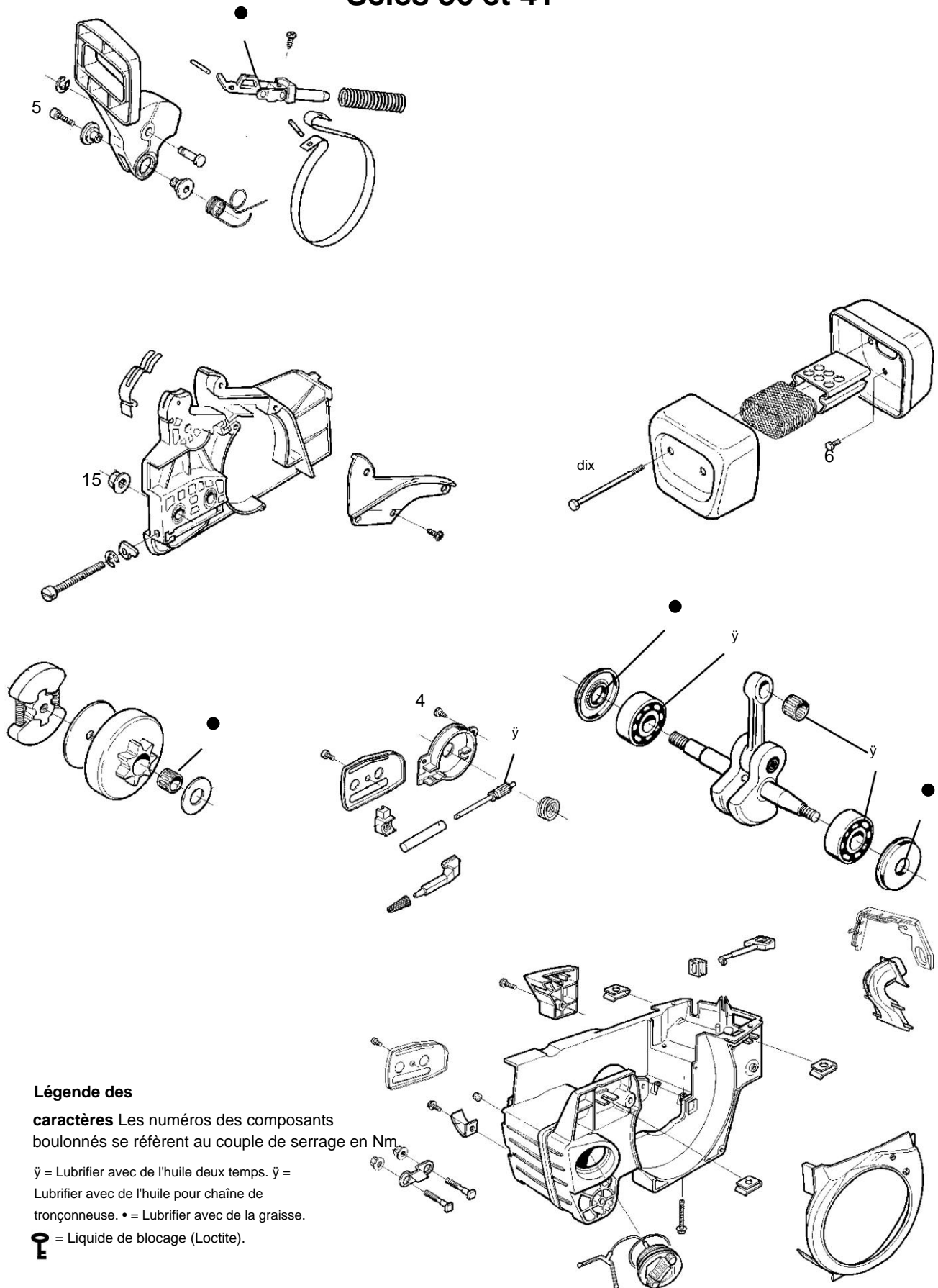
## Liste des outils

Numéro de commande	Désignation	Numéro de commande	Désignation
502 50 06-01	Pinces	502 51 49-01 502	Extracteur
502 50 16-01	clé Allen	51 49-02	Extracteur
502 50 18-01 502	clé Allen	502 51 50-01	Prise
50 19-01 502 50	clé Allen	502 51 54-01 502	Jeu de boulons
20-01	Outil de montage	51 61-01	Outil de démontage, carter
502 50 22-01 502	Prise	502 51 69-01 502	Mandrin d'assemblage
50 23-01	Prise	51 69-01 502 51	Jauges d'épaisseur
502 50 26-01	Extracteur	94-01	Mandrin d'assemblage
502 50 30-04	Outil de montage	502 52 01-01	Plaque de couverture
502 50 30-08	Outil de montage	502 52 04-01	Entretoise
502 50 30-09	Outil de montage	502 54 03-01	Entretoise
502 50 30-10	Outil de montage	502 70 09-01	Ventilateur de pompe
502 50 31-01	Extracteur	502 71 13-01 502	Tester la bougie
502 50 33-01	Butée de piston	71 14-01	Tachymètre
502 50 37-01	Vacuomètre	502 71 36-01	clé Allen
502 50 38-01 502	Manomètre	502 71 38-01	Plaque de couverture
50 45-01 502 50	Prise allongée	502 71 39-01	Plaque de couverture
46-01 502 50	Prise allongée	502 71 40-01	Entretoise
47-01	Plaque de couverture	504 90 29-02	Plaque de recouvrement
502 50 48-01	Plaque de couverture	504 90 90-01	Extracteur
502 50 52-01 502	Prise de montage	504 98 26-01	Caoutchouc en silicone
50 57-01 502 50	clé Allen	505 26 79-12	Mandrin d'assemblage
64-01 502 50	clé Allen	505 38 18-17	Extracteur
66-02 502 50 67-01	Clé en U		
	Clé en U		
502 50 70-01 502	Outil de montage, piston		
50 71-01 502 50	Plaque de couverture		
72-01 502 50	Plaque de couverture		
79-01 502 50	Mandrin d'assemblage		
81-01	Plaque de couverture		
502 50 82-01	Mandrin d'assemblage		
502 50 83-01 502	Crochet, soupape de réservoir		
50 86-01 502 50	clé Allen		
87-01 502 50	clé Allen		
88-01	clé Allen		
502 50 99-01	Manchon d'extraction		
502 51 00-02	Clé en U		
502 51 02-01 502	Dispositif de montage		
51 32-01 502 51	Manchon de montage		
34-02	Jauge d'erreur		



## DONNÉES D'ENTRETIEN

## Scies 36 et 41



## Légende des

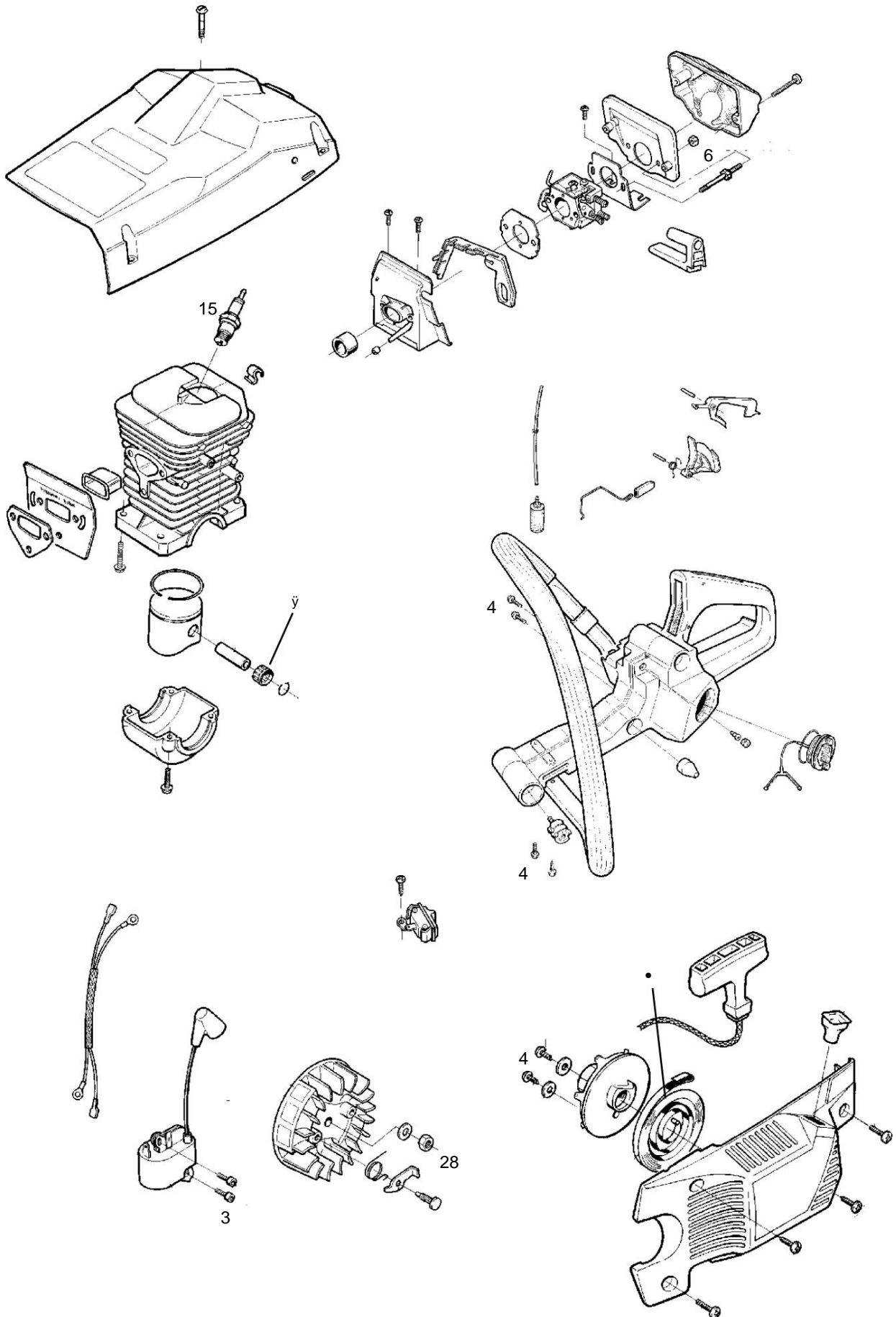
**caractères** Les numéros des composants boulonnés se réfèrent au couple de serrage en Nm.

y = Lubrifier avec de l'huile deux temps. y =  
Lubrifier avec de l'huile pour chaîne de  
tronçonneuse. • = Lubrifier avec de la graisse.

⚙️ = Liquide de blocage (Loctite).

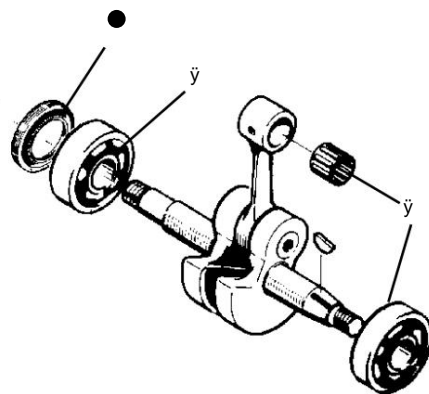
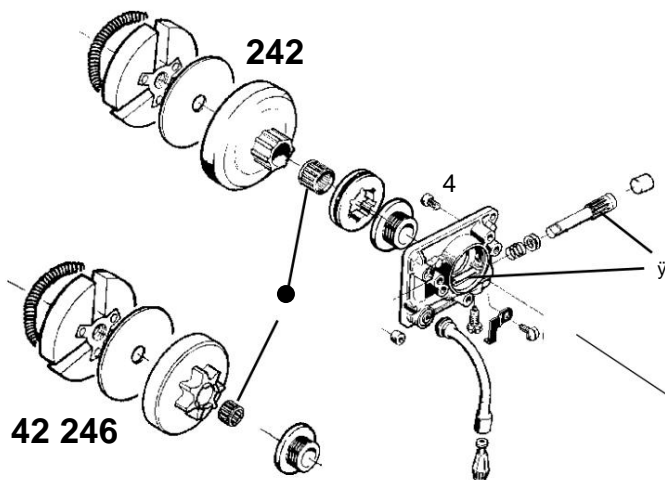
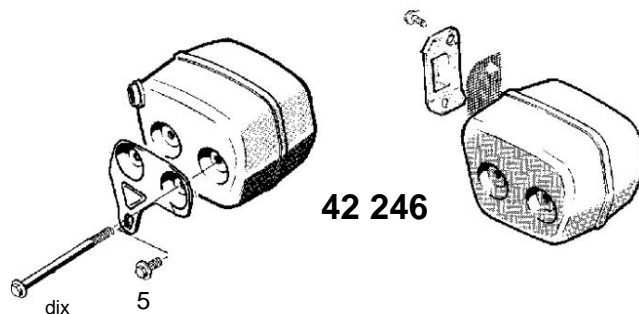
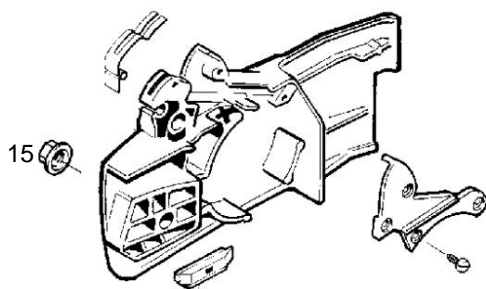
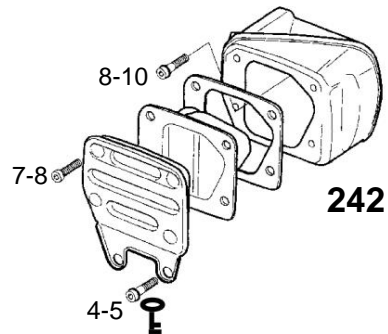
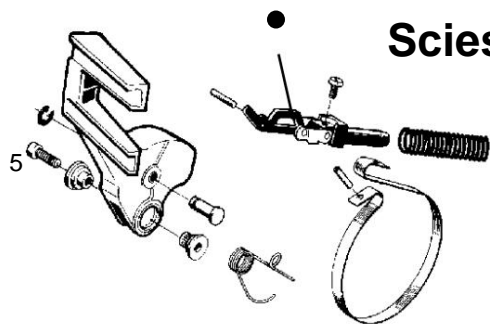


## DONNÉES D'ENTRETIEN



DONNÉES D'ENTRETIEN

Scies 42, 242 et 246

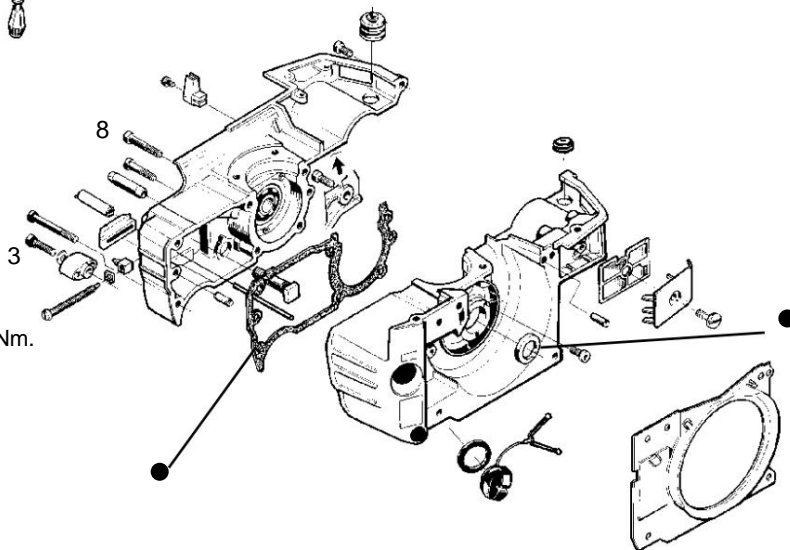


Légende des

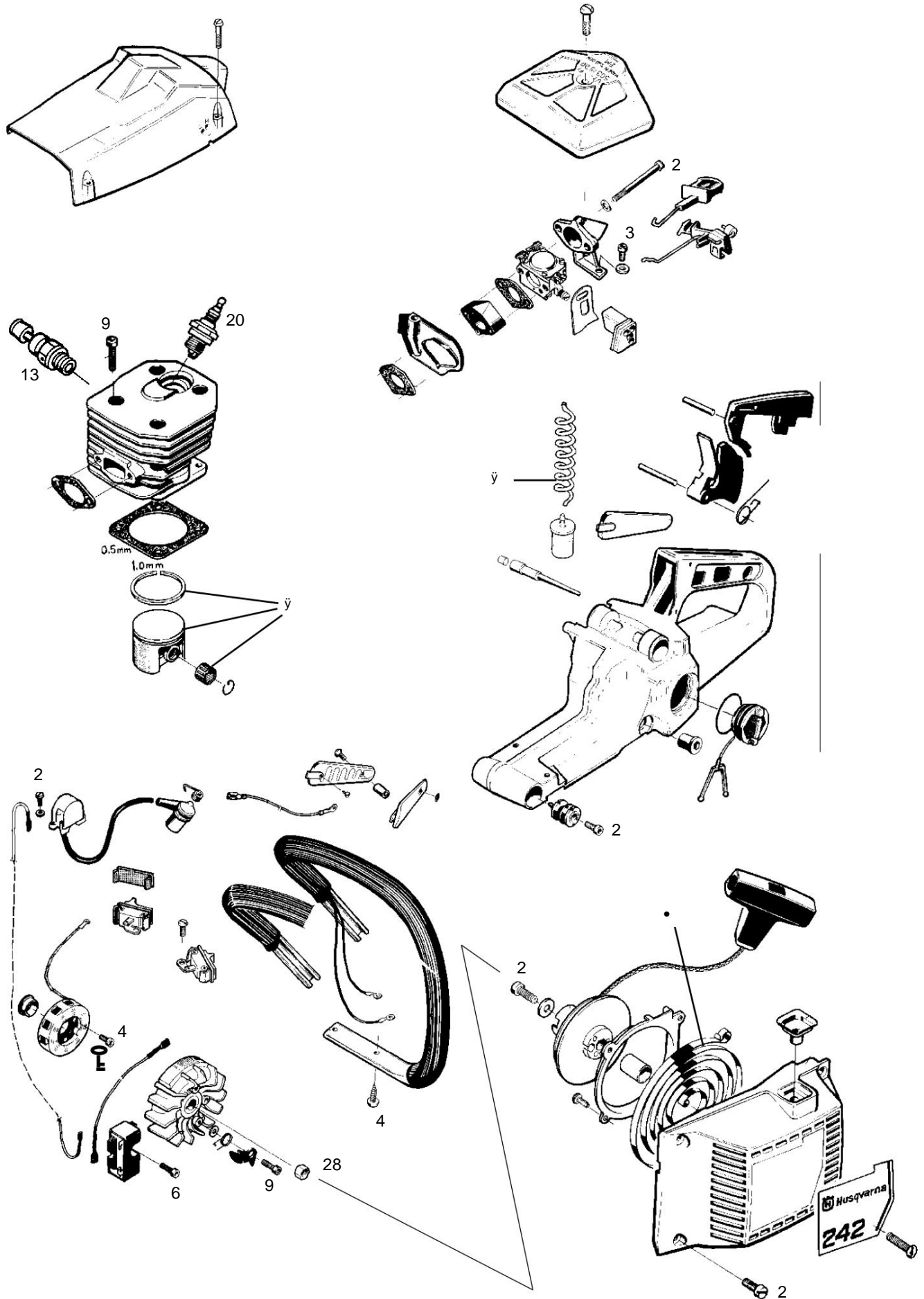
caractères Les numéros des composants boulonnés se réfèrent au couple de serrage en Nm.

ÿ = Lubrifier avec de l'huile deux temps. ÿ = Lubrifier avec de l'huile pour chaîne de tronçonneuse. • = Lubrifier avec de la graisse.

⌘ = Liquide de blocage (Loctite).

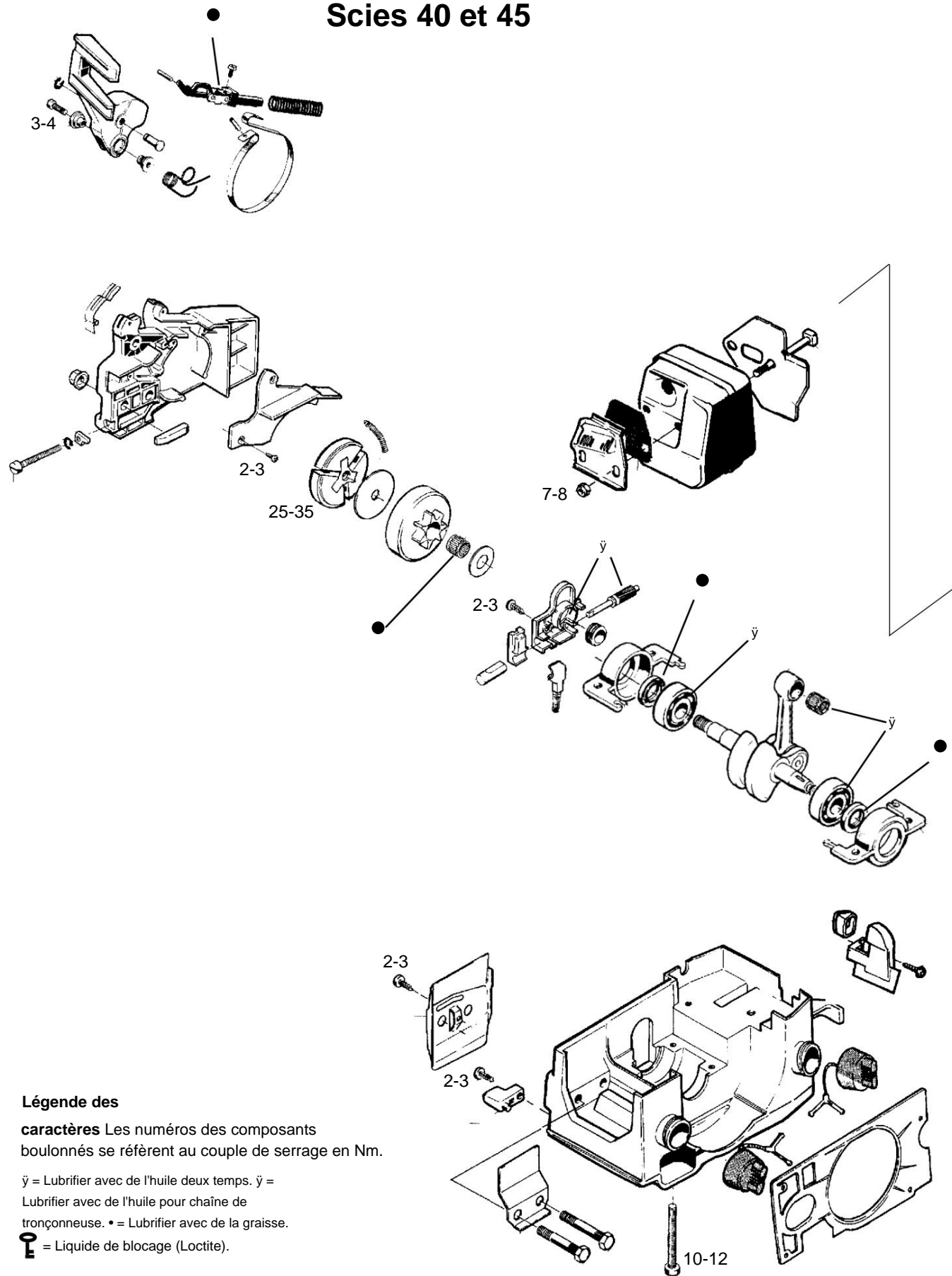


# DONNÉES D'ENTRETIEN



DONNÉES D'ENTRETIEN

Scies 40 et 45



Légende des

caractères Les numéros des composants boulonnés se réfèrent au couple de serrage en Nm.

ÿ = Lubrifier avec de l'huile deux temps. ÿ =  
Lubrifier avec de l'huile pour chaîne de  
tronçonneuse. • = Lubrifier avec de la graisse.

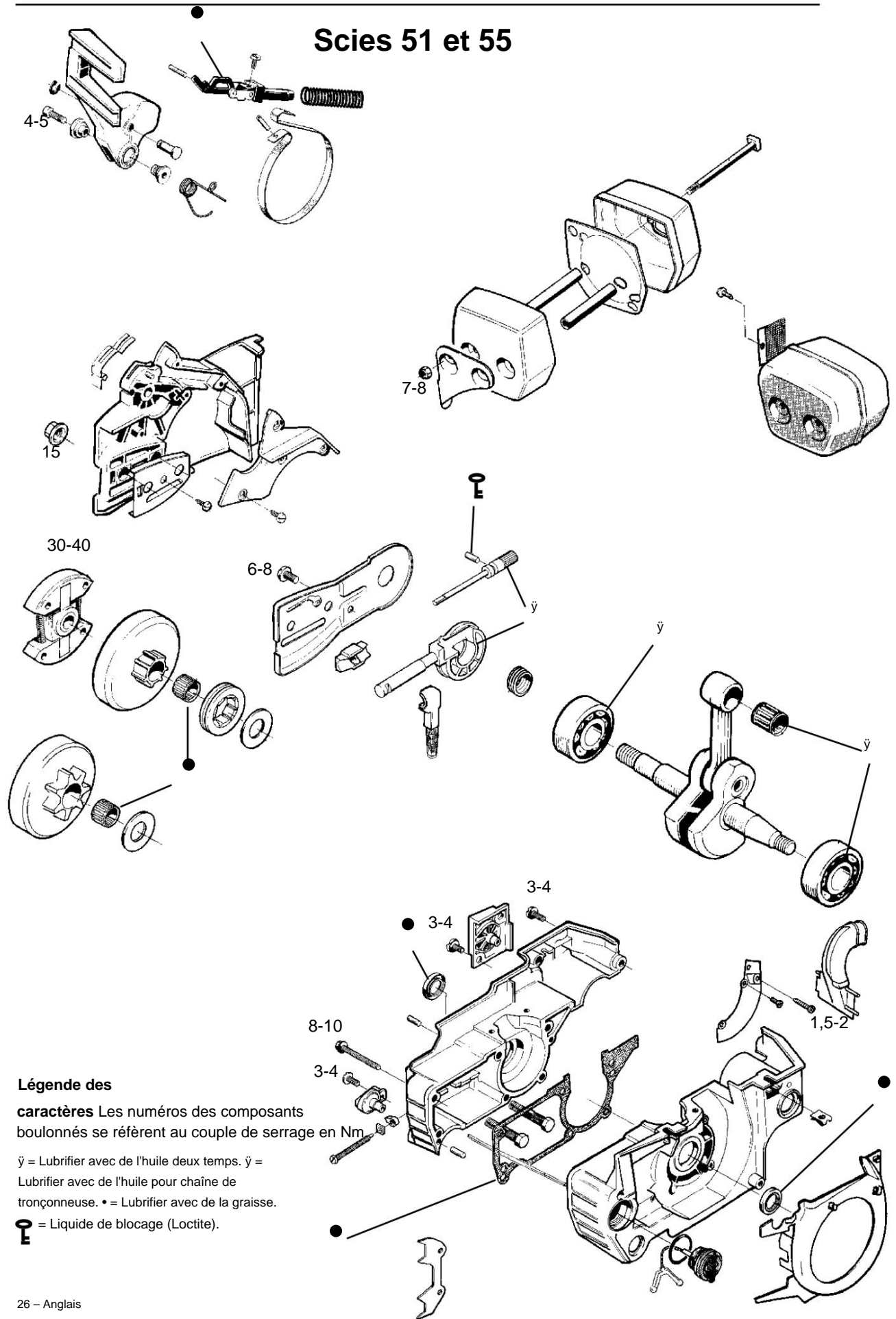
⚙️ = Liquide de blocage (Loctite).





DONNÉES D'ENTRETIEN

Scies 51 et 55



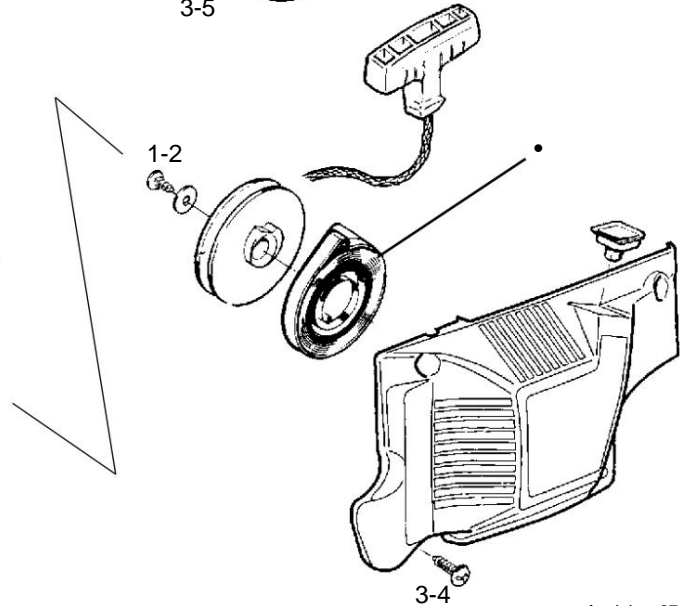
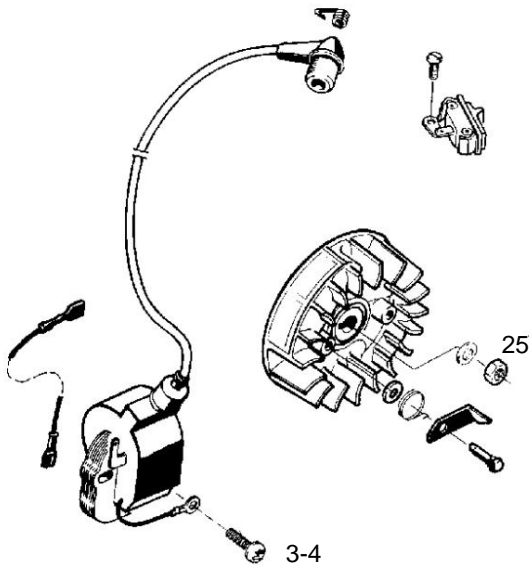
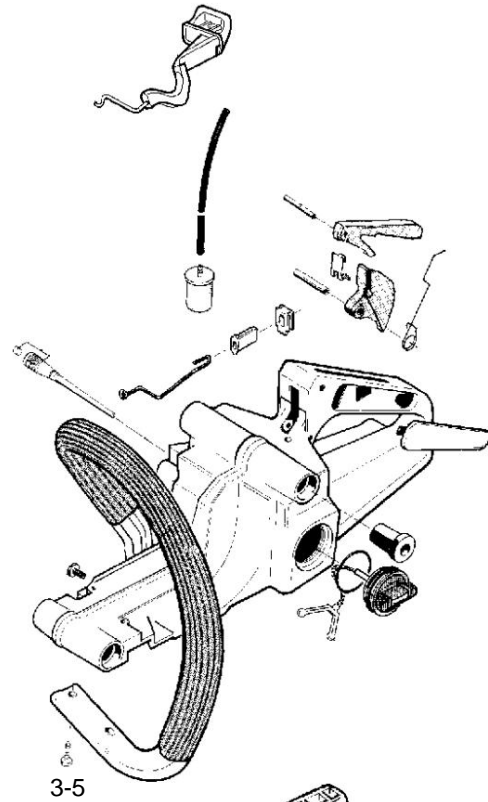
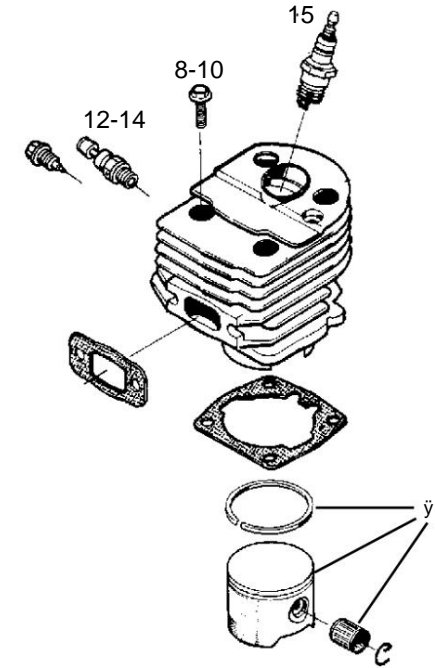
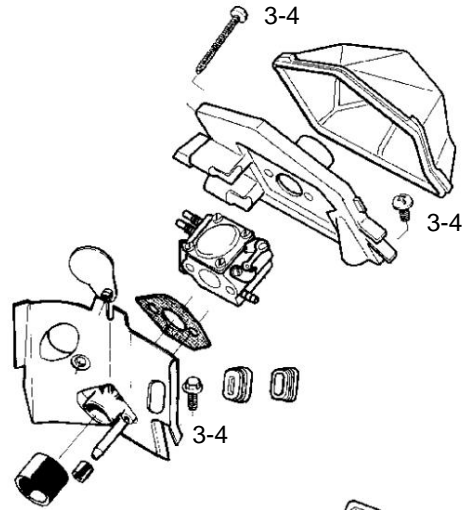
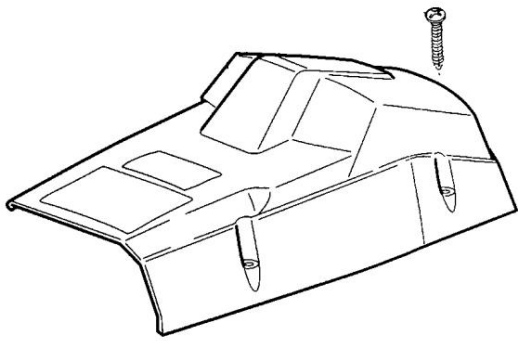
Légende des

**caractères** Les numéros des composants boulonnés se réfèrent au couple de serrage en Nm

y = Lubrifier avec de l'huile deux temps. ȳ = Lubrifier avec de l'huile pour chaîne de tronçonneuse. \* = Lubrifier avec de la graisse.

⚔ = Liquide de blocage (Loctite).

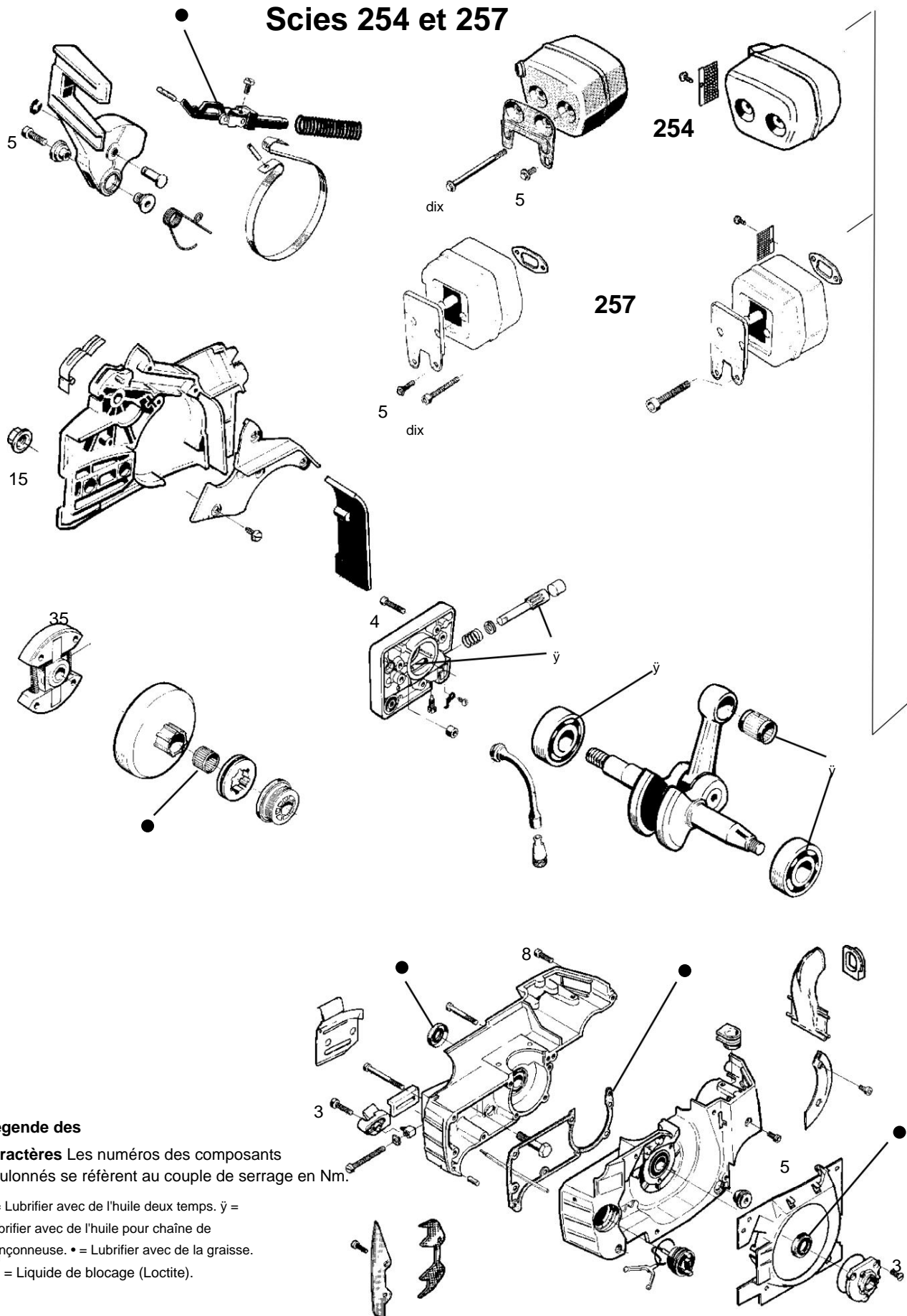
## DONNÉES D'ENTRETIEN





DONNÉES D'ENTRETIEN

Scies 254 et 257



Légende des

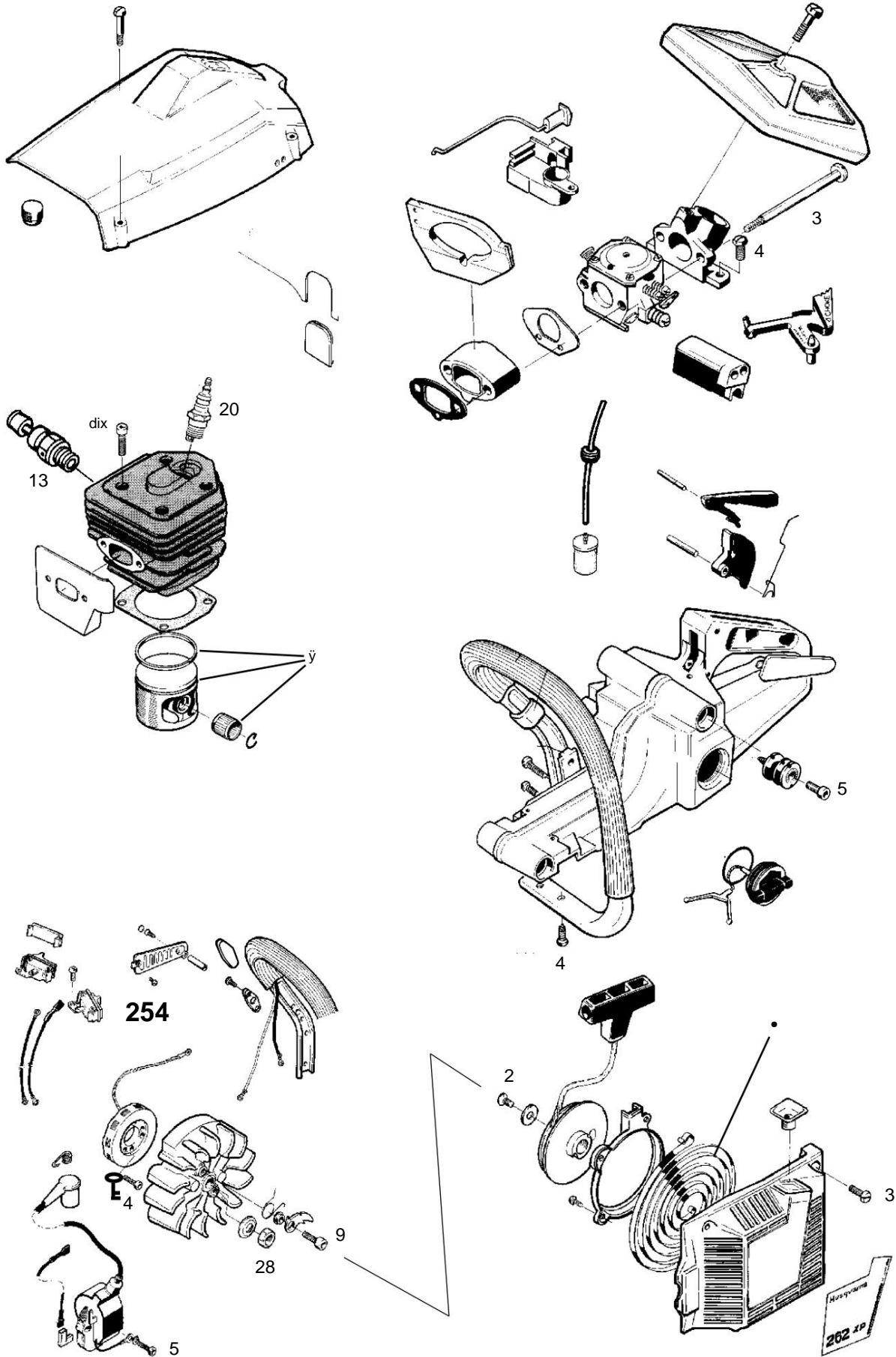
**caractères** Les numéros des composants boulonnés se réfèrent au couple de serrage en Nm.

ÿ = Lubrifier avec de l'huile deux temps. ÿ = Lubrifier avec de l'huile pour chaîne de tronçonneuse. • = Lubrifier avec de la graisse.

⚔️ = Liquide de blocage (Loctite).

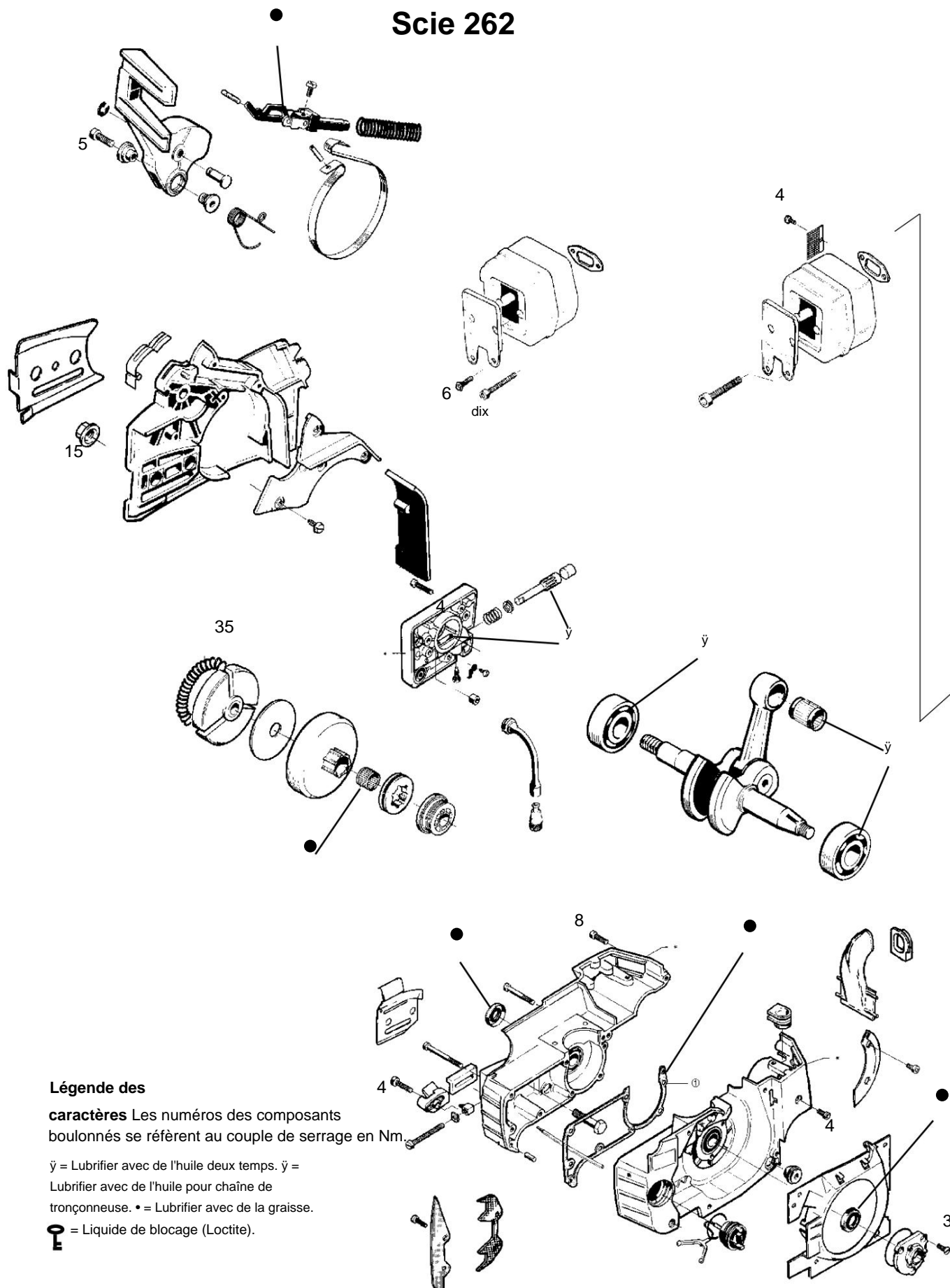


# DONNÉES D'ENTRETIEN



## DONNÉES D'ENTRETIEN

## Scie 262

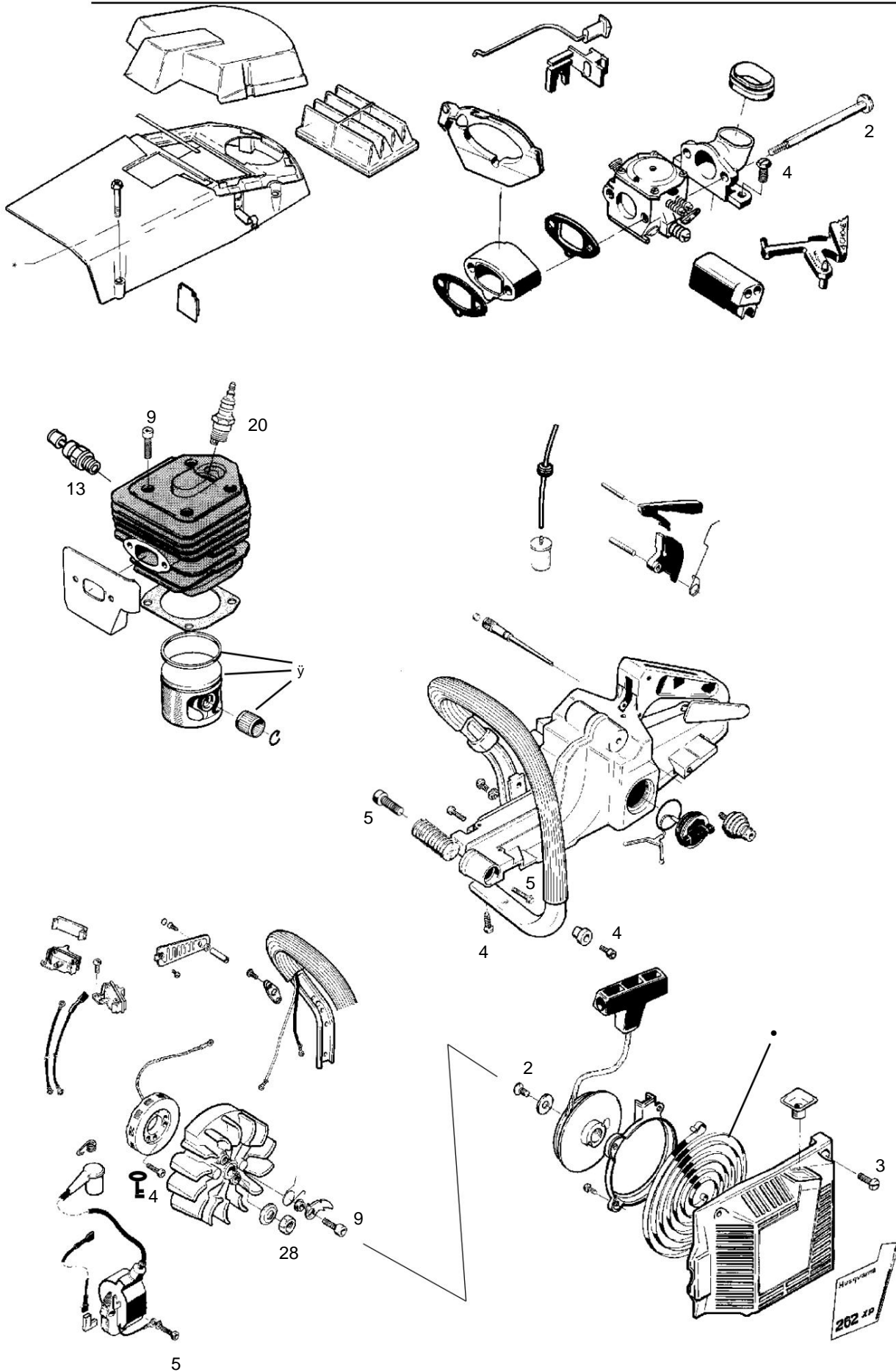
**Légende des**

**caractères** Les numéros des composants boulonnés se réfèrent au couple de serrage en Nm.

• = Lubrifier avec de l'huile deux temps. y =  
Lubrifier avec de l'huile pour chaîne de  
tronçonneuse. • = Lubrifier avec de la graisse.

⚓ = Liquide de blocage (Loctite).

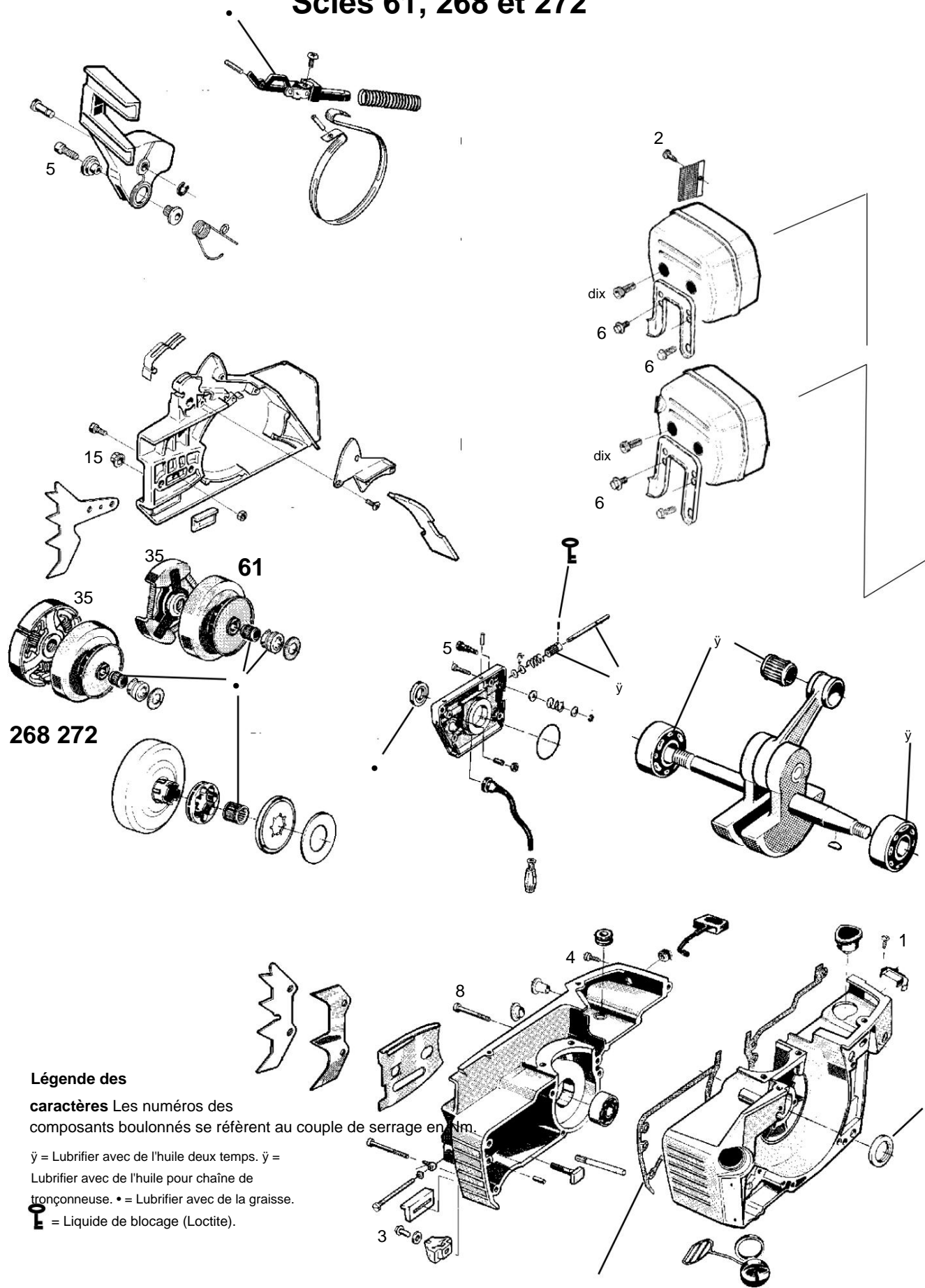
## DONNÉES D'ENTRETIEN





DONNÉES D'ENTRETIEN

Scies 61, 268 et 272



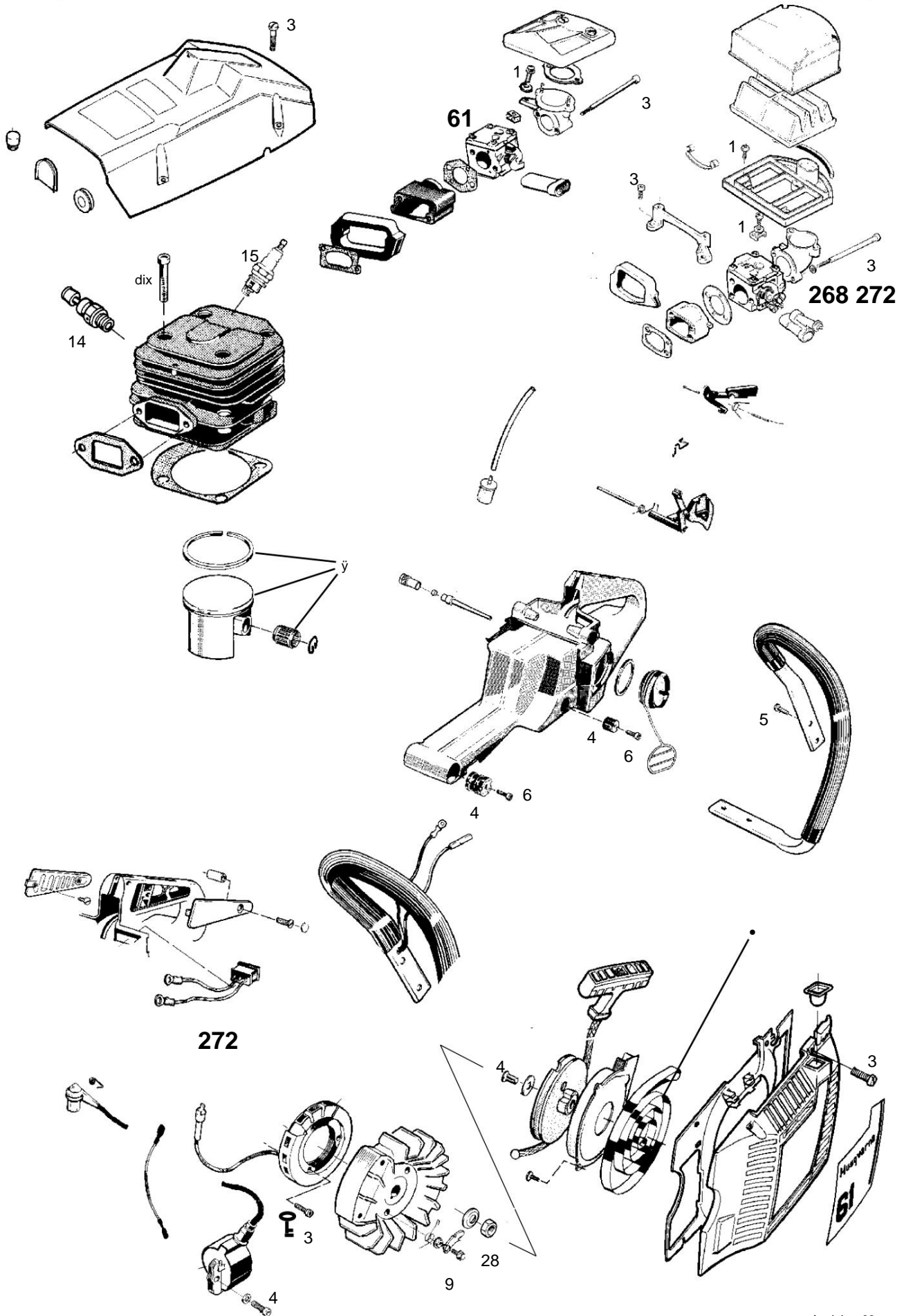
Légende des

**caractères** Les numéros des composants boulonnés se réfèrent au couple de serrage en Nm.

ÿ = Lubrifier avec de l'huile deux temps. ÿ = Lubrifier avec de l'huile pour chaîne de tronçonneuse. \* = Lubrifier avec de la graisse.

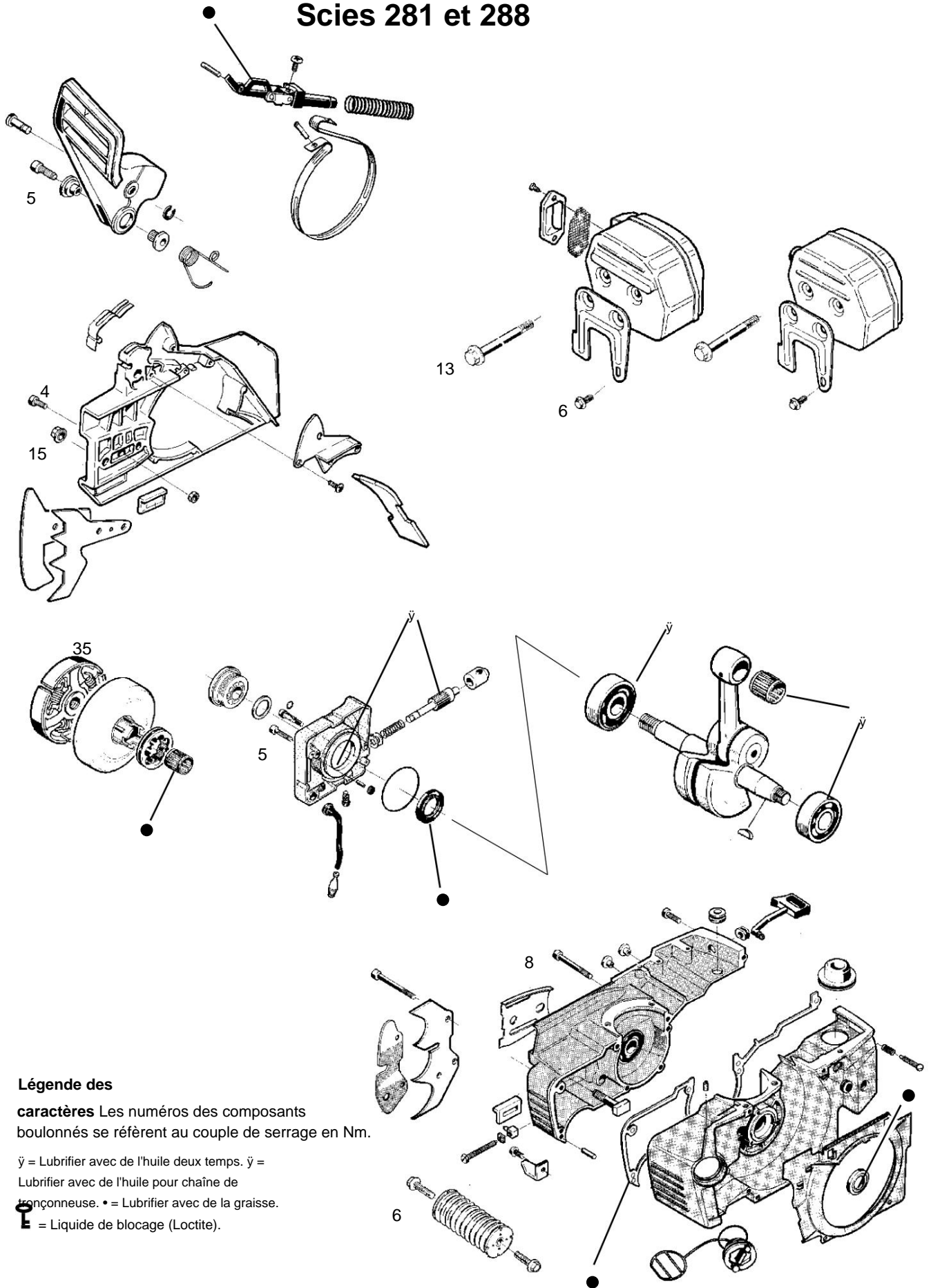
E = Liquide de blocage (Loctite).

# DONNÉES D'ENTRETIEN



DONNÉES D'ENTRETIEN

Scies 281 et 288



Légende des

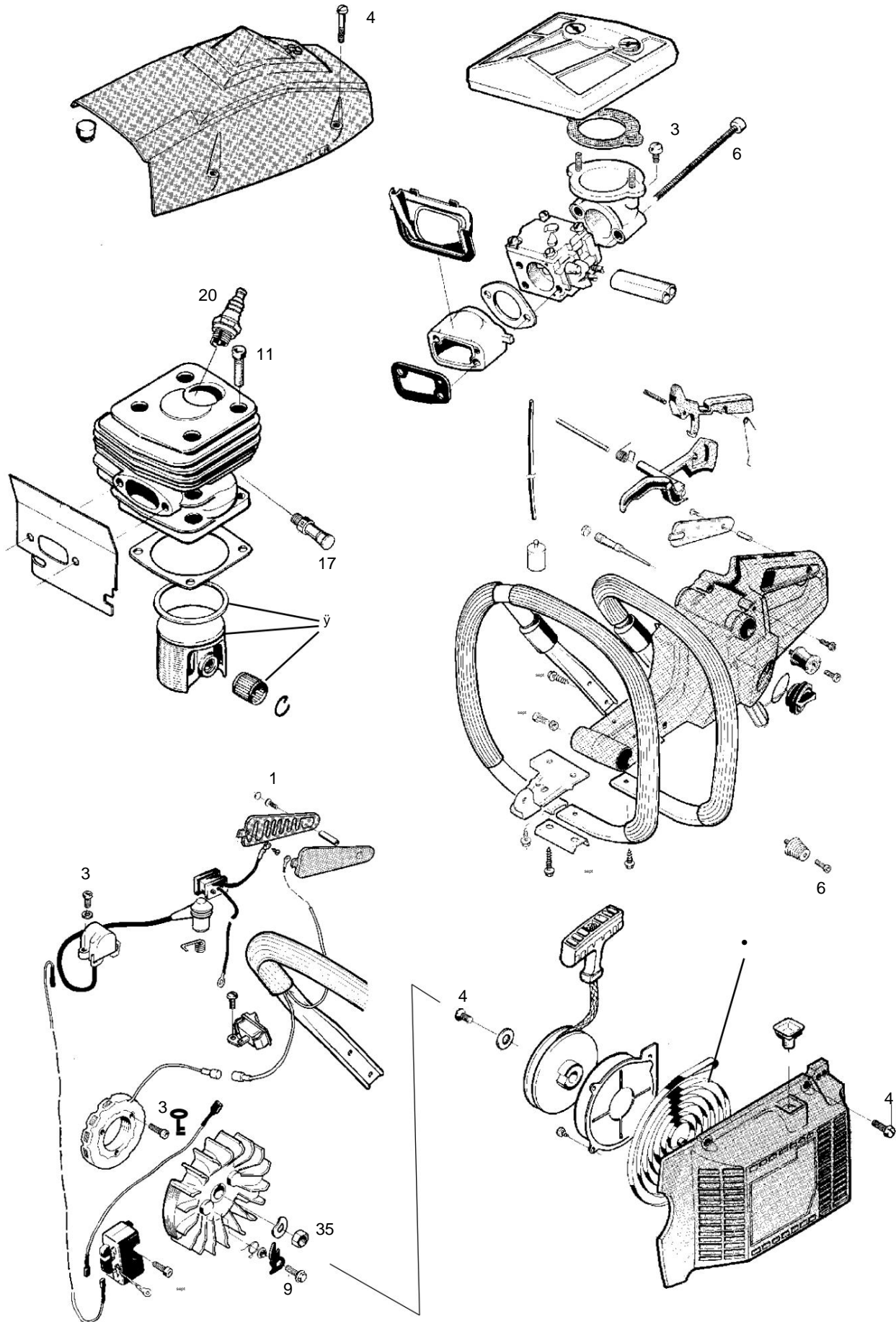
**caractères** Les numéros des composants boulonnés se réfèrent au couple de serrage en Nm.

ÿ = Lubrifier avec de l'huile deux temps. ÿ = Lubrifier avec de l'huile pour chaîne de tronçonneuse. • = Lubrifier avec de la graisse.

⚙️ = Liquide de blocage (Loctite).

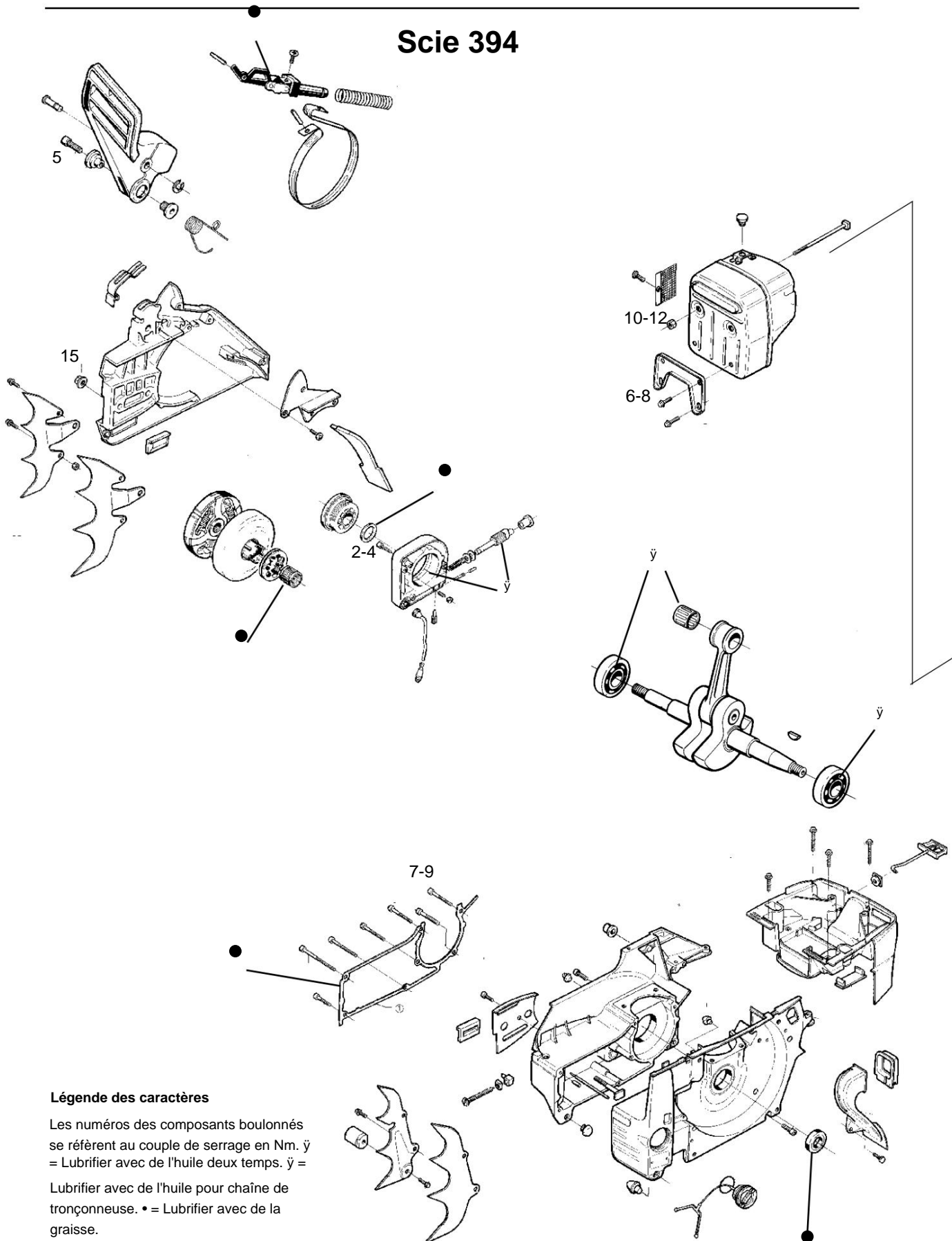


# DONNÉES D'ENTRETIEN




DONNÉES D'ENTRETIEN

Scie 394



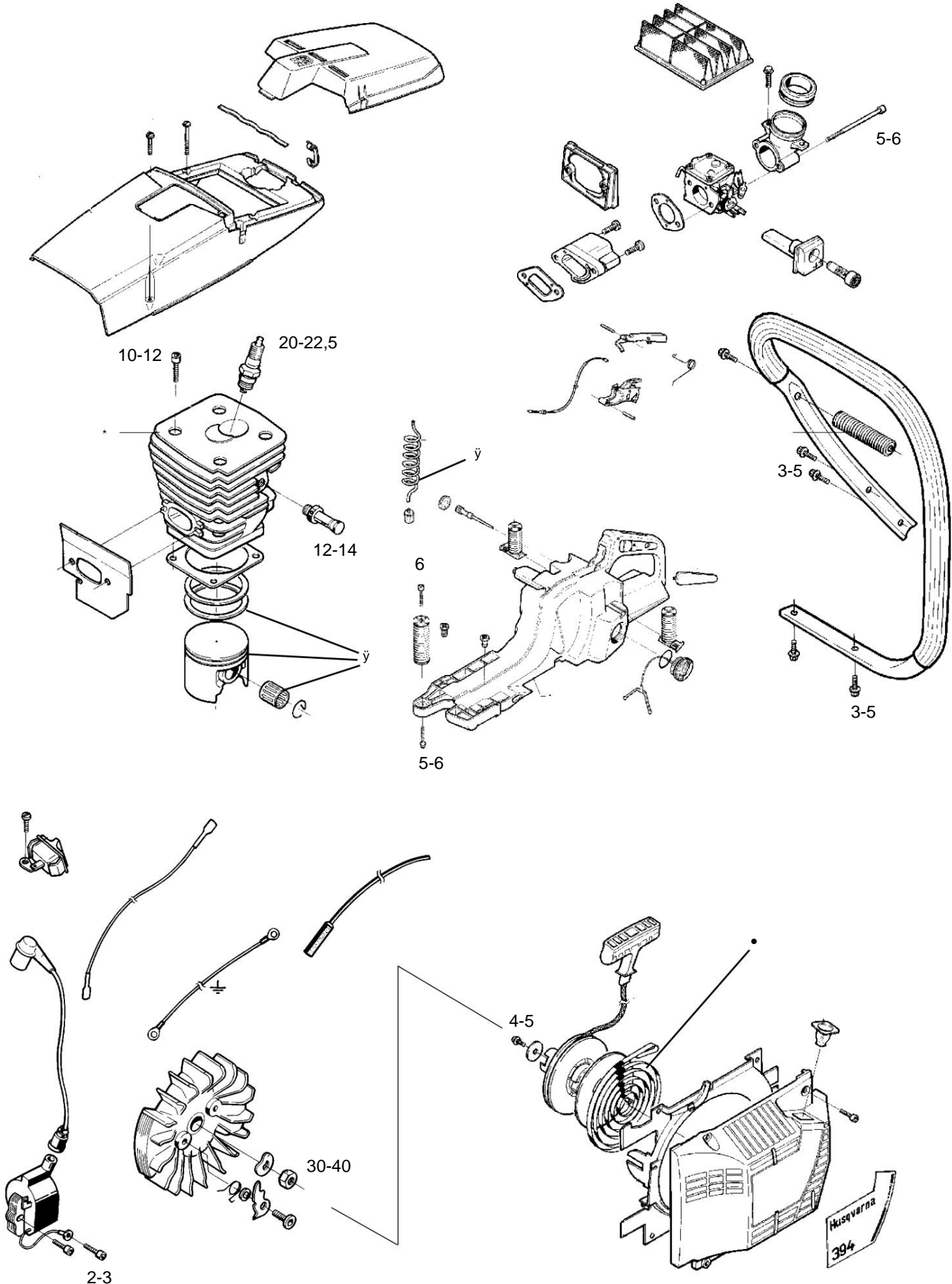
**Légende des caractères**

Les numéros des composants boulonnés se réfèrent au couple de serrage en Nm.  $\dot{y}$  = Lubrifier avec de l'huile deux temps.  $\ddot{y}$  = Lubrifier avec de l'huile pour chaîne de tronçonneuse. • = Lubrifier avec de la graisse.

 = Liquide de blocage (Loctite).

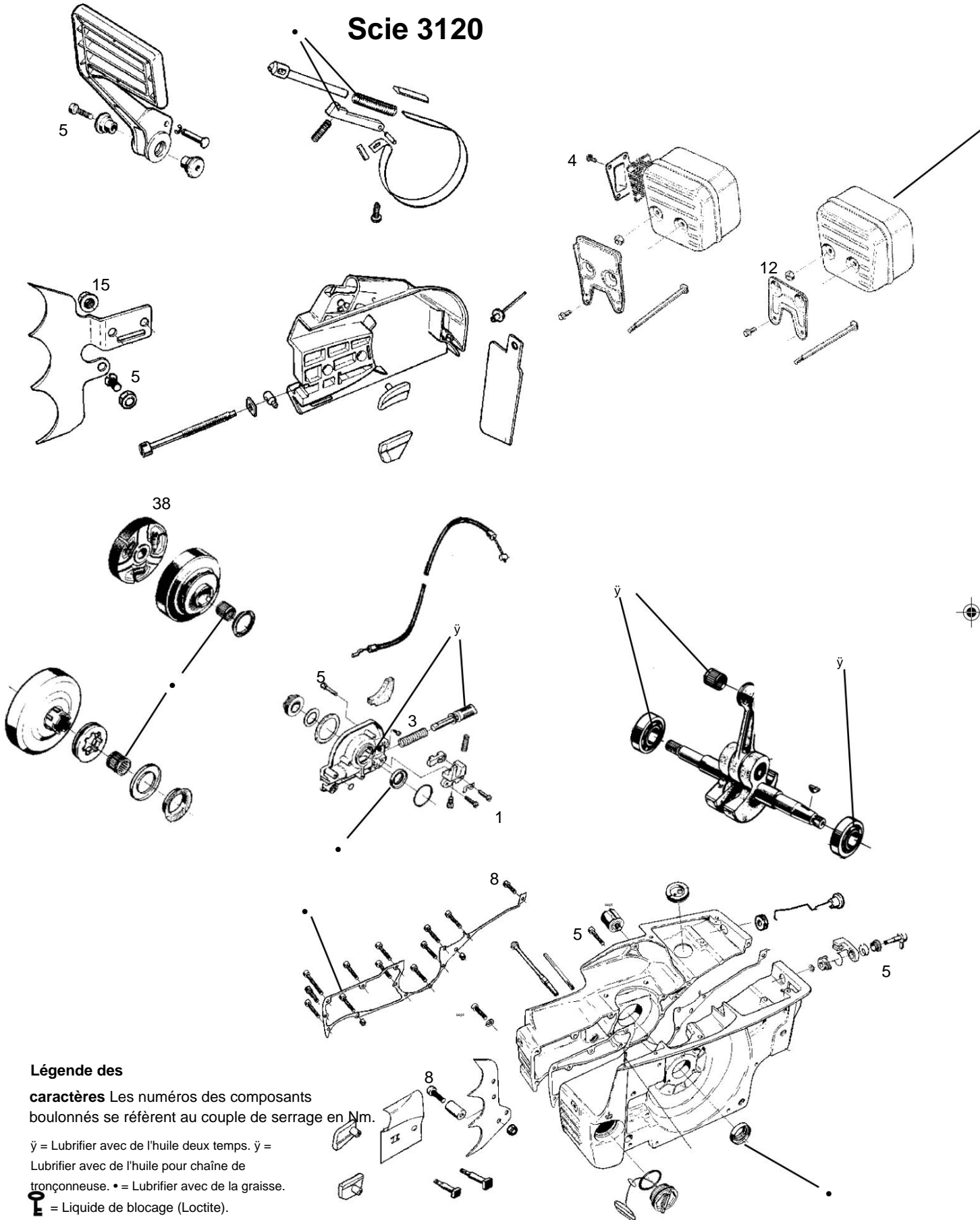


# DONNÉES D'ENTRETIEN



DONNÉES D'ENTRETIEN

Scie 3120



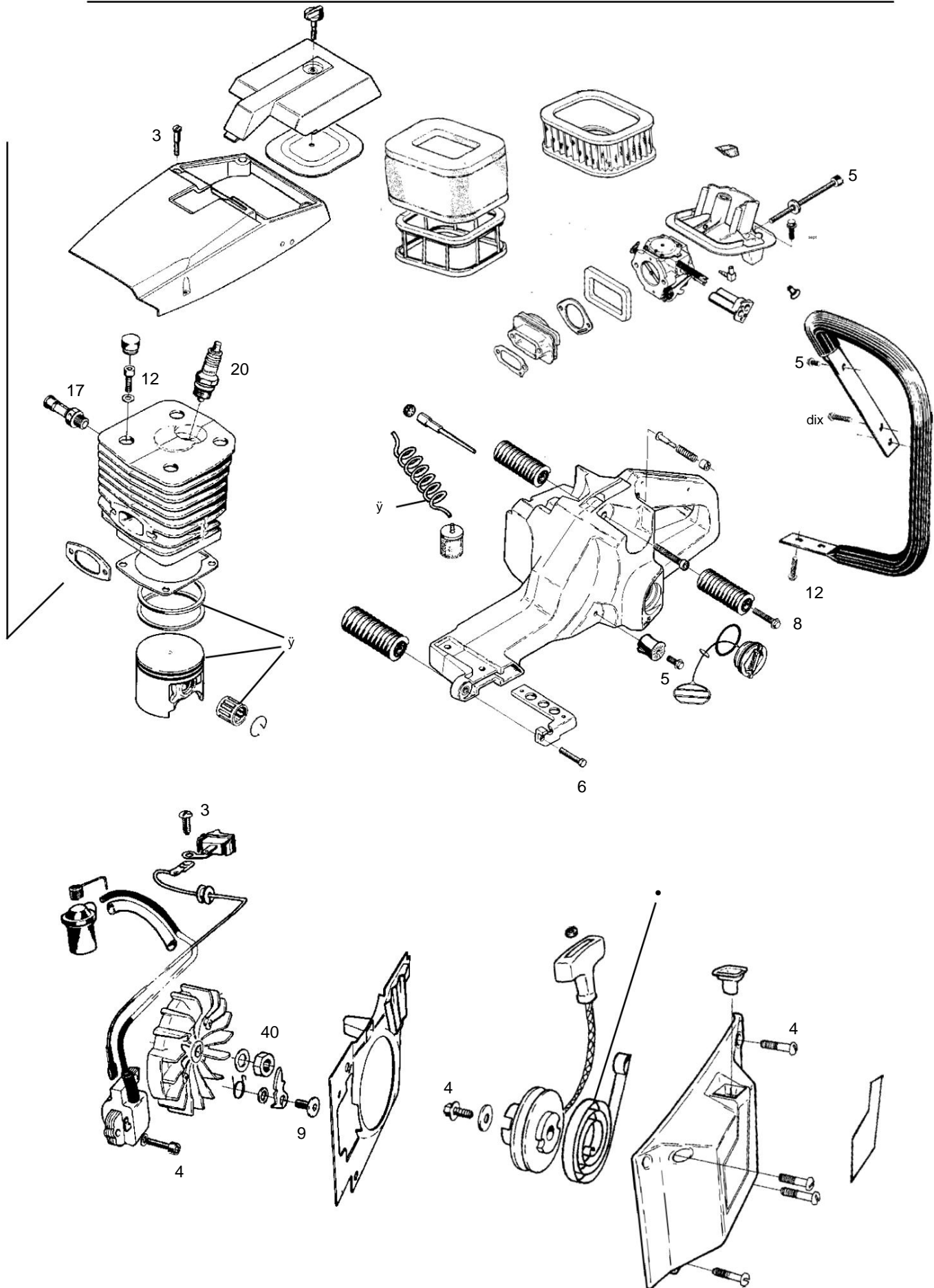
Légende des

**caractères** Les numéros des composants boulonnés se réfèrent au couple de serrage en Nm.

ÿ = Lubrifier avec de l'huile deux temps. ÿ = Lubrifier avec de l'huile pour chaîne de tronçonneuse. \* = Lubrifier avec de la graisse.

⌘ = Liquide de blocage (Loctite).

# DONNÉES D'ENTRETIEN



## Schéma de dépannage

Les défauts qui peuvent se développer sur la tronçonneuse sont divisés en quatre groupes comme suit. Dans chaque catégorie, les dysfonctionnements possibles sont affichés à gauche, avec une liste des défauts possibles à droite. Le défaut le plus probable est donné en premier et ainsi de suite.

### Départ

Démarrage difficile	<p>Ajuster la vis en L Filtre à air bouché</p> <p>Le starter ne fonctionne pas correctement Axe de starter usé</p> <p>Plaque de starter usée Filtre à carburant bouché Conduite de carburant bloquée</p> <p>Segment de piston grippé Canal d'impulsion bloqué</p>
Fuite de carburant au carburateur	<p>Tuyau de carburant desserré ou défectueux Trou dans le diaphragme Vanne à pointeau / pointeau usé</p> <p>Blocage du système de contrôle Système de contrôle réglé trop haut</p> <p>Fuite dans le système de contrôle (air ou carburant) Couvercle desserré du côté de la pompe du carburateur</p>
Inondation lorsque le moteur ne tourne pas	<p>Pointeau usé</p> <p>Système de contrôle réglé trop haut Blocage du système de contrôle</p>

### Ralenti (bas régime)

Ne tournera pas au ralenti	<p>Ajuster la vis en L</p> <p><b>Collecteur qui fuit (intermédiaire)</b></p> <p>Montage du carburateur desserré</p> <p>Tuyau de carburant desserré ou défectueux Filtre à carburant bouché</p> <p>Conduite de carburant bloquée</p> <p>Reniflard du réservoir de carburant bloqué</p> <p><b>Axe et levier d'accélérateur rigides</b></p> <p>Câble d'accélérateur qui coince</p> <p>Ressort de rappel d'accélérateur défectueux</p> <p>Butée d'arbre de levier d'accélérateur tordue</p> <p>Jet diffuseur défectueux</p>
Ralenti trop riche	<p>Ajuster la vis en L</p> <p>Vanne à pointeau / pointeau usé</p> <p>Système de contrôle réglé trop haut Levier d'accélérateur usé</p> <p>Diaphragme de contrôle/plaque de couverture non étanche</p> <p>Blocage du système de contrôle</p>

### Ralenti (bas régime) (suite)

Ralenti lorsque la vis en L est fermée	<p>Vanne à pointeau / pointeau usé</p> <p>Diaphragme de contrôle/plaque de couverture non étanche</p> <p>Blocage du système de contrôle Levier d'accélérateur usé</p> <p>Jet diffuseur défectueux</p>
Ralenti inégal	<p>Filtre à carburant bouché</p> <p>Conduite de carburant bloquée</p> <p>Collecteur qui fuit</p> <p>Montage du carburateur desserré <b>Axe de papillon des gaz usé</b> <b>Vis de papillon des gaz desserrée</b></p> <p>Vanne papillon usée</p> <p>Blocage du système de contrôle</p> <p>Fuite dans le système d'accélérateur (air ou carburant)</p> <p>Le bouton central du diaphragme de contrôle est usé</p> <p>Trou dans le diaphragme</p> <p>Diaphragme de contrôle/plaque de couverture non étanche</p> <p>Fuite du carter</p>
La vis en L nécessite un ajustement constant	<p>Conduite de carburant bloquée</p> <p>Système de contrôle réglé trop haut</p> <p>Blocage du système de contrôle</p> <p>Système de contrôle (air ou carburant)</p> <p>Diaphragme de contrôle/plaque de couverture non étanche</p> <p>Jet diffuseur défectueux</p> <p>Fuite du carter</p>
Trop d'essence au ralenti	<p>Système de contrôle réglé trop haut</p> <p>Blocage du système de contrôle</p> <p>Système de contrôle endommagé</p> <p>Pointeau usé</p> <p>Diaphragme de contrôle/plaque de couverture non étanche</p> <p>Système de contrôle mal assemblé</p>



# DÉPANNAGE

## Régime élevé

Ne fonctionnera pas à plein régime	<p>Ajuster la vis H          Filtre à air bouché          Reniflard du réservoir de carburant bouché          Filtre à carburant bouché          Conduite de carburant bloquée</p> <p>Conduite de carburant desserrée ou endommagée          Canal d'impulsion qui fuit          Canal d'impulsion bloqué          Couvercle desserré du côté de la pompe du carburateur          Membrane de pompe défectueuse          Collecteur qui fuit          Montage du carburateur desserré          Système de contrôle réglé trop bas          Système de contrôle endommagé          Système de contrôle mal assemblé</p> <p>Diaphragme/couvercle de contrôle qui fuit          Blocage du système de contrôle          Silencieux bloqué</p>
Batterie faible	<p>Ajuster la vis H          Reniflard du réservoir de carburant bouché          Filtre à carburant bouché</p> <p>Canal d'impulsion qui fuit          Canal d'impulsion bloqué          Couvercle desserré du côté de la pompe du carburateur          Membrane de pompe défectueuse          Filtre à air bouché</p> <p>Blocage du système de contrôle          Fuite dans le système d'accélérateur (air ou carburant)          Système de contrôle mal assemblé</p> <p>Diaphragme desserré          Trou dans le diaphragme          Diaphragme/couvercle de contrôle qui fuit          Reniflard de réservoir de carburant bloqué          Filtre à carburant bouché</p>
Ne fera pas "quatre temps"	<p>Conduite de carburant bloquée          Conduite de carburant desserrée ou endommagée          Canal d'impulsion qui fuit          Canal d'impulsion bloqué          Couvercle desserré du côté de la pompe du carburateur          Membrane de pompe défectueuse          Collecteur qui fuit          Boulons de fixation du carburateur desserrés</p> <p>Système de contrôle réglé trop bas          Fuite dans le système d'accélérateur (air ou carburant)          Système de contrôle mal assemblé</p> <p>Diaphragme desserré          Trou dans le diaphragme          Diaphragme/couvercle de contrôle qui fuit</p>

## Accélération et ralentissement

N'accélère pas	<p>Ajuster la vis en L          Ajuster la vis H          Filtre à air bouché          Reniflard du réservoir de carburant bouché          Filtre à carburant bouché          Conduite de carburant bloquée</p> <p>Conduite de carburant desserrée ou endommagée          Canal d'impulsion bloqué          Couvercle desserré du côté de la pompe du carburateur          Membrane de pompe défectueuse          Collecteur qui fuit          Montage du carburateur desserré          Accélérateur réglé trop bas          Système de contrôle mal assemblé</p> <p>Blocage du système de contrôle          Jet diffuseur défectueux          Silencieux bloqué</p>
Le moteur cale lorsque accélérateur relâché	<p>Ajuster la vis en L          Ajuster la vis H          Membrane de pompe défectueuse          Système de contrôle réglé trop haut          Blocage du système de contrôle          Jet diffuseur défectueux</p>
Sur l'accélération riche	<p>Ajuster la vis en L          Ajuster la vis H          Filtre à air bouché</p> <p>Membrane de pompe défectueuse          Jet diffuseur défectueux</p>

## Méthodes de dépannage

En plus des défauts indiqués dans le schéma ci-dessus, le dépannage peut être effectué sur un composant ou un sous-système spécifique de la tronçonneuse. Les différentes procédures de test sont décrites dans les sections respectives et sont les suivantes :

1. Test de pression du carburateur.  
Voir page 100.
2. Essai de pression du carter et du cylindre.  
Voir page 114.
3. Essai de pression de la soupape de décompression.  
Voir page 114.
4. Vérification du fonctionnement du frein de chaîne.  
Voir page 47.



## ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ

## Frein de chaîne

## Démantèlement

Démonter le carter d'embrayage et le nettoyer. Voir les instructions d'utilisation.

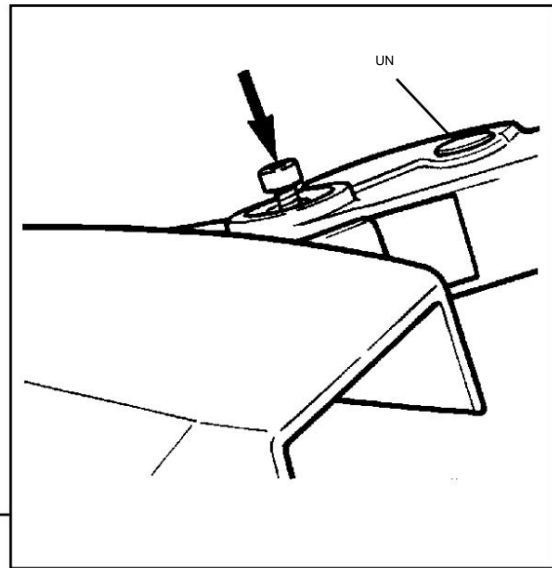
Faites glisser le protège-main vers l'avant pour que le frein soit actionné.

Desserrez la vis du protège-main et revissez de 2 tours.

Frappez doucement la vis pour que la partie filetée de la douille puisse être retirée.

Démonter l'autre partie de la douille à l'aide d'un poinçon.

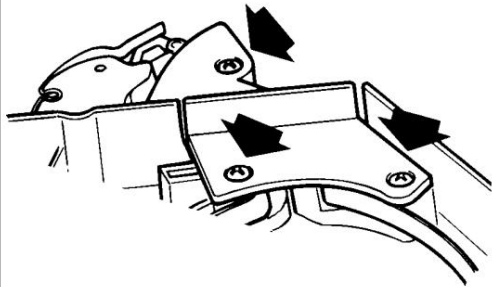
Retirer la goupille cylindrique A.



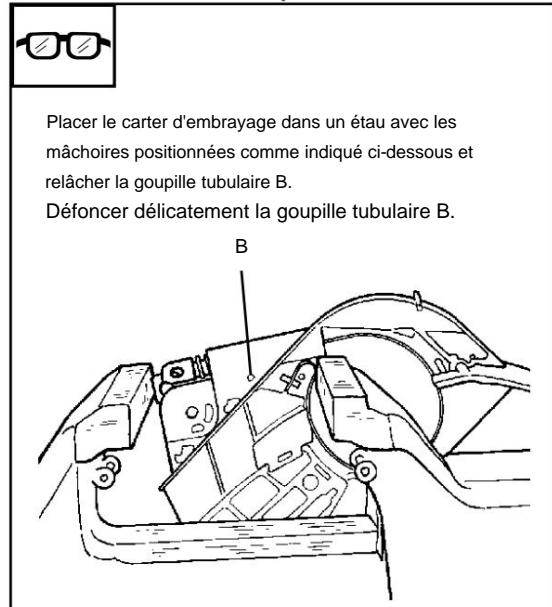
Toutes les scies sauf 3120

3120

Retirez le couvercle sur le ressort du frein de chaîne. Le couvercle a 4 ou 5 vis.



**! ATTENTION!**  
Si le carter d'embrayage glisse hors de la prise de l'étau, le ressort peut s'envoler avec une force immense et entraîner des blessures corporelles!  
Portez des lunettes de protection !



Placer le carter d'embrayage dans un étau avec les mâchoires positionnées comme indiqué ci-dessous et relâcher la goupille tubulaire B.

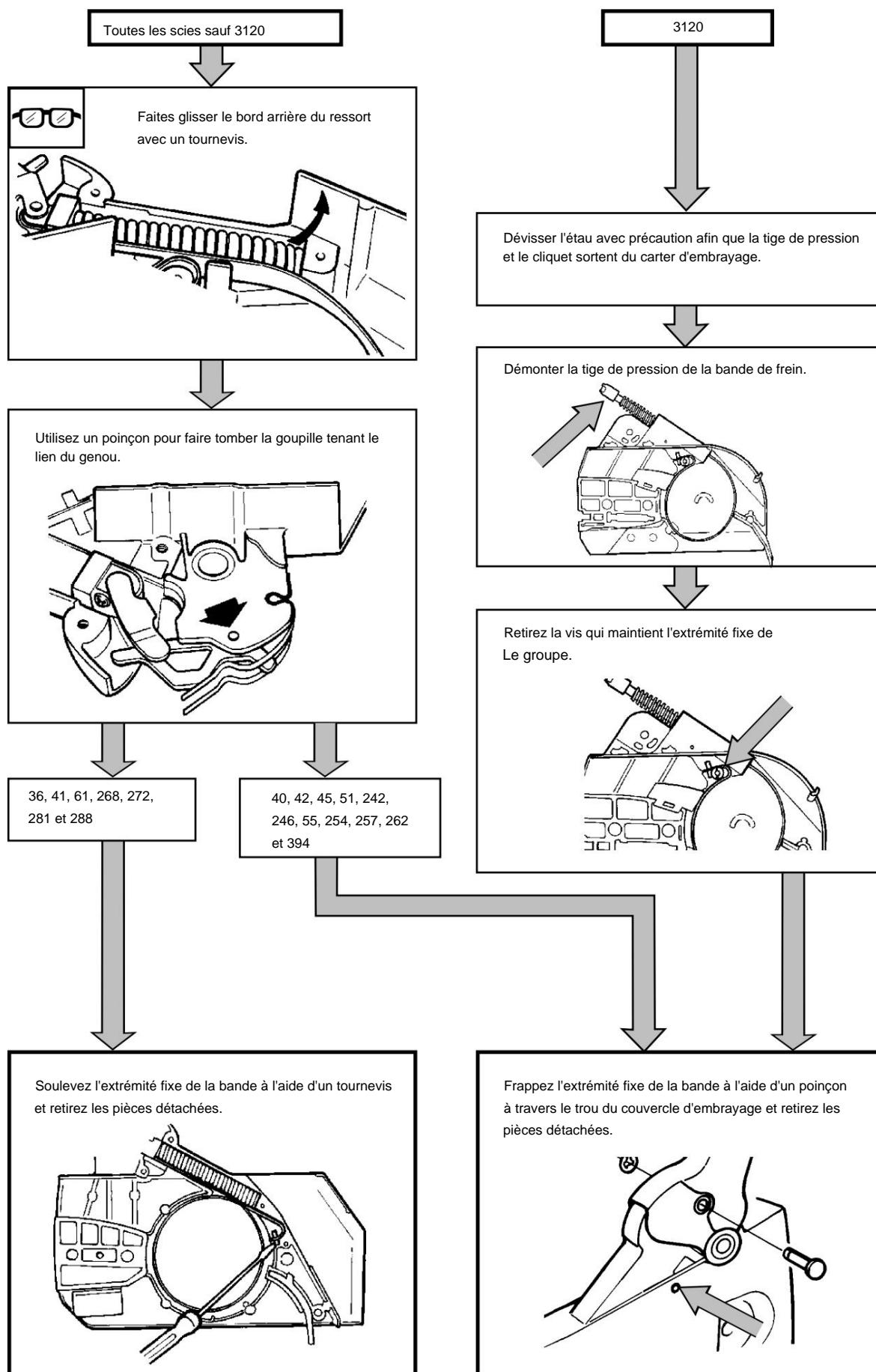
Défoncer délicatement la goupille tubulaire B.

**! ATTENTION!**  
Si le frein n'est pas activé, le ressort peut se détacher et entraîner des blessures corporelles.  
Portez des lunettes de protection !

Suite à la page suivante.

3120 continue à la page suivante.

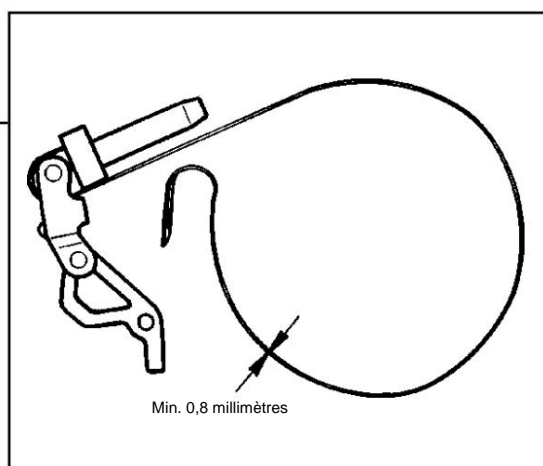
## ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ



## ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ

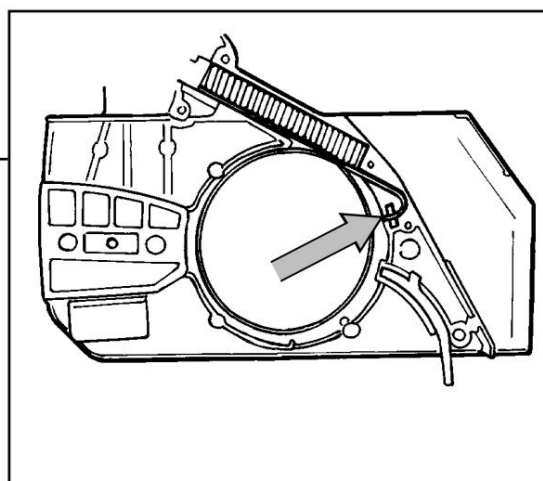
## Nettoyage et inspection

Nettoyez et inspectez toutes les pièces.  
L'épaisseur de la bande de frein ne doit en aucun point être inférieure à 0,8 mm.



## Assemblée

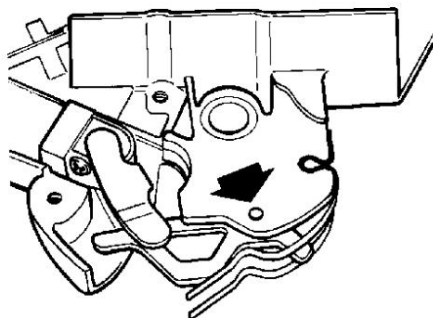
Mettre en place l'extrémité fixe de la bande sur le carter d'embrayage.



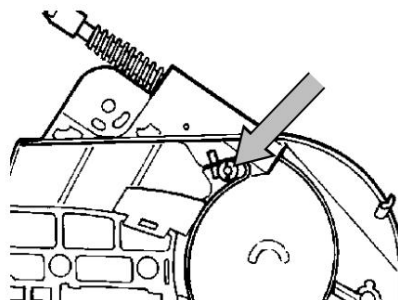
Toutes les scies sauf 3120

3120

Graissez le lien du genou et enfoncez la goupille tubulaire qui maintient le lien du genou.



Montez la vis qui maintient l'extrémité fixe de la bande.

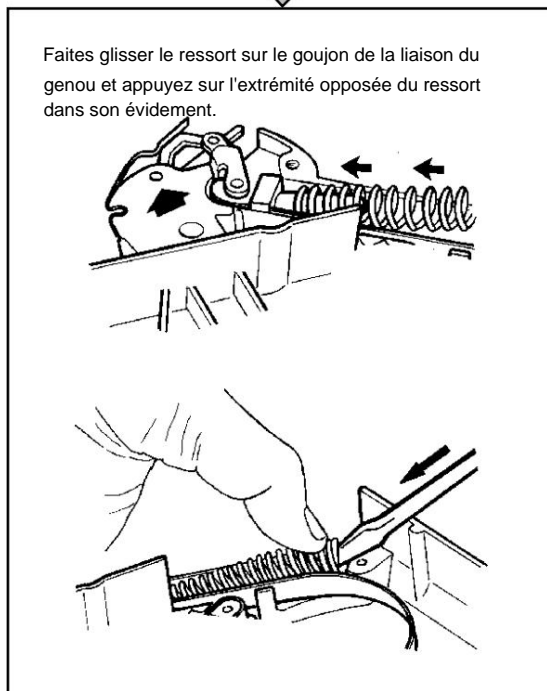


Suite à la page suivante.

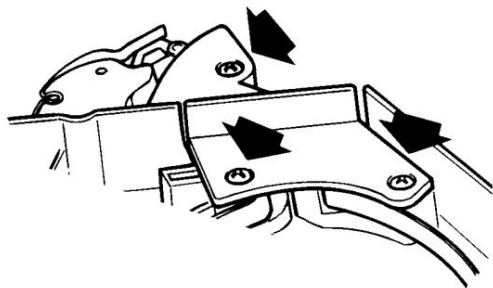
3120 continue à la page suivante.

## ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ

Toutes les scies sauf 3120



Monter le couvercle sur le ressort.



Suite à la page suivante.

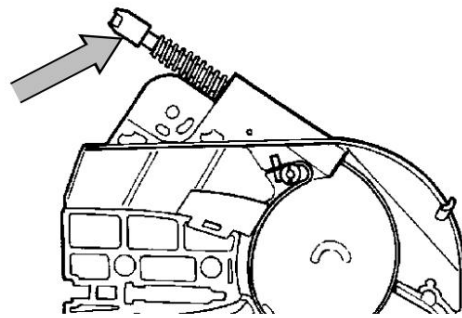
3120 continue à la page suivante.

3120

Monter le ressort et visser la tige de pression sur la bande de frein.

Noter! Manche en plastique.

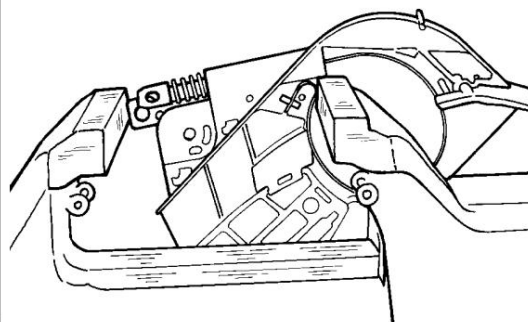
Enfoncez la vis sur le filetage de la tige de pression et dévissez de 4 à 5 tours.



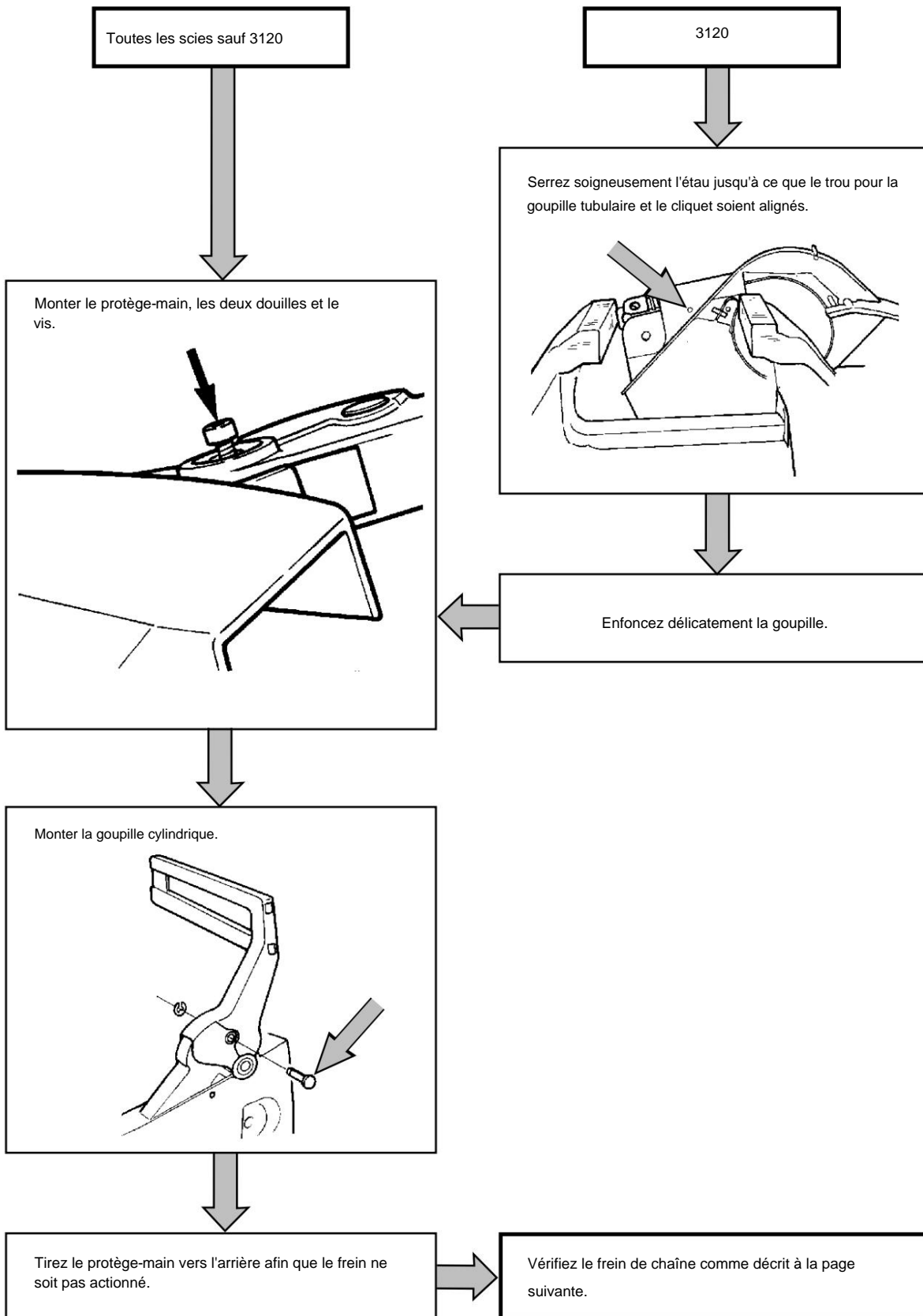
**Si le carter d'embrayage glisse hors de la prise de l'étau, le ressort peut s'envoler avec une force immense et entraîner des blessures corporelles!**

**! ATTENTION!**

Graisser et monter le cliquet. Placez l'appareil dans un étau, positionné dans les mâchoires comme indiqué ci-dessous.



## ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ





## ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ

### Vérification du fonctionnement des freins

#### **! ATTENTION!**

Après réparation, le frein de chaîne doit être vérifié comme indiqué dans les instructions suivantes.

**Le moteur ne doit pas tourner pendant le test.**

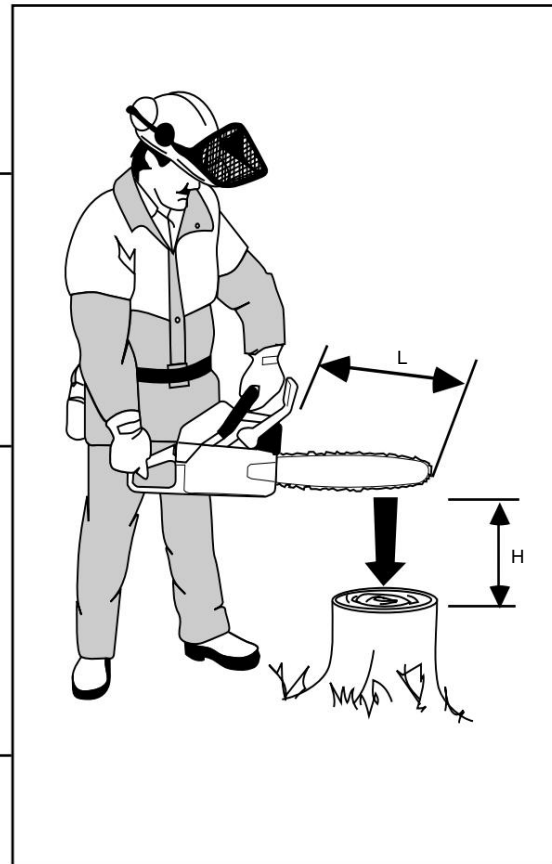
Vérifiez que le frein de chaîne s'enclenche comme suit :

Tenez la tronçonneuse au-dessus d'une surface ferme.  
La distance entre la barre et la surface est indiquée dans le tableau ci-dessous.

Longueur de la barre, L	Hauteur, H
15-20 pouces	50 cm
21-28 pouces	70 cm
29-32 pouces	80 cm

Relâchez la poignée avant et laissez la chaîne la scie tourne autour de la poignée arrière.

Lorsque le nez du guide touche la surface, le frein de chaîne doit se déclencher.



## Attrape-chaîne

### La description

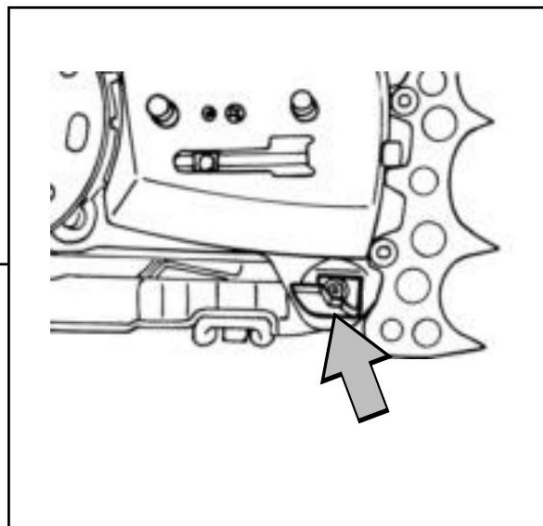
L'attrape-chaîne est destiné à attraper la chaîne en cas de rupture.

L'attrape-chaîne a une conception différente et est fixé différemment sur les tronçonneuses décrites dans ce manuel.

Les conceptions suivantes sont utilisées :

- Cornière en aluminium.
- Angle en plastique.
- Rouleau fixe.
- Rouleau tournant.

Les méthodes de fixation suivantes sont utilisées : • À l'aide de vis sur le carter. • À l'aide de vis sur la pointe. • Utiliser des écrous sur la pointe.



### Remplacement

Démonter la chaîne et le guide. Voir le mode d'emploi

Vérifiez l'attrape-chaîne et remplacez-le s'il est cassé ou gravement endommagé.  
Le couple de serrage est indiqué dans les données de service

Remontez la chaîne et le guide. Voir le mode d'emploi

## Silencieux

## Démantèlement

**!** **ATTENTION!**  
Ne touchez pas le silencieux tant qu'il n'a pas refroidi. Risque de brûlures !

Si la scie est équipée d'un support de silencieux (A), dévissez-le du carter et du silencieux.

Dévisser le silencieux du cylindre (boulons M5 ou M6, écrous M5 ou M6).

Retirez le silencieux, le joint et la plaque de refroidissement (B) si la scie en est équipée.

Si la scie est équipée d'un pare-étincelles (C), retirez-le.

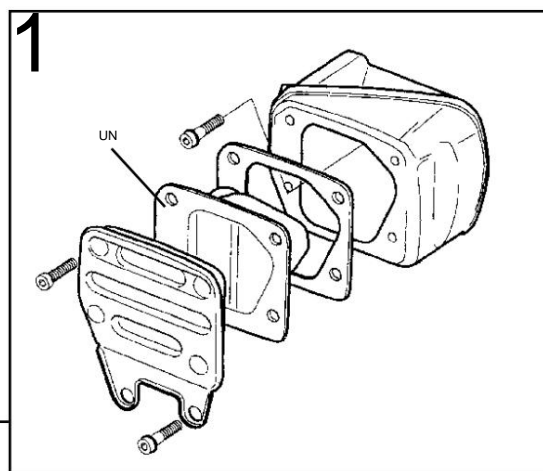
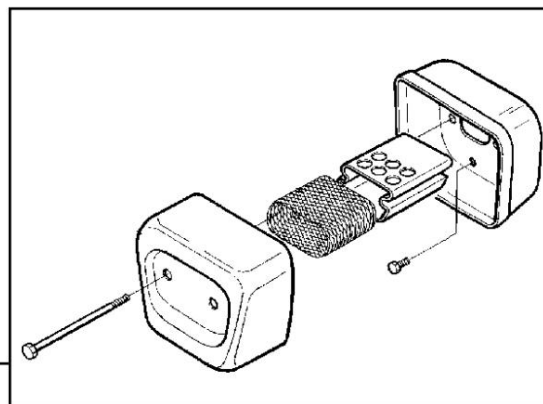
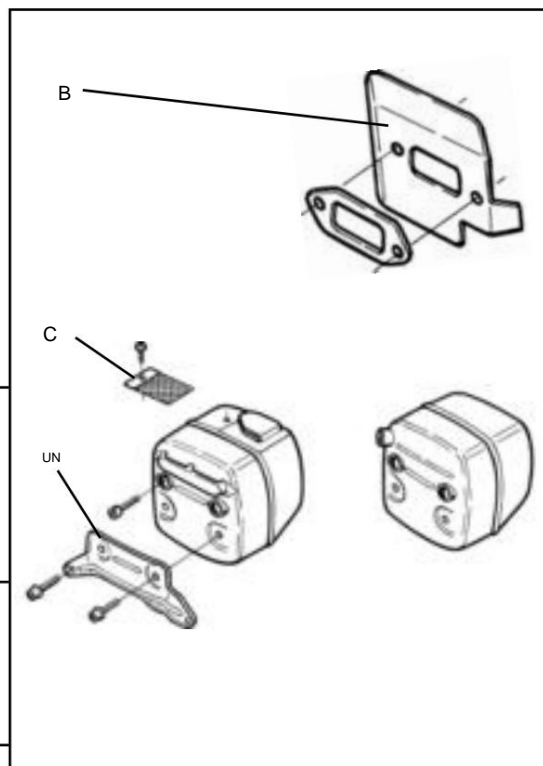
Scie 242 Chat

Scies 36 et 41

Démontez le silencieux  
comme indiqué sur la figure  
de droite.

**!** **ATTENTION!**  
Le revêtement sur et dans le catalyseur l'élément convertisseur (A) est dangereux pour la santé en cas de contact. Portez des gants de protection lorsque vous travaillez sur un convertisseur catalytique

Démontez le silencieux comme indiqué sur la figure de droite.



# ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ

## Nettoyage et inspection

**!** **ATTENTION!**  
Le revêtement sur et dans l'élément du convertisseur catalytique (A) est dangereux pour la santé en cas de contact. Portez des gants de protection lorsque vous travaillez sur un convertisseur catalytique

Nettoyez toutes les pièces et vérifiez les points suivants : •  
Que le silencieux et les fixations du silencieux ne sont pas fissurés ou autrement endommagés. • Que les joints sont OK.

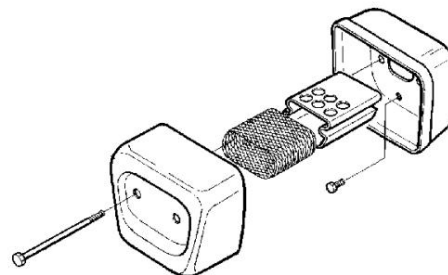
## Assemblée

Nettoyez toutes les surfaces de contact.

Scies 36 et 41

Assemblez le silencieux et fixez-le au cylindre.  
Couple de serrage, voir page 20.

Autres scies



Si la scie est équipée d'un pare-étincelles (C), installez-le.

Monter la plaque de refroidissement (B) si montée, le joint et le silencieux sur le cylindre.

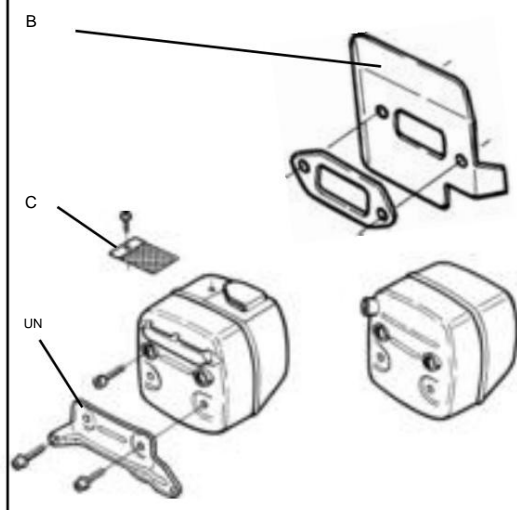
242 Chat

**!** **ATTENTION!**

Le revêtement sur et dans l'élément du convertisseur catalytique (A) est dangereux pour la santé en cas de contact. Portez des gants de protection lorsque vous travaillez sur un convertisseur catalytique

Autres scies

Serrez tous les boulons en utilisant le couple de serrage indiqué dans les "Données de service".



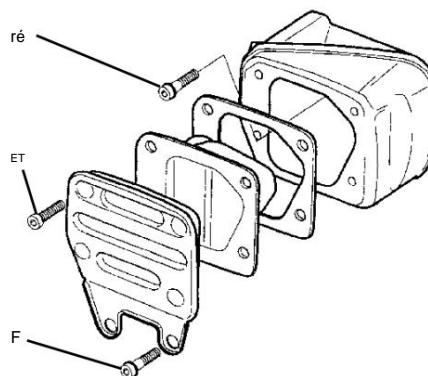
**1**

Seules des vis spécialement traitées peuvent être utilisées sur le convertisseur catalytique (haute température).

Voir catalogue de pièces détachées.

Voir "Données de service" concernant les couples de serrage.

1. Fixez le silencieux sur le cylindre à l'aide des deux boulons (D).
2. Assemblez les composants du silencieux à l'aide des quatre boulons (E).
3. Fixez le silencieux au carter à l'aide des deux boulons (F) et de Loctite.



## ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ

## Interrupteur d'arrêt

## Démantèlement

Retirez la vis de terre (A) et le câble (B).

Poussez les languettes de fixation de l'interrupteur (C) l'une vers l'autre et poussez l'interrupteur vers l'extérieur.

## Nettoyage et inspection

Nettoyez l'interrupteur et vérifiez sa résistance comme suit:

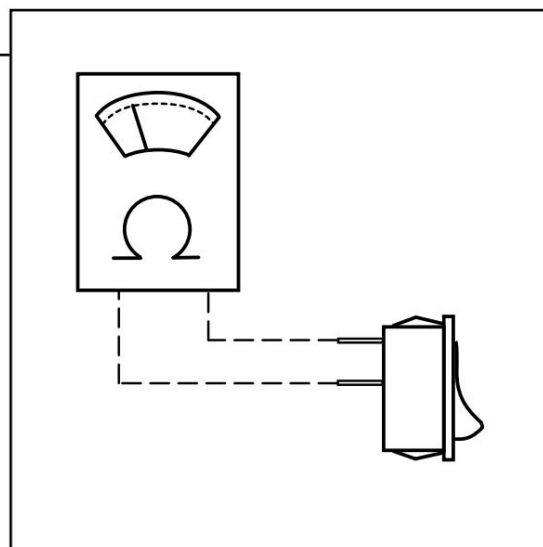
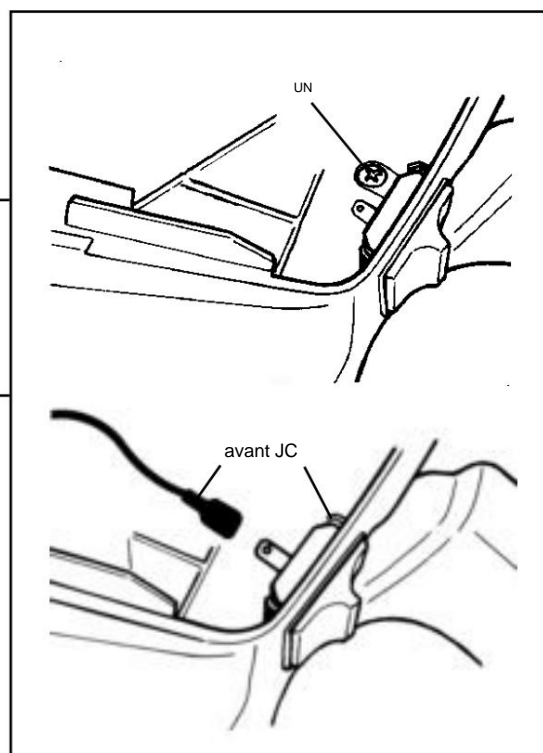
Connectez un ohmmètre comme indiqué sur la fig. La résistance doit être : En position stop inférieure à 0,1 ohm. En position de marche plus de 1000 ohms.

## Assemblée

Appuyez sur l'interrupteur dans la prise sur l'unité de réservoir.

Monter la vis de terre (A) et le câble (B).

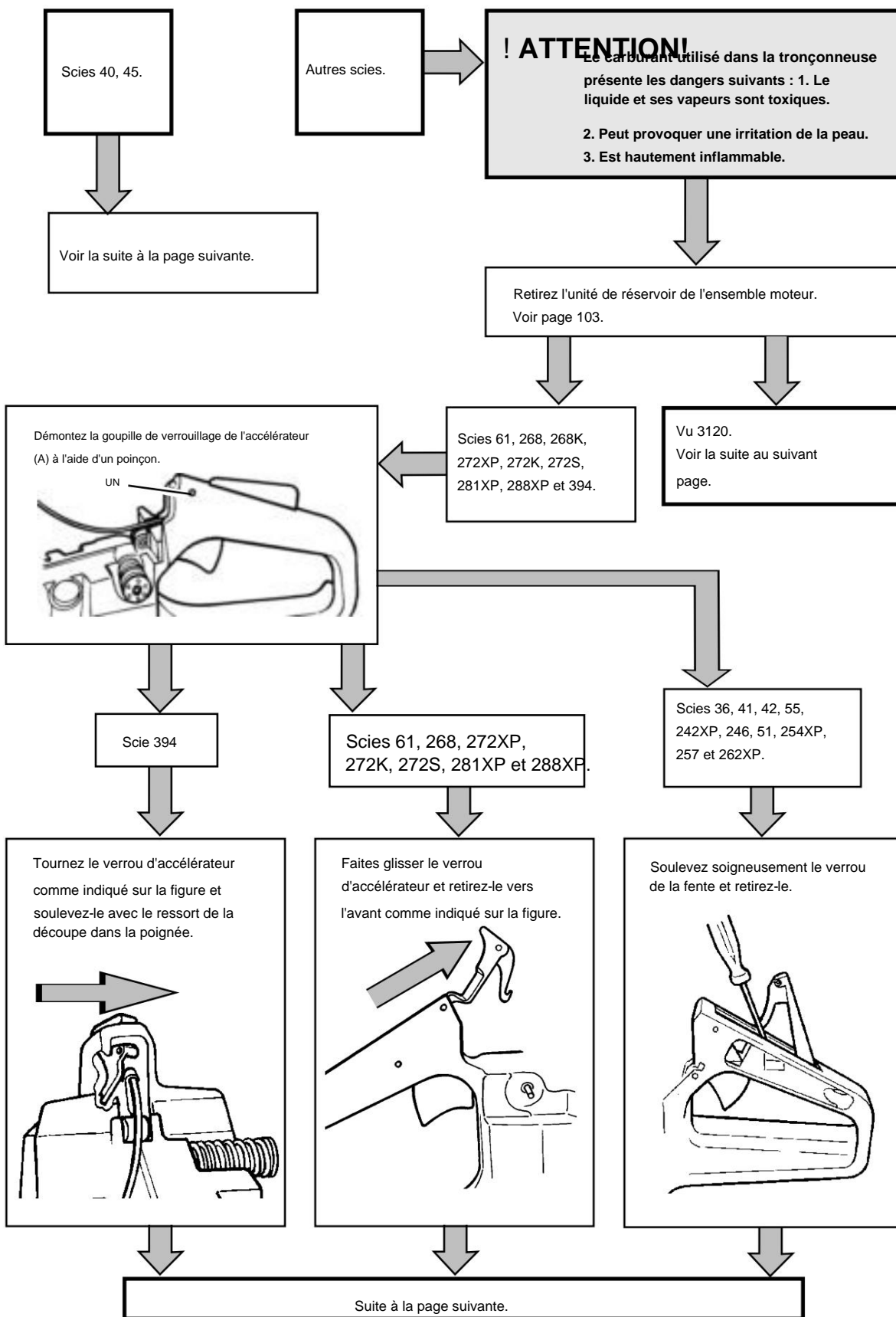
Noter! Sur certains modèles, le câble de terre doit être relié à la vis de terre.



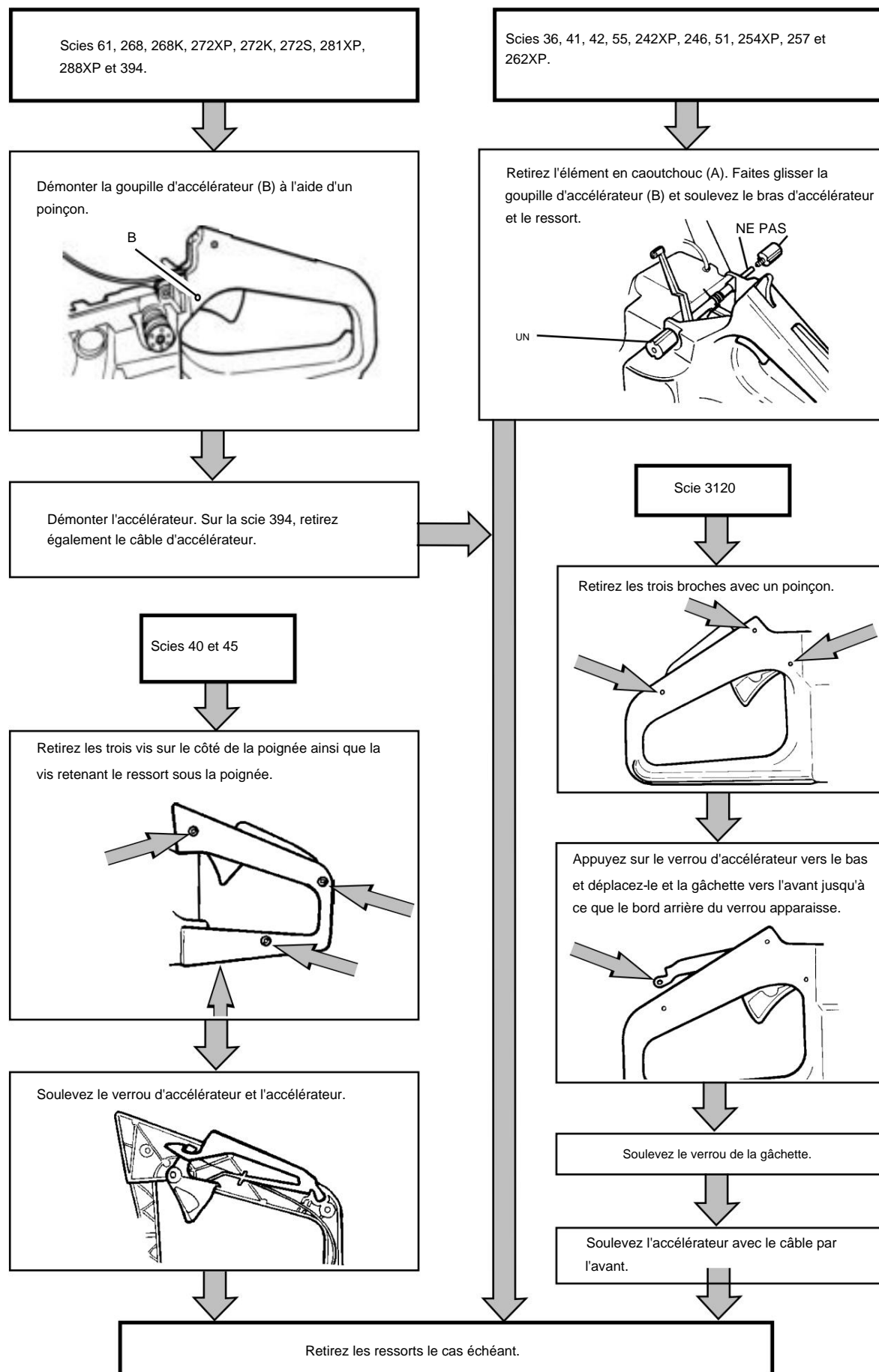


## Verrouillage des gaz

## Démantèlement



## ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ

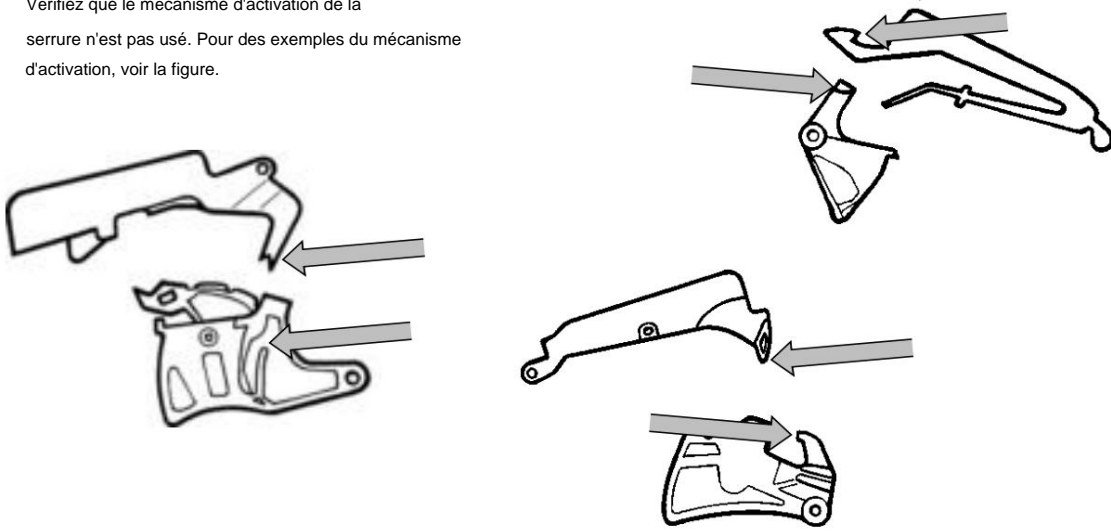


## ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ

### Nettoyage et inspection

Nettoyez toutes les pièces.

Vérifiez que le mécanisme d'activation de la serrure n'est pas usé. Pour des exemples du mécanisme d'activation, voir la figure.



Vérifiez que les ressorts, le cas échéant, sont en bon état et ont la tension correcte.

Sur les scies équipées d'un câble d'accélérateur, vérifiez que le câble et le levier sont en bon état et tournent librement.

## ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ

## Assemblée

Scies 36, 40, 41, 45, 42,  
242XP, 246, 51, 55, 254XP,  
257 et 262XP.

Autres scies. !

**ATTENTION!**

Le carburant utilisé dans la tronçonneuse présente les risques suivants : 1. Le liquide et ses vapeurs sont toxiques.  
2. Peut provoquer une irritation de la peau.  
3. Est hautement inflammable.

Monter les ressorts dans les cas appropriés.

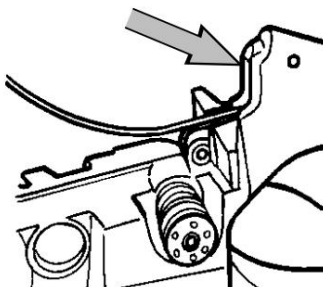
Scies 36, 41, 42, 242XP, 246,  
51, 55, 254XP, 257, 262XP  
et 394.

Scies 61, 268, 268K,  
272XP, 272K, 272S,  
281XP et 288XP.  
Voir page suivante.

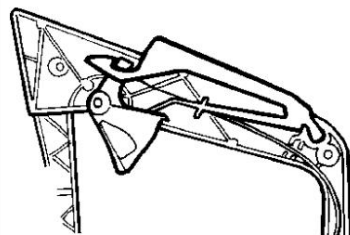
Scies 40, 45.

Vu 3120.

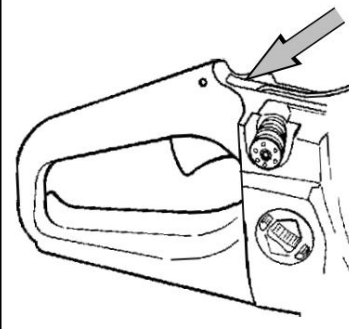
Sur la scie 394, montez le câble sur la gâchette. Insérez-les dans la poignée par l'avant.



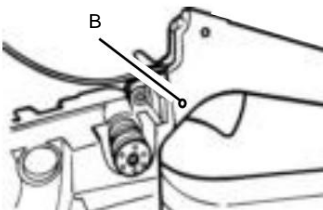
Montez le câble sur la gâchette et installez le verrou d'accélérateur et la gâchette.



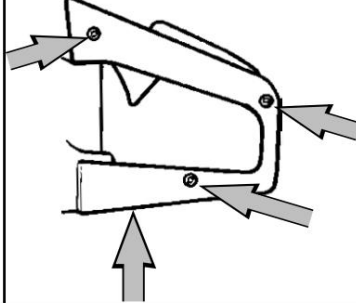
Fixez la gâchette avec le câble par l'avant.



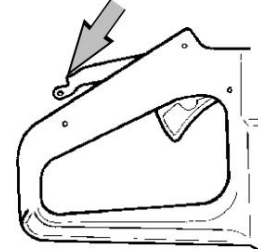
Monter la goupille (B) et le ressort (le cas échéant).



Fixez le côté de la poignée à l'aide de trois vis sur le côté et une en dessous, qui maintient le ressort.

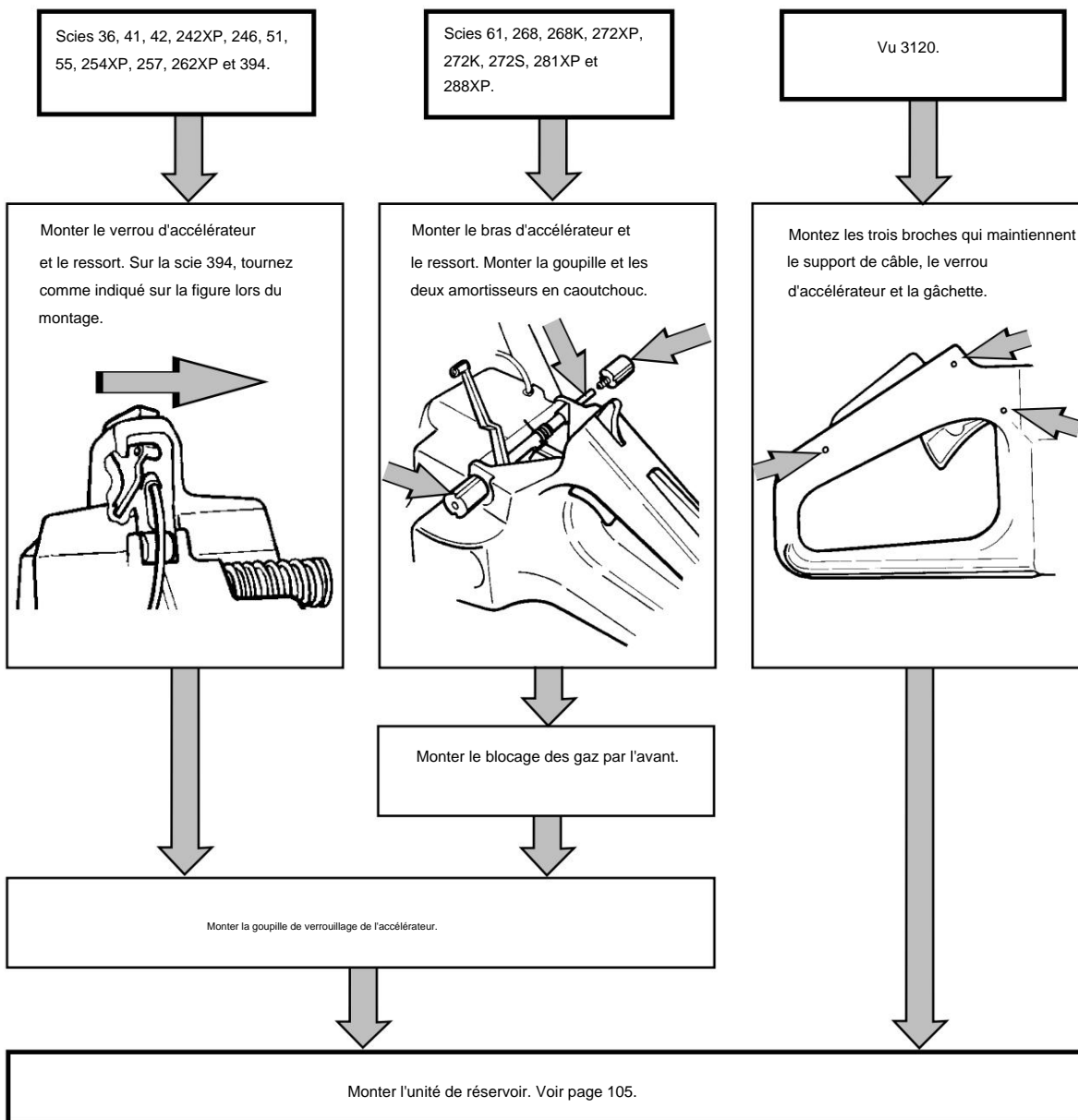


Montez le ressort et faites glisser le verrou d'accélérateur vers l'avant par le haut afin que son bord arrière puisse être glissé sous le bord de la poignée.



Toutes les scies sauf 40 et 45 continuent à la page suivante.

## ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ





## ENTRÉE

## Démantèlement

Démonter le démarreur Voir la notice d'utilisation.

Tirez le cordon de 20 à 30 cm et insérez-le dans la découpe du bord de la poulie de démarrage.  
Certaines scies ont plusieurs découpes longues.

Faites tourner la poulie de démarrage dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que la tension du ressort sur la poulie de démarrage cesse.

Démonter le boulon central et la rondelle de la poulie de démarrage.

**ATTENTION!**  
Si la tension du ressort est relâchée lors du levage de la poulie de démarrage, le ressort peut s'envoler et provoquer des blessures !  
Portez des lunettes de protection !

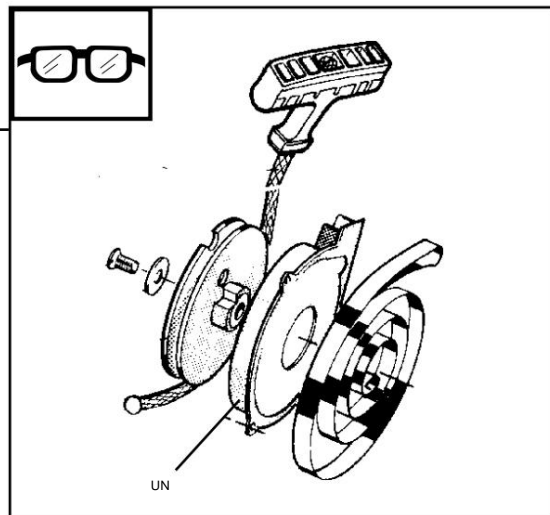
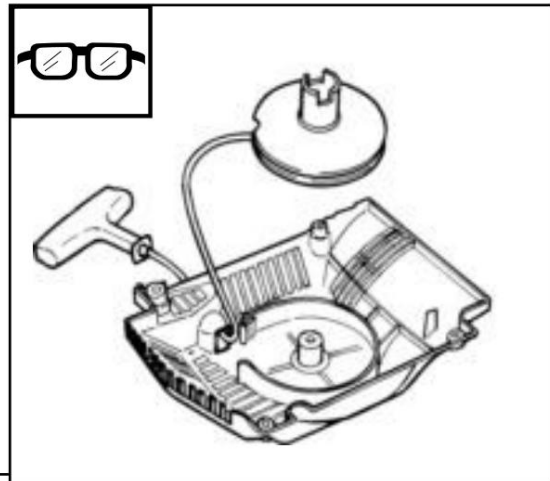
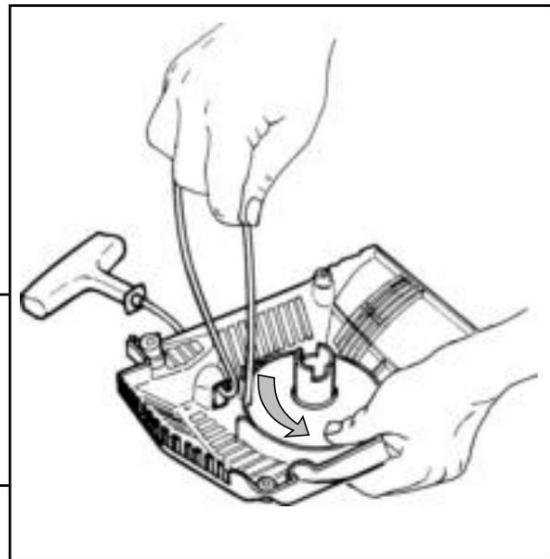
Soulevez la poulie de démarrage avec précaution.

Si le démarreur est équipé d'un guide-cordon (A), retirez ce

Si le cordon doit être remplacé, coupez-le et retirez les mèches de la poignée et de la poulie de démarrage à l'aide d'une paire de pinces à long bec.

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

Si le ressort doit être remplacé, retirez l'ancien ressort de la poulie de démarrage. Certaines scies ont une plaque de protection sur le ressort.



# ENTRÉE

## Nettoyage et inspection

Assurez-vous que le ressort ne s'envole pas et  
! ATTENTION! ne cause pas de blessures !

Nettoyez toutes les pièces et vérifiez les points suivants:

Le cordon de démarrage.

Les chiens dans la poulie de démarrage.

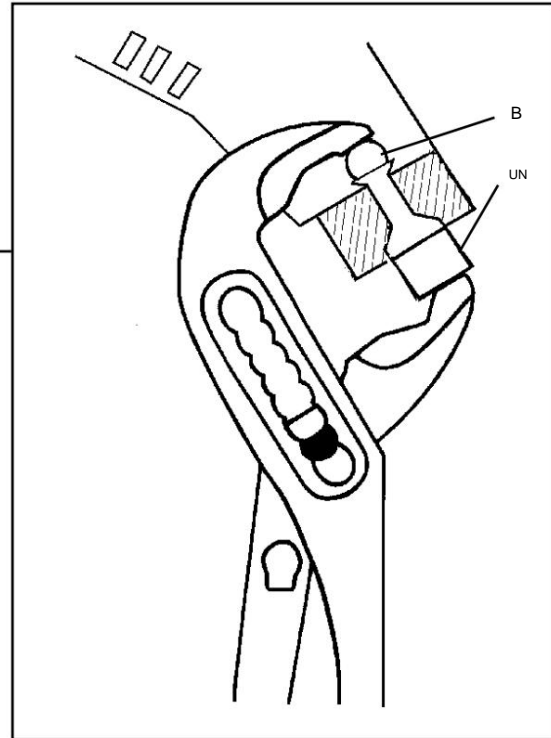
Que les cliquets du volant sont en bon état, qu'ils reviennent vers le centre et se déplacent librement.

## Changement de virole

Retirez les pièces de l'ancienne virole.

Monter la nouvelle virole dans le carter du démarreur.

Utilisez une clé, une entretoise (A) et une bille (B).  
Écartez la virole à l'intérieur comme indiqué sur la figure.



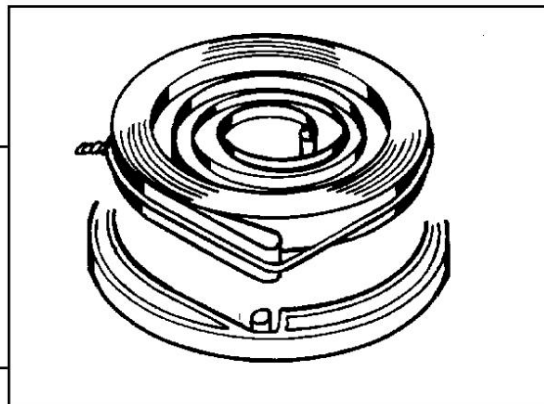
## ENTRÉE

## Assemblée

**! ATTENTION!**  
Assurez-vous que le ressort ne s'envole pas et ne cause pas de blessures !

Si un nouveau ressort doit être monté, placez-le dans sa sécurité/support de manière à ce que l'œillet soit au-dessus du goujon dans le couvercle du démarreur.

Faites glisser le ressort et retirez la sécurité/le support.



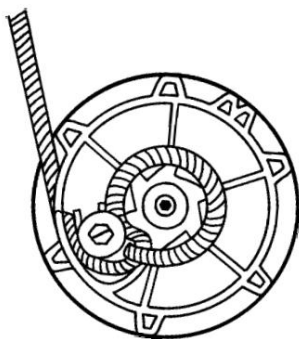
Si un nouveau cordon doit être installé, placez l'extrémité libre dans le trou de la poulie du démarreur. Saisissez l'extrémité à l'aide d'une pince à long bec et tirez le cordon à travers.

36 et 41.

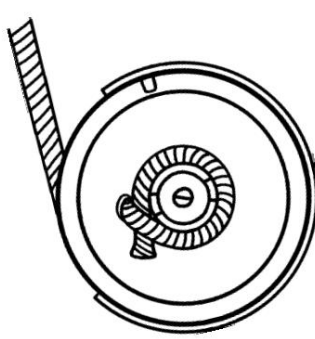
61, 268, 272, 281 et 288.

42, 242, 246, 51, 55, 254, 257,  
262, 394 et 3120.

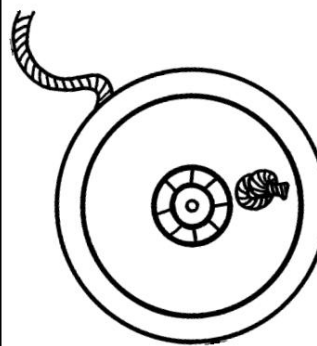
Visser le cordon à la poulie du démarreur.



Fixez le cordon sur la poulie du démarreur.



Nouez le cordon sur la poulie du démarreur.



Suite à la page suivante.

## ENTRÉE

Graissez le ressort de rappel et le roulement de la poulie de démarreur.

Si l'unité de démarrage a une plaque de protection (B) sur le ressort, installez la plaque.

Monter la poulie de démarreur. Tourner d'avant en arrière jusqu'à ce que la poulie de démarreur s'enclenche dans le ressort.

Monter la rondelle et le boulon de la poulie de démarreur et serrer le boulon à 4 Nm.

Si le démarreur est équipé d'un guide-câble (A), monter celui-ci.

Tirez le cordon à travers le trou du couvercle et placez la poignée, fixez avec un double nœud.

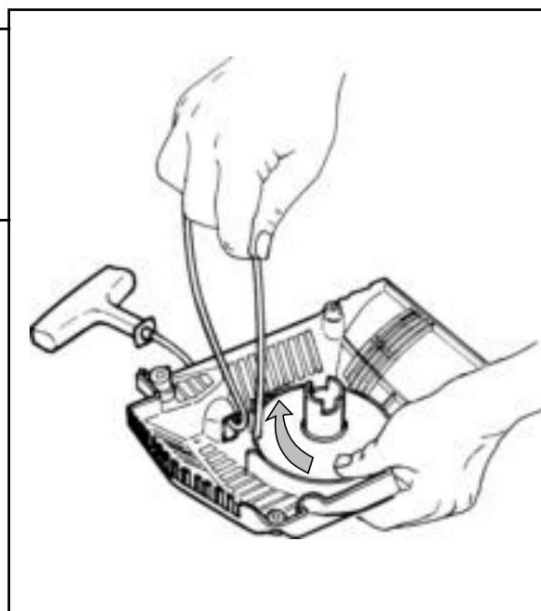
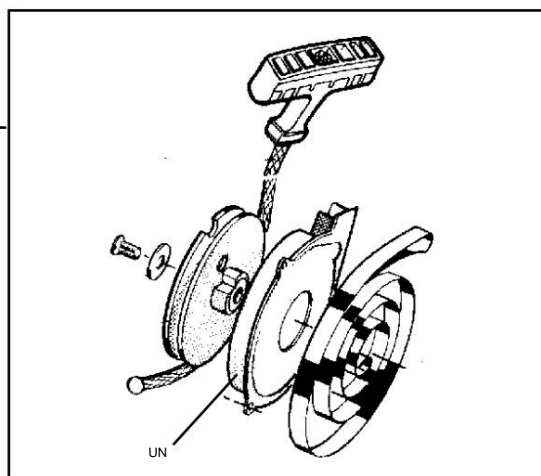
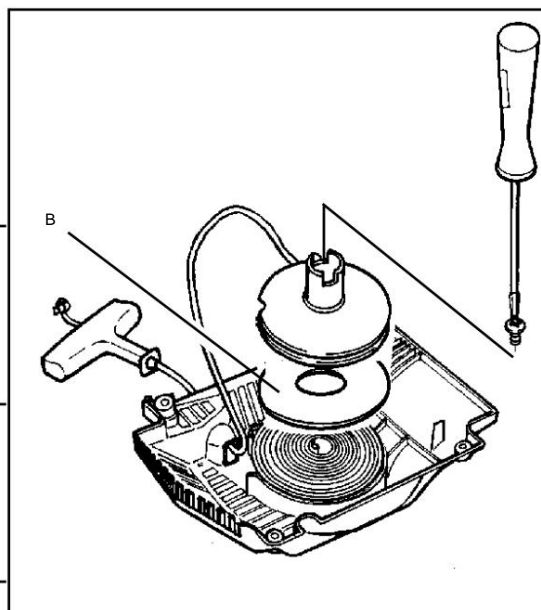
Tirez le cordon de 20 à 30 cm et insérez-le dans la découpe du bord de la poulie de démarrage. Certaines scies ont plusieurs découpes longues.

Tourner la poulie du démarreur dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le cordon soit correctement tendu.

**Vérifier la tension du cordon**

- A. Tirez complètement le cordon et tenez le poulie avec votre pouce.
- B. Dans cette position, il doit être possible de tourner la poulie de démarrage d'un 1/2 - 3/4 de tour supplémentaire.

Monter le démarreur sur le carter. Serrez les boulons à 4 Nm.

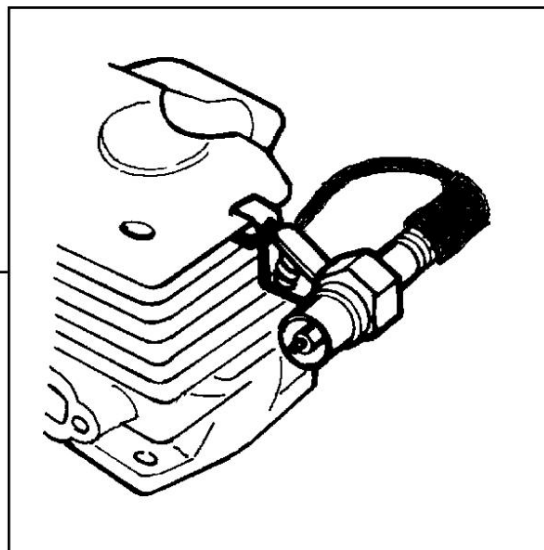


## Système de mise à feu

En cas de panne du système d'allumage, le module d'allumage doit être vérifié avant de démonter le système d'allumage.

Vérifiez le module d'allumage comme suit :

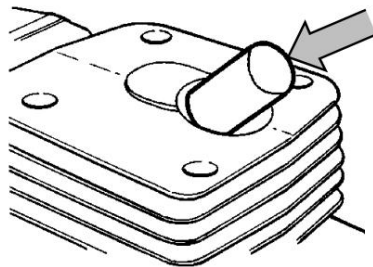
- Connectez la bougie d'allumage de test 502 71 13-01 au câble HT et fixez la bougie d'allumage de test au cylindre.
- Faites tourner le moteur à l'aide du démarreur.
- Si la bougie d'allumage de test déclenche l'allumage le module est OK.



## Démantèlement

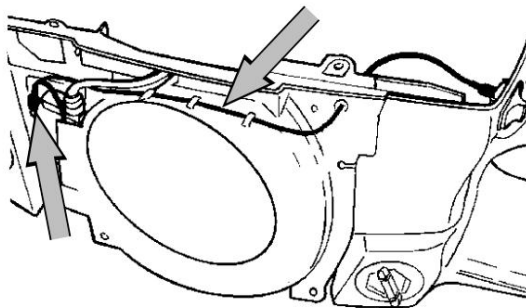
Retirez le couvercle du cylindre et l'unité de démarrage.

Retirer la bougie et monter la butée de piston.



Desserrez le câble qui va à l'interrupteur d'arrêt du module d'allumage.

Dégagez les câbles du rail de guidage et retirez le rail de guidage.



Scies 36 et 41.

- Desserrez l'écrou du volant et dévissez-le 1 tour
- Tapez rapidement sur l'écrou avec un marteau pour que le volant se desserre
- Retirez l'écrou et le volant.

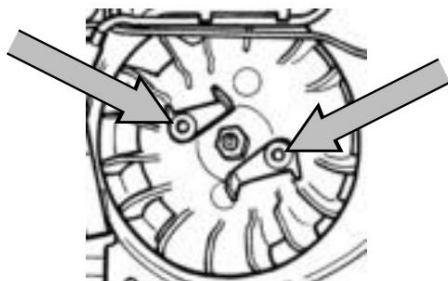
Autres scies, voir page suivante.



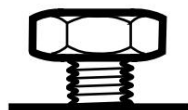
## SYSTÈME ÉLECTRIQUE

Toutes les scies sauf 36 et 41.

Dévisser les deux cliquets et ressorts situés sur le volant moteur.

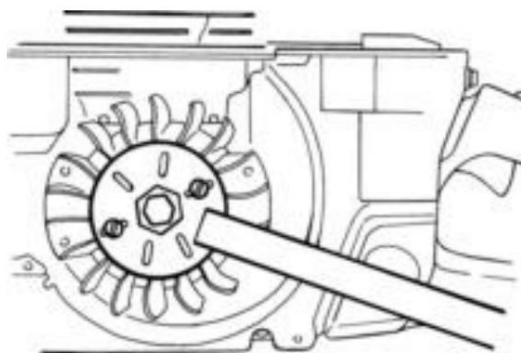


Desserrez l'écrou du volant et dévissez-le jusqu'à ce qu'il soit aligné avec l'extrémité de l'arbre.



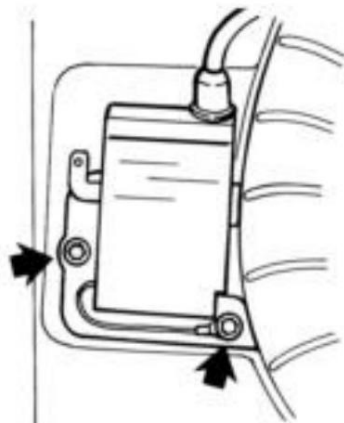
Monter l'extracteur 502 51 49-02 et desserrer le volant moteur.

Retirez l'extracteur, l'écrou et le volant.



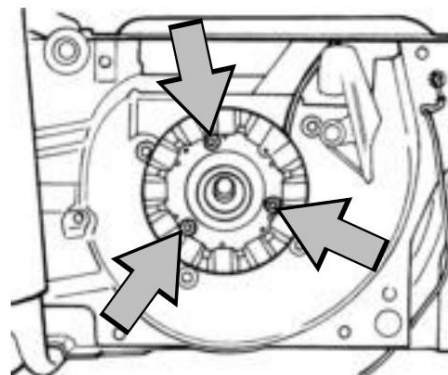
Suite toutes scies

Retirez la bobine d'allumage.



Le générateur peut être dévissé si la scie est équipée d'un système de chauffage du manche.

Retirez toutes les pièces afin que le câble puisse être libéré. Voir les sections applicables.



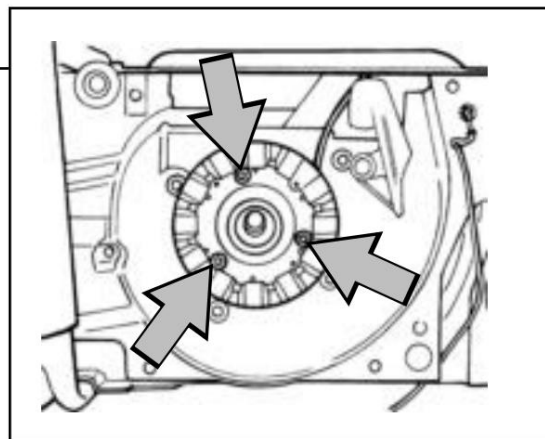
## Nettoyage et inspection

Nettoyez toutes les pièces, en particulier le volant et le cône de l'arbre.  
Vérifiez que le volant moteur n'est pas fissuré ou endommagé d'une autre manière.

## Assemblée

Installez le générateur si la scie est équipée d'un chauffage de poignée.  
Serrez les boulons à 4 Nm et verrouillez à la Loctite.

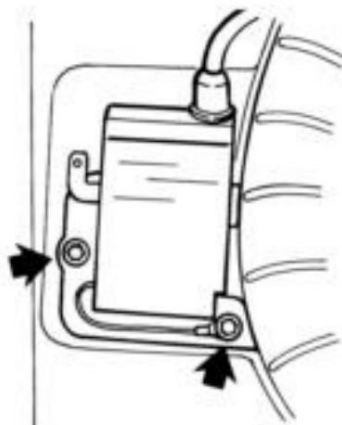
Montez le câble sur le contact réel sur le vu. Ajustez la longueur du câble en le nouant.



Placer le volant moteur sur le vilebrequin. Tourner doucement jusqu'à ce que la clavette du volant s'enclenche dans la rainure de clavette de l'arbre

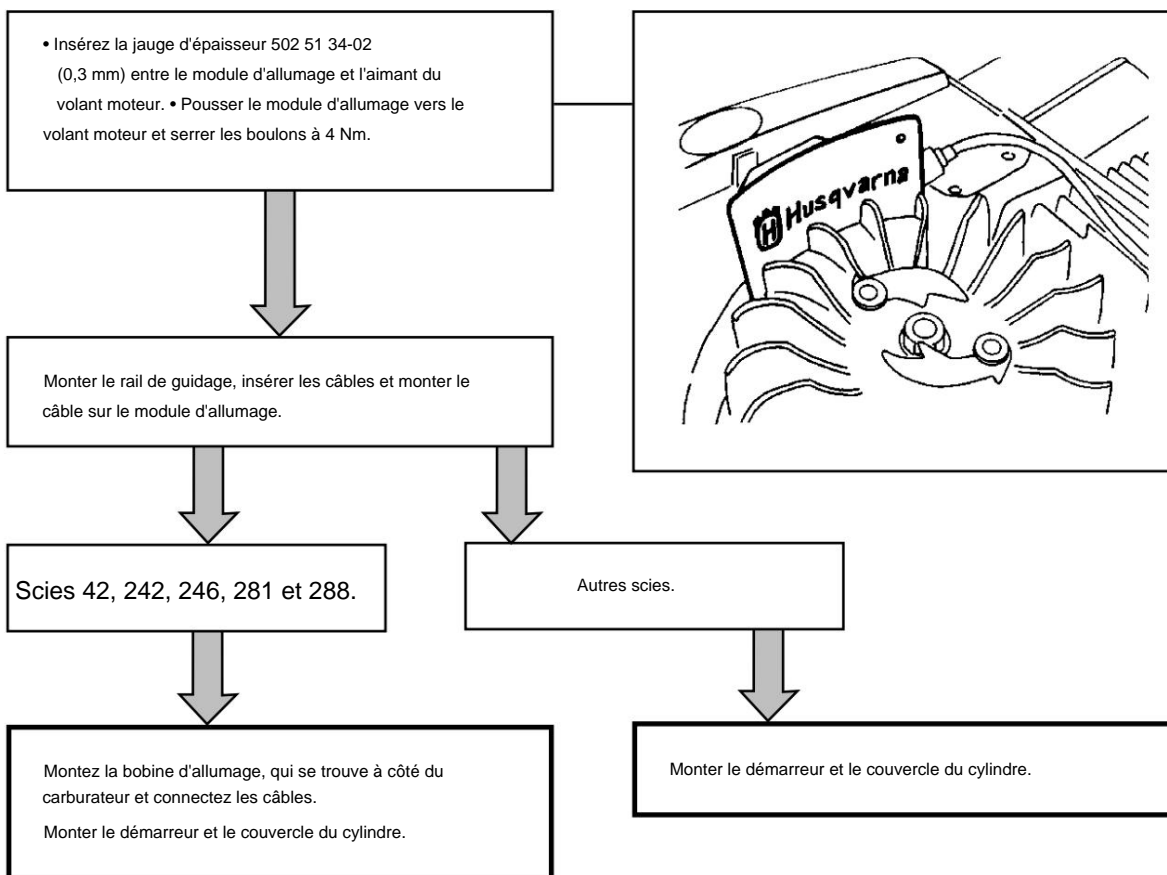
- Remplacez la rondelle et l'écrou du volant.  
Couple de serrage, voir "Données de service".
- Retirer la butée de piston.

- Monter le module d'allumage sans serrer la vis des vis.
- Tourner le volant moteur de manière à ce que son aimant se trouve à côté du module d'allumage.

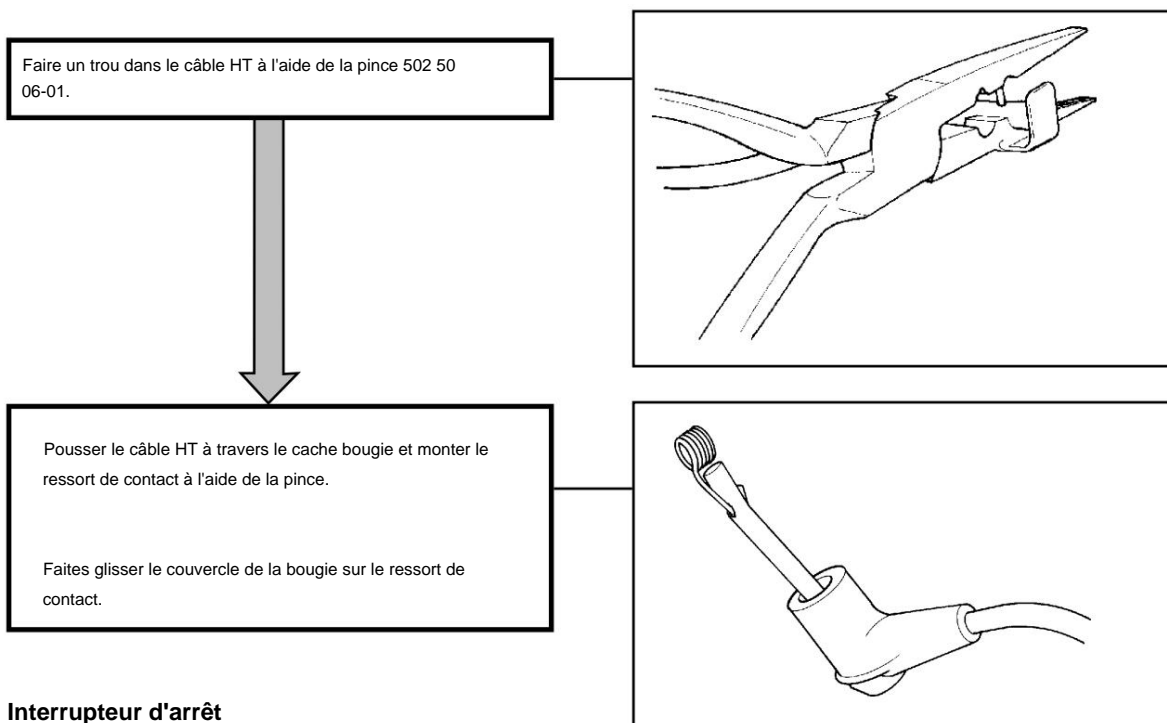


Continuer l'assemblage à la page suivante.

## SYSTÈME ÉLECTRIQUE



### Pose du cache bougie



### Interrupteur d'arrêt

L'interrupteur d'arrêt est décrit dans la section "Dispositifs de sécurité". Voir page 51.

## Poignée chauffante

### La description

Certaines scies sont équipées d'un chauffage électrique du manche. Celui-ci se compose des parties suivantes:

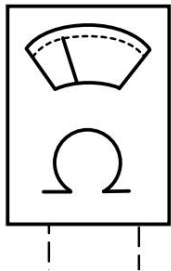
- Générateur.
- Interrupteur.
- Boucle de chauffage dans l'unité de réservoir.
- Boucle de poignée avec boucle chauffante. (Une ou deux boucles).

Les composants ci-dessus sont connectés en série, ce qui signifie que s'il y a un défaut dans l'un, tous les composants cessent de fonctionner.

Le schéma de câblage est illustré sur la figure de droite. L'ordre des composants peut varier d'une scie à l'autre.

### Dépannage

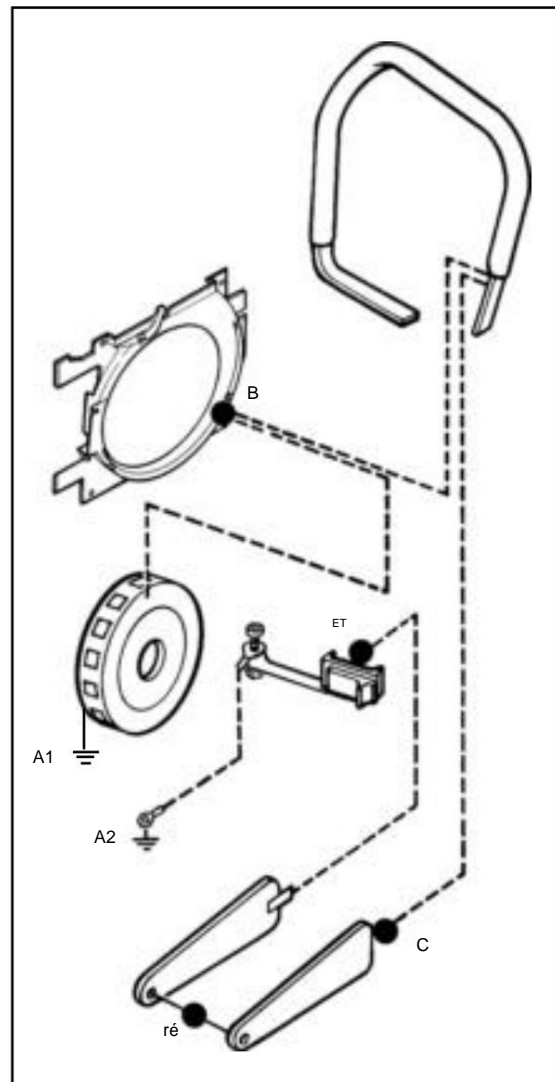
Le dépannage peut avoir lieu avec la plupart des composants connectés à la scie. Un ohmmètre est nécessaire pour le dépannage.



Avant de dépanner des composants individuels, retirez l'interrupteur d'alimentation et débranchez l'un des câbles de l'interrupteur.

Retirez les autres composants si nécessaire.

Par exemple, le couvercle du cylindre. Voir les instructions d'utilisation.



Points de mesure : A1 et A2

Terre. Par exemple, le cylindre A1 - B Mesure du générateur B - C Mesure de la boucle de chauffage dans la poignée arrière

D - A2 Mesure de l'interrupteur de puissance

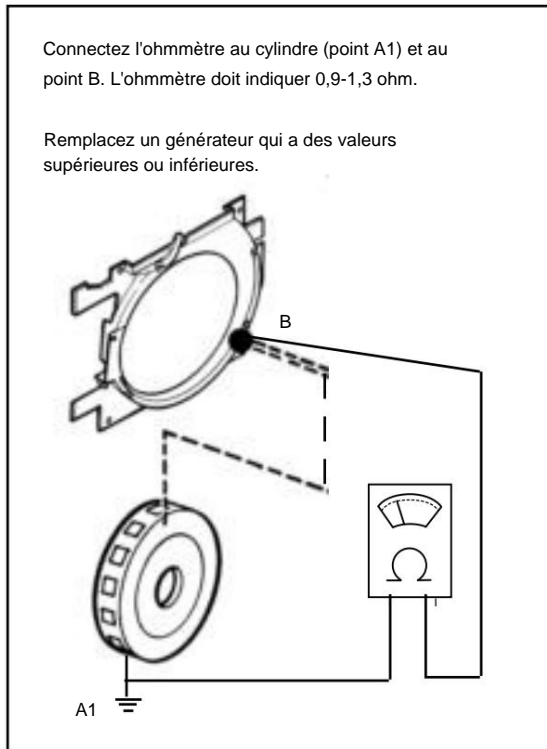
Dépannage des composants individuels, voir page suivante.

# SYSTÈME ÉLECTRIQUE

## Vérification du générateur

Connectez l'ohmmètre au cylindre (point A1) et au point B. L'ohmmètre doit indiquer 0,9-1,3 ohm.

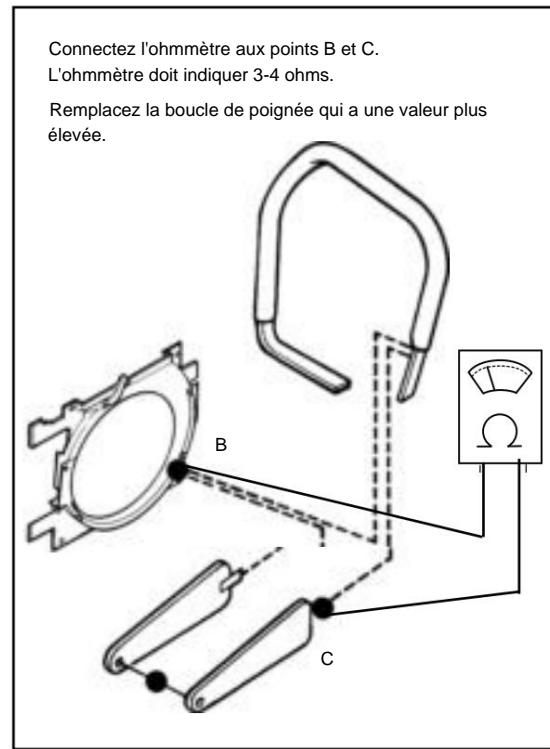
Remplacez un générateur qui a des valeurs supérieures ou inférieures.



## Vérifiez la boucle de la poignée

Connectez l'ohmmètre aux points B et C. L'ohmmètre doit indiquer 3-4 ohms.

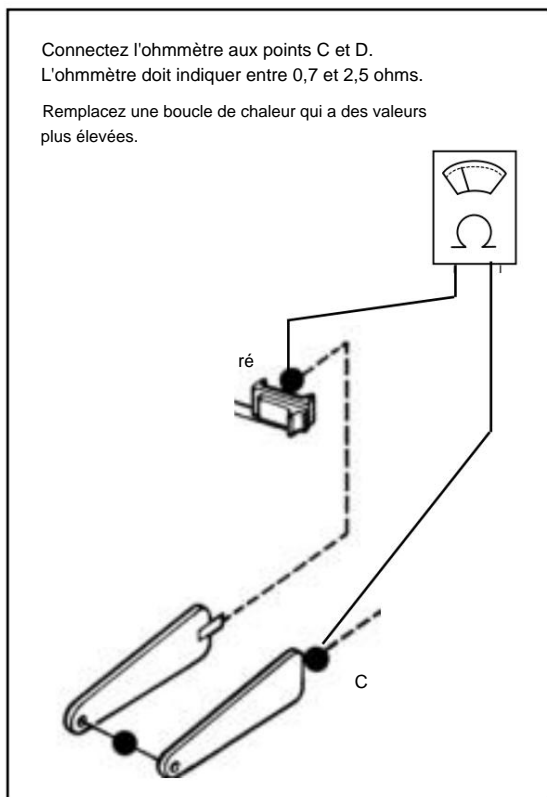
Remplacez la boucle de poignée qui a une valeur plus élevée.



## Vérification des boucles de chaleur dans les poignées arrière

Connectez l'ohmmètre aux points C et D. L'ohmmètre doit indiquer entre 0,7 et 2,5 ohms.

Remplacez une boucle de chaleur qui a des valeurs plus élevées.



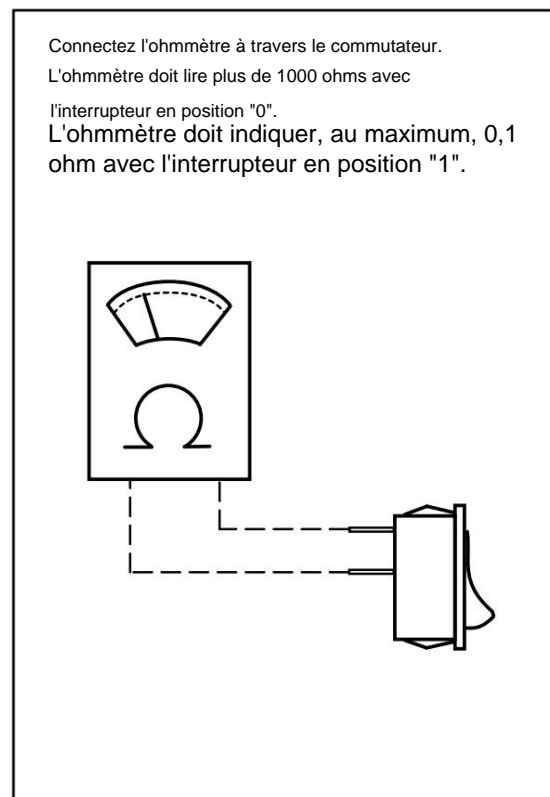
## Vérification de l'interrupteur d'alimentation

Connectez l'ohmmètre à travers le commutateur.

L'ohmmètre doit lire plus de 1000 ohms avec

l'interrupteur en position "0".

L'ohmmètre doit indiquer, au maximum, 0,1 ohm avec l'interrupteur en position "1".

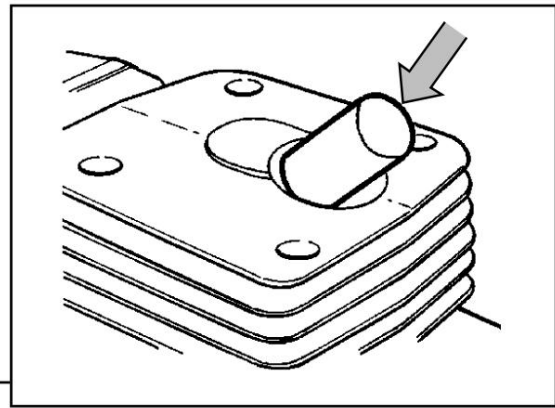




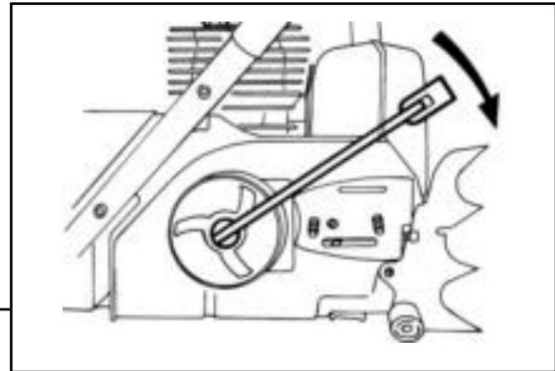
# EMBRAYAGE CENTRIFUGE

## Démantèlement

Retirez le guide et la chaîne. Voir les instructions d'utilisation.  
 Sur les modèles 268K et 272K, retirez l'accessoire de coupe. Voir les instructions d'utilisation.  
 Sur 272S, retirez l'accessoire de broyeur. Voir les instructions d'utilisation.



Retirez la bougie et insérez la butée de piston.



Utilisez une clé et retirez l'embrayage. Sur les scies 36 et 41, utilisez l'outil de service no. 530 03 11-12.

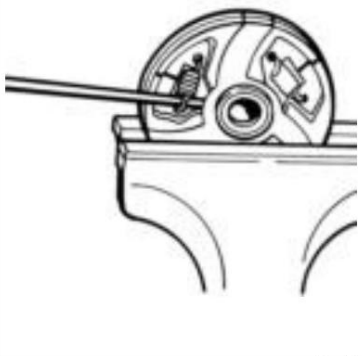
Noter! Filetage à gauche.

Scies à trois ressorts hélicoïdaux.

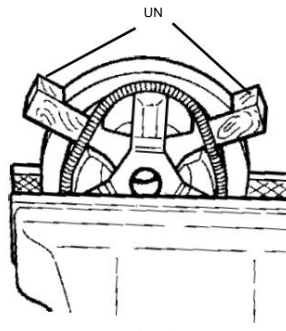
Scies avec un long ressort.

Scies avec trois ressorts en C.

Retirez les ressorts à l'aide d'un tournevis.  
 Retirez ensuite les masselottes d'embrayage.



Retirez le ressort en soulevant d'abord un patin à l'aide d'une entretoise appropriée (A).  
 Retirez ensuite les masselottes d'embrayage.



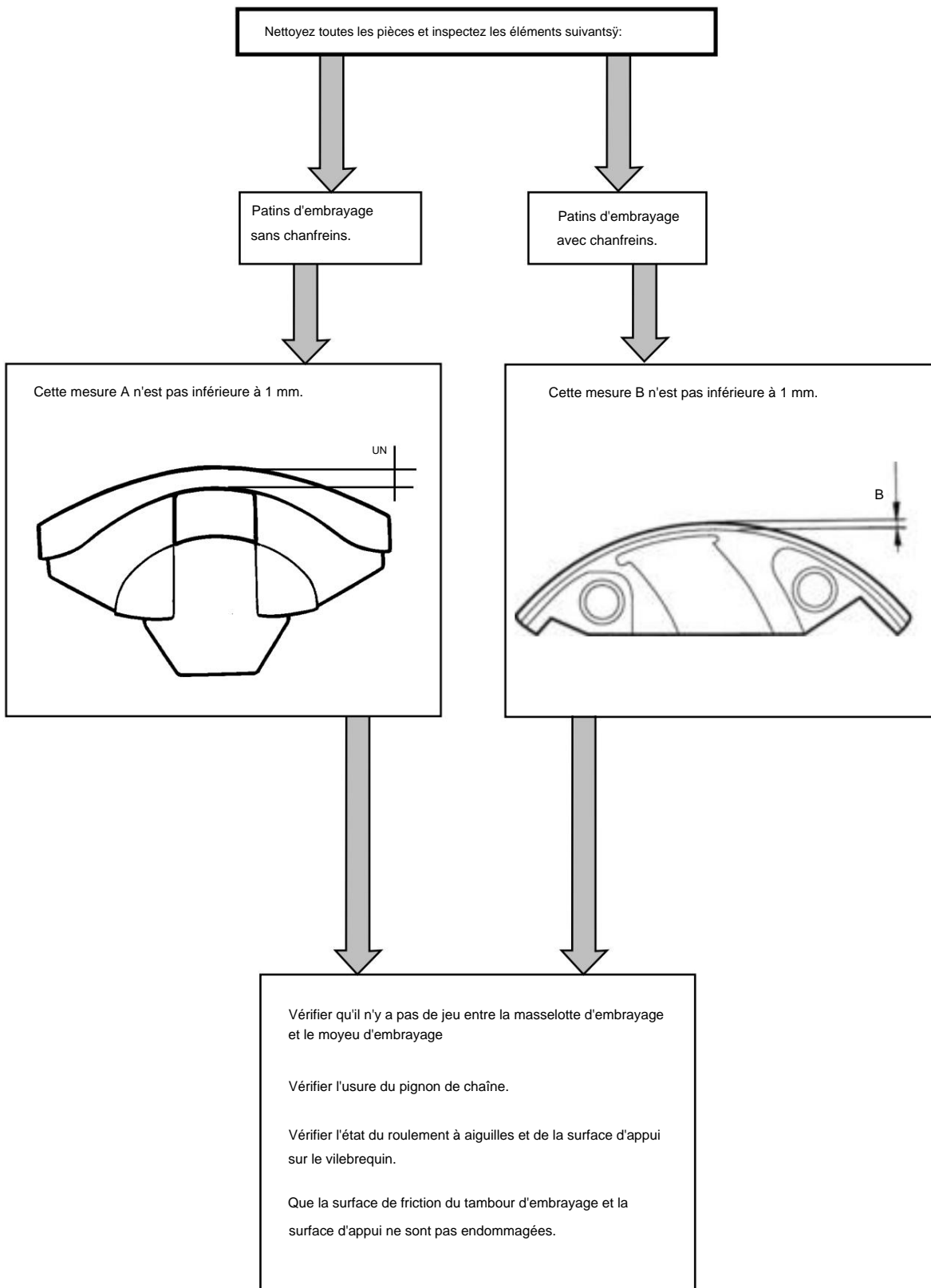
Sortez les talons du ressort à l'aide d'un tournevis. Retirez les ressorts de l'autre côté à l'aide d'une pince à circlips. Retirez ensuite les masselottes d'embrayage.



Déposer le tambour d'embrayage et le roulement à aiguilles.

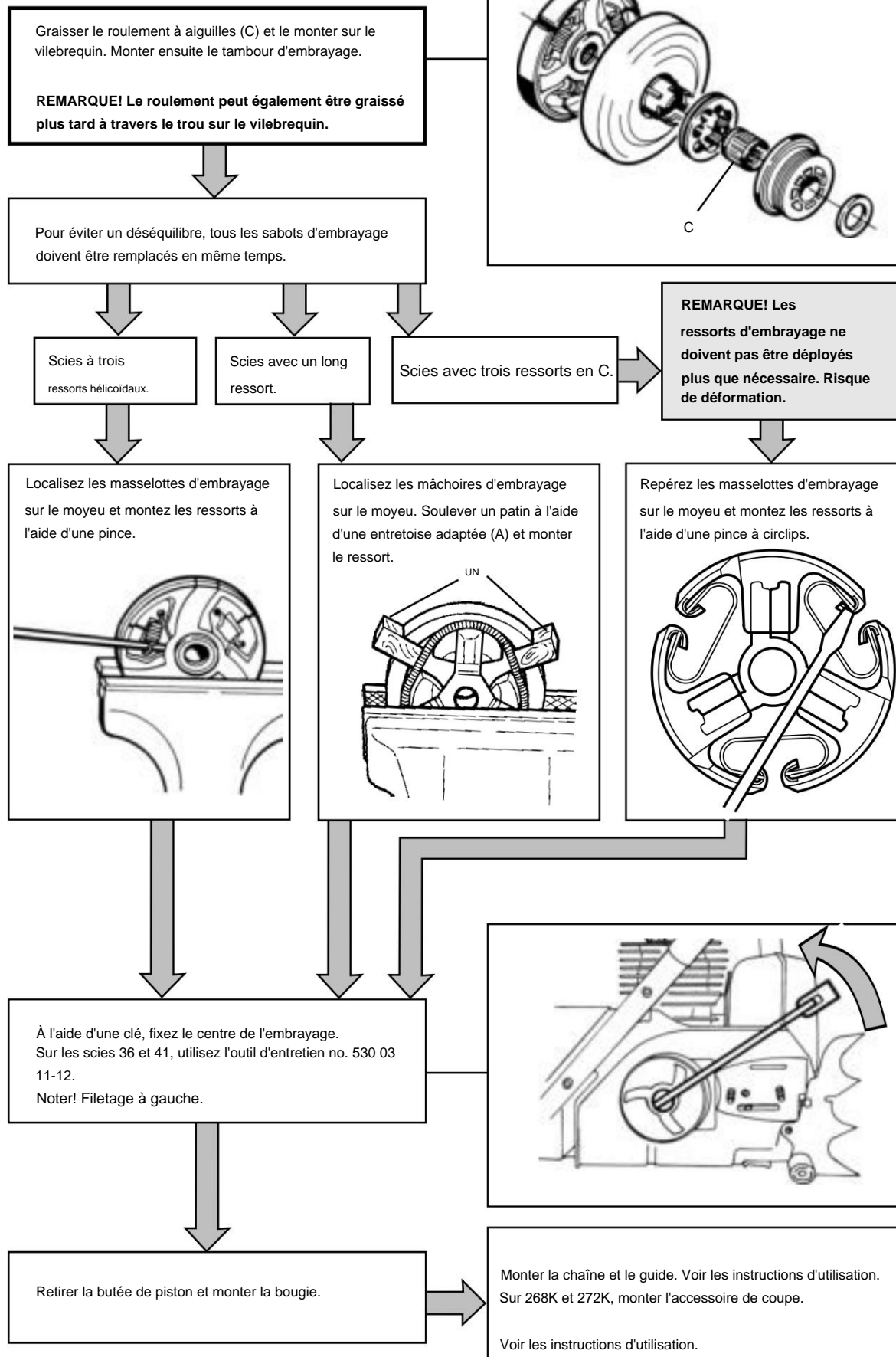
# EMBRAYAGE CENTRIFUGE

## Nettoyage et inspection



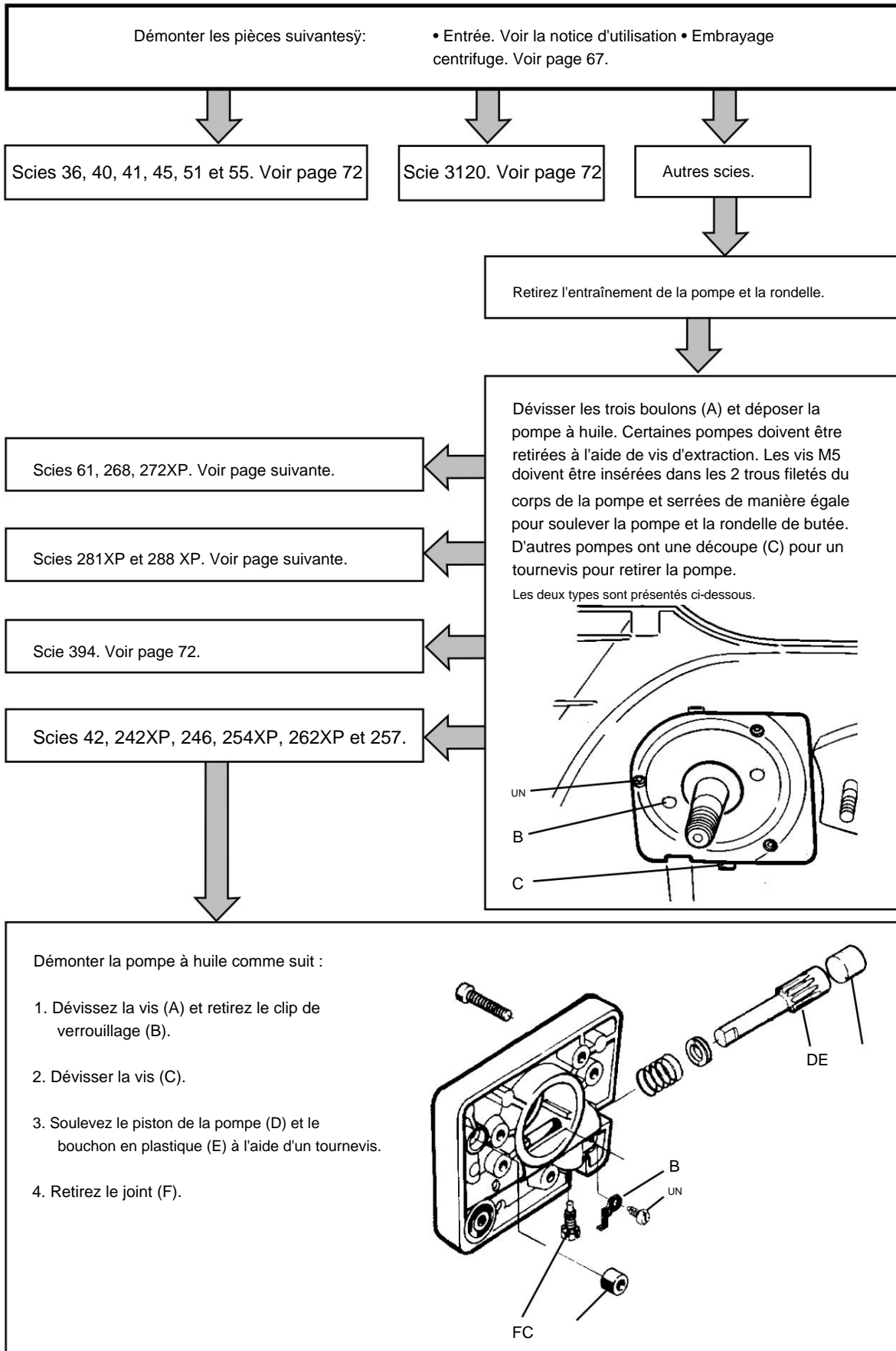
# EMBRAYAGE CENTRIFUGE

## Assemblée



# SYSTÈME DE LUBRIFICATION

## Démantèlement



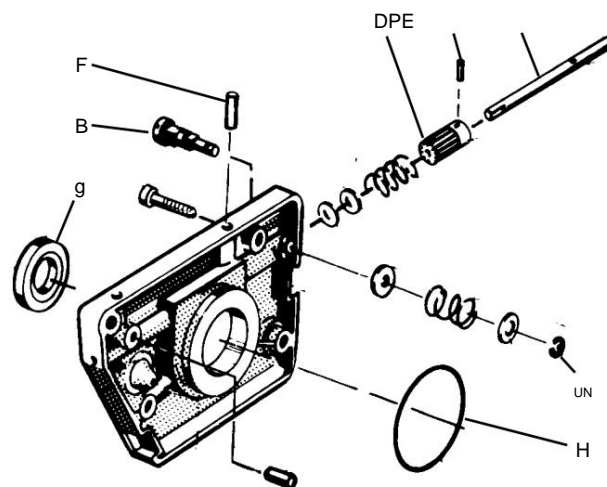
## SYSTÈME DE LUBRIFICATION

Scies 61, 268, 272XP.



Démonter la pompe à huile comme suit :

1. Retirez la rondelle de blocage (A), la rondelle, le ressort et la vis de réglage (B).
2. Retirez la laque de blocage et dévissez la vis (C).
3. Frappez le bord du boîtier de la pompe contre un morceau de bois afin que le piston de la pompe (D) glisse hors du boîtier.
4. Retirez le pignon (E) avec les rondelles et les ressorts.
5. Retirez la goupille (F).
6. Retirez le joint (G).
7. Si nécessaire, retirez le joint torique (H).

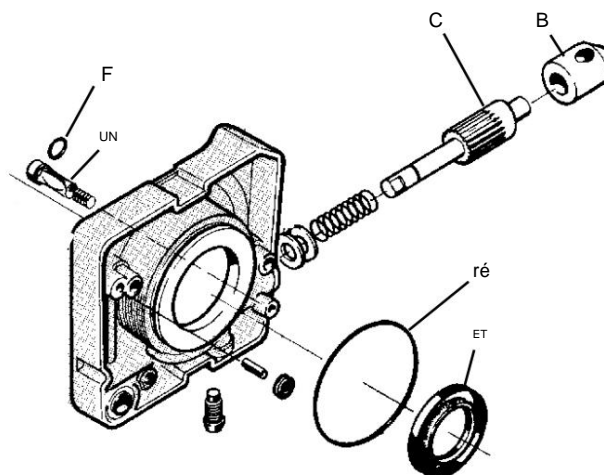


Scies 281XP et 288 XP.



Démonter la pompe à huile comme suit :

1. Dévissez la vis de réglage (A).
2. Retirez le bouchon (B) avec le piston de la pompe (C) et le ressort avec les rondelles.
3. Démontez le joint torique (D). Remplacer si nécessaire.
4. Si nécessaire, remplacer le joint (E).
5. Si nécessaire, remplacer le joint torique (F).



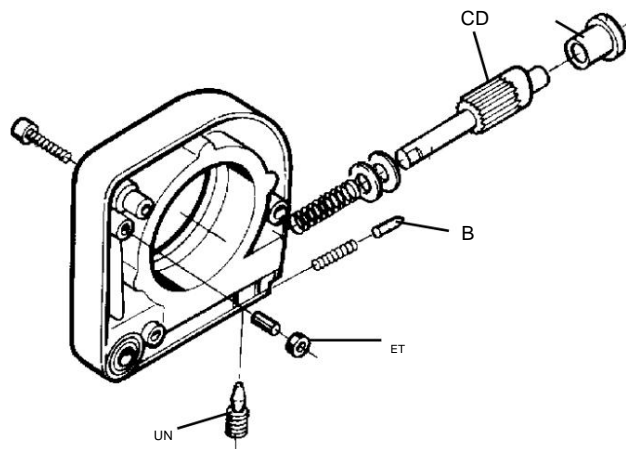


## SYSTÈME DE LUBRIFICATION

Vu 394.

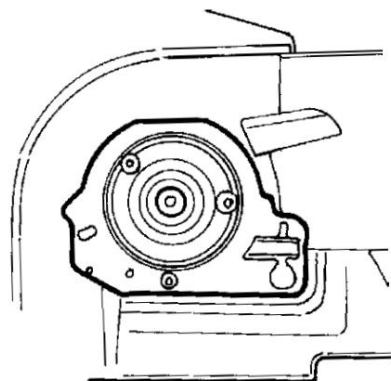
Démonter la pompe à huile comme suit :

1. Démontez la vis (A) afin de pouvoir retirer le ressort et la goupille de verrouillage (B).
2. Soulevez le piston de la pompe (C) avec le bouchon en plastique (D) à l'aide d'un tournevis.
3. Retirez le joint (E).



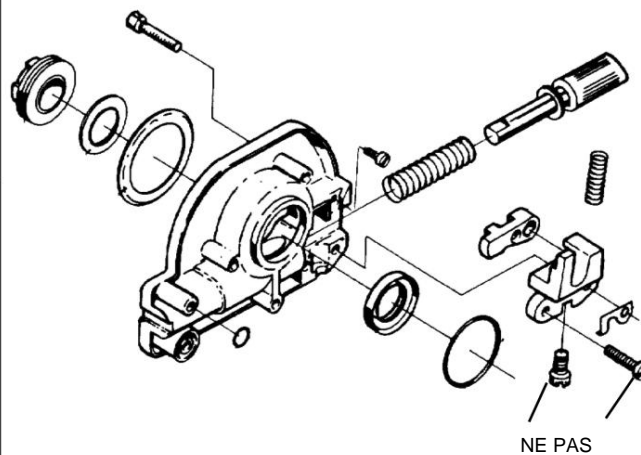
Vu 3120.

Dévissez les trois boulons qui maintiennent la pompe à huile et soulevez la pompe par la découpe pour la vis de réglage. Soulevez la pompe et desserrez le câble pour l'alimentation manuelle en huile.



Démonter la pompe à huile comme suit :

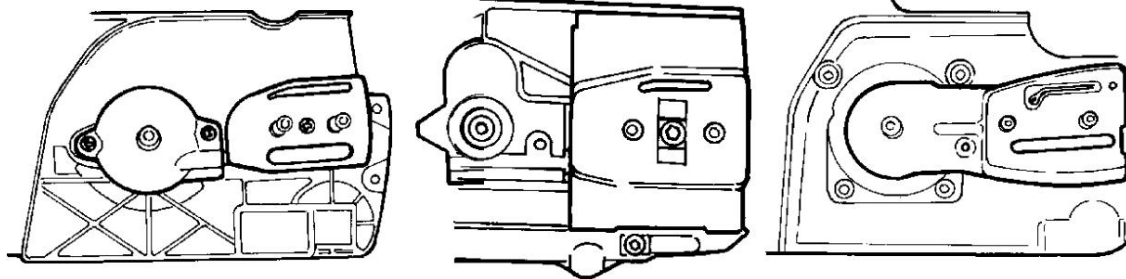
1. Dévissez les vis (A) et retirez les pièces comme montré dans la figure ci-dessous.
2. Dévisser la vis (B). REMARQUE! Filetage à gauche.



## SYSTÈME DE LUBRIFICATION

Scies 36, 40, 41, 45, 51 et 55.

Démontez les plaques de guidage de chaîne comme indiqué dans les schémas respectifs ci-dessous.



**36/41**

**40/45**

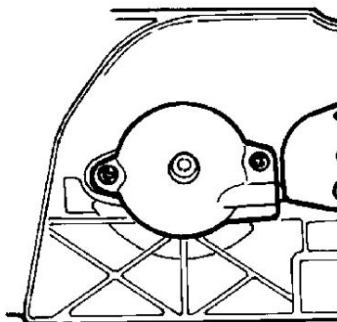
**51/55**

Scies 36, 40, 41 et 45.

Scies 51 et 55.

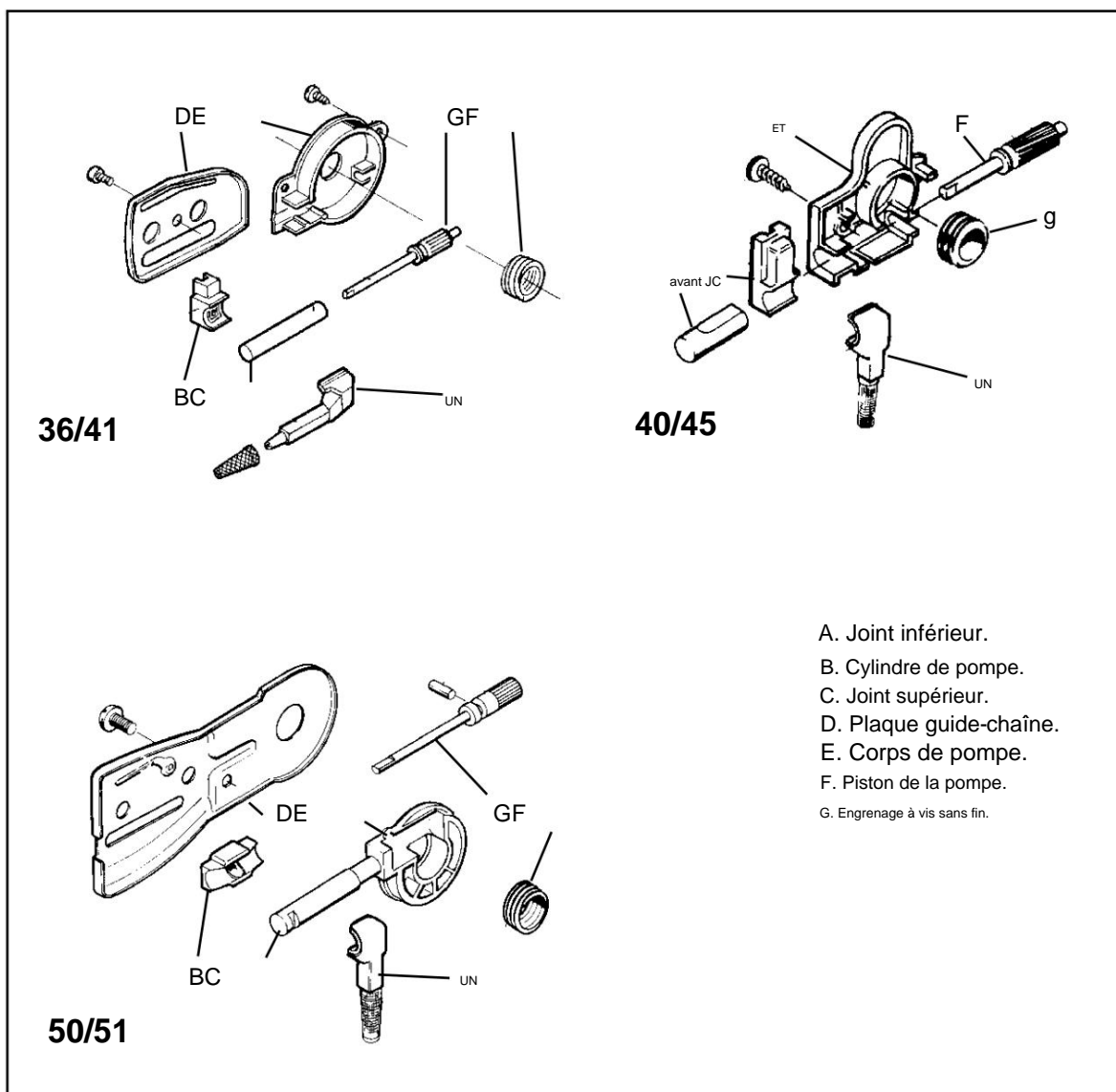
Dévisser les deux boulons et soulever la pompe et le joint supérieur.

Soulevez la pompe et le joint supérieur.



Démontez la pompe comme indiqué sur la vue éclatée de la page suivante.

# SYSTÈME DE LUBRIFICATION



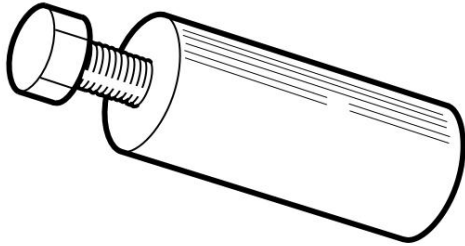
### Démontage de la vis sans fin de la pompe à huile

Sur certaines scies, la vis sans fin de la pompe à huile est pressée sur le vilebrequin.

Retirez l'engrenage à vis sans fin à l'aide de l'outil d'entretien de la scie en question. Voir "Outils".

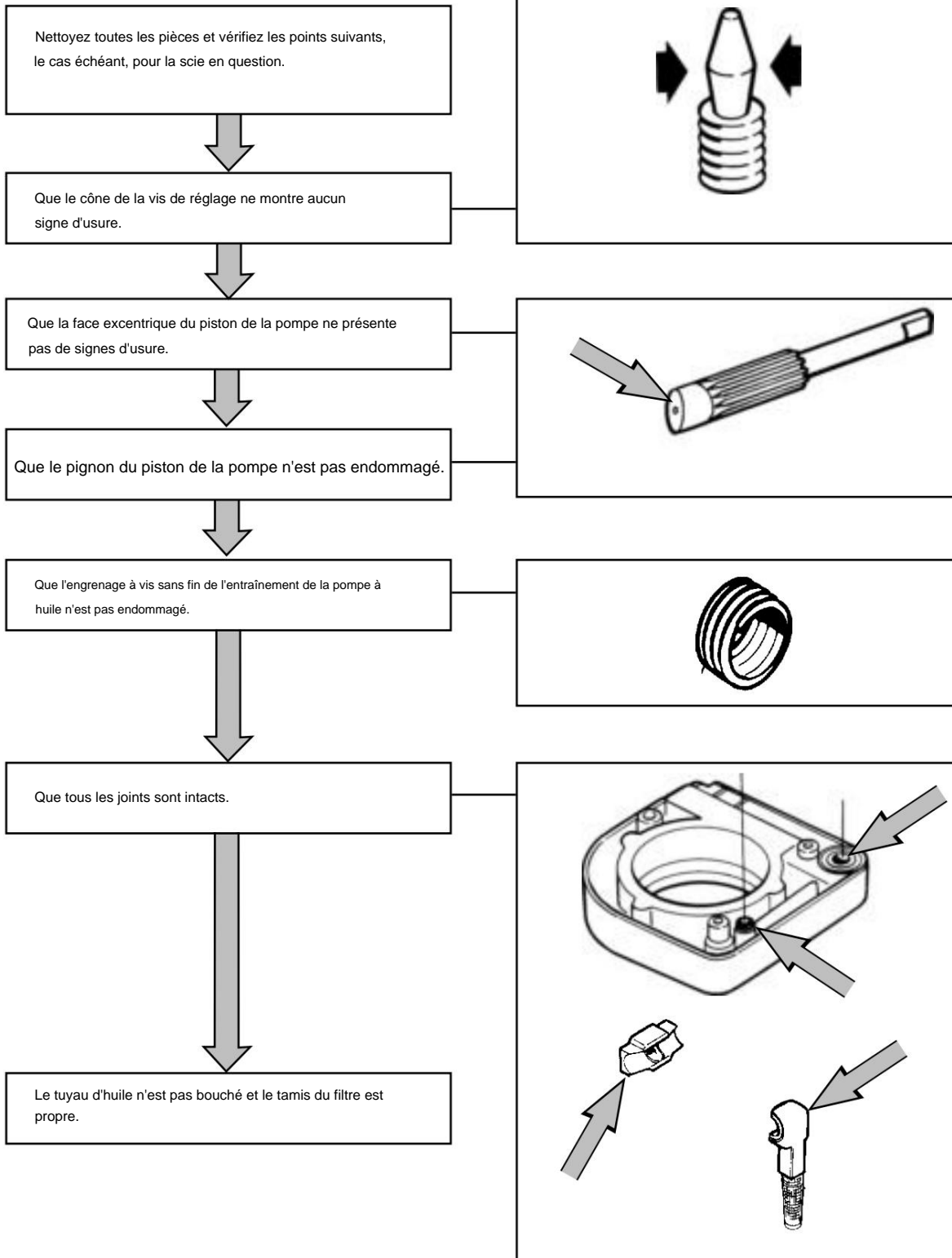
Vissez d'abord l'outil sur **toute** la vis sans fin

engrenage Tourner la vis jusqu'à ce que l'engrenage à vis sans fin soit retiré.



# SYSTÈME DE LUBRIFICATION

## Nettoyage et inspection

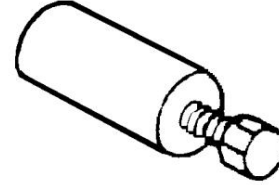


# SYSTÈME DE LUBRIFICATION

## Assemblage de l'engrenage à vis sans fin

Sur les scies où l'engrenage à vis sans fin de la pompe à huile est pressé sur le vilebrequin.

Visser l'engrenage à vis sans fin dans l'outil de démontage et presser l'engrenage à vis sans fin sur le vilebrequin jusqu'à ce qu'il bute contre le collier.

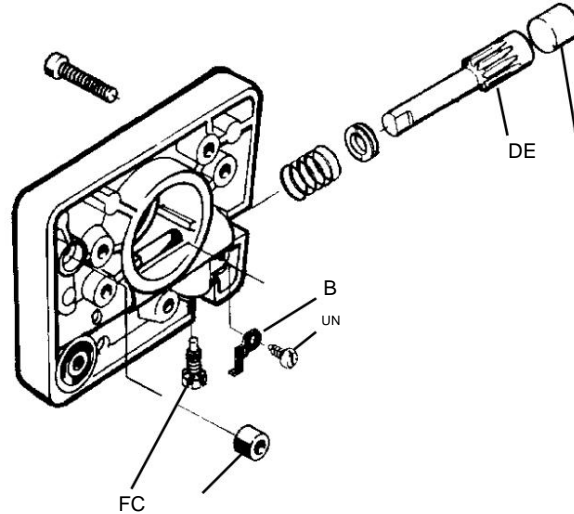


## Assemblage de la pompe à huile

Scies 42, 242XP, 246, 254XP, 262XP et 257.

Monter la pompe à huile comme suit :

1. Appliquez de l'huile SAE 30 sur toutes les pièces mobiles.
2. Insérez le piston de la pompe (D) avec les rondelles et le ressort.
3. Enfoncez un peu plus le piston de la pompe et vissez la vis de réglage (C).
4. Insérez le bouchon en plastique (E).
5. Remontez la vis (A) et le clip de verrouillage (B).
6. Monter le joint (F).

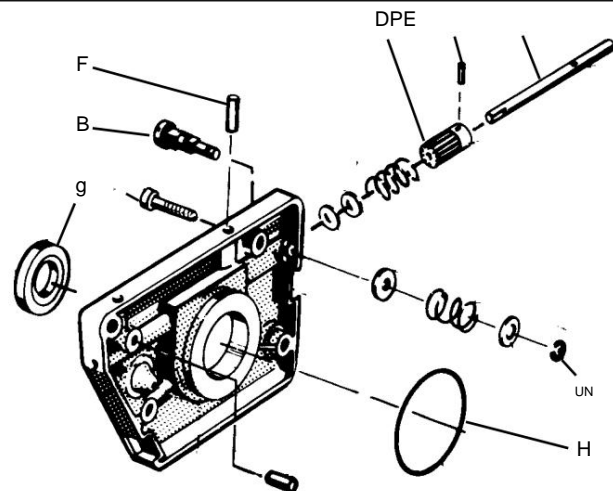


Scies 61, 268, 272XP.

Voir suite, page 80.

Monter la pompe à huile comme suit :

1. Appliquez de l'huile SAE 30 sur toutes les pièces mobiles.
2. Monter le joint (G) si nécessaire.
3. Enfoncez la goupille (F).
4. Localisez le pignon (E) avec les rondelles et le ressort.
5. Insérez le piston de pompe (D) à travers le pignon, le ressort et les rondelles dans le corps de pompe.
6. Monter la vis (C). La vis doit être verrouillée à l'aide de Loctite ou de laque de verrouillage.
7. Montez la vis de réglage (I) avec les rondelles, le ressort et le clip de verrouillage (A).
8. Montez le joint torique (H).



Voir suite, page 80.

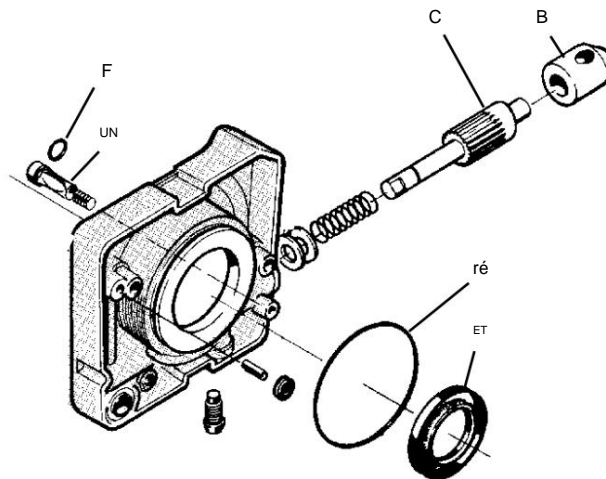


## SYSTÈME DE LUBRIFICATION

Scies 281XP et 288 XP.

Monter la pompe à huile comme suit :

1. Appliquer de l'huile SAE 30 sur toutes les pièces mobiles.
2. Monter le joint (E) si nécessaire.
3. Montez le bouchon (B) et le ressort avec les rondelles sur le piston de la pompe (C) et montez l'ensemble dans le corps de la pompe.
4. Montez la vis de réglage (A) dans le corps de pompe et à travers le trou du bouchon (B).
5. Montez les joints toriques (D) et (F).

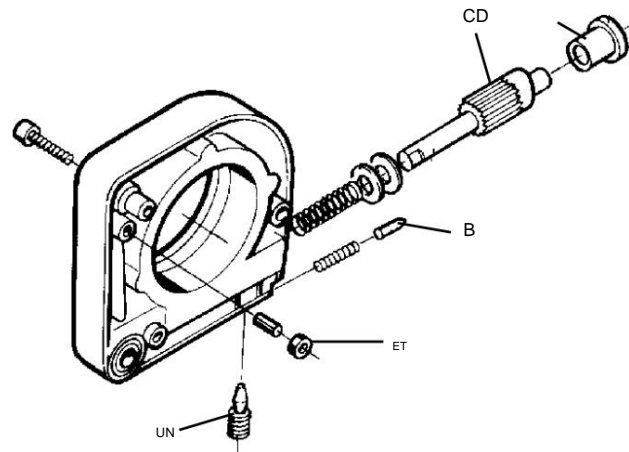


Vu 394.

Voir suite, page 80.

Monter la pompe à huile comme suit :

1. Appliquez de l'huile SAE 30 sur toutes les pièces mobiles.
2. Montez le piston de pompe (C) avec les rondelles et le ressort dans le corps de pompe.
3. Montez la goupille de verrouillage (B), enfoncez un peu plus le piston de la pompe (C) et montez la vis de réglage (A).
4. Monter le joint (E).
5. Montez le bouchon (D).



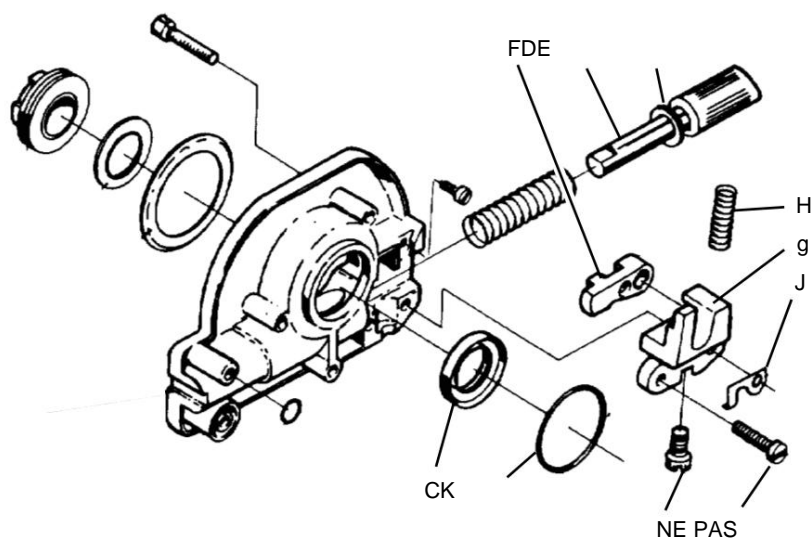
Voir suite, page 80.

## SYSTÈME DE LUBRIFICATION

Vu 3120.

Monter la pompe à huile comme suit :

1. Appliquer de l'huile SAE 30 sur toutes les pièces mobiles
2. Monter le joint (C).
3. Monter le piston de la pompe (D) avec le ressort.  
Enfoncez le piston et maintenez-le en position avec un tournevis depuis l'intérieur du corps de pompe dans la fente (E).
4. Monter la vis (B) de sorte qu'elle soit positionnée à env. un tour à partir du bas.  
REMARQUE! Filetage à gauche
5. Monter le bras de levier (F).
6. Monter les unités (BFG) avec le ressort (H) et visser en place à l'aide des vis (A) et du loquet (J).
7. Retirez le tournevis.
8. Montez de nouveaux joints toriques (K) et (L).



Monter le fil pour l'alimentation en huile manuelle.

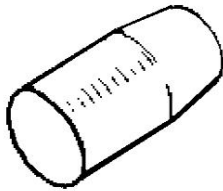
Voir la suite à la page suivante.

## SYSTÈME DE LUBRIFICATION

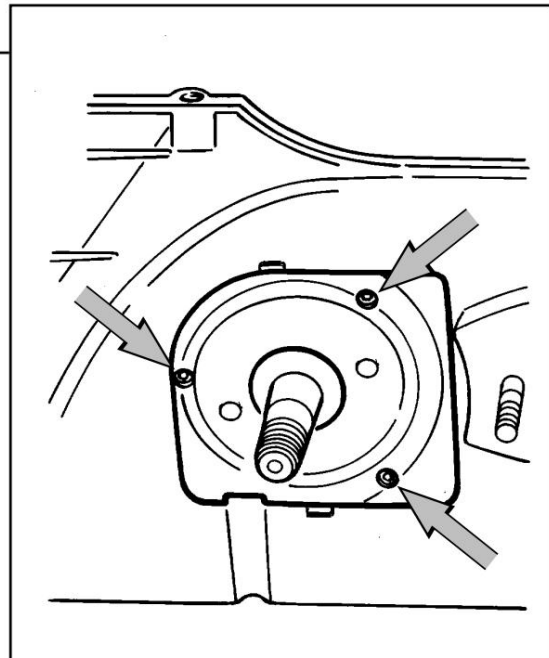
Scies 42, 61, 242, 246, 254, 257, 262, 268, 272, 281, 288, 394 et 3120.

Scies 61, 268, 272, 281 et 288

Utiliser le manchon conique qui se place sur l'arbre lors du montage de la pompe à huile. Sinon, les joints seront endommagés.



1. Lubrifiez le pignon avec de la graisse.
2. Montez la pompe à huile sur la scie en serrant les trois boulons.
3. Si le manchon conique a été utilisé, retirez-le.
4. Montez l'embrayage centrifuge.  
Voir page 69.
5. Montez le guide-chaîne et la chaîne.
6. Réglez la pompe à huile pour obtenir le bon débit d'huile.  
Voir les instructions d'utilisation.



# SYSTÈME DE LUBRIFICATION

Scies 36, 40, 41, 45, 51 et 55.

Monter la pompe à huile comme suit :

1. Appliquez de l'huile SAE 30 sur toutes les pièces mobiles.
2. Monter la vis sans fin (G) sur le vilebrequin, si nécessaire 3.

Monter le piston de pompe (F) dans le cylindre de pompe (B).

4. Remplir l'évidement de la pompe de graisse.
5. Monter l'unité dans le corps de pompe (E).

Assurez-vous que la découpe du cylindre de la pompe s'aligne dans le corps de la pompe.

6. Montez le joint inférieur (A) sur le carter.

A. Joint inférieur.

B. Cylindre de pompe.

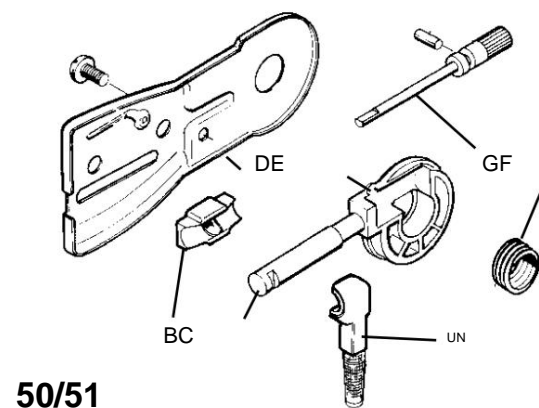
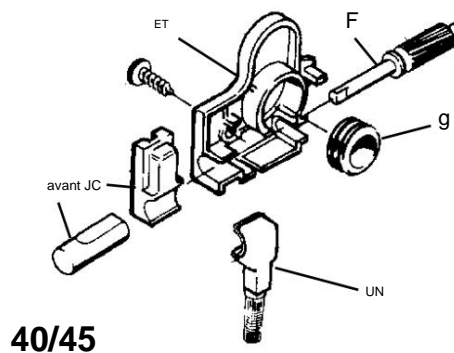
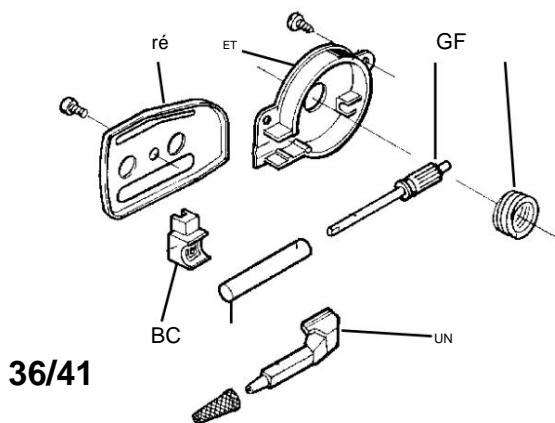
C. Joint supérieur.

D. Plaque guide-chaîne.

E. Corps de pompe.

F. Piston de la pompe.

G. Engrenage à vis sans fin



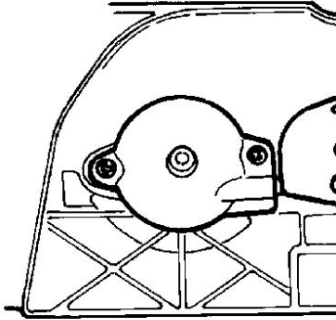
Scies 36, 40, 41 et 45, voir suite à la page suivante.

Scies 51 et 55, voir suite page suivante.

## SYSTÈME DE LUBRIFICATION

Scies 36, 40, 41 et 45.

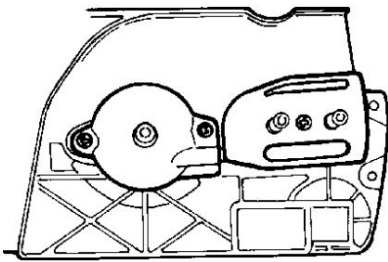
Monter la pompe à huile dans le carter, serrer les deux boulons et monter le joint supérieur.



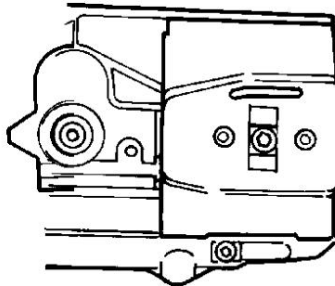
Scies 51 et 55.

Monter la pompe à huile dans le carter et monter le joint supérieur.

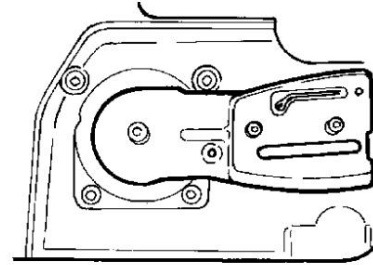
Monter les plaques guide-chaîne selon les schémas respectifs ci-dessous.



**36/41**



**40/45**



**51/55**

Monter le guide et la chaîne.

# CARBURATEUR

## La description

Les schémas de cette description ne correspondent pas au carburateur monté sur les tronçonneuses. Ils servent uniquement à montrer les principes de conception et de fonctionnement.



### ATTENTION!

Le carburant utilisé dans la tronçonneuse présente les dangers suivants : 1. Le liquide et ses vapeurs sont toxiques.

2. Peut provoquer une irritation de la peau.

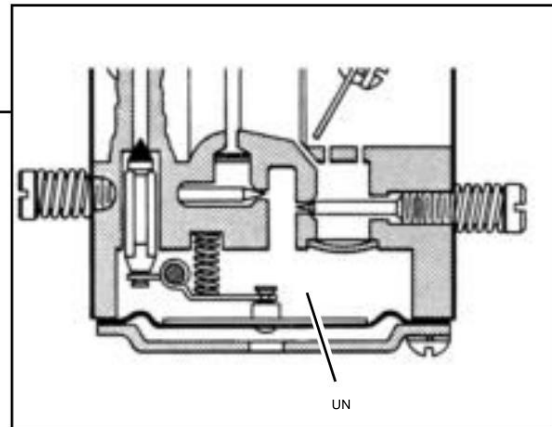
3. Est hautement inflammable.

### Concevoir

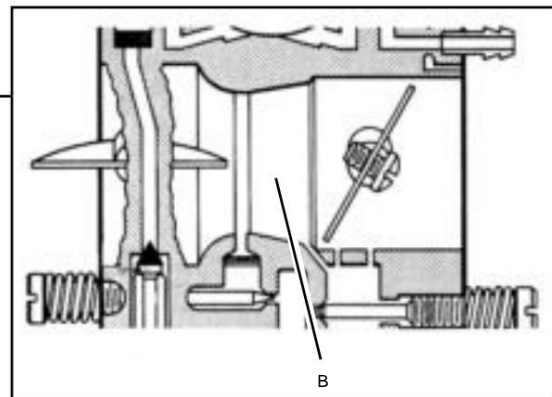
Le carburateur se compose de trois sous-systèmes:

- Unité de dosage, A. •
- Venturi mélangeur, B. •
- Unité de pompe, C.

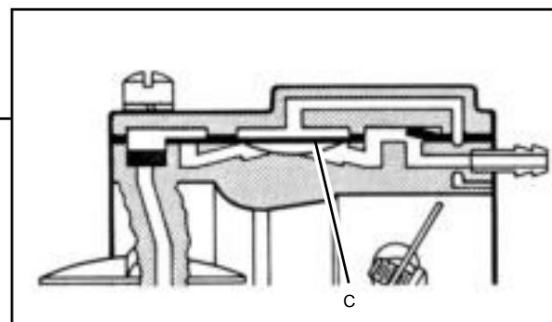
Le doseur (A) contient les gicleurs et les fonctions de contrôle du carburant. C'est ici que la quantité correcte de carburant pour le régime moteur et la puissance donnée est mesurée.



Le venturi mélangeur (B) abrite les gicleurs du starter, du papillon des gaz et du diffuseur. Ici, l'air est mélangé au carburant pour donner un mélange carburant / air qui peut être enflammé par l'étincelle d'allumage.



Dans l'unité de pompe (C), le carburant est pompé du réservoir de carburant vers l'unité de dosage. Un côté du diaphragme de la pompe est relié au carter et pulse au rythme des changements de pression dans le carter. L'autre côté du diaphragme pompe le carburant.





# CARBURATEUR

## Opération

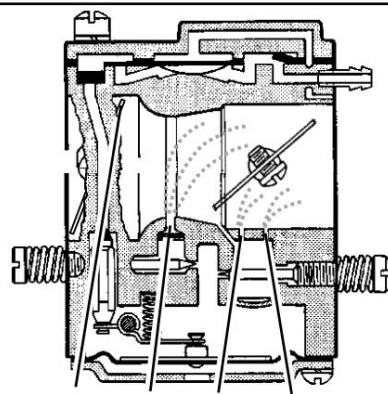
Le carburateur fonctionne différemment dans les modes suivants : • Démarrage à froid • Ralenti • Gaz partiel • Plein gaz

En mode de démarrage à froid, la vanne d'étranglement (D) est complètement fermée. Cela augmente la dépression dans le carburateur et le carburant est plus facile à aspirer de tous les gicleurs du diffuseur (E, F et G). Le papillon des gaz (H) est partiellement ouvert.

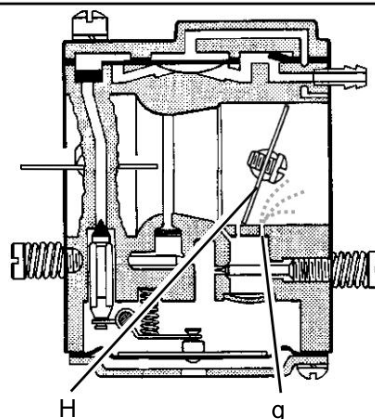
En mode ralenti (H), le papillon des gaz est fermé. L'air est aspiré par une ouverture dans le papillon des gaz et une petite quantité de carburant est fournie par le gicleur diffuseur (G).

En mode accélération partielle, le papillon des gaz (H) est partiellement ouvert. L'alimentation en carburant se fait par les gicleurs diffuseurs (F et G).

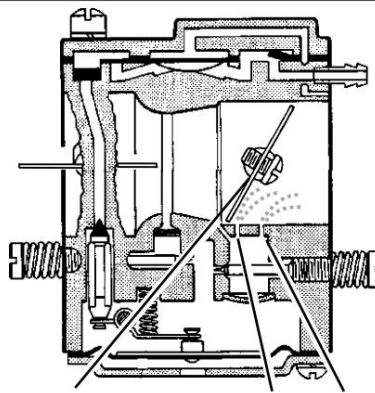
En mode plein gaz, les deux vannes sont ouvertes et le carburant est fourni par les trois jets de diffusion (E, F et G).



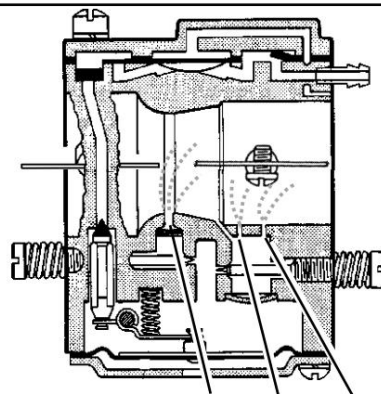
DEFG



H g



H GF



EFG

# CARBURATEUR

## Démantèlement



### ATTENTION!

Le carburant utilisé dans la tronçonneuse présente les risques suivants : 1. Le liquide et ses vapeurs sont toxiques.

2. Peut provoquer une irritation de la peau.
3. Est hautement inflammable.

Démontez toutes les pièces nécessaires et retirez le carburateur de la scie. Sur certains modèles, le cylindre doit être desserré et soulevé pour pouvoir retirer le carburateur.

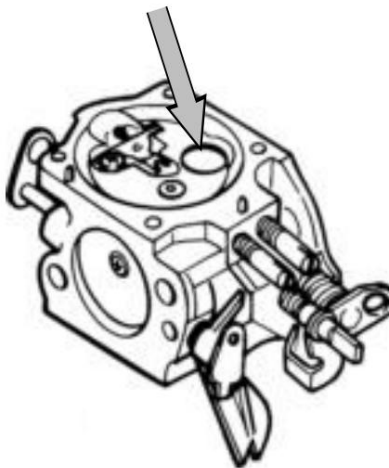


Voir le carburateur en question sur les quatre pages suivantes et les instructions ci-dessous.

### Bouchons

Lors du nettoyage du carburateur, les bouchons doivent être retirés. Supprimer comme suit:

1. Percez un trou dans le bouchon.
2. Insérez un tournevis ou un poinçon dans le trou et soulevez la fiche.



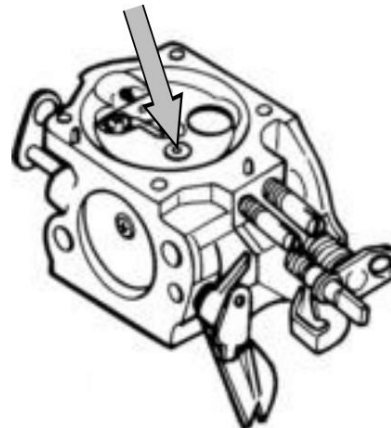
### "Jet semi-fixe"/"Jet fixe"

Certains carburateurs ont un gicleur supplémentaire (gicleur semi fixe). Le gicleur est en laiton et se situe dans le doseur et sert à donner un supplément de carburant. En moyenne 10% du carburant passe à travers le jet.

Sous ou à côté du jet se trouve un écran qui doit être nettoyé.

Démontez le gicleur et/ou l'écran de l'une des manières suivantes:

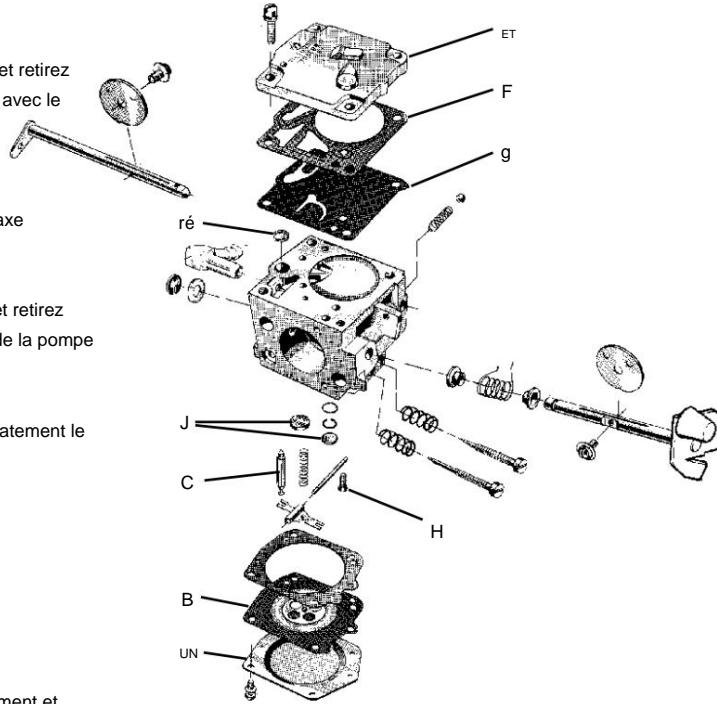
1. Frappez l'appareil dans le venturi à l'aide d'un poinçon et démontez l'appareil. (certains modèles Tillotson).
2. Démontez la rondelle de blocage au-dessus du gicleur et soulevez le gicleur et l'écran.



# CARBURATEUR

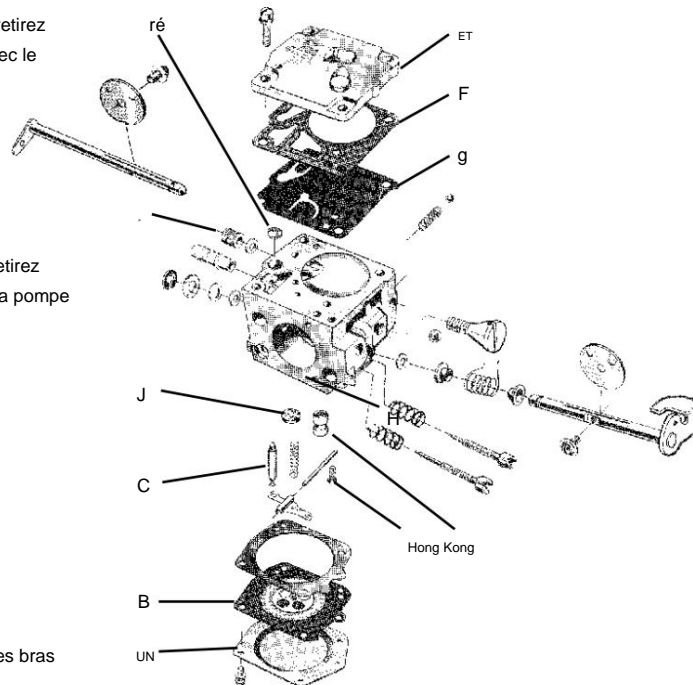
## Tillotson HS 228 B

1. Retirez le couvercle (A) sur l'unité de dosage et retirez soigneusement la membrane de contrôle (B) avec le joint.
2. Dévisser la vis (H) et retirer la vanne à pointe (C) avec bras de levier, axe et ressort.
3. Retirez le couvercle (E) sur l'unité de pompe et retirez soigneusement le joint (F) et le diaphragme de la pompe (G).
4. À l'aide d'une aiguille ou similaire, retirez délicatement le filtre à carburant (D).
5. Dévisser le gicleur haute et basse vitesse des vis.
6. Retirez les bouchons (J).  
Voir page 85.
7. Si nécessaire, retirez les soupapes d'étranglement et d'étranglement ainsi que les arbres, les bras de levier et les ressorts.



## Tillotson HS 255 B

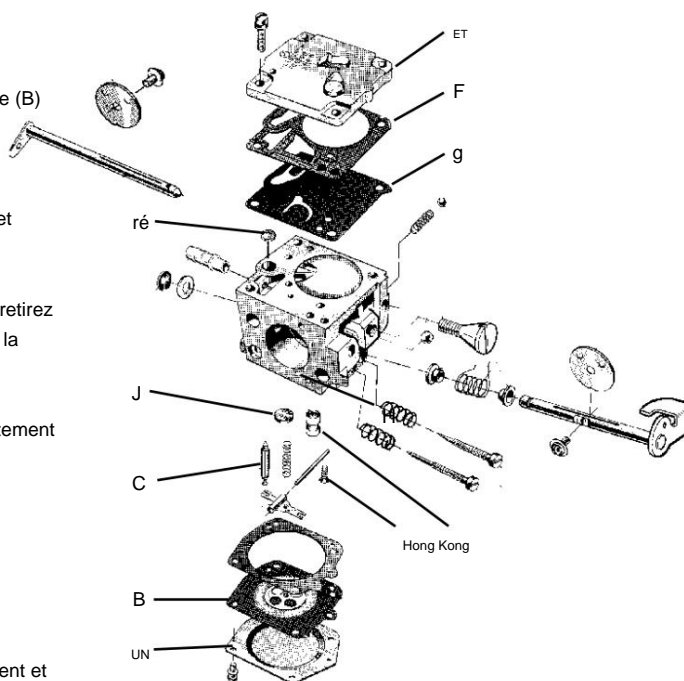
1. Retirez le couvercle (A) sur l'unité de dosage et retirez soigneusement la membrane de contrôle (B) avec le joint.
2. Dévisser la vis (H) et retirer la soupape à pointe (C) avec le bras de levier, l'arbre et le ressort.
3. Retirez le couvercle (E) sur l'unité de pompe et retirez soigneusement le joint (F) et le diaphragme de la pompe (G).
4. À l'aide d'une aiguille ou similaire, retirez délicatement le filtre à carburant (D).
5. Dévisser le gicleur haute et basse vitesse des vis.
6. Retirez les bouchons (J). Voir page 85.
7. Si nécessaire, retirez l'accélérateur et soupapes d'étranglement ainsi que les arbres, les bras de levier et les ressorts.
8. Retirez le régulateur de vitesse (I). (Seulement 272K, 268K et 272S).
9. Retirez le "gicleur semi-fixe" (K). Voir page 85.



# CARBURATEUR

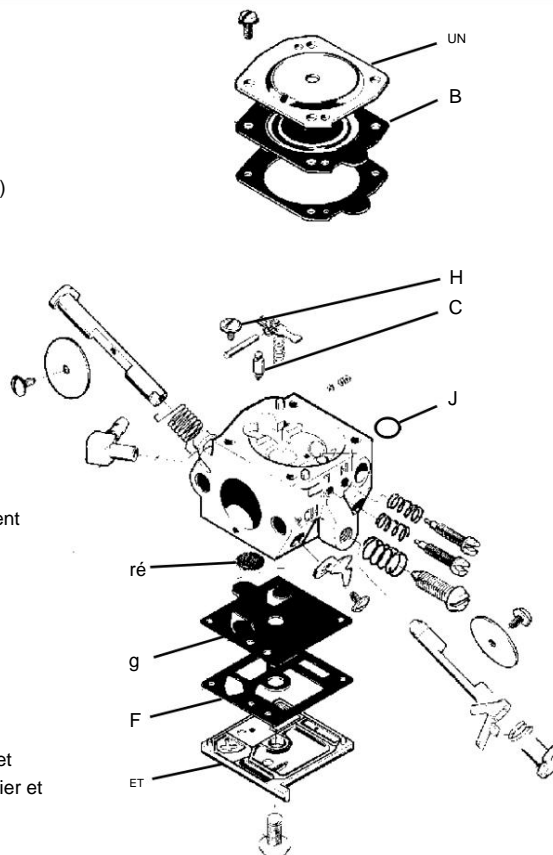
## Tillotson HS 260 A

1. Retirez le couvercle (A) sur l'unité de dosage et retirez soigneusement la membrane de contrôle (B) avec le joint.
2. Dévisser la vis (H) et retirer le vanne à pointeau (C) avec bras de levier, axe et ressort.
3. Retirez le couvercle (E) sur l'unité de pompe et retirez soigneusement le joint (F) et le diaphragme de la pompe (G).
4. À l'aide d'une aiguille ou similaire, retirez délicatement le filtre à carburant (D).
5. Dévisser le gicleur haute et basse vitesse des vis.
6. Retirez les bouchons (J). Voir page 85.
7. Si nécessaire, retirez les soupapes d'étranglement et d'étranglement ainsi que les arbres, les bras de levier et les ressorts.
8. Retirez le "gicleur semi-fixe" (K). Voir page 85.



## Walbro HDA et HD

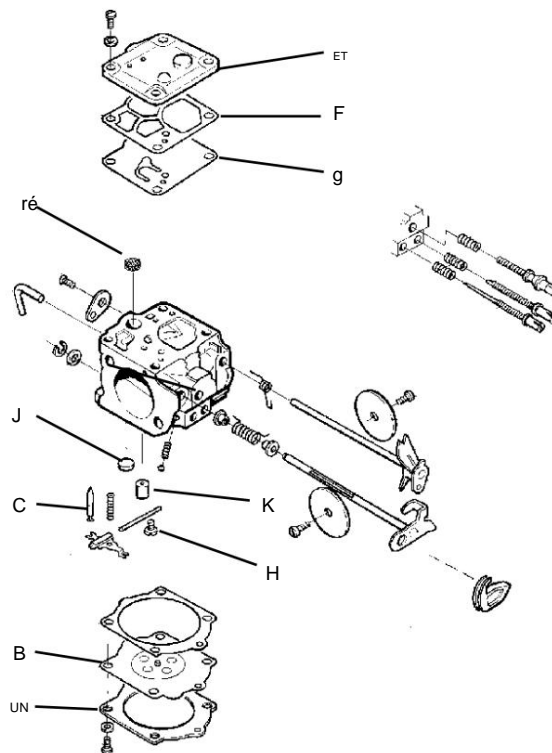
1. Retirez le couvercle (A) sur l'unité de dosage et retirez soigneusement la membrane de contrôle (B) avec le joint.
2. Dévisser la vis (H) et retirer le vanne à pointeau (C) avec bras de levier, axe et ressort.
3. Retirez le couvercle (E) sur la pompe groupe et retirer avec précaution le joint (F) et la membrane de la pompe (G).
4. À l'aide d'une aiguille ou similaire, retirez délicatement le filtre à carburant (D).
5. Dévisser le gicleur haute et basse vitesse des vis.
6. Retirez le bouchon (J). Voir page 85.
7. Si nécessaire, retirez les soupapes d'étranglement et d'étranglement ainsi que les arbres, les bras de levier et les ressorts.



# CARBURATEUR

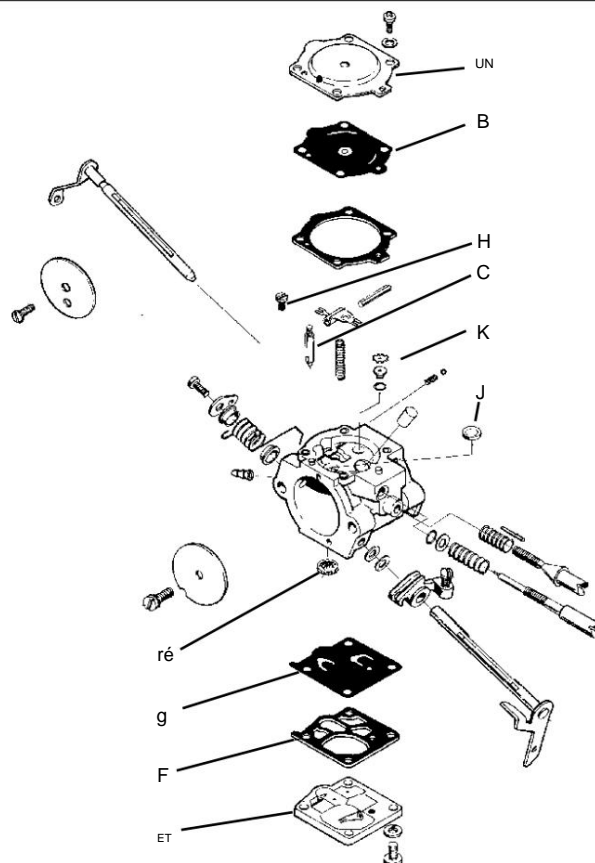
## Walbro WJ

1. Retirez le couvercle (A) sur l'unité de dosage et retirez soigneusement la membrane de contrôle (B) avec le joint.
2. Dévisser la vis (H) et retirer le vanne à pointeau (C) avec bras de levier, axe et ressort.
3. Retirez le couvercle (E) sur l'unité de pompe et retirez soigneusement le joint (F) et le diaphragme de la pompe (G).
4. À l'aide d'une aiguille ou similaire, retirez délicatement le filtre à carburant (D).
5. Dévisser le gicleur haute et basse vitesse des vis.
6. Retirez le bouchon (J). Voir page 85.
7. Si nécessaire, retirez les soupapes d'étranglement et d'étranglement ainsi que les arbres, les bras de levier et les ressorts.
8. Retirez le "gicleur semi-fixe" (K). Voir page 85.



## Walbro GT

1. Retirez le couvercle (A) sur l'unité de dosage et retirez soigneusement la membrane de contrôle (B) avec le joint.
2. Dévisser la vis (H) et retirer le vanne à pointeau (C) avec bras de levier, axe et ressort.
3. Retirez le couvercle (E) sur l'unité de pompe et retirez soigneusement le joint (F) et le diaphragme de la pompe (G).
4. À l'aide d'une aiguille ou similaire, retirez délicatement le filtre à carburant (D).
5. Dévissez les vis du gicleur à basse vitesse.
6. Retirez les bouchons (J). Voir page 85.
7. Si nécessaire, retirez les soupapes d'étranglement et d'étranglement ainsi que les arbres, les bras de levier et les ressorts.
8. Retirez le "gicleur semi-fixe" (K). Voir page 85.

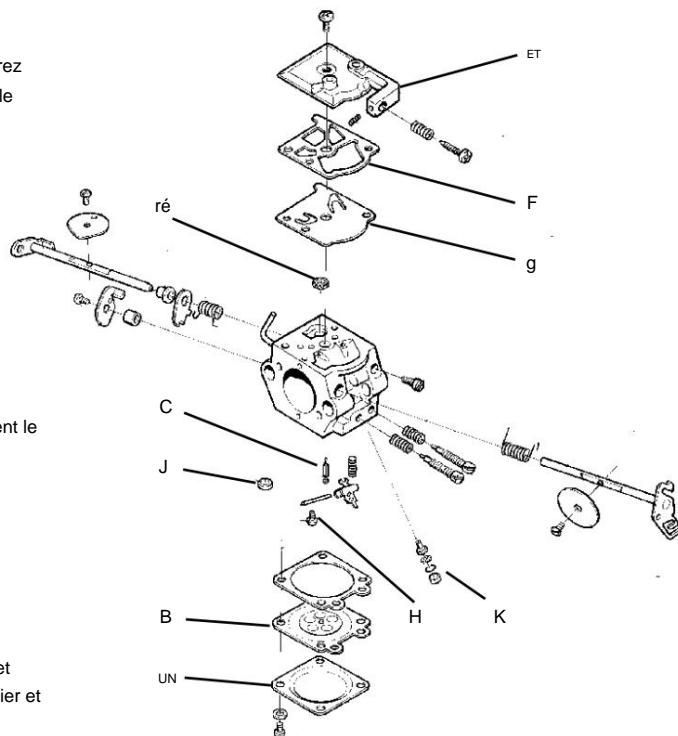




# CARBURATEUR

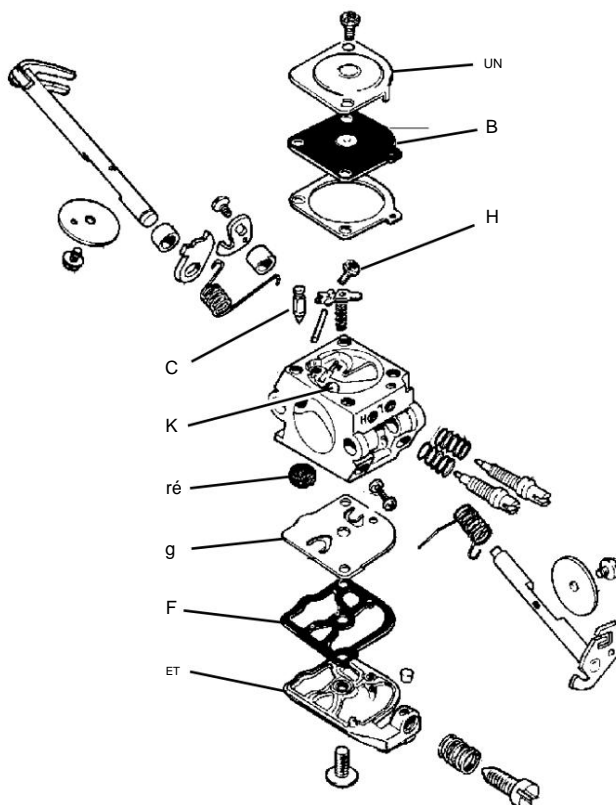
## Walbro WT

1. Retirez le couvercle (A) sur l'unité de dosage et retirez soigneusement la membrane de contrôle (B) avec le joint.
2. Dévisser la vis (H) et retirer la soupape à pointe (C) avec le bras de levier, l'arbre et le ressort.
3. Retirez le couvercle (E) sur la pompe groupe et retirez avec précaution le joint (F) et la membrane de la pompe (G).
4. À l'aide d'une aiguille ou similaire, retirez délicatement le filtre à carburant (D).
5. Dévisser le gicleur haute et basse vitesse des vis.
6. Retirez le bouchon (J). Voir page 85.
7. Si nécessaire, retirez les soupapes d'étranglement et d'étranglement ainsi que les arbres, les bras de levier et les ressorts.
8. Retirer le "jet semi-fixe" avec jet diffuseur (K). Voir page 85.



## SIT C1Q-EL1

1. Retirez le couvercle (A) sur l'unité de dosage et retirez soigneusement la membrane de contrôle (B) avec le joint.
2. Dévisser la vis (H) et retirer la vanne à pointe (C) avec bras de levier, axe et ressort.
3. Retirez le couvercle (E) sur l'unité de pompe et retirez soigneusement le joint (F) et le diaphragme de la pompe (G).
4. À l'aide d'une aiguille ou similaire, retirez délicatement le filtre à carburant (D).
5. Dévisser le gicleur haute et basse vitesse des vis.
6. Si nécessaire, retirez l'accélérateur et soupapes d'étranglement ainsi que les arbres, les bras de levier et les ressorts.





# CARBURATEUR

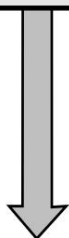
## Nettoyage et inspection



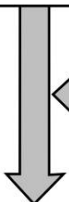
### ATTENTION!

Le carburant utilisé dans la tronçonneuse présente les dangers suivants : 1. Le liquide et ses vapeurs sont toxiques.

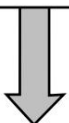
2. Peut provoquer une irritation de la peau.
3. Est hautement inflammable.



Nettoyez tous les composants à l'essence. Porter des gants ou une crème de protection cutanée.



Utiliser de l'air comprimé pour sécher l'essence sur les composants. Dirigez l'air à travers tous les canaux du boîtier du carburateur et assurez-vous qu'ils ne sont pas obstrués.



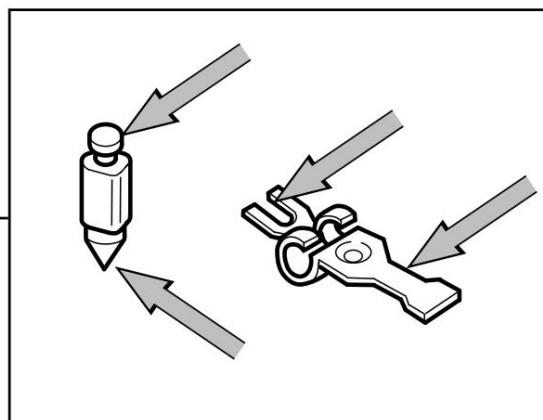
Reportez-vous au schéma carburateur en question dans les pages précédentes et vérifiez les points suivants :

1. Que le joint et les membranes de la pompe et de la commande ne sont pas endommagés.
2. Qu'il n'y a pas de jeu sur les axes des papillons et des volets de starter.
3. Que le pointeau et son levier sont pas porté.
4. Que le filtre à carburant n'est pas endommagé
5. Que les pointes des vis de jet haute et basse vitesse ne sont pas endommagées.
6. Sur Tillotson HS 255 B, que la vitesse le gouverneur (I) est propre.
7. Que le collecteur d'admission d'air n'est pas fissuré.



### ATTENTION!

Ne dirigez jamais le jet d'air comprimé vers le corps. L'air peut être forcé dans la circulation sanguine et peut entraîner la mort.



# CARBURATEUR

## Assemblée

Reportez-vous au carburateur en question sur les huit pages suivantes. Un test de pression, voir page 100, doit être effectué après le montage et avant le remontage du carburateur sur la scie.

**! ATTENTION!** Le carburant utilisé dans la tronçonneuse présente les dangers suivants : 1. Le liquide et ses vapeurs sont toxiques.

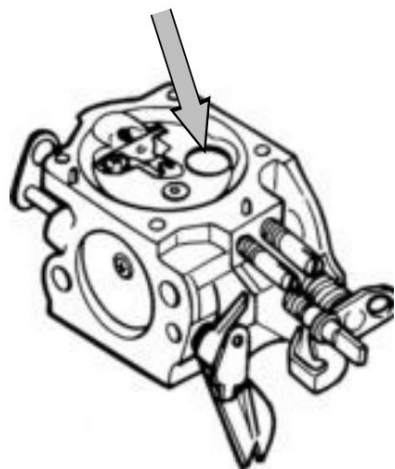
2. Peut provoquer une irritation de la peau.
3. Est hautement inflammable.

### Bouchons

Lors du nettoyage du carburateur, les bouchons doivent être retirés.

Remontez comme suit :

1. Placez le bouchon dans le trou avec le côté convexe vers le haut.
2. Développez le bouchon en utilisant un poinçon sur le côté supérieur.



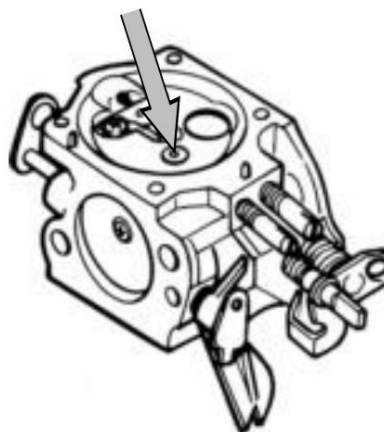
### "Jet semi-fixe"/"Jet fixe"

Certains carburateurs ont un gicleur supplémentaire (gicleur semi fixe). Le gicleur est en laiton et se situe dans le doseur et sert à donner un supplément de carburant. En moyenne 10% du carburant passe à travers le jet.

Sous ou à côté du jet se trouve un écran qui doit être nettoyé.

Remontez le gicleur et/ou l'écran de l'une des manières suivantes:

1. Assemblez l'appareil et placez-le dans le carburateur au moyen d'un poinçon (Certains modèles Tillotson).
2. Monter le gicleur avec crépine et rondelle frein.



# CARBURATEUR

## Tillotson HS 228 B

Maintenir un haut niveau de propreté lors du remontage du carburateur. Même de petites particules de saleté peuvent causer des problèmes de fonctionnement.

1. Si les soupapes d'étranglement et d'étranglement, les arbres, les bras de levier et les ressorts ont été démontés, ils doivent être remontés.

Lubrifiez les roulements de l'arbre à l'aide d'une huile légère.

2. Montez les bouchons (J). Voir page 91.

3. Montez les vis et les ressorts des jets haut et bas.  
**REMARQUE!** Ne serrez pas les vis contre les sièges. Cela peut endommager les sièges et les pointes d'aiguille.

4. Montez le filtre à carburant (D) à l'aide du manche d'un petit tournevis.

5. Montez la membrane de la pompe (G), le joint (F) et le couvercle (E) sur l'unité de pompe.

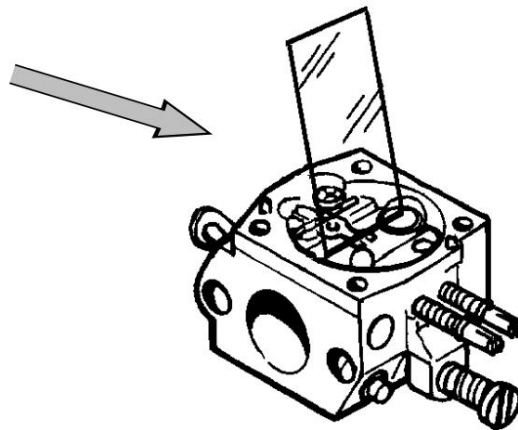
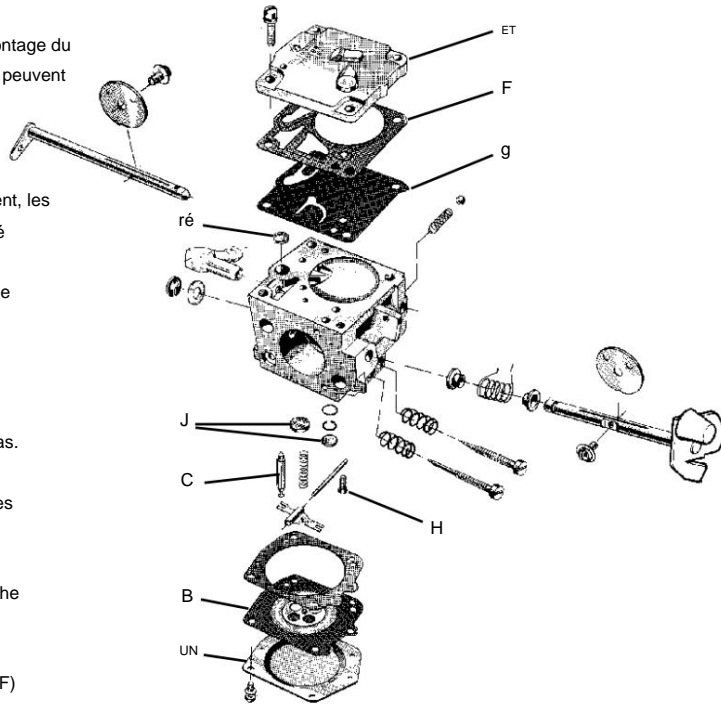
6. Montez la soupape à pointe (C) avec le bras de levier, l'arbre et le ressort et serrez la vis (H).

7. Vérifiez, à l'aide d'une règle ou similaire, que le bras de levier est au niveau du sol de la chambre. Voir la figure en bas à droite.

Le bras de levier peut être plié si nécessaire pour obtenir les réglages corrects.

8. Monter la membrane de contrôle (B) avec joint et couvercle (A) sur le doseur.

9. Effectuez un test de pression.  
Voir page 100.



# CARBURATEUR

## Tillotson HS 255 B

Maintenir un haut niveau de propreté lors du remontage du carburateur. Même de petites particules de saleté peuvent causer des problèmes de fonctionnement.

1. Si les soupapes d'étranglement et d'étranglement, les arbres, les bras de levier et les ressorts ont été démontés, ils doivent être remontés.  
Lubrifiez les roulements de l'arbre à l'aide d'une huile légère.

2. Montez les bouchons (J). Voir page 91.

3. Montez le « jet semi-fixe » (K). Voir page 91.

4. Montez les vis et les ressorts des jets haut et bas.  
**REMARQUE!** Ne serrez pas les vis contre les sièges. Cela peut endommager les sièges et les pointes d'aiguille.

5. Montez le tamis à carburant (D) en utilisant la poignée d'un petit tournevis.

6. Montez la membrane de la pompe (G), le joint (F) et le couvercle (E) sur l'unité de pompe.

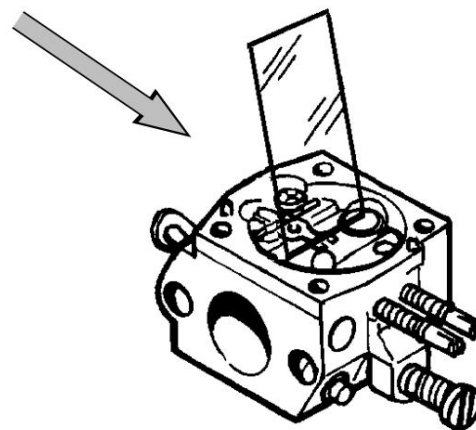
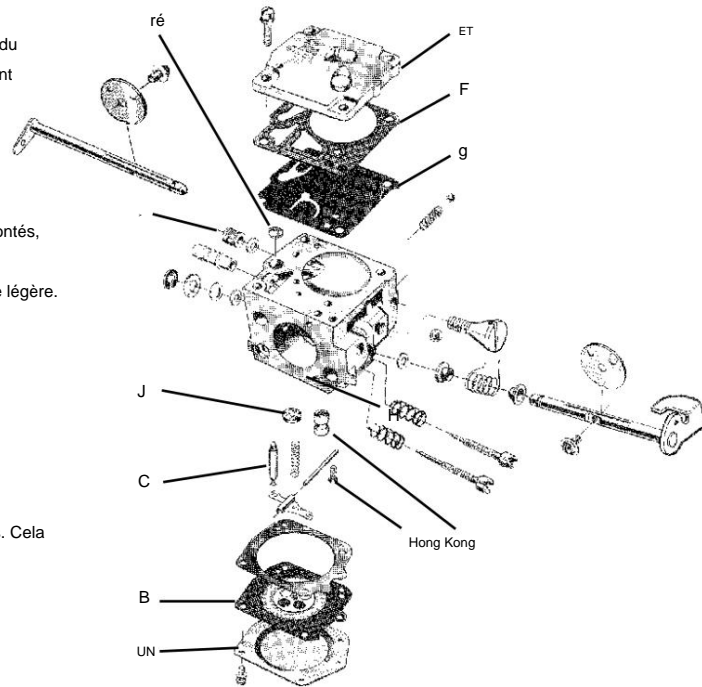
7. Montez la soupape à pointe (C) avec le bras de levier, l'arbre et le ressort et serrez la vis (H).

8. Vérifiez, à l'aide d'une règle ou similaire, que le bras de levier est au niveau du sol de la chambre.  
Voir la figure en bas à droite. Le bras de levier peut être plié si nécessaire pour obtenir les réglages corrects.

9. Montez le régulateur de vitesse (I). Verrouiller avec Loctite ou vernis de blocage. (S'applique uniquement aux modèles 272K, 268K et 272S).

10. Monter la membrane de régulation (B) avec le joint et le couvercle (A) sur le doseur.

11. Effectuez un test de pression.  
Voir page 100.



# CARBURATEUR

## Tillotson HS 260 A

Maintenir un haut niveau de propreté lors du remontage du carburateur. Même de petites particules de saleté peuvent causer des problèmes de fonctionnement.

1. Si les soupapes d'étranglement et d'étranglement, les arbres, les bras de levier et les ressorts ont été démontés, ils doivent être remontés.

Lubrifiez les roulements de l'arbre à l'aide d'une huile légère.

2. Montez les bouchons (J). Voir page 91.

3. Montez le « jet semi-fixe » (K). Voir page 91.

4. Montez les vis des jets haut et bas et ressorts. REMARQUE! Ne serrez pas les vis contre les sièges. Cela peut endommager les sièges et les pointes d'aiguille.

5. Montez le tamis à carburant (D) en utilisant la poignée d'un petit tournevis.

6. Montez la membrane de la pompe (G), le joint (F) et le couvercle (E) sur l'unité de pompe.

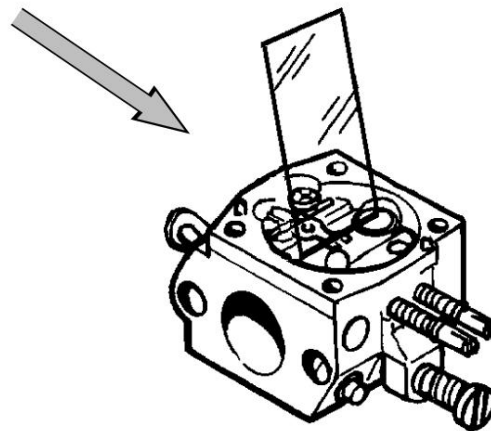
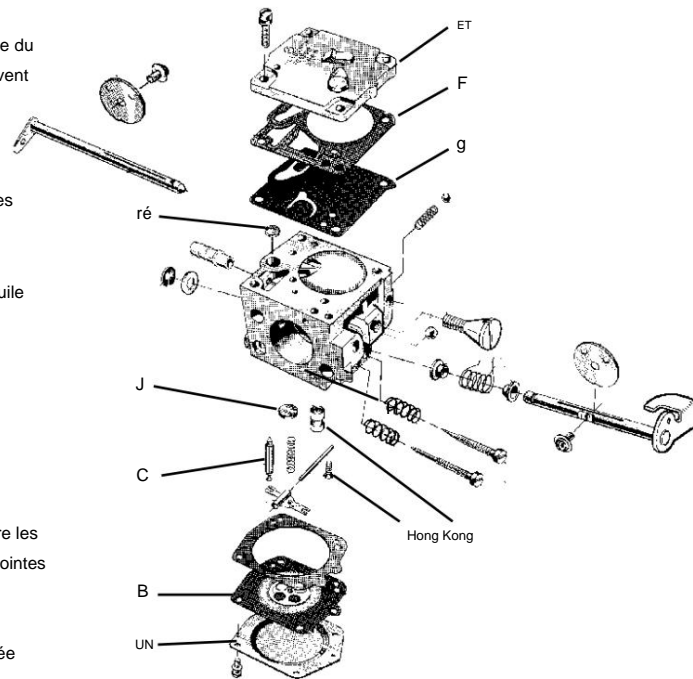
7. Montez la soupape à pointe (C) avec le bras de levier, l'arbre et le ressort et serrez la vis (H).

8. Vérifiez, à l'aide d'une règle ou similaire, que le bras de levier est au niveau du sol de la chambre.

Voir la figure en bas à droite. Le bras de levier peut être plié si nécessaire pour obtenir les réglages corrects.

9. Monter la membrane de régulation (B) avec le joint et le couvercle (A) sur le doseur.

10. Effectuez un test de pression. Voir page 100.

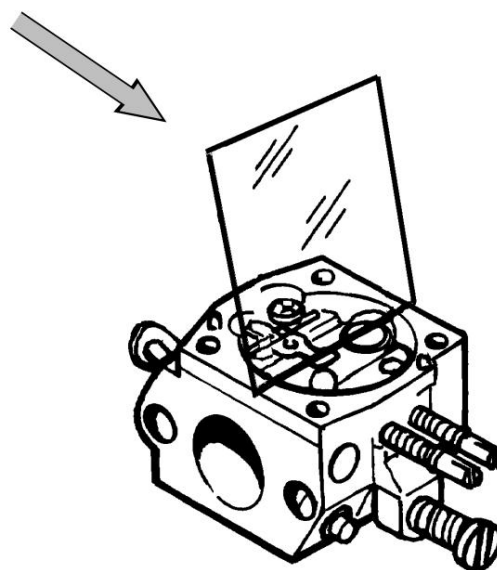
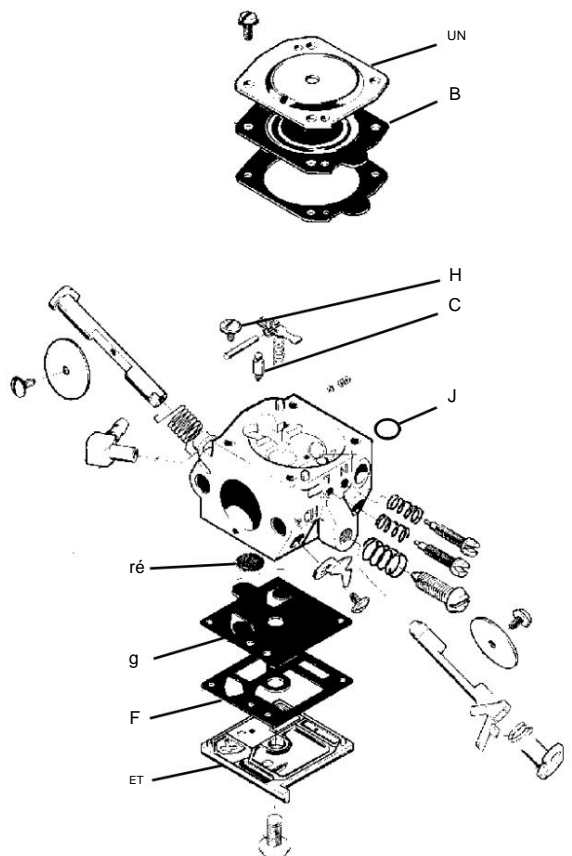


# CARBURATEUR

## Walbro HDA et HD

Maintenir un haut niveau de propreté lors du remontage du carburateur. Même de petites particules de saleté peuvent causer des problèmes de fonctionnement.

1. Si les soupapes d'étranglement et d'étranglement, les arbres, les bras de levier et les ressorts ont été démontés, ils doivent être remontés.  
Lubrifiez les roulements de l'arbre à l'aide d'une huile légère.
2. Montez les bouchons (J). Voir page 91.
3. Montez les vis et les ressorts des jets haut et bas.  
**REMARQUE!** Ne serrez pas les vis contre les sièges. Cela peut endommager les sièges et les pointes d'aiguille.
4. Montez le tamis à carburant (D) en utilisant la poignée d'un petit tournevis.
5. Montez la membrane de la pompe (G), le joint (F) et le couvercle (E) sur l'unité de pompe.
6. Montez la soupape à pointe (C) avec le bras de levier, l'arbre et le ressort et serrez la vis (H).
7. Vérifiez, à l'aide d'une règle ou similaire, que le bras de levier est au niveau du sol de la chambre.  
Voir la figure en bas à droite. Le bras de levier peut être plié si nécessaire pour obtenir les réglages corrects.
8. Monter la membrane de régulation (B) avec le joint et le couvercle (A) sur le doseur.
9. Effectuez un test de pression. Voir page 100.



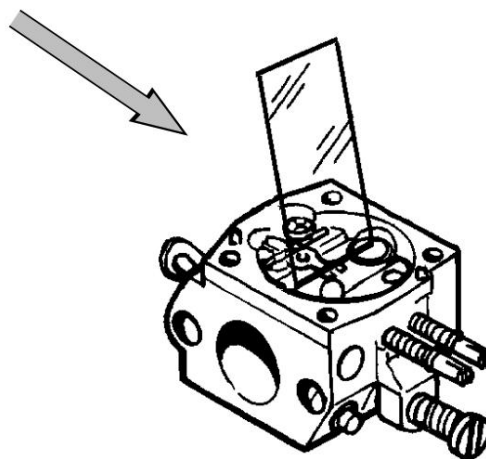
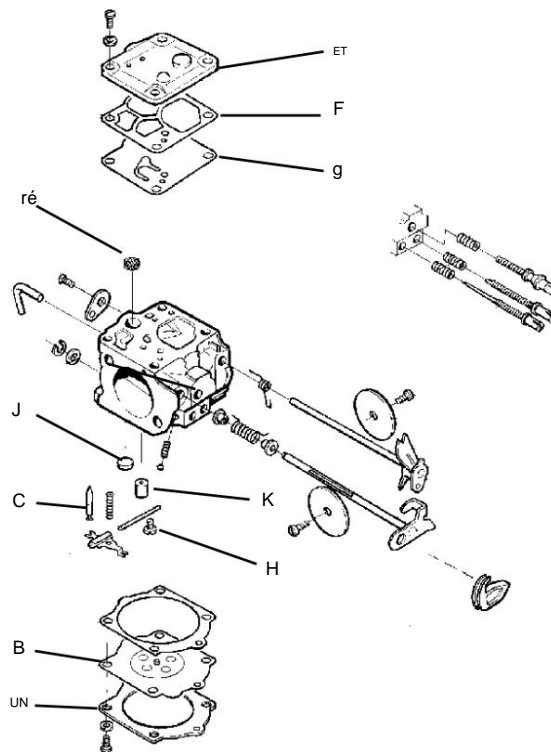


# CARBURATEUR

## Walbro WJ

Maintenir un haut niveau de propreté lors du remontage du carburateur. Même de petites particules de saleté peuvent causer des problèmes de fonctionnement.

1. Si les soupapes d'étranglement et d'étranglement, les arbres, les bras de levier et les ressorts ont été démontés, ils doivent être remontés. Lubrifier le paliers d'arbre à l'aide d'une huile légère.
2. Montez les bouchons (J). Voir page 91.
3. Montez le « jet semi-fixe » (K). Voir page 91.
4. Montez les vis et les ressorts des jets haut et bas.  
REMARQUE! Ne serrez pas les vis contre les sièges. Cela peut endommager les sièges et les pointes d'aiguille.
5. Montez le tamis à carburant (D) en utilisant la poignée d'un petit tournevis.
6. Montez la membrane de la pompe (G), le joint (F) et le couvercle (E) sur l'unité de pompe.
7. Montez la soupape à pointe (C) avec le bras de levier, l'arbre et le ressort et serrez la vis (H).
8. Vérifiez, à l'aide d'une règle ou similaire, que le bras de levier est au niveau du sol de la chambre.  
Voir la figure en bas à droite. Le bras de levier peut être plié si nécessaire pour obtenir les réglages corrects.
9. Monter la membrane de régulation (B) avec le joint et le couvercle (A) sur le doseur.
10. Effectuez un test de pression. Voir page 100.



# CARBURATEUR

## Walbro GT

Maintenir un haut niveau de propreté lors du remontage du carburateur. Même de petites particules de saleté peuvent causer des problèmes de fonctionnement.

1. Si les soupapes d'étranglement et d'étranglement, les arbres, les bras de levier et les ressorts ont été démontés, ils doivent être remontés.

Lubrifiez les roulements de l'arbre à l'aide d'une huile légère.

2. Montez les bouchons (J). Voir page 91.

3. Montez le "gicleur fixe" (K). Voir page 91.

4. Montez les vis et les ressorts des jets haut et bas.  
REMARQUE! Ne serrez pas les vis contre les sièges.  
Cela peut endommager les sièges et les pointes d'aiguille.

5. Montez le tamis à carburant (D) en utilisant la poignée d'un petit tournevis.

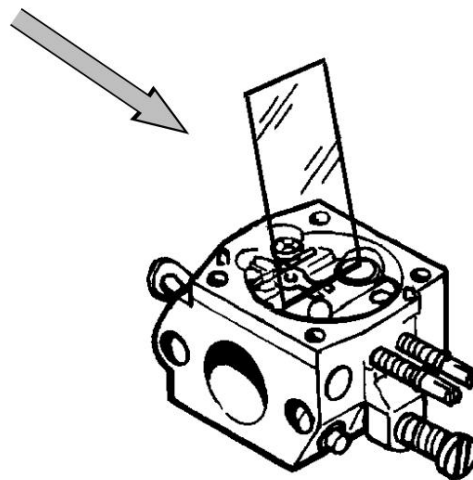
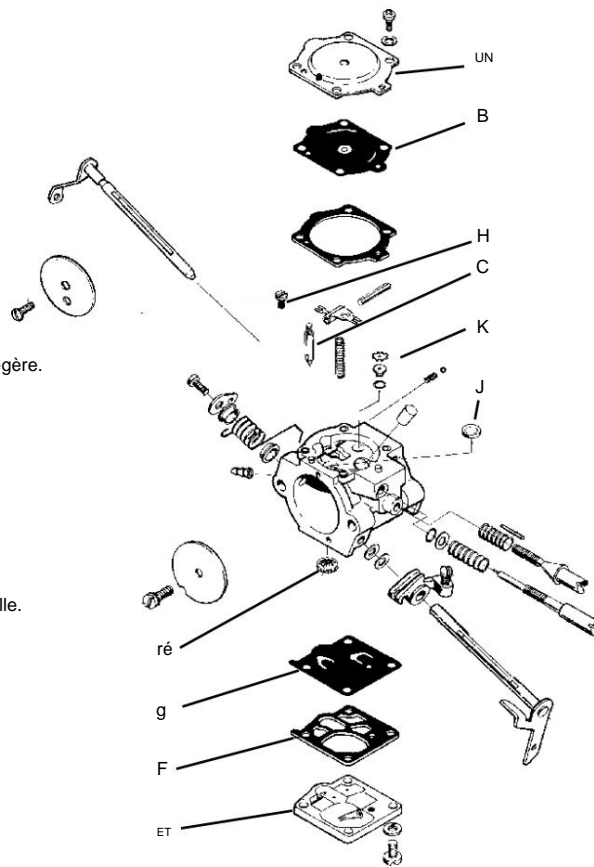
6. Montez la membrane de la pompe (G), le joint (F) et le couvercle (E) sur l'unité de pompe.

7. Montez la soupape à pointe (C) avec le bras de levier, l'arbre et le ressort et serrez la vis (H).

8. Vérifiez, à l'aide d'une règle ou similaire, que le bras de levier est au niveau du sol de la chambre.  
Voir la figure en bas à droite. Le bras de levier peut être plié si nécessaire pour obtenir les réglages corrects.

9. Monter la membrane de régulation (B) avec le joint et le couvercle (A) sur le doseur.

10. Effectuez un test de pression. Voir page 100.



# CARBURATEUR

## Walbro WT

Maintenir un haut niveau de propreté lors du remontage du carburateur. Même de petites particules de saleté peuvent causer des problèmes de fonctionnement.

1. Si les soupapes d'étranglement et d'étranglement, les arbres, les bras de levier et les ressorts ont été démontés, ils doivent être remontés.

Lubrifiez les roulements de l'arbre à l'aide d'une huile légère.

2. Montez les bouchons (J). Voir page 91.

3. Montez le « jet semi-fixe » (K). Voir page 91.

4. Montez les vis et les ressorts des jets haut et bas.  
REMARQUE! Ne serrez pas les vis contre les sièges. Cela peut endommager les sièges et les pointes d'aiguille.

5. Montez le tamis à carburant (D) en utilisant la poignée d'un petit tournevis.

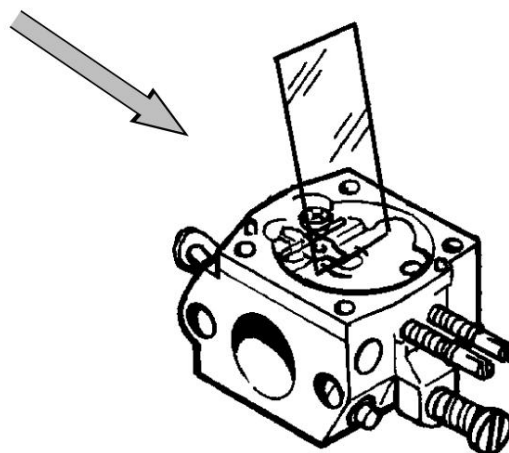
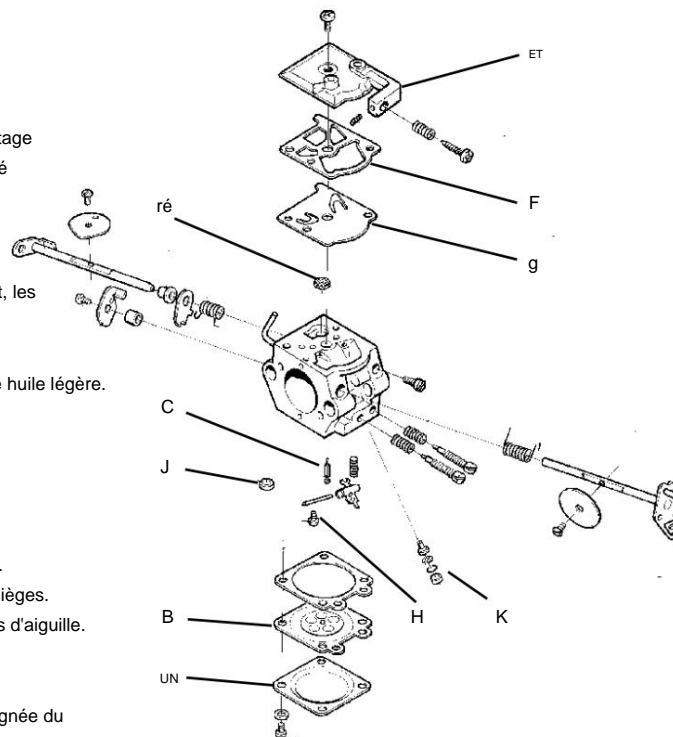
6. Montez la membrane de la pompe (G), le joint (F) et le couvercle (E) sur l'unité de pompe.

7. Montez la soupape à pointe (C) avec le bras de levier, l'arbre et le ressort et serrez la vis (H).

8. Vérifiez, à l'aide d'une règle ou similaire, que le bras de levier est au niveau du sol de la chambre.  
Voir la figure en bas à droite. Le bras de levier peut être plié si nécessaire pour obtenir les réglages corrects.

9. Monter la membrane de régulation (B) avec le joint et le couvercle (A) sur le doseur.

10. Effectuez un test de pression. Voir page 100.

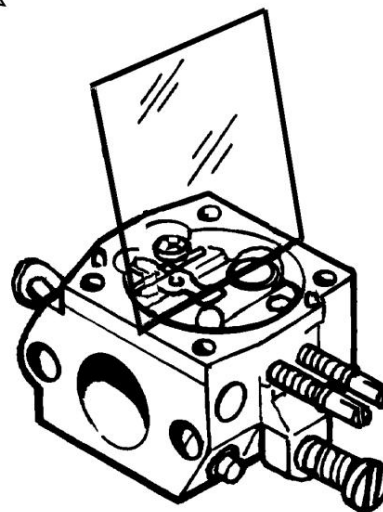
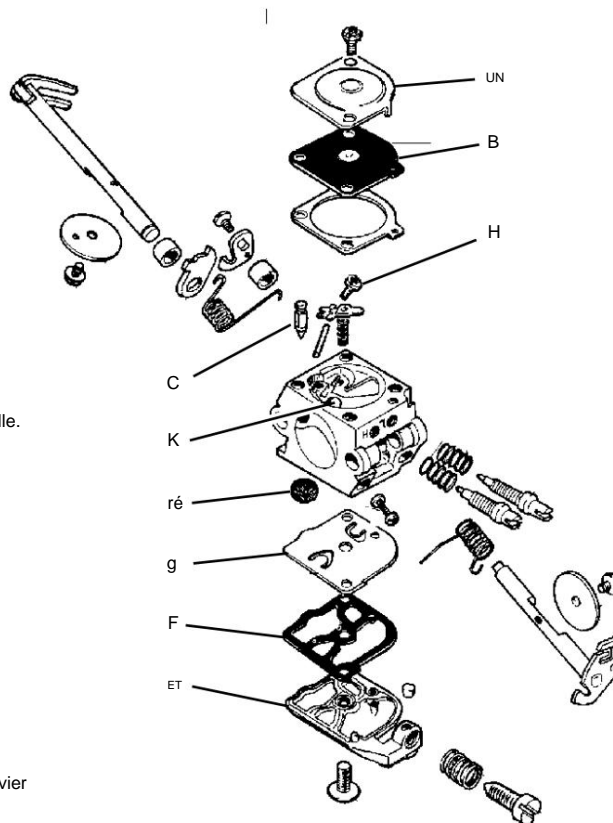


# CARBURATEUR

## SIT C1Q-EL1

Maintenir un haut niveau de propreté lors du remontage du carburateur. Même de petites particules de saleté peuvent causer des problèmes de fonctionnement.

1. Si les soupapes d'étranglement et d'étranglement, les arbres, les bras de levier et les ressorts ont été démontés, ils doivent être remontés.  
Lubrifiez les roulements de l'arbre à l'aide d'une huile légère.
2. Montez les vis et les ressorts des jets haut et bas.  
REMARQUE! Ne serrez pas les vis contre les sièges. Cela peut endommager les sièges et les pointes d'aiguille.
3. Montez le tamis à carburant (D) en utilisant la poignée d'un petit tournevis.
4. Montez la membrane de la pompe (G), le joint (F) et le couvercle (E) sur l'unité de pompe.
5. Montez la soupape à pointe (C) avec le bras de levier, l'arbre et le ressort et serrez la vis (H).
6. Vérifier, à l'aide d'une règle ou similaire, que le bras de levier est au niveau du sol de la chambre.  
Voir la figure en bas à droite. Le bras de levier peut être plié si nécessaire pour obtenir les réglages corrects.
7. Monter la membrane de régulation (B) avec le joint et le couvercle (A) sur le doseur.
8. Effectuez un test de pression. Voir page 100.



# CARBURATEUR

## Test de pression

Le test de pression doit être effectué avec le carburateur entièrement assemblé. Le test doit toujours être effectué après la réparation du carburateur, mais un test peut également être effectué pour le dépannage avant le démontage.

### ! ATTENTION!

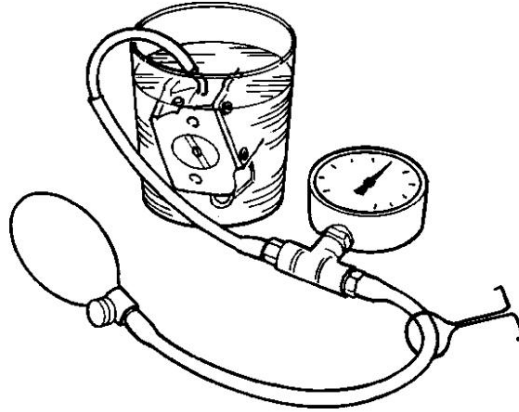
Le carburant utilisé dans la tronçonneuse présente les risques suivants : 1. Le liquide et ses vapeurs sont toxiques.

2. Peut provoquer une irritation de la peau.

3. Est hautement inflammable.

Faites le test comme suit :

1. Ouvrez les vis de jet haute et basse vitesse d'un tour à partir du bas.
2. Connectez le testeur de pression 502 50 38-01 à l'admission de carburant du carburateur.
3. Abaissez le carburateur dans un bûcher de l'eau.
4. Pompez la pression à 50 kPa (0,5 bar) et serrez le tube de la pompe avec le clip à ressort.
5. Il ne devrait y avoir aucune fuite. Si une fuite se produit, reportez-vous au tableau ci-dessous.



Fuite sur	Défaut avec
Jets diffuseurs	Soupape à pointeau
Fuite sur le tube d'impulsion	Diaphragme de la pompe
Orifice de ventilation au-dessus du doseur	Diaphragme de contrôle

## Remontage sur tronçonneuse

Montez le carburateur sur la tronçonneuse et remonter toutes les autres pièces déposées. Pour les couples de serrage, voir les « Données d'entretien » de la scie en question.

Réglage du carburateur. Voir le mode d'emploi de la scie en question.

## FILTRE À AIR

Remplacez le filtre à air de la tronçonneuse aux intervalles indiqués dans les instructions d'utilisation respectives.

Il est extrêmement important que les unités de filtre à air des découpeuses 268K, 272K et des dessoucheuses 272S soient correctement entretenues. Les unités de filtre à air de ces modèles ont donc été incluses dans ce manuel d'atelier.

### 268K, 272K et 272S

Le système de filtre à air se compose de :

1. Préfiltre.
2. Filtre principal.

#### Préfiltre

Le préfiltre est un filtre en mousse huilé facilement accessible sous le couvercle du filtre (A).

Dans des conditions poussiéreuses, ce filtre doit être vérifié/remplacé tous les deux ravitaillements.

Le filtre doit être nettoyé et huilé régulièrement pour obtenir une efficacité de filtration maximale.

#### Nettoyage

Démonter le filtre. Laver le filtre à chaud eau savonneuse. Après le nettoyage, rincez soigneusement le filtre à l'eau claire. Pressez et laissez sécher le filtre.

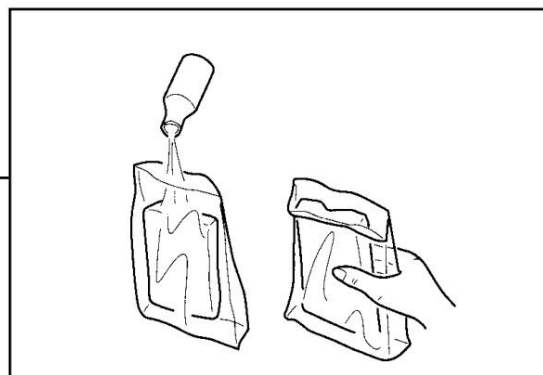
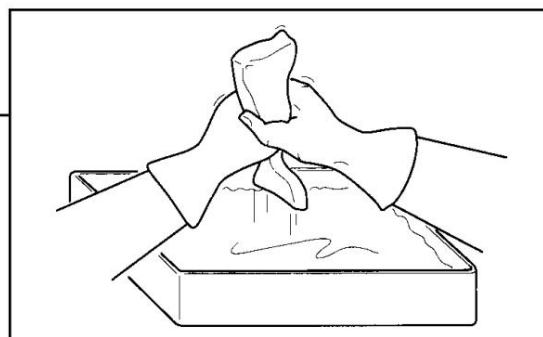
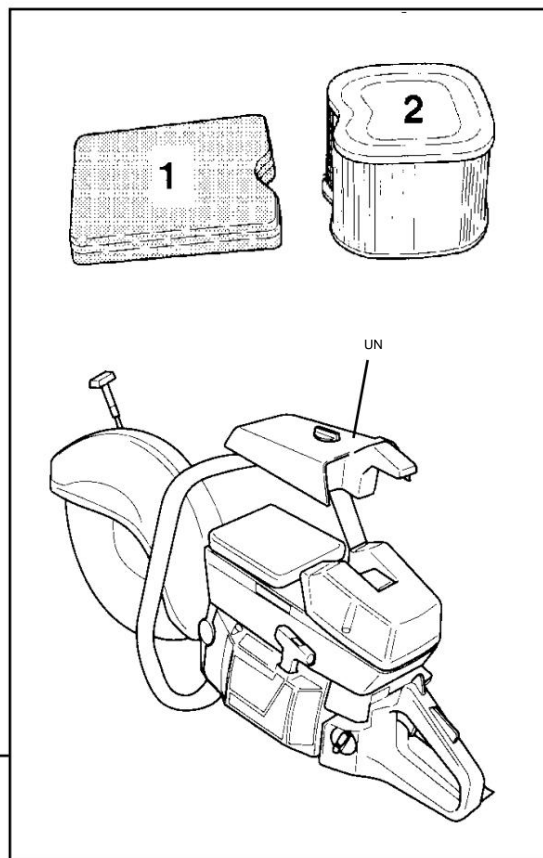
#### REMARQUE!

**L'air comprimé à haute pression peut endommager la mousse.**

#### Graissage

Huilez soigneusement le filtre. Il est extrêmement important que tout le filtre soit saturé d'huile.

Utilisez l'huile HUSQVARNA n°. 503 4773-01. La bouteille contient 0,1 l, ce qui est suffisant pour trois applications.

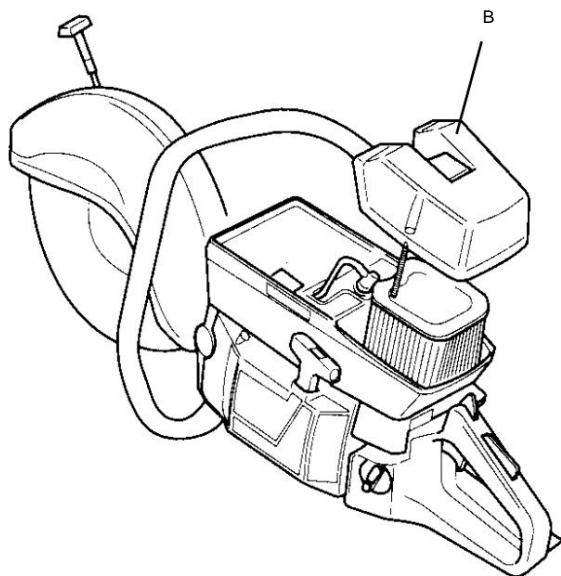




## FILTRE À AIR

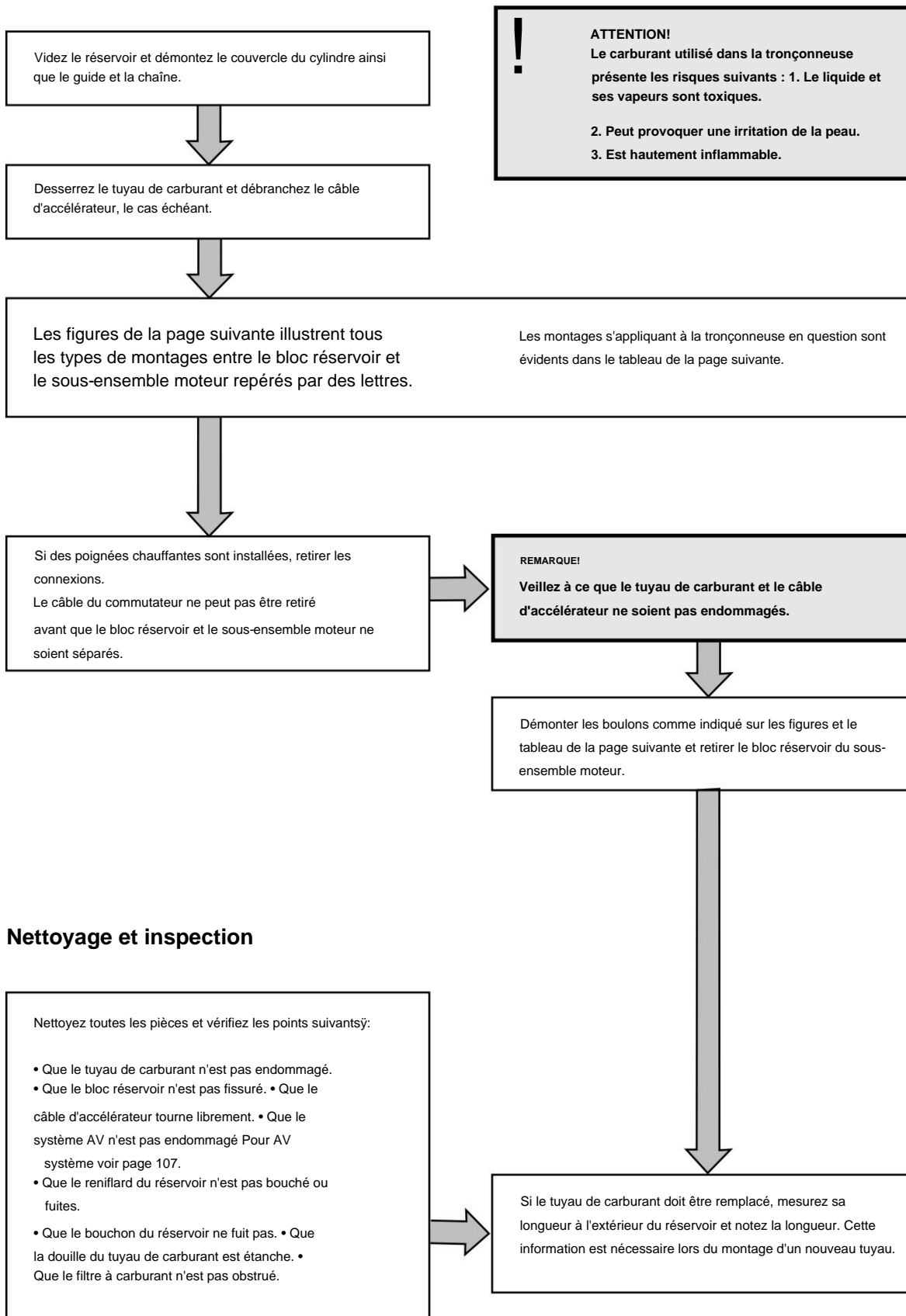
### Filtre principal

Le filtre principal est un filtre en papier et est accessible sous le couvercle (B).  
Ce filtre doit être remplacé/nettoyé lorsque la puissance de la scie diminue ou après 1 à 2 semaines. Le filtre est nettoyé soit en le secouant, soit en le soufflant soigneusement avec de l'air comprimé. Noter. Le filtre ne doit pas être lavé.

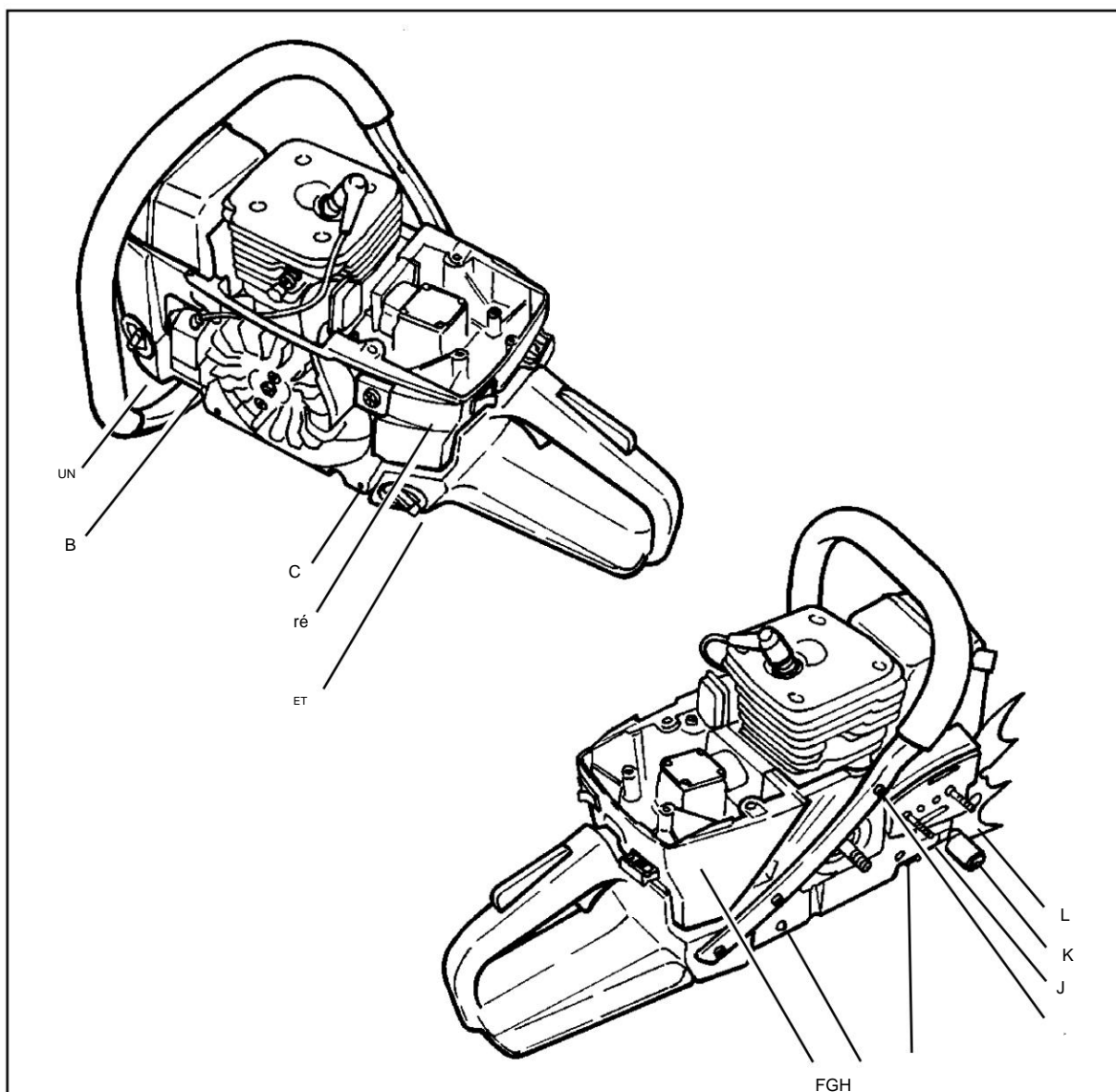


## UNITÉ DE RÉSERVOIR

### Démantèlement



## UNITÉ DE RÉSERVOIR



## Boulons de scie placés à

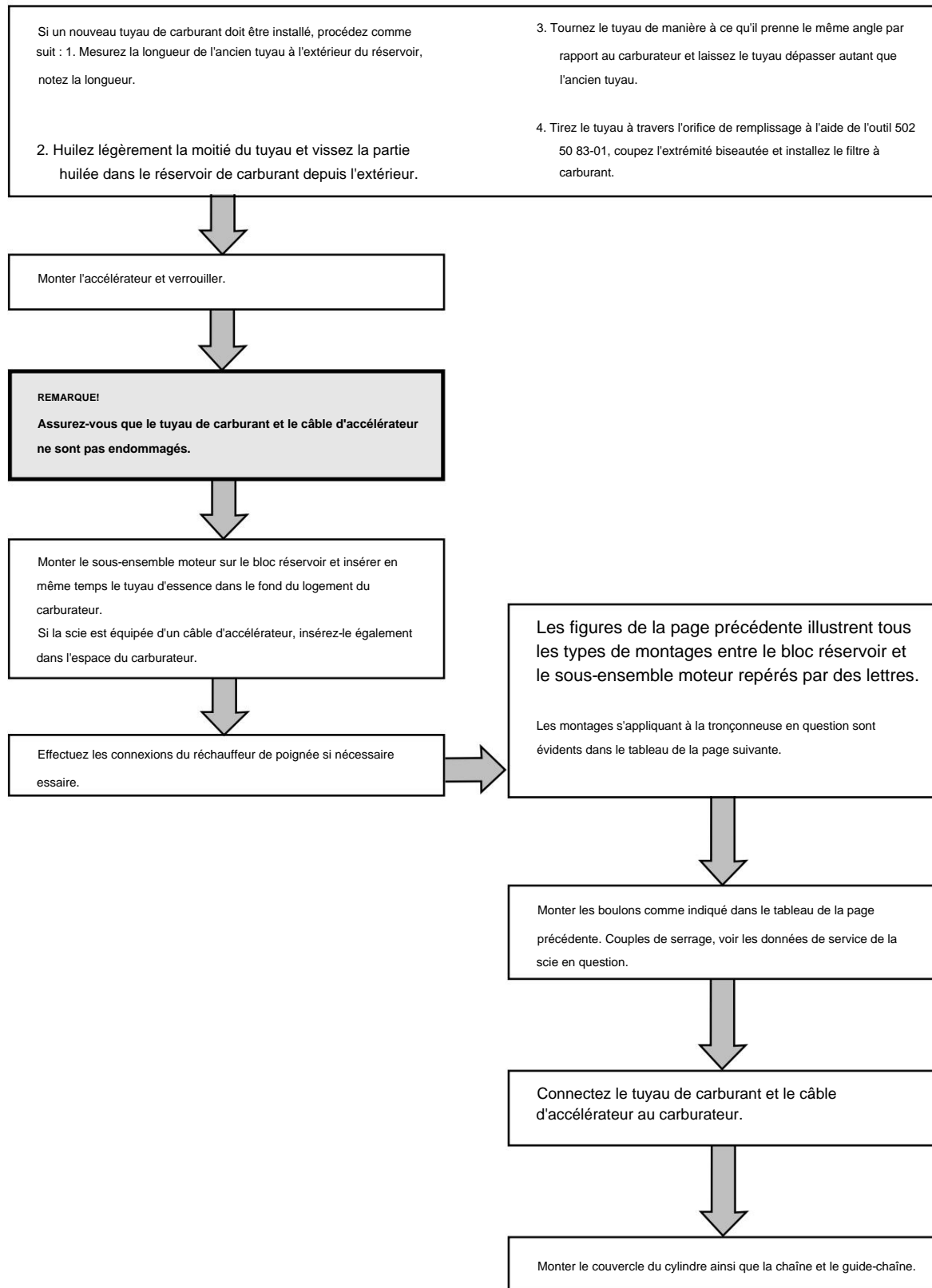
<b>36</b>	A, D, F, K
<b>40</b>	N'a pas d'unité de réservoir
<b>41</b>	A, D, F, K
<b>42</b>	A, D (sous une couverture) F, G, L
<b>45</b>	N'a pas d'unité de réservoir
<b>51</b>	A, D, F, L (tous sous couverture)
<b>55</b>	A, D, F, L (tous sous couverture)
<b>61</b>	A, C, D, F, G, K
<b>242XP</b>	A, D (sous une couverture) F, G, L
<b>246</b>	A, D (sous une couverture) F, G, L
<b>254XP</b>	A, D, F, L

## Boulons de scie placés à

<b>257</b>	A, D, F, L
<b>262XP</b>	A, D, F, L
<b>268</b>	A, C, D, F, G, K
<b>268K</b>	A, C, D, F, G, K
<b>272XP</b>	A, C, D, F, G, K
<b>272K</b>	A, C, D, F, G, K
<b>272</b>	A, C, D, F, G, K
<b>281XP</b>	A, C, D, F, G, K
<b>288XP</b>	A, C, D, F, G, K
<b>394XP</b>	B, E, G, I, H
<b>3120XP</b>	C, D, F, I, J

## UNITÉ DE RÉSERVOIR

### Assemblée



## SYSTÈME ANTI-VIBRATION

### La description

Le système anti-vibration réduit les vibrations transmises du moteur et de l'équipement de coupe aux poignées. Le système anti-vibration se compose soit d'éléments en caoutchouc, soit de ressorts hélicoïdaux.

La limitation de mouvement du système est constituée d'amortisseurs latéraux et/ou de vis de butée.

### Démantèlement

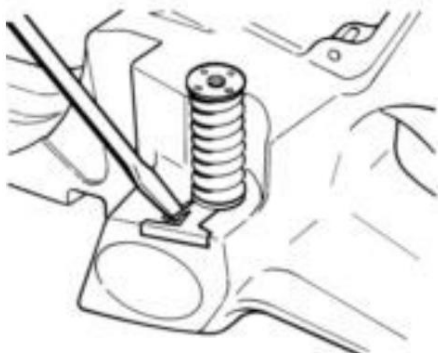
Le bloc réservoir doit être déposé du sous-ensemble moteur pour accéder au système anti-vibration.  
Voir les pages précédentes.

Scie 394

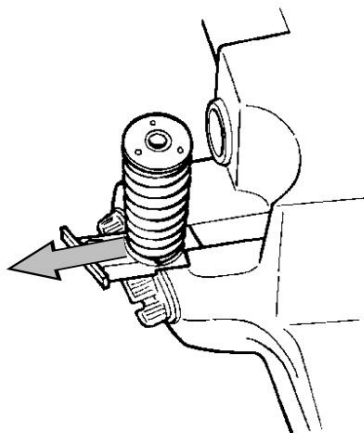
Scies 40, 45 et 3120

Autres scies

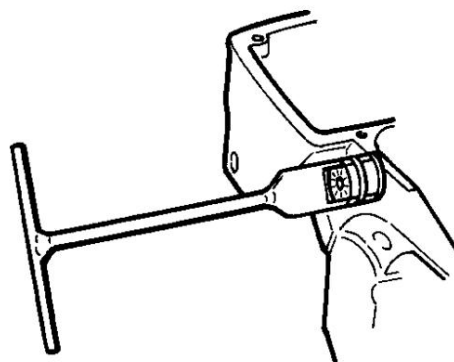
Relâchez le loquet de la clé en plastique.



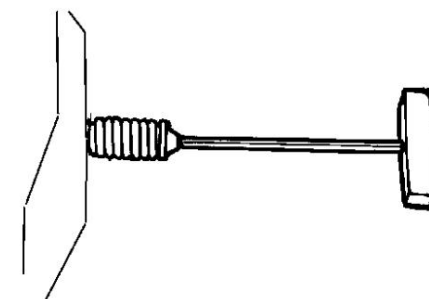
Faites glisser le ressort et son support.



Retirez l'élément en caoutchouc à l'aide des outils respectifs, comme indiqué dans la figure ci-dessous.



Retirez l'élément à ressort à l'aide d'une clé Allen comme indiqué ci-dessous.

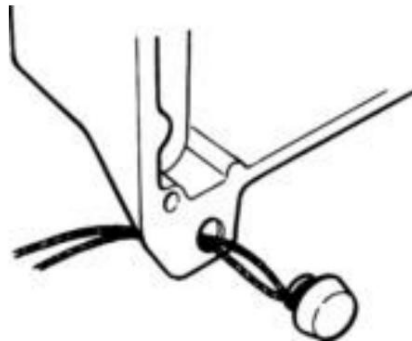


## SYSTÈME ANTI-VIBRATION

### Assemblée

Mise en place de l'absorbeur latéral du système anti-vibration.

Monter la butée en caoutchouc à l'aide d'un fil ou similaire.



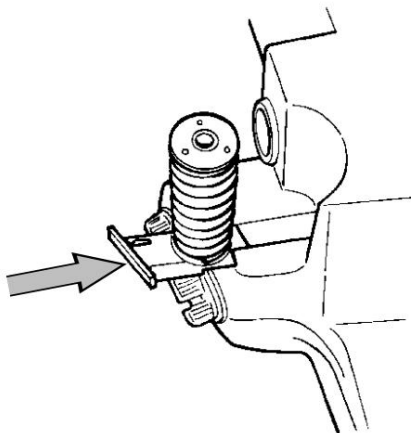
Mise en place de l'élément amortisseur du système anti-vibration. Couples de serrage, voir les «Données d'entretien» pour les scies respectives.

Scie 394

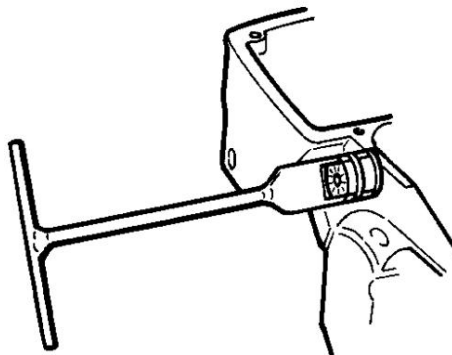
Scies 40, 45 et 3120

Autres scies

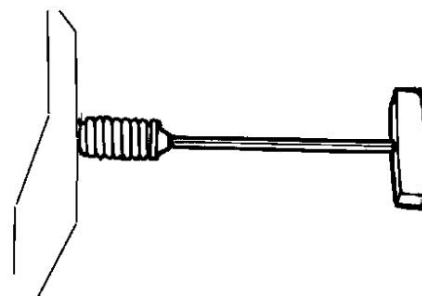
Glisser le ressort et son support.



Montez l'élément en caoutchouc à l'aide des outils indiqués dans la figure ci-dessous.



Montez l'élément à ressort à l'aide d'une clé Allen comme indiqué sur la figure ci-dessous.





# PISTON ET CYLINDRE

## Démantèlement

Démonter les pièces suivantes:

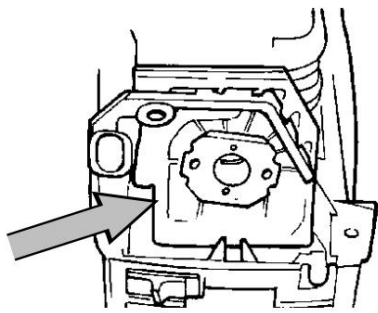
- Couvercle de cylindre. Voir notice d'utilisation.
- Bougie d'allumage. Voir notice d'utilisation.

- Carburateur.
- Silencieux.

Scies 36, 40, 41 et 45.

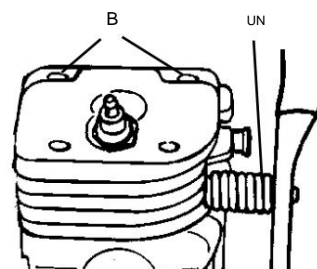
Autres scies

Démonter la plaque d'isolation entre le cylindre et le carburateur et le collecteur d'admission.



Sur la scie 394, déconnecter le ressort anti-vibration (A) du cylindre.

Sur toutes les scies à chaîne, desserrez les quatre boulons cylindriques (B). Les boulons sont retirés à l'aide d'une clé Allen de 4 mm (petites scies) ou d'une clé Allen de 3/16" (grandes scies).



Retirez les câbles de la bobine d'allumage.  
Retirez la bobine d'allumage.

Scies 36 et 41.

Scies 40 et 45.

Démonter l'unité de réservoir.  
Voir page 102.

Dévissez les quatre boulons sous le carter.

**REMARQUE!**

**Assurez-vous qu'aucune saleté ou autre corps étranger ne tombe dans le carter.**

Soulevez délicatement le cylindre.

Couvrez immédiatement l'ouverture du carter/le vilebrequin et le palier du vilebrequin avec un papier ou un chiffon.

Retirez l'un des circlips du piston, poussez l'axe de piston et retirez le piston.



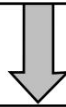
Retirez le roulement à aiguilles de la petite extrémité de la bielle. Retirez la soupape de décompression si installée.

# PISTON ET CYLINDRE

## Nettoyage et inspection

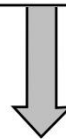
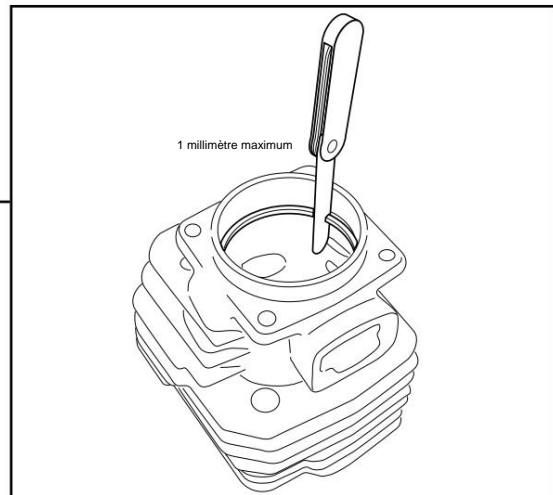
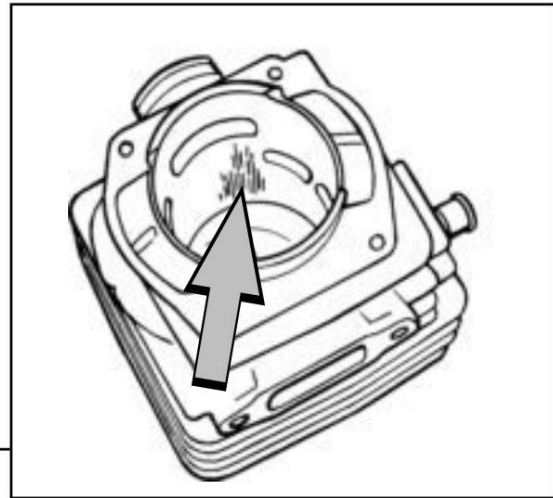
Nettoyez toutes les pièces, grattez tout résidu de joint, enlevez les dépôts de carbone des zones suivantes:

1. La tête du piston.
2. Le haut de l'alésage du cylindre.
3. L'orifice d'échappement du cylindre.
4. Le canal de la soupape de décompression.



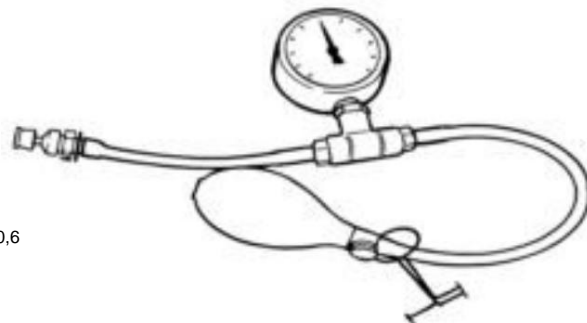
Vérifiez les points suivants:

1. Que le revêtement de surface du cylindre ne soit pas usé, en particulier la partie supérieure du cylindre.
2. Que le cylindre est exempt de rayures.
3. Que le piston est exempt de rayures.  
Voir « Défauts et causes » à la page suivante.  
Les petites rayures peuvent être polies à l'aide de papier émeri fin.
4. Que le segment de piston n'est pas coincé dans sa gorge.
5. Mesurez l'usure du segment de piston en le plaçant au fond de l'alésage du cylindre et en mesurant l'écart qui ne doit pas dépasser 1 mm.
6. Que le roulement à aiguilles n'est pas endommagé.
7. Que le collecteur d'admission n'est pas endommagé.



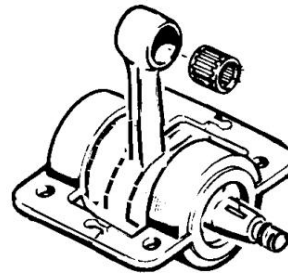
Testez la pression de la soupape de décompression comme suit:

1. Connectez l'outil 502 50 38-01 au soupape de décompression
2. Pompez la pression à 80 kPa (0,8 bar).
3. Attendez 30 secondes.
4. La pression ne doit pas descendre en dessous de 60 kPa (0,6 bar).



## PISTON ET CYLINDRE

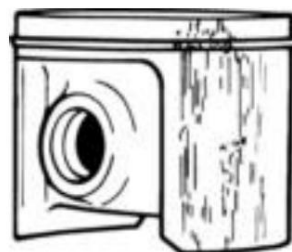
Sur les scies 40 et 45, vérifiez le joint en caoutchouc sur le siège de l'arbre. Changez le siège de l'arbre, si nécessaire.



### Défauts et causes

Marques de rayures sur le piston.

1. Mauvais réglage du carburateur max. vitesse trop élevée
2. Carburant à indice d'octane trop bas.
3. Trop peu ou pas d'huile dans le carburant.



Accumulation de carbone

1. Mauvais réglage du carburateur max. vitesse trop faible.
2. Trop ou mauvaise huile dans le carburant.



Rupture de segment de piston

1. Régime moteur excessif
2. Segment de piston usé.
3. Rainure de segment de piston surdimensionnée.

# PISTON ET CYLINDRE

## Assemblée

**REMARQUE!**

Assurez-vous qu'aucune saleté ou autre corps étranger ne tombe dans le carter.

Huiler le roulement à aiguilles et l'insérer dans le pied de bielle.

Remonter le piston avec la flèche dirigée vers l'orifice d'échappement.

Glisser l'axe de piston et monter le circlip.



Scies 36, 40, 41 et 45

Autres scies

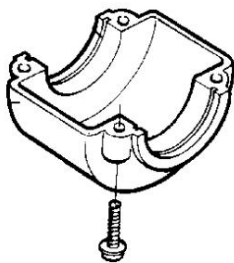
Monter un nouveau joint de cylindre

Huiler le piston et le segment de piston.  
Comprimer le segment de piston soit à la main soit à l'aide de l'outil 502 50 70-01. Monter soigneusement le cylindre.



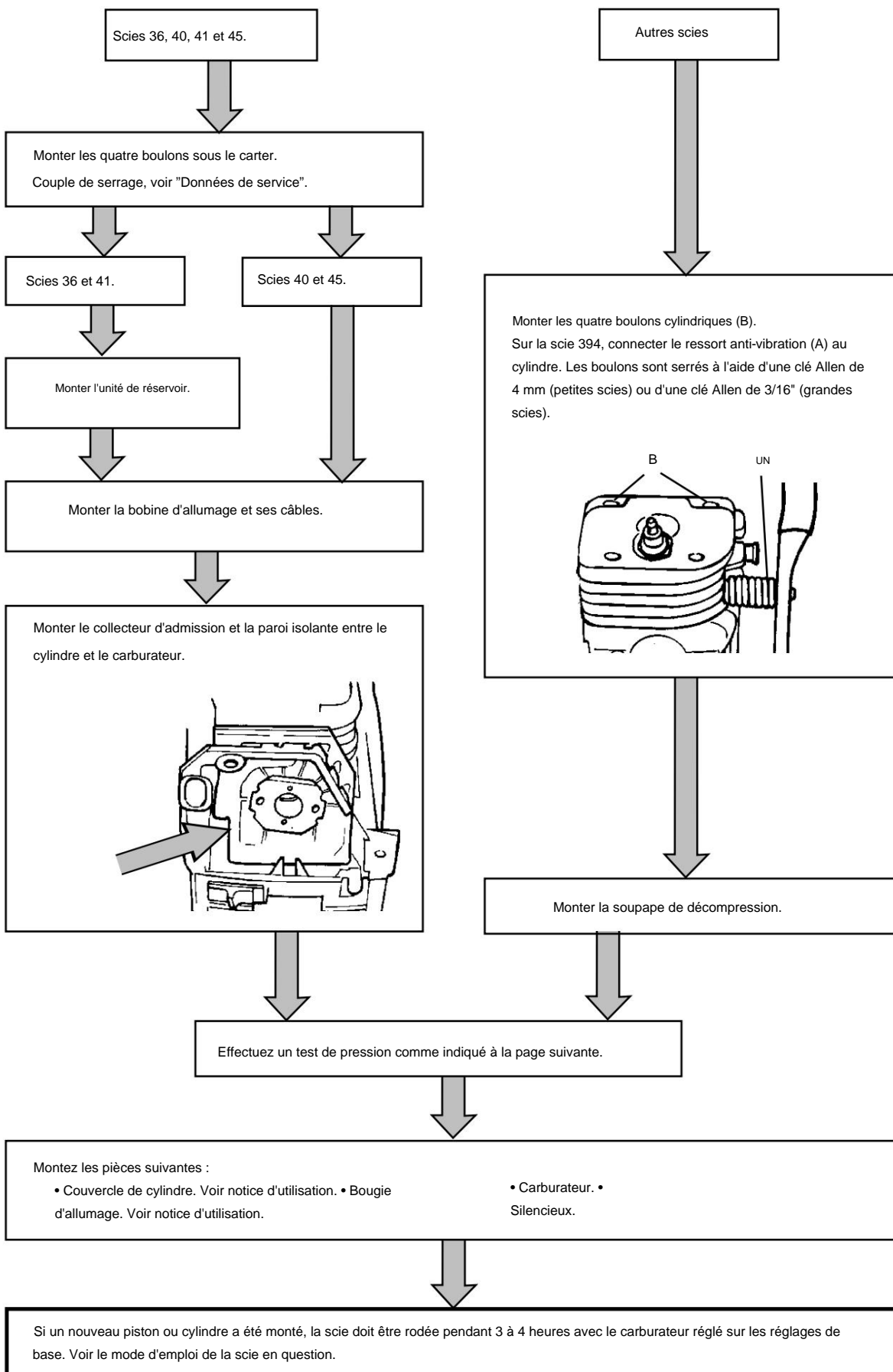
Scies 36 et 41

Appliquer du caoutchouc de silicone 504 98 26-01 sur les surfaces de contact du demi-carter inférieur. Vérifier que les joints s'emboîtent correctement dans leurs rainures. Serrez les demi-carter. Couple de serrage voir "Données de service".



Voir la suite à la page suivante.

# PISTON ET CYLINDRE



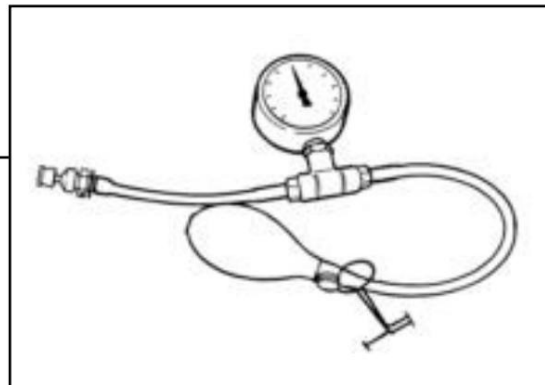
# PISTON ET CYLINDRE

## Test de pression

### Soupape de décompression

Testez la soupape de décompression comme suit.

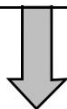
1. Connectez l'outil 502 50 38-01 au soupape de décompression
2. Pompez la pression à 80 kPa (0,8 bar).
3. Attendez 30 secondes.
4. La pression ne doit pas descendre en dessous de 60 kPa (0,6 bar).



### Carter et cylindre

Les pièces suivantes doivent être retirées pour tester la pression du carter et du cylindre:

- Carburateur.
- Silencieux.



Effectuez le test comme suit :

1. Montez les plaques de recouvrement (outil d'entretien) sur le collecteur d'admission et l'orifice d'échappement.
2. Connectez l'outil 502 50 38-01 à la plaque de couverture sur le collecteur d'admission. La soupape de décompression doit être fermée.
3. Branchez l'ouverture sur le canal d'impulsion.
4. Pompez la pression à 80 kPa (0,8 bar).
5. Attendez 30 secondes.
6. La pression ne doit pas descendre en dessous de 60 kPa (0,6 bar).
7. Des fuites peuvent se produire au niveau de la soupape de décompression et des joints de vilebrequin.



Montez les éléments suivants:

- Carburateur.
- Silencieux



# CARTER ET VILEBREQUIN

Cette section traite des éléments suivants:

- Carter et vilebrequin (décrit comment l'ensemble est démonté et remonté).
- Boulons de barre (décrit uniquement le remplacement des boulons de barre). Voir page 121.
- Joints. Décrit le changement des joints sans fendre le carter. Voir page 122.

## Démantèlement

Avant de pouvoir séparer le carter, les éléments suivants doivent être retirés : A. Chaîne et guide-chaîne.

Voir notice d'utilisation.

B. Démarreur. Voir page 57.

C. Système électrique. Voir page 61.

D. Embrayage centrifuge. Voir page 67.

E. Pompe à huile. Voir page 70.

F. Carburateur.

G. Silencieux. Voir page 49.

H. Piston et cylindre. Voir page 108.

I. Unité de réservoir. Voir page 103.

Scies 36, 40, 41 et 45. Voir page suivante.

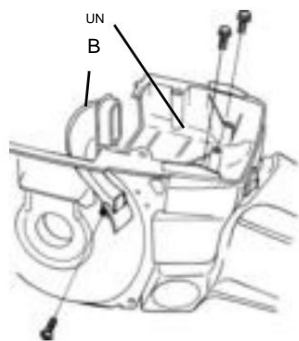
Autres scies

Vu 394.

REMARQUE!

Assurez-vous qu'aucune saleté ou particule étrangère ne pénètre dans les roulements.

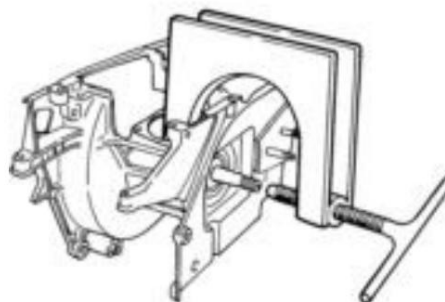
Sur la scie 394, déposer le fond de chambre de carburateur (A) et le gicleur d'air (B).



Autres scies.

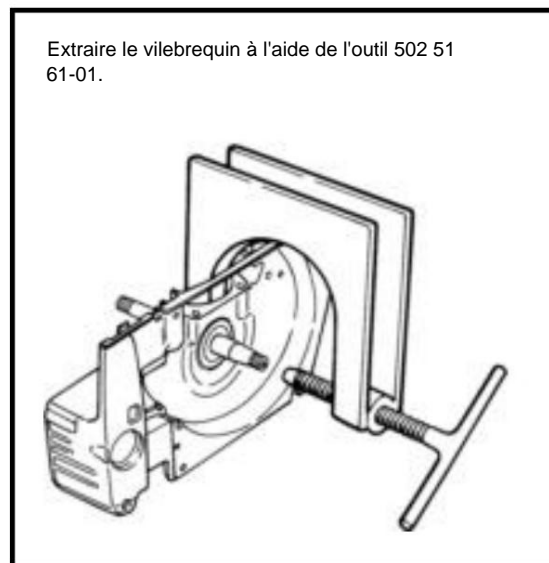
Dévissez les boulons qui maintiennent le carter ensemble. Les boulons sont du côté de l'embrayage. Notez l'emplacement des boulons qui sont d'une longueur différente.

Séparer le carter à l'aide de l'outil 502 51 61-01.



Voir la suite à la page suivante.

# CARTER ET VILEBREQUIN



Si nécessaire, retirez le roulement de vilebrequin du carter.  
Procédez comme suit:

**! ATTENTION!**  
Les moitiés de carter peuvent être chaudes. Risque de brûlures. Portez des gants de protection.

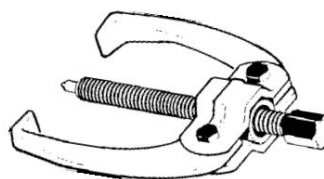
Retirez tous les composants en caoutchouc et en plastique des moitiés de carter.

Chauffer le demi-carter concerné à 200°C.

Portez des gants de protection et frappez doucement le carter à moitié, face intérieure vers le bas, sur un banc en bois ou similaire, et le roulement tombera.

Monter le nouveau roulement dans le demi-carter pendant qu'il est encore chaud.

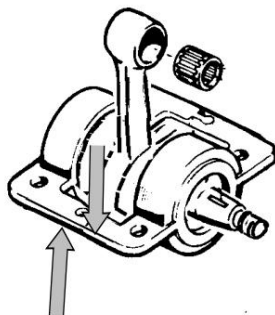
Si le roulement de vilebrequin reste encore sur le vilebrequin lors du démontage, le retirer à l'aide de l'extracteur 502 90 90-01.



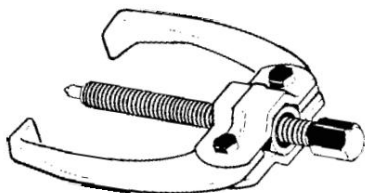
Scies 36 et 41.

Scies 40 et 45.

Divisez le support d'arbre et démontez les moitiés.



Déposer le roulement du vilebrequin à l'aide de l'extracteur 502 90 90-01.



Si nécessaire, retirez les pièces suivantes:

- UN. Vis de tension de chaîne
- B Boulons de barre
- C Pic

# CARTER ET VILEBREQUIN

## Nettoyage et inspection

**REMARQUE!**

Assurez-vous qu'aucune saleté ou particule étrangère ne pénètre dans les roulements, s'ils sont montés dans les moitiés de carter.

Nettoyez toutes les pièces et grattez tout résidu de joint des surfaces de contact des moitiés de carter.

Vérifiez les points suivants:

Que le roulement de tête de bielle n'a pas de jeu radial.  
Le jeu axial est acceptable.

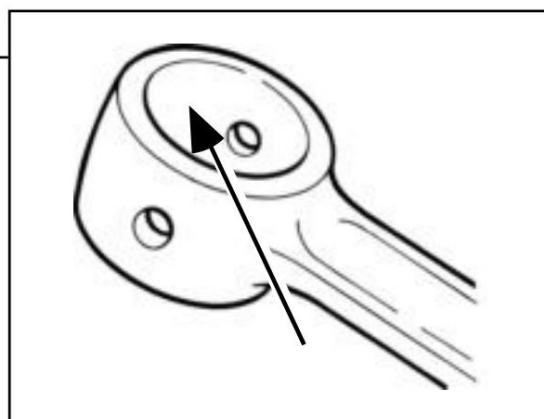
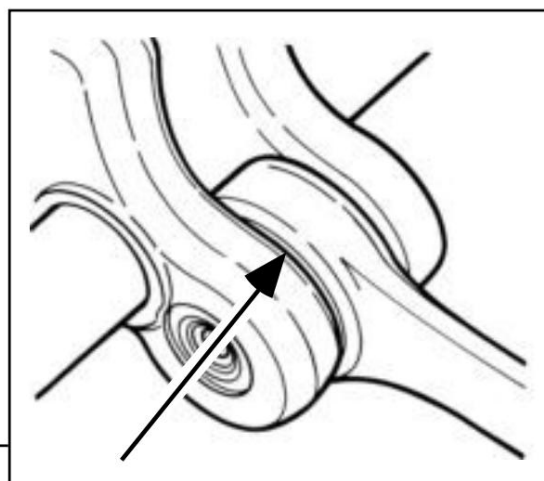
Que le roulement de tête de bielle n'a pas de rayures ou de décoloration sur les côtés.

Que les surfaces d'appui du pied de bielle ne soient pas rayées ou décolorées.

Que les roulements du vilebrequin ne présentent pas de jeu, aient un niveau de bruit anormal et tournent sans à-coups.

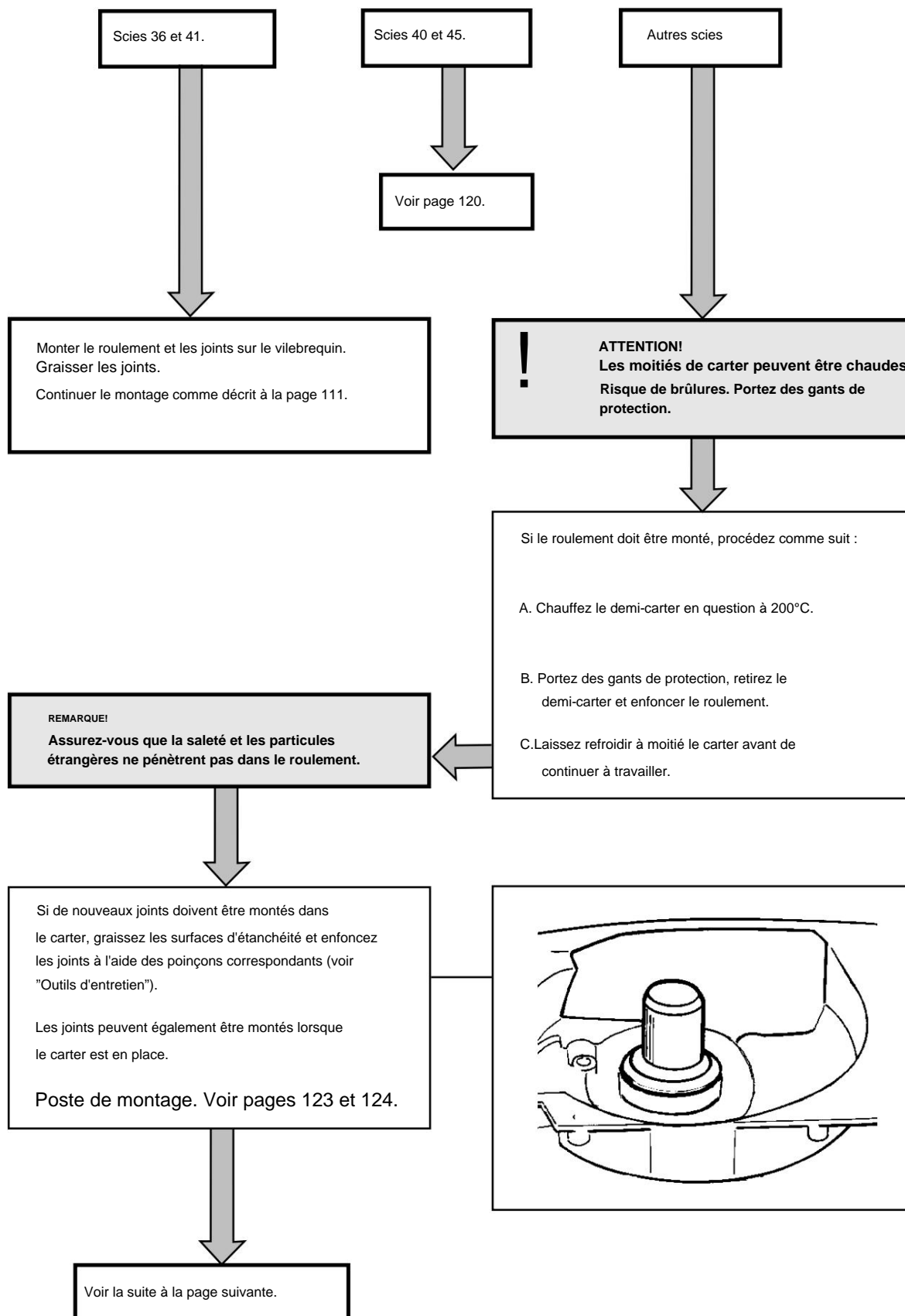
Que les surfaces d'étanchéité des joints de carter ne sont pas usées et que le caoutchouc n'a pas durci.

Que le carter n'est pas fissuré.



# CARTER ET VILEBREQUIN

## Assemblée



## CARTER ET VILEBREQUIN

Scie 40 et 45.

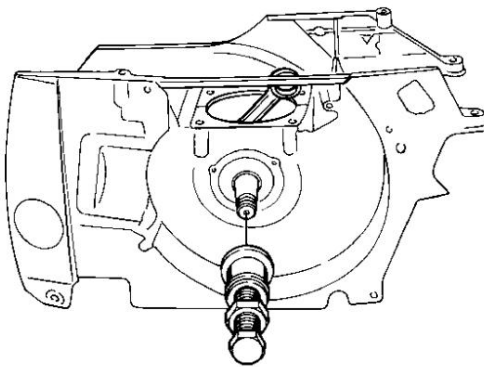
Voir page 120.

Autres scies.

REMARQUE!

Assurez-vous que la bielle ne se coince pas contre le carter lorsque le carter et le vilebrequin sont assemblés.

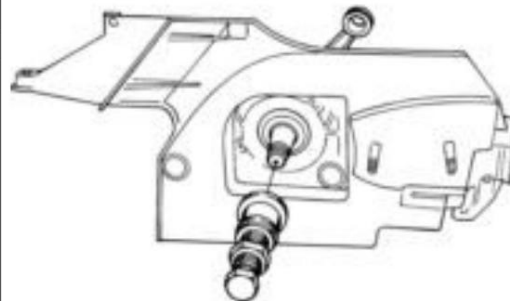
Graisser et monter un nouveau joint de carter (A).  
Vérifier que la goupille de guidage (B) est en place et monter l'autre demi-carter.



A l'aide de l'outil de montage de la tronçonneuse en question, monter le vilebrequin dans le demi-carter côté embrayage.

Certaines scies ont un bord tranchant sur le vilebrequin qui peut endommager le joint. Le manchon d'assemblage doit être utilisé lorsque vous travaillez sur ces scies. Voir "Outils".

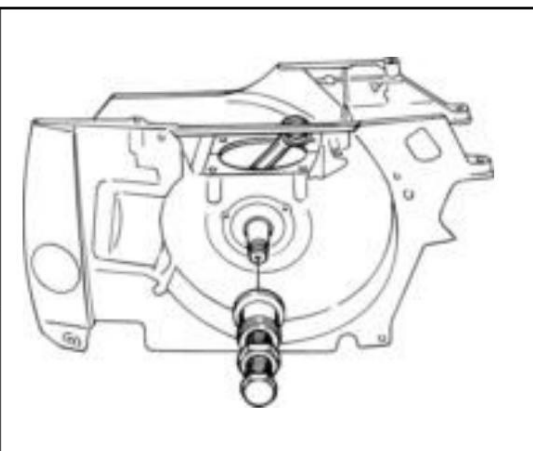
REMARQUE! Placez le tuyau de ventilation du réservoir d'huile dans la poche au-dessus du bouchon du réservoir dans la moitié de carter équivalente.



REMARQUE!

Continuer à tirer avec l'outil de montage après avoir serré le joint endommagera le vilebrequin.

A l'aide de l'outil de montage de la tronçonneuse en question, monter les deux demi-carters. Tirez jusqu'à ce que le joint soit serré entre les deux moitiés de carter.



Voir la suite à la page suivante.

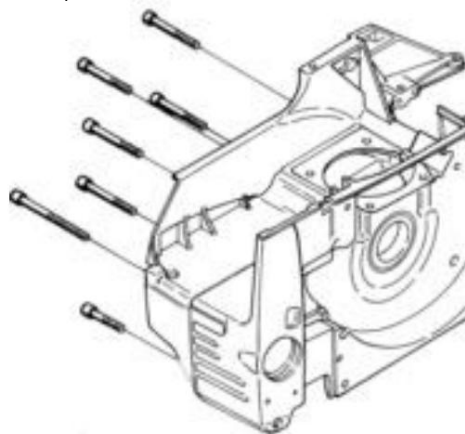
## CARTER ET VILEBREQUIN

Scie 40 et 45.

Voir page suivante.

Autres scies.

Monter les boulons du carter. Serrez en croix avec le couple indiqué dans les «Données de service». Serrez d'abord les boulons les plus proches du vilebrequin.

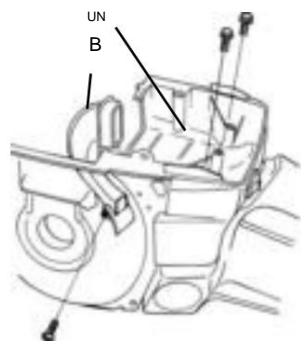


**REMARQUE!**

Assurez-vous que l'excédent de matériau d'étanchéité ne tombe pas dans le carter.

Couper l'excédent de joint au niveau du plan d'assise du cylindre.

Sur la scie 394, monter le fond de la chambre du carburateur à l'aide des quatre vis.



Monter les pièces suivantes

- A. Chaîne et barre. Voir mode d'emploi.
- B. Démarreur. Voir page 59.
- C. Système électrique. Voir page 63.

- D. Embrayage centrifuge. Voir page 69.
- E. Pompe à huile. Voir page 77.
- F. Carburateur.
- G. Silencieux. Voir page 49.
- H. Piston et cylindre. Voir page 111.
- I. Unité de réservoir. Voir page 105.

Si un vilebrequin a été monté, la scie doit être rodée pendant 3 à 4 heures avec le carburateur réglé sur les réglages de base.  
Voir les instructions d'utilisation.



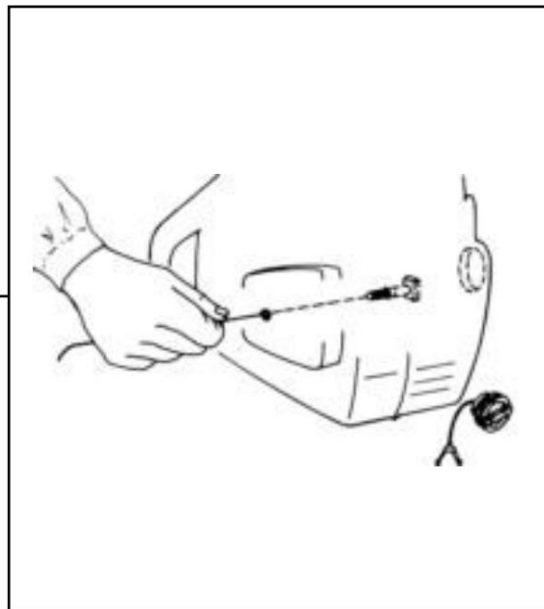


## CARTER ET VILEBREQUIN

### Boulons de barre

Lors du changement des boulons de barre sur toutes les scies sauf 40 et 45, procédez comme suit :

1. Vidanger l'huile de chaîne.
2. Enfoncez l'ancien boulon de la barre pour qu'il tombe dans le réservoir d'huile.
3. Retirez le boulon du réservoir d'huile.
4. Fixez un fil d'acier à l'extrémité des nouveaux boulons de barre, faites passer le fil à travers le réservoir d'huile et à travers 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. Vérifiez que l'épaulement carré du boulon est aligné avec son évidement dans le carter.  
Tourner le boulon si nécessaire.
7. Tirez à travers le boulon avec son écrou et entretoise entre l'écrou et le carter.
8. Remplir d'huile de chaîne.



# CARTER ET VILEBREQUIN

## Changement des joints

Cette section décrit comment changer les joints sans fendre le carter.

### Démantèlement

Avant de démonter les joints, retirer les pièces suivantes :

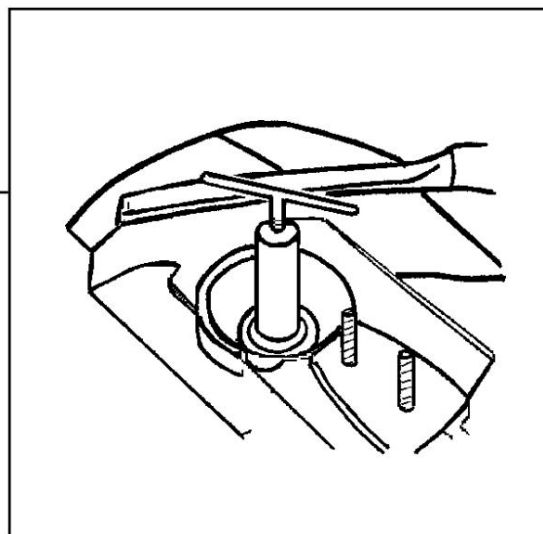
Côté démarreur : •  
Démarreur • Volant  
moteur • Alternateur (le cas échéant)

Côté embrayage : •  
Chaîne et guide •  
Pompe à huile

#### Joints montés dans le carter

Utilisez l'outil de démontage de la scie en question et retirez le joint comme suit :

1. Visser l'outil dans le caoutchouc du joint partie.
2. Retirez le joint du carter en tournant la manivelle.



#### Joints montés sur pompe à huile ou bride plastique

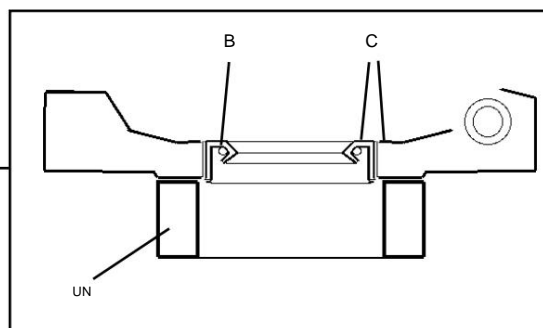
Extraire le joint à l'aide d'un outil approprié.

# CARTER ET VILEBREQUIN

## Assemblée

### Ensemble de joint dans la pompe à huile

1. Placer la pompe à huile sur un manchon (A) dont le diamètre intérieur est supérieur au diamètre extérieur du joint.
2. Monter le joint (B) à l'aide du poinçon de montage de manière à ce que les surfaces (C) soient de niveau.



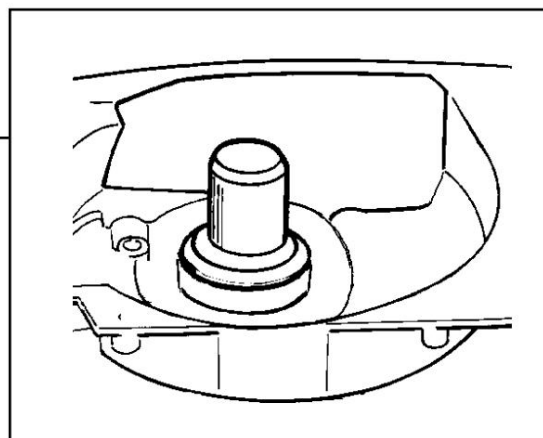
### Assemblage du joint dans la bride en plastique

1. Placez la bride en plastique sur une surface plane et ferme.
2. Monter le joint à l'aide du poinçon de montage jusqu'en butée sur l'épaulement de la bride.

### Assemblage du joint dans le carter

Certaines scies ont un bord tranchant sur le vilebrequin qui peut endommager le joint. Le manchon d'assemblage doit être utilisé lorsque vous travaillez sur ces scies. Voir "Outils".

1. Monter le joint à l'aide du mandrin de montage.
2. Le joint doit être monté à l'aide du mesures pour chaque scie comme indiqué dans les instructions à la page suivante.



Après avoir installé le joint, assembler :

Côté démarreur : •

Démarreur • Volant moteur

• Alternateur (le cas échéant)

Côté embrayage : • Chaîne

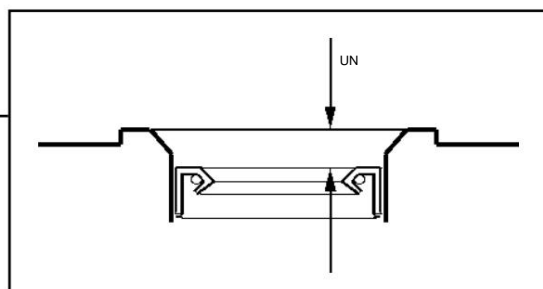
et guide • Pompe à huile

# CARTER ET VILEBREQUIN

## Positions de montage côté démarreur

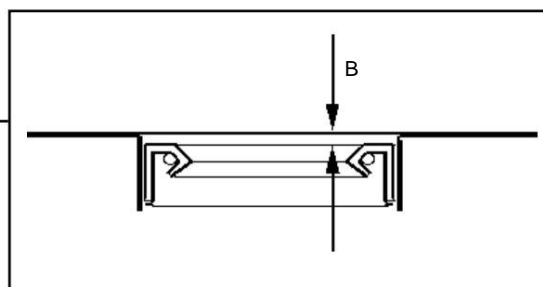
La mesure A doit être comme dans le tableau ci-dessous pour resp. scies (Sous le plan du carter).

<b>61, 268</b>	4-4,5 mm
<b>272 281,</b>	2 mm
<b>288</b>	3,5 mm

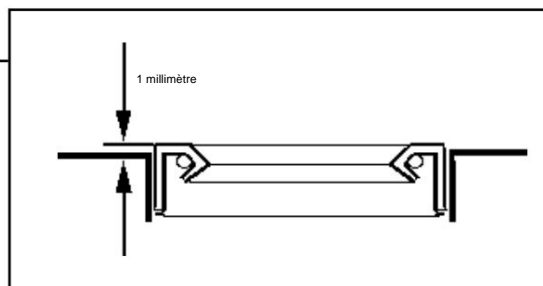


La mesure B doit être comme dans le tableau ci-dessous pour resp. scies (Sous le plan du carter).

<b>42, 242, 246 1mm 394</b>	5mm
<b>3120</b>	0-0,5 mm



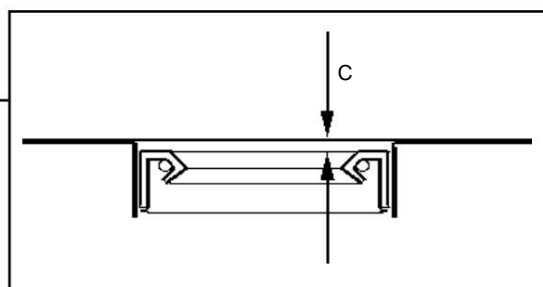
**51, 55** 1 mm au-dessus du plan du carter



## Position de montage côté embrayage

La mesure C doit être comme dans le tableau ci-dessous pour resp. scies (Sous le plan du carter).

<b>51, 55 1 mm 394</b>	0,5 mm
------------------------	--------



**254, 257, 262** 1,5 mm au-dessus du plan du carter.

