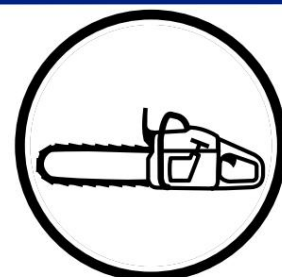


Manuel d'atelier  
340 345 346EXP  
350 351 353



Anglais

# Manuel d'atelier

## Husqvarna340/345/346XP/350/351/353

### Contenu

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

# Introduction

## Disposition du manuel

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

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

### Réparation d'un sous-ensemble spécifique

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

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

### Démontage et remontage de l'ensemble de la tronçonneuse

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

Parcourez le manuel et suivez les instructions données dans chaque section sous la rubrique « Dépose/Démontage ».

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

En partant du verso du manuel, suivez toutes les instructions sous les rubriques « Repose/Remontage » dans l'ordre inverse.

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

## Construction et fonction

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

## Dépannage

Ces pages décrivent les défauts les plus courants affectant une tronçonneuse. Ils sont divisés en quatre groupes différents, les défauts les plus probables étant décrits en premier.

## Instructions de réparation

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

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

340  
345  
346XP  
350  
351  
353

## Les règles de sécurité

### Instructions générales

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

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

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

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

Personne ne doit effectuer des réparations sur une tronçonneuse avant d'avoir lu et compris le contenu de ce manuel d'atelier.

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

Dans ce manuel d'atelier, les cases suivantes indiquent les endroits où il convient de faire preuve de prudence.



#### AVERTISSEMENT!

Le texte d'avertissement met en garde contre le risque de blessures corporelles si les instructions ne sont pas respectées.

#### NOTE!

Le texte d'avertissement met en garde contre le risque de dommages matériels si les instructions ne sont pas respectées.

### Instructions spéciales

Le carburant utilisé dans une tronçonneuse présente les dangers suivants :

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

Peut causer des difficultés respiratoires.

- Hautement inflammable.

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

Portez une protection auditive lorsque vous testez les scies.

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

Portez des gants de protection lorsque vous travaillez sur le silencieux.

Le guide-chaîne, la chaîne et le couvercle d'embrayage (frein de chaîne) doivent être installés avant le démarrage de la scie. Dans le cas contraire, l'embrayage pourrait se desserrer et provoquer des blessures.

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

Veiller à ce que le ressort à l'intérieur du démarreur ne s'envole pas et ne provoque pas de blessures.

Portez des lunettes de protection. Si le ressort est comprimé lorsque la poulie est retirée, il pourrait s'envoler et provoquer des blessures.

Avant de retirer le ressort de tension du frein de chaîne, assurez-vous que le frein est en position de marche, sinon le ressort pourrait s'envoler et provoquer des blessures.

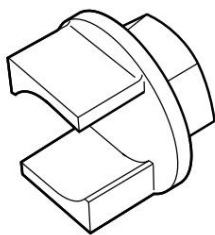
Une fois la réparation terminée, le frein de chaîne doit être testé, voir « Frein de chaîne – remontage \ Test de fonctionnement ».

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

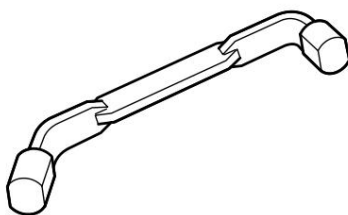
Inspectez le capteur de chaîne et remplacez-le s'il est endommagé.

## Outils spéciaux

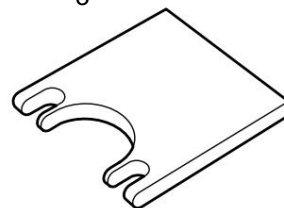
1



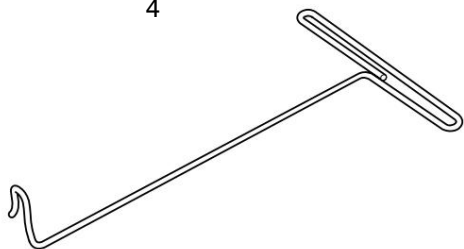
2



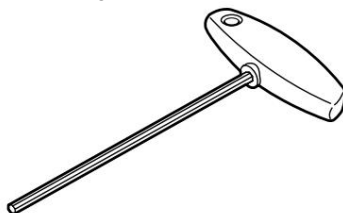
3



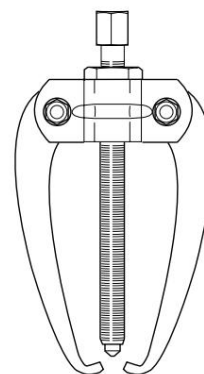
4



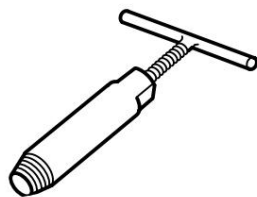
5



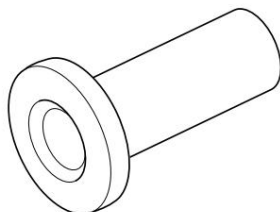
6



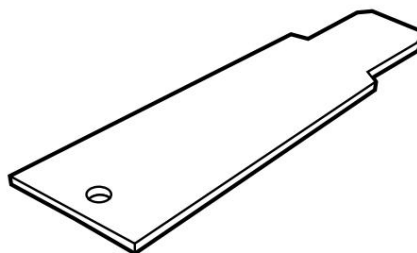
7



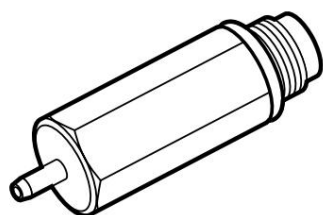
8



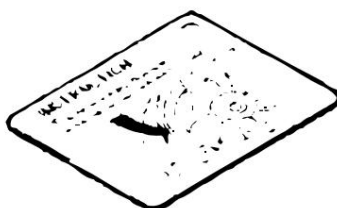
9



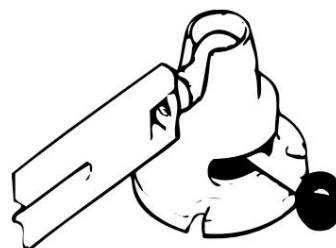
dix



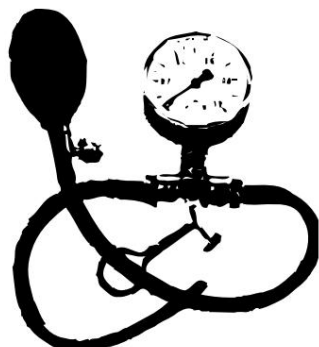
11



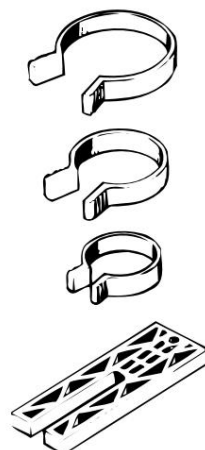
12



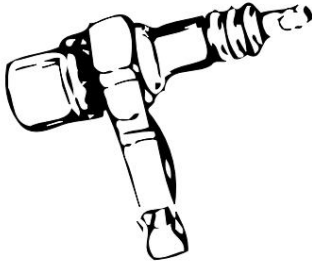
13



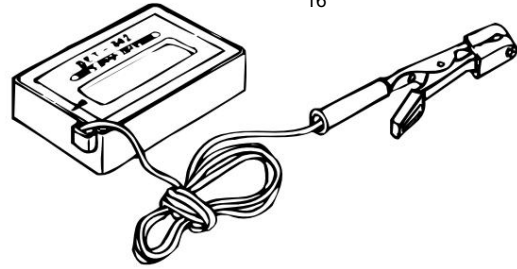
14



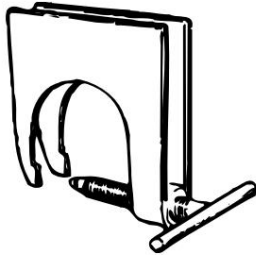
15



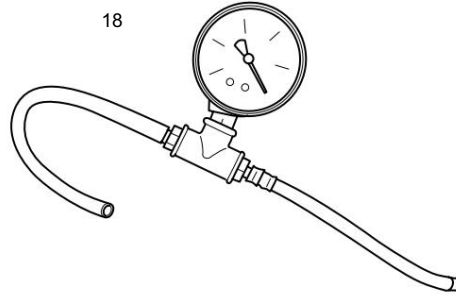
16



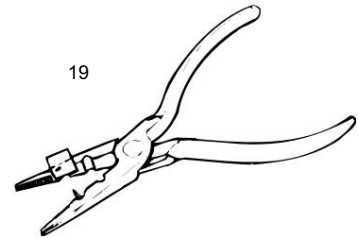
17



18

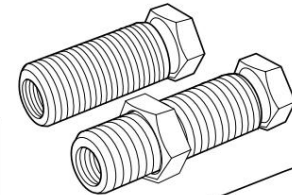


19

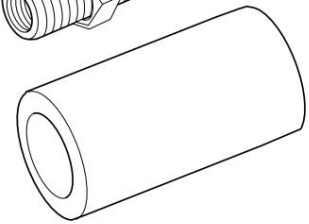


20 p.

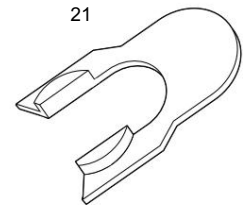
20 c



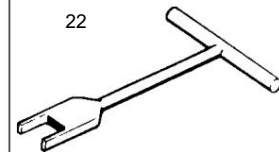
20 heures



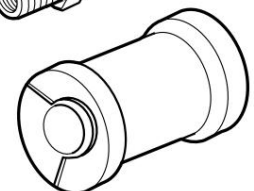
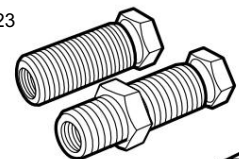
21



22



23



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

## Données techniques



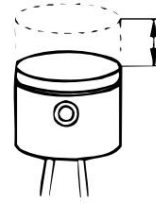
Déplacement  
cm<sup>3</sup> /pouces cubes Ø mm/Ø pouces

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



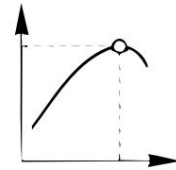
Alésage du cylindre  
mm/Ø pouces

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



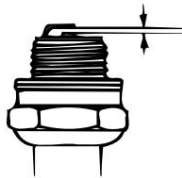
Course  
mm/pouces

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



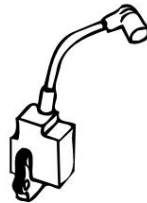
Puissance/vitesse maximale  
kW/ch/tr/min

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



Espacement des bougies  
d'allumage mm/pouces

	0,5 / 0,02"
340 : 345 :	0,5 / 0,02"
346XP/G :	0,5 / 0,02"
350 :	0,5 / 0,02"
350 LPE :	0,5 / 0,02"
351/G :	0,5 / 0,02" 0,
353/G :	5 / 0,02"



Système de mise à feu

	CD SEM
	CD SEM
	CD SEM
	CD SEM
	CD SEM
	CD SEM
	CD SEM



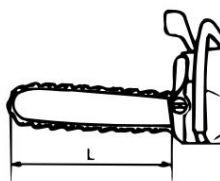
Entrefer  
mm/pouces

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



Type de carburateur

	Walbro HDA195
	Walbro HDA195
	Zama C3-EL17
	Walbro HDA195
	Zama C3-EL18
	Zama C3-EL17
	Zama C3-EL17



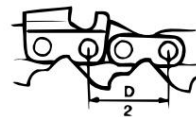
Longueur de coupe effective  
cm/pouces

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



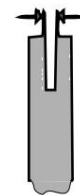
Vitesse de la chaîne en  
puissance max – tours  
m/s – tr/min

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



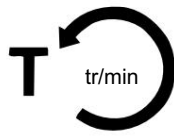
Pas de chaîne  
mm/pouces

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

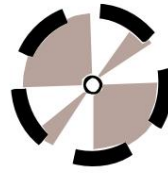


Lien de lecteur  
mm/pouces

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



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



Max. vitesse  
tr/min



Bougie d'allumage

	Régime de ralenti min tr/min	Régime d'engagement tr/ min tr/min	Max. vitesse tr/min
340 : 345 :	2 700	3 800	12 500 NGK BPMR 7A, Champion RCJ 7Y
346XP/G :	2 700	3 800	12 500 NGK BPMR 7A, Champion RCJ 7Y
350 :	2 700	3 800	14 200 NGK BPMR 7A, Champion RCJ 7Y
350 LPE :	2 700	3 800	13 000 NGK BPMR 7A, Champion RCJ 7Y
351/G :	2 700	3 800	13 000 NGK BPMR 7A, Champion RCJ 7Y
353/G :	2 700	3 800	13 000 NGK BPMR 7A, Champion RCJ 7Y



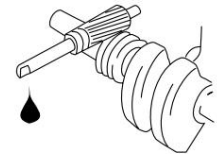
Capacité du réservoir de carburant  
Litres/pintes américaines



Capacité de la pompe à  
huile à 8 500  
tr/min, ml/min



Capacité du réservoir d'huile  
Litres/pintes américaines



Pompe à huile automatique

	Capacité du réservoir de carburant Litres/pintes américaines	Capacité de la pompe à huile à 8 500 tr/min, ml/min	Capacité du réservoir d'huile Litres/pintes américaines	Pompe à huile automatique
340 : 345 :	0,5 / 1,05		0,25 / 0,53	Oui
346XP/G :	0,5 / 1,05	9 9 5 -	0,25 / 0,53	Oui
350 :	0,5 / 1,05	12 5 -	0,28 / 0,59	Oui
350 LPE :	0,5 / 1,05	12 5 -	0,26 / 0,55	Oui
351/G :	0,5 / 1,05	12 5 -	0,26 / 0,55	Oui
353/G :	0,5 / 1,06	12 5 - 12	0,28 / 0,59	Oui



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



Poignées chauffantes

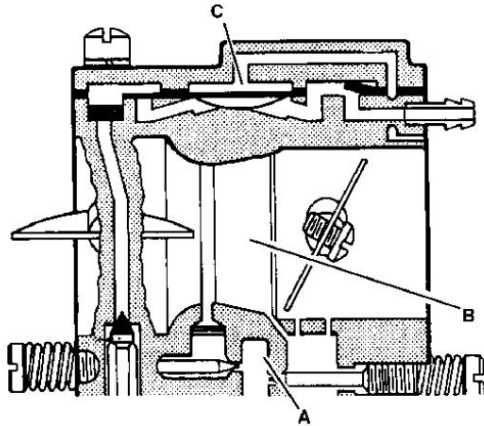
	Poids sans guide-chaîne ni chaîne kg / lbs	Poids avec guide-chaîne et chaîne kg / lbs	Poignées chauffantes
340 : 345 :	4,7 / 10,3	5,5 / 12,1	-
346XP :	4,7 / 10,3	5,5 / 12,1	-
346XPG :	4,8 / 10,6	5,6 / 12,2	-
350 :	4,9 / 10,8	5,7 / 12,4	Oui
350 EPA :	4,8 / 10,6	5,6 / 12,2	-
351 :	4,8 / 10,6	5,6 / 12,2	-
351G :	4,8 / 10,6 4	5,6 / 12,2 5	-
353 :	4,9 / 10,8	5,7 / 12,4	Oui
353G :	5,0 / 11,0	5,8 / 12,6	-
	5,1 / 11,2	5,9 / 13,0	Oui



## Construction et fonction

### Carburateur

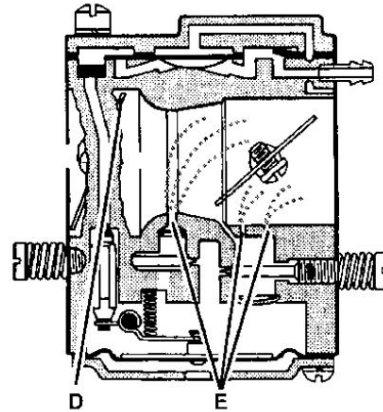
Le carburateur est composé de trois sous-systèmes :



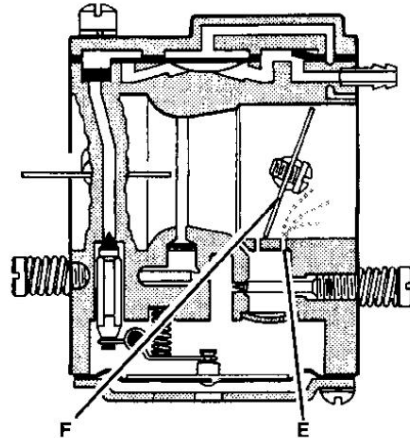
- Le doseur (A) qui contient les gicleurs et le mécanisme de contrôle du carburant. Celui-ci mesure la bonne quantité de carburant en fonction de la vitesse de la scie et de la demande de puissance.
- L'unité de mélange (B) est composée du starter, jets diffuseurs et papillon des gaz. C'est là que l'air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

Le carburateur fonctionne de différentes manières selon le réglage :

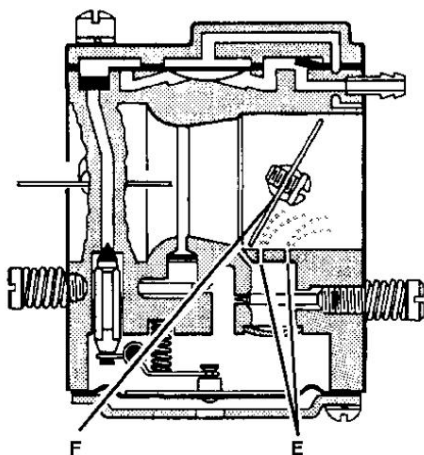
- Mode démarrage à froid
- Mode ralenti
- Mode d'accélération partielle
- Mode plein gaz



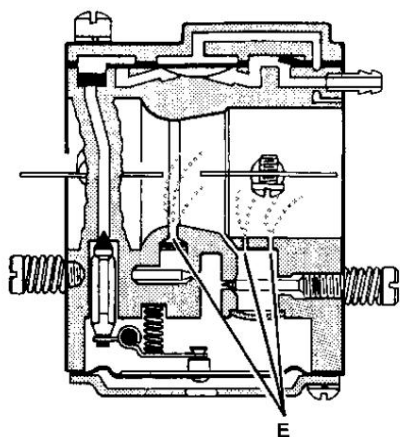
En mode démarrage à froid, la vanne d'étranglement (D) est complètement fermée. Cela augmente la dépression dans le carburateur, de sorte que le carburant est aspiré plus rapidement à travers les jets du diffuseur (E).



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



En mode papillon partiel, le papillon des gaz (F) est partiellement ouvert. Le carburant est fourni par les jets diffuseurs (E).



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

# Dépannage

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

## Départ

Difficulté à démarrer	Ajuster la vis L Filtre à air bouché Le starter ne fonctionne pas Pivot de starter usé Soupape d'étranglement usée Filtre à carburant bloqué Conduite de carburant bloquée Segment de piston grippé Canal d'impulsion bloqué
Carburateur qui fuit du carburant	Tuyau de carburant desserré ou défectueux Trou dans le diaphragme Vanne à pointeau usée L'assemblage de la vanne à pointeau coincide Vanne à pointeau réglée trop haut Fuite dans le système de comptage (air ou carburant) Couvercle desserré côté pompe à carburateur
Inondation lorsque le moteur ne tourne pas	Vanne à pointeau usée Vanne à pointeau réglée trop haut L'assemblage de la vanne à pointeau coincide

## Ralenti (bas régime)

Ne restera pas inactif	Ajuster la vis L Fuite du tuyau d'admission d'air (caoutchouc) Boulons de montage du carburateur desserrés Tuyau de carburant desserré ou défectueux Filtre à carburant bloqué Conduite de carburant bloquée L'évent du réservoir de carburant est bloqué Pivot de papillon des gaz rigide La tige de poussée de l'accélérateur coincide Ressort de rappel du papillon défectueux Butée d'accélérateur tordue Gicleur diffuseur défectueux
Ralenti trop riche	Ajuster la vis L Vanne à pointeau usée Vanne à pointeau réglée trop haut Levier de valve à pointeau usé Fuite de la membrane de contrôle/plaque de recouvrement L'assemblage de la vanne à pointeau coincide

## Ralenti (bas régime) (suite)

Tourne au ralenti lorsque la vis L est fermée	Vanne à pointeau usée Fuite de la membrane de contrôle/plaque de recouvrement L'assemblage de la vanne à pointeau coincide Levier de valve à pointeau usé Gicleur diffuseur défectueux
Ralenti irrégulier	Filtre à carburant bloqué Conduite de carburant bloquée Fuite du tuyau d'admission d'air (caoutchouc) Boulons de montage du carburateur desserrés Pivot de papillon des gaz usé Vis du papillon des gaz desserrée Papillon des gaz usé L'assemblage de la vanne à pointeau coincide Fuite dans le système de comptage (air ou carburant) Le bouton central du système de dosage est usé Trou dans le diaphragme Fuite de la membrane de contrôle/plaque de recouvrement Fuite du carter
La vis L nécessite un réglage constant	Conduite de carburant bloquée Vanne à pointeau réglée trop haut L'assemblage de la vanne à pointeau coincide Fuite dans le système de comptage (air ou carburant) Fuite de la membrane de contrôle/plaque de recouvrement Jets diffuseurs défectueux Fuite du carter
Trop de carburant au ralenti	Vanne à pointeau réglée trop haut L'assemblage de la vanne à pointeau coincide Système de comptage endommagé Vanne à pointeau usée Fuite de la membrane de contrôle/plaque de recouvrement Système de comptage mal assemblé

## Haut régime

Ne fonctionnera pas à plein régime	<p>Ajuster la vis H</p> <p>Filtre à air bouché</p> <p>Évent du réservoir de carburant bloqué</p> <p>Filtre à essence bouché</p> <p>Conduite de carburant bloquée</p> <p>Tuyau de carburant desserré ou endommagé</p> <p>Fuite du canal d'impulsion</p> <p>Canal d'impulsion bloqué</p> <p>Couvercle desserré côté pompe à carburateur</p> <p>Diaphragme de pompe défectueux</p> <p>Fuite du tuyau d'admission d'air (caoutchouc)</p> <p>Boulons de montage du carburateur desserrés</p> <p>Vanne à pointeau réglée trop bas</p> <p>Système de comptage endommagé</p> <p>Système de comptage mal assemblé</p> <p>Fuite du diaphragme de contrôle/plaque de recouvrement</p> <p>L'assemblage de la vanne à pointeau coincide</p> <p>Silencieux bloqué</p>
Batterie faible	<p>Ajuster la vis H</p> <p>Évent du réservoir de carburant bloqué</p> <p>Filtre à essence bouché</p> <p>Fuite du canal d'impulsion</p> <p>Canal d'impulsion bloqué</p> <p>Couvercle desserré côté pompe à carburateur</p> <p>Diaphragme de pompe défectueux</p> <p>Filtre à air bouché</p> <p>L'assemblage de la vanne à pointeau coincide</p> <p>Fuite dans le système de comptage (air ou carburant)</p> <p>Système de comptage mal assemblé</p> <p>Rivet à membrane lâche</p> <p>Trou dans le diaphragme</p> <p>Fuite du diaphragme de contrôle/plaque de recouvrement</p>
Ne sera pas "quatre temps"	<p>Évent du réservoir de carburant bloqué</p> <p>Filtre à essence bouché</p> <p>Conduite de carburant bloquée</p> <p>Tuyau de carburant desserré ou endommagé</p> <p>Fuite du canal d'impulsion</p> <p>Canal d'impulsion bloqué</p> <p>Couvercle desserré côté pompe à carburateur</p> <p>Diaphragme de pompe défectueux</p> <p>Fuite du tuyau d'admission d'air (caoutchouc)</p> <p>Boulons de montage du carburateur desserrés</p> <p>Vanne à pointeau réglée trop bas</p> <p>Fuite dans le système de comptage (air ou carburant)</p> <p>Unité de dosage mal assemblée</p> <p>Rivet à membrane lâche</p> <p>Trou dans le diaphragme</p> <p>Fuite du diaphragme de contrôle/plaque de recouvrement</p>

## Accélération et ralentissement

N'accélère pas	<p>Ajuster la vis L</p> <p>Ajuster la vis H</p> <p>Filtre à air bouché</p> <p>Évent du réservoir de carburant bloqué</p> <p>Filtre à essence bouché</p> <p>Conduite de carburant bloquée</p> <p>Tuyau de carburant desserré ou endommagé</p> <p>Canal d'impulsion bloqué</p> <p>Couvercle desserré côté pompe à carburateur</p> <p>Diaphragme de pompe défectueux</p> <p>Fuite du tuyau d'admission d'air (caoutchouc)</p> <p>Boulons de montage du carburateur desserrés</p> <p>Vanne à pointeau réglée trop bas</p> <p>Système de comptage mal assemblé</p> <p>L'assemblage de la vanne à pointeau coincide</p> <p>Jets diffuseurs défectueux</p> <p>Silencieux bloqué</p>
Le moteur cale lorsque l'accélérateur est relâché	<p>Ajuster la vis L</p> <p>Ajuster la vis H</p> <p>Diaphragme de pompe défectueux</p> <p>Vanne à pointeau réglée trop haut</p> <p>L'assemblage de la vanne à pointeau coincide</p> <p>Jets diffuseurs défectueux</p>
Accélération trop riche	<p>Ajuster la vis L</p> <p>Ajuster la vis H</p> <p>Filtre à air bouché</p> <p>Diaphragme de pompe défectueux</p> <p>Jets diffuseurs défectueux</p>

## Méthodes de dépannage

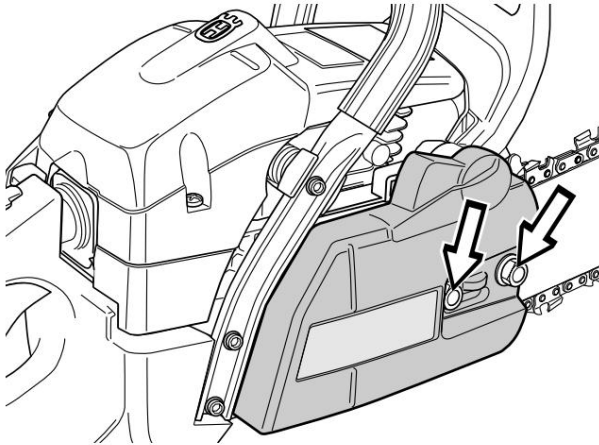
En plus des défauts décrits dans le tableau ci-dessus, un dépannage peut être effectué sur des composants ou sous-systèmes spécifiques de la tronçonneuse. Les différentes procédures sont décrites dans les chapitres correspondants, voir la table des matières, comme suit :

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

## Instructions de réparation

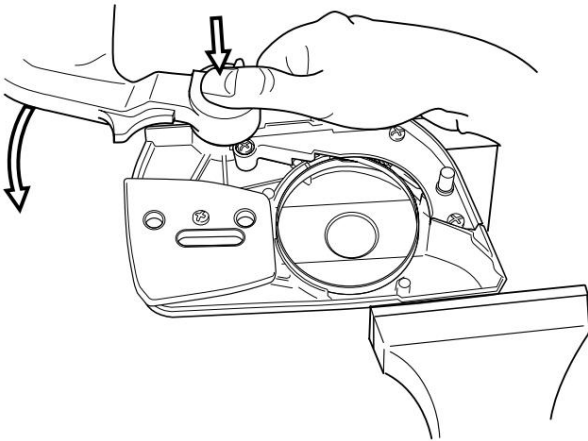
### Frein de chaîne – démontage

1



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

2



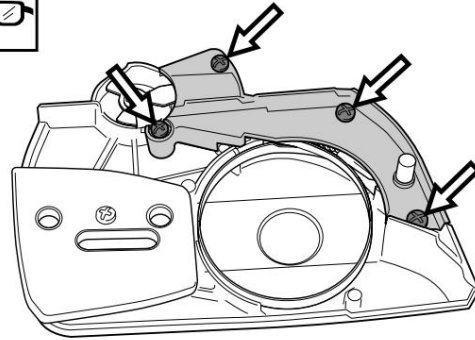
Saisissez délicatement le couvercle d'embrayage dans un étau. Relâchez le ressort de frein en utilisant la protection anti-rebond de la scie comme outil. Engagez-le avec le mécanisme de frein et tournez-le dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour activer le frein.

3



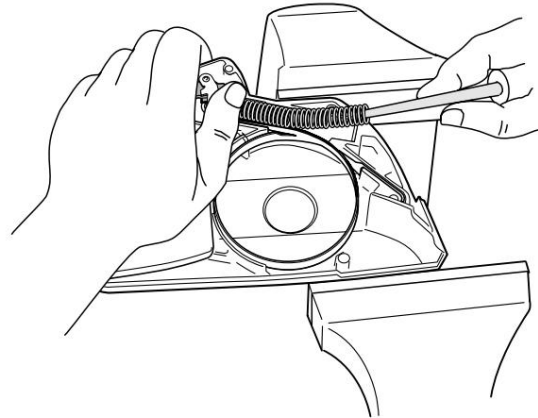
#### AVERTISSEMENT!

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



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

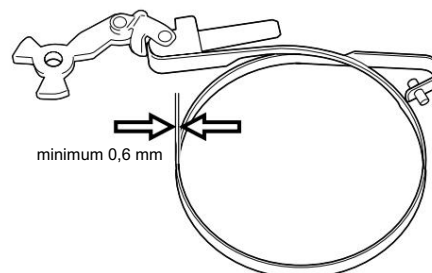
4



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

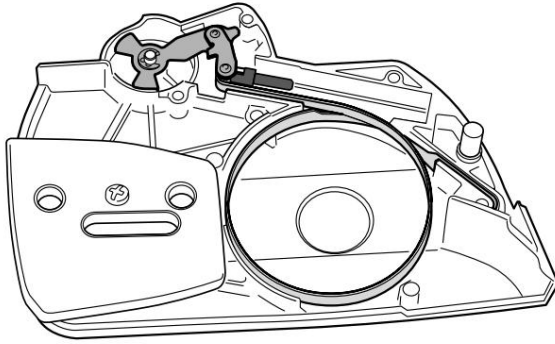
### Nettoyage et inspection

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



## Frein de chaîne – remontage

1



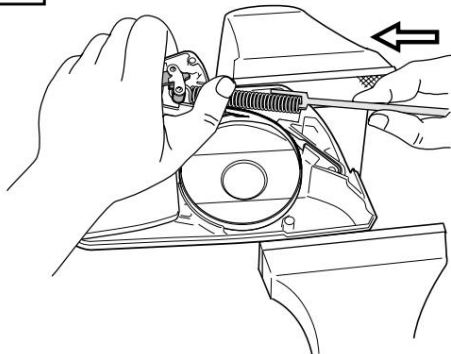
Boulonnez l'articulation du coude à la bande de frein et serrez-la à un couple de 1 à 1,5 Nm.

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

2

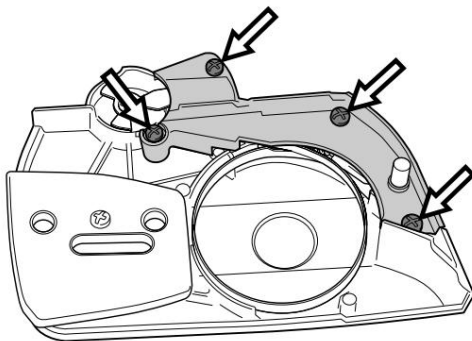
**AVERTISSEMENT!**

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



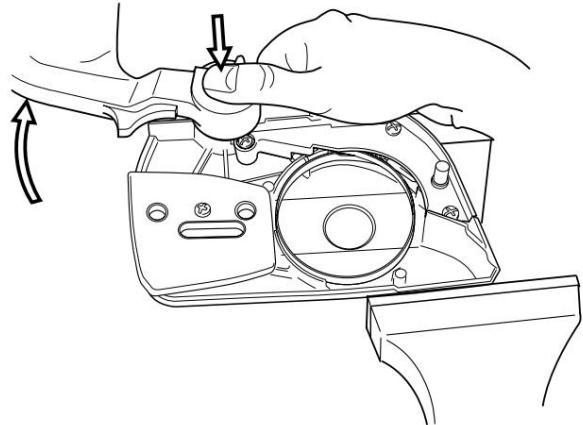
Saisissez le couvercle d'embrayage dans un étau. Comprimez le ressort avec l'outil spécial 502 50 67-01 et poussez-le vers le bas avec votre pouce.

3



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

4



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

5

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

Repose :

- barre guide
- chaîne
- couvercle d'embrayage

**NOTE!**

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

Test de fonctionnement :

Le moteur ne doit pas tourner pendant le test.

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

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

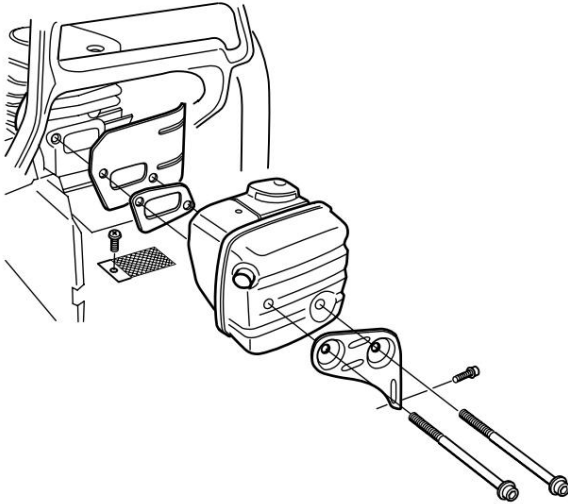
## Silencieux – dépose



### AVERTISSEMENT!

Ne touchez pas le silencieux tant qu'il n'a pas refroidi, sinon vous pourriez vous brûler.

1



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

2

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

Nettoyage et inspection Nettoyez et inspectez

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

Il est préférable de nettoyer le treillis pare-étincelles avec une brosse métallique. Si le grillage est endommagé, il doit être remplacé.

Si le grillage est bloqué, la scie surchauffera, ce qui endommagera le cylindre et le piston.

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

## Silencieux – repose

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

2

Remonter

• plaque de refroidissement

• joint

• silencieux, serrer les boulons au couple de 8 à 10 Nm. • support

silencieux

• couvercle de cylindre

3

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

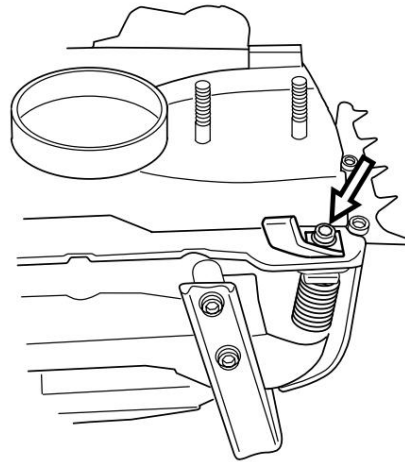
## Attrape-chaîne – remplacement

Si le capteur de chaîne est usé, il doit être remplacé par un neuf.

1 Relâchez le frein en poussant la protection antirebond vers l'arrière.

Dévissez les boulons du guide-chaîne et retirez le carter d'embrayage, la chaîne et le guide-chaîne.

2



Retirez le récupérateur de chaîne et remplacez-le par un neuf.

Vérifiez que le ressort amortisseur de vibrations se positionne correctement contre le carter moteur lorsque vous boulonnez le nouveau capteur de chaîne en position.

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

3

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

Repose :

• barre guide

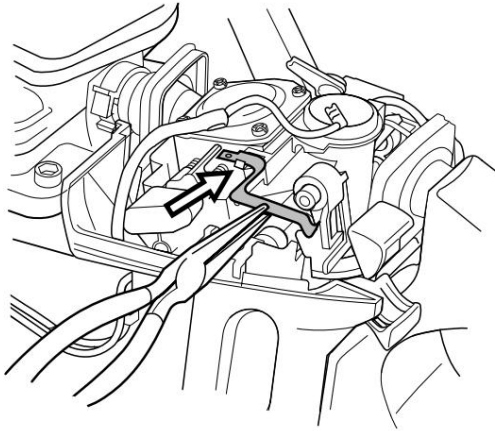
• chaîne

• couvercle d'embrayage

## Interrupteur d'arrêt – dépose

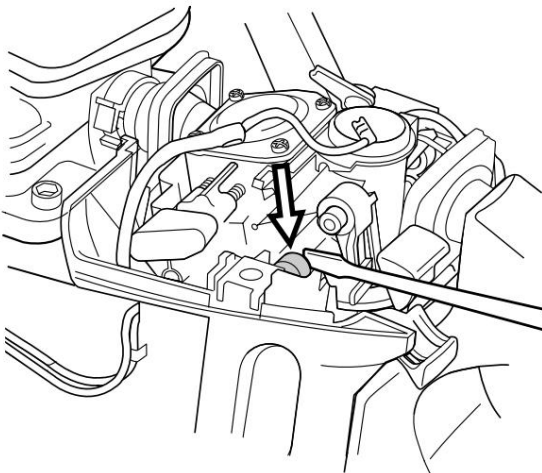
1 Retirez le couvercle du cylindre et le filtre à air.

2



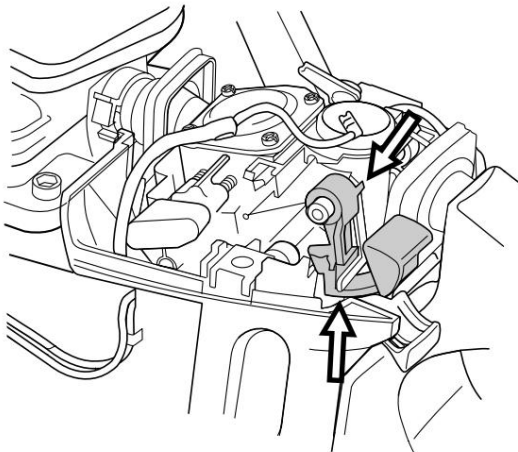
Débranchez les deux fils de la plaque d'arrêt et de l'interrupteur d'arrêt. Retirez la plaque d'arrêt en la faisant glisser avec précaution sur l'ergot du support avant.

3



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

4



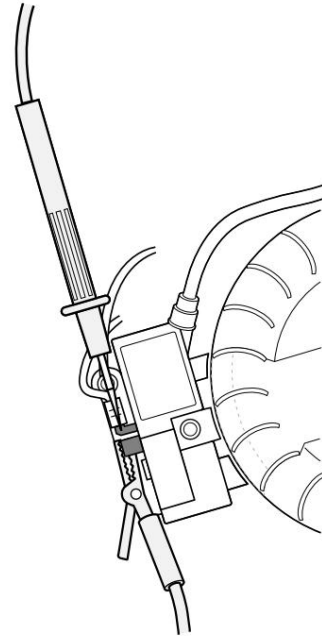
Retirez délicatement le support supérieur de l'interrupteur d'arrêt du support de filtre à air tout en soulevant l'interrupteur pour le libérer du support inférieur.

Nettoyage et inspection Nettoyez et

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

## Interrupteur d'arrêt – mesure de résistance

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



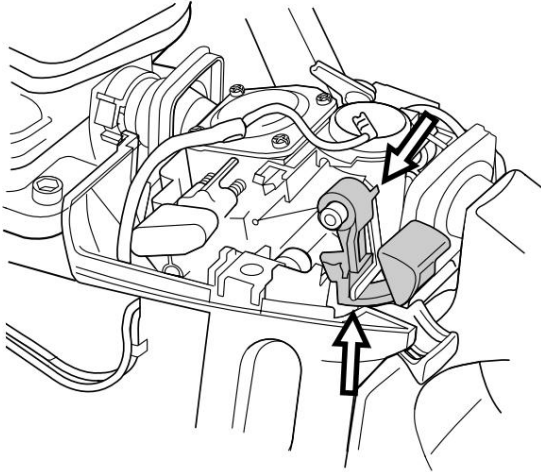
Mesurez la résistance en connectant un multimètre à la bobine d'allumage. NOTE! L'interrupteur doit être en position « on » pour donner la lecture correcte.

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



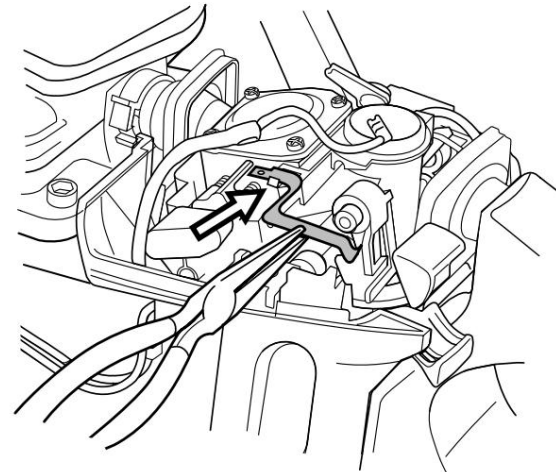
### Interrupteur d'arrêt – repose

1



Appuyez délicatement sur le nouvel interrupteur d'arrêt pour le mettre en place.  
Vérifiez que le montage supérieur du commutateur se clipse sur le support du filtre à air.

2



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

3

Repose :

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

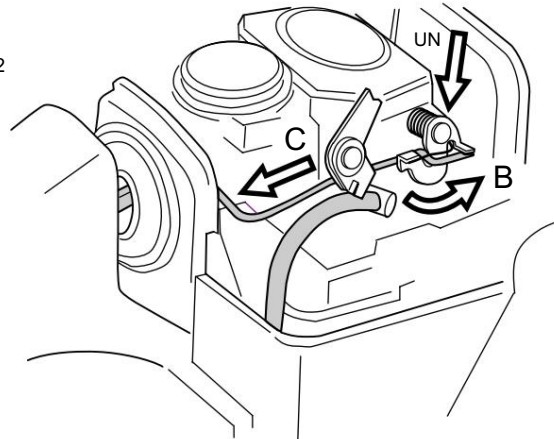
### Contrôle du starter – dépose

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

#### NOTE!

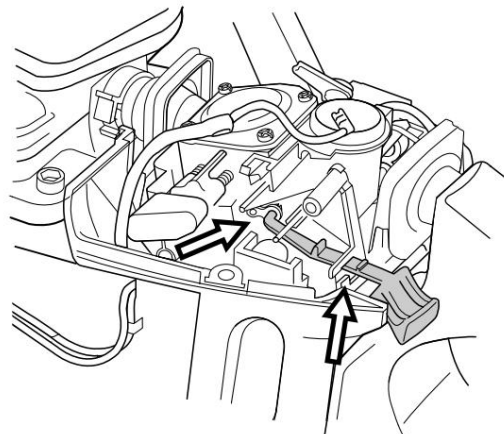
N'utilisez pas de pince moletée pour débrancher ou rebrancher le tuyau de carburant. Cela pourrait endommager le tuyau et entraîner une fuite ou une fracture.

2



Débranchez la tige de poussée du carburateur en soulevant d'abord soigneusement le ressort au-dessus de l'extrémité de la tige, là où il se connecte au levier d'accélérateur (A). Appuyez ensuite sur le levier d'accélérateur vers l'avant (B) tout en poussant la tige de poussée d'accélérateur vers l'arrière (C) et en la soulevant du levier. Retirez la tige de poussée de l'accélérateur du réservoir et soulevez-la vers le haut sans la tirer à travers le collecteur d'admission en caoutchouc. Libérez délicatement l'ensemble carburateur du support en caoutchouc droit et soulevez-le vers le haut.

3



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

**Commande du starter – repose**

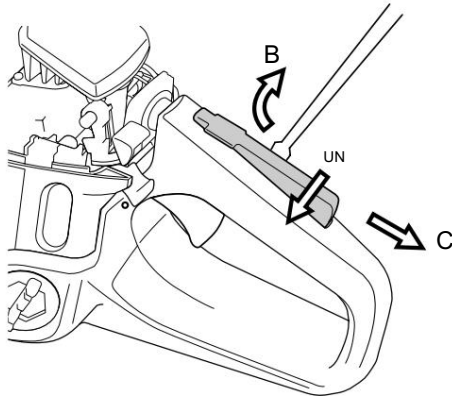
Remettez d'abord la commande de starter sur le filtre à air, puis appuyez-la sur le carburateur pour que les clips s'enclenchent.

Remontez ensuite :

- interrupteur d'arrêt
- carburateur dans ses supports en caoutchouc
- Insérez la tige de poussée de l'accélérateur dans le réservoir de carburant et connectez-la au levier d'accélérateur.
- soulevez le bras à ressort par-dessus la tige de poussée de l'accélérateur
- tuyau d'essence vers le carburateur
- filtre à air et couvercle de cylindre

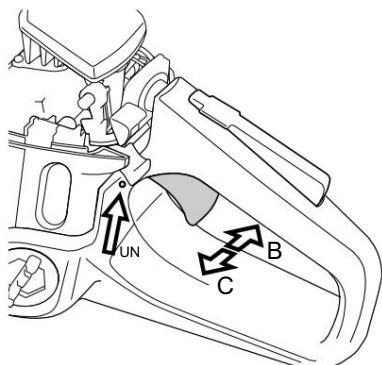
**Verrouillage de l'accélérateur, gâchette d'accélérateur et ressort de rappel – dépose**

1



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

2



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

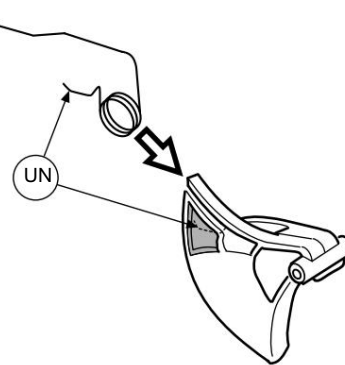
**Nettoyage et inspection • Nettoyez et inspectez**

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

- Lubrifiez le blocage du papillon avec de l'huile.
- Vérifiez que le ressort n'est pas cassé et n'a pas perdu sa tension.

**Verrouillage de l'accélérateur, gâchette d'accélérateur et ressort de rappel – repose**

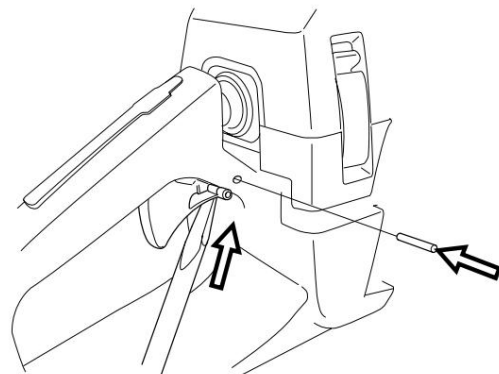
1



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

2

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



3

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

4

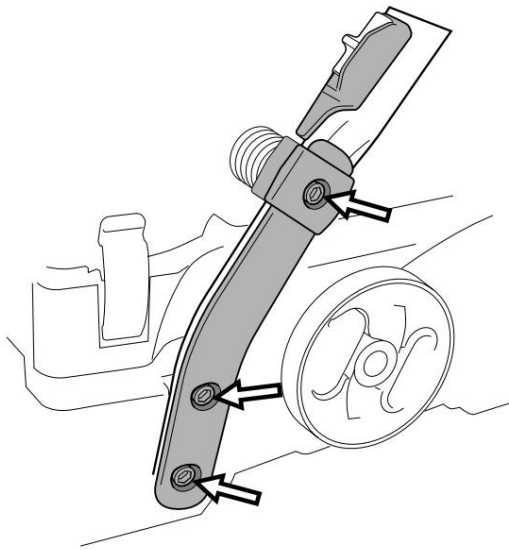
Vérifiez le fonctionnement du verrouillage de l'accélérateur en essayant d'appuyer sur la gâchette de l'accélérateur sans appuyer sur le verrouillage de l'accélérateur. Vérifiez également que le verrouillage de l'accélérateur et la gâchette de l'accélérateur reviennent librement à leur position d'origine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

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

Pas de chauffage ou chauffage uniquement dans la poignée avant

### • Poignée avant – dépannage

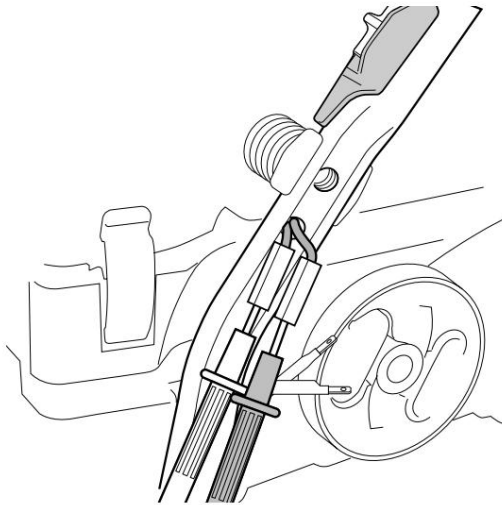
1



Retirez les trois boulons qui fixent le couvercle sur la poignée avant. Débranchez les fils de l'interrupteur et du générateur et mesurez la résistance du chauffage de la poignée, qui doit être de 3 à 4 ohms.

Remplacez la poignée avant si la résistance est plus élevée.

2



Rebranchez les câbles et remettez le couvercle en place.

3

Remettez l'interrupteur en place et rebranchez les câbles.

4

Revissez le couvercle sur la poignée.

### • Générateur – dépannage

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

2

Rebranchez le câble et reposez le couvercle de la poignée et le couvercle du cylindre.

### • Commutateur – dépannage

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

2

Débranchez les fils de l'interrupteur et connectez-y un multimètre. Le multimètre doit lire plus de 1 000 ohms lorsque l'interrupteur est en position « 0 ».

Le multimètre ne doit pas lire plus de 0,1 ohm avec l'interrupteur en position « 1 ». Remplacez le compteur si les lectures sont en dehors de ces limites.

Le chauffage de la poignée arrière ne fonctionne pas

### • Chauffage de la poignée arrière – dépannage

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

2

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

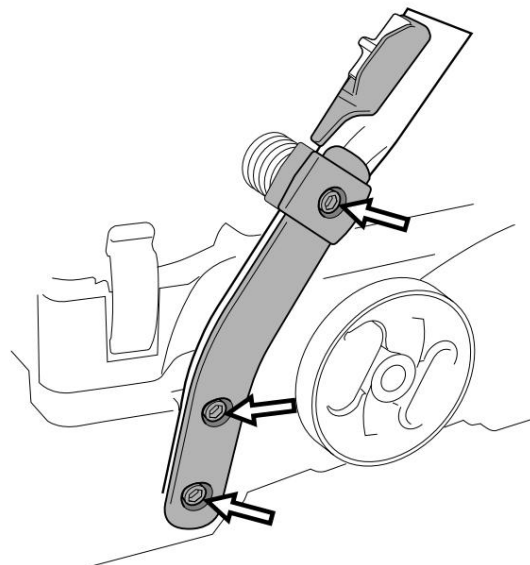
3

Retirez le filtre à air, la tige de commande des gaz, le diaphragme en caoutchouc et le carburateur, voir « Carburateur – dépose ».

4

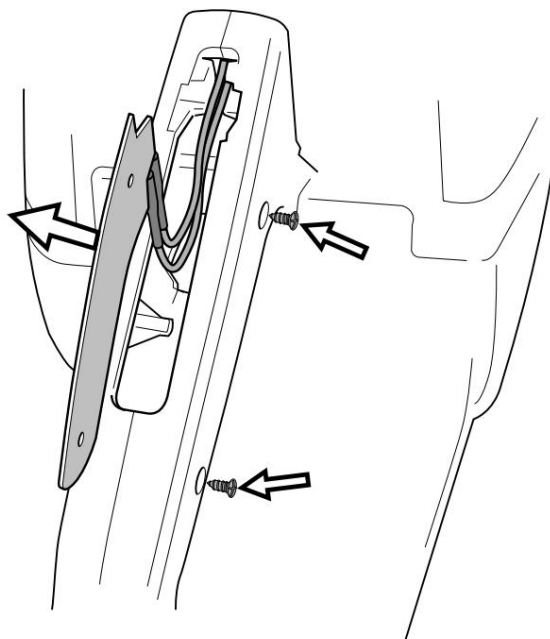
Retirez le boulon de la plaque à la base du carburateur pour libérer le fil de l'élément chauffant.

5



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

6



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

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

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

#### • Dépannage Chauffage de la poignée avant

Retirez le couvercle latéral de la poignée. Débranchez les fils en F et G (voir schéma). Nettoyez les connecteurs. Allumez l'interrupteur. Mesurez la résistance entre F et G.

La lecture doit être de  $4 \pm 1$  ohms. Dans le cas contraire, débranchez le fil en O et retirez l'interrupteur.

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

Débranchez le fil en N et G et mesurez la résistance entre ces points. La lecture ne doit pas dépasser 0,1 ohm. S'il est trop élevé, remplacez le fil.

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

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

S'il est trop élevé, remplacez l'interrupteur.

#### Chauffage de poignée

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

Sinon, remplacez le chauffage de la poignée arrière.

#### Générateur

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

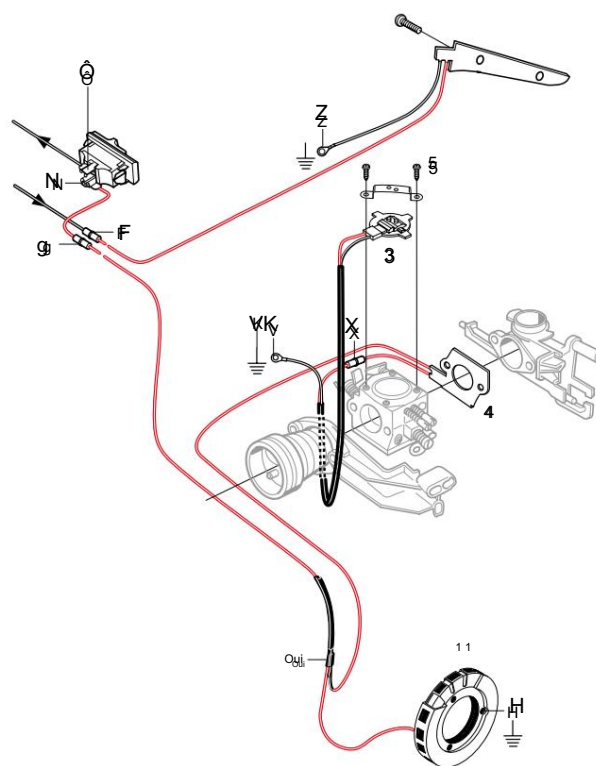
Sinon, remplacez le générateur.

#### Réchauffeur de

carburateur Débranchez le fil en X et nettoyez les connecteurs. Mesurez la résistance entre X et G.

La lecture doit être comprise entre 3 et 10 ohms. Dans le cas contraire, débranchez le câble en Y et nettoyez les connecteurs.

Mesurez la résistance entre X et Y, si la lecture n'est pas comprise entre 3 et 7 ohms – remplacez le chauffage du carburateur.



## Élément chauffant et poignée arrière – dépose

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

Supprimez ensuite :

- Verrouillage de l'accélérateur, gâchette d'accélérateur et ressort de rappel, voir « Gâchette d'accélérateur ».
- tuyau de carburant et tige de poussée d'accélérateur du carburateur

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

Repose :

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

## Élément chauffant et poignée arrière – dépose

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

2

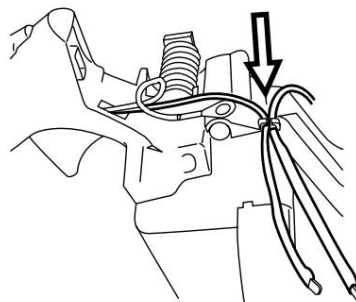
Repose :

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

## Chauffage de poignée sur le modèle 346XPG, 351G, 353G – repose

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

2



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

Serrez à un couple de 3 à 4 Nm.

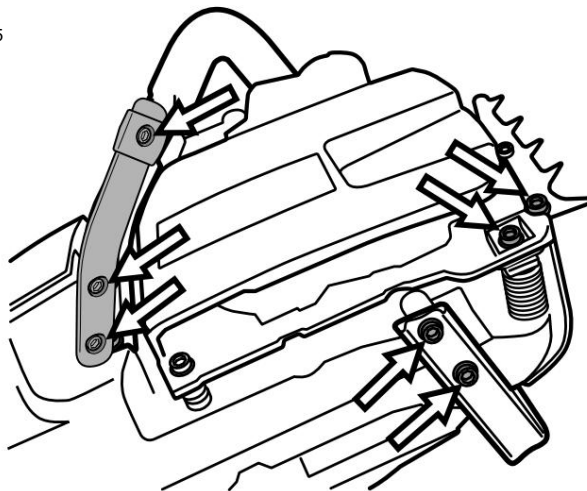
3

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

4

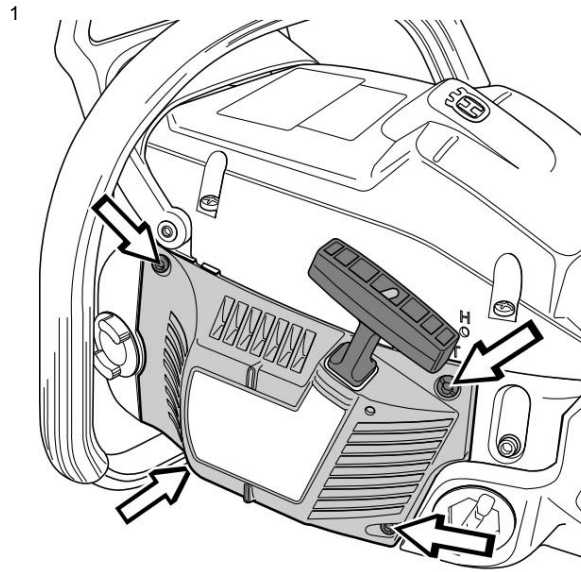
Appuyez sur la gâchette d'accélérateur et le verrouillage de l'accélérateur en position et vérifiez qu'ils fonctionnent correctement, voir « Gâchette d'accélérateur ».

5



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

## Ensemble démarreur – dépose



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

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

3



### AVERTISSEMENT!

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



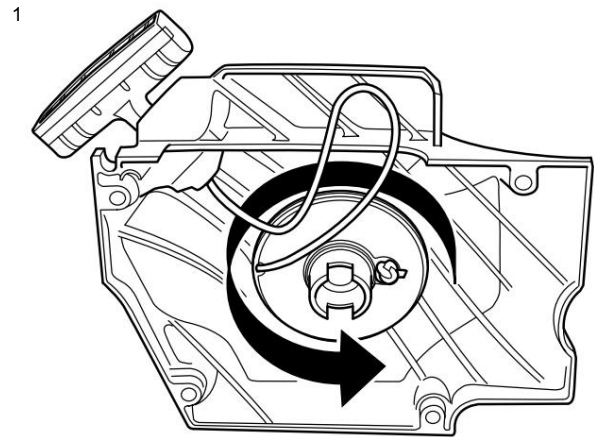
Retirez le boulon du centre de la poulie et soulevez la poulie.

## Nettoyage et inspection

Nettoyez les pièces et vérifiez les points suivants :

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

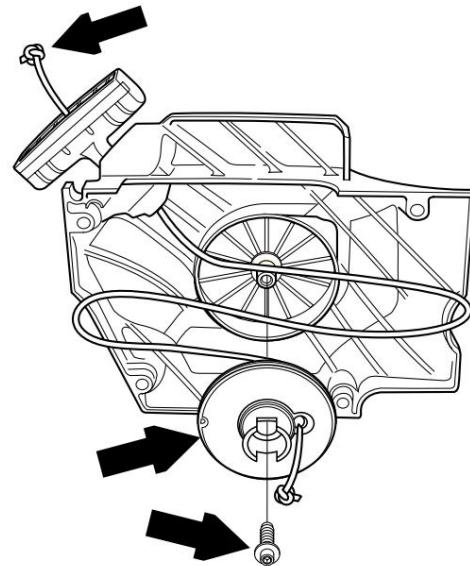
## Remplacement d'une corde de démarrage cassée ou usée



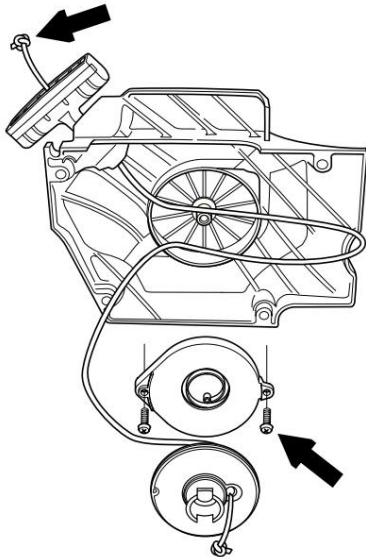
1  
Avant de remplacer une corde de démarrage usée, la tension du ressort de rappel doit être relâchée. Tirez la corde de démarrage à travers l'encoche du bord de la poulie et enroulez la poulie dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour relâcher la tension du ressort.

2  
Retirez le boulon du centre de la poulie et soulevez la poulie.

3



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

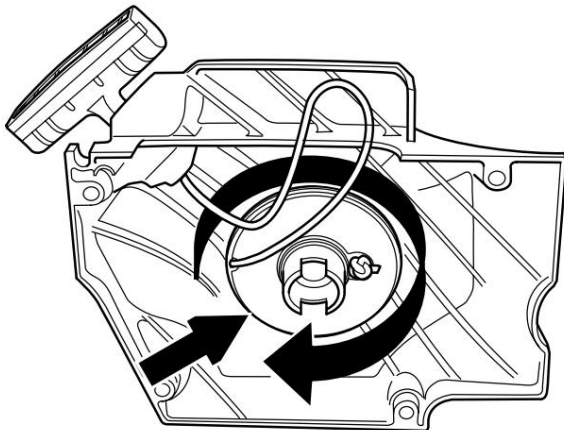


Nettoyage et inspection :

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

### Tension du ressort de rappel

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



### Remplacement d'un ressort de rappel usé



#### AVERTISSEMENT!

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



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

2

Retirez le ressort de rappel cassé.

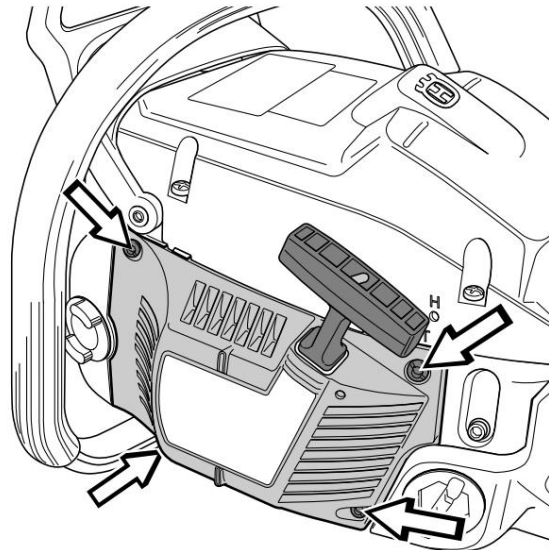
3

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

Tendez le ressort de rappel, voir « Tension du ressort de rappel ».

### Ensemble démarreur – repose

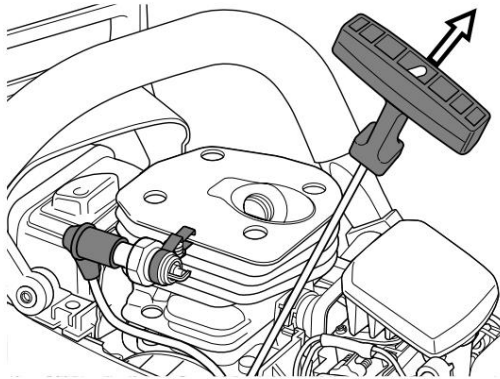
1



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

## Module d'allumage – test

S'il y a un défaut dans le système d'allumage, le module d'allumage doit être testé avant de retirer le système d'allumage.

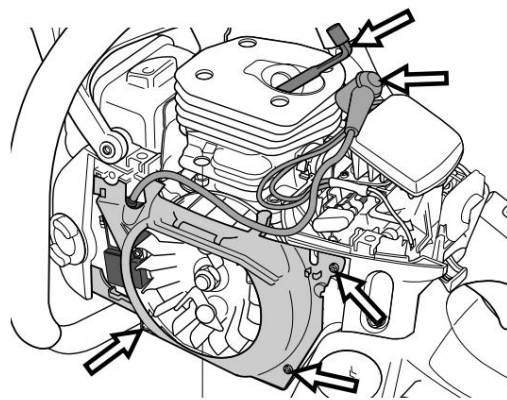


Testez le module d'allumage comme suit :

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

## Module d'allumage/volant – dépose

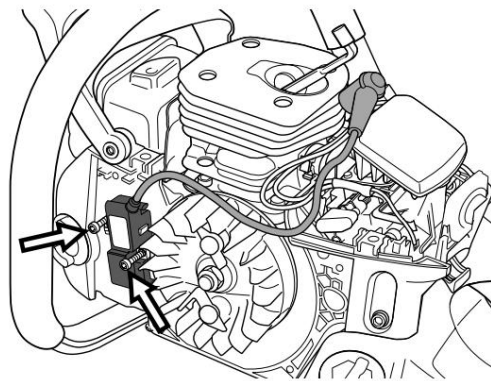
1



Retirez le couvercle du cylindre. Débrancher le câble HT, retirer la bougie et remettre à sa place la butée de piston 502 54 15-01. Déposez l'ensemble démarreur, dégagez les fils du guide-câble et retirez-le.

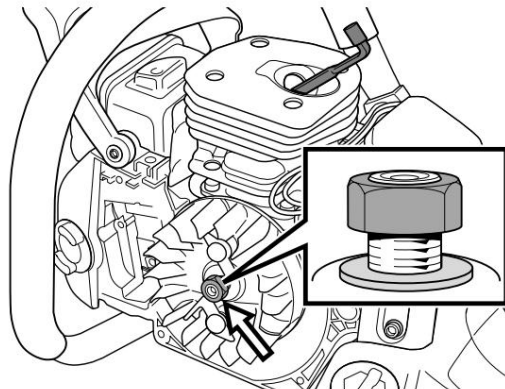
Modèles 346XP, 351, 353 :  
retirez le couvercle de la poignée.

2



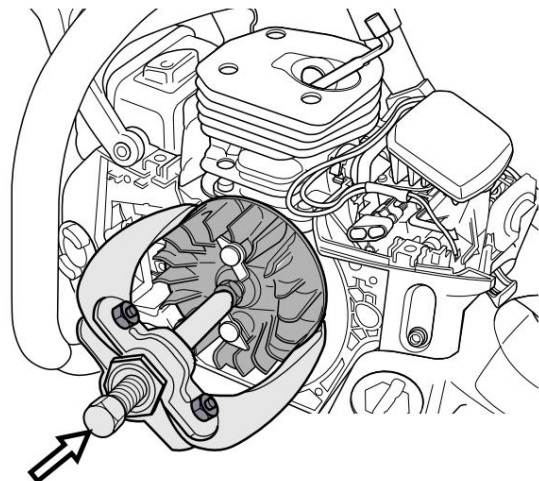
Si vous remplacez le module d'allumage, débranchez ses fils et dévissez-le. Le module d'allumage peut être laissé en place si vous retirez simplement le volant moteur.

3



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

4



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

## Nettoyage et inspection

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

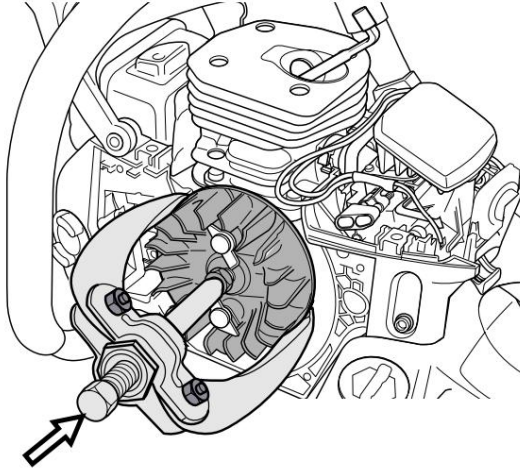


## Remplacement du générateur, modèle 346XP, 351, 353

1 Retirez le couvercle du cylindre. Débrancher le câble HT, retirer la bougie et remettre à sa place la butée de piston 502 54 15-01. Déposez l'ensemble démarreur, dégagez les fils du guide-câble et retirez-le.

Retirez le couvercle de la poignée.

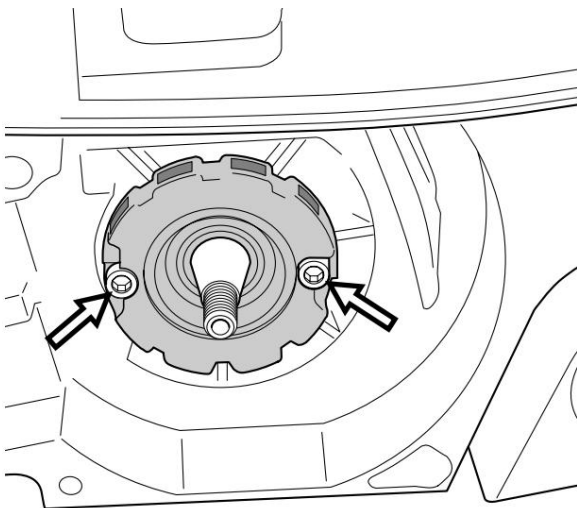
2



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

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

3



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

4

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

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

5

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

## Générateur – repose

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

Attachez le fil au réservoir.

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

2

Repose :

- réservoir de carburant avec butées et ressort arrière amortisseur de vibrations
- durite de carburant vers carburateur, longueur de durite entre réservoir et carter : 43 mm/1,69 pouces et entre carter et carburateur : 53 mm/2,09 pouces

• tige de poussée d'accélérateur vers carburateur

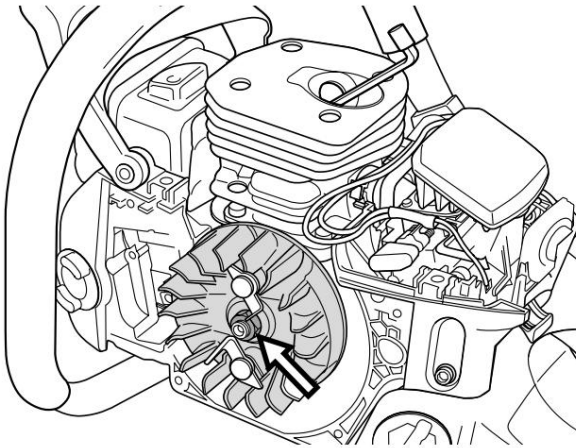
• volant moteur avec écrou et rondelle •

guide-câble, câbles et ensemble démarreur

Retirez la butée du piston et rebranchez le câble HT et le couvercle du cylindre.

## Module d'allumage et volant moteur – repose

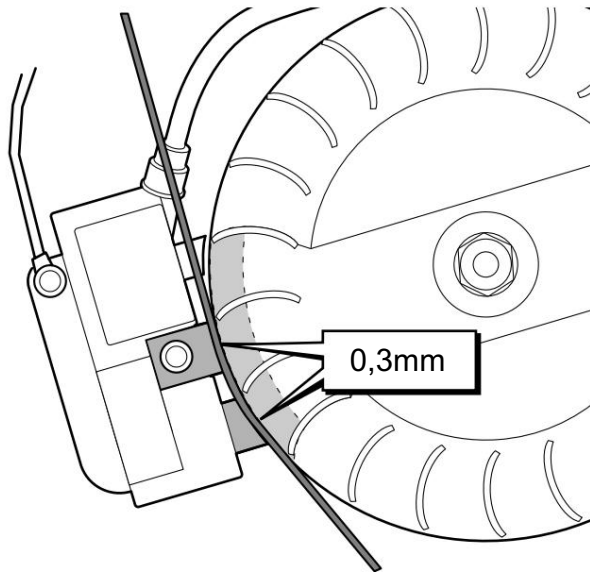
1



Placez le volant sur le vilebrequin. Tournez le volant de sorte que la clavette s'aligne avec la rainure de clavette dans l'arbre.

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

2

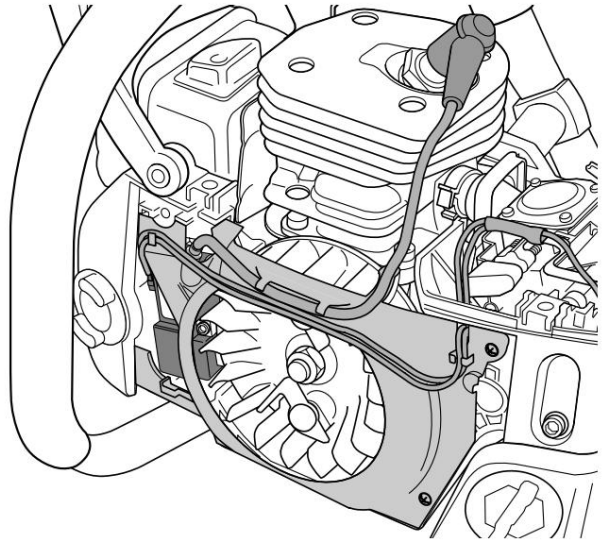


Pour remonter le module d'allumage, procéder comme suit :

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

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

3



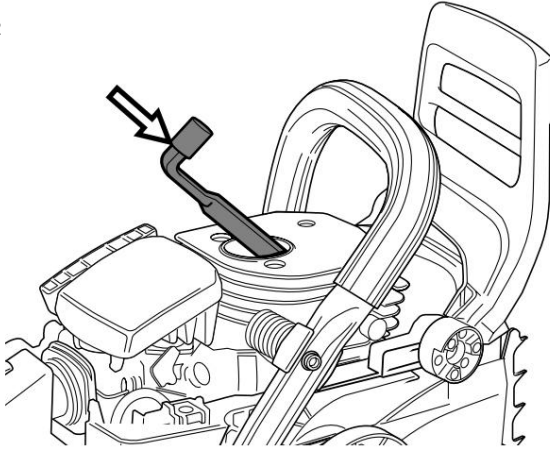
Remontez ensuite :

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

## Embrayage centrifuge – dépose

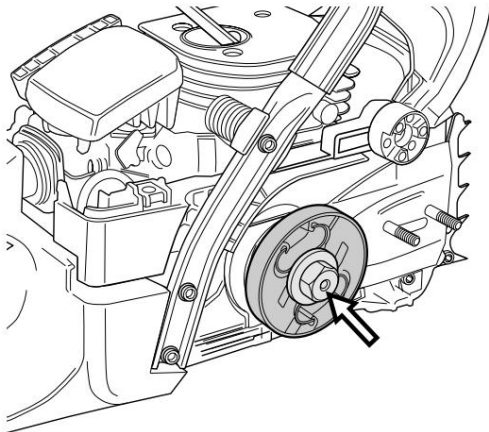
1 Retirez le couvercle du cylindre. Désengagez le frein de chaîne en poussant la protection antibond vers l'arrière. Dévissez les boulons du guide-chaîne et retirez le carter d'embrayage, la chaîne et le guide-chaîne.

2



Débranchez le câble HT. Retirez la bougie et remettre à sa place la butée de piston 502 54 15-01.

3

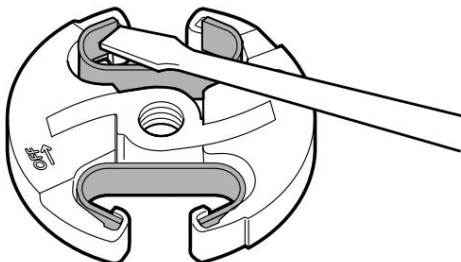


Déverrouillez l'embrayage à l'aide de l'outil 502 54 16-01 et d'une douille adaptée ou d'une clé mixte. Tournez l'écrou dans le sens des aiguilles d'une montre pour le retirer.

4

**NOTE!**

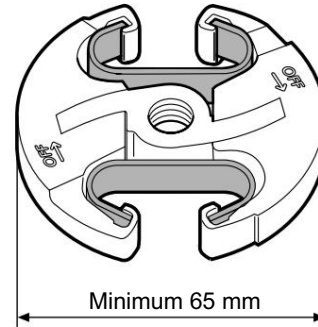
Manipulez les ressorts d'embrayage avec précaution. S'ils sont trop ouverts, ils pourraient endommager la scie.



Retirez soigneusement les ressorts d'embrayage avec un tournevis.

## Inspection et nettoyage

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



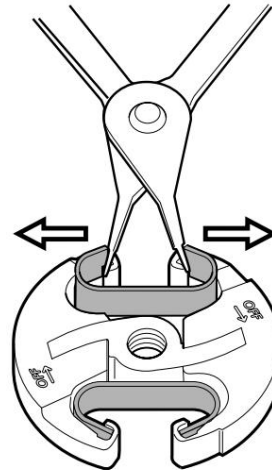
- Vérifiez l'épaisseur des masselottes d'embrayage en à l'aide d'un pied à coulisse pour mesurer le diamètre de l'embrayage. Si le diamètre est inférieur à 65 mm, l'ensemble d'embrayage doit être remplacé.

## Embrayage centrifuge – repose

1

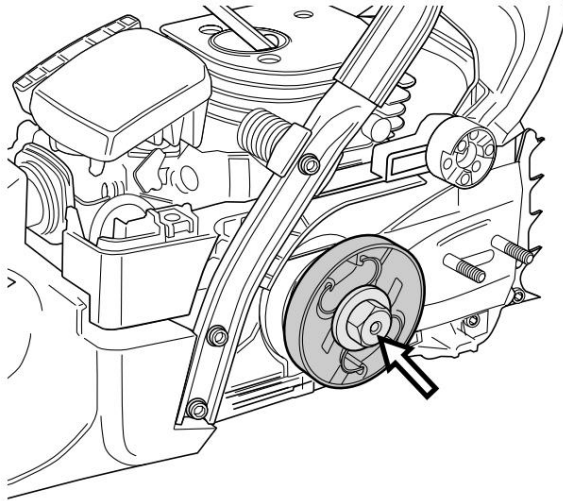
**NOTE!**

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



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

2



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

3

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

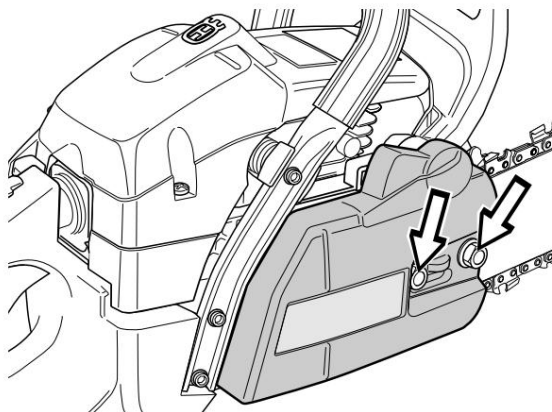
Remontez ensuite :

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

### Pompe à huile – dépose 346XP, 350, 351, 353

1 Videz et nettoyez le réservoir d'huile.

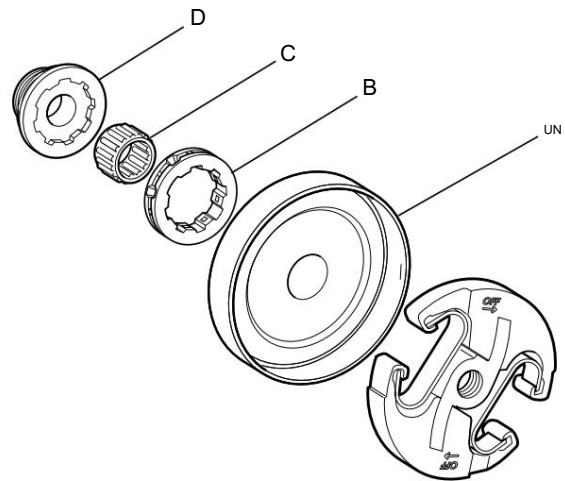
2



Retirez le couvercle du cylindre. Désengagez le frein de chaîne en poussant la protection antirebond vers l'arrière.

Dévissez les boulons du guide-chaîne et retirez le carter d'embrayage, la chaîne et le guide-chaîne. Débranchez le câble HT. Retirez la bougie et remettez à sa place la butée de piston 502 54 15-01. Dévissez l'embrayage (dans le sens des aiguilles d'une montre) à l'aide de l'outil d'embrayage 502 54 16-01 et d'une clé à douille ou d'une clé mixte adaptée.

3

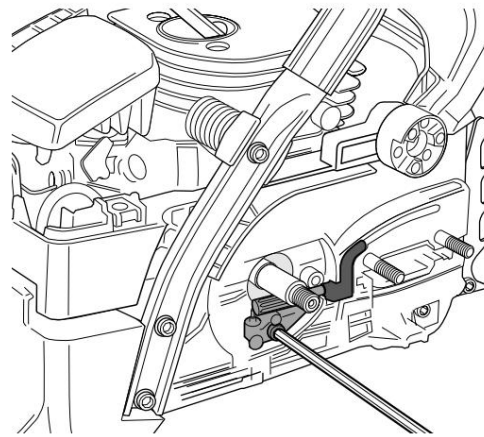


Déboulonner et déposer le tambour d'embrayage (A), le pignon de chaîne RIM (B) le cas échéant, le roulement à aiguilles (C) et la roue d'entraînement de la pompe (D).

Modèle 350 :

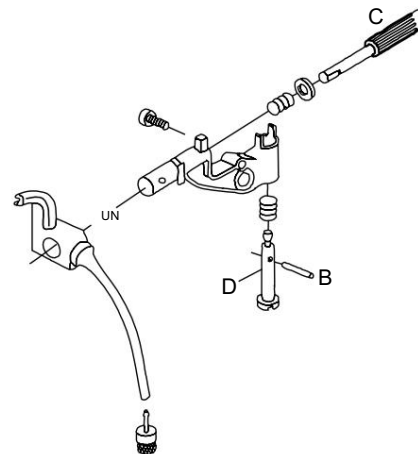
Déposer les vis des éléments antivibratoires du même côté.

4



Déboulonnez la pompe à huile du carter.

5



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

Modèle 350 :

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

Instructions de réparation

6

Retirez la goupille (B) de la vis de réglage en utilisant une petite dérive pour la faire sortir.

7

Enfoncez le piston de la pompe (C) afin que la vis de réglage (D) puisse être retirée. Retirez le piston de la pompe.

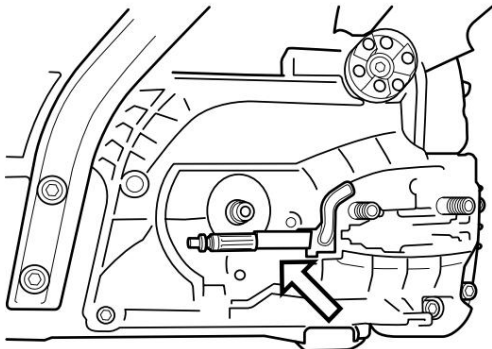
### Pompe à huile – dépose 340, 345

1-4

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

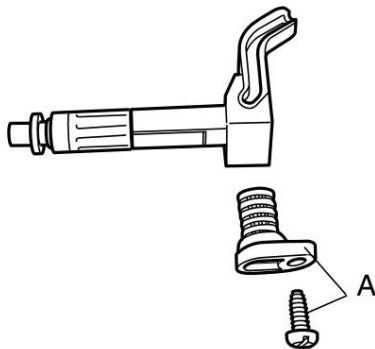
Déposer les vis des éléments antivibratoires du même côté.

5

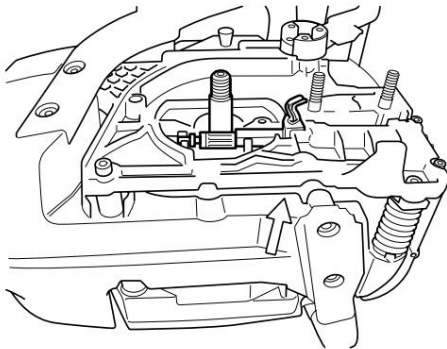


Soulevez délicatement la pompe à huile du carter.

6



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

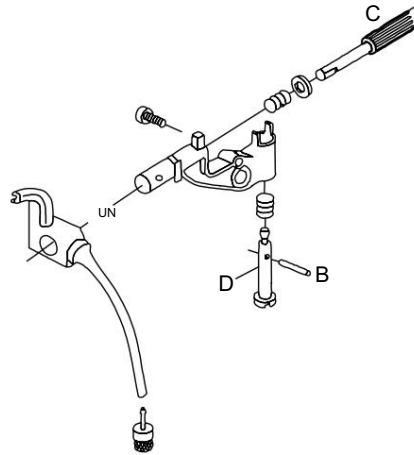


### Nettoyage et inspection

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

### Pompe à huile – repose 346XP, 350, 351, 353

1



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

2

Appuyez sur le piston de la pompe (C). Montez la vis de réglage et le ressort de manière à ce que la goupille (B) puisse être enfoncée en position.

3

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

Modèle

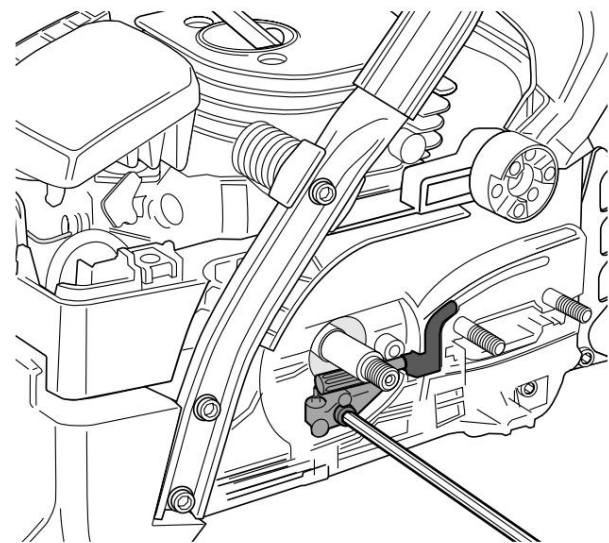
350 : Relevez légèrement le carter du réservoir de carburant et vissez le filtre (A) par le bas.



**AVERTISSEMENT!**

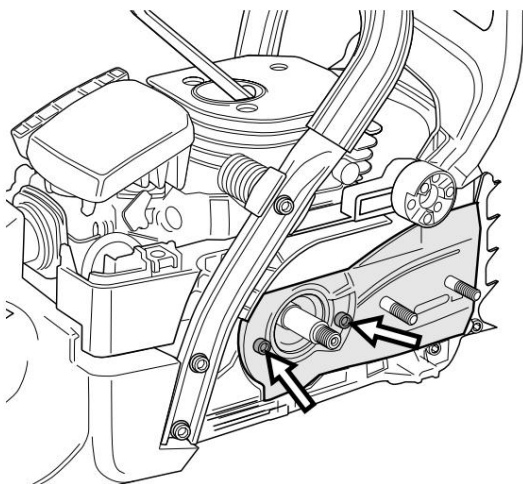
Une mauvaise lubrification de la chaîne peut entraîner une défaillance de la chaîne, ce qui pourrait entraîner des blessures graves, voire mortelles.

4



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

5

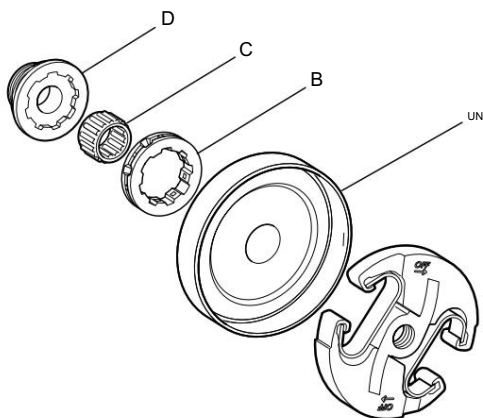


Montez la plaque de protection de chaîne en serrant les boulons à un couple de 2 à 3 Nm.

Modèle 350 :

Monter les vis des éléments antivibratoires du même côté.

6



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

7

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

8

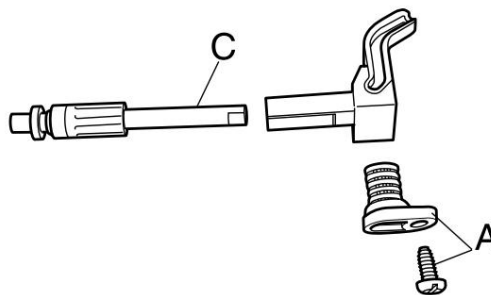
Retirez la butée du piston. Monter la bougie en la serrant au couple de 15 Nm, puis brancher le câble HT. Remontez ensuite le couvercle du cylindre, le guide-chaîne, la chaîne et le couvercle d'embrayage.

9

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

## Pompe à huile – repose 340, 345

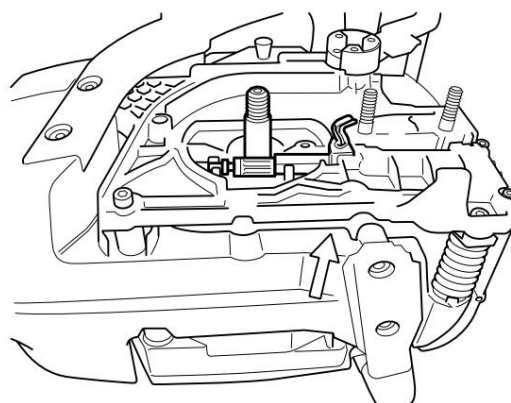
1



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

2

Montez la pompe. Une goupille ronde sécurise sa position.



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

3

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

NOTE! Vérifiez que le tendeur de chaîne est en position. Monter les vis sur les éléments antivibratoires.

Note.

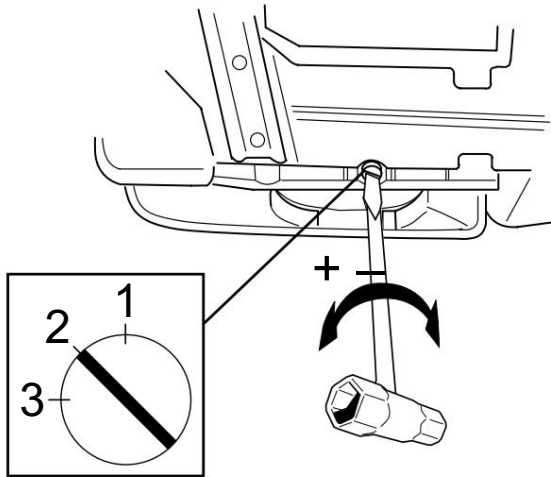
Les modèles 340 et 345 disposent d'un autre type de tendeur de chaîne, qui se règle latéralement.

4

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

### Pompe à huile réglable – réglage 346XP, 350, 351, 353

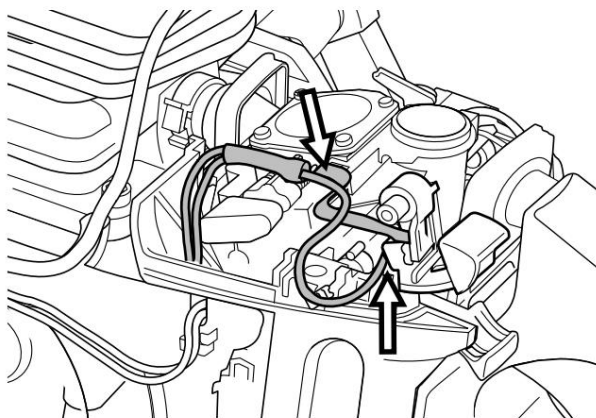
Utilisez un tournevis ou une clé à molette pour tourner la vis de réglage de la pompe. Tourner la vis dans le sens des aiguilles d'une montre diminue le débit d'huile et la tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre augmente le débit d'huile.



Réglage recommandé : barre de  
13 à 15 " Réglage min. Barre de  
15 à 18 " Réglage intermédiaire Barre  
de 18 à 20" Réglage maximum.

### Carburateur – dépose

1

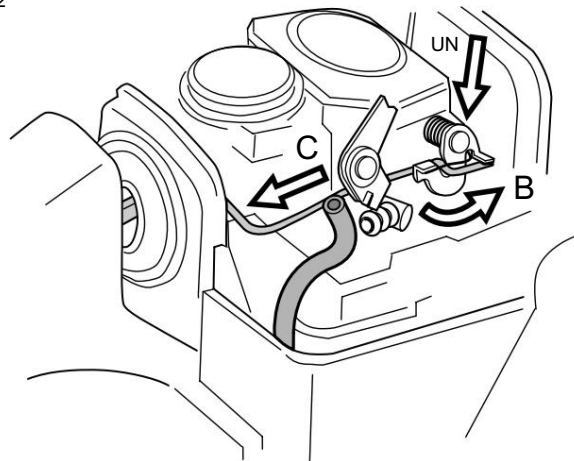


#### NOTE!

N'utilisez pas de pince moletée pour débrancher ou rebrancher le tuyau de carburant. Cela pourrait endommager le tuyau et entraîner une fuite ou une fracture.

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

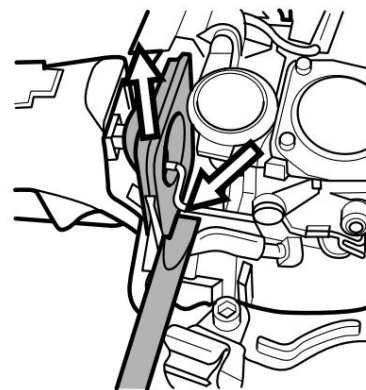
2



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

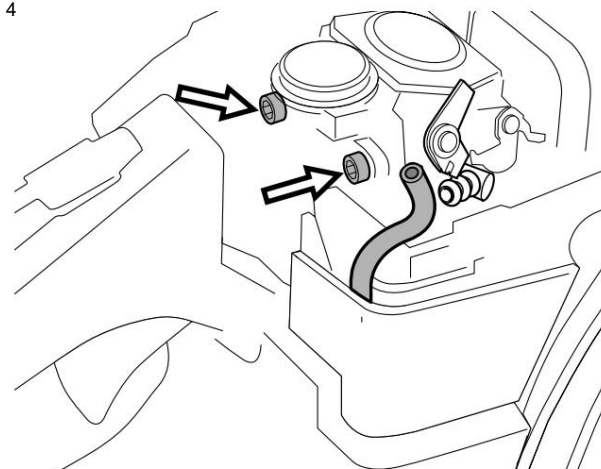
Appuyez ensuite sur le levier d'accélérateur vers l'avant (B) tout en poussant la tige de poussée d'accélérateur vers l'arrière (C) et en la soulevant du levier. Retirez la tige de poussée de l'accélérateur du réservoir et soulevez-la vers le haut sans la tirer à travers le collecteur d'admission en caoutchouc. Libérez délicatement l'ensemble carburateur du support en caoutchouc droit et soulevez-le vers le haut.

3



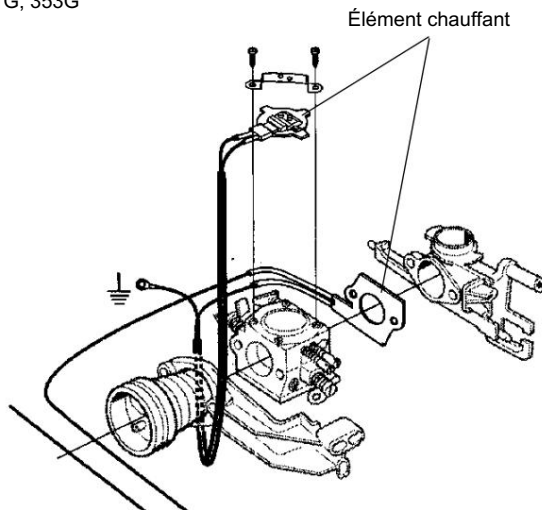
Ouvrez le verrouillage à ressort du soufflet en caoutchouc.

4

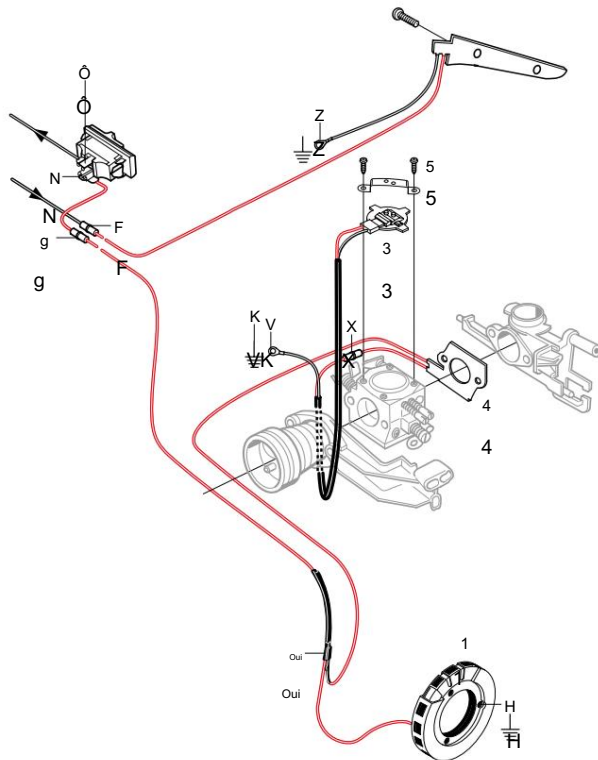


Dévissez et retirez les boulons du carburateur. Retirez le carburateur.

Sur les scies équipées d'un réchauffeur de carburateur 346XPG, 351G, 353G



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



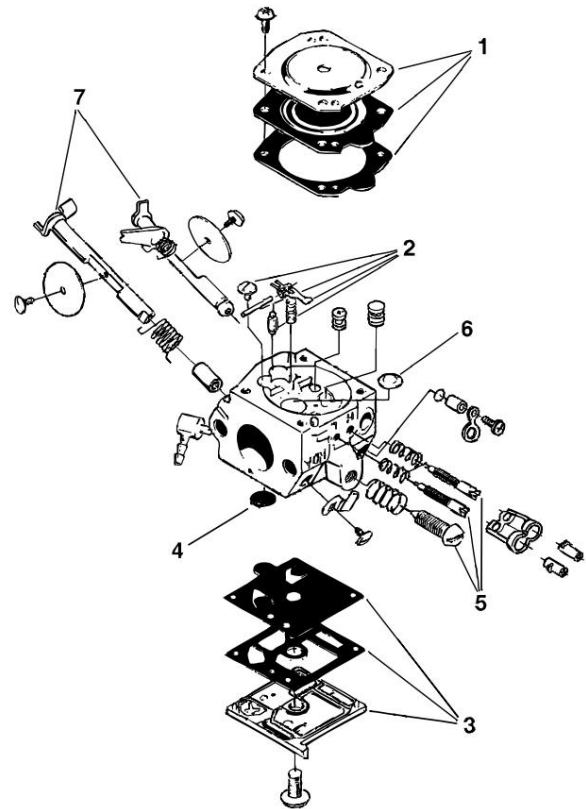
Lors du remplacement du thermostat : Débranchez le câble de X et V. Dépannage, voir page 20.

Sur scies à carburateur 346XPG, 351G, 353G Remplacement de la résistance chauffante : Abaisser la partie arrière du réservoir en retirant la vis entre le cache poignée et les ressorts amortisseurs de vibrations.

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

Démontage du carburateur : Desserrer les vis des gicleurs haut, bas et ralenti.

## Carburateur – démontage



Les numéros d'éléments dans le diagramme font référence aux étapes ci-dessous (1 à 7).

1 Retirez le couvercle du doseur et retirez soigneusement le diaphragme de dosage et le joint.

2 Dévissez la vis et retirez le pointeau, ainsi que le bras de levier, la tige et le ressort.

3

Retirez le couvercle de la pompe et retirez soigneusement le joint et la membrane de la pompe.

4

Retirez le filtre à carburant.

5

Retirez les vis des jets de haut, de bas et de ralenti. (Les vis à jet haut et bas HDA 159A sont protégées par des capuchons en plastique qui peuvent être retirés à l'aide d'un tournevis. Uniquement sur EPA, voir annexe A.)

6

Retirez le bouchon en y perçant d'abord un trou, puis en le soulevant à l'aide d'un tournevis ou similaire.

7

Si nécessaire, déposez les papillons et les starter, ainsi que les axes ainsi que les bras de levier et les ressorts.



### Nettoyage et inspection Nettoyer tous les

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

Regarde ça:

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

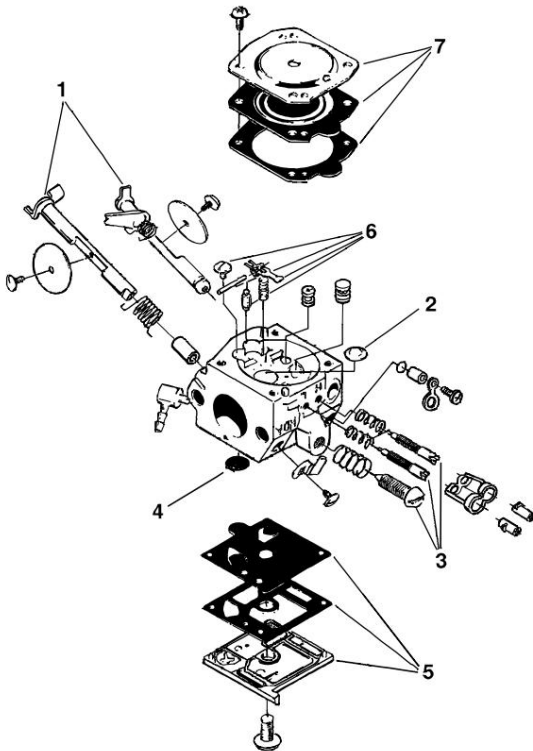


- Le pointeau et son bras de levier ne sont pas usés.
- Le filtre à carburant n'est pas endommagé.
- Les pointes des vis à jet haute et basse vitesse ne sont pas endommagées.
- Le conduit d'admission d'air n'est pas fissuré.

### Carburateur – remontage

#### NOTE!

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



Les numéros d'éléments dans le diagramme font référence aux étapes ci-dessous (1 à 8).

1 Si les papillons d'accélérateur et de starter ainsi que leurs axes ont été déposés, ceux-ci doivent être remontés. Lubrifiez les roulements de broche avec de l'huile légère.

2

Insérez le bouchon dans le trou avec le côté convexe vers le haut et agrandissez-le en appuyant vers le bas avec une dérive.

3

Remettez en place les vis et les ressorts des jets haute et basse vitesse, ainsi que la vis de ralenti. Placez les capuchons en plastique sur les vis haute et basse vitesse.

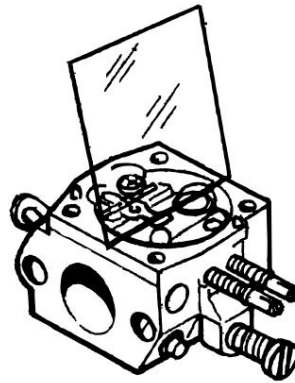
4

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

5

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

6



Monter le robinet à pointeau avec le bras de levier, la broche et le ressort et serrer la vis.

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

7

Monter la membrane de dosage avec son joint et remettre le couvercle sur le doseur.

8

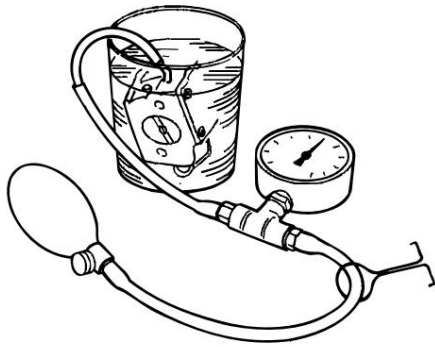
Effectuer des tests de pression.

## Carburateur – test de pression

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

Effectuez le test comme suit :

- Vissez les vis des jets haute et basse vitesse et dévissez-les d'un tour.
- Connecter le testeur de pression 502 50 38-01 à l'entrée de carburant du carburateur.



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

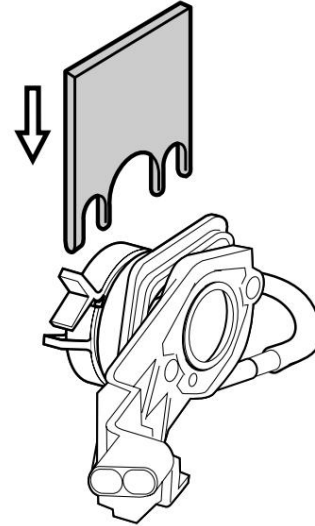
Fuite	La faute r�siede dans
Jets diffuseurs	Soupape � pointeau
Dans un tube � impulsion	Diaphragme de pompe
Trou d'aération au-dessus du doseur	Diaphragme de contrôle

## Carburateur – repose

### NOTE!

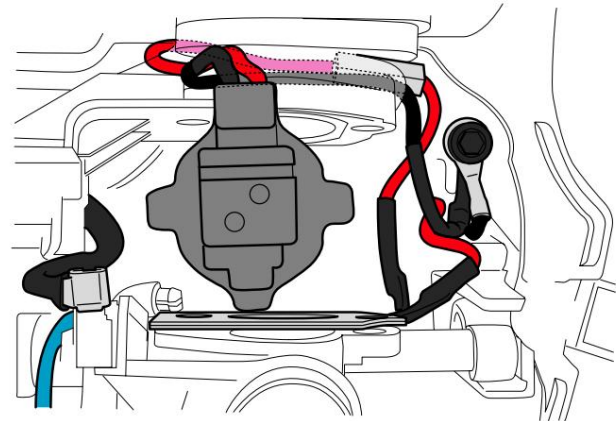
La propreté est très importante lors du remontage du carburateur. De minuscules particules de saleté peuvent causer des problèmes de fonctionnement.

1



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

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

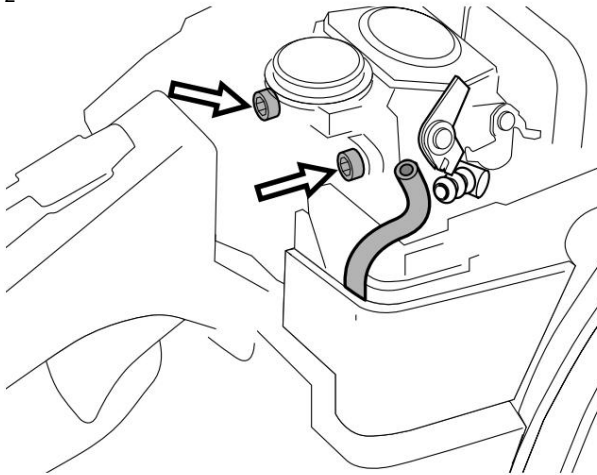


Insérez l'élément chauffant entre le raccord du filtre à air et le carburateur ainsi qu'au-dessus du carburateur. Acheminez le câble comme illustré ci-dessus.

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

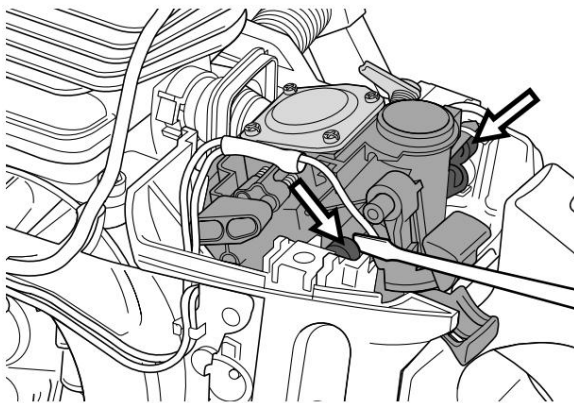
Connectez les câbles au chauffage du carburateur.

2



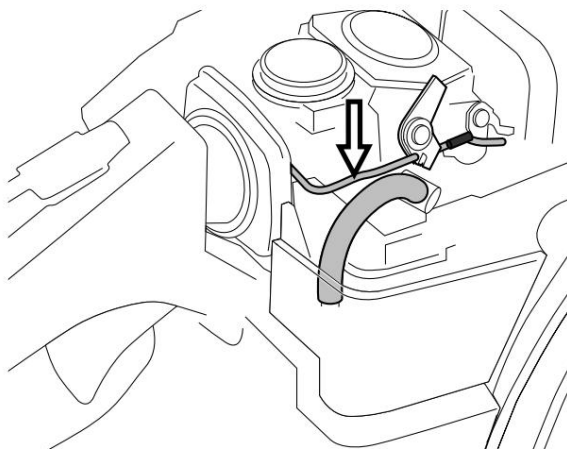
Monter le carburateur. Visser les vis du carburateur directement par l'arrière, sans soulever l'ensemble carburateur. Serrez à un couple de 1 à 1,5 Nm. Il est important de maintenir la bride du carburateur lors du serrage des boulons pour éviter que le collecteur d'admission ne bouge.

3



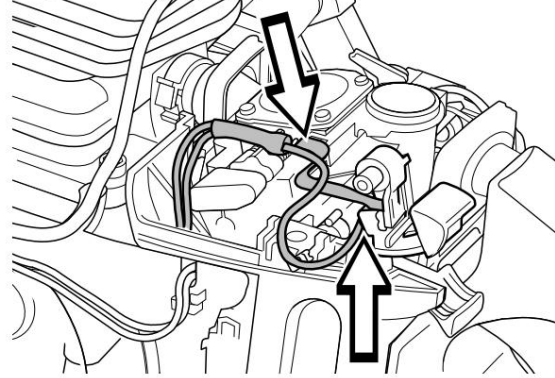
Poussez le support arrière du carburateur dans sa bague en caoutchouc à l'aide d'un petit tournevis. Déposer la plaque d'arrêt 502 54 17-01.

4



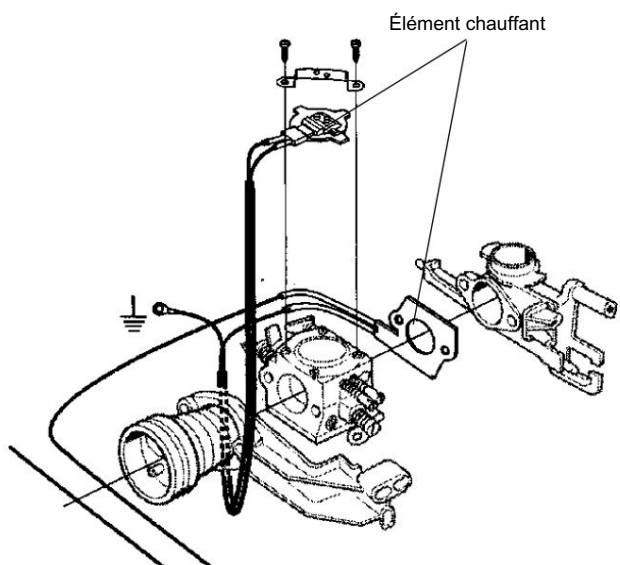
Connectez le tuyau de carburant au carburateur. Reposer la tige de commande des gaz en même temps que le collecteur d'admission en caoutchouc, enfoncer la tige de commande des gaz pour qu'elle s'enclenche dans le carburateur et mettre en place le ressort.

5



Connectez les câbles à l'interrupteur d'arrêt.

### Chauffage carburateur 346XP, 351, 353 – Repose



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

2

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

3

Connectez les câbles au chauffage du carburateur.

Repose :

- carburateur

## Système d'admission d'air – dépose

Le système d'admission d'air comprend :

- collecteur d'admission
- plaque isolante avec clip
- bride de carburateur •

tuyau d'impulsion

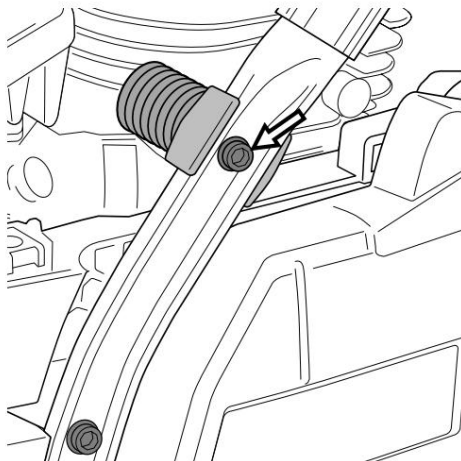
- anneau de support

1

Retirer:

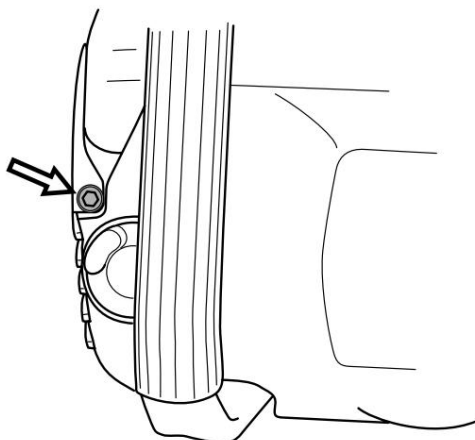
- couvercle de cylindre
- filtre à air
- carburateur
- Câble HT
- ensemble démarreur (340, 345)
- Réservoir de carburant (340, 345)

2



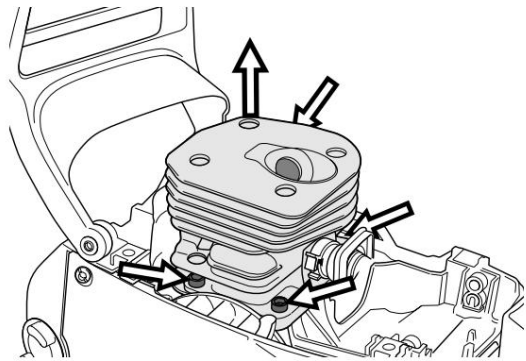
Dévisser le ressort amortisseur de vibrations entre le cylindre et la poignée.

3

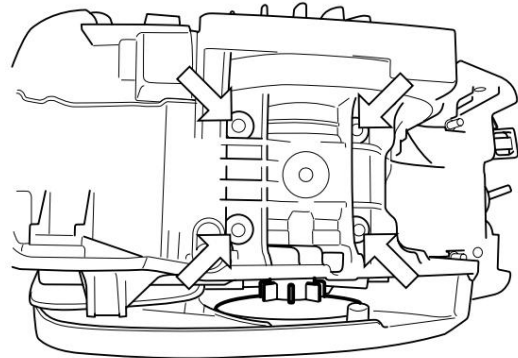


Dévissez et retirez le boulon du silencieux soutien.

4

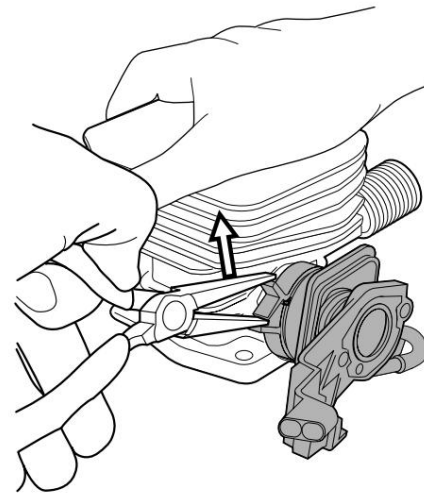


Dévissez les quatre boulons du cylindre. Soulever le cylindre de manière à ce que la plaque isolante du système d'admission soit dégagée du carter.



Sur les modèles 340 et 345, des boulons cylindriques se trouvent sur la face inférieure.

5



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

6

Retirer:

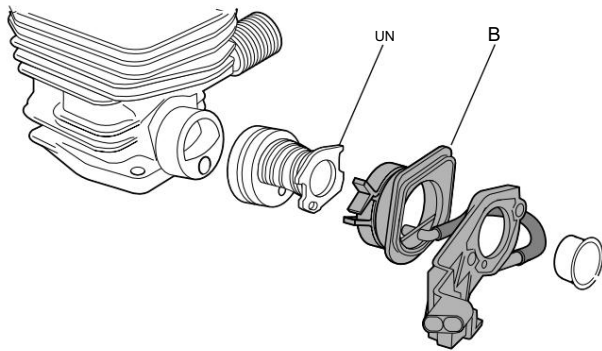
- bague de support
- bride de carburateur du collecteur d'admission • plaque isolante

## Nettoyage et inspection

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

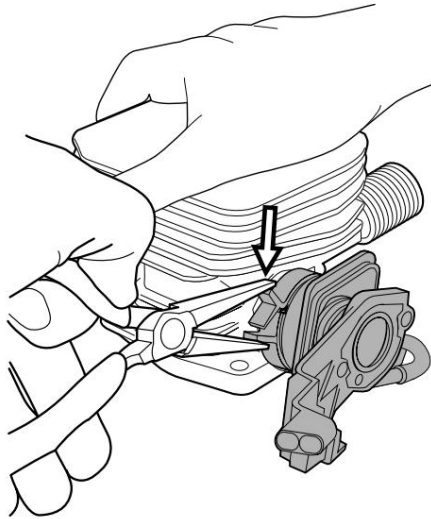
## Système d'admission d'air – repose

1



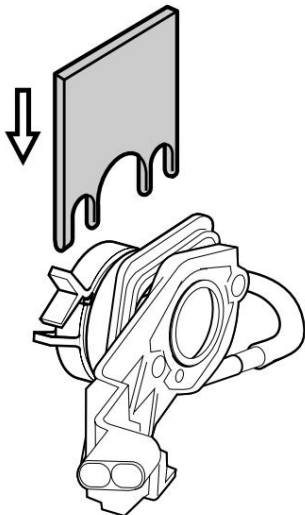
Monter le collecteur d'admission (A) à travers la plaque isolante dans la découpe de la bride du carburateur (B), et vérifier que le tube d'impulsion de la plaque isolante est correctement placé dans le collecteur d'admission. Monter la bague de support en laiton perforé dans le collecteur d'admission.

2



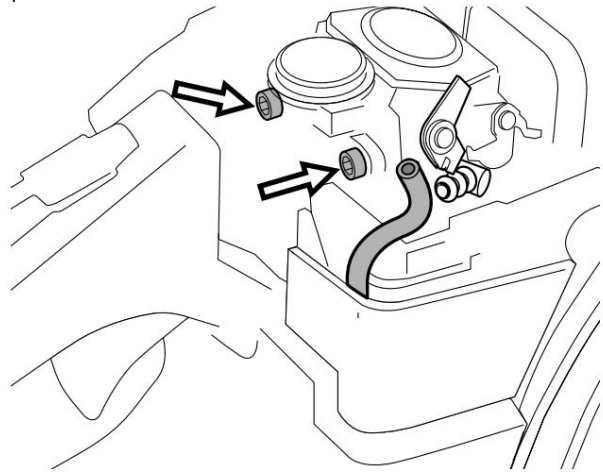
Monter le système d'admission d'air sur le cylindre et enclencher la plaque isolante. Vérifiez soigneusement que le tube d'impulsion est correctement placé contre le canal d'impulsion du cylindre.

3



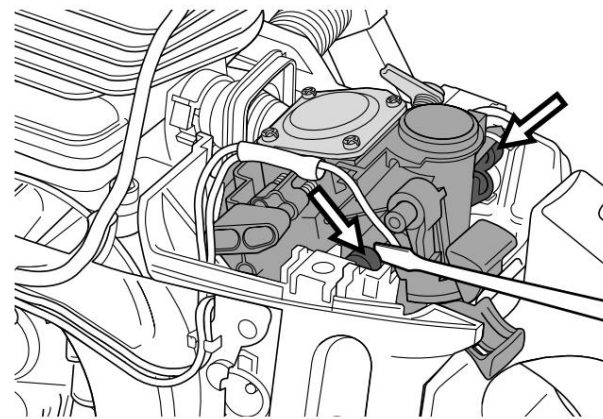
Positionner l'outil 502 54 17-01 entre la bride du carburateur et la plaque isolante.

4



Reposer le carburateur. Visser les boulons du carburateur directement par derrière sans soulever l'ensemble carburateur, en les serrant à un couple de 1 à 1,5 Nm. Il est important de bien maintenir la bride du carburateur lors du serrage des boulons pour empêcher le collecteur d'admission de bouger.

4



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

5

Repose :

- cylindre, voir instructions particulières
- support silencieux (ne s'applique pas aux 340, 345, 350)
- filtre à air
- Câble HT
- couvercle de cylindre
- après le test, resserrez les boulons du silencieux à un couple de 8 à 10 Nm.

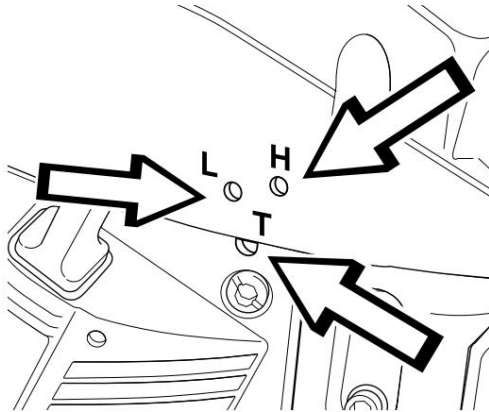
## Carburateur – réglage

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

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

Le carburateur est équipé de trois réglages choix.

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




Les jets L et H ajustent le débit de carburant en fonction du débit d'air que permet l'ouverture du papillon des gaz.

En les tournant dans le sens des aiguilles d'une montre, le mélange carburant/air plus faible (moins de carburant par rapport à la quantité d'air)

et en les tournant dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, le mélange carburant/air mélange plus riche. Un mélange faible augmente la régime moteur et un mélange riche diminue la vitesse du moteur.

La vis en T contrôle la position du papillon lorsque

au ralenti. Tourner la vis en T dans le sens des aiguilles d'une montre donne une vitesse plus rapide au ralenti; le tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre diminue le ralenti vitesse.



**AVERTISSEMENT!**

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

### Paramètres de base et rodage

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

Les réglages usine sont H = 1 tour et L = 1 tourner.

Pour garantir que les composants du moteur reçoivent lubrification adéquate (rodage), le carburateur doit être réglé sur un carburant un peu plus riche

mélange pour les 3-4 premiers fonctionnements de la tronçonneuse heures. Cela se fait en ajustant le maximum Vitesse à 6-700 tr/min inférieure à la vitesse maximale recommandée.

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

La vitesse maximale recommandée ne doit pas être dépassé.

#### NOTE!

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

### Réglage précis

Une fois la tronçonneuse « rodée », le carburateur devrait être réajusté. Réglez d'abord la vis du jet L, puis le la vis de ralenti T et enfin la vis de gicleur H.

Les régimes moteur recommandés sont les suivants :

Modèle	Régimes maximum	Régime au ralenti
340	12 500 tr/min	2 700 tr/min
345	12 500 tr/min	2 700 tr/min
346XP/G	14 200 tr/min	2 700 tr/min
350	13 000 tr/min	2 700 tr/min
350 EPA	13 000 tr/min	2 700 tr/min
351	13 000 tr/min	2 700 tr/min
353	13 000 tr/min	2 700 tr/min

### Exigences de base

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

### Jet basse vitesse L

- Trouvez le régime de ralenti le plus élevé en vissant lentement le L se visse puis se dévisse à nouveau.
- Lorsque la vitesse la plus élevée a été trouvée, vissez dévissez la vis L de 1/8 à 1/4 de tour.

## Instructions de réparation

### Réglage fin du régime de ralenti T

- Le régime de ralenti se règle à l'aide de la vis repérée T.
- Si un réglage est nécessaire, vissez le support de ralenti. Visser T jusqu'à ce que la chaîne commence à tourner. Dévissez-le ensuite jusqu'à ce que la chaîne s'arrête de bouger.
- Le régime de ralenti est correctement réglé lorsque le moteur tourne régulièrement dans toutes les positions et qu'il existe une marge nette par rapport à la vitesse à laquelle la chaîne commence à tourner. se déplacer.

### Jet à grande vitesse H •

Le jet à grande vitesse H influence la puissance de la scie et le régime du moteur. Si le jet H est réglé trop faiblement, la scie montera en régime, ce qui pourrait endommager le moteur.

- Faites fonctionner la scie à plein régime pendant environ 10 secondes. H=1.
- Dévissez ensuite la vis H d'1/4 de tour. H=1 1/4.
- Faites tourner à nouveau la scie à plein régime pendant environ 10 secondes et écoutez la différence dans la note du moteur. Répétez cette procédure à nouveau avec la vis H dévissée d'un autre 1/4 de tour. H=1 1/2.
- Vous avez maintenant fait fonctionner la scie aux réglages H ± 0, H = +1/4 et H = +1/2 par rapport au réglage d'usine. À plein régime, le moteur sonnera différemment à chaque réglage.
- La vis H est correctement réglée lorsque la scie « bouillonne » un peu à plein régime sans aucune charge. • S'il y a beaucoup de fumée qui s'échappe du silencieux et que la scie ne fonctionne pas correctement, le réglage est trop riche.
- Vissez la vis H jusqu'au réglage qui sonne droite.

#### NOTE!

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

### Carburateur – réglage correct

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

### Réservoir de carburant – dépose



#### AVERTISSEMENT!

Le carburant utilisé dans les tronçonneuses est nocif s'il est inhalé, peut provoquer une irritation cutanée et est hautement inflammable.

1 Videz le réservoir de carburant.

2

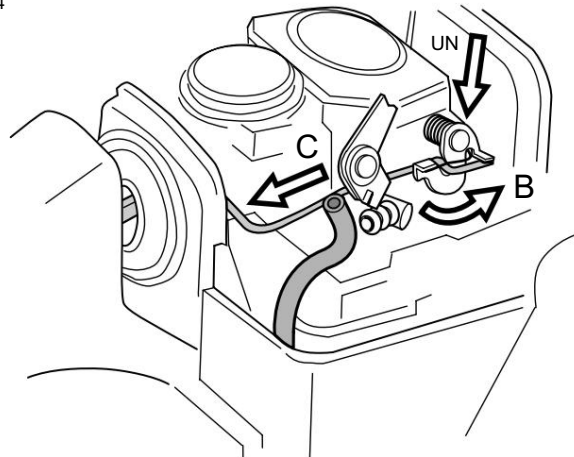
Retirez les éléments suivants :

- couvercle du cylindre
- filtre à air
- couvercle d'embrayage
- chaîne et guide-chaîne
- ensemble démarreur
- guide-câble

3

Débranchez le tuyau de carburant du carburateur.

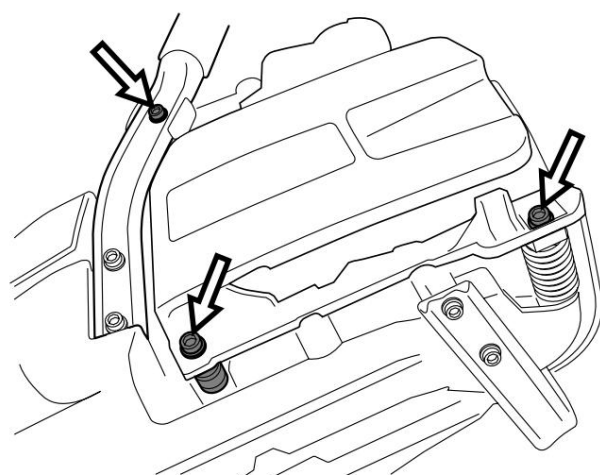
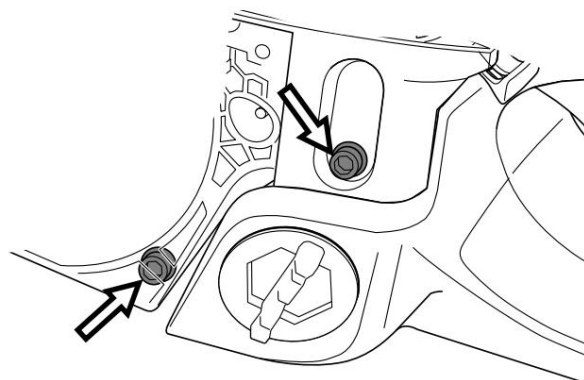
4



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

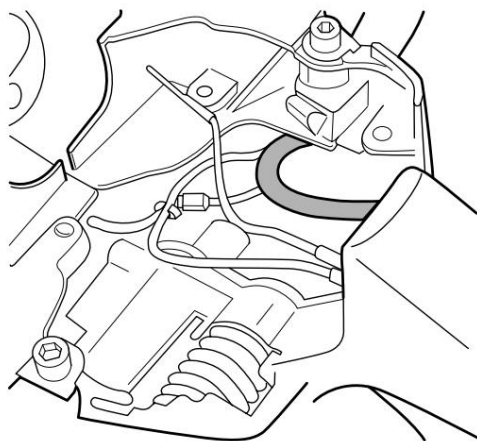
Appuyez ensuite sur le levier d'accélérateur vers l'avant (B) tout en poussant la tige de poussée d'accélérateur vers l'arrière (C) et en la soulevant du levier. Retirez la tige de poussée de l'accélérateur du réservoir et soulevez-la vers le haut sans la tirer à travers le collecteur d'admission en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

5



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

6



Débranchez et retirez le tuyau de carburant du carter.

### Nettoyage et inspection

Vérifiez soigneusement que :

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

### Remplacement du filtre à carburant

#### NOTE!

N'utilisez pas de pince moletée pour débrancher ou rebrancher le tuyau de carburant. Cela pourrait endommager le tuyau et entraîner une fuite ou une fracture.

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

2

Retirez le tuyau de carburant du réservoir et retirez le filtre.

3

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

### Remplacement du tuyau de carburant

#### NOTE!

N'utilisez pas de pince moletée pour débrancher ou rebrancher le tuyau de carburant. Cela pourrait endommager le tuyau.

1

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

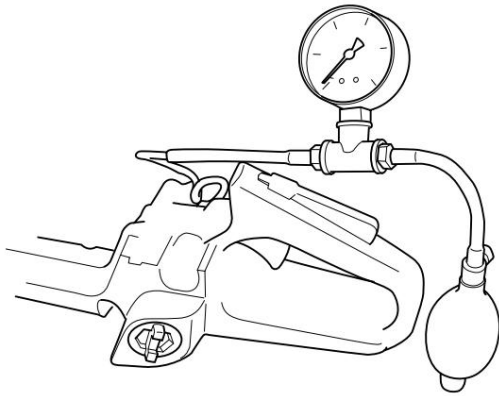
2

Déposer la durite de carburant du réservoir de carburant à l'aide de l'outil 502 50 83-01. Coupez 5 mm (0,20 pouces) de l'extrémité en onglet du tuyau. Remettez en place le filtre à essence et réinsérez le tuyau dans le réservoir.



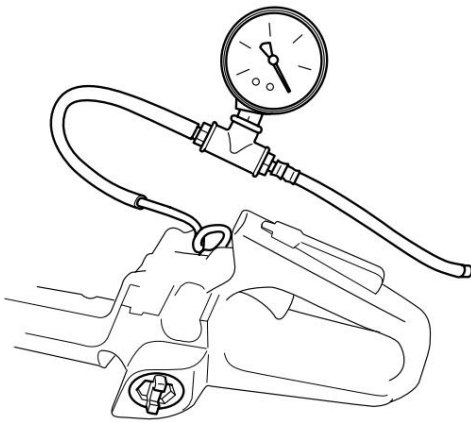
### Évent du réservoir – tests

1



Brancher le manomètre 502 50 38-01 sur la durite d'essence.  
Pompez la pression jusqu'à 50 kPa (0,5 bar).  
La pression doit chuter à 20 kPa (0,2 bar) en 60 secondes.

2

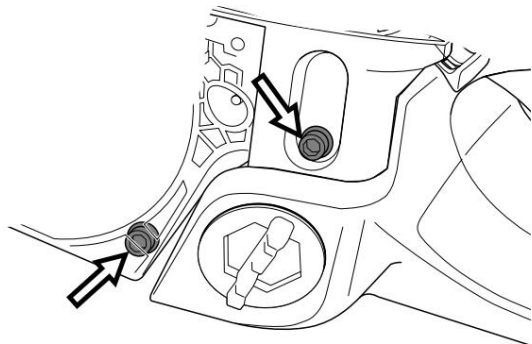


Utilisez la jauge 502 50 37-01 pour mesurer le vide.  
Les lectures doivent être les suivantes : le vide doit augmenter de 30 à 15 en 30 secondes. Si les lectures sont en dehors de cette plage, les fiches Vyön doivent être remplacées.

### Réservoir de carburant – repose

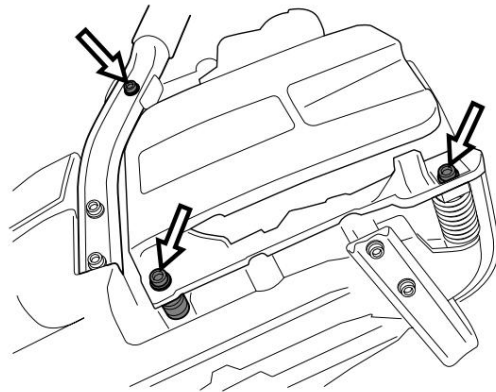
1 Insérez le tuyau de carburant dans la chambre du carburateur.  
Reposer le réservoir de carburant.

2



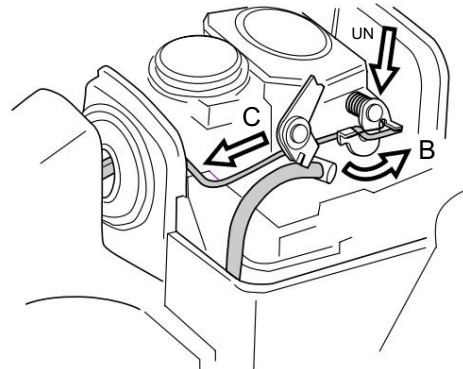
Boulonnez le ressort amortisseur de vibrations avant en position, suivi des deux butées et des deux ressorts amortisseurs de vibrations restants. Serrez à un couple de 2 à 3 Nm. Vérifiez que les ressorts amortisseurs de vibrations et les butées sont correctement positionnés sur le carter. Un montage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

3



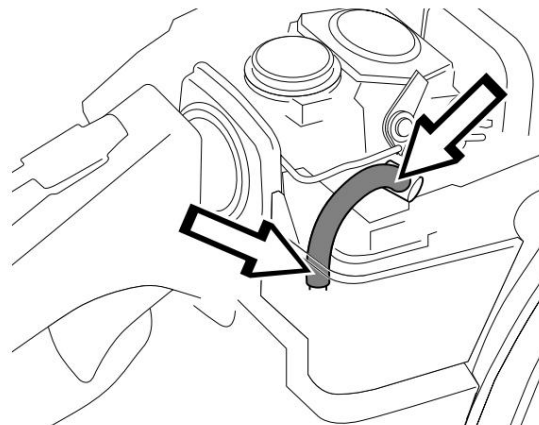
Monter la tige de commande des gaz dans le réservoir et la connecter au carburateur. Remontez le ressort.

4



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

5



Connectez le tuyau de carburant au carburateur.

6

Remontez ensuite :

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

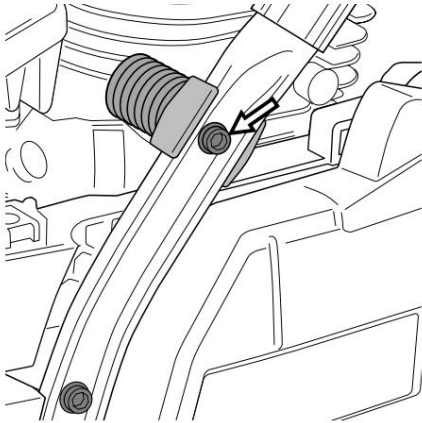
## Piston et cylindre – dépose

1

Retirer:

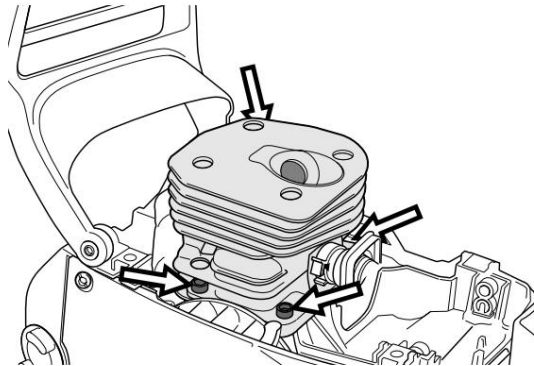
- couvercle de cylindre
- carburateur (voir « Carburateur – dépose »)
- silencieux
- bougie d'allumage
- réservoir de carburant (s'applique aux 340, 345)

2



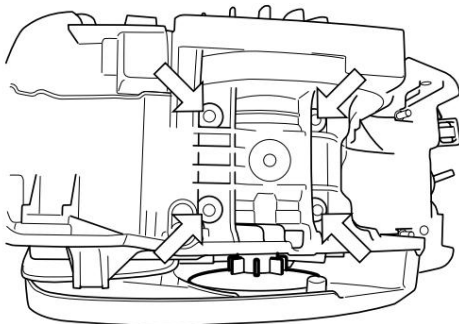
Dévissez le ressort amortisseur de vibrations de la poignée.

3



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

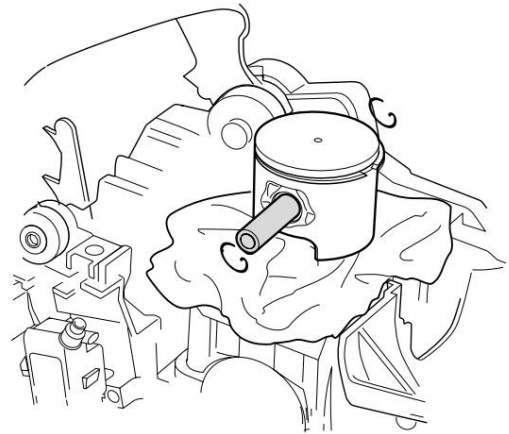
Modèles 340, 345



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

4 Couvrez l'ouverture du carter moteur.

5



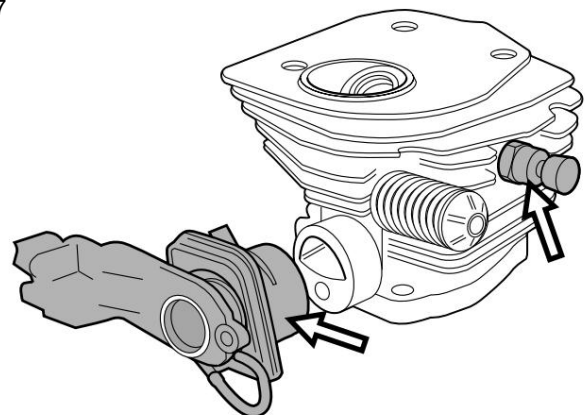
Retirez les circlips des extrémités du goujon et appuyez dessus. Retirez ensuite le piston.

6



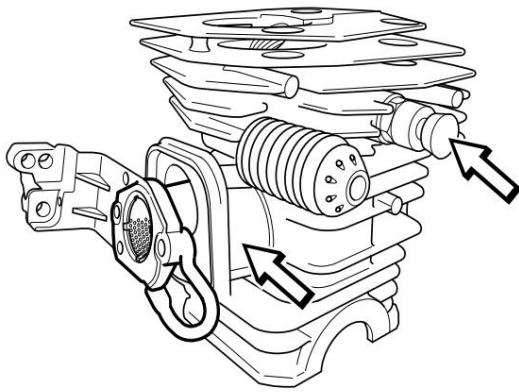
Retirez le roulement de la petite extrémité de la bielle.

7



En cas de remplacement du cylindre : Dévisser la valve de décompression. Déposer le système d'admission, voir « Système d'admission d'air – dépose ».

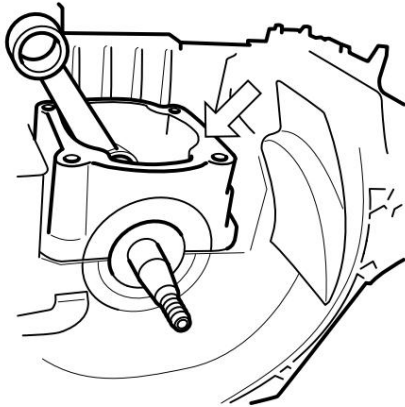
8



Lors du remplacement du cylindre 340, 345 : Dévisser la valve de décompression. (345)

Déposer le système d'admission, voir « Système d'admission d'air – dépose ».

Le modèle 350 est équipé d'une entretoise qui est fixée à l'aide de quatre boulons par le dessous. Il n'est cependant pas nécessaire de retirer l'entretoise lors du retrait du cylindre.



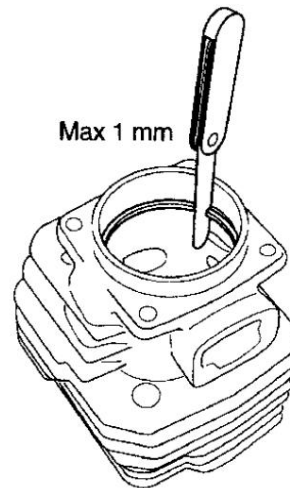
## Nettoyage et inspection

Nettoyer tous les composants en grattant toute trace de vieux joint et de carbone aux endroits suivants :

- Couronne de piston
- Haut de l'alésage du cylindre
- Orifice d'échappement du cylindre
- Canal de valve de décompression (340, 346XP, 350, 351, 353)
- Base de cylindre et/ou carter

Vérifier les points suivants :

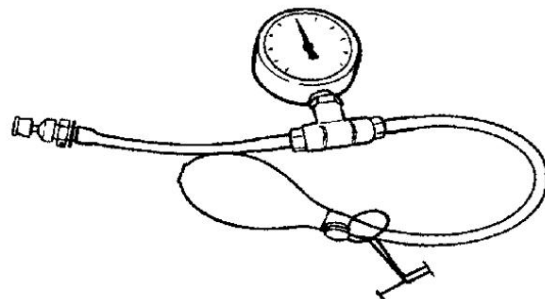
- Le revêtement de surface du cylindre n'est pas complètement usé, notamment dans la partie supérieure du cylindre.
- Le cylindre est exempt de marques et de zones de rayures d'usure.
- Le piston est exempt de rayures. Petit les rayures peuvent être polies avec du papier émeri fin.
- Le segment de piston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



- Mesurer l'usure des segments de piston. Cela ne devrait pas dépasser 1 mm. Utilisez le piston pour abaisser le segment de piston.
- Le roulement à aiguilles n'est pas endommagé.
- Le collecteur d'admission n'est pas endommagé.
- Testez la pression de la soupape de décompression.
- Se référer également au guide d'analyse de Jonsered pour les défaillances de piston, art. Non. 108 07 01-01.

## Soupape de décompression – test de pression

1



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

2

Augmentez la pression jusqu'à 80 kPa (0,8 bar).

3

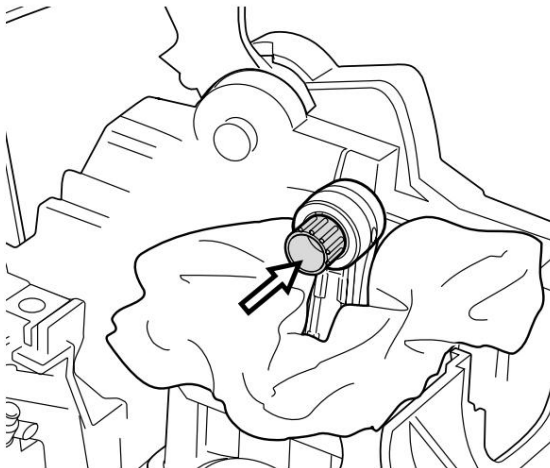
Attendez 30 secondes.

4

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

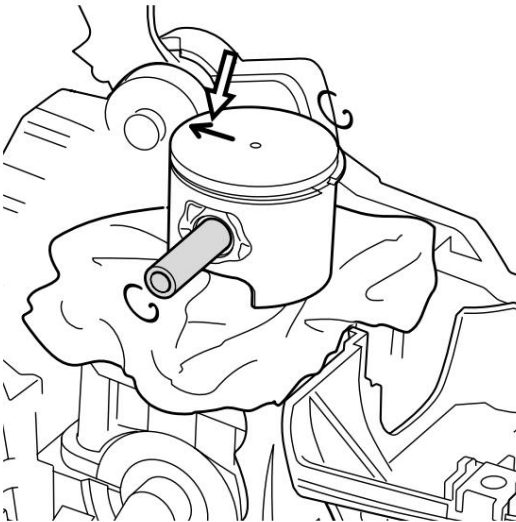
## Piston et cylindre – repose 346XP, 350, 351, 353

1



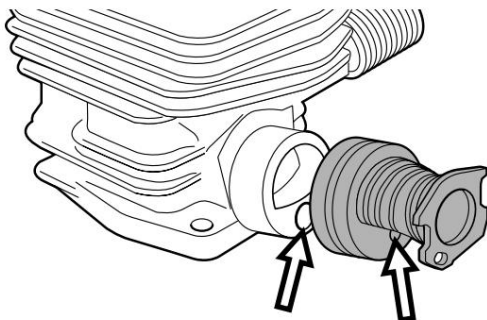
Lubrifiez le roulement de pied de bielle avec de l'huile deux temps et insérez-le dans la bielle.

2



Monter le piston avec la flèche pointant vers l'orifice d'échappement. Enfoncer le goujon et monter les circlips. Si vous remplacez le cylindre, installez la soupape de décompression en la serrant à un couple de 12 à 14 Nm.

3

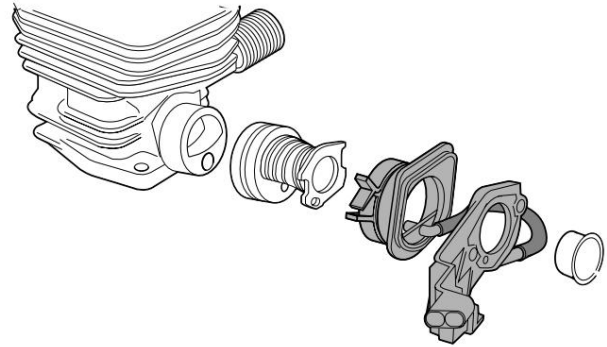


Monter le collecteur d'admission 503 86 63-01 sur le cylindre. Vérifiez que le tube d'impulsion est correctement placé dans le canal d'impulsion.

### NOTE!

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

4

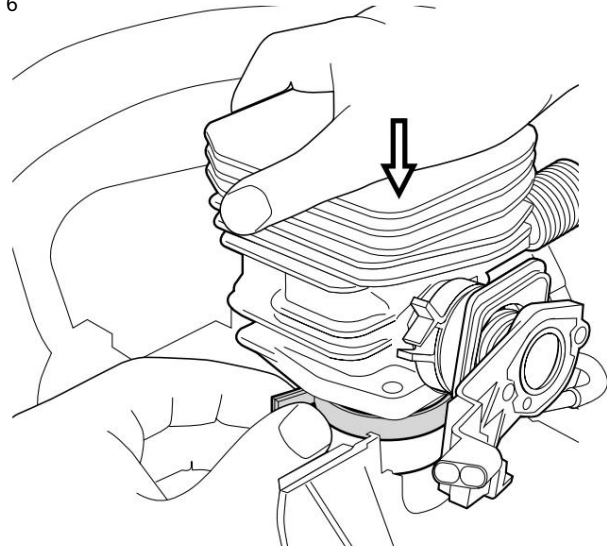


Presser la plaque isolante 503 86 62-01 sur le cylindre. Vérifiez que le tube d'impulsion connecté à la plaque isolante est correctement placé dans le collecteur d'admission et verrouillez la pince sur le collecteur.

5

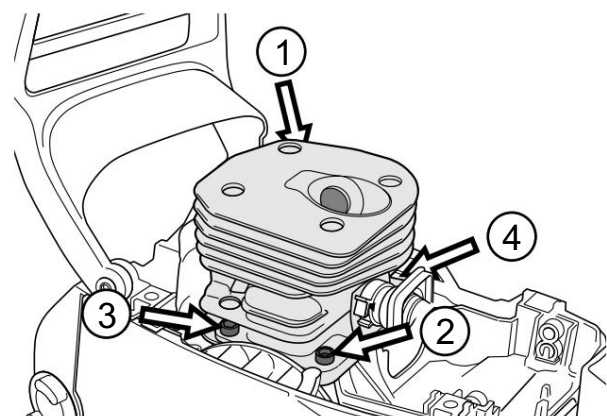
Lubrifiez le segment de piston et le piston avec de l'huile deux temps.

6



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

7



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

## Piston et cylindre – repose 340, 345

1-5

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

6

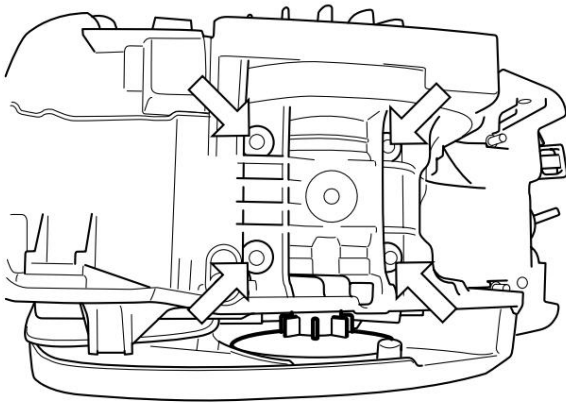
Appliquez un adhésif silicone/un composé d'étanchéité (03-7062) sur les surfaces de contact du carter avec le cylindre.

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

Note!

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

7



Montez les boulons du cylindre en les serrant en croix à un couple de 13 à 15 Nm.

8

Testez la pression du cylindre.

9

Repose :

• bougie, serrer au couple de 15 Nm • carburateur, voir

« Carburateur – repose »,

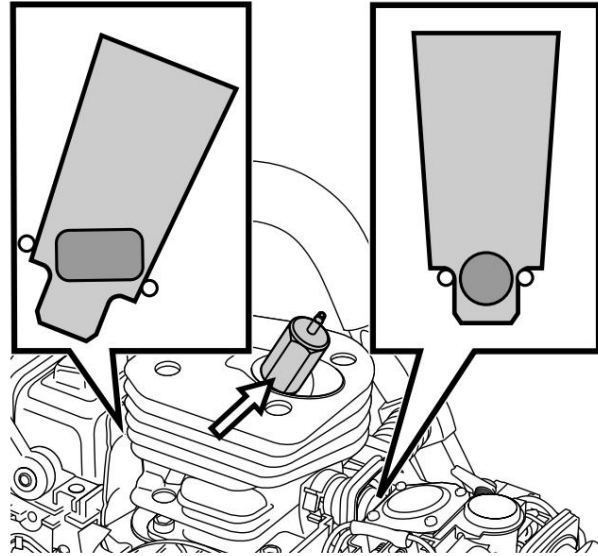
• silencieux, serrer à un couple de 8 à 10 Nm

• couvercle de cylindre

### NOTE!

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

## Cylindre – test de pression



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



### AVERTISSEMENT!

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

## Carter et vilebrequin – démontage

346XP, 351, 353

1

Supprimez les éléments suivants :

- guide-chaîne et chaîne
- couvercle d'embrayage
- couvercle de cylindre
- ensemble démarreur\*
- système de mise à feu\*
- générateur\* •

embrayage centrifuge\*

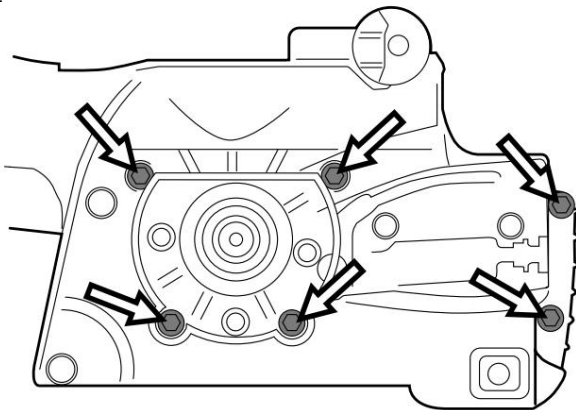
- la pompe à huile\*
- reste d'écorce
- tendeur de chaîne
- tige de poussée d'accélérateur
- carburateur\*
- socle carburateur
- silencieux\*
- piston et cylindre\*
- réservoir d'essence\*

\* Voir les instructions spéciales.

**NOTE!**

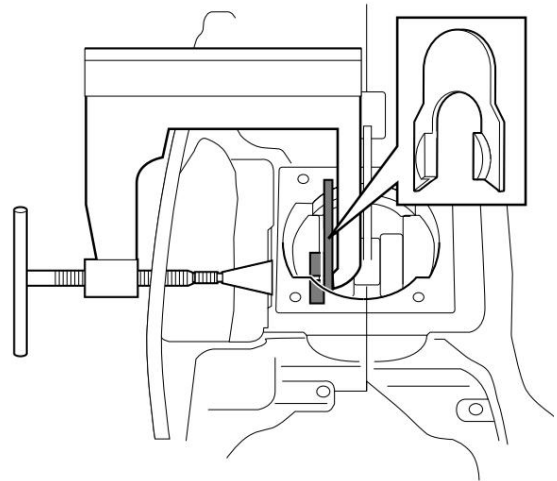
Veiller à ce que de la saleté ou des particules étrangères ne pénètrent pas dans les roulements.

2



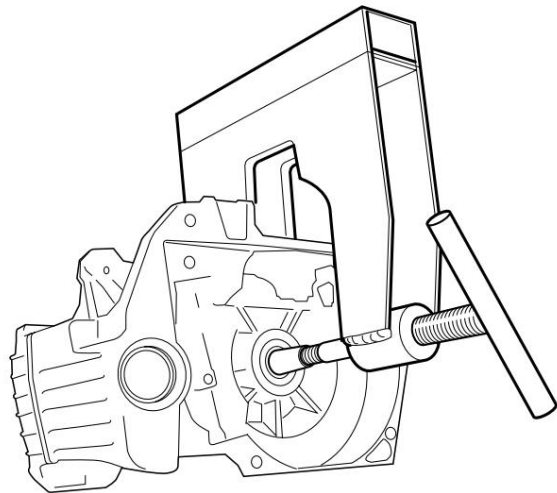
Dévissez les 6 boulons qui maintiennent le carter ensemble.

3



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

4



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

5

Faire de même côté embrayage sans utiliser la plaque de butée 502 54 18-01.

## Vilebrequin complet - démontage 340, 345, 350

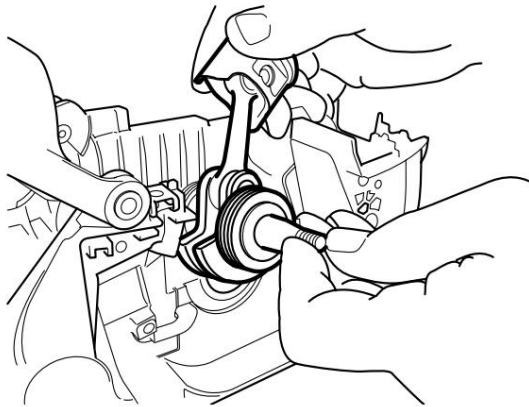
1

Supprimez les éléments suivants :

- chaîne et guide
- couvercle d'embrayage
- couvercle de cylindre
- ensemble démarreur\*
- système de mise à feu\*
- Générateur
- embrayage centrifuge\*
- tige de poussée d'accélérateur
- carburateur\*
- silencieux\*
- piston et cylindre\*
- réservoir d'essence\*

\* Voir les instructions spéciales.

2



Soulevez complètement le vilebrequin hors du carter.

350 :

Dévisser les quatre boulons par le dessous et retirer l'entretoise.

Soulevez complètement le vilebrequin hors du carter.

## Roulements de vilebrequin – remplacement 346XP, 351, 353

Si les roulements du vilebrequin doivent être remplacés, les extraire délicatement à l'aide de la dérive 502 70 84-01.

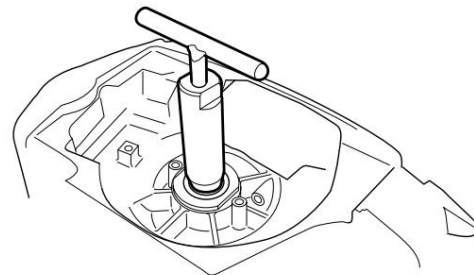


Les nouveaux roulements doivent être frettés dans le carter à l'aide d'un pistolet à air chaud.

**Nettoyage et inspection** Nettoyez et inspectez soigneusement toutes les pièces.

## Bague d'étanchéité – remplacement

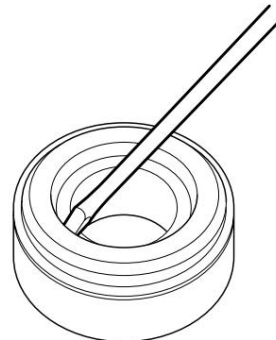
Retirer la bague d'étanchéité côté aimant à l'aide de l'outil 502 50 55-01.



## Remplacement de la bague d'étanchéité - côté entraînement

Retirez la pompe à huile.

1



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

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

2

Enfoncez la nouvelle bague d'étanchéité dans le roulement.

## Nettoyage et inspection

Nettoyez et inspectez soigneusement toutes les pièces.

## Bague d'étanchéité – remplacement

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

### NOTE!

Faites attention à ne pas endommager le pédalier. cas.



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

L'extrémité avec la demi-lune sert à la bague d'étanchéité côté embrayage, qui doit être montée à fleur de la surface du carter.

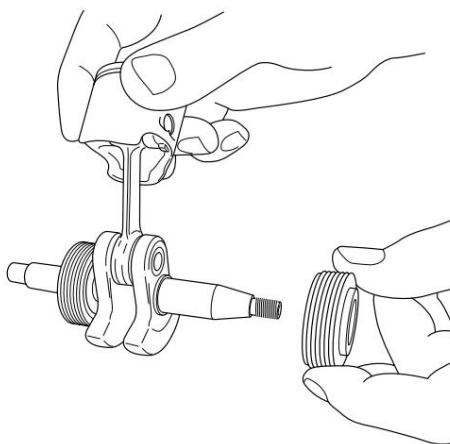
L'autre extrémité du manchon permet de monter la bague d'étanchéité côté volant et garantit que le manchon est monté à la bonne profondeur, 1,8 mm.

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

## Roulements de vilebrequin 340, 345, 350 – remplacement

Retirer:

- Le vilebrequin complet du carter, voir page 47.



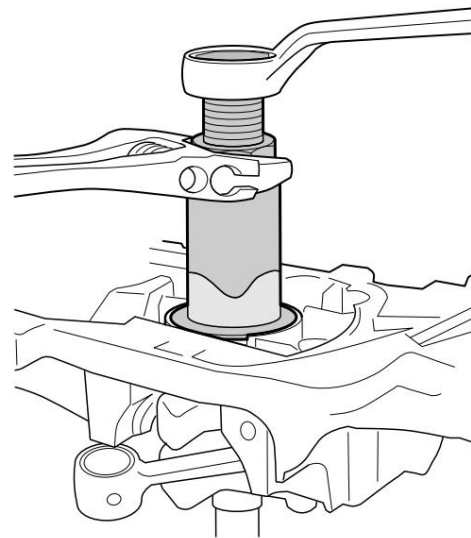
1 Retirez le roulement de vilebrequin du vilebrequin.

2 Montez un roulement neuf sur le vilebrequin.

## Carter et vilebrequin – remontage

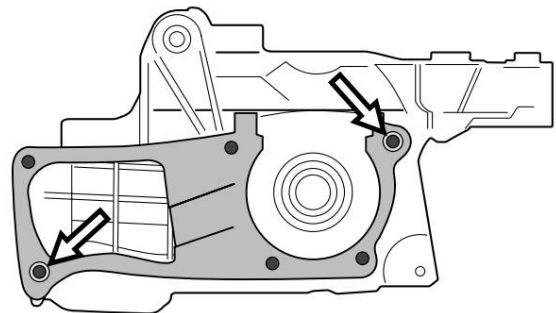
346XP, 351, 353

1



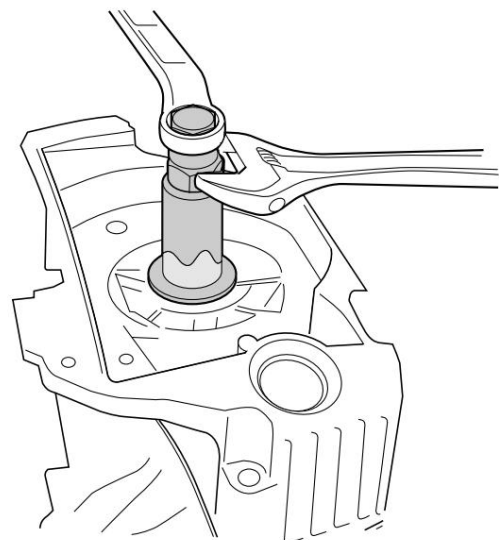
Tenez le côté embrayage du carter moteur dans un étau. Tirer le vilebrequin dans son roulement à l'aide des outils de montage 502 70 84-01 et 502 70 45-07.

2



Vérifiez que les broches de guidage sont en place. Installez un nouveau joint sur la surface de contact du côté embrayage du carter.

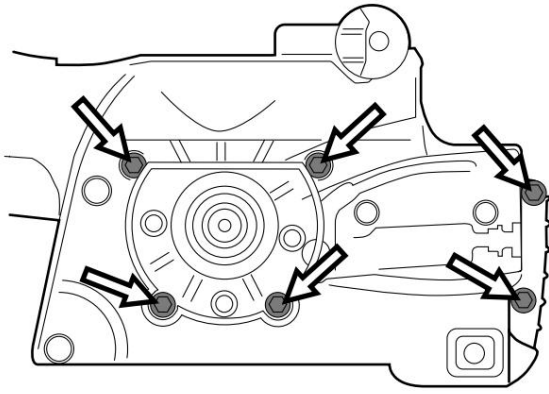
3



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



4



Montez et serrez les six boulons du carter moteur à un couple de 8 à 10 Nm. Vérifiez que le vilebrequin tourne librement.

5

Remontez les pièces suivantes :

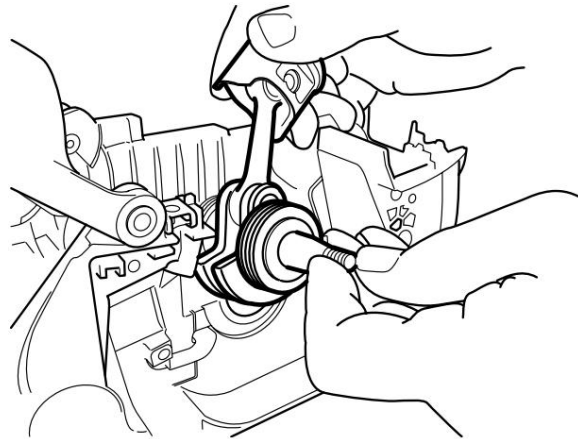
- reste d'écorce
- la pompe à huile\*
- tendeur de chaîne
- embrayage centrifuge\*
- réservoir d'essence\*
- piston et cylindre\*
- Générateur\*
- socle carburateur
- carburateur\*
- tige de poussée d'accélérateur
- silencieux\*
- système de mise à feu\*
- ensemble démarreur\* •
- couvercle de cylindre
- couvercle d'embrayage
- guide-chaîne et chaîne

\* Voir les instructions spéciales.

**NOTE!**

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

## Vilebrequin complet 340, 345, 350 – remontage



1 Monter le vilebrequin complet dans le carter.

350 :

Mettre en place et serrer les quatre vis retenant l'entretoise par le dessous et monter le vilebrequin complet dans le carter.

Remontez les pièces suivantes :

- piston et cylindre\*
- réservoir d'essence\*
- silencieux\*
- carburateur\*
- tige de poussée d'accélérateur
- embrayage centrifuge\*
- générateur\* •
- système d'allumage\*
- ensemble démarreur\*
- couvercle de cylindre
- couvercle d'embrayage
- chaîne et guide

\* Voir les instructions spéciales.

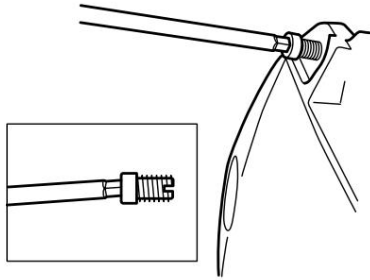
## Réparer les fils endommagés

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

Percez d'abord le trou à l'aide de :

Foret de 6,1 mm pour carter en magnésium

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



## Insert de filetage

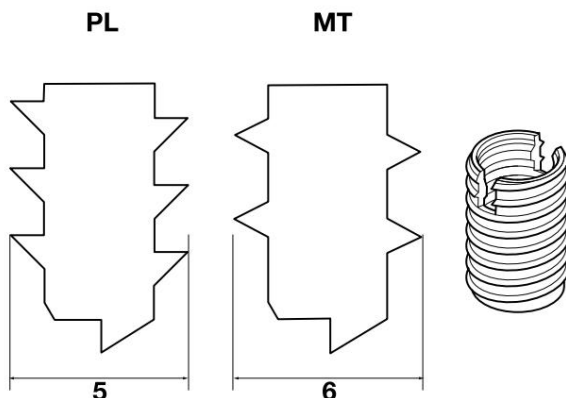
Un filetage endommagé peut être réparé à l'aide d'un insert fileté. La partie fendue de l'insert fileté est vissée en premier, car il s'agit de la partie coupante.

Pour réparer un filetage initialement prévu pour une vis PL5 : percez d'abord avec un foret de diamètre 6,1 mm, puis vissez l'insert fileté à l'aide d'une vis et d'une clé adaptées.

Pour réparer un filetage initialement prévu pour une vis MT6 : percez d'abord avec un foret de 7,1 mm de diamètre, puis vissez l'insert fileté à l'aide d'une vis et d'une clé adaptées.

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

Nouveau numéro de pièce. 503 27	Description
39-01 503 27 40-01	PL5
	MT6



## Boulons du guide-chaîne – remplacement

1 Vidangez le réservoir d'huile.

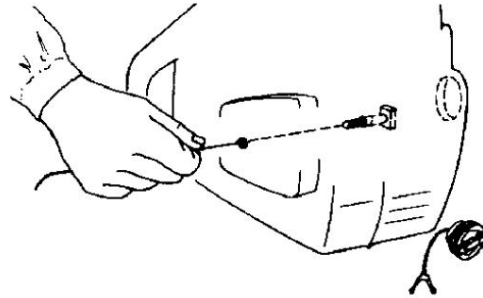
2

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

3

Retirez le boulon du réservoir d'huile.

4



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

5

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

6

Tirez le boulon avec son écrou. Placez une entretoise entre l'écrou et le carter.

7

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

8

Remplir d'huile de chaîne.

## annexe UN

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

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

Lorsqu'ils sont correctement réglés, les capuchons doivent être fixés sur les aiguilles. Le manchon de réglage peut alors être retiré. Sur les bouchons des carburateurs de rechange complets, il y a un manchon en plastique qui est destiné à verrouiller les bouchons dans la position la plus riche (dans le sens inverse des aiguilles d'une montre vers la butée) pendant le temps de réglage des aiguilles. Lorsque le réglage est terminé et que les capuchons ont été fixés sur les aiguilles, le manchon n'a plus aucune fonction et peut être retiré.

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

NOTE! Avant de procéder à des réglages, les opérations suivantes doivent être effectuées !

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

Modèle	
340/345/350	16"
346XP/351	16"

- La chaîne ne doit pas être tendue au-delà de ce qu'elle reste à environ 0,2 pouce du guide-chaîne.

- Montez un nouveau filtre à air.

Remplacement de l'aiguille H ou du carburateur complet 1. Vissez la nouvelle aiguille H vers le bas et tournez-la.

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

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

2. Vérifiez que : Le H-  
cap est réglé sur son réglage le plus riche. (Tourné dans le sens antihoraire pour arrêter). Le capuchon n'est pas fixé à l'aiguille, il doit tourner indépendamment. Ajustez le capuchon en L en position centrale (1/4 de tour dans le sens inverse des aiguilles d'une montre = minimum, 1/4 de tour dans le sens des aiguilles d'une montre = maximum).
3. Démarrez le moteur. Si nécessaire, réglez le régime de ralenti avec la vis en T jusqu'à ce que la chaîne s'arrête.
4. Ajustez l'aiguille H pour obtenir une vitesse maximale de « B » tr/min.

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

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

5. Laissez le moteur tourner à un régime « B » ~ 1 minute, jusqu'à ce qu'il soit chaud.

6. Réglez l'aiguille H à une vitesse maximale de « C » tr/min.

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

7. Vérifiez que le H-cap est toujours réglé sur son réglage le plus riche.

(Tourné dans le sens antihoraire pour arrêter). NOTE!

L'aiguille H ne doit pas tourner !

8. Mettez doucement le capuchon en H en position. Utiliser un mandrin de 5 mm (par ex. la goupille de verrouillage du renvoi d'angle réf. 502 02 61-03). Il s'agit d'un réglage de base du carburateur. Des ajustements plus précis, dans les limites permises par les capuchons, peuvent être nécessaires pour obtenir des performances optimales. Voir le manuel de l'opérateur.

Remplacement de l'aiguille en L 1. Retirez

le capuchon de l'aiguille en L à l'aide par exemple d'une pince coupante et dévissez l'aiguille.

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

Le « D » tourne dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.

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

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

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

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

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

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

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

7. Ajustez l'aiguille en L jusqu'à ce que la vitesse de ralenti la plus élevée possible soit atteinte, puis tournez l'aiguille en L d'un demi-tour dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Utilisez un tournevis à lame étroite w. réf.no. 531 00 48-63 et insérez-le dans le trou du capuchon (largeur de lame max. 2 mm/ 0,08 pouce) .

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

8. Vérifiez que le capuchon en L est toujours réglé dans sa position la plus riche. (Tourné dans le sens antihoraire pour arrêter).

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

9. Enfoncez doucement le capuchon en L pour le mettre en place. Utiliser un mandrin de 5 mm (par ex. la goupille de verrouillage du renvoi d'angle réf. 502 02 61-03).

Il s'agit d'un réglage de base du carburateur. Des ajustements plus précis, dans les limites permises par les capuchons, peuvent être nécessaires pour obtenir des performances optimales. Voir le manuel de l'opérateur.



[www.husqvarna.com](http://www.husqvarna.com)

114 01 47-26