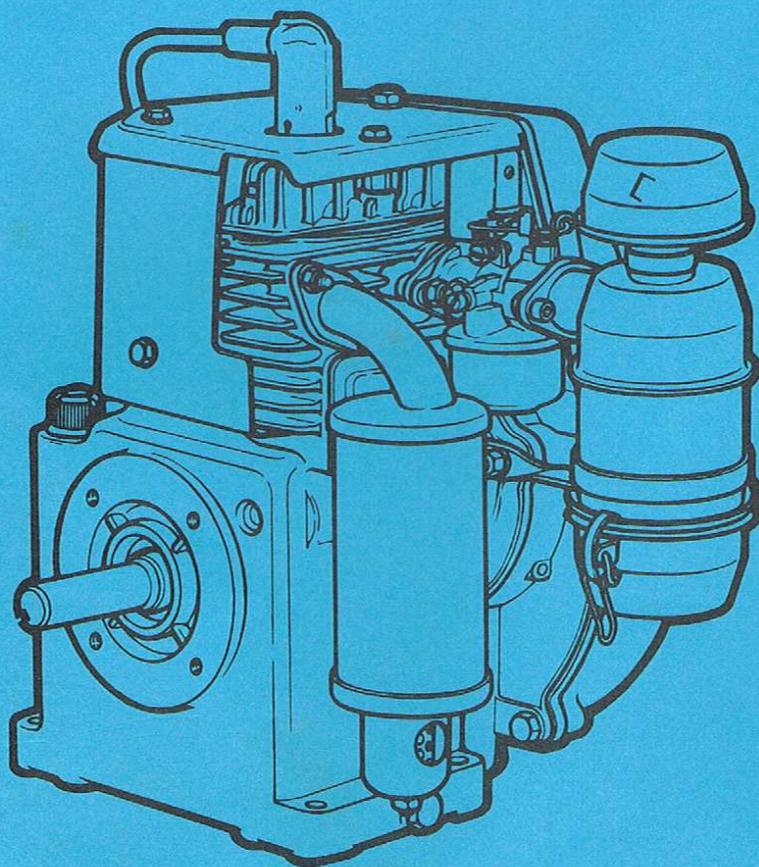


staub

Moteur 212 cc

6000 - STX 700



NOTICE D'INSTRUCTIONS

SOCIÉTÉ DES TRACTEURS ET MOTOCULTEURS

staub

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 9 000 000 F
R.C. S NANTERRE B 692009772

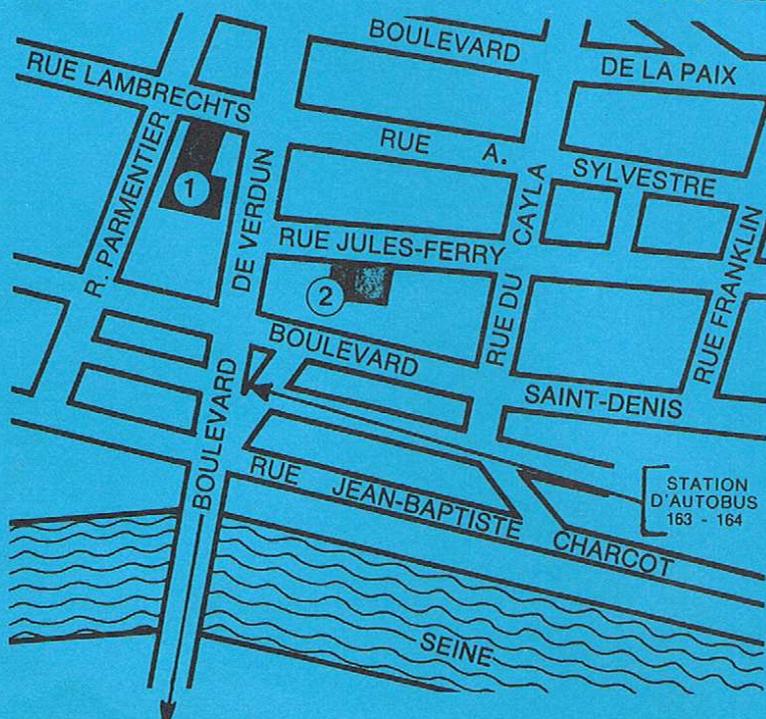
SIEGE SOCIAL : DIRECTION
SERVICES COMMERCIAUX
MAGASIN D'EXPOSITION

54, RUE LAMBRECHTS · B.P. 316
92402 COURBEVOIE CEDEX · TEL. **334.30.00**
Adresse Télégraphique : Stautract-Courbevoie

DEPARTEMENT
PIECES DE RECHANGE
ATELIERS DE REPARATION

16, RUE J.-FERRY · 92402 COURBEVOIE CEDEX
TEL. **334.30.00** + · C.C.P. 2836.92 PARIS
Adresse Télégraphique : Mecastaub-Courbevoie

GARE : BECON-LES-BRUYERES



- 1 - Entrée des Bureaux :
54, rue Lambrechts
- 2 - Département Pièces de Rechange :
16, rue Jules-Ferry

PARIS - PORTE CHAMPERRET
AUTOBUS 163 et 164
(descendre station Pont Bineau)

TABLE DES MATIERES

| | |
|--|--------|
| CARACTERISTIQUES TECHNIQUES | 1 |
| AVANT LA MISE EN MARCHÉ | 2 |
| MISE EN MARCHÉ | 2 |
| ARRÊT DU MOTEUR | 4 |
| FILTRE À AIR | 4 |
| CULASSE | 5 |
| REGLAGE DU JEU DE SOUPAPES | 5 |
| REGLAGE DU RÉGULATEUR DE VITESSE | 6 |
| REGLAGE DU CARBURATEUR | 7 |
| CONSERVATION DU MOTEUR | 8 |
| LUBRIFIANT | 8 |
| RECHERCHE DES PANNES | 9 - 10 |
| PLAN D'ENTRETIEN | 11 |

oooo0oooo

AVANT LA MISE EN SERVICE DE VOTRE MOTEUR, VEUILLEZ LIRE
ATTENTIVEMENT LES INSTRUCTIONS DONNEES PAGES 3 - 11

Avant de quitter nos usines, votre moteur a subi l'épreuve du banc d'essai lors de laquelle il a prouvé son parfait état de fonctionnement. Pour conserver pendant longtemps ses performances et sa fiabilité de marche, ce moteur exige un certain entretien (voir page 11 de la présente notice).

Cependant, si l'intervention d'un spécialiste s'avère nécessaire, n'hésitez pas à faire appel à votre agent STAUB. Ce dernier dispose du personnel qualifié et ayant acquis une formation spéciale relative à nos produits. En outre, il dispose de l'outillage adéquat et n'utilise que des pièces d'origine Staub/Mag.

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DU MOTEUR STAUB-MAG 1021-SRL :

| | |
|---------------------------------|---|
| Construction | Moteur monocylindre à bloc fonte, 4-temps, refroidi par air, soupapes latérales. Sens de rotation : inverse à celui des aiguilles d'une montre, vu depuis le côté entraînement. |
| Cylindrée | 212 cc |
| Plage de régime recommandée | 2000 - 4000 tr/mn |
| Jeu des soupapes (à froid) | Admission 0.3 mm Echappement 0.3 mm |
| Avance à l'allumage | 19°30 C(2 mm) mesuré sur le piston avant P.M.H. |
| Ecartement des contacts | 0.5 mm ± 0.05 mm |
| Bougie | BOSCH W 95 T 1 CHAMPION L 90 |
| Ecartement des électrodes | 0.5 mm |
| Contenance du carter d'huile .. | 0.7 litre |

COUPLE DE SERRAGE

| | |
|--------------------------|-----------------|
| Bielle | 1.5 kpm - 15 Nm |
| Culasse | 3.0 kpm - 25 Nm |
| Palier | 2.3 kpm - 23 Nm |
| Volant ventilateur | 5.0 kpm - 50 Nm |
| Carter ventilateur | 2.3 kpm - 23 Nm |
| Carter d'huile | 2.3 kpm - 23 Nm |

A - AVANT LA MISE EN MARCHE DU MOTEUR

Remplir le réservoir avec de l'essence ordinaire en utilisant un entonnoir muni d'un filtre. Contrôler le niveau de l'huile au moyen de la jauge (B, fig. 1), le moteur doit se trouver à l'arrêt en position horizontale. Le niveau d'huile ne doit jamais être plus bas que le repère inférieur, ni plus haut que le repère supérieur, la jauge étant vissée à fond. Contrôler et, si nécessaire, nettoyer le filtre à air (veuillez observer les instructions selon le plan d'entretien sur page 11).

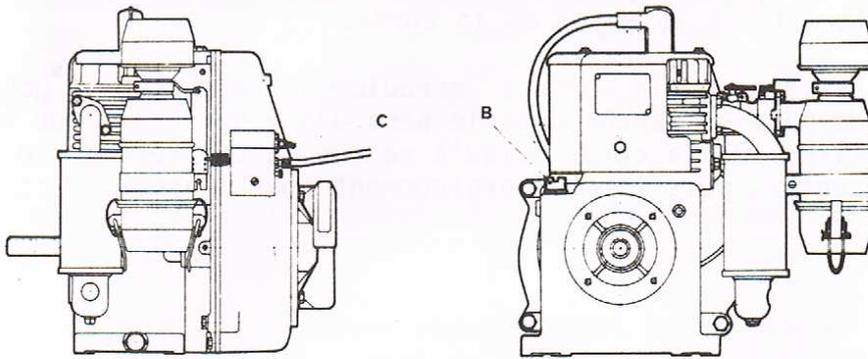


Fig. 1 Moteur du 6000

B - MISE EN MARCHE DU MOTEUR

1. Ouvrir le robinet à essence
2. a) le moteur étant froid

Placer le choke du carburateur en position "START" (fig. 2, pos. I)

- b) le moteur étant chaud

Laisser le choke du carburateur dans la position de marche (fig. 2, pos. "RUNNING").

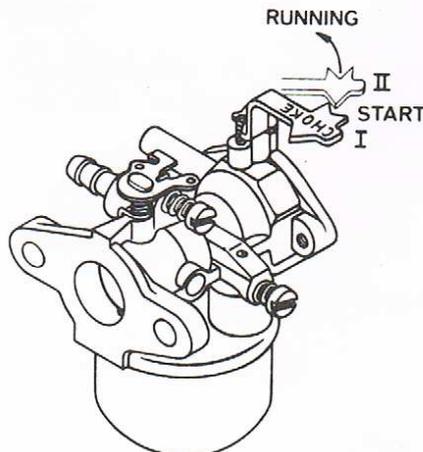


Fig. 2

- 3 . Ouvrir légèrement les gaz.
- 4 . Lancer le moteur.
 - a) Au moyen du lanceur : tirer énergiquement sur la corde. Après avoir tiré la poignée, ne pas la lâcher, mais l'accompagner jusqu'au support (voir fig. 3). Si le lanceur ne fonctionne pas, déposer ce dernier, le moteur peut alors être lancé au moyen de la corde.
 - b) Au moyen de la corde : enrouler la corde sur la poulie de mise en marche dans le sens des aiguilles d'une montre. Tirer sur la corde jusqu'à ce que la compression se fasse sentir, puis tirer énergiquement pour lancer le moteur.

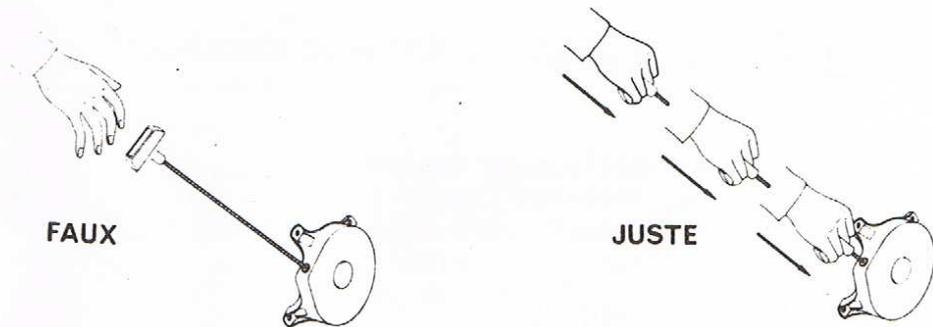


Fig. 3

- 5 . Après le départ d'un moteur froid, placer d'abord le choke en position II (fig. 2), puis, après échauffement du moteur, l'ouvrir en position de marche (fig. 2, pos. "RUNNING").

C - ARRET DU MOTEUR

Mettre le moteur au ralenti et appuyer sur le bouton d'arrêt du moteur placé au guidon.

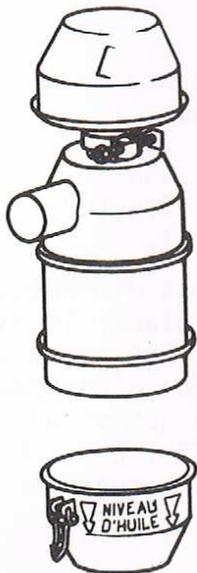
Fermer le robinet du réservoir.

D - FILTRE A AIR

Le filtre à air protège le moteur de votre engin en arrêtant les poussières et impuretés contenues dans l'air aspiré. Sans cette protection, la durabilité de votre moteur ainsi que celle de votre engin seraient très limitées. Le filtre à air exige un entretien régulier selon les instructions suivantes :

Pour moteur 6000

- vérifier l'orifice d'entrée d'air et enlever les impuretés qui pourraient l'obstruer.



- enlever régulièrement la cuvette et vérifier le niveau et l'état de l'huile. Si l'huile est boueuse ou dépasse de plus d'un centimètre le niveau normal, vider, nettoyer et refaire le plein avec de l'huile propre (même huile que pour le graissage du moteur). Ne jamais dépasser le niveau prescrit. Cette vérification doit être effectuée tous les jours, pendant la saison sèche, autrement, une fois par semaine, le moteur étant arrêté.
- toutes les 100 heures ou plus souvent si les circonstances l'exigent, il y a lieu de déposer le filtre à air pour procéder au lavage de l'élément filtrant à l'aide de pétrole ou gas-oil. Laisser l'élément s'égoutter. Lors du remontage, veiller particulièrement à la bonne étanchéité et au bon état de la liaison filtre carburateur.

FIG. 4 - moteur 6000)

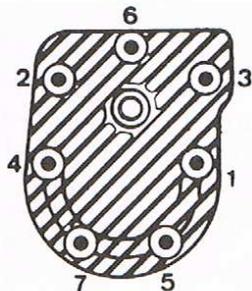
Pour moteur STX 700

- le nettoyage de l'élément filtrant doit être d'autant plus fréquent que la teneur en poussière de l'atmosphère dans laquelle travaille l'appareil est plus importante.
- démonter la cartouche et tapoter pour faire tomber la poussière. Dans le cas où l'élément est colmaté il est conseillé de le changer.

E - CULASSE

Après avoir déposé la culasse ou remplacé le joint de culasse, serrer les écrous en trois fois selon l'ordre indiqué sous fig. 5 : Couple de serrage : 3 kpm.

Fig. 5

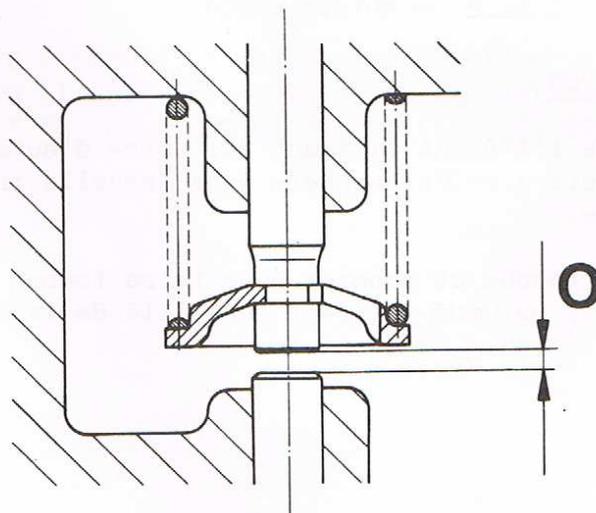


F - REGLAGE DU JEU DES SOUPAPES

Le réglage du jeu des soupapes (0, Fig. 6) doit être effectué, le moteur étant froid (voir caractéristiques techniques).

Après rectification des sièges de soupape les jeux sont diminués. Introduire les soupapes dans leur guide respectif et placer le piston au P.M.H., les deux soupapes étant fermées. Appuyer légèrement sur la tête de chaque soupape et vérifier les jeux à l'aide d'une jauge d'épaisseur placée entre la queue de la soupape et le sommet du poussoir. Les jeux corrects sont indiqués sous CARACTERISTIQUES TECHNIQUES, si nécessaire, meuler avec grand soin l'extrémité de la queue de la soupape pour obtenir le jeu prescrit.

Fig. 6



G - REGLAGE DU REGULATEUR DE VITESSE

1. Engager la tringle (B) dans le levier régulateur (C) et le levier du carburateur (A) puis placer le levier régulateur avec la vis (E) sur l'axe du régulateur (D),
2. Accrocher le ressort du régulateur (F) dans le trou du milieu où il était initialement engagé.
3. Tendre le ressort du régulateur à l'aide de la manette et, à l'aide d'une pince, tourner l'axe du régulateur (D) dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée. A ce moment, serrer la vis (E) à titre définitif.

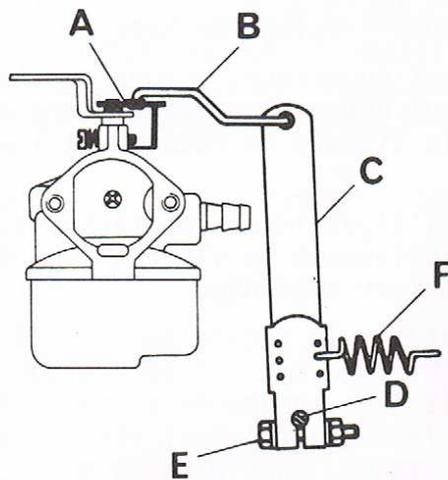
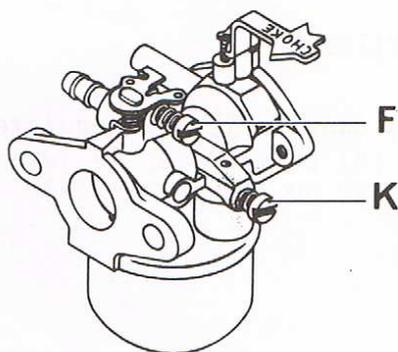


Fig. 7

H - REGLAGE DU CARBURATEUR

Fig. 8



Le réglage du carburateur doit toujours être effectué, le moteur étant chaud. Le mélange air/essence adéquat requis pour les différentes conditions d'utilisation est dosé par le gicleur principal.

1. Le dosage du mélange requis pour la marche au ralenti est réglable au moyen de la vis (K, fig. 8). Pour son réglage visser à fond, sans forcer, la vis (K, fig. 8), puis la dévisser d'environ 3/4 de tour (réglage de base).
 2. Après l'échauffement du moteur, mesurer à l'aide d'un compte-tours son régime qui devrait se situer vers 1300 tr/mn. Au besoin, corriger la vitesse de rotation à l'aide de la vis (F, fig. 8).
 3. Tout en observant l'aiguille du compte-tours, dévisser ou visser très progressivement la vis (K, fig. 8) aussi longtemps que le régime du moteur augmente.
 4. Si nécessaire, abaisser le régime au cours de ce réglage à l'aide de la vis (F, fig. 8). Si le réglage est bien fait, l'accélération doit être spontanée et sans hésitation. Au cas contraire, il faut généralement régler la vis (K, fig. 8) pour enrichir le mélange, mais parfois aussi, il faut l'appauvrir.
- A l'issue du réglage s'assurer de la stabilité du régime de ralenti.

IMPORTANT : Le filtre à air doit être constamment propre (voir instructions d'entretien sur page 4). Un filtre sale et obstrué a pour effet d'augmenter la richesse du mélange air/essence, provoquant ainsi une marche irrégulière du moteur, un "lavage" du cylindre avec dilution de l'huile et, par conséquent, une usure prématurée du moteur.

I - CONSERVATION DU MOTEUR

Si le moteur est mis hors service pendant plusieurs semaines procéder de la manière suivante :

1. Nettoyer le moteur extérieurement, ne pas employer d'eau. Effectuer le nettoyage avec de l'essence, un pinceau ou une brosse. Puis laisser sécher le moteur.
2. Nettoyer le filtre à air (observer les instructions selon le plan d'entretien sur page 11).
3. Faire chauffer le moteur, puis vidanger. Verser dans le carter de l'huile anticorrosive indiquée ci-après. Faire tourner le moteur pendant 10 minutes sous faible charge. Ensuite, fermer le robinet à essence et laisser tourner le moteur jusqu'à l'arrêt.
4. Vider le réservoir à essence et la cuve du carburateur. Cette façon de procéder évitera qu'un dépôt résineux, consécutif à l'évaporation de l'essence ne se forme dans la cuve du carburateur.
5. Enlever la bougie et verser par le trou le contenu d'une cuillère à soupe d'huile anticorrosive indiquée ci-après. Faire tourner le moteur de quelques tours à la main ou avec le lanceur, puis remettre la bougie.
6. Tourner ensuite le moteur à la main jusqu'au temps de compression, ce qui est réalisé dès que la résistance de la pression de compression est ressentie. Ainsi les deux soupapes seront fermées et la chambre de combustion sera protégée contre l'oxydation et l'humidité.
7. Couvrir le moteur et l'entreposer dans un local sec.

AVANT LA MISE EN SERVICE

- a) Contrôler la bougie, la nettoyer ou la remplacer si nécessaire.
- b) S'assurer que le câble d'allumage et le capuchon de bougie ne sont pas arrachés ou endommagés.
- c) Vérifier que le papillon du carburateur et la tringle du régulateur ne se coincent pas.
- d) Il n'est pas nécessaire de changer l'huile anticorrosive, cette dernière peut être utilisée jusqu'à la prochaine vidange.
- e) Remplir le réservoir.

J - LUBRIFIANT RECOMMANDE

BP - AGRI 4 temps - SAE 20W/40 (ou similaire).

RECHERCHE DES PANNES

I - LE MOTEUR NE DEMARRE PAS

- a) L'essence n'arrive pas, parce que
1. le réservoir à essence est vide
 2. la sortie du réservoir est bouchée
 3. le robinet est fermé ou bouché
 4. la conduite est obstruée ou pliée
 5. le pointeau est coincé
 6. l'intérieur du carburateur est sale ou obstrué
- b) Mauvaise carburation, parce que
1. il y a de l'eau dans le carburateur
 2. les gicleurs sont bouchés
 3. le moteur est noyé, le flotteur n'étant pas étanche
 4. le volet de départ n'est pas fermé (départ à froid) ou pas ouvert (départ à chaud)
 5. il y a une entrée d'air supplémentaire résultant d'une mauvaise fixation du carburateur ou de la conduite d'admission (éventuel. joint défectueux)
 6. une mauvaise arrivée d'essence au carburateur
- c) Pas d'allumage, parce que
1. la bougie est mouillée (extérieurement)
 2. la bougie est mouillée aux électrodes (court-circuitée) ou endommagée
 3. le câble d'allumage est arraché ou endommagé
 4. le capuchon de bougie est défectueux
 5. le commutateur d'arrêt du moteur au guidon est défectueux
 6. il y a un court-circuit au câble du commutateur d'arrêt
 7. les contacts du rupteur sont humides, gras ou usés
 8. la bobine d'allumage est défectueuse
 9. le condensateur est défectueux
- d) Plus de compression, parce que
1. les soupapes n'ont pas assez de jeu
 2. les soupapes coinent dans leur guide
 3. les soupapes ferment mal
 4. un ressort de soupape est cassé
 5. la culasse est desserrée ou le joint de culasse endommagé
 6. les segments sont endommagés
 7. le piston et le cylindre sont trop usés

II - AUTRES PERTURBATIONS

- a) Marche irrégulière du moteur, parce que
1. le volet de départ est fermé
 2. le siège du pointeau est endommagé ou sale, ou le flotteur n'est pas étanche
 3. la tringle du régulateur coince
 4. le filtre à air est sale
 5. il y a un mauvais contact au câble d'allumage
 6. les contacts du rupteur sont humides ou usés
- b) Le moteur cliquette à plein gaz, sous charge, parce que
1. trop d'avance à l'allumage
 2. trop de calamine dans la chambre de combustion
 3. la bougie montée ne convient pas pour ce moteur (valeur thermique incorrecte)
 4. le moteur est trop chaud (voir sous II, point d)
- c) Le moteur tousse ou fait des retours de flammes au carburateur, parce que
1. le mélange est trop pauvre
 2. la valeur thermique de la bougie est incorrecte
 3. la carburation est mauvaise, due à une entrée d'air supplémentaire
 4. il y a de l'eau dans le carburateur
 5. les soupapes ferment mal
 6. les ressorts de soupapes sont avachis
 7. l'allumage est dérégulé
- d) Le moteur chauffe trop, parce que
1. le filtre à air de refroidissement ou les ailettes du cylindre sont obstrués
 2. l'allumage est dérégulé
 3. le mélange est trop pauvre
 4. la circulation d'air pour le refroidissement est perturbée

PLAN D'ENTRETIEN

| POINTS | TRAVAUX | PERIODE | | | | |
|---------------------------------|---|-------------------------|-------------------------|--------------------------|--------------------------|---------------|
| | | Toutes les 10 heures | toutes les 40 heures | toutes les 100 heures | toutes les 250 heures | si nécessaire |
| NIVEAU D'HUILE | Contrôler le niveau d'huile (moteur en position horizontale). Compléter avec de l'huile qualité selon instructions sur page 8. Le niveau d'huile ne doit jamais être plus bas que le repère inférieur, ni plus haut que le repère supérieur, <u>la jauge étant vissée à fond.</u> | X | - | - | - | - |
| VIDANGE | Le moteur étant chaud, enlever le bouchon de vidange et laisser écouler l'huile. Verser dans le carter moteur de l'huile neuve selon instructions en page 8. Capacité : 0,7 litre <u>Pour les moteurs neufs ou réalésés la première vidange doit être effectuée après les 10 heures de marche et la seconde après 25 heures. L'huile doit être changée au moins une fois par an.</u> | - | X | - | - | - |
| FILTRE A AIR A BAIN D'HUILE | Aussitôt que l'huile est souillée, nettoyer la cuve du filtre et remettre de l'huile propre jusqu'au niveau indiqué. Observer les instructions page 4 alinéa D. Nettoyer l'élément filtrant à l'essence au moins toutes les 100 heures de marche (ou plus fréquemment si le moteur travaille en atmosphère poussiéreuse). Observer les instructions page 4 alinéa D. | X | - | - | - | - |
| FILTRE A AIR SEC | Nettoyer la cartouche, la débarrasser des poussières. | X | - | - | - | - |
| CYLINDRE, CULASSE | Veiller à ce que les ailettes de refroidissement du cylindre et de la culasse ainsi que le filtre d'entrée d'air du ventilateur soient toujours propres. | - | - | X | - | - |
| JEU DE SOUPAPES | Suivant l'application le jeu des soupapes doit être vérifié et ajusté au moins toutes les 100 heures de fonctionnement, si nécessaire. Observer les instructions page 5 | - | - | X | - | - |
| BOUGIE ET DISPOSITIF D'ALLUMAGE | Contrôler, nettoyer et éventuellement régler | - | - | - | X | - |
| CULASSE | Resserrer les écrous de culasse, le moteur étant froid (observer les instructions page 5. | - | - | - | X | - |
| CARBURATEUR | Nettoyer périodiquement le carburateur et, si nécessaire, le régler à nouveau. Vérifier également que le papillon du carburateur et la tringle du régulateur ne se coincent pas. | - | - | - | - | X |

