

I

MODELLI: MTL 51 - TR 1551 con carburatore

OGGETTO: Carburazione delle mototrivelle in versione **EURO 1** (direttiva 97/68/EC + 2002/88/EC), con limitatore (caps lock) sulle viti "L" e "H". Le viti sono regolate in Emak nel rispetto delle norme.

Con i caps lock bloccati le viti "L" e "H" hanno un campo max di rotazione di 1/2 di giro, la quale è necessaria per chi lavora in quota.

Le viti hanno la seguente preregistrazione:

PROCEDURA PER LA CARBURAZIONE

A seguito di interventi straordinari di riparazione delle macchine, è obbligatorio che la carburazione venga ripristinata come i valori iniziali.

La procedura è la seguente:

- 1) Togliere i caps lock dalle viti di registro del carburatore;
- 2) Avviare la macchina, scaldarla per almeno 60 sec accelerando e decelerando (**senza portarla in fuori giri**);
- 3) Chiudere (avvitare) la vite "L" fino a trovare il più alto nr. di giri del motore al minimo (fermarsi prima del successivo calo di giri o spegnimento della macchina);
- 4) Agire sulla vite "T" per avere un regime di rotazione compreso tra

5) Aprire (svitare) la vite "L" fino ad avere un regime di rotazione compreso tra

6) Regolare con la vite "H" il regime massimo di giri con punta Ø 15 cm:

9500 (motore nuovo - new engine) / **10200** (motore rodato - run-in engine) **RPM**

7) Bloccare le viti "L" ed "H" con nuovi caps lock.

EN

MODELS: MTL 51 - TR 1551 with carburetor

Walbro WT 866 con/with air purge

OBJECT: Correct tuning of the **EURO 1** version Power drill (EC directives 97/68/EC + 2002/88/EC), with limiter caps (caps locks) on the jets L & H. The jets are factory set by Emak to comply with the directives.

With the caps lock fitted the jets L & H have only 1/2 turn of adjustment, necessary when working in altitude

The Jets have the following factory registration:

$$L = 2 + 1/8 \pm 1/4$$

$$H = 2 + 1/8 \pm 1/4$$

CARBURETOR TUNING

When following a repair or engine overhaul, you are obliged to re-tune the carburettor to it's original setting.

Our method is:

- 1) Remove the caps locks from the carburetor jets;
- 2) Start the unit and warm up for 60 seconds, accelerating and decelerating (**do not take the unit to full throttle no load**);
- 3) Close the L jet until the maximum number of rpm is reached (stop rotating the jet before the rpms drop or the unit stalls);
- 4) Adjust the T screw until the unit reaches an idle rpm between

3500 - 3900 RPM

5) Open the jet L until rpm drops to between

2600 - 3000 RPM

6) Adjustment of the jet H for wide open throttle operation fitted with Ø 15 cm drill:

7) Block the new caps L & H with new caps.

ES

MODELLOS: MTL 51 - TR 1551 con carburador

OBJETO: Carburación de las mototaladros versión **EURO 1** (decreto 97/68/EC + 2002/88/EC), con limitador (caps lock) en los tronillos "L" y "H". Los tornillos se regulan en EMAK dentro del respeto de las normas.

Con los "caps lock" bloqueados los tornillos "L" y "H" tienen un campo máximo de rotación de 1/2 de vuelta, necesario para la carburación de trabajo en cota

Los tornillos tienen la siguiente preregulación (regulación realizada en EMAK):

$$L = 2 + 1/8 \pm 1/4$$

$$H = 2 + 1/8 \pm 1/4$$

PROCEDIMIENTO PARA LA CARBURACIÓN

Después de una reparación extraordinaria de la máquina, es obligatorio que la carburación siga respetando los valores iniciales.

El procedimiento es el siguiente:

- 1) Quitar los "caps lock" de los tornillos de regulación del carburador;
- 2) Poner en funcionamiento la máquina, calentarla por 60 segundos mínimo acelerando y desacelerando (**sin llevarla fuera de vueltas**);
- 3) Ajustar (atornillar) el tornillo "L" hasta llevar el motor al máximo número de vueltas posibles (detenerse antes de la disminución de vueltas o de que se apague la máquina);
- 4) Intervenir sobre al tornillo "T" para obtener un número de vueltas al mínimo entre

5) Abrir (desatornillar) el tornillo "L" hasta llegar a un régimen de vueltas comprendido entre

6) Regular con el tornillo "H" el régimen máximo de vueltas con barreno de Ø 15 cm:

9500 (motor nuevo - moteur neuf) / **10200** (motor usado - moteur rodé) **RPM**

7) Bloquear los tornillos "L" y "H" con nuevos "caps lock".

FR

MODÈLES: MTL 51 - TR 1551 avec carburateur

Walbro WT 866 con/avec air purge

OBJET: Carburation des tarières version **EURO 1** (directives 97/68/EC + 2002/88/EC), avec capuchons dits «d'inviolabilité» (caps lock) sur les vis «L» et «H». Les vis sur le carburateur sont réglées en usine (Emak) conformément aux normes.

Avec les capuchons «d'inviolabilité» bloqués, les vis «L» et «H» ne peuvent tourner que d'un demi-tour (1/2) maximum, laquelle est nécessaire pour le travail en altitude

Le pré serrage des vis est le suivant:

MÉTHODE DE CARBURATION

Après être intervenue sur la carburation des tarières pour une éventuelle réparation, il est obligatoire de rétablir les réglages de la carburation aux valeurs initiales.

La méthode est la suivante:

- 1) Enlever les capuchons dits «d'inviolabilité» des vis de réglage du carburateur;
- 2) Démarrer la tronçonneuse, la faire chauffer pendant au moins 60 secondes en accélérant et en décélérant (**ne pas amener le moteur en surrégime**);
- 3) Fermer (visser) la vis «L» jusqu'à obtenir le régime maximum possible (s'arrêter avant la chute de régime ou avant l'extinction de la tronçonneuse);
- 4) Agir sur la vis «T» jusqu'à obtenir un régime de ralenti soit compris entre

3500 - 3900 RPM

5) Ouvrir (dévisser) la vis «L» jusqu'à obtenir un régime de rotation compris entre

2600 - 3000 RPM

6) Régler au moyen de la vis «H» le régime maximum avec foret Ø 15 cm:

7) Bloquer les vis «L» et «H» avec les nouveaux capuchons «d'inviolabilité».

PL

MODELOS: MTL 51 - TR 1551 con carburador

Walbro WT 866 z pompką rozruchową

TEMAT: Prawidłowa regulacja gaźnika w wersji **EURO 1** (dyrektywy EC 97/68/EC+2002/88/EC) z blokadami dysz regulacyjnych **L** i **H**. Dysze zostały fabrycznie ustawione przez Emak zgodnie z wyszczególnionymi dyrektywami.

Dysze **L** i **H** z zamontowanymi blokadami posiadają możliwość obrotu o 1/2 w celu dostosowania maszyny do położenia ponad poziomem morza.

Dysze posiadają następujące fabryczne nastawy:

$$L = 2 + 1/8 \pm 1/4$$

$$H = 2 + 1/8 \pm 1/4$$

REGULACJA GAŹNIKA

Po dokonaniu naprawy silnika lub gaźnika, serwis jest zobowiązany do przywrócenia oryginalnych zastawów dysz regulacyjnych.

Sposób postępowania:

- 1) Zdemontować blokady dysz gaźnika;
- 2) Uruchomić i rozgrzać silnik przez co najmniej 60 sekund wciskając i zwalniając dźwignię gazu (**nie wolno utrzymywać silnika na maksymalnych obrotach bez obciążenia**);
- 3) Zamykać dyszę L do momentu osiągnięcia maksymalnych obrotów (przerwać czynność w momencie kiedy obroty zaczną się zmniejszać);
- 4) Śrubę regulacyjną T ustawić w położeniu, w którym silnik osiąga obroty w przedziale:

3500 - 3900 obr/min

- 5) Dyszę L otworzyć tak aby obroty obniżyć do poziomu:

2600 - 3000 obr/min

- 6) Całkowicie otworzyć przepustnicę i wyregulować dyszę H tak aby obroty silnika z wiertłem Ø 15 cm osiągnęły poziom:

9500 (nowy silnik) / 10200 (silnik dotarty) obr/min

- 7) Zamontować nowe blokady dysz L i H.