POWERED by HONDA™

Instrukcja obsługi

PRZECINARKA DO ASFALTU I BETONU SHARKY-400

PRZECINARKA DO ASFALTU I BETONU SHARKY-500

…wyposaża w oryginały ariespower

CE

SPIS TREŚCI

Przeznaczenie 3
Parametry techniczne 3
Budowa maszyny 4
Instrukcja użytkowania 5
- Montaż i demontaż tarczy tnącej 5
- Wykaz narzędzi możliwych do zastosowania 6
- Obsługa silnika spalinowego 6
- Przygotowanie do pracy 6
- Przecinanie 7
- Niedopuszczalne czynności 8
- Obsługa techniczna i konserwacja 8
- Wyposażenie dodatkowe 9
- Transport i przechowywanie 9

Bezpieczeństwo 10
- Poziom hałasu emitowanego przez przecinarki 10
- Zalecenia i uwagi BHP 10
- Oznaczenia na maszynie 11

Warunki gwarancji i serwis 12
Części zamienne 13
Instrukcja warsztatowa napraw 13
Deklaracje Zgodności WE 14
Lista Autoryzowanych Punktów Serwisowych 16

Przed przystąpieniem do użytkowania maszyny należy zapoznać się z treścią niniejszej dokumentacji techniczno – ruchowej oraz będącej jej integralną częścią instrukcji obsługi silnika spalinowego.

Uwaga! Każda zmiana, która mogłaby prowadzić do zmiany charakterystyki maszyny (prędkości obrotowej, średnicy narzędzia itd.) może być wykonana tylko przez producenta. Producent powinien potwierdzić, że maszyna nadal jest zgodna z wymaganiami bezpieczeństwa.

Przeznaczenie

Przecinarki SHARKY-400 oraz SHARKY-500 służą do cięcia na podłoży z asfaltu, betonu, asfaltobetonu po liniach prostych przy użyciu obrotowej tarczy diamentowej na zewnątrz pomieszczeń. Tarcza diamentowa musi być chłodzona wodą z wbudowanej instalacji. Przecinarki kierowane są przez operatora idącego pieszo. Ruch posuwu podczas cięcia następuje na skutek pchania maszyny przez operatora.

Parametry techniczne

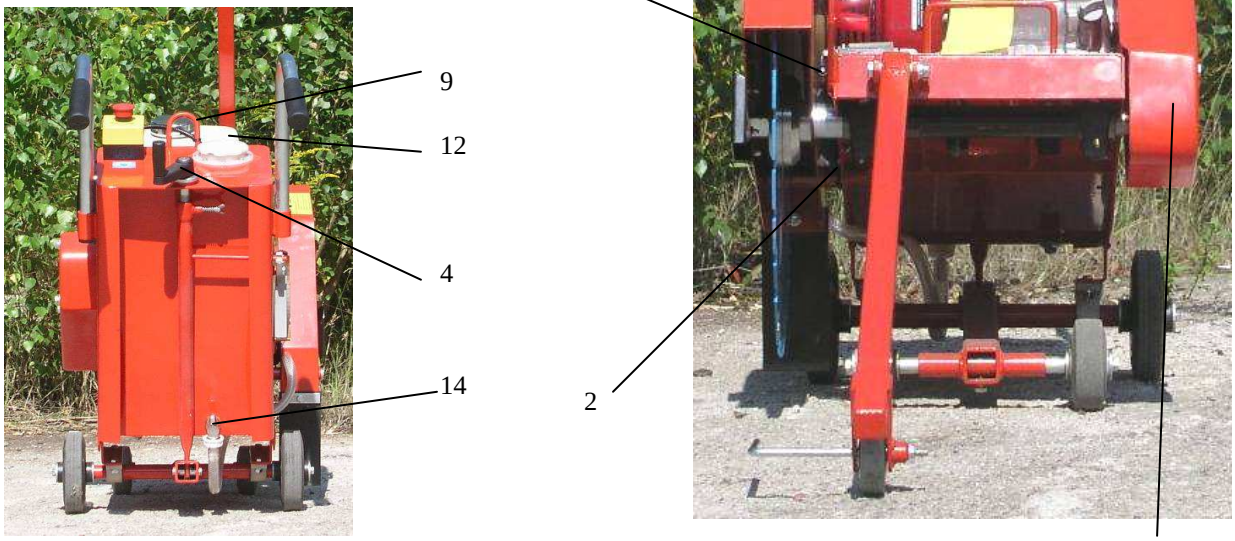
Typ maszyny	**SHARKY-400**	**SHARKY-500**
Średnica tarczy tnącej	350 / 400 mm	400 / 500 mm
Max głębokość cięcia	105 / 130 mm	130/150 mm
Średnica otworu tarczy *	25,4 albo 27 mm	25,4 albo 27 mm
Obroty tarczy	3.000 obr/min	2.550 obr/min
Wymiary		
• długość	1.050 mm	1.050 mm
• szerokość	500 mm	500 mm
• wysokość	1.000 mm	1.000 mm
Masa nominalna	85 kg	90 kg
Masa robocza	124 kg	130 kg
Silnik spalinowy, benzynowy	Honda GX-270	Honda GX-390
Zużycie paliwa	230 g/KMh	230 g/KMh
Moc silnika	6,6 kW (9 KM)	9,6 kW (13 KM)

* w zależności od wersji.

Budowa maszyny

Przecinarka SHARKY-400 / SHARKY-500 składa się z następujących podstawowych zespołów:

1. Korpus ze zbiornikiem na wodę
2. Wałek wrzeciona
3. Podwozie jezdne
4. Korba mechanizmu regulacji głębokości cięcia
5. Silnik spalinowy
6. Osłona przekładni pasowej
7. Osłona tarczy tnącej
8. Wskaźnik głębokości cięcia
9. Zaczep do podwieszania maszyny
10. Drążek prowadzący
11. Uchwyty przecinarki
12. Wlew wody do instalacji chłodzenia
13. Wyłącznik awaryjny STOP
14. Zawór wody do chłodzenia tarczy
15. Wyłącznik krańcowy
16. Wlew paliwa silnika spalinowego



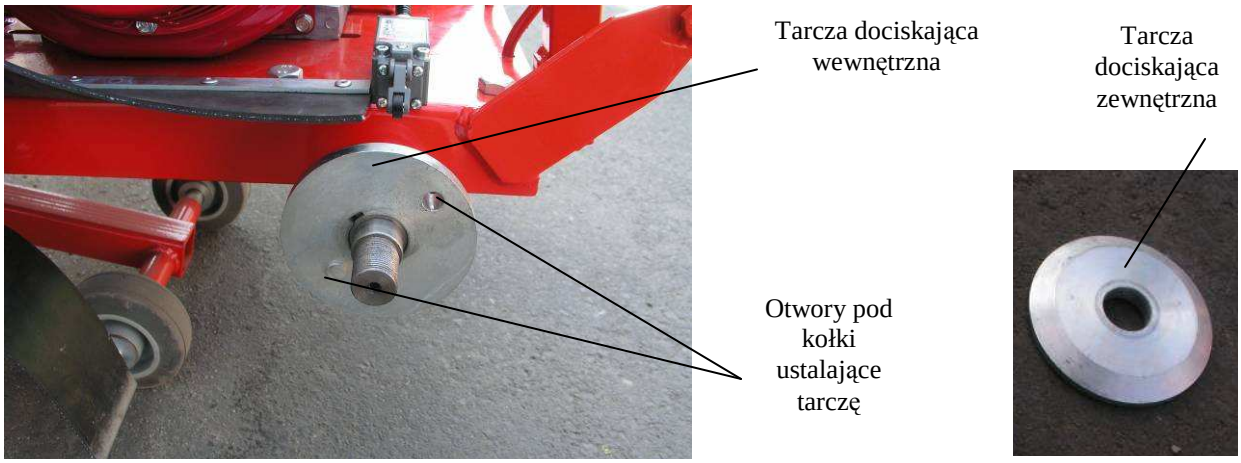
Napęd silnika spalinowego [5] poprzez przekładnie pasową przenoszony jest na wrzeciono [2] z zamontowaną tarczą tnącą. Chłodzenie tarczy w czasie pracy realizowane jest poprzez polewanie jej wodą z instalacji wodnej przecinarki. Głębokość cięcia ustala się płynnie mechanizmem regulacyjnym pokręcając korbką [4] umieszczoną nad pokrywą zbiornika a jej wartość odczytujemy na wskaźniku [8] umieszczonym na prawym boku przecinarki.

Instrukcja użytkowania

Przemieszczanie urządzenia w terenie odbywa się na kołach jezdnych oraz na kołach przednich podporowych, którymi reguluje się wysokość położenia tarczy tnącej nad powierzchnią podłoża - w czasie transportu oraz głębokość cięcia - w czasie pracy. Tarcza tnąca podczas cięcia musi być chłodzona wodą, ze zbiornika przecinarki. Zużycie tarczy tnącej zależy od jakości podłoża, głębokości cięcia, szybkości posuwu tarczy tnącej, nierówności terenu, intensywności chłodzenia. Ilość podawanej wody reguluje się zaworem spływowym umieszczonym w dolnej części zbiornika wody. Linię cięcia można wyznaczyć drążkiem wskazującym, umiejscowionym w przedniej części urządzenia przed tarczą tnącą.

Montaż i demontaż tarczy tnącej

- Montaż i demontaż tarczy może być przeprowadzony tylko przy wyłączonym silniku spalinowym przecinarki.
- Tarcza musi być założona zgodnie z kierunkiem obrotów oznaczonym na jej osłonie.
- Przed montażem tarczy tnącej oczyścić wałek i dyski dociskające tarczę.



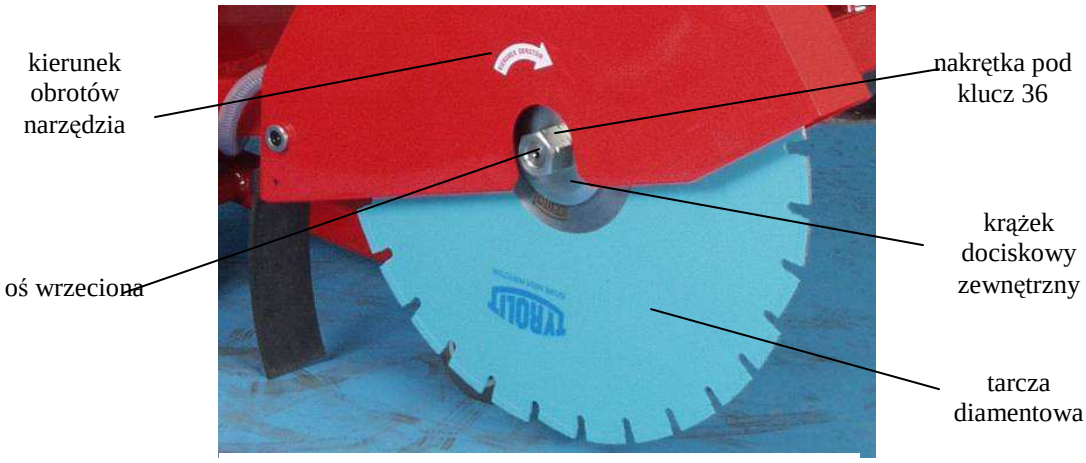
Elementy mocujące tarczę tnącą na wrzecionie

- Tarcza dociskająca wewnętrzna ustalona jest na wrzecionie poprzez wpust pryzmatyczny. W montowanej tarczy diamentowej powinien znajdować się otwór odpowiadający jednemu z dwóch otworów w tarczy dociskowej. Położenie tarczy diamentowej musi być ustalone kołkiem na odpowiadającym otworze tarczy dociskowej. Kołki do obydwu otworów są w standardowym wyposażeniu przecinarki.

Uwaga! Niedopuszczalny jest montaż jednorazowo więcej niż jednej tarczy. Montażu / wymiany tarczy można dokonywać tylko przy wyłączonym silniku spalinowym przecinarki!

W ciągu 1-10 minut od zakończenia przecinania tarcza może być rozgrzana. Poczekać, aż spadnie temperatura tarczy lub schłodzić ją wodą z instalacji przecinarki.

- Tarcza powinna być zamontowana pomiędzy krążkami dociskowymi. Krążki muszą być zabezpieczone na wrzecionie nakrętką. Wymiar klucza do dokręcenia nakrętki: 36. Nakrętka ma gwint o kierunku przeciwnym do kierunku obrotów tarczy. Moment dokręcenia nakrętki: 600 Nm.



Zamontowana tarcza tnąca

Wykaz narzędzi możliwych do zastosowania

Dopuszczalne jest zastosowanie tarcz diamentowych przeznaczonych do przecinarek jezdnych:

- przecinarka SHARKY-400 – dopuszczalna średnica tarczy: 350 mm,400 mm
- przecinarka SHARKY-500 – dopuszczalna średnica tarczy: 450mm,500 mm.

Typ tarczy powinien być dobrany do rodzaju przecinanej nawierzchni.

Firma HYDROG (producent przecinarek SHARKY-400 / SHARKY-500) zaleca stosowanie tarcz diamentowych firmy TYROLIT.

Obsługa silnika spalinowego

Silnik spalinowy obsługiwać zgodnie z jego instrukcją obsługi.

Przygotowanie do pracy

Przed uruchomieniem obowiązkiem operatora jest skontrolowanie sprawności urządzenia. Należy:

- sprawdzić kompletność maszyny,
- sprawdzić tarczę pod kątem uszkodzeń mechanicznych, instalację cieczy chłodzącej, osłonę przekładni pasowej itp.,
- osłona tarczy musi być opuszczona i zablokowana śrubą motylkową.

Uwaga! Przecinarka jest wyposażona w układ wyłączania silnika spalinowego w przypadku podniesienia osłony tarczy. Jeżeli osłona jest podniesiona, silnika nie da się uruchomić.

- wykonać czynności przygotowawcze wymienione w instrukcji obsługi silnika,

UWAGA! Instrukcja obsługi silnika spalinowego stanowi integralną część niniejszej dokumentacji techniczno - ruchowej.

- napełnić zbiornik wody - wodą, a zbiornik paliwa silnika - benzyną bezołowiową, sprawdzić poziom oleju w komorze silnika,
- każdorazowo przed rozpoczęciem pracy sprawdzać stan i poprawność zamontowania tarczy tnącej.

Uwaga! Zapoznaj się również z rozdziałem „Bezpieczeństwo”!

Przecinanie

Wszystkie oznaczenia części w nawiasach kwadratowych (np. [11]) odnoszą się do ilustracji w rozdziale „Budowa maszyny”.

- Osłona tarczy tnącej musi być opuszczona i zablokowana śrubą blokującą.
  Uruchomienie silnika spalinowego nie jest możliwe przy podniesionej tarczy tnącej.

- tarcza tnąca musi być ustawiona nad podłożem, nie może mieć z nim kontaktu,
- uruchomić silnik **zgodnie z instrukcją obsługi silnika.**
  Uwaga! Jeżeli silnik spalinowy nie daje się uruchomić, sprawdzić:
  - czy osłona tarczy jest opuszczona,
  - czy wyłącznik awaryjny „STOP” jest odblokowany,
  - czy w zbiorniku paliwa silnika jest paliwo.
- Ustawić maksymalne obroty silnika,
- odkręcić dopływ wody zaworem [14] znajdującym się z tyłu przecinarki w dolnej części zbiornika wody i pokręcając korbą regulacji głębokości - opuścić tarczę tnącą do żądanej głębokości cięcia (wskazywanej na skali [8] umieszczonej z prawej strony zbiornika z wodą),
- Stanowisko operatora przecinarki znajduje się za uchwytami [11] (patrz „Budowa maszyny”). Nie dopuszcza się przebywania operatora podczas cięcia w innym miejscu (np. z przodu, z boku przecinarki). Miejsce pracy powinno być uprzątnięte ze wszystkiego, co mogłoby utrudniać pracę lub przemieszczanie maszyny. Nikt poza operatorem nie może znajdować się w strefie pracy.

Uwaga! Operator musi być świadomy zagrożenia wynikającego z kontaktu z obracającą się tarczą i zapobiegać wszelkim możliwym kontaktom zarówno jego jak i osób postronnych.

- Cięcie rozpoczynać i kontynuować płynnie i powoli popychając przecinarkę. Nie naciskać od góry na przecinarkę. Całkowicie wystarczający jest nacisk wynikający z ciężaru maszyny. Zbyt duży nacisk i zbyt mocne powoduje przyspieszone zużycie tarczy. Głębsze cięcie wykonywać w kilku przejściach.
- Podczas pracy uwzględnić wymagania producenta tarczy.
- Nawierzchnia do cięcia musi być płaska. Cięcie nierównej nawierzchni jest niedopuszczalne – powoduje przechylenie urządzenia i wzrost oporów cięcia w skutek miejscowego zakleszczania się tarczy tnącej we wcześniej wyciętym otworze, co zwiększa zapotrzebowanie mocy do cięcia oraz powoduje większe zużycie tarczy, może spowodować również niebezpieczny niekontrolowany ruch maszyny (p. Rozdział 5. Bezpieczeństwo) oraz uszkodzenie tarczy.

Uwaga: aby natychmiast wyłączyć silnik spalinowy i zatrzymać tarczę tnącą – nacisnąć wyłącznik awaryjny „STOP" (poz. [13]) w rozdziale „Budowa maszyny"! Aby ponownie uruchomić przecinarkę – odblokować wyłącznik „STOP" przekręcając go zgodnie ze strzałkami na jego przycisku.

- Ciąć tylko w linii prostej.
- Elementy sterujące maszyną: dźwignie dopływu paliwa, regulacji prędkości obrotowej, linka rozrusznika znajdują się na silniku spalinowym i opisane są w jego instrukcji.
- Nie stawiać maszyny na pochyłościach przekraczających 20° (silnik spalinowy mógłby ulec uszkodzeniu).

Każdorazowo przed przemieszczaniem maszyny poza obszarem cięcia unieruchomić tarczę wyłączając silnik spalinowy przecinarki.

Uwaga! Zapoznaj się również z rozdziałem „Bezpieczeństwo"!

Niedopuszczalne czynności

Niedopuszczalne jest:

- montaż więcej niż jednej tarczy,
- montaż tarczy niezgodnie z kierunkiem obrotów zaznaczonym na osłonie przecinarki,
- przecinanie „na sucho" (tarcza musi być chłodzona wodą),
- cięcie wzdłuż linii krzywych,
- cięcie innych materiałów niż beton, asfalt,
- stosowanie innych tarcz niż diamentowe,
- stosowanie innych tarcz niż przeznaczone do przecinarek jezdnych,
- stosowanie tarcz o maksymalnej prędkości obrotowej mniejszej niż nominalna prędkość obrotowa wrzeciona przecinarki,
- cięcie na pochyłościach przekraczających 20°,
- cięcie uszkodzoną tarczą (uszkodzoną tarczę należy ze względów bezpieczeństwa bezwzględnie wymienić),
  Przykładowe uszkodzenia tarczy: wyłamanie zęba tarczy, pęknięcie tarczy, skrzywienie tarczy, wykruszenie segmentów diamentowych.
- praca przecinarką z uszkodzonymi podzespołami (w szczególności osłony tarczy, kół jezdnych),
- przemieszczanie maszyny poza obszarem cięcia z załączonym silnikiem spalinowym,
- jakiekolwiek czynności obsługowe (montaż tarczy, uzupełnianie paliwa, oleju, czyszczenie, konserwacja itd.) przy załączonym silniku spalinowym,
- praca przy zdemontowanych osłonach,
- praca wewnątrz pomieszczeń.

Uwaga! Zapoznaj się również z rozdziałem „Bezpieczeństwo"!

Obsługa techniczna i konserwacja

- Silnik należy konserwować zgodnie z załączoną instrukcją obsługi silnika.
- Po zakończeniu pracy urządzenie powinno być umyte i zabezpieczone przed korozją. Należy sprawdzić czy z łożysk wałka napędowego nie wydostaje się smar (przy wyłączonym silniku spalinowym).
- Po 300 godzinach pracy wymienić smar na nowy – typ smaru ŁT-43 (przy wyłączonym silniku spalinowym).
- Co 10 godzin pracy sprawdzać i regulować, w razie potrzeby, napięcie pasków klinowych (luzując śruby mocujące silnik i pokręcając tak dwie śruby regulacji naciągu pasków, aby paski były odpowiednio naprężone i rozciągnięte równolegle do płaszczyzny koła pasowego silnika). Ugięcie paska w środku jego długości powinno wynosić 10-15 mm (wykonywać przy wyłączonym silniku spalinowym).

Uwaga! Zbyt duże naprężenie pasków może spowodować uszkodzenie silnika!

- Co 10 godzin pracy należy sprawdzać dokręcenie tarczy tnącej.
- Okresowo – co 50 godzin pracy dokręcać wszystkie śruby i nakrętki.

Uwaga! Zapoznaj się również z rozdziałem „Bezpieczeństwo”!

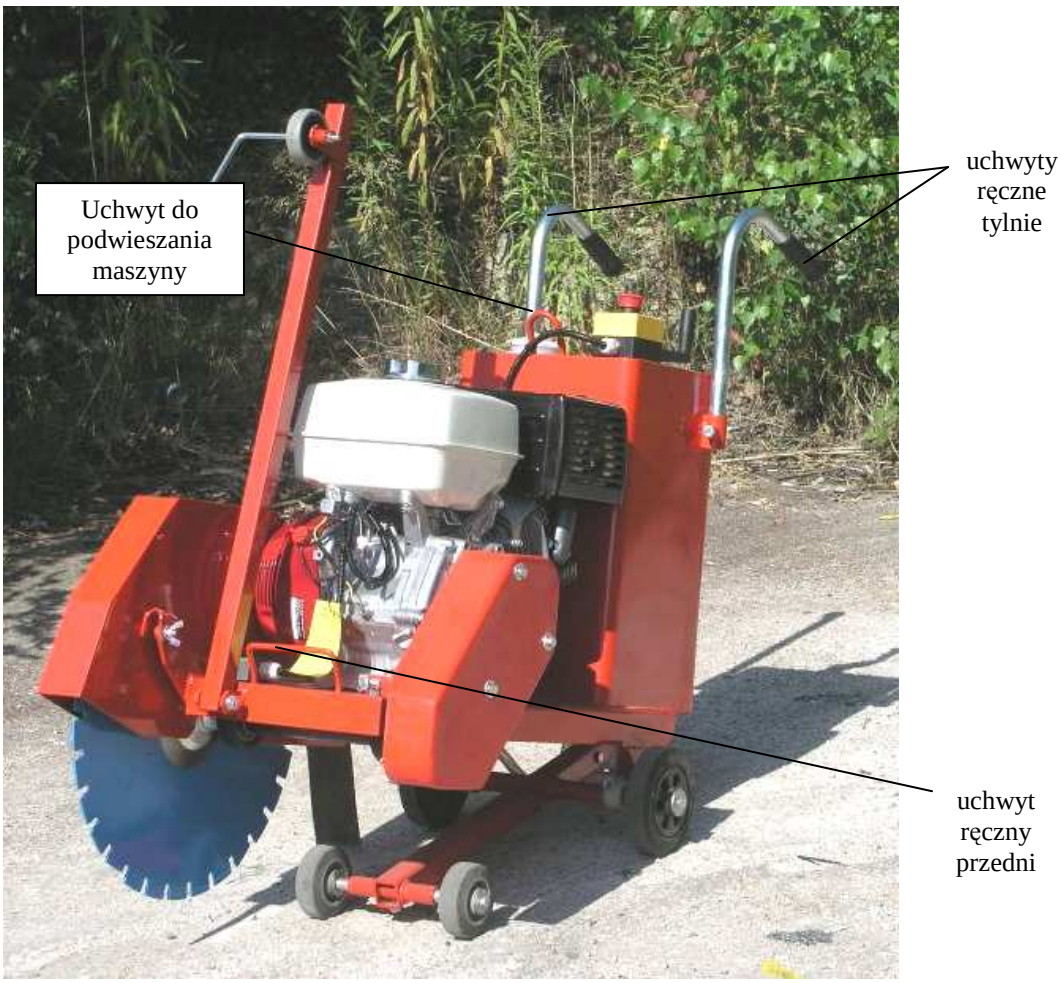
Wyposażenie dodatkowe

- Instrukcja obsługi silnika,
- tarcza tnąca (za dopłatą).

Transport i przechowywanie

Masy przecinarek wynoszą:	nominalna	maksymalna robocza
• SHARKY-400	85 kg	124 kg
• SHARKY-500	90 kg	130 kg

Do transportu maszyny silnik spalinowy musi być wyłączony. Do ręcznego przenoszenia przecinarki (np. podczas załadunku na skrzynię samochodu) oraz do podwieszania przecinarki na urządzeniu dźwignicowym służą uchwyty jak na poniższej ilustracji.



Uchwyty do ręcznego przenoszenia przecinarki i do podwieszania na urządzeniu dźwignicowym

Maszyna musi być podwieszona na urządzeniu dźwignicowym poprzez profesjonalne zawiesie. Przed podniesieniem maszyny upewnić się, że zawiesie jest prawidłowo zahaczone na uchwycie. Dopuszczalne jest zahaczanie od przodu i od tyłu uchwytu. Zabrania się przebywania pod podniesioną przecinarką. Maszynę

opuszczać powoli. Stawiać zawsze na kołach jezdnych. Nie dopuszcza się stawiania na bokach i do góry kołami.

Na czas załadunku, transportu i rozładunku przecinarki zdemontować tarczę oraz opróżnić zbiorniki paliwa i wody. Niedopuszczalny jest transport przecinarki, gdy w zbiorniku silnika znajduje się paliwo. Sposób mocowania tarczy został opisany w podrozdziale „Montaż i demontaż tarczy tnącej". Zabezpieczyć przecinarkę opakowaniem transportowym (np. folią bąbelkową itp.) oraz zapewnić jej stabilność i uniemożliwić przesuwanie (np. zamocować pasami transportowymi). Tarcze transportować i przechowywać zgodnie zaleceniami ich producentów.

Bezpieczeństwo

Poziom hałasu emitowanego przez przecinarki

	SHARKY-400	SHARKY-500
L_{eq} – poziom ciśnienia emisji dźwięku na stanowisku pracy	**93,8 dB**	**94,3 dB**
L_{wa} – gwarantowany poziom emitowanej mocy akustycznej	**108 dB**	**109 dB**

Pomiarów dokonano bez obciążenia maszyn i przy maksymalnej prędkości narzędzia zgodnie z procedurą badań hałasu z Załącznika A do normy zharmonizowanej PN-EN 13862:2003.

SHARKY-400

SHARKY-500

Na maszynach znajdują się oznaczenia gwarantowanego poziomu emitowanej mocy akustycznej.

Zalecenia i uwagi BHP

- Przed rozpoczęciem pracy z przecinarką należy bezwzględnie zaznajomić się z niniejszą dokumentacją techniczno - ruchową.
- Przecinarkę obsługuje jedna osoba - zabrania się podchodzenia osób postronnych do pracującego urządzenia.
- Zachować ostrożność podczas przecinania! Zagrożenie przecięciem!
- Zabroniona jest praca tarczą uszkodzoną, z rysami na dysku stalowym, nierównomiernie zużytą, z wykruszonymi segmentami.
- Podczas montażu tarczy zwrócić uwagę na kierunek jej obrotu i na prawidłowe zamocowanie! Regularnie sprawdzać poprawność zamocowania tarczy!
- Zachować ostrożność podczas pracy przecinarki! Zagrożenie wplataniem, wciągnięciem albo pochwyceniem przez ruchome części maszyny.
- Praca z maszyną przy zdjętych osłonach tarczy tnącej i przekładni pasowej zabroniona!
- Podczas pracy z maszyną używać sprzętu ochronnego: kasku, okularów ochronnych, rękawic z wkładkami antywibracyjnymi. Bezwzględny nakaz stosowania sprzętu chroniącego słuch!
- Wszelkie czynności związane z obsługą przecinarki takie jak regulacje, wymiany części eksploatacyjnych (tarcza, pasy napędowe), uzupełnianie paliwa i cieczy chłodzącej wykonywać tylko przy wyłączonym silniku przecinarki!
- Maszyna może pracować stabilnie na podłożu odchylonym od poziomu o maks. 10° (w kierunku pochylenia prostopadłym do osi przecinarki). Nie użytkować przecinarki przy większych pochyleniach podłoża.
- Zachować ostrożność podczas uzupełniania paliwa w zbiorniku. Nie rozlewać paliwa, w

szczególności na podzespoły maszyny. W przypadku rozlania usunąć możliwie największą ilość paliwa i pozostawić wyłączoną przecinarkę na zewnątrz pomieszczeń na ok. 60 minut aby resztki paliwa mogły odparować. Nie palić tytoniu. Paliwo przechowywać w szczelnie zamkniętych pojemnikach do tego przeznaczonych. Zagrożenie pożarem i wybuchem!

- Pracować z maszyną tylko w warunkach oświetleniowych umożliwiających obserwację powierzchni przecinanej i maszyny. Przed rozpoczęciem pracy sprawdzić powierzchnię przeznaczoną do przecięcia pod kątem ewentualnych przeszkód (np. przewody elektryczne).
- Ciąć tylko w linii prostej! Niebezpieczeństwo uszkodzenia tarczy tnącej oraz niekontrolowanego ruchu maszyny wywołanego zmianą kierunku cięcia.
- Nie pracować przecinarką w pomieszczeniach zamkniętych!
- Nie przechylać i nie przewracać maszyny - zagrożenie wyciekiem paliwa, pożarem i wybuchem!

Oznaczenia na maszynie

Poza oznaczeniem gwarantowanego poziomu emitowanej mocy akustycznej na maszynach znajdują się następujące oznaczenia.

Ostrzeżenia związane z bezpieczeństwem:

UWAGA!

1. **Sprawdzić poprawność zamocowania tarczy.**
2. **Każde przemieszczanie maszyny pomiędzy operacjami cięcia powinno być przeprowadzone przy unieruchomionym narzędziu.**
3. **Na czas załadunku, transportowania i wyładunku maszyny narzędzie powinno być demontowane.**

Piktogramy na osłonie maszyny:

Czytaj instrukcję dla operatora

Każde przemieszczenie maszyny pomiędzy operacjami cięcia powinno być prowadzone przy unieruchomionym narzędziu

Ogólny znak ostrzegający przed niebezpieczeństwem

Uwaga! Ryzyko przecięcia!

Obowiązkowe stosowanie nauszników ochronnych!

Pozostałe informacje umieszczone na maszynie:

Tabliczka znamionowa na korpusie przecinarki zawiera następujące informacje:

- Nazwa i adres producenta
- Oznaczenie typu
- Numer seryjny
- Rok produkcji
- Moc silnika spalinowego
- Prędkość obrotowa tarczy
- Masa nominalna maszyny
- Znak „CE”

Na osłonie tarczy znajduje się oznaczenie kierunku obrotu narzędzia.

Warunki gwarancji i serwis

1. Warunki gwarancji umieszczone są w Karcie Gwarancyjnej.

Części zamienne

Przecinarki SHARKY-400 / SHARKY-500 wykaz części zamiennych		
Lp.	Nazwa części	Ilość
1	Tarcza dociskowa	1
2	Śruba regulacyjna	1
3	Osłona tarczy tnącej	1
4	Wąż gumowy	1
5	Łożysko tarczy zabierakowej	1
6	Koło jezdne + tulejka	3
7	Pasek klinowy	2
8	Oś koła przedniego	1
9	Filtr powietrza (silnik spalin)	1
10	Zbiornik na wodę	1

Instrukcja warsztatowa napraw

Wszelkie naprawy wykraczające poza informacje zawarte w niniejszej publikacji lub w instrukcji obsługi silnika winny być wykonywane przez autoryzowane punkty serwisowe dystrybutora pod groźbą utraty gwarancji.

HYDROG Zakład Budowy Maszyn Eksport Import
ul. Demokratyczna 119 bc, 93-348 Łódź, NIP: 729-010-47-56 www.hydrog.com, hydrog@hydrog.com, tel.042 645 87 42, fax 042 645 87 42

Deklaracja zgodności WE

Producent: HYDROG Zakład Budowy Maszyn Eksport Import Krzysztof Cichocki
93-348 Łódź, ul. Demokratyczna 119 bc

Opis urządzenia: przecinarki spalinowe do cięcia asfaltu, betonu, asfaltobetonu przy użyciu tarczy diamentowej

Dokumentację techniczną posiada: Krzysztof Cichocki, 93-348 Łódź, ul. Demokratyczna 119 bc.

Gwarantowany poziom mocy akustycznej: **108,0 dB**
Zmierzony poziom mocy akustycznej: **106,5 dB**

Oświadczam, że **PRZECINARKA DO ASFALTU I BETONU SHARKY-400**

Od nr. fabrycznego: 2720100/09 do nr fabrycznego 9999000/14

spełnia wymagania:

1) DYREKTYWY 2006/42/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY oraz wprowadzającego dyrektywę do prawa polskiego Rozporządzenia Ministra Gospodarki z dn. 21 października 2008 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla maszyn.
2) DYREKTYWY 2000/14/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY wraz ze zmianą 2005/88/WE oraz wprowadzającego dyrektywę do prawa polskiego Rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2005 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska wraz ze Rozporządzeniem je zmieniającym z 15 lutego 2006 r. (zastosowano procedurę oceny zgodności określoną w § 12 ust. 1, § 13 i § 14 ust. 2).

CE

Została zastosowana następująca norma zharmonizowana: PN-EN 13862:2003.

Ta deklaracja zgodności traci ważność jeżeli maszyna zostanie zmieniona lub przebudowana bez naszej zgody.

Łódź, dn. 29-12-2009

Krzysztof Cichocki
(Właściciel)

HYDROG Zakład Budowy Maszyn Eksport Import
ul. Demokratyczna 119 bc, 93-348 Łódź, NIP: 729-010-47-56 www.hydrog.com, hydrog@hydrog.com, tel.042 645 87 42, fax 042 645 87 42

Deklaracja zgodności WE

Producent: HYDROG Zakład Budowy Maszyn Eksport Import Krzysztof Cichocki
93-348 Łódź, ul. Demokratyczna 119 bc

Opis urządzenia: przecinarki spalinowe do cięcia asfaltu, betonu, asfaltobetonu przy użyciu tarczy diamentowej

Dokumentację techniczną posiada: Krzysztof Cichocki, 93-348 Łódź, ul. Demokratyczna 119 bc.

Gwarantowany poziom mocy akustycznej: **109 dB**
Zmierzony poziom mocy akustycznej: **107 dB**

Oświadczam, że **PRZECINARKA DO ASFALTU I BETONU SHARKY-500**

Od nr. fabrycznego: 2720100/09 do nr fabrycznego 9999000/14

spełnia wymagania:

1) DYREKTYWY 2006/42/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY oraz wprowadzającego dyrektywę do prawa polskiego Rozporządzenia Ministra Gospodarki z dn. 21 października 2008 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla maszyn.
2) DYREKTYWY 2000/14/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY wraz ze zmianą 2005/88/WE oraz wprowadzającego dyrektywę do prawa polskiego Rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2005 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska wraz ze Rozporządzeniem je zmieniającym z 15 lutego 2006 r. (zastosowano procedurę oceny zgodności określoną w § 12 ust. 1, § 13 i § 14 ust. 2).

CE

Została zastosowana następująca norma zharmonizowana: PN-EN 13862:2003.

Ta deklaracja zgodności traci ważność jeżeli maszyna zostanie zmieniona lub przebudowana bez naszej zgody.

Łódź, dn. 29-12-2009

Krzysztof Cichocki
(Właściciel)

Lista Autoryzowanych Punktów Serwisowych

Adresy oraz telefony do Autoryzowanych Punktów Serwisowych Aries Power Equipment znajdziesz na stronie internetowej: www.ariespower.pl ; www.mojahonda.pl lub pod podanymi poniżej telefonami.

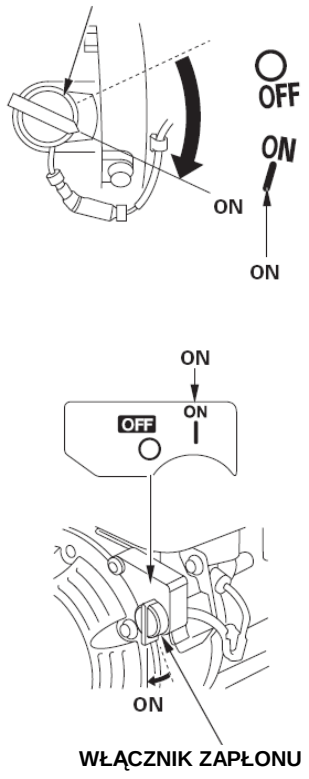
Centrala:
Warszawa 01-493
ul. Wrocławska 25
tel. (0 22) 861 43 01
info@ariespower.pl

Serwis Centralny:
Warszawa 02-844
ul. Puławska 467
tel. (0 22) 894 08 90
serwis@ariespower.pl

4. Ustawić włącznik zapłonu w pozycję ON (WŁ).

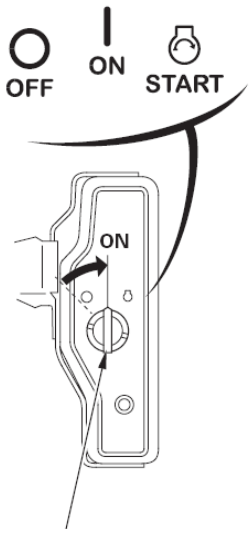
TYPY SILNIKÓW BEZ ELEKTRYCZNEGO ROZRUSZNIKA

WŁĄCZNIK ZAPŁONU



WŁĄCZNIK ZAPŁONU

TYPY SILNIKÓW Z ELEKTRYCZNYM ROZRUSZNIKIEM



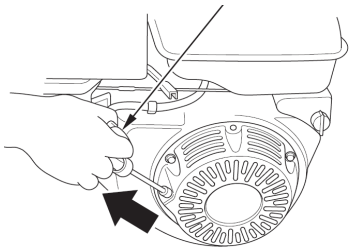
WŁĄCZNIK ZAPŁONU

5. Użyć rozrusznika.

RĘCZNY ROZRUSZNIK LINKOWY

Lekko pociągnąć rączkę rozrusznika, aż do wyczuwalnego oporu, a następnie pociągnąć szybko zdecydowanym ruchem. Delikatnie odwieść rączkę rozrusznika na miejsce.

RĄCZKA ROZRUSZNIKA



KIERUNEK CIAGNIĘCIA

UWAGA

Nie należy pozwolić, by powracająca linka z rączką rozrusznika uderzyła o silnik. Należy delikatnie odwieść rączkę, uważając, aby nie uszkodzić rozrusznika.

ROZRUSZNIK ELEKTRYCZNY (w niektórych wersjach):

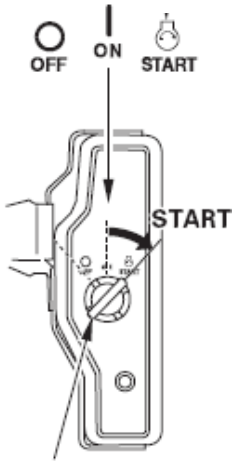
Obrócić kluczyk do położenia START i przytrzymać w tym położeniu dopóki silnik nie odpali.

Jeśli silnik nie zaskoczy w ciągu 5 sekund, zwolnić kluczyk i przed kolejną próbą uruchomienia odczekać co najmniej 10 s.

UWAGA

Ciągła praca rozrusznika elektrycznego przez czas przekraczający 5 sekund spowoduje przegrzanie silniczka rozrusznika i może doprowadzić do jego uszkodzenia.

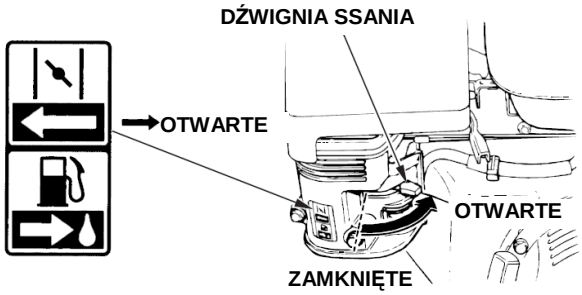
Po uruchomieniu silnika zwolnić kluczyk, pozwalając, aby powrócił do położenia ON (WŁ.)



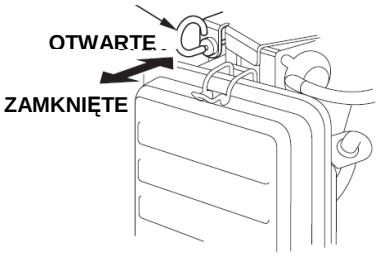
WŁĄCZNIK ZAPŁONU (w niektórych wersjach)

6. Jeśli drążek lub dźwignia ssania została przestawiona w położenie ZAMKNIĘTE w celu uruchomienia silnika, należy stopniowo, w miarę rozgrzewania silnika, przestawiać ją w położenie OTWARTE.

DŹWIGNIA SSANIA



DRĄŻEK SSANIA (w niektórych typach)



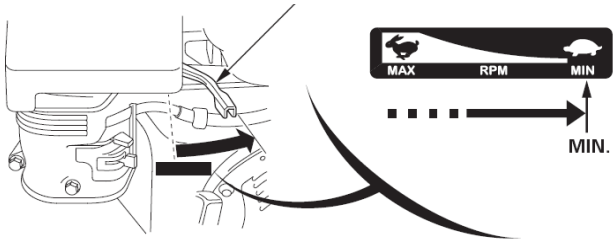
ZATRZYMANIE SILNIKA

Aby w razie zagrożenia natychmiast zatrzymać silnik, wystarczy przestawić włącznik zapłonu w położenie OFF (WYŁ.). W normalnych warunkach należy postępować wg następującej procedury. Należy zapoznać się z instrukcją dostarczoną przez producenta napędzanego urządzenia.

1. Przestawić dźwignię przepustnicy całkowicie w pozycję MIN.

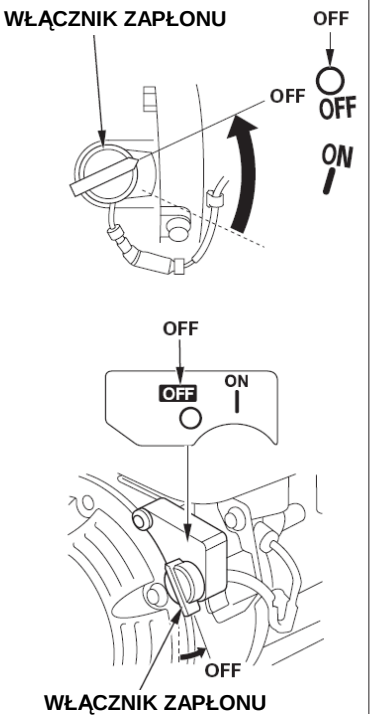
   W niektórych instalacjach silnikach, zamiast przedstawionej tutaj dźwigni przepustnicy zamontowanej na silniku używany jest element sterujący zamontowany na urządzeniu.

DŹWIGNIA PRZEPUSTNICY

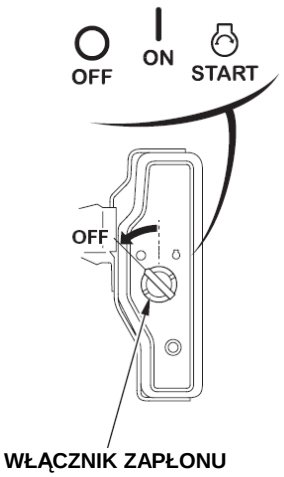


2. Ustawić włącznik zapłonu w pozycji OFF (WYŁ.)

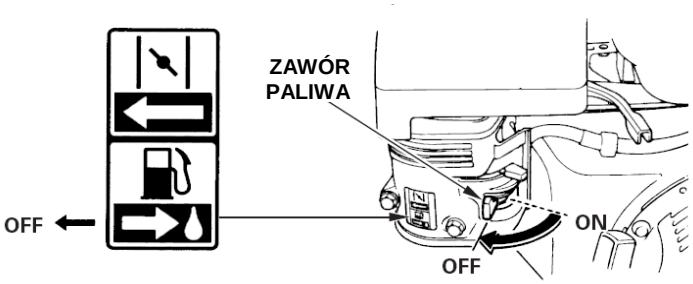
ZA WYJĄTKIEM WERSJI Z ROZRUSZNIKIEM ELEKTRYCZNYM



WERSJE Z ROZRUSZNIKIEM ELEKTRYCZNYM



3. Przestawić zawór paliwa w położenie OFF (WYŁ.)



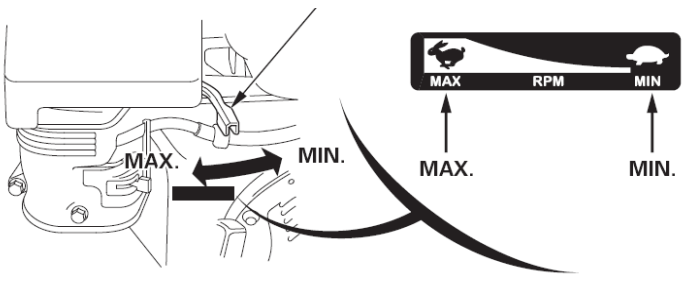
REGULACJA OBROTÓW SILNIKA

Ustawić dźwignię przepustnicy tak, aby uzyskać żądane obroty silnika.

W niektórych instalacjach silnikach, zamiast przedstawionej tutaj dźwigni przepustnicy zamontowanej na silniku używany jest element sterujący zamontowany na urządzeniu.

Informacji o zalecanych obrotach silnika w danej aplikacji należy szukać w instrukcji urządzenia napędzanego przez ten silnik.

DŹWIGNIA PRZEPUSTNICY



OBSŁUGA SERWISOWA SILNIKA

ZNACZENIE PRAWIDŁOWEJ KONSERWACJI

Prawidłowa konserwacja jest niezbędnym warunkiem bezpiecznej, ekonomicznej i niezawodnej eksploatacji. Przyczynia się również do ograniczenia emisji zanieczyszczeń.

⚠ OSTRZEŻENIE

Nieprawidłowa konserwacja lub niewyeliminowanie usterki przed uruchomieniem może spowodować wadliwe działanie, narażające użytkownika na poważne obrażenia lub śmierć.

Należy zawsze przestrzegać zamieszczonych w tej instrukcji obsługi zaleceń oraz harmonogramów przeglądów i konserwacji.

Na następnych stronach zamieszczono harmonogram konserwacji, standardowe procedury przeglądów oraz proste procedury konserwacji, wymagające użycia jedynie podstawowych narzędzi ręcznych. Pozostałe czynności serwisowe – trudniejsze bądź wymagające użycia narzędzi specjalnych – najlepiej będzie powierzyć specjalistom, wykwalifikowanym pracownikom serwisu firmy Honda lub innego warsztatu.

Zamieszczony harmonogram konserwacji obowiązuje dla normalnych warunków eksploatacji. Jeśli silnik użytkowany jest w trudnych warunkach, takich jak praca ciągła pod dużym obciążeniem lub w wysokiej temperaturze, bądź eksploatacja w bardzo wilgotnym lub zapylonym środowisku, należy zwrócić się do serwisu Hondy o zalecenia właściwe dla konkretnych potrzeb i warunków eksploatacji.

Konserwację, wymianę lub naprawę urządzeń i układów kontroli emisji należy powierzać warsztatom korzystającym z części ze świadectwem zgodności z normami EPA (amerykańskiej Agencji Ochrony Środowiska).

BEZPIECZEŃSTWO EKSPLOATACJI

Poniżej przedstawiono niektóre najważniejsze środki ostrożności. Nie ma jednak możliwości ostrzeżenia o wszystkich możliwych zagrożeniach występujących podczas przeprowadzania procedur serwisowych i konserwacji. Decyzja o wykonaniu danego zadania należy wyłącznie do użytkownika.

⚠ OSTRZEŻENIE

Nieprzestrzeganie instrukcji konserwacji oraz niestosowanie środków ostrożności może doprowadzić do poważnych obrażeń lub śmierci.

Należy zawsze przestrzegać zamieszczonych w tej instrukcji obsługi procedur i środków ostrożności.

ZALECENIA BEZPIECZEŃSTWA

* Przed przystąpieniem do czynności konserwacyjnych lub napraw należy upewnić się, że silnik jest wyłączony. Dzięki temu wyeliminowanych zostanie kilka potencjalnych zagrożeń:
  - **Zatrucie tlenkiem węgla zawartym w spalinach z silnika.** Przed uruchomieniem silnika należy zapewnić odpowiednią wentylację.
  - **Poparzenia wskutek dotknięcia gorących części.** Przed dotknięciem silnika należy poczekać, aż ostygnie sam silnik i układ wydechowy.
  - **Obrażenia spowodowane przez części ruchome.** Nie należy dotykać silnika bez wyraźnej instrukcji.
* Przed rozpoczęciem pracy należy zapoznać się z instrukcją, zaopatrzyć w niezbędne narzędzia i upewnić się, że osoba wykonująca czynności ma odpowiednie kwalifikacje.
* Aby ograniczyć ryzyko pożaru lub wybuchu, należy zachować ostrożność podczas prac w pobliżu benzyny. Do czyszczenia części należy używać wyłącznie niepalnych rozpuszczalników, a nie benzyny. Nie należy zbliżać papierosów, źródeł iskier i płomieni do części mających kontakt z paliwem.

Należy pamiętać, że personel techniczny autoryzowanych serwisów Hondy posiada najlepszą wiedzę dotyczącą specyfiki silnika oraz posiada wyposażenie niezbędne do jego konserwacji i napraw.
Aby mieć gwarancję najwyższej jakości i niezawodności, należy do napraw i wymiany używać wyłącznie nowych, oryginalnych części Honda lub części co najmniej równoważnych im jakościowo.

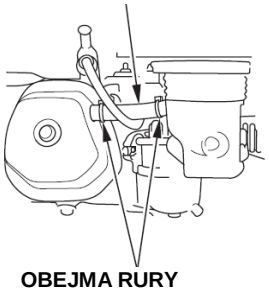
HARMONOGRAM PRZEGLĄDÓW I KONSERWACJI

STANDARDOWA CZĘSTOTLIWOŚĆ (3) Wykonywać co wskazaną liczbę miesięcy lub co wskazaną liczbę godzin pracy, zależnie co nastąpi pierwsze.		Każde użycie	1 m-c lub 20 h	Co 3 m-ce lub 50 h	Co 6 m-cy lub 100h	Co rok lub 300h
Olej silnikowy	Sprawdzenie poziomu	o				
	Wymiana		o		o	
Olej w przekładni redukcyjnej (modele z przekładnią)	Sprawdzenie poziomu	o				
	Wymiana		o		o	
Filtr powietrza	Sprawdzenie	o				
	Czyszczenie			o (1)	o * (1)	
	Wymiana					o **
Osadnik	Czyszczenie				o	
Świeca zapłonowa	Sprawdzenie – regulacja				o	
	Wymiana					o
Łapacz iskier	Czyszczenie				o (4)	
Obroty jałowe	Sprawdzenie - regulacja					o (2)
Luz zaworowy	Sprawdzenie - regulacja					o (2)
Komora spalania	Czyszczenie	Po każdych 500 godz. (2)				
Zbiornik i filtr paliwa	Czyszczenie				o (2)	
Przewody paliwowe	Sprawdzenie	Co 2 lata (w razie potrzeby wymienić) (2)				

* • Tylko typy silnika z wewnętrznym odpowietrznikiem gaźnika i podwójnym wkładem.
• Typ cyklonowy: co 6 miesięcy lub 150 godzin.

WERSJA Z GAŹNIKIEM Z WEWNĘTRZNYM ODPOWIETRZNIKIEM

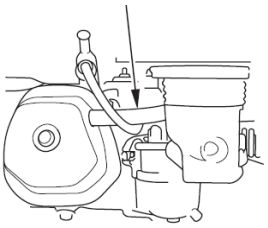
RURKA ODPOWIETRZAJĄCA



OBEJMA RURY

WERSJA STANDARDOWA

RURKA ODPOWIETRZAJĄCA



** • Wymienić tylko papierowy element wkładu filtra powietrza.
• Typ cyklonowy: co 2 lata lub 600 godzin.

(1) W obszarach silnie zapylonych wymagana jest częstsza obsługa serwisowa.

(2) Obsługa tych elementów wymaga znajomości instrukcji serwisowej i powinna zostać wykonana przez pracowników autoryzowanego serwisu Honda.

(3) W przypadku zastosowań komercyjnych należy zapisywać liczbę przepracowanych godzin, aby zachować właściwe terminy przeglądów i konserwacji.

(4) W Europie i innych krajach, w których dyrektywa maszynowa 2006/42/EC ma moc prawną, ta czynność powinna być wykonywana przez autoryzowany serwis.

Nieprzestrzeganie powyższego harmonogramu może doprowadzić do uszkodzeń silnika nie objętych gwarancją.

TANKOWANIE PALIWA

Zalecane paliwo
Bezołowiowa benzyna samochodowa o liczbie oktanowej 95.

Ten silnik jest przystosowany do zasilania samochodową benzyną bezołowiową (95-Oktanową).
Tankuj w dobrze wentylowanym miejscu, przy zgaszonym silniku. Jeśli silnik dopiero co pracował, najpierw pozwól mu ostygnąć. Nigdy nie tankuj wewnątrz pomieszczenia, gdzie opary paliwa mogą się zapalić od płomieni lub iskry.
Możesz stosować benzynę bezołowiową zawierającą nie więcej niż 10% etanolu (E10) lub 5% metanolu objętościowo. Dodatkowo, przy stosowaniu metanolu należy również dodawać składniki opóźniające korozję. Zastosowanie paliwa o większej niż wskazana zawartości etanolu lub metanolu spowoduje utrudnienia przy uruchomianiu i/lub pracy. Może ponadto spowodować uszkodzenia metalowych, gumowych lub plastikowych elementów systemu paliwowego. Uszkodzenia silnika oraz problemy w działaniu spowodowane użyciem paliwa o zawartości etanolu lub metanolu większej niż wskazana w instrukcji nie podlegają bezpłatnym naprawom w okresie gwarancyjnym.

Jeśli urządzenie napędzane tym silnikiem będzie rzadko lub sporadycznie użytkowane, prosimy zapoznać się z częścią instrukcji dotyczącą paliwa w rozdziale *PRZECHOWYWANIE SILNIKA,* w celu uzyskania dodatkowych informacji na temat procesu pogarszania się paliwa.
Nigdy nie stosuj przestarzałej lub zanieczyszczonej benzyny, ani mieszanek olejowo-benzynowych. Unikaj sytuacji, w których brud lub woda mogłaby się przedostać do zbiornika paliwa.

⚠ OSTRZEŻENIE

Benzyna jest wysoce łatwopalna i wybuchowa, a nieprawidłowe obchodzenie się z paliwem podczas tankowania może doprowadzić do poparzeń lub innych poważnych obrażeń.
- Wyłącz silnik i nie zbliżaj do niego źródeł ciepła, iskier lub płomieni.
- Tankuj wyłącznie na zewnątrz.
- Rozlane paliwo należy natychmiast wycierać.

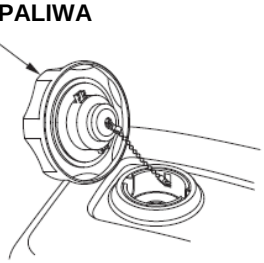
UWAGA

Paliwo może uszkodzić lakier i niektóre rodzaje tworzyw sztucznych. Podczas tankowania należy uważać, aby nie rozlać paliwa. Uszkodzenia spowodowane przez rozlane paliwo nie podlegają bezpłatnym naprawom w okresie gwarancyjnym.

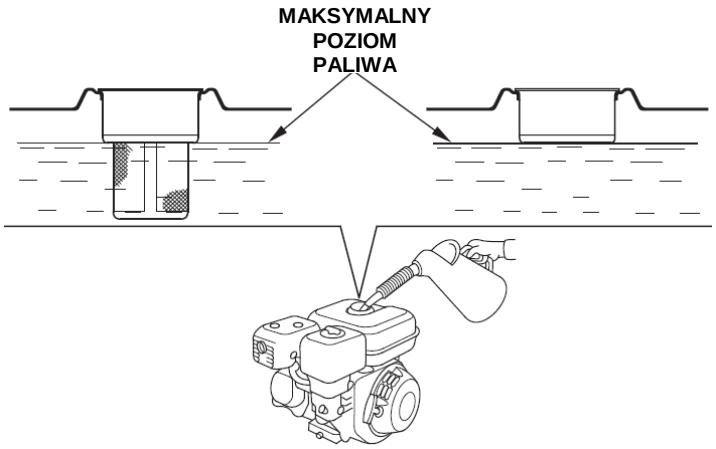
W celu uzupełnienia paliwa zapoznaj się z instrukcją obsługi urządzenia napędzanego przez Twój silnik oraz z poniższą instrukcją Hondy dotyczącą tankowania standardowego zbiornika paliwa, będącego na wyposażeniu silników Honda.

1. Zatrzymaj silnik i ustaw go na równej powierzchni, następnie odkręć korek wlewu paliwa i sprawdź jego poziom. Uzupełnij paliwo, jeśli jego poziom jest zbyt niski.

KOREK WLEWU PALIWA



2. Napełnij zbiornik do krawędzi wyznaczającej maksymalny poziom paliwa. Nie przepełniaj zbiornika. Przed uruchomieniem wytrzyj ewentualne rozlane paliwo.



3. Należy tankować ostrożnie, aby uniknąć rozlania paliwa. Nie należy napełniać zbiornika „pod korek". W zależności od warunków eksploatacji konieczne może być obniżenie poziomu paliwa. Po zatankowaniu należy mocno dokręcić korek zbiornika paliwa.

Nie wolno zbliżać paliwa do urządzeń z „wiecznymi płomykami", grillów, urządzeń elektrycznych, narzędzi elektromechanicznych itp.

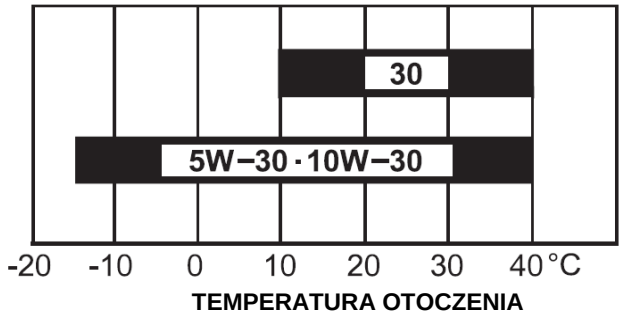
Rozlane paliwo stanowi nie tylko zagrożenie pożarowe, powoduje również degradację środowiska naturalnego. Rozlane paliwo należy natychmiast wytrzeć.

OLEJ SILNIKOWY

Olej stanowi jeden z głównych czynników wpływających na osiągi i żywotność serwisową silnika. Należy używać oleju do 4-suwowych silników samochodowych.

Zalecany olej

Należy używać oleju do silników 4-suwowych, spełniającego co najmniej wymogi jakościowe API SJ lub wyższe (lub równoważne). Należy zawsze sprawdzać, czy na opakowaniu oleju znajduje się oznaczenie klasy jakości SJ lub wyższe (lub równoważne).



TEMPERATURA OTOCZENIA

Olej SAE 10W-30 jest zalecany do większości zastosowań. Oleje o innej lepkości pokazana w powyższej tabeli mogą być stosowane, gdy średnia temperatura na obszarze użytkowania silnika mieści się we wskazanym przedziale.

Kontrola poziomu oleju

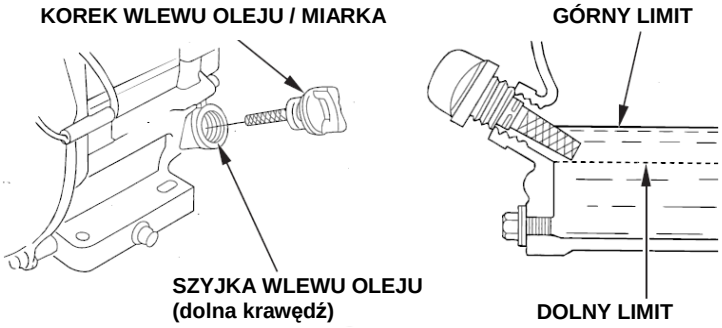
Poziom oleju należy sprawdzać gdy silnik jest wyłączony i umieszczony na równej nawierzchni.

1) Wykręcić korek wlewu oleju z miarką i wytrzeć miarkę do czysta.

2) Włożyć korek z miarką w szyjkę wlewu oleju, w sposób przedstawiony na ilustracji, ale nie wkręcać korka. Następnie wyjąć korek z miarką i odczytać poziom oleju.

3) Jeśli poziom oleju znajduje się w pobliżu lub poniżej znacznika minimalnego poziomu, należy dolać zalecanego oleju do znacznika górnego limitu (dolnej krawędzi szyjki wlewu). Nie należy przepełniać miski olejowej.

4) Wkręć z powrotem korek wlewu oleju.



UWAGA

Uruchamianie silnika przy niskim poziomie oleju może spowodować uszkodzenie silnika. Takie uszkodzenia nie podlegają bezpłatnej naprawie w okresie gwarancyjnym.

System Oil Alert® (w niektórych wersjach) automatycznie zatrzyma silnik, zanim poziom oleju spadnie poniżej bezpiecznego limitu. Jednakże aby uniknąć niedogodności związanych z nagłym zatrzymaniem silnika, należy zawsze sprawdzać poziom oleju przed uruchomieniem.

Wymiana oleju

Zużyty olej należy zlać, gdy silnik jest jeszcze ciepły. Ciepły olej spłynie szybko i całkowicie z silnika.

1) Umieścić pod silnikiem odpowiedni pojemnik na zużyty olej, a następnie wykręcić korek wlewu oleju z miarką oraz śrubę spustową i podkładkę.

2) Poczekać, aż zużyty olej spłynie całkowicie, a następnie z powrotem wkręcić korek spustowy, zakładając nową podkładkę. Korek spustowy oleju należy dokręcić mocno i dokładnie.

   Przepracowany olej silnikowy należy zutylizować w sposób przyjazny dla środowiska naturalnego. Zalecamy zabranie przepracowanego oleju w przeznaczonym do tego celu pojemniku do lokalnej stacji utylizacji. Nie wyrzucaj go do śmieci, nie wylewaj do gruntu, ani do kanalizacji.

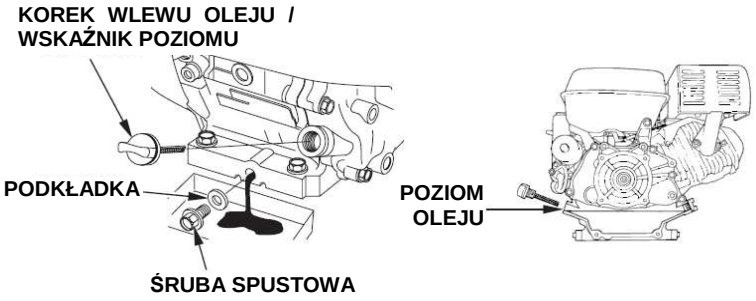
3) Ustawić silnik w pozycji poziomej i napełnić zalecanym olejem silnikowym do poziomu górnego znacznika (dolna krawędź szyjki wlewu oleju) na miarce poziomu oleju.

UWAGA

Uruchamianie silnika przy niskim poziomie oleju może spowodować uszkodzenie silnika. Takie uszkodzenia nie podlegają bezpłatnej naprawie w okresie gwarancyjnym.

System Oil Alert® (w niektórych wersjach) automatycznie zatrzyma silnik zanim poziom oleju spadnie poniżej bezpiecznego limitu. Aby jednak uniknąć niedogodności związanych z nagłym zatrzymaniem silnika należy zawsze sprawdzać poziom oleju przed uruchomieniem.

4) Włożyć korek wlewu oleju w szyjkę wlewu i dokładnie dokręcić.



OLEJ W PRZEKŁADNI REDUKCYJNEJ
(w niektórych wersjach)

Zalecany olej

Do przekładni redukcyjne zalecany jest taki sam olej jak do silnika.

Kontrola poziomu oleju

Poziom oleju w przekładni redukcyjnej należy sprawdzać, gdy silnik jest wyłączony i ustawiony na równej powierzchni.

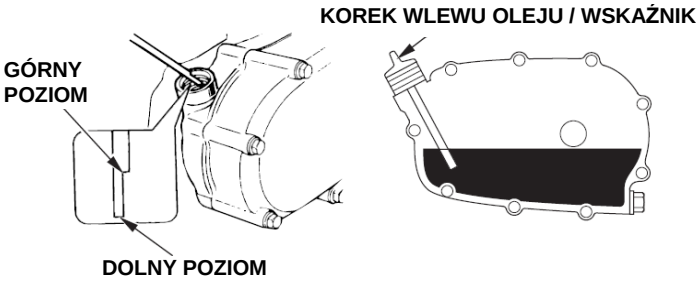
Przekładnia redukcyjna 2:1 ze sprzęgłem odśrodkowym

1. Wykręcić korek wlewu oleju / wskaźnik poziomu i wytrzeć go do czysta.

2. Włożyć i wyjąć korek ze wskaźnikiem bez wkręcania w otwór wlewu. Sprawdzić poziom oleju na wskaźniku.

3. W razie stwierdzenia niskiego poziomu oleju należy dolać zalecanego oleju do znacznika górnego limitu na miarce.

4. Dokładnie wkręcić korek wlewu oleju / wskaźnik.



Wymiana oleju

Zużyty olej należy zlewać, gdy silnik jest jeszcze ciepły. Ciepły olej spłynie szybko i całkowicie.

1. Umieścić pod przekładnią redukcyjną odpowiedni pojemnik na zużyty olej, a następnie wykręcić korek wlewu / wskaźnik poziomu, następnie śrubę spustową i podkładkę.

2. Poczekać aż spłynie cały zużyty olej, a następnie z powrotem wkręcić śrubę spustową oleju, zakładając nową podkładkę. Mocno i dokładnie dokręcić śrubę spustową.

   Przepracowany olej silnikowy należy zutylizować w sposób przyjazny dla środowiska naturalnego. Zalecamy zabranie przepracowanego oleju w przeznaczonym do tego celu pojemniku do lokalnej stacji utylizacji. Nie wyrzucaj go do śmieci, nie wylewaj do gruntu, ani do kanalizacji.

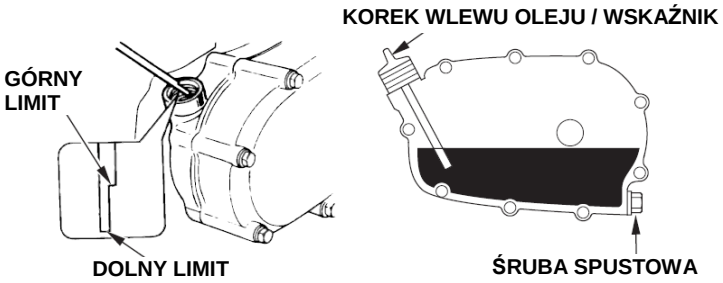
3. Ustawić silnik poziomo i wlewać zalecany olej dopóki jego poziom nie osiągnie znaku górnego poziomu na wskaźniku. Aby sprawdzić poziom oleju, należy włożyć i wyjąć wskaźnik, nie wkręcając go do otworu wlewowego.

   Ilość oleju w przekładni: 0,30 litra.

UWAGA

Uruchamianie silnika przy niskim poziomie oleju w przekładni redukcyjnej może spowodować uszkodzenie przekładni.

4. Mocno wkręcić korek wlewu oleju / wskaźnik.



FILTR POWIETRZA

Zanieczyszczony filtr powietrza będzie utrudniał przepływ powietrza do gaźnika, ujemnie wpływając na osiągi silnika. Jeśli silnik jest eksploatowany w silnie zapylonych miejscach, należy czyścić filtr powietrza częściej niż wynika to z HARMONOGRAMU PRZEGLĄDÓW I KONSERWACJI.

UWAGA

Użytkowanie silnika bez lub uszkodzonym filtrem powietrza, umożliwi przedostanie się zanieczyszczeń do wnętrza silnika i spowoduje jego przedwczesne zużycie. Tego typu uszkodzenia nie podlegają bezpłatnym naprawom w okresie gwarancyjnym.

Sprawdzenie

Należy zdjąć pokrywę filtra powietrza i sprawdzić wkłady filtra. Zanieczyszczone wkłady filtra należy oczyścić lub wymienić. Uszkodzone wkłady filtra należy zawsze wymieniać. W przypadku filtrów w kąpieli olejowej należy sprawdzać także poziom oleju.

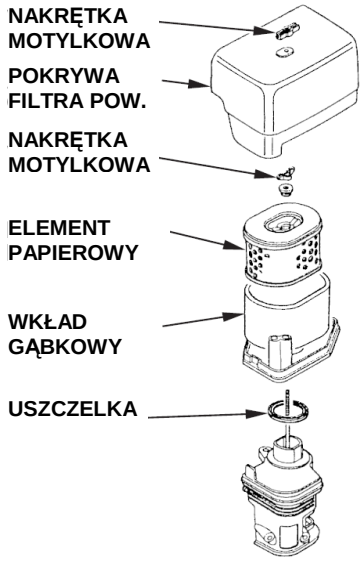
Instrukcje dotyczące filtrów właściwych dla poszczególnych typów silników zamieszczono na stronach 10-11.

Czyszczenie

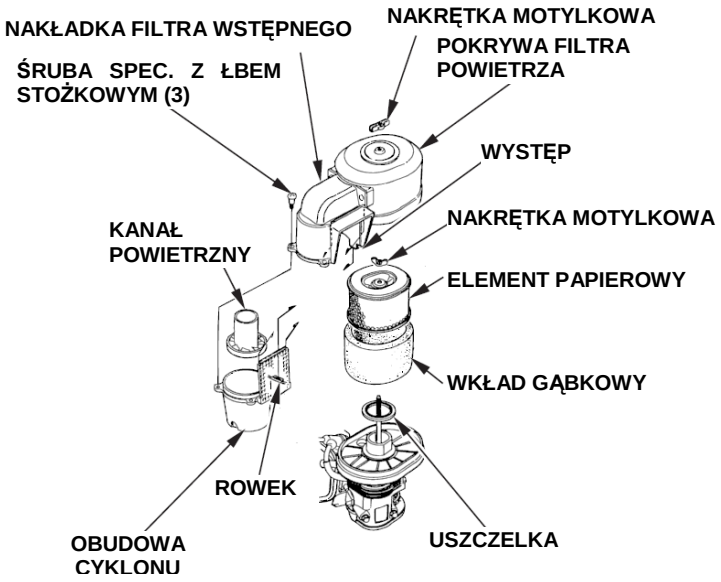
Typ z dwoma wkładami

1. Odkręcić nakrętkę motylkową z pokrywy filtra powietrza i zdjąć pokrywę.
2. Odkręcić nakrętkę motylkową filtra i wyjąć filtr.
3. Wyjąć wkład gąbkowy z elementu papierowego.
4. Obejrzeć oba wkłady i wymienić je jeśli są uszkodzone. Wkład papierowy należy wymieniać w terminach podanych w harmonogramie.

WERSJA STANDARDOWA Z DWOMA WKŁADAMI FILTRA



WERSJA CYKLONOWA Z DWOMA WKŁADAMI FILTRA



5. Jeśli wkłady filtra będą używane ponownie, należy je oczyścić.

   Element papierowy: kilkukrotnie uderzyć wkładem o twardą powierzchnię, aby usunąć kurz lub przedmuchać wkład od wewnątrz sprężonym powietrzem [nie przekraczać ciśnienia 207 kPa]. Nigdy nie należy podejmować prób wyczesywania kurzu szczotką, spowoduje to wtarcie kurzu między włókna.

   Wkład gąbkowy: należy oczyścić wkład w ciepłej wodzie z mydlinami, wypłukać i pozostawić do całkowitego wyschnięcia. Można również oczyścić wkład w niepalnym rozpuszczalniku i pozostawić do wyschnięcia. Następnie zanurzyć wkład w czystym oleju silnikowym i wycisnąć nadmiar oleju. Jeśli w gąbce pozostanie za dużo oleju, silnik po uruchomieniu będzie dymił.

6. TYLKO W TYPIE CYKLONOWYM: Wykręcić 3 śruby z łbem stożkowym z nakładki filtra wstępnego, a następnie wymontować obudowę cyklonu i kanał powietrzny. Umyć części wodą, dokładnie osuszyć i zmontować.

   Należy upewnić się, że kanał powietrzny jest zamontowany w sposób przedstawiony na ilustracji.

   Zamontować obudowę cyklonu w taki sposób, aby występ wlotu powietrza pasował do rowka w nakładce filtra wstępnego.

7. Wilgotną szmatką wytrzeć brud z wnętrza podstawy oraz pokrywy filtra powietrza. Należy uważać, aby zanieczyszczenia nie dostały się do kanału powietrznego prowadzącego do gaźnika.
8. Umieścić wkład gąbkowy na elemencie papierowym i ponownie zainstalować złożony filtr powietrza. Należy koniecznie umieścić uszczelkę pod filtrem. Mocno dokręcić nakrętkę motylkową filtra powietrza.
9. Założyć pokrywę filtra powietrza i mocno dokręcić nakrętkę motylkową pokrywy.

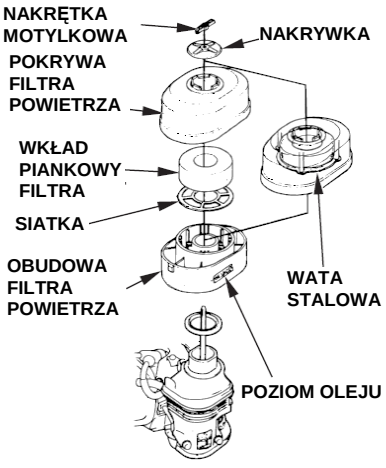
Typ z kąpielą olejową i pojedynczym wkładem

1. Wykręcić nakrętkę motylkową, zdjąć nakładkę i pokrywę filtra powietrza.
2. Wyjąć wkład filtra z pokrywy. Umyć pokrywę i wkład filtra ciepłą wodą z mydłem, wypłukać i pozostawić do całkowitego wyschnięcia. Wkład można również oczyścić w niepalnym rozpuszczalniku i pozostawić do wyschnięcia.
3. Zanurzyć wkład w czystym oleju silnikowym, a następnie wycisnąć nadmiar oleju. Jeśli w gąbce zostanie za dużo oleju, silnik po uruchomieniu będzie dymił.
4. TYLKO TYP Z KĄPIELĄ OLEJOWĄ: Usunąć zużyty olej z obudowy filtra, wypłukać wszelkie nagromadzone zanieczyszczenia niepalnym rozpuszczalnikiem i wysuszyć obudowę.
5. TYLKO TYP Z KĄPIELĄ OLEJOWĄ: Napełnić obudowę filtra do znaku OIL LEVEL (POZIOM OLEJU) zalecanym olejem (takim samym jak do silnika).

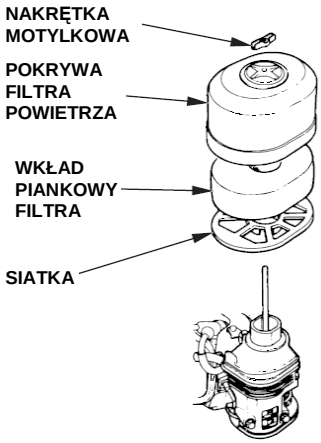
   Objętość oleju:
   GX240/GX270: 60 cm^3
   GX340/GX390: 80 cm^3

6. Zamontować z powrotem filtr powietrza i mocno dokręcić nakrętkę motylkową.

TYP Z KĄPIELĄ OLEJOWĄ

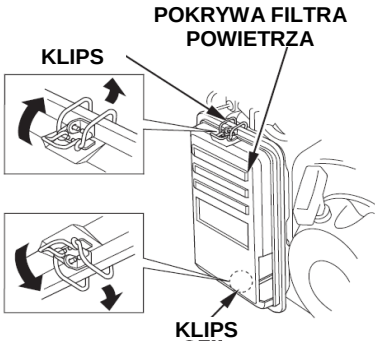


TYP Z POJEDYŃCZYM WKŁADEM FILTRA



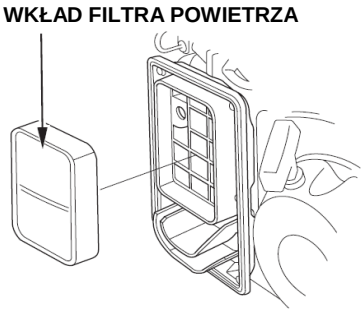
Typ z niskim profilem

1. Odpiąć klipsy mocujące pokrywę filtra powietrza, zdjąć pokrywę filtra powietrza i wyjąć wkład filtra.

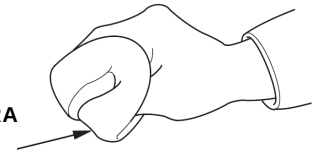


2. Umyć wkład w roztworze domowego detergentu i ciepłej wody, dokładnie wycisnąć lub też umyć w niepalnym rozpuszczalniku. Pozwolić dokładnie wyschnąć wkładowi.

3. Zanurzyć wkład filtra w czystym oleju silnikowym, a następnie wycisnąć nadmiar oleju. Jeśli we wkładzie pozostanie zbyt dużo oleju, silnik będzie dymił po uruchomieniu.



4. Zamontować z powrotem wkład filtra i pokrywę filtra powietrza.



OSADNIK

Czyszczenie

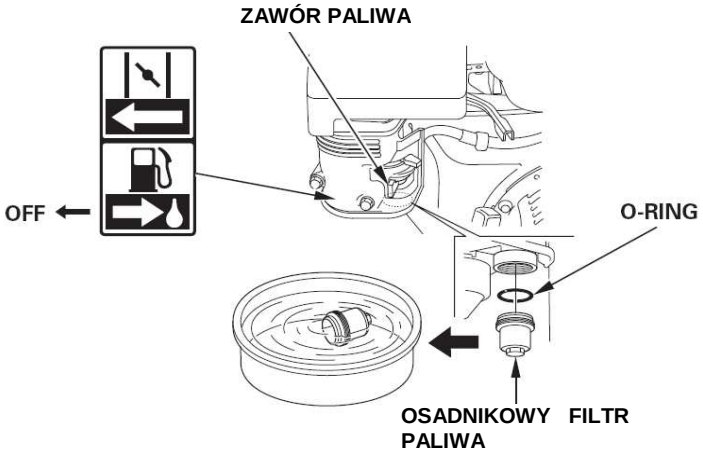
⚠ OSTRZEŻENIE

Benzyna jest wysoce łatwopalna i wybuchowa, a nieprawidłowe obchodzenie się z paliwem może doprowadzić do poparzeń lub innych poważnych obrażeń.

- Wyłącz silnik i nie zbliżaj do niego źródeł ciepła, iskier lub płomieni.
- Tankuj wyłącznie na zewnątrz.
- Rozlane paliwo należy natychmiast wytrzeć.

1. Zamknąć zawór paliwa (pozycja OFF), następnie odkręcić osadnikowy filtr paliwa i O-ring.

2. Wypłukać osadnik i O-ring w niepalnym rozpuszczalniku i dokładnie wysuszyć.



3. Umieścić O-ring w zaworze paliwa i zainstalować osadnikowy filtr paliwa. Dokładnie dokręcić osadnik.

4. Otworzyć zawór paliwa i sprawdzić, czy nie ma wycieków paliwa. W razie stwierdzenia wycieku, należy wymienić O-ring.

ŚWIECA ZAPŁONOWA

Zalecane świece zapłonowe: BPR6ES (NGK)
W20EPR-U (DENSO)

Zalecane świece zapłonowe są przystosowane do właściwego zakresu temperatur, występującego podczas normalnej eksploatacji silnika.

UWAGA

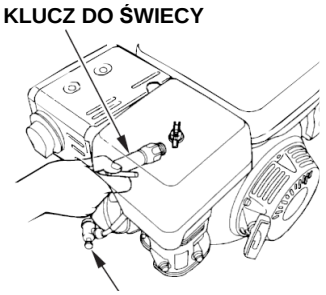
Zastosowanie niewłaściwej świecy zapłonowej może spowodować uszkodzenie silnika.

Jeśli silnik został zatrzymany przed chwilą, pozwól mu ostygnąć przed rozpoczęciem serwisowania świecy zapłonowej.

Warunkiem prawidłowej pracy silnika i dobrych osiągów jest prawidłowe wyregulowanie szczeliny między elektrodami świecy zapłonowej oraz brak nagaru na świecy.

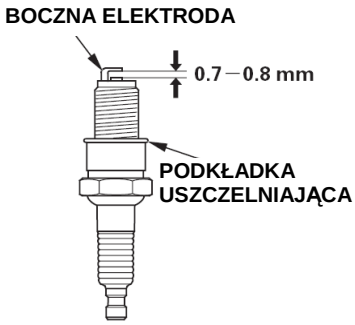
1. Zdjąć fajkę świecy zapłonowej i usunąć zanieczyszczenia z gniazda świecy zapłonowej.

2. Wykręcić świecę zapłonową przy pomocy klucza do świec o rozmiarze 21 mm.



3. Sprawdzić świecę zapłonową. Wymienić świecę na nową jeśli jest uszkodzona, silnie zanieczyszczona lub jeśli podkładka jest w złym stanie, a także gdy elektroda jest zużyta.

4. Zmierzyć szczelinę między elektrodami za pomocą szczelinomierza. W razie potrzeby skorygować szczelinę, ostrożnie przyginając boczną elektrodę. Szczelina powinna wynosić 0,70 – 0,80 mm.



5. Ostrożnie ręcznie włożyć świecę w gniazdo tak, aby uniknąć przekręcenia gwintu.

6. Po osadzeniu świecy, dokręcić ją kluczem 21 mm w celu dociśnięcia podkładki.

   Jeśli montowana jest nowa świeca, należy po osadzeniu w gnieździe dokręcić ją kluczem o 1/2 obrotu, aby docisnąć podkładkę.

   Jeśli ponownie instalowana jest używana świeca, po osadzeniu w gnieździe należy dokręcić ją o 1/8 – 1/4 obrotu w celu dociśnięcia podkładki.

UWAGA

Niedokładne dokręcenie świecy zapłonowej może doprowadzić do przegrzania i uszkodzenia silnika. Zbyt mocne dokręcenie świecy może spowodować uszkodzenie gwintu na głowicy cylindra.

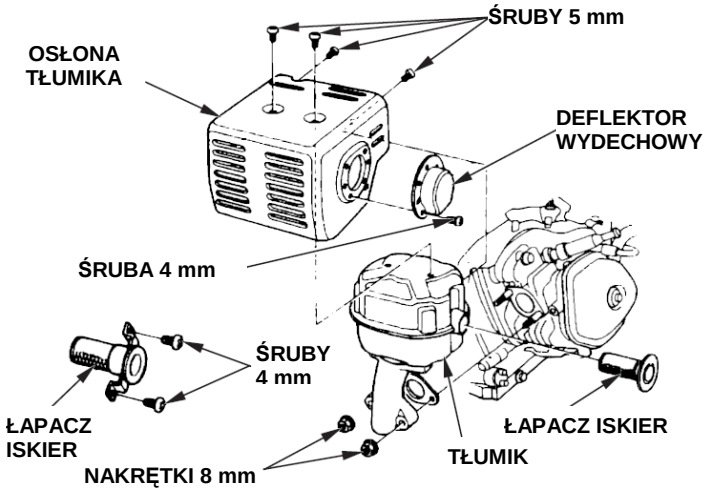
7. Założyć fajkę świecy zapłonowej na świecę.

ŁAPACZ ISKIER (w niektórych wersjach)

W Europie i innych krajach, w których dyrektywa maszynowa 2006/42/EC ma moc prawną, ta czynność powinna być wykonywana przez autoryzowany serwis.
Łapacz iskier może być częścią standardową lub opcjonalną, w zależności od typu silnika. W niektórych krajach i regionach używanie silnika bez łapacza iskier jest niedozwolone. Należy zapoznać się z lokalnymi przepisami. Łapacz iskier można zakupić u autoryzowanych dilerów i w serwisach Hondy.
W celu zapewnienia skuteczności łapacza iskier, należy przeprowadzać jego konserwację co 100 motogodzin.
Jeśli silnik dopiero co pracował, tłumik będzie gorący. Przed przystąpieniem do czynności serwisowych przy łapaczu iskier, należy poczekać, aż ostygnie.

Demontaż łapacza iskier

1. Wykręcić dwie nakrętki 8 mm i zdjąć tłumik z cylindra.
2. Wykręcić trzy śruby 4 mm z deflektora wydechowego i zdemontować deflektor.
3. Wykręcić cztery śruby 5 mm z osłony tłumika i zdjąć osłonę.
4. Wykręcić śrubę 4 mm z łapacza iskier i zdemontować łapacz z tłumika.



Czyszczenie i kontrola łapacza iskier

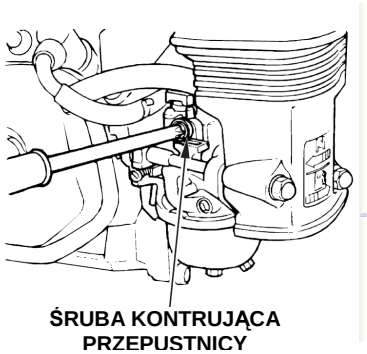
1. Usunąć nagar węglowy z siatki łapacza iskier za pomocą szczotki. Należy uważać, aby nie uszkodzić siatki łapacza. Należy wymienić łapacz iskier, jeśli siatka jest popękana lub dziurawa.

2. Zamontować łapacz iskier, osłonę tłumika oraz deflektor wydechowy w kolejności odwrotnej do demontażu.

OBROTY JAŁOWE

Regulacja

1. Uruchomić silnik na zewnątrz i pozwolić rozgrzać mu się do normalnej temperatury pracy.
2. Przestawić dźwignię przepustnicy w położenie minimum.
3. Przekręcać śrubę kontrującą przepustnicy do momentu uzyskania standardowych obrotów jałowych.



Standardowe obroty jałowe: 1400±150 obr/min.

PRZYDATNE WSKAZÓWKI I SUGESTIE

PRZECHOWYWANIE SILNIKA

Przygotowanie do przechowywania

Właściwe przygotowanie do przechowywania jest warunkiem zachowania sprawności i estetyki silnika. Poniższe zalecenia pomogą w zabezpieczeniu silnika przed korozją oraz ułatwią jego uruchomienie po dłuższym magazynowaniu.

Czyszczenie

Jeśli silnik przed chwilą pracował, należy odczekać co najmniej pół godziny przed przystąpieniem do czyszczenia. Należy oczyścić wszystkie powierzchnie zewnętrzne, wykonać zaprawki w miejscach z uszkodzoną farbą, a wszelkie inne miejsca narażone na korozję pokryć cienkim filmem olejowym.

UWAGA

Użycia węża ogrodowego lub myjki ciśnieniowej może spowodować przedostanie się wody do filtra powietrza lub tłumika. Woda w filtrze powietrza spowoduje nasiąknięcie filtra, zaś woda, która przesiąknie przez filtr i dostanie się do cylindra, spowoduje uszkodzenie silnika.

Paliwo

UWAGA

W zależności od obszaru, na którym użytkowany jest silnik, składniki benzyny mogą szybko utleniać się i ulegać pogorszeniu. Proces ten może wystąpić już po czasie tak krótkim, jak 30 dni, a stosowanie takiego paliwa może być przyczyną uszkodzeń gaźnika i/lub systemu paliwowego silnika. Prosimy skontaktować się z najbliższym punktem serwisowym w celu uzyskania zaleceń dotyczących lokalnych warunków przechowywania paliwa.

Benzyna z czasem utlenia się, a jej jakość ulega pogorszeniu. Zanieczyszczona benzyna spowoduje utrudnienia przy uruchamianiu silnika i pozostawi osady z żywicy w układzie paliwowym. Jeśli benzyna w silniku zestarzeje się w czasie przechowywania, konieczna może być naprawa lub wymiana gaźnika i innych elementów układu paliwowego.

Długość pozostawania benzyny w zbiorniku paliwa i gaźniku, zanim zacznie powodować problemy eksploatacyjne, zależy od takich czynników jak gatunek benzyny, temperatura przechowywania oraz od tego czy zbiornik był napełniony całkowicie czy częściowo. Powietrze znajdujące siew częściowo napełnionym zbiorniku przyspiesza proces pogarszania jakości benzyny. Również bardzo wysoka temperatura przechowywania sprzyja pogorszeniu jakości paliwa. Problemy z paliwem mogą się pojawić po 30 dniach od napełnienia zbiornika lub nawet szybciej, jeśli benzyna wlana do zbiornika nie była świeża.

Uszkodzenia systemu paliwowego lub pogorszenie osiągów silnika spowodowane nieprawidłowym przygotowaniem silnika do przechowywania nie podlegają bezpłatnym naprawom w okresie gwarancyjnym.

Okres przechowywania paliwa bez narażenia na szybki proces pogorszenia jego składników, może zostać wydłużony poprzez dodanie specjalnego stabilizatora, mającego na celu opóźnienie procesów starzenia się benzyny. Problemów spowodowanych procesami pogarszania się paliwa w trakcie magazynowania można również uniknąć poprzez wcześniejsze opróżnienie zbiornika paliwa i gaźnika.

Dodawanie stabilizatora benzyny w celu wydłużenia okresu przechowywania paliwa.

1. Dodaj odpowiedniego stabilizatora wg załączonej przez producenta instrukcji.
2. Po dodaniu stabilizatora uruchom silnik na zewnątrz i pozwól mu popracować przez 10 min., aby w ten sposób upewnić się, że benzyna z dodanym stabilizatorem zastąpiła znajdującą się w gaźniku nieulepszoną benzynę.
3. Zatrzymaj silnik.

Zlewanie paliwa ze zbiornika i gaźnika

⚠ OSTRZEŻENIE

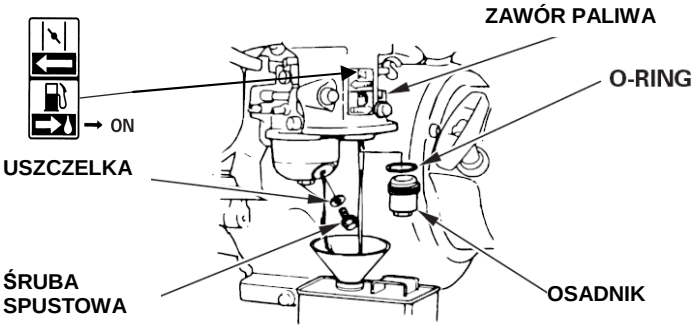
Benzyna jest wysoce łatwopalna i wybuchowa, a nieprawidłowe obchodzenie się z paliwem może doprowadzić do poparzeń lub innych poważnych obrażeń.

- Wyłącz silnik i nie zbliżaj do niego źródeł ciepła, iskier lub płomieni.
- Tankuj wyłącznie na zewnątrz.
- Rozlane paliwo należy natychmiast wytrzeć.

1. Zamknąć zawór paliwa (pozycja OFF).

2. Umieścić pod gaźnikiem odpowiedni pojemnik na benzynę, użyć lejka w celu zapobieżenia rozlania paliwa.

3. Wykręcić śrubę spustową z gaźnika i wyjąć uszczelkę. Wymontować osadnikowy filtr paliwa i O-ring, otworzyć zawór paliwa.



4. Gdy całe paliwo spłynie do pojemnika, zamontować śrubę spustową, uszczelkę, osadnik i O-ring. Dokładnie dokręcić śrubę spustową i filtr osadnikowy.

Olej silnikowy

1. Wymienić olej silnikowy (patrz str. 8-9).

2. Wykręcić świecę zapłonową (patrz str. 11).

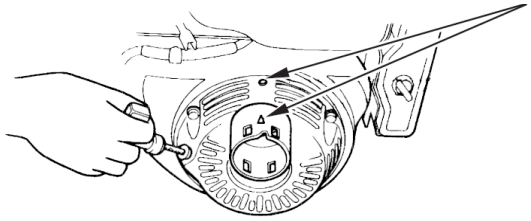
3. Wlać łyżeczkę (5-10 cm^3) czystego oleju silnikowego do cylindra.

4. Pociągnąć kilka razy za linkę rozrusznika, aby rozprowadzić olej w cylindrze.

5. Wkręcić świecę zapłonową.

6. Powoli pociągnąć za linkę rozrusznika, aż do wyczucia oporu i gdy wycięcie na kole rozrusznika zrówna się z otworem w górnej części pokrywy rozrusznika. Przy takim ustawieniu zawory są zamknięte, a do cylindra silnika nie przedostanie się wilgoć. Delikatnie odwieść linkę rozrusznika.

USTAW WYCIĘCIE NA KOLE ROZRUSZNIKA NAPRZECIW OTWORU W GÓRNEJ CZĘŚCI POKRYWY ROZRUSZNIKA



Bezpieczeństwo przechowywania

Jeśli w czasie magazynowania silnika, w jego zbiorniku będzie się znajdować paliwo, należy zadbać o zabezpieczenie przed zapłonem oparów benzyny. Należy wybrać dobrze wentylowane miejsce, z dala od urządzeń, w których występują płomienie, takich jak piece, podgrzewacze wody czy suszarki. Należy także unikać miejsc, w których używane są urządzenia wytwarzające iskry silniki lub elektronarzędzia.

O ile to możliwe, należy unikać przechowywania silnika w miejscach o dużej wilgotności, ponieważ przyspiesza to korozję.

Silnik należy przechowywać w pozycji poziomej. Przechylenie silnika może spowodować wyciek oleju lub benzyny.

Upewnić się, że układ wydechowy silnika jest chłodny, a następnie nakryć silnik, aby zabezpieczyć go przed kurzem. Wysoka temperatura silnika i układu wydechowego stwarza ryzyko zapłonu lub stopienia się niektórych materiałów. Do ochrony silnika przed kurzem nie należy używać płacht z tworzywa sztucznego. Nieprzepuszczalna folia będzie powodować gromadzenie się wilgoci wokół silnika, a tym samym przyczyniać się do korozji.

Jeśli silnik jest wyposażony w akumulator do rozrusznika elektrycznego, należy go naładować raz na miesiąc w czasie magazynowania. Wydłuży to żywotność akumulatora.

Po zakończeniu przechowywania

Należy przeprowadzić kontrolę silnika zgodnie z opisem w rozdziale KONTROLA PRZED URUCHOMIENIEM.

Jeśli z silnika spuszczono paliwo, należy napełnić zbiornik świeżą benzyną. Jeśli przechowujesz karnister z benzyną przeznaczoną do tankowania, zadbaj, aby w karnistrze zawsze była tylko świeża benzyna. Z czasem benzyna utlenia się, a jej jakość pogarsza się, co powoduje trudności przy uruchomieniu.

Jeśli podczas przygotowań do przechowywania do cylindra wlano odrobinę oleju, po uruchomieniu silnik będzie przez chwilę dymił. Jest to normalny objaw.

TRANSPORT

Jeśli silnik dopiero co pracował, odczekaj co najmniej 15 minut zanim załadujesz silnik lub urządzenie napędzane silnikiem na pojazd. Gorący silnik i układ wydechowy mogą spowodować poparzenia użytkownika oraz zapalenie niektórych materiałów.

W trakcie transportu silnik powinien znajdować się w pozycji poziomej, co zredukuje ryzyko wycieku paliwa. Należy również zamknąć zawór paliwa (pozycja OFF).

POSTĘPOWANIE W RAZIE PROBLEMÓW

SILNIKA NIE DA SIĘ URUCHOMIĆ	Możliwa przyczyna	Eliminacja problemu
1. Rozrusznik elektryczny (w niektórych wersjach): sprawdzić akumulator i bezpiecznik	Rozładowany akumulator	Naładować akumulator
	Przepalony bezpiecznik	Wymienić bezpiecznik (str. 14)
2. Sprawdzić położenie elementów sterujących	Zamknięty zawór paliwa	Otworzyć zawór paliwa
	Otwarte ssanie	Zamknąć ssanie, chyba że silnik jest gorący
	Włącznik zapłonu w poz. WYŁ.	Ustawić włącznik zapłonu w poz. WŁ.
3. Sprawdzić poziom oleju silnikowego	Zbyt niski poziom oleju (wersje z Oil Alert)	Napełnić zalecanym olejem do właściwego poziomu (str.8)
4. Sprawdzić paliwo	Brak paliwa	Zatankować
	Niska jakość paliwa: przed magazynowaniem nie spuszczono paliwa lub nie dodano do niego stabilizatora, bądź też zatankowano paliwo złej jakości	Zlać benzynę ze zbiornika i gaźnika (str. 13), zatankować świeżą benzynę.
5. Wykręcić i sprawdzić świecę zapłonową	Uszkodzona lub zanieczyszczona świeca, ew. nieprawidłowa szczelina między elektrodami	Wyregulować szczelinę między elektrodami lub wymienić świecę (str. 11).
	Świeca zalana paliwem (zalany silnik)	Osuszyć i ponownie wkręcić świecę. Uruchomić silnik z dźwignią przepustnicy w położeniu MAX.
6. Skontaktować się z autoryzowanym serwisem Hondy	Niedrożny filtr paliwa, usterka gaźnika, zapłonu, zakleszczenie zaworu itp.	Wymienić lub naprawić uszkodzone części.

SILNIK TRACI MOC	Możliwa przyczyna	Eliminacja problemu
1. Sprawdzić filtr powietrza	Niedrożny(e) wkład(y) filtra	Oczyścić lub wymienić wkład(y) filtra (str. 10).
2. Sprawdzić paliwo	Niska jakość paliwa: przed magazynowaniem nie spuszczono paliwa lub nie dodano do niego stabilizatora, bądź też zatankowano paliwo złej jakości	Zlać benzynę ze zbiornika i gaźnika (str. 13), zatankować świeżą benzynę.
3. Skontaktować się z autoryzowanym serwisem Hondy	Niedrożny filtr paliwa, usterka gaźnika, zapłonu, zakleszczenie zaworu itp.	Wymienić lub naprawić uszkodzone części.

WYMIANA BEZPIECZNIKA (niektóre wersje)

Obwód przekaźnika rozrusznika elektrycznego oraz obwód ładowania akumulatora są zabezpieczone bezpiecznikiem. Jeśli bezpiecznik się przepali, rozrusznik elektryczny nie będzie działał. W takiej sytuacji silnik będzie można uruchomić ręcznie, ale podczas pracy silnika nie będzie ładowany akumulator.

1. Wykręcić śrubę 6 x 12 mm z tylnej osłony skrzynki elektrycznej silnika.

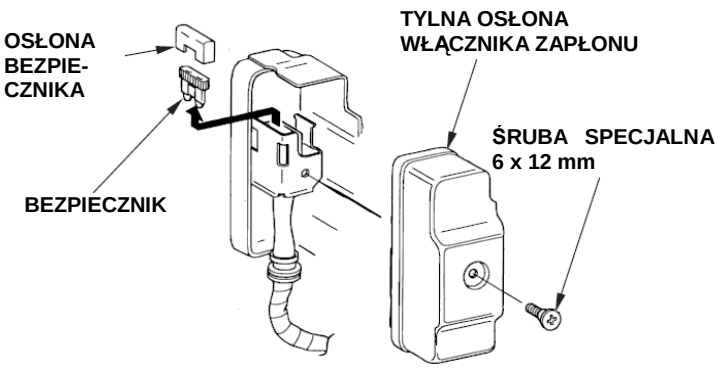
2. Zdjąć osłonę bezpiecznika, wyciągnąć i skontrolować bezpiecznik.

   Jeśli bezpiecznik jest przepalony, należy go wymienić na nowy o takich samych parametrach, a następnie zamontować osłonę bezpiecznika.
   Jeśli masz pytania związane z doborem bezpiecznika o właściwych parametrach, skontaktuj się z autoryzowanym serwisem Hondy.

   UWAGA

   Nigdy nie należy stosować bezpiecznika o prądzie znamionowym większym niż oryginalny bezpiecznik. Mogłoby to spowodować poważne uszkodzenie układu elektrycznego lub pożar.

3. Założyć tylną pokrywę. Dokładnie wkręcić śrubę 6 x 12 mm.

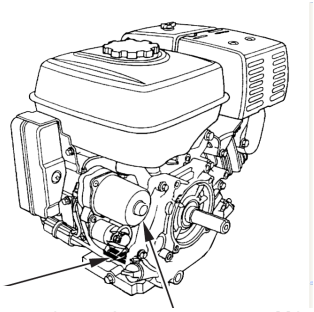


Częste przepalanie się bezpiecznika zwykle jest objawem zwarcia lub przeciążenia układu elektrycznego. Jeśli bezpiecznik często się przepala, należy oddać silnik do autoryzowanego serwisu Hondy, celem dokonania naprawy.

INFORMACJE TECHNICZNE

Lokalizacja numeru seryjnego

Poniżej zalecamy zapisać numer seryjny, typ silnika oraz datę zakupu. Informacje te będą potrzebne przy zamawianiu części zamiennych oraz przy zgłaszaniu pytań technicznych oraz oddawaniu silnika do naprawy gwarancyjnej.



Numer seryjny silnika: .... - ....

Typ silnika: ....

Data zakupu: ..... / ..... / .....

Połączenie akumulatora rozrusznika elektrycznego (niektóre wersje)

Zalecany akumulator

GX240 GX270	12 V – 14 Ah ~ 12 V – 30 Ah
GX340 GX390	12 V – 18 Ah ~ 12 V – 30 Ah

Należy uważać, aby nie podłączyć odwrotnie biegunów akumulatora, ponieważ spowoduje to zwarcie w układzie ładowania. Zawsze należy podłączać do zacisku w pierwszej kolejności dodatni (+) kabel akumulatora, a dopiero potem ujemny (-). Dzięki temu dotknięcie narzędziem części uziemionej podczas dokręcania zacisku dodatniego (+) nie spowoduje zwarcia.

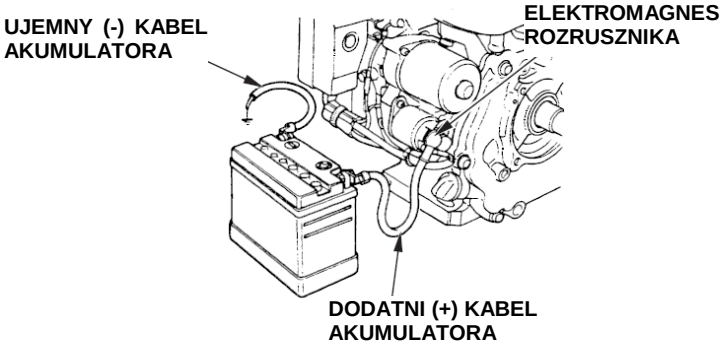
⚠ OSTRZEŻENIE

Nieprzestrzeganie procedury postępowania z akumulatorem może spowodować wybuch akumulatora i poważne obrażenia osób postronnych.

Nie wolno zbliżać do akumulatora źródeł iskier, otwartego ognia oraz substancji palnych.

OSTRZEŻENIE: Mocowanie akumulatora, zaciski oraz elementy powiązane zawierają ołów i związki ołowiu. **Po czynnościach konserwacyjnych akumulatora dokładnie umyj ręce.**

1. Podłączyć dodatni (+) kabel akumulatora do zacisku elektromagnesu rozrusznika, jak pokazano na ilustracji.
2. Podłączyć ujemny (-) kabel akumulatora do śruby mocującej silnik, śruby ramy lub innego punktu masy silnika.
3. Podłączyć dodatni (+) kabel akumulatora do dodatniego (+) zacisku akumulatora, jak pokazuje ilustracja.
4. Podłączyć ujemny (-) kabel akumulatora do ujemnego (-) zacisku akumulatora w sposób pokazany na ilustracji.
5. Posmarować zaciski i końcówki kabli smarem.

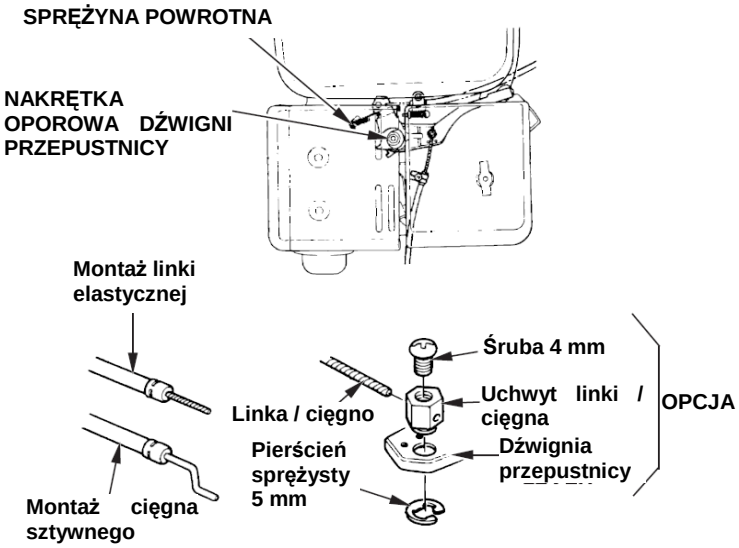


Linka zdalnego sterowania

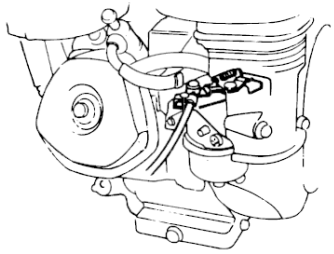
Dźwigienki sterujące przepustnicą i ssaniem są wyposażone w otwory umożliwiające przyłączenie opcjonalnych linek. Poniższe ilustracje przedstawiają przykłady instalacji litego cięgna oraz elastycznej plecionej linki drucianej. W przypadku używania elastycznej, plecionej linki drucianej należy zamontować dodatkowo sprężynę powrotną, w sposób przedstawiony na rysunku.

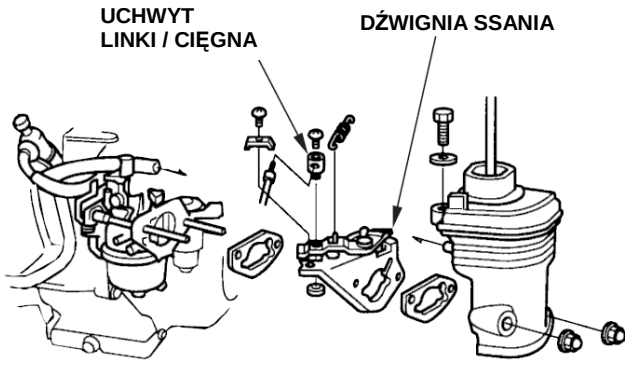
Jeśli przepustnica będzie sterowana zdalnie, konieczne jest poluzowanie nakrętki oporowej dźwigni przepustnicy.

Mechanizm zdalnego sterowania przepustnicą



Mechanizm zdalnego sterowania ssaniem





Modyfikacja gaźnika do pracy na dużych wysokościach

Na dużych wysokościach n.p.m. standardowa mieszanka paliwowo-powietrzna będzie zbyt bogata. Spowoduje to spadek osiągów silnika przy jednoczesnym wzroście zużycia paliwa. Bardzo bogata mieszanka powoduje także zanieczyszczenie świecy zapłonowej i może prowadzić do utrudnień przy rozruchu. Długotrwała eksploatacja na wysokości innej niż ta, dla której silnik uzyskał atest, może powodować zwiększoną emisję zanieczyszczeń do środowiska.

Osiągi na dużych wysokościach można poprawić, dokonując odpowiedniej przeróbki gaźnika. Jeśli silnik jest stale używany na wysokościach powyżej 1500 m n.p.m. należy zlecić serwisowi wykonanie takiej przeróbki. Silnik z przerobionym gaźnikiem użytkowany na dużej wysokości będzie spełniał wszystkie normy emisji zanieczyszczeń przez cały okres eksploatacji.

Mimo przeróbki gaźnika moc silnika zmniejsza się o ok. 3,5% na każde 300 m wysokości n.p.m. Wpływ wysokości na moc silnika będzie jeszcze większy w przypadku silnika z nieprzerobionym gaźnikiem.

UWAGA

Po adaptacji gaźnika do pracy na dużych wysokościach mieszanka paliwowo-powietrzna będzie zbyt uboga do pracy na małych wysokościach. Praca z przerobionym gaźnikiem na wysokościach poniżej 1500 metrów n.p.m. może spowodować przegrzewanie się silnika i doprowadzić do jego poważnego uszkodzenia. Jeśli silnik na być używany ponownie na małych wysokościach, należy zlecić serwisowi przywrócenie fabrycznych ustawień silnika.

Informacje dotyczące systemu kontroli emisji spalin

Źródło emisji
Proces spalania jest źródłem powstawanie tlenku węgla, tlenków azotu i węglowodorów. Kontrola wytwarzania tlenków azotu i węglowodorów jest bardzo ważna, gdyż w pewnych warunkach związki te podczas ekspozycji na światło słoneczne wchodzą w reakcję, przyjmując postać fotochemicznego smogu. Tlenek węgla nie reaguje w ten sposób, natomiast jest toksyczny.

W swoich urządzeniach Honda stosuje właściwe proporcje mieszanek powietrzno-paliwowych oraz inne systemy kontroli emisji spalin, aby w ten sposób zmniejszyć wytwarzanie tlenku węgla, tlenków azotu i węglowodorów.
Dodatkowo, w systemach paliwowych Hondy zastosowane są komponenty i technologie sterujące, mające na celu zmniejszenie lotnych emisji.

Ingerencja i dokonywanie zmian
Ingerencja lub dokonywanie zmian w systemie emisji spalin może w efekcie przyczynić się do ich zwiększenia ponad dopuszczalny ustawowo limit. W aspektach prawnych regulujących ingerencję techniczną znajduje się:

- Usuwanie lub dokonywanie zmian w jakiejkolwiek z części systemu wlotowego, paliwowego i wydechowego.
- Dokonywanie zmian w ustawieniach fabrycznych połączeń lub w mechanizmie regulacji obrotów, w celu zwiększenia parametrów pracy ponad zalecany limit, do którego silnik został zaprojektowany.

Problemy mogące wpływać na emisję
Jeśli zauważysz którykolwiek z poniższych symptomów podczas pracy silnika, dostarcz go do autoryzowanego serwisu Hondy w celu weryfikacji i naprawy.

- Trudne uruchamianie lub gaśnięcie silnika po uruchomieniu.
- Nierówne wolne obroty.
- Nie zapalanie lub strzelanie w trakcie pracy.
- Głośna praca – strzelanie z gaźnika.
- Dymienie czarnymi spalinami lub wysokie spalanie.

Części zamienne

Zalecamy stosowanie oryginalnych części zamiennych Honda w trakcie dokonywania jakichkolwiek napraw i prac konserwacyjnych silnika. Części te posiadają te same parametry jak części zamontowane fabrycznie i spełniają te same wysokie kryteria, dlatego też możesz mieć pewność i zaufanie co do ich jakości i wydajności. Stosowanie nieoryginalnych, o niższej jakości części zamiennych może spowodować negatywny wpływ na efektywność działania systemu kontroli emisji spalin.

Konserwacja
Postępuj wg zamieszczonego w tej instrukcji harmonogramu przeglądów i konserwacji. Pamiętaj, że harmonogram ten oparty jest na założeniu, że Twoje urządzenie będzie pracować w celu, do którego zostało zaprojektowane. Duże obciążenie lub wysokie temperatury podczas pracy silnika, jak również eksploatacja w nadmiernie wilgotnym lub zapylonym środowisku, będą wymagać częstszych przeglądów i zabiegów konserwacyjnych.

Dane techniczne

GX240 / GX270 (wał odbioru mocy typu S, ze zbiornikiem paliwa)

Długość x Szerokość x Wysokość		355 x 430 x 422 mm
Sucha masa (ciężar)		25,0 kg
Typ silnika		4-suwowy, górnozaworowy, jednocylindrowy
Pojemność skokowa [Średnica x Skok]	GX240	242 cm^3 [73,0 x 58,0 mm]
	GX270	270 cm^3 [77,0 x 58,0 mm]
Moc Net (SAE J1349*)	GX240	5,3 kW (7,2 KM) / 3600 obr/min
	GX270	6,0 kW (8,2 KM) / 3600 obr/min
Max. moment obrotowy Net (SAE J1349*)	GX240	15,3 Nm (1,56 kgfm) / 2500 obr/min
	GX270	17,7 Nm (1,8 kgfm) / 2500 obr/min
Ilość oleju silnikowego		1,1 L
Pojemność zbiornika paliwa		5,3 L
Układ chłodzenia		Wymuszony obieg powietrza
System zapłonu		Tranzystorowo magnetyczny
Kierunek obrotu wału odbioru mocy		Przeciwny do ruchu wskazówek zegara

* Nominalne wartości przedstawionych w niniejszej instrukcji parametrów silnika, są parametrami mierzonymi dla modelu na linii produkcyjnej wg normy SAE J1349 przy 3600 obr/min (moc net) oraz przy 2500 obr/min (max. moment obrotowy net). Silniki z produkcji masowej mogą wykazywać nieznacznie inne parametry. Parametry wyjściowe silnika zainstalowanego w urządzeniu finalnym zależą od wielu czynników, takich jak: robocze obroty silnika w urządzeniu, warunki środowiskowe, serwisowanie i konserwacja oraz inne.

GX340 / GX390 (wał odbioru mocy typu S, ze zbiornikiem paliwa)

Długość x Szerokość x Wysokość		380 x 450 x 447 mm
Sucha masa (ciężar)		31,5 kg
Typ silnika		4-suwowy, górnozaworowy, jednocylindrowy
Pojemność skokowa [Średnica x Skok]	GX340	337 cm^3 [82,0 x 64,0 mm]
	GX390	389 cm^3 [88,0 x 64,0 mm]
Moc Net (SAE J1349*)	GX340	7,1 kW (9,7 KM) / 3600 obr/min
	GX390	8,2 kW (11,1 KM) / 3600 obr/min
Max. moment obrotowy Net (SAE J1349*)	GX340	22,1 Nm (2,25 kgfm) / 2500 obr/min
	GX390	25,1 Nm (2,56 kgfm) / 2500 obr/min
Ilość oleju silnikowego		1,1 L
Pojemność zbiornika paliwa		6,1 L
Układ chłodzenia		Wymuszony obieg powietrza
System zapłonu		Tranzystorowo magnetyczny
Kierunek obrotu wału odbioru mocy		Przeciwny do ruchu wskazówek zegara

∗ Nominalne wartości przedstawionych w niniejszej instrukcji parametrów silnika, są parametrami mierzonymi dla modelu na linii produkcyjnej wg normy SAE J1349 przy 3600 obr/min (moc net) oraz przy 2500 obr/min (max. moment obrotowy net). Silniki z produkcji masowej mogą wykazywać nieznacznie inne parametry. Parametry wyjściowe silnika zainstalowanego w urządzeniu finalnym zależą od wielu czynników, takich jak: robocze obroty silnika w urządzeniu, warunki środowiskowe, serwisowanie i konserwacja oraz inne.

Dane do regulacji GX240/GX270/GX340/GX390

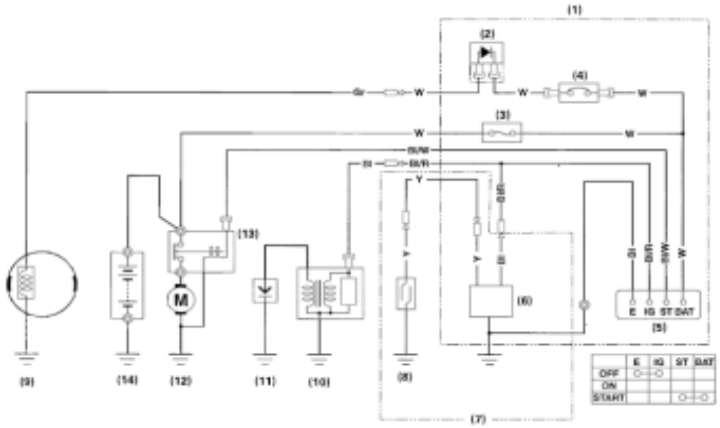
Parametr	Wartości nominalne	Przegląd / regulacja
Szczelina między elektrodami	0,7 – 0,8 mm	Patrz strona 11
Obroty jałowe	1400±150 obr/min	Patrz strona 12
Luz zaworowy (na zimno)	IN: 0,15± 0,02 mm EX: 0,20± 0,02 mm	Kontakt z autoryzowanym serwisem Hondy
Inne parametry	Nie są wymagane inne regulacje	

Skrót przydatnych informacji

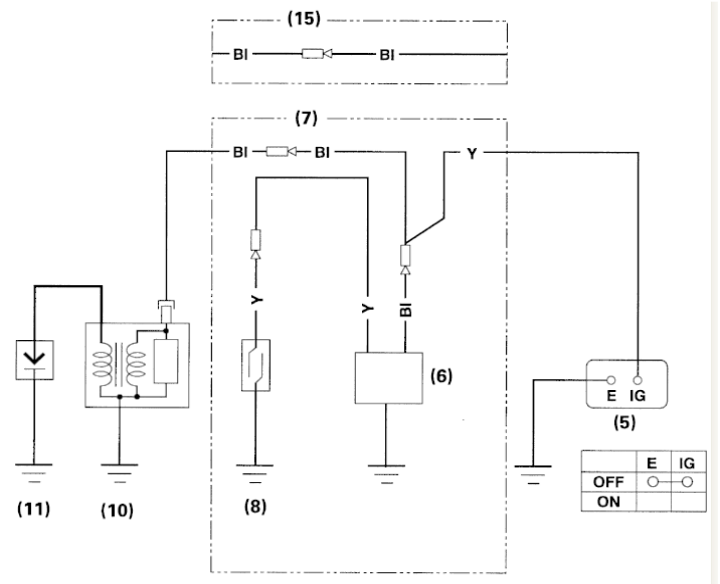
Paliwo	Bezołowiowa benzyna samochodowa 95-Oktanowa. Patrz str. 7.
Olej silnikowy	SAE 10W-30, kategorii serwisowej wg API SJ lub wyższej, do powszechnego użytku. Patrz str. 8.
Olej w przekładni redukcyjnej	Taki sam jak olej silnikowy, patrz powyżej (modele z przekładnią redukcyjną).
Świeca zapłonowa	BPR6ES (NGK) W20EPR-U (DENSO)
Konserwacja	Przed każdym użyciem: • Sprawdź poziom oleju. Patrz str. 8 • Sprawdź poziom oleju w przekładni redukcyjnej (modele z przekładnią). Patrz str. 9 • Sprawdź filtr powietrza. Patrz str. 9
	Pierwsze 20 godzin: • Wymień olej silnikowy. Patrz str. 8 • Wymień olej w przekładni redukcyjnej (modele z przekładnią). Patrz str. 9
	Kolejne: Patrz harmonogram przeglądów i konserwacji na str. 7

Schematy elektryczne

Wersja z Oil Alert i rozrusznikiem elektrycznym



Wersja z Oil Alert, bez rozrusznika elektrycznego



(1) MODUŁ STEROWANIA
(2) PROSTOWNIK
(3) BEZPIECZNIK
(4) WYŁĄCZNIK AUT.
(5) WŁĄCZNIK ZAPŁONU
(6) MODUŁ OIL ALERT
(7) Wersja z modułem Oil Alert
(8) CZUJNIK POZIOMU OLEJU
(9) CEWKA ŁADOWANIA
(10) CEWKA ZAPŁONOWA
(11) ŚWIECA ZAPŁONOWA
(12) SILNIK ROZRUSZNIKA
(13) ELEKTROMAGNES ROZR.
(14) AKUMULATOR (12V)
(15) Wersja bez modułu Oil Alert

Bl	Czarny	Br	Brązowy
Y	Żółty	O	Pomarańczowy
Bu	Niebieski	Lb	Jasnoniebieski
G	Zielony	Lg	Jasnozielony
R	Czerwony	P	Różowy
W	Biały	Gr	Szary

INFORMACJE DLA KLIENTÓW

Informacje odnośnie dystrybutorów/dilerów można znaleźć na stronie http://www.honda-engines-eu.com

W Polsce:
Generalnym Dystrybutorem maszyn i urządzeń Honda w Polsce jest Firma Aries Power Equipment Sp. z o.o.

Adresy oraz telefony do Autoryzowanych punktów dilerskich oraz serwisowych znajdują się na stronie internetowej:

www.mojahonda.pl lub www.ariespower.pl

Biuro:
01-497 Warszawa
ul. Wrocławska 25
tel. (22) 861 43 01
fax. (22) 861 43 02
info@ariespower.pl

Serwis Centralny:
02-844 Warszawa
ul. Puławska 467
tel. (22) 894 08 90
fax. (22) 894 08 85
serwis@ariespower.pl

Informacje o serwisie dla Klientów
Autoryzowane serwisy i dilerzy zatrudniają wykwalifikowanych pracowników. Powinni oni być w stanie udzielić odpowiedzi na wszelkie pytania. W razie napotkania problemu, którego nasz serwis / diler nie jest w stanie rozwiązać w zadowalający Państwa sposób, prosimy zwrócić się do generalnego Dystrybutora.

Gdy zgłaszają się Państwo z zapytaniem do biura Honda, prosimy przygotować następujące informacje:

- Nazwa producenta i numer modelu urządzenia, w którym jest zamontowany silnik.
- Model, numer seryjny i typ silnika.
- Nazwa dilera, który sprzedał silnik.
- Nazwa, adres i nazwisko osoby kontaktowej warsztatu serwisującego silnik.
- Data zakupu.
- Swoje nazwisko, adres i numer telefonu.
- Szczegółowy opis problemu.

HONDA

The Power of Dreams