

SOLO

M U S T E R
Stand 1/86

D9 505 708

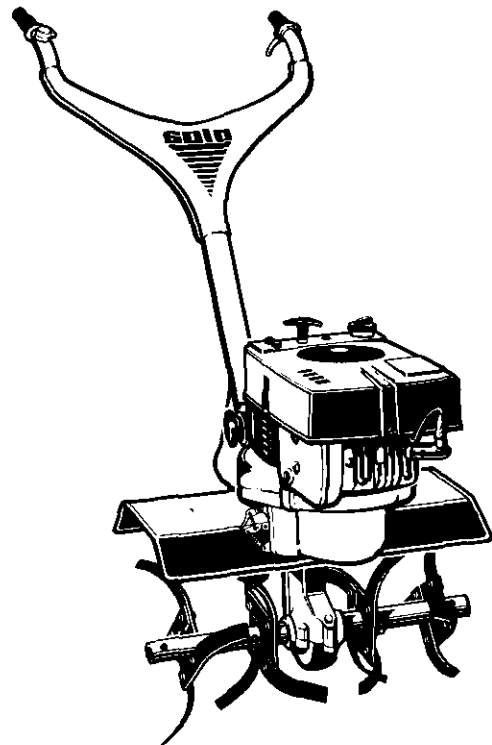
505 506

**Bedienungsanleitung
und Ersatzteilliste**

**Owner's Manual and
Spare Parts List**

**Instructions de Service
et Liste de pièces
de rechange**

**instrucciones de manejo
y Lista de piezas
de recambio**



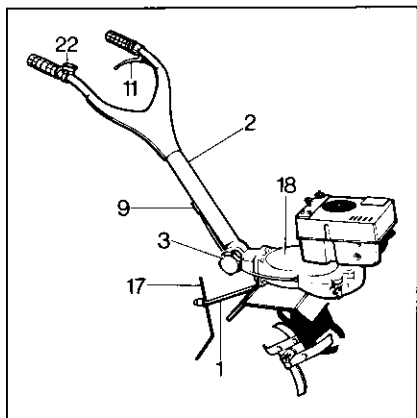


Fig. 1

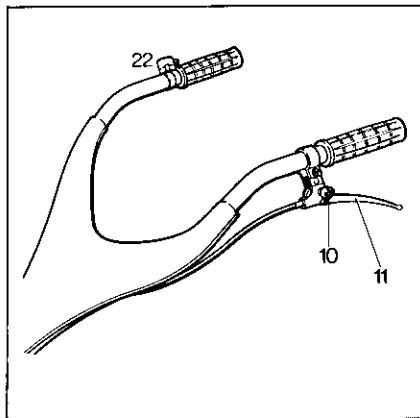


Fig. 2

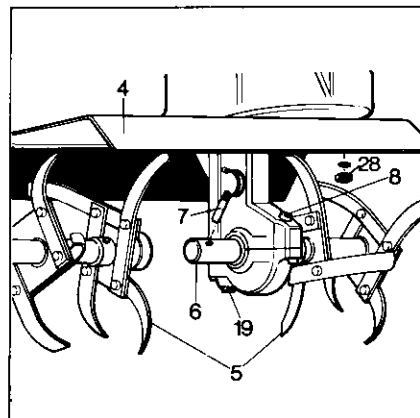


Fig. 3

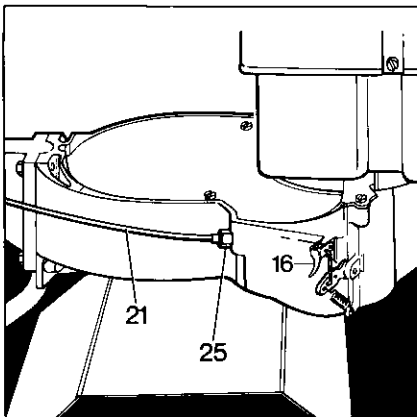


Fig. 4

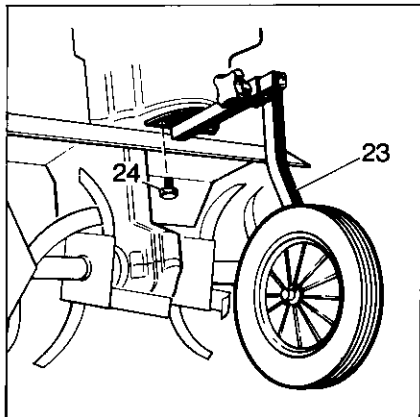


Fig. 5

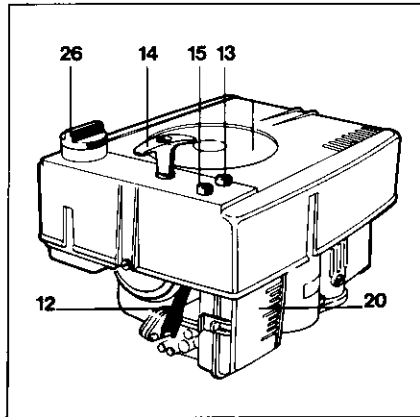


Fig. 6

- 1 Spornarm
- 2 Lenkhalm
- 3 Sterngriff
- 4 Schutzdach
- 5 Hacksterne
- 6 Wellenende
- 7 Klappstift
- 8 Getriebeöl-Einfüllschraube
- 9 Bowdenzugklemme
- 11 Kupplungshebel
- 12 Motorbedienungshebel
- 13 Tupfer
- 14 Startergriff
- 15 Stop-Taste
- 16 Schalthebel
- 17 Spronfingerring
- 18 Keilriemenabdeckung
- 19 Getriebeöl-Ablafschraube
- 20 Luftfilterdeckel
- 21 Kupplungsbowdenzug
- 22 Stop-Schalter
- 23 Transportrad
- 24 Befestigungsschrauben
- 25 Stellschraube
- 26 Tankverschluss
- 27 Traggriff
- 28 Befestigungsmutter für Schutzdach
- 29 Kurzschlusskabel
- 30 Haltedraht
- 31 Kabelschuh
- 32 Bohrung zum Ausrasten des Spornarms

- 1 Depth gauge bracket
- 2 Handlebars
- 3 Handlebar adjuster
- 4 Rotor cover
- 5 Rotors
- 6 Shaft end
- 7 Rotor pin clip
- 8 Transmission oil filler screw
- 9 Cable holder
- 11 Clutch control
- 12 Engine control
- 13 Primer button
- 14 Starter grip
- 15 Kill button
- 16 Gear shift control
- 17 Depth gauge
- 18 V belt housing
- 19 Transmission oil drain plug
- 20 Air filter cover
- 21 Clutch cable
- 22 Button-Stop
- 23 Transport wheel
- 24 Fasteners
- 25 Adjusting screw
- 26 Fuel tank cover
- 27 Carrying grip
- 28 Rotor cover fastening nut
- 29 Short-circuit cable
- 30 Retaining wire
- 31 Cable socket
- 32 Opening to insert screw driver

- 1 Bras de bequille
- 2 Guidon
- 3 Support guidon
- 4 Tôle de protection
- 5 Etoile de binage
- 6 Arbre
- 7 Goupille rabattable
- 8 Bouchon de remplissage d'huile
- 9 Collier
- 11 Levier d'embrayage
- 12 Levier de manoeuvre
- 13 Bouton d'appel d'essence
- 14 Poignée de mise en route
- 15 Bouton «Stop»
- 16 Levier de commande
- 17 Bequille
- 18 Couverture
- 19 Vis de vidange
- 20 Filtre à air
- 21 Transmission d'embrayage
- 22 Bouton Stop
- 23 Roue de transport
- 24 Vis
- 25 Vis régulatrice
- 26 Bouchon de réservoir
- 27 Portant
- 28 Eclou de fixation pour coiffe de protection
- 29 Câble de court-circuit
- 30 Fil d'attache
- 31 Cosse de câble
- 32 Trou pour déclencher le goujon d'arrêt

- 1 Brazo de espuela
- 2 Biela longitudinal
- 3 Mando estrellado
- 4 Cubierta protectora
- 5 Estrellas de azada
- 6 Extremo de eje
- 7 Pasador con cabeza articulada
- 8 Tornillo de relleno para aceite de engranajes
- 9 Borne de tracción Bowden
- 11 Palanca de acoplamiento
- 12 Palanca de regulación del motor
- 13 Botón pulsador
- 14 Asidero de arranque
- 15 Tecla de Stop
- 16 Palanca de cambio
- 17 Dado de espuela
- 18 Cubierta de correa trapecoidal
- 19 Tornillo de vacío para aceite de engranajes
- 20 Tapón de filtro de aire
- 21 Cable embrague Bowden
- 22 Botón Stop
- 23 Rueda de transporte
- 24 Tornillos de sujeción
- 25 Tornillo de ajuste
- 26 Cierre para tapón del depósito
- 27 Asidero
- 28 Tuerca de sujeción para cubierta protectora
- 29 Cable de cortocircuito
- 30 Alambre de retención
- 31 Terminal
- 32 Taladro para introducir el destornillador

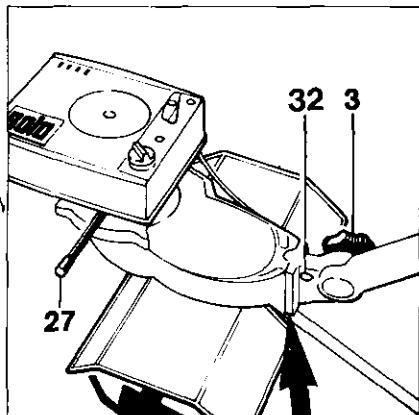


Fig. 7

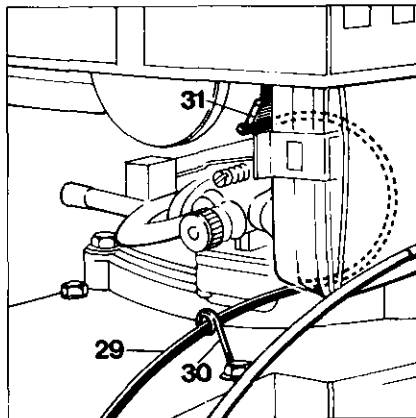


Fig. 8

= Nur gültig für SOLO-2-Takt-Motor. Für 4-Takt-Motor bitte separate Anleitung der Firma Briggs und Stratton beachten.

Zusammensetzen

- 1.) Grundgerät mit Motorseite nach unten auf sauberen, festen Untergrund legen.
- 2.) Aus Verpackungsgründen ist der Spornarm (1) nicht an der Hacke montiert, er wird aber zum Hacken unbedingt benötigt.
Vor dem Einstecken des Spornarmes in die Öffnung unter der Holmaufnahme (Fig. 7, Pfeil) muß der obere Teil des Spornarmes mit dem Rastbolzen gut eingefettet werden. Falls der Spornarm (z.B. zum besseren Transportieren) vorübergehend ausgebaut werden soll, so gehen Sie wie folgt vor:
Einen dünnen Schraubenzieher oder ähnliches in die seitliche Bohrung (32) in der Holmaufnahme ganz hineinstecken. Dabei gleichzeitig den Spornarm zunächst ganz nach links und dann wieder ganz nach rechts bis zum Anschlag schwenken. Beim „Nachrechts-schwenken“ den Spornarm gleichzeitig nach unten – und herausziehen.

- 3.) Schutzdach (4) an das Getriebehäuse ansetzen und von unten mit den beigelieferten Befestigungsmuttern (28) festziehen.
- 4.) Hacksterne (5) mit Filzringen (in Werkzeugtasche) so auf die Wellenenden (6) stecken, daß die angeschliffenen Schneiden in Drehrichtung zeigen. Mit Klappstift (7) sichern. Federbügel muß entgegengesetzt der Drehrichtung zeigen.
- 5.) Die bis jetzt vormontierte Hacke umdrehen und auf die Hackwerkzeuge stellen (wie Bild Nr. 1).
- 6.) Lenkholmhälften zusammenschrauben, Gewindebolzen zeigt in Arbeitsposition nach rechts, mit Sterngriff (3) befestigen und auf führungsgerechte Höhe einstellen.
- 7.) Bowdenzug in die Klemme (9) an der Unterseite des Holms eindrücken. Den Zug jeweils ganz unter dem Griff durchführen.
- 8.) Kupplungs-Bowdenzug (21) an den Kupplungshebel (11, links

am Holm) heranzuführen. Den Nippel am Zugende in die vorge-sehene Nippelaufnahme am beweglichen Teil des Hebels ganz einhängen (Bild Nr. 9).

- 9.) Jetzt die äußere Hülle des Bowdenzuges kräftig in Richtung Motor ziehen, den inneren Stahl-draht in die Nut des feststehen-den Hebelteiles einlegen und anschließend die Blechtülle in das Ende des Hebels einrasten lassen (Bild Nr. 10).

Zusätzlich zur Stop-Taste (15) ist am rechten Handgriff ein Kurz-

schlußschalter vorhanden, der in Stellung „stop“ den Motor außer Betrieb setzt. Beim Zusammenbau der Hacke führen Sie das Kabel zunächst durch den Halte-draht, dann zwischen Luftfilter und Vergaser hindurch (siehe Ab-bildung) und stecken den Kabel-schuh fest auf die Kontaktfahne. Zum Starten stets den Schalter (nach links) öffnen, sonst kann der Motor nicht anspringen.

- 10.) Getriebeöl-Einfüllschraube (8) entfernen. Mitgeliefertes Spezial-Getriebe-Öl nur bis zur Ein-füllöffnung einfüllen. Dabei muß die Hacke waagrecht stehen wie auf Bild Nr. 1 dargestellt.

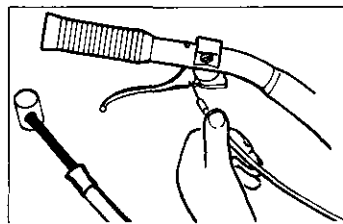


Fig. 9

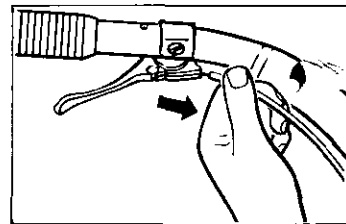


Fig. 10

Sicherheitsvorschriften:

- Beim Starten des Motors darf sich niemand vor der Hacke aufhalten.
- Vor dem Starten stets den Kupplungshebel links am Holm nach unten ausrasten. Wird dies nicht beachtet, könnten sich sonst beim Starten des Motors sofort die Hackwerkzeuge mitdrehen.
- Beim Starten Arbeitsstellung hinter dem Gerät einnehmen und den Lenkholm festhalten.
- Bei allen Hackarbeiten unbedingt das Schutzdach verwenden.
- Zum Säubern der Hackwerkzeuge immer den Motor abstellen.
- Bei allen Arbeiten an den Werkzeugen ist der Motor stillzusetzen. Das Reinigen hat möglichst nicht mit der Hand, sondern mit einem geeigneten Gerät zu erfolgen.
- Auch beim Wenden muß der Maschinenführer den ihm durch die Holme gewiesenen Abstand von den Hackwerkzeugen halten. Er soll beim Wenden den Sporn nicht ziehen, sondern vor sich herdrücken. Einrichtungen zum Erleichtern des Wendens sind zu benutzen.
- Bei der Beförderung der Geräte, z.B. auch beim Wechseln der Arbeitsstelle, ist der Werkzeug-Antrieb auszurücken, d.h.: Kupplungshebel nach unten ausrasten.
- Besteht in hängigem Gelände die Gefahr des Umfallens der Fräse,

so ist sie durch einen Begleitmann mit einer Haltestange oder einem Halteseil zu halten, soweit dafür Platz vorhanden ist.

- Die Betriebsanweisung ist von allen, die ein Gerät kaufen und benutzen, sorgfältig durchzulesen.
- Der Aufenthalt im Gefahrenbereich ist verboten.
- Beim Verlassen des Gerätes ist der Motor stillzusetzen.
- Wegen der damit verbundenen Vergiftungsgefahr darf das Gerät nicht in geschlossenen Räumen in Betrieb genommen werden.
- Jugendliche unter 16 Jahren dürfen das Gerät nicht bedienen.
- Der Benutzer ist gegenüber Dritten im Arbeitsbereich verantwortlich.
- Das Gerät darf nur mit ausgesteuerter Kupplung gestartet werden, d.h.: Kupplungshebel nach unten ausrasten.
- Nach Reparatur oder Umrüstung sind die vorgeschriebenen Schutzabdeckungen wieder anzubringen.
- Bei laufendem Motor kein Benzin einfüllen (Entzündungsgefahr)! Während des Einfüllens ist das Rauchen verboten! Beim Einfüllen ist ein Trichter zu verwenden.

Hinweise für Ausführung mit SOLO-2-Takt-Motor

(Bei Ausführung mit Briggs- und Stratton 4-Takt-Motor, siehe beige-fügte, separate Bedienungsanleitung für den Motor).

Tanken:

Nur 2-Takt-Mischung tanken!

Wir müssen von der Verwendung von Super-Kraftstoff abraten. Es ist z.B. bewiesen, daß, bedingt durch das neue Benzin-Blei-Gesetz und bestimmte Zusätze im Kraftstoff, Schäden an Dichtungen im Motor- und Vergaserbereich entstehen können. Außerdem wird die Motorleistung durch Super-Kraftstoff überhaupt nicht verbessert. Wir empfehlen daher für alle SOLO-Zweitakt-Motore die Verwendung von Kraftstoff-Öl-Gemisch in Verbindung mit *Normal-Benzin*. Dabei sollten Sie auch ein besonderes Augenmerk auf das Mischungsverhältnis richten:

Mischungsverhältnis:

Wir empfehlen Mischung im Verhältnis von max. 40:1. In *diesem* Falle muß ein spezial 2-Takt-Öl* verwendet werden, wobei die Mischvorschrift des Herstellers unbedingt beachtet werden soll.

Einlaufvorschrift für Zweitaktmotoren

Für die ersten 5 Tankfüllungen Kraftstoffmischung 1:25 (4 %) verwenden.

*Solo empfiehlt z.B.
Castrol-Super TT, Castrol TTS

Wenn kein Spezial-2-Takt-Öl zur Verfügung steht, kann das Kraftstoff-Öl-Gemisch auch unter Verwendung eines Marken-Motoren-Öles der Gruppe SAE 30—50 hergestellt werden. In diesem Falle muß das Mischungsverhältnis 1:25 betragen (z.B. 5 Liter Normalbenzin und 200 ccm Öl). Kraftstoff nur in saubere Gefäße füllen und zum Tanken möglichst einen Siebtrichter benutzen. Kanister vorher gut durchschütteln. Motor-Tankinhalt ca. 1 Liter, ausreichend für etwa 1 Betriebsstunde.

Starten:

- 1.) Vor jedem Start den Kupplungshebel (11) nach unten ausrasten.
- 2.) Benzinhahn (D) öffnen (nach links drehen).
- 3.) Bedienungshebel (12) am Motor auf „Start“ stellen.
- 4.) Tüpfel „Gas“ (13) solange betätigen, bis an der Vergaserbohrung (C) Benzin austritt.
- 5.) Startergriff (14) bis zum ersten fühlbaren Widerstand heraus- und dann schnell aufwärts ziehen (möglichst auf volle Seillänge). Erforderlichenfalls diesen Vorgang wiederholen. Griff immer langsam zurückführen und nicht zurückschnellen lassen.
- 6.) Motor kurze Zeit durchlaufen lassen, dann erst Bedienungshebel (12) auf gewünschte Drehzahl stellen — Wahlbereich zwischen „min“ und „max“. Damit ist die Arbeitsdrehzahl vorgewählt.

Wichtig:

Bei betriebswarmem Motor:

Nach kurzer Standzeit nur in Bedienungshebelstellung max. starten und nicht oder höchstens ganz kurz tupfen, wenn der Motor nicht sofort anspringt. Nur wenn der Benzintank völlig leergefahren wurde, muß nach dem Auftanken getupft werden bis der Vergaser wieder voll ist.

Abstellen des Motors:

Kurzschlußschalter am rechten Handgriff auf „Stop“ stellen oder Stopp-Taste (15) drücken, bis Motor steht. Benzinhahn schließen. Soll die Maschine für längere Zeit außer Betrieb gesetzt werden, dann zuerst Benzinhahn schließen und warten, bis Motor stehen bleibt. Sie vermeiden dadurch spätere Startschwierigkeiten durch abgesetztes Öl in den Vergaserdüsen.

Praktischer Einsatz

Wahl der Arbeitsgänge: (Fig. 4):

Wichtig ist, daß nur bei ausgerasteter Kupplung geschaltet werden kann und darf. (Der Kupplungshebel (11) muß nach unten ausgerastet sein.)

1. Gang für festen Boden und grobe Hackarbeit: Schalthebel (16) nach oben einrasten.

2. Gang für lockeren Boden und feine Hackarbeit: Schalthebel (16) nach unten einrasten.

Hinweis:

Wenn der Kupplungshebel (11) nach oben gezogen und eingerastet wird, ist zwischen Motor und den Hackwerkzeugen eine kraftschlüssige Verbindung hergestellt (mittels Spannrolle an dem Getriebekeilriemen) und die Hackwerkzeuge beginnen sich zu drehen. Wenn der Kupplungshebel nach unten ausgerastet wird, ist diese Verbindung unterbrochen und die Hackwerkzeuge kommen zum Stillstand.

Hacken:

Die Vorwärtsbewegung der Maschine wird durch den Sporn (17) gehemmt. Die Hacktiefe ist mit dem Spornfinger einstellbar. Je tiefer der Spornfinger steht, desto tiefer graben sich die Hackwerkzeuge in den Boden. Die Einstellung kann je nach Bodenverhältnissen variiert werden und ist dann richtig, wenn die Maschine am Holm ohne besonderen Kraftaufwand dirigiert werden kann. Soll die Hacke kurzzeitig getragen werden, dann fassen Sie – an der linken Seite der Maschine stehend – mit der linken Hand den Traggriff (27) und mit der rechten den Sterngriff (3), wie es die Abbildung zeigt. So können Sie nicht versehentlich mit dem heißen Auspuff oder den Hecksternen in Berührung kommen.

Wartung und Pflege:

Das unbeabsichtigte Anlaufen des Motors ist zu verhindern, durch ziehen des Zündkerzensteckers.

Nach jedem Einsatz soll die Maschine und besonders die Hackwerkzeuge gereinigt werden. Alle äußeren beweglichen Teile gelegentlich mit etwas Öl oder Fett versehen.

Mindestens 1 mal jährlich – bei starkem Staubanfall jedoch 2 mal jährlich – muß die Keilriemenabdeckung (18) entfernt und der darunter liegende Keilriemenraum gesäubert werden.

Bei dieser Gelegenheit kann die Spannrollenachse mit wenig Öl versehen werden. Alle übrigen Teile müssen öl- und fettfrei bleiben, da sonst die Funktion der Keilriemen beeinträchtigt wird.

Ölstand im Getriebe und Ölwechsel

Von Zeit zu Zeit bei waagrecht Stellung der Maschine kontrollieren. Der Ölstand muß mit der Einfüllöffnung (8) übereinstimmen. Zum Nachfüllen nur Spezial-Getriebeöl verwenden (z.B. ESSO Spartan EP 150).

Das Getriebeöl soll erstmalig nach 10 Arbeitsstunden, danach alle 100 Stunden im betriebswarmem Zustand gewechselt werden. Hierzu kann die Ablass-Schraube (19) und die Einfüllschraube (8) entfernt werden. Empfehlenswert ist dabei ein Durchspülen des Getriebeinnenraumes mit Dieselöl oder ähnlichem. **Entlüftungsbohrung** am Kraftstoff-tankverschluß offen und von Schmutz freihalten.

Einstellung des Kupplungsbowdenzuges:

Wenn der Kupplungshebel nach unten ausgerastet ist, dürfen sich die Hackwerkzeuge bei laufendem Motor nicht drehen. Eine Nachverstellung kann am Getriebeseitigen Zugende mittels Stellschraube (25) vorgenommen werden. Stellschraube im Uhrzeigersinn drehen = Zug wird länger. Stellschraube entgegen dem Uhrzeigersinn drehen = Zug wird kürzer.

Wartung und Pflege für SOLO 2-Takt-Motor

Luftfilter regelmäßig reinigen: Filterdeckel (20) abnehmen, Filtereinsatz ausklopfen, ausblasen und stark verschmutzter Filter in reinem Benzin oder Waschmittellösung auswachen und anschließend trocknen. Völlig verstopfte oder beschädigte Filter müssen ersetzt werden. Beim Filterzusammenbau darauf achten, daß sowohl der Filtereinsatz als auch der Filterdeckel einwandfrei dicht abschließen und festsitzen.

Kraftstoff-Filter (zwischen Tank und Vergaser) austauschen, wenn nicht mehr genügend Kraftstoff

nachfließt. Im Austauschfalle auf richtige Durchflußrichtung achten. Schleuderblech oben auf dem Motor stets sauberhalten, damit andfreier Kühlluft eintritt gewährleistet ist.

Regelgestänge und Reglerfeder am Vergaser sauberhalten – Vorsicht, nicht verbiegen oder verstellen!

Die wichtigsten Servicearbeiten zum Selbermachen

- 1.) Starterfeder aus- und einbauen oder ersetzen:
Motorhaube abbauen – Startergriff und Seilführungsblech demontieren. Starter komplett von der Achse ziehen. 3 Schrauben am Verschlussdeckel abschrauben und Starterfeder sehr vorsichtig herausnehmen. Neue Starterfeder (gibt es beim SOLO-Service) im Uhrzeigersinn in die Seilrolle einlegen, bei einer neuen Feder die äußere Öse auf einen der Führungsstifte stecken und die zusammengerollte Feder in die Seilrolle drücken, wobei der als Sicherung dienende Drahttring abgestreift wird. Falls die Feder aufgesprungen sein sollte, d.h. wenn sie nicht vorgespannt ist, muß die äußere Federöse auf den linken der beiden Führungsstifte gesteckt werden und von außen nach innen im Uhrzeigersinn eingespult werden. Das innere Federende wird in den

Schlitz der Aretierbüchse geschoben und anschließend der Verschlussdeckel wieder aufgeschraubt. Starter komplett auf die Achse schieben, dabei mit einem Schraubenzieher die Büchse innen so drehen, daß der Starter bis zum Anschlag aufgeschoben werden kann. Die an dem Kunststoffzahnrad herausragende Drahtfeder dabei gleichzeitig über die Führungsschiene am Kraftstofftank schieben, Distanzhülse und Seilführungsblech montieren.

Starterfeder spannen

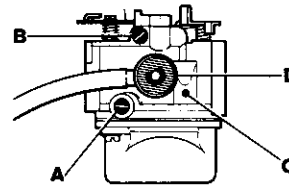
Starterseil fest auf die Rolle wickeln. Ritzel mit einem Schraubenzieher so weit an die Seilrolle nach links drücken, daß beim Spannen der Feder das Ritzel nicht in die Verzahnung des Lüfterrades eingreifen kann. Mit der linken Hand des Seilende anfassen und mit ca. 2 Umdrehungen *entgegen* dem Uhrzeigersinn die Feder vorspannen. Anschließend die Motorhaube montieren.

Vergasereinstellung

Der SOLO-Motor ist im Werk überprüft und einreguliert worden. Sollte in Ausnahmefällen eine Nachregulierung (z.B. des Leerlaufs) gewünscht werden, so gehen Sie folgendermaßen vor:

Motor starten und einige Minuten warmlaufen lassen, Motor im Leer-

lauf „min“ laufen lassen. Einstellung der Schraube A (Leerlauf-Luftdüse) kontrollieren und ggf. korrigieren.



- A Leerlauf-Luftdüse
- B Leerlauf-Anschlagschraube
- C Überlaufbohrung
- D Kraftstoffhahn

Ausgehend von der Grundeinstellung (= ca. 3/4 Umdrehung) geringfügig nach links oder rechts drehen, bis zur erreichbaren höchsten Leerlaufdrehzahl. Ist die Leerlaufdrehzahl dann zu hoch, so wird sie durch Linksdrehung an Schraube B (Leerlaufanschlagschraube) herabgesetzt, wenn sie zu niedrig ist, nach rechts drehen.

Stilllegungsvorschriften

Wird der Motor längere Zeit (z.B. über Winter) nicht benützt, so fahren Sie folgendermaßen:

- 1.) Hacke gründlich reinigen. Motor aber niemals mit direktem Wasserstrahl abspritzen.

- 2.) Motor mit geschlossenem Benzinhahn so lange laufen lassen, bis der Vergaser leer ist und der Motor stehen bleibt. (Da Benzin verdunstet, kann evtl. zurückbleibender Ölteil des Kraftstoff-Öl-Gemisches die Vergaserdüsen verstopfen.)
- 3.) Zündkerze ausschrauben und durch die Kerzenbohrung ca. 5 ccm Korrosionsschutzöl oder ca. 10 ccm Motorenöl in den Zylinderraum füllen. Anschließend den Motor einige Male durchdrehen und die Zündkerze wieder einschrauben.
- 4.) Motor abdecken und die Hacke trocken lagern.
- 5.) Vor Wiederinbetriebnahme ist es ratsam, die Kerze herauszuschrauben, den Motor einige Male mit dem Starter durchzudrehen und die Zündkerze zu reinigen.

Montage des Transportrades

Das als Zubehör lieferbare Transportrad (23) wird mittels Montageplatte von unten am vorderen Getriebegehäuse angeschraubt. Hierzu werden die beiden Befestigungsschrauben (24) mitgeliefert. Während der Hackerarbeit kann das Vorlaufrad vom Holm abgezogen werden und wenn gewünscht, um 180° nach oben geschwenkt und wieder aufgesteckt werden.

I = Applies only to SOLO two-stroke engine. For four-stroke engine see separate instructions of Messrs. Briggs & Stratton.

Owner's Manual

Assembly

- 1.) Place power unit nose down on firm ground.
- 2.) For packing reasons the skid grip arm (1) is not mounted to the cultivator. As it is indispensable for operation, it has to be mounted to the unit before use. Grease upper part of skid grip arm with pin well and insert it in the opening below the handlebar (Fig. 7, arrow). If it shall be dismounted for a short time (e.g. for transport) proceed as follows: Insert a thin screw driver into the lateral opening (32) of the adjuster, while swinging the skid grip arm to the left and to the right to stop position. When swinging it to the right pull skid grip arm down and remove.
- 3.) Place rotor cover (4) on the transmission housing and attach with fastening nuts (28) as supplied with your tiller.
- 4.) Mount rotors (5) on the shaft ends (6) with sharpened line edges facing in the operating direction. Secure with pin clips (7) and make sure clips point against the rotating direction.
- 5.) Place tiller upright to stand on its rotors (as shown in Fig. 1).
- 6.) Screw together both parts of handlebar (2) — threaded bolt points to the right in working position — fasten with handlebar adjuster (3) and position for correct height.
- 7.) Press push-pull cable into the cable holder (9) on the handlebar post. Pull cable end fully through the control.
- 8.) Pull clutch cable end (21) toward the clutch control (11, left handle) and gear-shift cable (22) toward the gear shift control (16, right handle) and attach ends inside the recess on each control lever (Fig. 9).
- 9.) Pull cable sheath away from the cable end and let the steel cable slip into the groove of the rigid control lever bracket, then let the sheath end slip into front end of the lever bracket (Fig. 8). In addition to the "stop" button you have a short-circuit switch at the right handle, which — in "stop" position — puts the engine out of operation. When assembling the tiller, lead the cable through the retaining wire, then between air filter and carburetor

(see III. 10) and stick the cable socket firmly on the contact pin. In any case the switch should be opened (to the left) when starting the engine.

- 10.) Remove transmission oil filler screw (8) and fill with transmission oil as supplied with your tiller. Make sure the tiller is in horizontal position as shown in Fig. 1, and fill only to bottom of filler port.

Safety Hints

- Keep bystanders and pets out of the way when starting or operating your tiller.
- Before starting your tiller, disengage clutch control on your left. Failing this, the rotors may start turning during the starting process.
- Pull starter cord while standing between the handlebars and hold onto LH handle.
- Do not try to operate your tiller without rotor cover in place.
- Stop the engine when cleaning rotors of weeds etc.

Operating Hints for SOLO-505 TWO-CYCLE tiller operation

(For the SOLO-506 model with FOUR-CYCLE Briggs & Stratton engine, please refer to the enclosed separate engine manual.)

Fueling

We have to dissuade you from using super-fuel. For example it is proved that certain admixtures in the super-fuel will cause damages to the gasket at the engine and the carburetor. Furthermore, the engine output after all will not be improved. Therefore, we recommend to use for all SOLO two-cycle-engines a fuel-oil-mixture in connection with *normal fuel*. Here you have to pay attention to the ratio of mixture.

Break-in-period for two cycle engines

Use for the first five (5) tank fillings a fuel mixture of 1:25 (4 percent or 5 fl. oz. two-cycle oil per 1 US gallon of gas).

Use Only Two-Cycle Mixture!

A fuel: oil mixture of 40:1 ratio may be appropriate when using special two-cycle oils*, but make sure to follow suppliers' mixing instructions. — If no special two-cycle oil is available, use an automotive engine oil of SAE-30 to SAE-50 grade, but use in a heavier 25:1 ratio (approx. one pint to three gallons of fuel). Mix your fuel in a separate container without contamination. Make sure the tank filler port is clean and use a funnel with strainer. Shake fuel can before pouring.

The fuel tank holds roughly one quart, which is sufficient for approx. one operating hour.

*Solo recommends:
Castrol Super TT, Castrol TTS

Starting

- 1.) Disengage clutch lever on the handlebar (11) by releasing it from the locked position.
- 2.) Open fuel valve (D) counter-clockwise.
- 3.) Set engine control (12) in "Start" position.
- 4.) Depress "Gas" primer button (13) until fuel spills from the carburetor overflow duct (C).
- 5.) Extract starter grip (14) until resistance is felt, then pull with determination. Repeat until engine fires. Do not let go of the starter grip but place it back into rest position.
- 6.) Let the engine warm up for a few moments, then set engine control (12) for the desired speed anywhere between "min" and "max" which determines your tilling speed.

Re-Starting

If the engine was stopped for only a short pause, use the primer button (13) (or not at all), and keep the engine control in the "max" position. Only if the fuel tank had been run dry, regular priming is required to re-fill the carburetor.

Stopping the Engine

Depress kill button (15) until the

engine stops. But if the tiller is to be stored away for a while, simply shut the fuel valve and allow fuel line and carburetor to run dry. This will eliminate resin deposits in the fuel system and ensures easy starting later on.

Tilling

Shift your gears only when the clutch control is disengaged. (Lever 11 in the lower position).

1st gear (for hard soils and coarse tilling): pull gear shift control (16) upward until it clicks home in correct position. Lever must remain in "pulled" (top) position.
2nd gear (for soft, organic soils and fine tilling): release gear shift control (16) to its lower rest position.

Please, note:

When the clutch control (11) is locked into its top position the power train from the engine to the rotors is activated through a pulley on the transmission belt, and the rotors start turning. Conversely, when the clutch control is released to its lower rest position the power train is interrupted and the rotors come to a stop.

Depth Gauge

If the depth gauge is properly adjusted you should never have to "fight" your tiller. The depth gauge

controls tilling speed and depth. As you lower the depth gauge (17) the rotors take a deeper bite and you travel more slowly. As soils vary, you may want to re-set your depth gauge accordingly. It is correctly adjusted when a minimum of force is needed to guide the tiller. To carry or load your tiller, seize the carrying handle (27) with the left hand and the star knob (3) with your right standing on the left side of the tiller (as shown in the illustration). Do not touch the hot exhaust or the rotors inadvertently.

Maintenance

Clean entire tiller — and especially the rotors — after each job. Occasionally rub all outside parts with an oily rag and lubricate moving parts. At least once per year remove the V drive cover (18) and clean inside. Under very dusty conditions do so more often. At the same time, put a little oil on the tension pulley shaft — but all other parts must remain dry, for proper functioning of the V belt system.

Transmission oil

Check transmission oil level periodically, with engine in the horizontal position. Oil must be seen in the filler port, otherwise top up with special transmission oil (Esso Spartan EP-150, or equivalent).

After ten operating hours — and again after every 100 hours thereafter — change the transmission oil. Do this right after operating your tiller, while the transmission is still warm. — Open drain plug (19) and filler screw (8). We recommend a good rinse with kerosene or diesel. Refill with a good transmission oil.

The vent hole in the fuel tank cap must be kept open and free of foreign matter, for trouble-free engine operation.

Cable Adjustments

1.) Clutch cable (21): When the clutch control is disengaged the rotors must be at rest while the engine is running. If necessary, adjust cable adjusting screw (25) at the transmission end of the cable. For greater lever angle turn screw clockwise; for less leverage turn counter-clockwise.

Two-Cycle Engine Hints

Check and clean the air filter at regular intervals: remove cover (20), rap filter to remove dust, or rinse in gasoline or in water with a detergent and dry well. Replace a badly clogged or damaged filter. Re-assemble by taking good care that filter and cover are fully sealed along the edges.

Replace the fuel filter (between tank and carburetor) if it becomes clogged. Observe correct flow direc-

tion through the filter.

Keep the spinning air intake cover free of foreign matter at all times, to ensure proper cooling of the engine.

Do-It-Yourself Service Hints

1.) Replacing the starter spring:

Remove engine shroud, starter grip and rope guide. Pull complete starter off its shaft. Pull the three cover screws and carefully lift out the starter spring. Insert new spring in clockwise position into the pulley (attach outer end to one of the pins and remove retaining wire after the spring is secured inside the pulley). If re-using the old (open) spring, attach outer end to the pin on the left and turn spring clockwise from the outside toward the center until fully wound. The center end of the spring is inserted into the slot of the retainer bushing. Re-mount cover, push complete starter back on its shaft while turning the bushing inside with a screwdriver to allow the starter to slip all the way home. At the same time place the spring wire near the plastic gear over the guide rail at the fuel tank. Mount spacer and rope guide.

2.) Loading the starter spring:

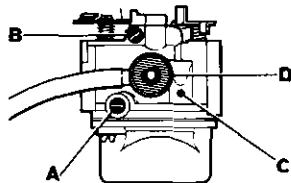
Wind starter rope tightly on the pulley. Lift the sprocket away from the pulley to the left by

means of a screwdriver to prevent the sprocket from meshing with the teeth of the fan while loading the spring. Hold rope end with your left and pre-tension the spring by roughly two turns in counter-clockwise direction. Re-mount engine shroud.

3.) Carburetor adjustments:

The SOLO engine has been factory-set for best performance. As carburetor adjustments may be necessary later on, proceed as follows:

Start engine and let warm up for a few minutes, then shift engine control to "min" and let idle. Check and adjust idling jet (screw A) as required. Based on the standard adjustment (3/4 turns open) vary this slightly up or down to obtain maximum idling revolutions. If speed is excessive, turn idling check screw (B) counter-clockwise to reduce revs; or increase revs by turning clockwise.



- A Idling jet
- B Idling check screw
- C Overflow duct
- D Fuel valve

Storage

If the tiller is to be stored away for some time, we recommend the following procedure:

- 1.) Clean entire machine. But do not spray the engine with a garden hose.
- 2.) Let engine run dry by shutting the fuel valve, to prevent resin deposits as fuel evaporates.
- 3.) Remove spark plug and inject corrosion inhibitor (LPS, WD-40 etc.) or engine oil, then crank engine a few times to cover all inside surfaces. Re-insert spark plug.
- 4.) Store in a dry place and cover with a tarpaulin. Do not use rubber or plastic covers.
- 5.) Before re-starting after the storage period remove spark plug, crank engine a few times, and clean the spark plug.

Transport Wheel

Available as an optional attachment, the transport wheel (23) can be mounted on the front transmission housing by means of a mounting plate for which two fasteners (24) are supplied. When tilling, the wheel may be mounted upside-down.

= Seulement pour des moteurs 2-temps SOLO. Pour des moteurs 4-temps faire attention aux instructions séparées des Ets. Briggs et Stratton.

Instructions de service

Emblage:

- 1.) Poser l'appareil, côté moteur, sur une surface plane et propre.
- 2.) A cause des raisons d'emballage la béquille (1) n'est pas montée à la moto-houe. Mais elle est indispensable et il faut la monter avant de commencer le travail. Avant de glisser la béquille dans le trou du support de mancheron (Fig. 7, flèche) il faut bien graisser la partie supérieure de la bras de béquille le goujon d'arrêt. Dans le cas où il est nécessaire de démonter le bras de béquille (p.ex. pour le transport), procédez comme suit: Placez un tourne-vis mince dans le trou (32) à côté dans le support du mancheron. En même temps tournez le bras de béquille plusieurs fois vers la droite et vers la gauche. Quand vous tournez le bras de béquille vers la droite enlevez-le en même temps en le tirant vers le bas.
- 3.) Monter la tôle de protection (4) sur le carter d'entraînement et la fixer, par le bas à l'aide des écrous livrés à cet effet.
- 4.) Fixer les étoiles de fraises (5) sur les extrémités d'arbre (6) de

manière à ce que le profil affûté des tranchants indique le sens de rotation (vers l'avant): Freiner au moyen de la cheville à ressort (7). La bride de ressort doit être orientée en sens contraire de la rotation.

- 5.) Retourner l'appareil ainsi préparé et le poser sur les outils (voir figure n° 1).
- 6.) Visser les deux pièces de guidon (2) le boulon montre à droit, dans la position de travail fixer à l'aide de la poignée étoile et ajuster à la hauteur correcte.
- 7.) Loger la transmission Bowden dans la mâchoire (9) de la face inférieure du guidon. Passer la câble sous la poignée.
- 8.) Fixer la transmission Bowden d'embrayage (21) sur le levier d'embrayage (11) à gauche du guidon. Accrocher la câble par le plomb de leur extrémité dans l'encoche levier (voir croquis n° 9).
- 9.) Tirer ensuite fortement la gaine extérieure du câble en direction du moteur; placer le fil d'acier intérieur dans la rainure de la partie fixe du levier et laisser s'enclencher la douille dans

l'extrémité du levier (croquis n° 10). En supplément du bouton „stop” (15) il y a un interrupteur pour court-circuit au guidon droit. En assemblant la motobêche passer le câble par le fil d'attache ensuite entre le filtre à air et le carburateur (voir croquis) et bien fixer la cosse de câble sur le bout de contact. Pour lancer le moteur toujours ouvrir l'interrupteur (vers le côté gauche) autrement le moteur ne peut pas démarrer.

- 10.) Retirer la vis-bouchon de remplissage d'huile d'engrenage (8). Le remplissage avec une huile spéciale pour engrenage livrée à cet effet, ne devra pas dépasser le niveau prévu sur l'orifice. Pendant cette opération, la houe doit être placée à l'horizontale (croquis n° 1).

Prescriptions de sécurité:

- Personne ne devra se trouver devant la motobêche au moment du démarrage du moteur!
- Avant le démarrage, libérer toujours vers le bas le levier d'embrayage situé sur la partie gauche du guidon. S'il n'en

était pas ainsi, les outils risqueraient d'être entraînés dès le démarrage du moteur.

- Lors du démarrage, occuper la position de travail derrière l'appareil et immobiliser le guidon.
- La tôle de protection doit être obligatoirement utilisée lors des travaux de binage ou fraissage.
- Arrêter toujours le moteur avant de nettoyer les outils de binage.

Instructions pour Motobêche 505, modèle avec moteur SOLO 2 temps.

(Pour le type 506, version avec moteurs 4 temps, voir instruction d'utilisation jointe séparément pour le moteur).

Approvisionnement en carburant:

N'utiliser qu'un mélange pour 2 temps.

Nous déconseillons d'employer d'essence Super. Il est prouvé p.ex. que certaines additions dans l'essence provoquent dégâts aux joints du moteur et du carburateur. En plus la puissance du moteur ne sera pas amélioré à cause de l'essence Super. Nous conseillons de faire le mélange

huile-essence à l'aide de l'essence normale en respectant soigneusement la proportion du mélange.

Periode de rodage pour moteurs deux-temps

Faire les premiers 5 pleins avec un mélange essence/huile à 4 % (25:1).

Proportions du mélange:

Nous conseillons un mélange présentant un rapport max. 40:1. Il convient d'utiliser dans ce cas une huile spéciale pour 2 temps*, pour laquelle on tiendra rigoureusement compte des prescriptions du fournisseur. Si on ne dispose pas d'une huile spéciale pour 2 temps, on pourra réaliser le mélange huile-carburant en utilisant une huile pour moteur de marque connue, du groupe SAE 30-50. La proportion du mélange devra être dans ce cas de 1:25 (par ex. 5 litres d'essence normale et 200 cm³ d'huile). Le carburant devra être stocké dans des récipients propres. Utiliser, si possible, un entonnoir à tamis. Bien secouer le bidon préalablement.

Démarrage:

- 1.) Avant de démarrer, libérer vers le bas le levier d'embrayage (11).
- 2.) Ouvrir le robinet d'essence (D) (en le tournant vers la gauche).
- 3.) Placer sur „Start” le levier de manoeuvre (12) du carburateur.
- 4.) Actionner le titillateur jusqu'à ce que l'essence jaillisse du trou du carburateur.

*Solo recommande:

Castrol Super TT, Castrol TTS

5.) Ramener à soi la poignée du lanceur vers le haut jusqu'à la première résistance sensible puis tirer énergiquement (autant que possible sur toute la longueur du câble) la poignée de démarrage. Répéter l'opération si nécessaire. Ramener toujours lentement la poignée et ne pas la laisser rebondir.

6.) Laisser tourner un peu le moteur, puis amener le levier de manoeuvre (12) jusqu'au régime désiré. Plage de sélection entre „min” et „max”. Le régime de travail se trouve ainsi déterminé.

Point important:

Avec un moteur chaud:

Ne démarrer qu'avec le levier de manoeuvre en position max. après un bref temps d'arrêt et ne pas titiller ou titiller très brièvement si le moteur ne répond pas immédiatement. Titiller après approvisionnement en carburant jusqu'à ce que le carburateur soit à nouveau rempli, uniquement dans le cas où le réservoir d'essence aura été entièrement vidé.

Arrêt du moteur:

Appuyer sur le bouton de court circuit (15) jusqu'à ce que le moteur soit arrêté. Fermer le robinet d'essence. Si la machine doit être

mise hors de service pendant un certain temps, fermer le robinet d'essence jusqu'à ce que le moteur s'arrête. Vous éviterez ainsi les difficultés ultérieures de démarrage dues aux dépôts d'huile dans les gicleurs.

Utilisation pratique:

Choix des rapports de vitesse (III. 4):

Point important: la commutation ne peut et ne doit être effectuée qu'une fois l'embrayage libéré (le levier d'embrayage (11) doit être dégagé vers le bas.

1. *Vitesse* pour sols fermes et préparation: levier (16) vers le haut.
2. *Vitesse* pour sols meubles et travaux de fraisage poussés: Engager vers le bas le levier de manoeuvre (16).

Remarque:

Si le levier d'embrayage (11) est tiré vers le haut et enclenché, une liaison commandée par gravité s'établit entre le moteur et les outils de travail (au moyen d'une poulie de tension de la courroie trapézoïdale) les outils commencent à tourner. Cette liaison est supprimée lorsque le levier d'embrayage est dégagé vers le bas et les outils de travail s'arrêtent.

Travail:

Le mouvement en avant de la machine est freiné par l'éperon arrière (17). La profondeur de travail peut être réglée au moyen du doigt d'éperon. Les outils pénètrent d'autant plus profondément dans le sol que le

doigt d'éperon se trouve placé plus bas. Le réglage peut varier d'après les caractéristiques du sol; il est correct lorsque la machine peut être dirigée sans effort particulier sur le guidon.

Pour transporter la motobèche sur une courte distance, se placer du côté gauche de l'appareil, prendre le portant (27) dans la main gauche et la poignée-étoile (3) dans la main droite. Comme ceci vous évitez de toucher le pot d'échappement chaud ou les couteaux.

Entretien et soins:

On nettoiera la machine tout spécialement et les outils de travail après chaque utilisation. Toutes les pièces extérieures mobiles seront, à l'occasion, enduites d'huile ou de graisse. Retirer au moins une fois par an — et même 2 fois dans le cas de forte production de poussière — le couvercle de la courroie trapézoïdale et nettoyer le logement de courroie aménagé sous celui-ci. A cette occasion, enduire d'un peu d'huile l'axe de la poulie de tension. Toutes les autres pièces devront être exemptées d'une application d'huile ou de graisse, car le bon fonctionnement de la courroie s'en trouverait altéré.

Niveau d'huile dans le carter et vidanges d'huile

A vérifier de temps à autre, la machine étant en position horizontale. Le niveau d'huile devra concor-

der avec l'orifice de remplissage. Pour les remplissages d'appoint, utiliser une huile spéciale pour engrenages (par ex. Esso Spartan EP 150). L'huile d'engrenage sera vidangée pour la première fois au bout de 7 heures de travail et, par la suite, toutes les 100 heures à chaud. On pourra retirer à cet effet le bouchon de vidange (19) et le bouchon de remplissage (8). Il est conseillé à cette occasion de rincer l'intérieur du carter avec du carburant Diesel ou un produit analogue. Maintenir ouvert le trou de *purge d'air* et éviter son obstruction par de la poussière.

Ajustage de la transmission Bowden d'embrayage

Lorsque le levier d'embrayage est dégagé vers le bas, son extrémité doit avoir un jeu de 5 mm. La vis de réglage (25) permet d'agir sur l'extrémité du câble situé du côté carter.

Entretien et soins du moteur SOLO 2 temps

Nettoyer régulièrement le filtre à air; déposer à cet effet le couvercle du filtre, expulser la cartouche filtrante, souffler à l'air comprimé, laver les filtres très encrassés dans de l'essence pure ou dans une solution de détergent et laisser sécher. Il conviendra de remplacer les filtres complètement bouchés ou détériorés. Veiller, lors du remontage du filtre à ce que la cartouche et le cou-

vercle du filtre aient une fermeture absolument étanche et soient bien calés. Remplacer le filtre à carburant (entre réservoir et carburateur) s'il ne s'écoule pas une quantité suffisante de carburant. Veiller, en cas de remplacement, à ce que l'écoulement s'effectue dans le bon sens. Maintenir toujours propre la tôle de déflexion montée sur le haut du moteur, afin de garantir une entrée d'air irréprochable.

Maintenir propre la tringlerie et les ressorts de réglage du carburateur, qui ne doivent pas se déformer ni se dérégler.

Les principaux travaux d'entretien à exécuter soi-même

- 1.) Démontez et remonte ou remplacez le ressort de lanceur: Déposer le capot. Démontez la poignée de lanceur et la tôle de guidage de câble. Retirez le lanceur complet de son axe. Démontez les 3 vis du couvercle de fermeture et démontez avec beaucoup de précaution le ressort de lanceur. Placez sur la poulie de câble un nouveau ressort (il en existe au service après-vente SOLO) dans le sens des aiguilles d'une montre; si le ressort est neuf, disposez l'anneau extérieur sur une des chevilles de guidage et appuyez le ressort enroulé sur la poulie; l'anneau de fil métallique servant d'arrêt est alors repoussé. Au cas où le ressort rebondirait par manque de précontrain-

te, placez l'anneau extérieur du ressort sur la cheville d'assemblage de gauche et bobinez de l'extérieur vers l'intérieur en agissant dans le sens des aiguilles d'une montre. Introduire l'extrémité intérieure du ressort dans la fente de la douille d'arrêt et revisser le couvercle de fermeture. Enfoncer le lanceur sur l'axe et tourner la douille vers l'intérieur de manière à ce que le lanceur puisse être enfoncé jusqu'à sa butée. Pousser en même temps le ressort à bouclier faisant saillie hors de la roue dentée en plastique sur la glissière du réservoir de carburant, puis monter la douille d'écartement et la tôle de guidage de câble.

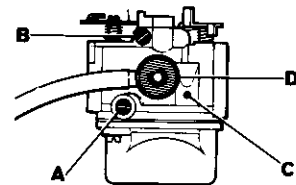
Tension du ressort de lanceur

Enrouler sur la poulie le ressort de lanceur. Au moyen d'un tourne-vis, repousser le pignon vers la gauche contre la poulie, de telle sorte que le pignon ne puisse pas engréner sur la denture de la roue de ventilateur lors de la tension du ressort. Saisir de la main gauche l'extrémité du câble et procéder à la prétension du ressort en effectuant 2 rotations *en sens contraire* des aiguilles d'une montre. Remonter ensuite le capot.

Réglage du carburateur

Le moteur SOLO est contrôlé et réglé en usine. Si toutefois un réglage (de la marche à vide par ex)

s'avérait exceptionnellement nécessaire, on opérera comme suit: Mettre le moteur en marche et laisser chauffer quelques minutes. Laisser tourner le moteur en marche à vide (?) „min". Contrôler et éventuellement corriger le réglage de la vis A (Buse d'air de ralenti). En partant du réglage de base (=3/4 de tour), tourner légèrement vers la gauche ou vers la droite jusqu'à obtention du régime maximal de marche à vide. Si ce régime s'avère



- A Buse d'air de point mort
- B Vis butée de marche à vide
- C Alésage de trop plein
- D Robinet d'essence

trop élevé, le réduire en tournant la vis B vers la gauche (vis de butée de marche à vide); tourner vers la droite, s'il est trop faible.

Prescriptions à observer pendant l'arrêt

Si le moteur reste longtemps sans fonctionner (par ex, en hiver), on opérera comme suit:

- 1.) Nettoyer à fond la motobèche. Ne jamais nettoyer le moteur directement au jet d'eau.

2.) Faire tourner le moteur, le robinet d'essence étant fermé, jusqu'à ce que le carburateur soit vide et le moteur arrêté (comme l'essence s'évapore, d'éventuels résidus d'huile du mélange huile-carburant peuvent boucher les gicleurs).

3.) Dévisser la bougie et verser par l'alésage de la bougie 5 cm³ d'huile anticorrosion ou 10 cm³ d'huile pour moteur dans la chambre du cylindre. Faire tourner ensuite le moteur quelques tours à l'aide du lanceur et revisser la bougie.

4.) Couvrir le moteur et conserver la Motobéche au sec.

5.) Il est conseillé, avant de remettre le moteur en service, de dévisser la bougie, de faire effectuer quelques tours au moteur par le lanceur et de nettoyer la bougie.

Montage de la roue de transport

La roue de transport (23) livrable à titre d'accessoire peut être vissée par le bas sur l'avant du carter. Les 2 vis de fixation (24) seront fournies à cet effet. La roue peut être déposée pendant le travail. On peut, si on le désire, la faire pivoter de 180° vers le haut et la fixer à nouveau.

— Solamente admisible para motor de dos tiempos SOLO. Para motor de cuatro tiempos véase los instrucciones de los Sres. Briggs & Stratton.

Instrucciones de manejo

Ensamblaje

1.) Colocar el aparato base, con el lado motor hacia abajo, sobre una superficie limpia y dura.

2.) Por razones de embalaje el brazo de espuela (1) no está montado a la motoazada. Pero siendo indispensable para azadonar, hay que montarlo antes de trabajar. Lubrificar bien la parte superior del brazo de espuela con perno y ponerlo en el orificio debajo del asiento del manillar (Fig. 7, flecha). Para desmontar el brazo de espuela (p.e. para transportar) procedan como sigue:

Meter un destornillador delgado en el orificio (32) lateral del asiento del manillar, moviendo el brazo de espuela a la izquierda y a la derecha hasta el tope. Al moverlo a la derecha sacar el brazo de espuela hacia abajo.

3.) Aplicar el capó de protección (4) a la caja del mecanismo y apretar, desde abajo, con las tuercas de sujeción (28) suministradas.

4.) Colocar las estrellas de azadonar (5) de tal manera en los extremos de eje que los filos rectificadas señalen en dirección de giro.

Asegurar mediante pasador articulado. El arco de resorte debe señalar en sentido contrario a la dirección de giro.

5.) Volver la azada preparada de esta forma, y colocarla sobre los útiles de azadonar (véase ilustración 1).

6.) Juntar las partes del manillar (2) con tornillos — perno roscado debe señalar al derecho en posición de trabajo — fijar con puño-estrella (3) y ajustar a la altura adecuada para una perfecta conducción.

7.) Introducir mediante presión el cable Bowden en la mordaza (9) en la parte interior del manillar. Pasar el cable por completo por debajo del puño.

8.) Acercar el cable Bowden de embrague (21) a la planca de embrague (11) (izquierda del manillar). Enganchar por completo la boquilla roscada en el extremo de tracción en el asiento de la boquilla roscada en la parte móvil de la palanca (ilustración 9).

9.) Tirar fuertemente de la envoltura exterior del cable Bowden en


dirección hacia el motor, introducir el alambre de acero interior en la ranura de la parte fijada

de la palanca, y hacer engranar a continuación, la boquilla de chapa en el extremo de la palanca (ilustración 10).

Además del botón 'stop' (15) hay un interruptor de cortocircuito mango derecho, lo cual — estar en posición 'stop' — desconecta el motor. Al montaje de la azada variar el cable por el alambre de retención, después entre filtro de aire y carburador (véase il.) y fijar el terminal de cable fuertemente a la clavija de contacto. Al arrancar el motor el interruptor tiene que estar siempre abierto (a la izquierda).

10.) Quitar el tornillo de relleno (8) del aceite lubricante para engranajes. Llenar el aceite especial lubricante para engranajes suministrado con el aparato, sólo hasta el orificio de relleno. Para esta operación, la azada debe hallarse en posición horizontal (véase ilustración 1).

Instrucciones de seguridad

- Nadie debe hallarse enfrente de la azada cuando se pone en marcha el motor.
-  Desengranar siempre la palanca de embrague situada en la parte izquierda del manillar, antes de poner en marcha el motor. En caso de la no observación de esta advertencia, las cuchillas de azadonar podrían ponerse en marcha al arrancar el motor.
- Ocupar la posición de trabajo detrás del aparato al poner en marcha el motor y sujetar el manillar.
- Para todos los trabajos de azadonar debe utilizarse el capó de protección.
- Desconectar el motor para limpiar las cuchillas.

Recomendaciones para azada 505, tipo con motor SOLO de dos tiempos (Para el tipo 506, ejecución con motor Briggs y Stratton de 4 tiempos, véanse instrucciones de servicio separadas para el motor).



Aprovisionamiento de combustible:

Les recomendamos no usar gasolina extra porque esto puede dañar las juntas al carburador o al motor. Usar una mixtura Gasolina-aceite en conexión con Gasolina normal solamente.

Utilizar exclusivamente mezcla para dos tiempos.

Proporción de mezcla:
Recomendamos una mezcla en la proporción de máx. 40:1. En este caso debe utilizarse un aceite especial para dos tiempos, debiéndose observar estrictamente las instrucciones de mezcla del fabricante.

Instrucción de rodaje para motores de dos tiempos

Use para las primeras 5 horas mezcla de combustible 1:25 (4 % aceite).

En caso de que no se disponga de aceite especial para dos tiempos, puede hacerse también la mezcla combustible-aceite utilizándose un aceite de marca para motores del grupo SAE 30-50. En este caso, la proporción de mezcla debe ser de 1:25 (por ejemplo, 5 litros de gasolina normal y 200 cc de aceite).

Llenar el combustible sólo en recipientes limpios y utilizar, en lo posible, un embudo de tamiz para el aprovisionamiento. Agitar bien el bidón. Contenido del tanque del motor: aproximadamente 1 litro, suficiente para 1 hora de servicio aprox.

Arranque:

- 1.) Antes de poner en marcha el motor, debe desengranarse la palanca de embrague (11) hacia abajo.
- 2.) Abrir el grifo de gasolina (D) (girar hacia la izquierda).

3.) Situar la palanca de servicio (12) en el motor en posición „Arranque”.

4.) Actuar el pulsador „Gas” (13) durante tanto tiempo hasta que salga gasolina por el orificio de carburador (C).

5.) Sacar el puño de arranque (14) hasta la primera resistencia perceptible y tirar rápidamente hacia arriba (en 10 posible por toda la longitud del cable). Repetir, en caso necesario, esta operación. Soltar el puño siempre con suavidad.

6.) Dejar girar el motor por un corto espacio de tiempo, y luego situar la palanca de servicio (12) en el número de revoluciones deseado — alcance selector entre „min” y „max”. De esta manera quedo preseleccionado el número de revoluciones de trabajo.

Importante

Con motor aún caliente del anterior servicio:

Después de un corto período de paro, debe arrancarse hallándose la palanca de servicio en posición „max”. No debe pulsarse el botón „gas” o solo algunas veces al no arrancar el motor inmediatamente. Sólo después de haber procedido al aprovisionamiento con combustible, y hallándose el depósito de gasolina completamente vacío, debe apretarse el botón „gas” hasta que el carburador vuelva a estar lleno.

Paro del motor

Pulsar el botón de cortocircuito (15) hasta el paro completo del motor. Cerrar el grifo de gasolina. En caso de puesta fuera de servicio de la máquina por un período más largo, debe cerrarse primero el grifo de gasolina y esperarse hasta que el motor se pare. De esta manera evitarán posteriores dificultades de arranque por causa de aceite que pueda depositarse en los surtidores.

Servicio práctico

Selección de las marchas de trabajo (III.4):

Es importante que sólo debe y puede cambiarse de marcha hallándose el embrague desembragado (la palanca de embrague (11) debe hallarse desengranada hacia abajo).

1ª Marcha para terreno duro y trabajo de azadonado basto:
Engranar la palanca de cambio (16) hacia arriba.

2ª Marcha para terreno arenoso y trabajo de azadonado fino:
engranar la palanca de cambio (16) hacia abajo.

Advertencia

Al tirar la palanca de embrague (11) hacia arriba engranándola en seguida, se establece una unión accionada por resorte de gravedad entre el motor y las cuchillas (por medio de polea de

tensión en la correa trapezoidal del engranaje) y las cuchillas empiezan a girar. Si se desengrana la palanca de embrague hacia abajo, se interrumpe esta unión y las cuchillas se detienen.

Azadonado:

El movimiento adelante de la máquina queda refrenado por la espuela (17). La profundidad de azadonado pueda ajustarse por medio del dedo de espuela. Cuanto más bajo se halla el dedo de espuela, tanto más profundamente se introducen las cuchillas en el suelo. El ajuste puede variarse según las condiciones del suelo y el ajuste es correcto si se puede llevar la máquina por medio del manillar sin que sea necesario hacer un gran esfuerzo.

Para llevar la azada comar la manilla de soporte (27) con la mano izquierda y el puño-estrella (3) con la mano derecha, estando al lado izquierda de la máquina (vease il.), por no tocar al escape caliente o a los rotores por inadvertencia.

Servicio y mantenimiento:

Después de cada ciclo de trabajo debería limpiarse la máquina y en especial las cuchillas. Proveer, de vez en cuando, las partes móviles exteriores de aceite o grasa. Por lo menos una vez al año — y si se trabaja en terrenos secos, dos veces — deberá quitarse la cubierta de la correa trapezoidal (18) y limpiarse la correa situada por debajo de

dicha cubierta. Con esta misma ocasión puede proveerse el eje de la polea tensora de un poco de aceite. Todas las demás partes deben permanecer libres de aceite y de grasa ya que de lo contrario se perjudicaría función de las correas trapezoidales. Nivel de aceite en el mecanismo y cambio de aceite Verificar de vez en cuando hallándose la máquina en posición horizontal. El nivel de aceite debe coincidir con el orificio de relleno (8). Utilizar para el posterior llenado sólo aceite especial lubricante para engranaje (por ejemplo, ESSO Spartan EP 150).

El aceite debe cambiarse después de 10 horas de trabajo, y luego cada 100 horas, en estado aún caliente de servicio. Para este cambio pueden quitarse el tornillo de purga (19) y el tornillo de relleno (8). Se recomienda asimismo lavar el interior de la caja del mecanismo con gas-oil o similar.

Mantener abierto y libre de suciedad el taladro de ventilación.

Ajuste del cable Bowden de embrague

1.) Cable Bowden de embrague (21):

Hallándose la palanca de embrague desengranada hacia abajo, debe existir en su extremo un juego de aproximadamente 5 mm. Un reajuste puede efectuarse en el extremo de tracción (lado cambio de marchas) por medio de un tornillo de ajuste (25).

Servicio y mantenimiento para el motor SOLO de dos tiempos

Limpiar regularmente el filtro de aire: Quitar la tapa del filtro (20). Sacudir y purgar el cartucho filtrante. Si el filtro es muy sucio, debe lavarse con gasolina u otra solución detergente y luego secar. Los filtros completamente obturados o dañados deben ser sustituidos. Al volver a ensamblar el filtro, debe prestarse atención que el cartucho filtrante y la tapa del filtro cierren herméticamente.

Sustituir el filtro de combustible (entre el depósito y el carburador) en caso de alimentación deficiente. En este caso debe prestarse atención a la correcta dirección de paso. Mantener siempre limpia la chapa centrifugadora colocada por encima del motor para garantizar una perfecta entrada de aire de refrigeración.

Mantener limpio el varillaje de regulación y el muelle de regulación

— Prestar atención de no deformarlos ni desajustarlos.

Trabajos de mantenimiento más importantes que pueden ser realizados por el propietario

- 1.) Montaje, desmontaje o sustitución del resorte de arranque:
Desmontar el capot del motor — desmontar el puño de arran-

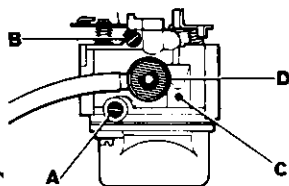
que y la placa conductora de cable. Retirar el arrancador completo del eje. Desatornillar 3 tornillos en la cubierta y sacar con cuidado el resorte de arranque. Colocar el nuevo resorte de arranque (pueda adquirirse en los talleres y tiendas de servicio SOLO) en la polea (en sentido de las agujas del reloj); calar el corchete exterior en una de las clavijas-guía e introducir el resorte enrollado mediante presión en la polea desprendiéndose la arandela de alambre que sirve de seguro. En caso de que el resorte se haya abierto, es decir, si no está armada previamente, el corchete de resorte exterior debe calarse en la clavija-guía izquierda enrollándolo desde el exterior hacia el interior en el sentido de las agujas del reloj. El extremo interior del resorte se introduce en la raja del manguito de retención y a continuación vuelve a atornillarse la cubierta. Introducir el arrancador completo sobre el eje girando, con ayuda de un destornillador, el manguito en su parte interior de tal manera que el arrancador pueda introducirse hasta el tope. Deslizar al mismo tiempo el resorte de alambre que sobresale en la rueda dentada de plástico, sobre la guía en el depósito de combustible; montar el manguito distanciador y la chapa-guía de cable.

Armar el resorte de arranque

Arrollar el cable de arranque firmemente en la polea. Apretar el piñón hacia la izquierda con ayuda de un desatornillador contra la polea de tal forma que el piñón no puede engranar en el dentado de la rueda de ventilador cuando se arma el resorte. Coger con la mano izquierda el extremo del cable y pretensar el resorte con aproximadamente 2 revoluciones en el sentido contrario de las agujas del reloj. Volver a montar el capot del motor.

Ajuste del carburador

El motor SOLO ha sido verificado y ajustado en la fábrica. Si en casos de excepción se desea un reajuste (por ejemplo, de la marcha en vacío) debe procederse de la manera siguiente:



- A Tobera de aire de ralentí
- B Tornillo tope de ralentí
- C Taladro aliviadero
- D Grifo de Gasolina

Poner en marcha el motor y esperar que se caliente durante unos minu-

tos, en marcha en vacío („min“). Controlar y corregir eventualmente el ajuste del tornillo A (tobera para marcha en vacío). Partiendo de este ajuste básico (= aprox. 3/4 revol.) girar un poco hacia la izquierda o hacia la derecha hasta que se alcance el máximo número de revoluciones alcanzable en marcha en vacío. En caso de que el número de revoluciones sea demasiado elevado, se reduce girando el tornillo B (tornillo de tope) hacia la izquierda; en caso de que sea demasiado reducido, girar el tornillo hacia la derecha.

Instrucciones para el almacenaje

Si no se utiliza el motor durante un período más largo (por ejemplo, durante el invierno), debe procederse de la forma siguiente:

- 1.) Limpiar cuidadosamente la azada. No lavar nunca el motor con un chorro directo de agua.
- 2.) Dejar funcionar el motor, hallándose el grifo de gasolina cerrado, durante tanto tiempo hasta que el carburador esté vacío y que el motor pare automáticamente (por el hecho de que la gasolina se evapora, puede darse la posibilidad de que eventuales residuos de aceite de la mezcla combustible-aceite obstruyan los surtidores).

- 3.) Desatornillar la bujía e introducir aproximadamente 5 cc de aceite anticorrosivo o aproximadamente 10 ccm de aceite para motores en la cámara de cilindros a través del asiento de la bujía. Hacer girar el motor algunas veces y volver a colocar la bujía.
- 4.) Cubrir el motor y almacenar la azada en un lugar seco.
- 5.) Antes de volver a poner en marcha el motor, se recomienda desatornillar la bujía, hacer girar el motor algunas veces con ayuda del arrancador y limpiar la bujía.

Montaje de la rueda de transporte

La rueda de transporte (23) que puede suministrarse como accesorio se atornilla por medio de una placa de montaje desde abajo en la caja del mecanismo frontal. La rueda de transporte va acompañada de dos tornillos de sujeción (24) para esta operación. Durante el trabajo de azadonar, la rueda de avance puede sacarse del manillar y girarse, si así se desea, hacia arriba por 180° y volver a calarse.

Ersatzteilliste
Spare Parts List
Liste de pièces de rechange
Lista de piezas de recambio

Allgemeine Richtlinien für die Bestellung von Original SOLO Ersatzteilen:

Ersatzteilbestellungen sind an die SOLO Verkaufsniederlassung oder Generalvertretung zu richten.

Voraussetzung für eine reibungslose Erledigung Ihres Auftrags sind folgende Angaben:

1. Ersatzteil-Bestellnummer
2. gewünschte Anzahl
3. Typenbezeichnung des Geräts
4. gewünschte Versandart

Die Lieferung erfolgt im Rahmen unserer allgemeinen Verkaufs- und Lieferbedingungen.

Diese Ersatzteilliste ist für Lieferumfang und Ausstattung von SOLO Erzeugnissen unverbindlich. Im Interesse der technischen Weiterentwicklung bleiben Konstruktionsänderungen vorbehalten.

Directives générales pour les commandes de pièces de rechange d'origine SOLO:

Il est indispensable de préciser dans toutes les commandes de pièces :

1. – le numéro de référence de la pièce
2. – la quantité
3. – le type de la machine
4. – le mode d'expédition

Les livraisons sont effectuées dans le cadre de nos conditions générales de vente.

Toutes modifications réservées.

General Directions for ordering original SOLO Spare Parts:

Spare Parts orders are to be placed with the SOLO Sales Branch or SOLO Distributor.

For correct and diligent processing of your order, please give the following information:

1. Spare Part number
2. Quantity
3. Model and serial number
4. Shipping instructions

Delivery is made in accordance with our general sales and delivery conditions.

This Spare Parts list is non-committal for us with regard to delivery and layout of SOLO products. In favour of technical improvements, design modifications are subject to change without notice.

Instrucciones generales para pedir piezas de recambio originales de SOLO

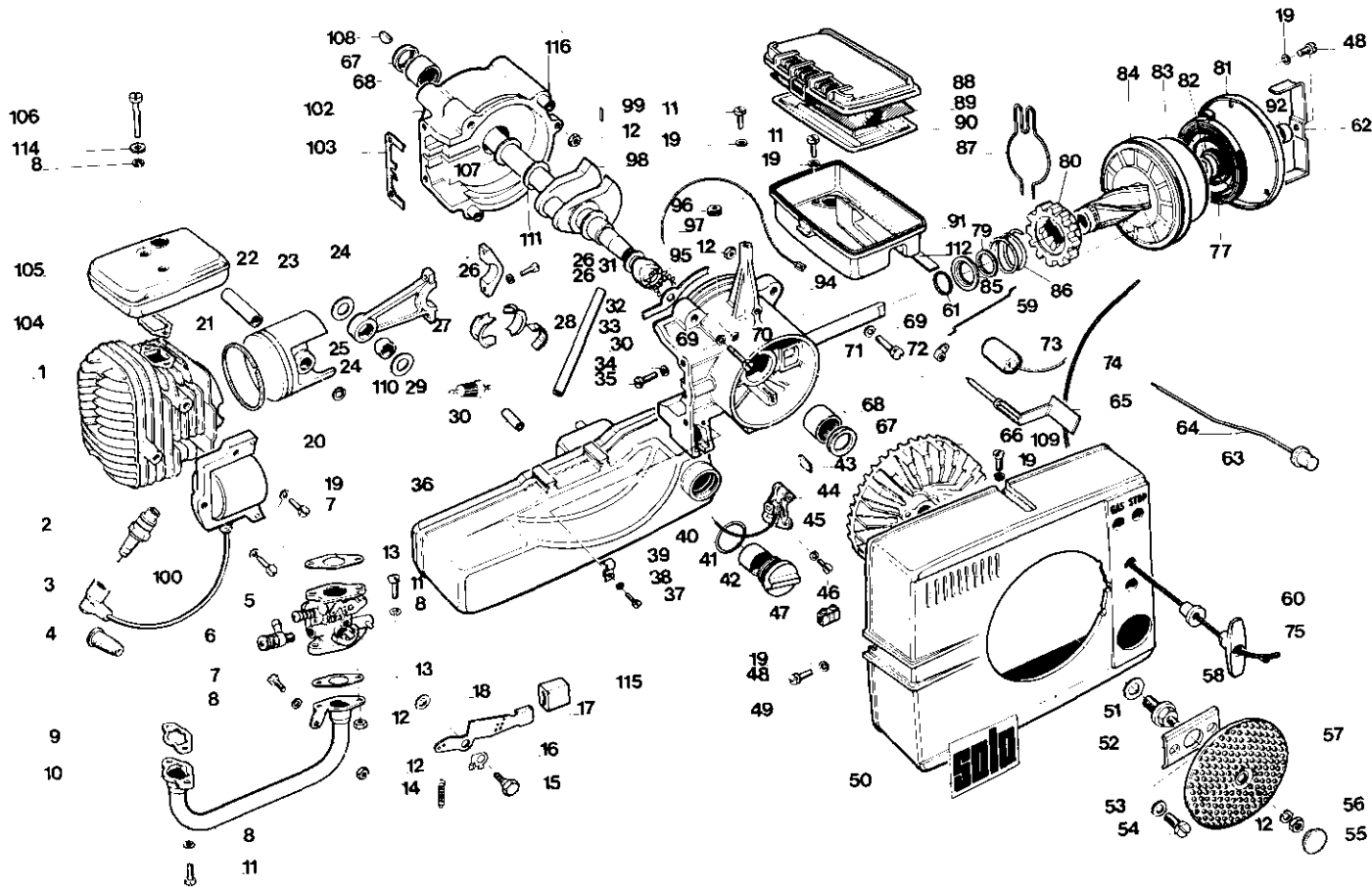
Dirigir todos los pedidos de piezas de recambio a los servicios de venta SOLO o a la representación general de SOLO.

Para que podemos suministrar su pedido sin dificultades, les rogamos nos indiquen:

1. Número de pedido de la pieza de recambio
2. Cantidad
3. Tipo del aparato
4. Forma de envío deseada.

Nuestras condiciones generales de venta se efectúan según es norma en nuestro ramo.

Para suministrar y equipar nuestros productos, no nos comprometemos a atenernos únicamente a nuestra lista de piezas de recambio. En el interés del desarrollo técnico, nos reservamos el derecho de efectuar modificaciones.



Bei Typ 506 mit 4-Takt-Motor siehe Motor-Ersatzteilliste der Firma Briggs & Stratton
 For model 506 with four-stroke engine see spare parts list of Messrs. Briggs & Stratton
 Pour type 506 avec moteur 4 temps voir liste des pièces de rechange des Ets. Briggs & Stratton
 Para tipo 506 con motor de cuatro tiempos véase lista de piezas de recambio de la casa Briggs & Stratton

Bild-Nr. Best.-Nr.
Pos. Nr. Order Nr.
Pos. No. No. de Cde.

SOLO 2-Takt-Motor

	20 00 273	Motor ZB
	22 00 381	Büchsenzylinder N*
	22 00 397	Büchsenzylinder U*
1	23 00 115	Zündkerze W 95
—	00 84 100	Zündkappe
2	00 84 203	Schutzkappe
3	23 00 356	Vergaser
4	27 00 213	Kraftstoffhahn
5	00 10 193	Zylinderschraube 6x25
6	00 34 114	Federring A 6
7	20 61 211	Vergaserdichtung
8	23 00 242	Ansaugkrümmer
9	00 10 143	Zylinderschraube 6x15
10	00 20 102	Sechskantmutter M 6
11	20 61 225	Vergaserdichtung
12	00 71 163	Drehzahlfeder
13	00 11 180	Sechskantschraube
14	00 73 189	Anschlagfeder
15	20 43 495	Bedienungshebel
16	00 72 111	Tellerfeder
17	00 34 107	Federscheibe B 6
18	23 00 215	Spule-Polblech
19	20 48 184	Kolbenring N*
20	20 48 253	Kolbenring U*
21	20 31 458	Kolbenbolzen
22	22 00 380	Kolben N* ZB (enth. Pos. 21)
23	22 00 407	Kolben U* ZB (enth. Pos. 21)
—	00 31 226	Anlaufscheibe
24	00 53 129	Pleuelbüchse
25	22 00 377	Pleuel
26	00 52 161	Geteilte Hülse
27	00 52 166	Streifen (35 Nadeln)
28	25 00 322	Benzinfilter
29		

*Bei Bestellung Größenkennzeichnung N oder U auf Zylinder und/oder Kolben beachten.

SOLO 2-cycle-Engine

	Engine, Assy.
	Cylinder N*
	Cylinder U*
	Spark Plug W 95
	Spark Plug Cap
	Cap
	Carburetor
	Fuel Valve
	Fill. Head Screw
	Spring Ring
	Carburetor Gasket
	Intake Elbow
	Fill. Head Screw
	Hex. Nut
	Carburetor Gasket
	Spring
	Hex. Screw
	Spring
	Control Lever
	Disc Spring
	Spring Washer
	Lamination
	Piston Ring N*
	Piston Ring U*
	Piston Pin
	Piston N* (item 21 incl.)
	Piston U* (item 21 incl.)
	Friction Washer
	Wrist Bushing
	Connecting Rod.
	Sleeve
	35 Needles
	Fuel Filter

*When ordering please take notice of the size code N or U on cylinder and/or piston.

SOLO 2-temps Moteur

	Moteur, cpl.
	Cylindre chemisé N*
	Cylindre chemisé U*
	Bougie W 95
	Capuchon de bougie
	Capuchon
	Carburateur
	Robinet d' essence
	Vis T.C.
	Rondelle élastique
	Joint de carburateur
	Coude d'aspiration
	Vis T.C.
	Ecrou 6 P.
	Joint de carburateur
	Ressort rotatif
	Vis T. 6P.
	Ressort
	Levier
	Ressort plat
	Rondelle élastique
	Noyau d'induit
	Segment de piston N*
	Segment de piston U*
	Axe de piston
	Piston N* cpl. (comp. pos. 21)
	Piston U* cpl. (comp. pos. 21)
	Rondelle
	Douille de bielle
	Bielle
	Douille
	35 Aiguilles
	Filtre à carburant

*En cas de commande faire attention à la marque de grandeur N ou U sur le cylindre et/ou le piston.

SOLO 2-tiempos-Motor

	Motor, mont.
	Cilindro N*
	Cilindro U*
	Bujía W 95
	Caperuza del encendido
	Capuchón protector
	Carburador
	Grito gasolina
	Tornillo cilíndrico
	Anillo elástico
	Junta del carburador
	Codo aspiración
	Tornillo cilíndrico
	Tuerca hexagonal
	Junta del carburador
	Muelle de revoluciones
	Tornillo hexagonal
	Muelle de tope
	Palanquita mando
	Muelle de disco
	Arandela elástica
	Chapa de bornes de la bobina
	Segmento de émbolo N*
	Segmento de émbolo U*
	Perno del émbolo
	Piston N* mont. (pos. 21 incl.)
	Piston U* mont. (pos. 21 incl.)
	Disco de contacto
	Casquillo bulón de biela
	Biela
	Casquillo
	35 Aguja
	Filtro de gasolina

*Eu caso de pedido si rvanse notar la marca de tamaño N o U en el cilindro y/o piston.

Bild-Nr. Best.-Nr.
Pos. Nr. Order Nr.
Pos. No. No. de Cde.

SOLO 2-Takt-Motor

30 **00 64 139**
31 **00 33 143**
32 **20 12 309**
33 **20 61 244**
34 **00 34 150**
35 **00 10 269**
36 **27 00 191**
37 **00 10 117**
38 **00 34 156**
39 **00 35 131**
40 **00 62 143**
41 **00 36 125**
42 **00 36 123**
43 **00 63 120**
44 **23 00 218**

45 **00 34 126**
46 **00 10 119**
47 **00 65 201**
48 **00 10 153**
49 **20 13 193**
50 **00 69 185**
51 **00 11 182**
52 **20 43 501**
53 **00 34 117**
54 **00 10 223**
55 **20 74 458**
56 **00 72 119**
57 **20 48 197**
58 **00 72 118**
59 **20 36 177**
60 **20 12 241**
61 **00 55 212**
62 **20 43 499**
63 **20 74 487**
64 **20 36 218**
65 **20 74 488**

Schlauch 5x1,5
Distanzscheibe
Unterbrechernocken
Kurbelgehäusedichtung
Federring 6
Zylinderschraube M 6x40
Tank
Zylinderschraube 4x8
Federring 4
Sicherungsblech
R-Ring
Verschlußdeckel
Tankverschluß
Schmierfilz
Unterbrecher
Bosch-Nr. 1 237 013 044
Federscheibe B 4
Zylinderschraube 4x10
Dosenklemme
Zylinderschraube 6x10
Motorhaube
Aufkleber
Schraube (Rechtsl.)
Abziehblech
Federring A 8
Zylinderschraube 8x20
Kappe
Tellerfeder
Schleuderblech
Tellerfeder
Verbindungsstange
Seilbüchse
Ring
Seilführungsblech
Knopf
Tupferstange
Windfahne (Rechtsl.)

SOLO 2-cycle-Engine

Hose
Spacer
Breaker Cam
Crankcase Gasket
Spring Ring
Fill. Head Screw
Tank
Fill. Head Screw
Spring Ring
Safety Washer
R-Ring
Lid
Tank Cap
Graese Fett
Contact Breaker
Bosch-No. 1 237 013 044
Spring Washer
Fill. Head Screw
Cable Clamp
Fill. Head Screw
Shroud-Engine
Sticker
Screw (R.H. Rotation)
Puller
Spring Ring
Fill. Head Screw
Cap
Disc Spring
Centrifugal Screen
Disc Spring
Connecting Shaft
Guide
Ring
Rope Guide Plate
Button
Connecting Shaft
Air Vane (R.H.)

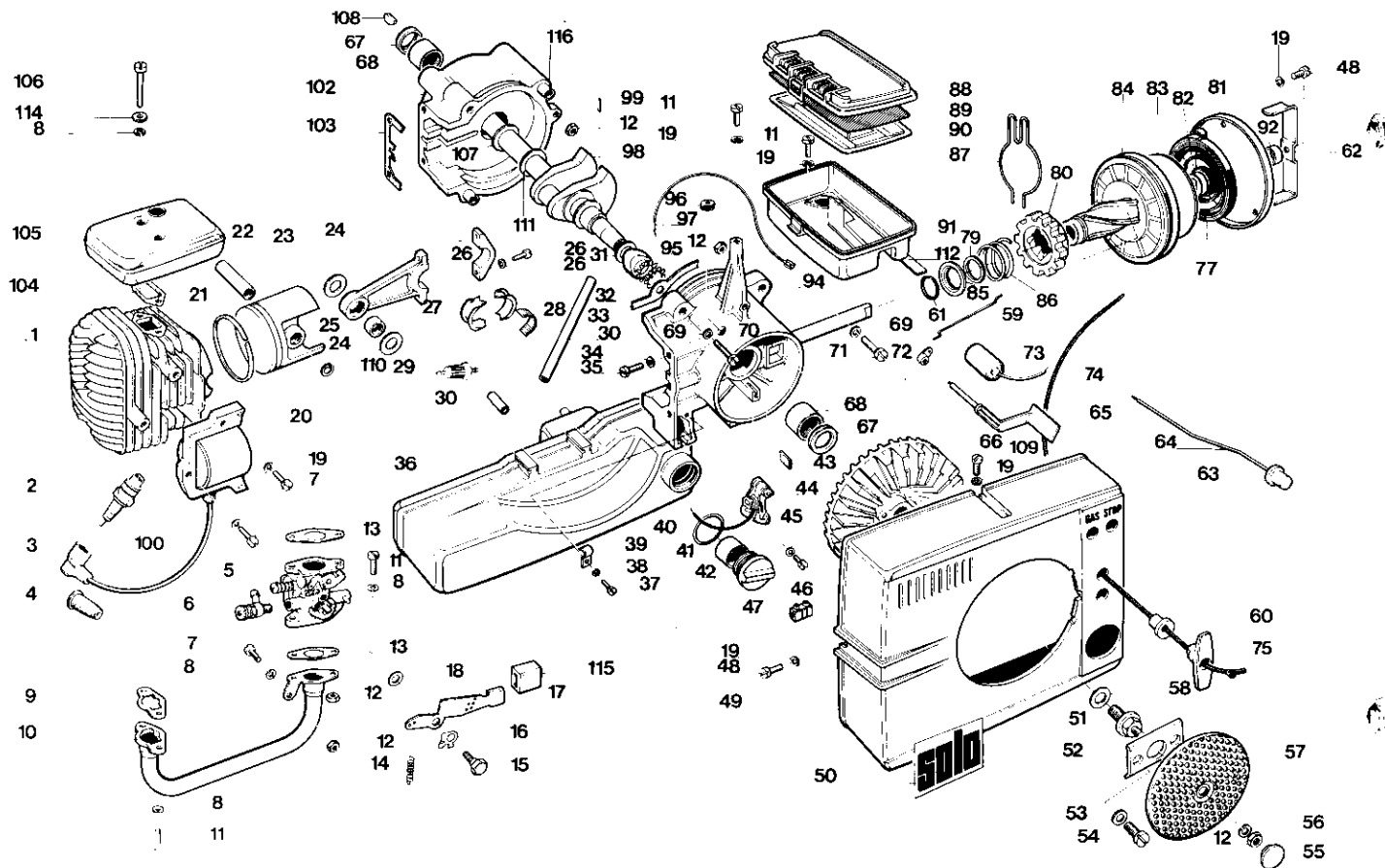
SOLO 2-temps Moteur

Tuyau
Rondelle d'épaisseur
Came de rupteur
Joint de carter moteur
Rondelle élastique
Vis T.C.
Réservoir à carburant
Vis T.C.
Rondelle élastique
Rondelle frein
Joint bague
Couvercle de fermeture
Bouchon de réservoir
Feutre de graissage
Interrupteur Bosch-
No. 1 237 013 044
Rondelle élastique
Vis T.C.
Serre-fil
Vis T.C.
Capot du moteur
Étiquette
Vis (rotation à droite)
Abducteur
Rondelle élastique
Vis T.C.
Capuchon
Ressort plat
Tôle de projection
Ressort plat
Tige de raccordement
Guidage
Bague
Tôle de guidage de câble
Bouton
Tige de raccordement
Venturi (droite)

SOLO 2-tiempos-Motor

Tubo
Arandela de separación
Leva para ruptor
Junta del carter
Anillo elástico
Tornillo cilíndrico
Depósito
Tornillo cilíndrico
Anillo elástico
Chapita de seguridad
Anillo en R
Tapón
Tapón depósito aceite
Filtro de engrase
Ruptor
Bosch-No. 1 237 013 044
Arandela elástica
Tornillo cilíndrico
Borne de unión
Tornillo cilíndrico
Tapa motor
Etiqueta
Tornillo (giro a derecha)
Placa de extracción
Anillo elástico
Tornillo cilíndrico
Caperuza
Muelle de disco
Chapa protección
Muelle de disco
Varilla de banderita
Casquillo de guía
Anillo
Chapa de la guía de la cuerda
Boton
Varilla de banderita
Banderita (derecha)

Bild-Nr. Pos. Nr. Pos. No.	Best.-Nr. Order Nr. No. de Cde.	SOLO 2-Takt-Motor	SOLO 2-cycle-Engine	SOLO 2-temps-Moteur	SOLO 2-tiempos-Motor
66	24 00 179	Lüfterrad	Fan Wheel	Turbine	Rueda ventilador
67	00 54 177	Wellendichtring	Oil Seal	Joint d'arbre	Retén
68	00 52 165	Nadelhülse	Needle Bush	Roulement à aiguilles	Casquillo cojinete agujas
69	00 34 164	Federring 8	Spring Ring	Rondelle élastique	Anillo elástico
70	00 10 232	Zylinderschraube 8x40	Fill. Head Screw	Vis T.C.	Tornillo cilíndrico
71	00 10 241	Zylinderschraube 8x35	Fill. Head.Screw	Vis T.C.	Tornillo cilíndrico
72	20 74 484	Hebel	Lever	Levier	Palanca
73	23 00 155	Kondensator	Condenser	Condensateur Bosch-	Kondensador
—	26 00 177	Bosch-Nr. 1 217 330 050	Bosch-No. 1 217 330 050	No. 1 217 330 050	Bosch-No. 1 217 330 050
		Starter ZB	Starter, assy.	Lanceur, cpl.	Arranque, mont.
		(enth. Pos. 74—87)	(item 74—87 incl.)	(comprend pos 74—87)	(pos. 74—87 incl.)
74	00 63 152	Starterseil 4 Ø 1050 lang	Starter Rope	Câble de lanceur	Cuerda arranque
75	20 74 454	Startergriff	Starter Grip	Poignée de lanceur	Puño del arranque
77	00 73 190	Rückzugfeder	Rewind Spring	Ressort de rappel	Resorte retroceso
79	00 31 378	Scheibe	Washer	Rondelle	Arandela
80	20 74 494	Ritzel (Rechtsl.)	Sprocket (R.H. Rotation)	Pignon (rotation à droite)	Piñon (giro a derecha)
81	00 31 241	Scheibe	Washer	Rondelle	Arandela
82	20 45 309	Büchse (Rechtsl.)	Bushing	Bague	Casquillo
83	00 31 242	Scheibe	Washer	Rondelle	Arandela
84	20 74 676	Seilrolle (Rechtsl.)	Rope Pulley	Poulie (rotation à droite)	Roldana (giro a derecha)
85	20 45 492	Anschlagtopf	Bushing	Douille de butée	Casquillo
86	00 70 216	Druckfeder	Spring	Ressort	Muelle
87	00 73 203	Feder	Spring	Ressort	Muelle
88	20 73 184	Luftfilter Oberteil	Filter Cover	Couvercle du filtre	Tapa del filtro
89	20 76 119	Platte (Kunststoff 60x89x0,5 mm)	Plate	Tôle	Chapós
90	20 48 241	Luftfilter	Air Filter	Filtre à air	Filtro de aire
91	25 00 364	Luftfilter Unterteil ZB	Filter Housing	Carter du filtre	Alojamiento del filtro
		(enth. Pos. 112)	(item 112 incl.)	(comprend pos. 112)	(pos. 112 incl.)
92	00 33 137	Distanzhülse	Space Sleeve	Douille d'écartement	Casquillo distanciador
94	21 00 235	Kurbelgehäuse Zünders	Crankcase, Ignition Side	Carter moteur, côte allumage	Caja del cambio, lado del encendido



Bei Typ 506 mit 4-Takt-Motor siehe Motor-Ersatzteilliste der Firma Briggs & Stratton
 For model 506 with four-stroke engine see spare parts list of Messrs. Briggs & Stratton
 Pour type 506 avec moteur 4 temps voir liste des pièces de rechange des Ets. Briggs & Stratton
 Para tipo 506 con motor de cuatro tiempos véase lista de piezas de recambio de la casa Briggs & Stratton

Bild-Nr. Pos. Nr. Pos. No.	Best.-Nr. Order Nr. No. de Cde.	SOLO 2-Takt-Motor	SOLO 2-cycle-Engine	SOLO 2-temps-Moteur	SOLO 2-tiempos-Motor
95	00 72 121	Tellerfeder	Disc Spring	Ressort plat	Muelle de disco
96	00 66 188	Kabeltulle	Grommet	Passe-fil	Manguito de cable
97	23 00 284	Kurzschlußkabel	Short Circuit Cable	Câble court-circuit	Cable corto circuito,
98	20 12 359	Kurbelwelle	Crankshaft	Vilebrequin	Cigüñal
99	00 52 154	Lagernadel 2x6	Needle	Aiguille	Aguja del cojinete
100	00 64 326	Schlauch	Hose	Tuyau	Tubo
102	20 11 494	Kurbelgehäuse Abtriebs.	Crankcase, Drive Side	Carter moteur, côté turbine	Caja de cambio, lado de salida de fuerza
103	20 61 210	Zylinderdichtung	Cylinder Gasket	Joint de cylindre	Junta del cilindro
104	20 61 140	Auspuffdichtung	Muffler Gasket	Joint d'échappement	Junta del escape
105	25 00 343	Auspuff	Muffler	Echappement	Silenciador, mont.
106	00 10 199	Zylinderschraube AM 6 x 60	Fill. Head Screw	Vis T.C.	Tornillo cilíndrico
107	00 31 355	Ausgleichscheibe	Washer	Rondelle	Arandela
108	00 75 108	Scheibenfeder	Woodruff Key	Clavette	Chaveta
109	00 10 194	Zylinderschraube	F.H. Screw	Vis T.C.	Tornillo cilíndrico
110	00 55 116	Kolbenbolzensicherung	Piston Pin Retaining Ring	Arrêtage de l'axe de piston	Anillo de seguridad
111	00 31 218	Anlaufscheibe	Washer	Rondelle	Arandela
112	20 43 498	Kurzschlußblech	Contact Plate, short circuit	Plaque de court-circuit	Chapa de corto circuito
114	00 30 100	Scheibe	Washer	Rondelle	Arandela
115	20 74 507	Knopf	Button	Bouton	Botón
116	00 42 234	Paßhülse	Spacer Sleeve	Douille d'écartement	Casquillo
		ZB = Zusammenbau	Assy. = Assembly	cpl. = complet	mont. = montaje

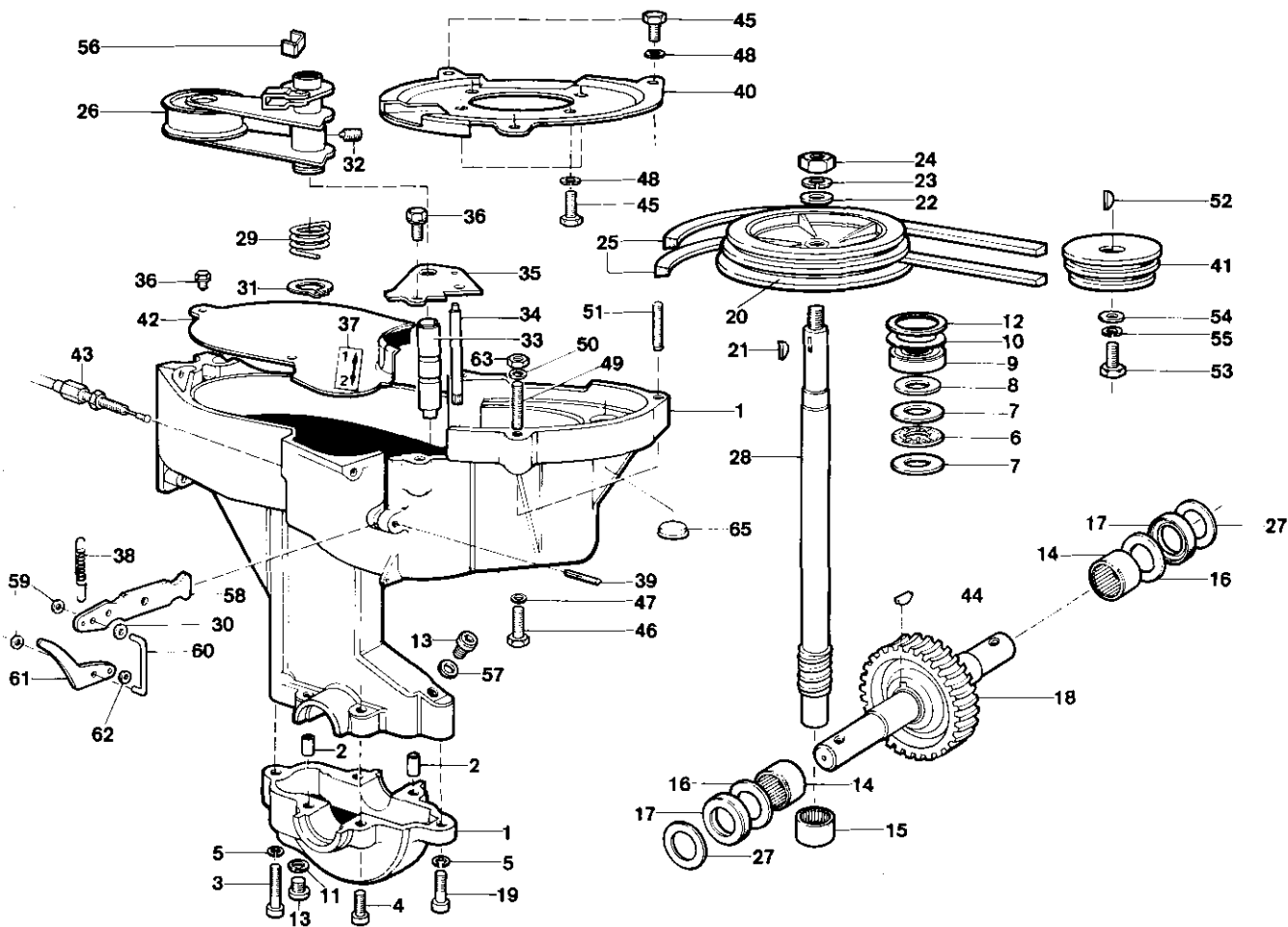


Bild-Nr. Pos. Nr. Pos. No.	Best.-Nr. Order Nr. No. de Cde.	Getriebe Gehäuse	Gear Housing	Réducteur Carter	Engranaje Caja
1	31 00 180	Hauptgehäuse (enth. Pos. 2—4)	Housing (item 2—4 incl.)	Carter (comprend pos 2—4)	Carter (pos 2—4 incl.)
2	00 42 208	Paßhülse	Bush	Douille	Casquillo
3	00 10 269	Zylinderschraube M 6 x 40	F. H. Screw	Vis T. C.	Tornillo cilíndrico
4	00 10 133	Zylinderschraube M 6 x 30	F. H. Screw	Vis T. C.	Tornillo cilíndrico
5	00 34 107	Federscheibe B 6	Spring Washer	Rondelle elastique	Arandela elástica
6	00 52 208	Axialnadellager	Needle Bearing	Roulement à aiguilles	Cojinete de agujas
7	00 31 367	Axialscheibe	Washer	Rondelle	Arandela
8	00 31 365	Anlaufscheibe	Washer	Rondelle	Arandela
9	00 50 108	Riffenkugellager	Ball Bearing	Roulement à billes	Cojinete de bolas
10	00 55 113	Axialsicherungsring	Circlip	Clips d'arrêtage	Anillo seguridad
11	00 61 122	Dichtring	Gasket	Joint	Junta
12	00 31 347	Paßscheibe	Washer	Rondelle	Arandela
13	00 16 126	Verschlußschraube	Screw	Vis	Tornillo
14	00 52 209	Nadelhülse	Bush	Douille	Casquillo
15	00 52 210	Nadelhülse	Bush	Douille	Casquillo
16	00 55 215	V-Ring	Ring	Rondelle	Anillo
17	00 54 209	Wellendichtring	Oil Seal	Joint d'arbre	Retén
18	33 00 148	Arbeitswelle	Drive Shaft	Arbre de commande	Eje principal
19	00 10 252	Zylinderschraube M 6 x 20	F. H. Screw	Vis T. C.	Tornillo cilíndrico
20	34 00 160	Keilriemenscheibe	V-belt pulley	Poulie, cpl.	Polea agargantada
21	00 75 124	Scheibenfeder	Woodruff Key	Clavette	Chaveta
22	00 30 103	Scheibe	Washer	Rondelle	Arandela
23	00 34 121	Federscheibe	Spring Washer	Rondelle elastique	Arandela elástica
24	00 20 113	Sechskantmutter	Nut	Ecrou 6 P.	Tuerca exagonal
25	00 57 178	Keilriemen vollst.	V-belt	Courroie	Correa en V
26	33 00 146	Schaltung vollst.	Gear change	Changement de vitesse	Mecanismo de embrague
27	00 31 370	Schutzscheibe	Washer	Rondelle	Arandela
28	30 38 315	Schneckenwelle	Worm shaft	Vis sans fin	Arbol de tornillo sin fin
29	00 73 252	Biegefeder	Spring	Ressort	Muelle
30	00 30 108	Scheibe 5,3	Washer	Rondelle	Arandela
31	00 55 192	Axial-Sicherungsring	Circlip	Clips d'arrêtage	Anillo seguridad
32	00 15 228	Gewindestift	Pin	Goujon	Pasador
33	30 31 797	Schaltwelle	Gear Shaft	Arbre de commande	Eje del cambio
34	30 31 801	Achse	Axle	Axe	Eje
35	30 42 450	Lagerblech	Plate	Tôle	Chapa
36	00 18 183	Schraube M 6 x 16	Screw	Vis	Tornillo
37	00 69 306	Aufkleber	Sticker	Etiquette	Etiqueta
38	00 71 178	Zugfeder	Spring	Ressort	Muelle
39	00 42 239	Paßkerbstift 6 x 16	Pin	Goujon	Pasador
40	53 00 251	Motorplatte (2-takt)	Flange (2-takt)	Flasque (2-takt)	Brida (2-takt)

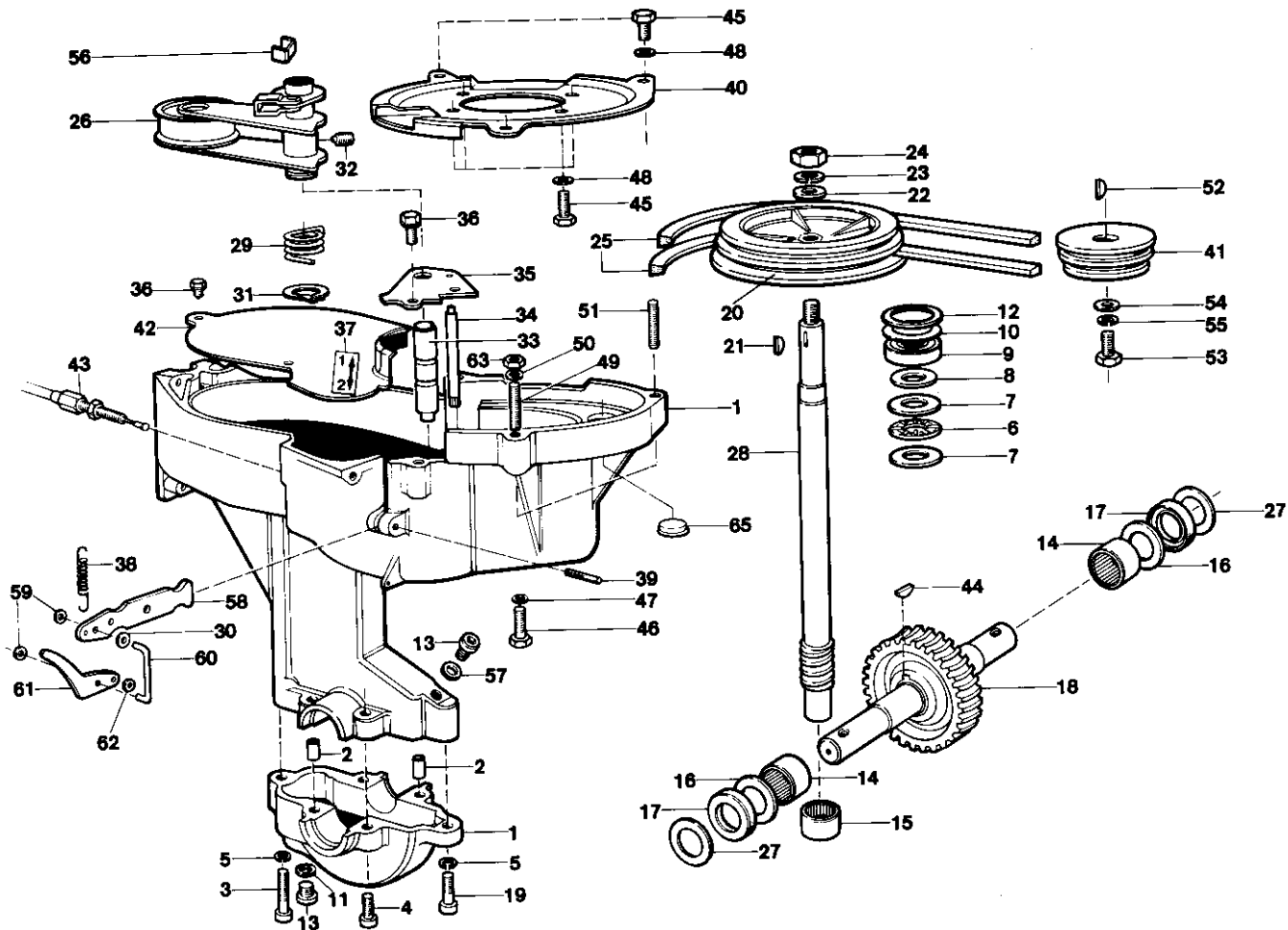


Bild-Nr. Pos. Nr. Pos. No.	Best.-Nr. Order Nr. No. de Cde.	Getriebe Gehäuse	Gear Housing	Réducteur Carter	Engranaje Caja
41	20 15 184	Keilriemenscheibe (T.505)	V-belt pulley (mod. 505)	Poulie (mod. 505)	Polea agargantada (mod. 505)
—	20 15 185	Keilriemenscheibe (T.506)	V-belt pulley (mod. 506)	Poulie (mod. 506)	Polea agargantada (mod. 506)
42	30 43 853	Abdeckblech (Typ 505)	Cover plate (mod. 505)	Coiffe (mod. 505)	Cubierta (mod. 505)
—	30 43 837	Abdeckblech (Typ 506)	Cover plate (mod. 506)	Coiffe (mod. 506)	Cubierta (mod. 506)
43	38 00 218	Bowdenzug, Kupplung	Bowden Cable	Transmission Bowden	Cable Bowden
44	00 75 128	Scheibenfeder	Woodruff Key	Clavette	Chaveta
45	00 12 230	Sechskantschraube M 8 x 16 (Typ 505)	Hex. Screw (mod. 505)	Vis T. 6P. (mod. 505)	Tornillo exagonal (mod. 505)
46	00 12 174	Sechskantschraube M 6 x 25 (Typ 505)	Hex. Screw (mod. 505)	Vis T. 6P. (mod. 505)	Tornillo exagonal (mod. 505)
47	00 34 107	Federscheibe B 6 (Typ 505)	Spring Washer (mod. 505)	Rondelle élastique (mod. 505)	Arandela elástica (mod. 505)
48	00 34 128	Federscheibe B 8 (Typ 505)	Spring Washer (mod. 505)	Rondelle élastique (mod. 505)	Arandela elástica (mod. 505)
—	00 34 186	Fächerscheibe A 8,2 (Typ 505)	Washer (mod. 505)	Rondelle (mod. 505)	Arandela (mod. 505)
49	00 15 221	Stiftschraube M 8 x 30 (Typ 506)	Screw (mod. 506)	Vis (mod. 506)	Tornillo (mod. 506)
50	00 34 117	Federring A 8 (Typ 506)	Spring Ring (mod. 506)	Rondelle élastique (mod. 506)	Anillo elastico (mod. 506)
51	00 15 225	Stiftschraube M 8 x 25 (Typ 506)	Screw (mod. 506)	Vis (mod. 506)	Tornillo (mod. 506)
52	00 75 108	Scheibenfeder (Typ 505)	Key (mod. 505)	Clavette (mod. 505)	Chaveta (mod. 505)
—	00 75 123	Scheibenfeder (Typ 506)	Key (mod. 506)	Clavette (mod. 506)	Chaveta (mod. 506)
53	00 12 233	Sechskantschraube M 10 x 22 (Typ 505)	Hex. Screw (mod. 505)	Vis T. 6 P. (mod. 505)	Tornillo exagonal (mod. 505)
—	00 12 257	Sechskantschraube 3/8" (Typ 506)	Hex. Screw (mod. 506)	Vis T. 6 P. (mod. 506)	Tornillo exagonal (mod. 506)
54	00 30 129	Scheibe	Washer	Rondelle	Arandela
55	00 34 102	Federscheibe	Spring Washer	Rondelle élastique	Arandela elástica
56	50 43 854	Sicherungsblech	Safety Plate	Tôle d'arrêt	Chapita de seguridad
57	00 61 264	Dichtring	Gasket	Joint	Junta
58	30 42 451	Hebel	Lever	Levier	Palanca
59	00 55 101	Sicherungsscheibe	Washer	Rondelle	Arandela
60	50 36 264	Bügel	Bracket	Bride	Estribo
61	50 74 705	Schalthebel	Lever	Levier	Palanca
62	00 55 103	Sicherungsscheibe	Washer	Rondelle	Arandela
63	00 20 109	Sechskantmutter M8	Nut	Ecrou	Tuerca
65	50 45 493	Schutzkappe	Plug	Bouchon	Tapón

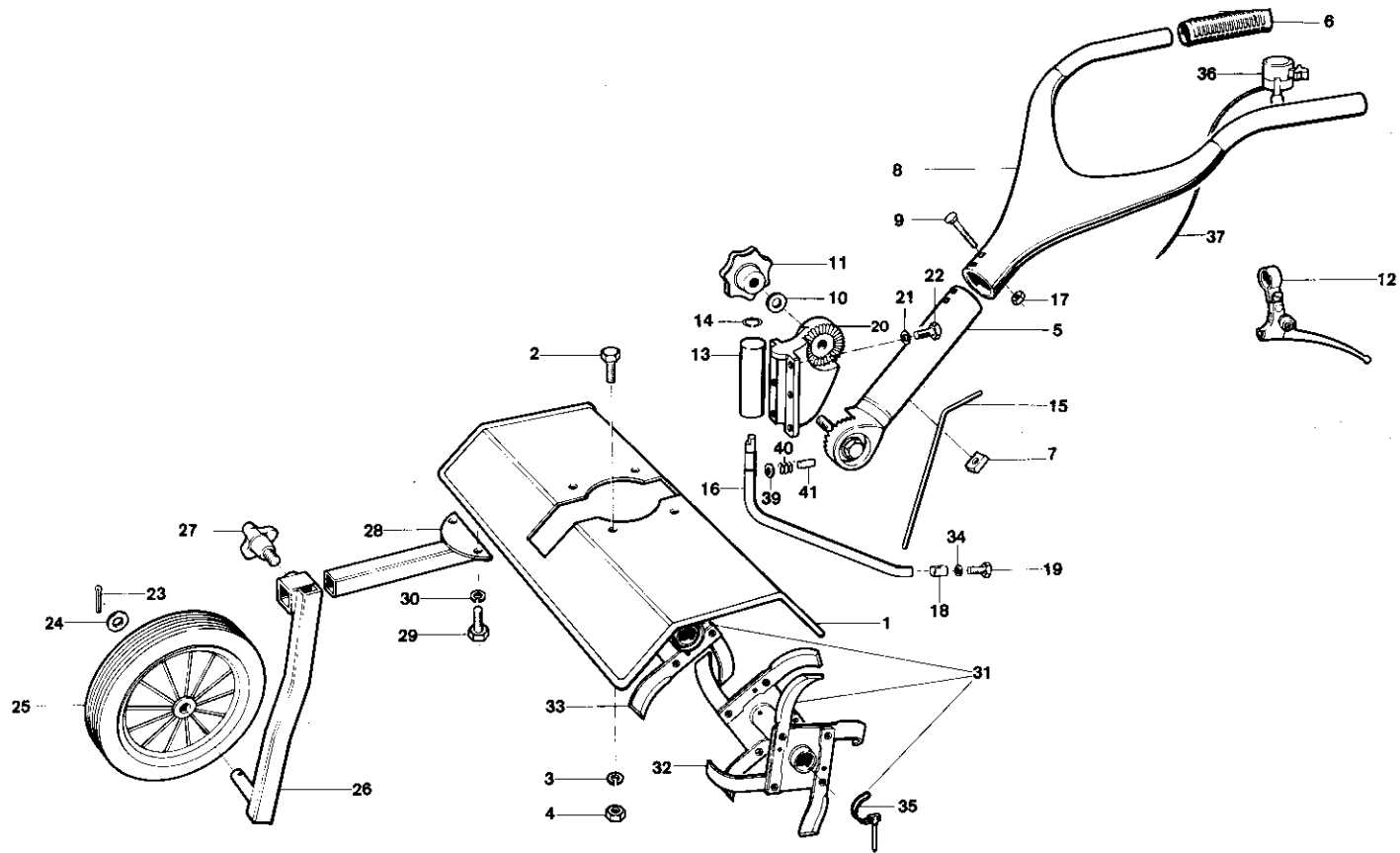


Bild-Nr. Pos. Nr. Pos. No.	Best.-Nr. Order-Nr. No. de Cde.	Holm Hacksatz	Support Rotorset	Support Outil à houer	Soporte Juego de cuchillas
1	50 43 835	Schutzblech	Cover Plate	Tôle de protection	Cubierta protectora
2	00 12 175	Sechskantschraube 6 x 16	Hex. Screw	Vis T 6 P.	Tornillo exagonal
3	00 34 107	Federscheibe B 6	Spring Washer	Rondelle élastique	Arandela elástica
4	00 20 102	Sechskantmutter M 6	Hex. Nut	Ecrou	Tuerca
5	53 00 276	Holmstück	Handle bar lower part	Guidon inférieur	Manillar abajo
6	00 94 135	Handgriff 24 Ø	Handle	Poignée	Mango
7	50 74 370	Klemme	Clip	Collier	Mordaza
8	58 00 236	Holmbügel	Handle bar upper part	Guidon supérieur	Manillar arriba
9	00 17 104	Schraube M 8 x 60	Screw	Vis	Tornillo
10	00 34 154	Federscheibe	Spring Washer	Rondelle élastique	Arandela elástica
11	00 94 138	Sterngriff	Star Knob	Poignée-étoile	Puno-estrella
12	38 00 220	Hebel	Lever	Levier	Palanca
13	50 33 126	Spornführung	Depth Gauge Guide	Guide de l'épéron de profondeur, cpl.	Guia del espolón
14	00 30 111	Scheibe B 17	Washer	Rondelle	Arandela
15	50 33 109	Spornfinger	Skid grip	Tige de béquille	Dedo de espuela
16	50 33 127	Spornarm	Skid grip arm	Bras de béquille	Brazo de espuela
17	00 28 116	Mutter M 8	Nut	Ecrou	Tuerca
18	50 32 520	Spannstück	Retainer	Pièce de pression	Pieza de compresión
19	00 12 189	Sechskantschraube M10x16	Hex. Screw	Vis T. 6 P.	Tornillo exagonal
20	50 12 343	Verstellkörper	Adjuster	Arrêtage	Cuerpo de ajuste
21	00 34 117	Federring	Spring Ring	Rondelle elastique	Arandela elástica
22	00 12 192	Sechskantschraube 8 x 30	Hex. Screw	Vis T. 6 P.	Arandela exagonal
23	00 42 132	Splint	Pin	Goupille	Pasador
24	00 30 103	Scheibe	Washer	Rondelle	Arandela
25	53 00 191	Lauftrad	Wheel	Roue	Rueda
26	59 00 583	Stützholm	Support	Appui	Soporte
27	00 94 166	Kreuzgriff	Star Knob	Poignée-étoile	Puno-estrella
28	59 00 581	Träger	Support	Support	Soporte
29	00 12 185	Sechskantschraube	Hex. Screw	Vis T. 6 P.	Tornillo exagonal
30	00 34 128	Federscheibe	Spring Washer	Rondelle elastique	Arandela elástica
31	59 00 579	Hacksatz ZB (enth. Pos. 32, 33, 35)	Rotor set, assy. (item 32, 33, 35 incl.)	Outil à houer (comp. pos. 32, 33, 35)	Juego de cuchillas, mont. (pos. 32, 33, 35 incl.)
32	59 00 577	Hackwerkzeug, links	Tine Star L.H.	Etoile de binage côtes gauche	Estrella cavadora, corta izq.
33	59 00 578	Hackwerkzeug, rechts	Tine Star R.H.	Etoile de binage côte droite	Estrella cavadora, corta derecha
34	00 30 137	Scheibe 10,5	Washer	Rondelle	Arandela
35	59 00 589	Klappstift ZB	Toggle pin	Coupille basculante	Pasador rebatible
36	00 84 394	Schalter	Toggle switch	Interrupteur	Interrupctor
37	00 84 403	Massekabel	Cable	Câble	Cables
39	00 55 101	Sicherungsscheibe 4	Washer	Rondelle	Arandela
40	00 70 217	Feder	Spring	Ressort	Muelle
41	50 31 821	Bolzen	Pin	Goujon	Pasador

ZB = Zusammenbau

Assy. = Assembly

cpl. = complet

mont. = montaje

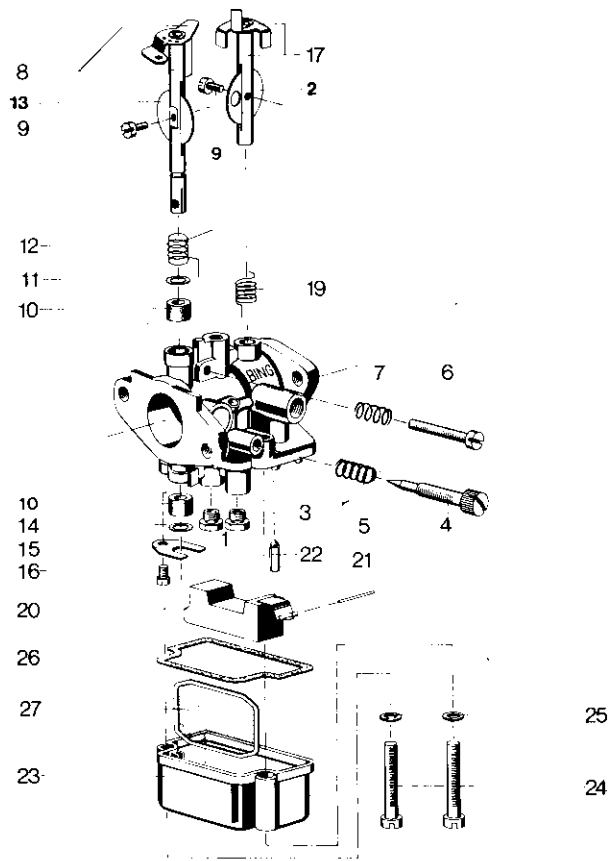


Bild-Nr.	Best.-Nr.				
Pos. Nr.	Order Nr.				
Pos. No.	No. de Cde.				
	Ref.-Nr.				
—	23 00 356	ZB Vergaser 86/14/102 (enth. Pos. 1—27)	Carburetor, assy. (item 1—27 incl.)	Carburateur, cpl. (comprend pos. 1—27)	Carburador (pos. 1—27 incl.)
1	00 65 206	Düse 70	Jet 70	Gicleur 70	Tobera 70
2	05 10 511	Startklappe	Choke	Clapet	Valvula de aire
3	05 10 537	Düse 40	Jet 40	Gicleur 40	Tobera 40
4	05 10 517	Lufregulierschraube	Air control screw	Vis d'air	Tornillo
5	05 10 462	Feder	Spring	Ressort	Resorte
6	05 10 515	Schraube	Screw	Vis	Tornillo
7	05 10 526	Feder	Spring	Ressort	Resorte
8	05 10 520	Drosselachse	Axle	Axe	Eje de mariposa
9	05 10 514	Schraube	Screw	Vis	Tornillo
10	05 10 532	Dichthülse	Sleeve	Douille	Junta
11	05 10 521	Scheibe	Washer	Rondelle	Arandela
12	05 10 528	Schenkelfeder	Spring	Ressort	Resorte
13	05 10 624	Drosselklappe	Throttle shutter	Clapet	Compuerta de estrangulación
14	05 10 522	Scheibe	Washer	Rondelle	Arandela
15	05 10 523	Halteplatte	Plate	Tôle	Chapa
16	05 10 120	Schraube	Screw	Vis	Tornillo
17	05 10 519	Starrachse	Axle	Axe	Arbol
19	05 10 529	Schenkelfeder	Spring	Ressort	Resorte
20	05 10 513	Schwimmer	Float	Flotteur	Boya
21	05 10 189	Stift	Pin	Goupille	Clavija
22	05 10 179	Schwimmernadel	Float needle	Pointeau de flotteur	Aguja de la boya
23	05 10 512	Schwimmerkappe	Cap	Couvercle	Tapa de caja
24	05 10 671	Schraube	Screw	Vis	Tornillo
25	05 10 685	Sicherungsscheibe	Washer	Rondelle	Arandela
26	05 10 531	Dichtung	Gasket	Joint	Junta
27	05 10 524	Filter	Screen	Tamis	Tamiz

Best.-Nr.
Order Nr.
No. de Cde.

	Werkzeug (ohne Abb.)	Tools (no Ill.)	Outils (sans Fig.)	Herramientas (sin Ilustr.)
00 80 118	Sechskantstift-Schlüssel	Hex. Wrench	Clé 6 P.	Llave hexagonal
79 00 219	Kerzenschlüssel (2-takt)	Sparg plug wrench (2-takt)	Clé de bougie (2-takt)	Llave para bujias (2-takt)
79 00 220	Kerzenschlüssel (4-takt)	Sparg plug wrench (4-takt)	Clé de bougie (4-takt)	Llave para bujias (4-takt)
00 80 107	Kerzenbürste	Wire Brush	Brosse en laiton	Cepillo de latón
00 80 443	Schraubenzieher	Screw Driver	Tournevis	Destornillador
00 80 323	Doppelmaulschlüssel 13 x 17	Double spanner 13 x 17	Clé double 13 x 17	Llave doble 13 x 17
00 80 113	Doppelmaulschlüssel 9 x 10	Double spanner 9 x 10	Clé double 9 x 10	Llave doble 9 x 10
00 80 249	Werkzeugtasche	Tool bag	Boite à outils	Bolsa de Herramientas
20 73 173	Trichterhaube	Strainer	Entonnoir	Embudo
29 00 103	Trichtersieb	Fuel screen	Entonnoir à tamis	Embudo de tamiz

Numerisches Teileverzeichnis **Tableau numerique des pieces**
Numerical parts list **Tabla numerica de piezas**

Best.-Nr. Order Nr. No. de Cde.	Seite Pag.	Best.-Nr. Order Nr. No. de Cde.	Seite Pag.	Best.-Nr. Order Nr. No. de Cde.	Seite Pag.	Best.-Nr. Order Nr. No. de Cde.	Seite Pag.	Best.-Nr. Order Nr. No. de Cde.	Seite Pag.
00 10 117	22	00 10 269	22,27	00 15 225	29	00 30 111	31	00 31 378	23
00 10 119	22	00 11 180	21	00 15 228	27	00 30 129	29	00 33 137	23
00 10 133	27	00 11 182	22	00 16 126	27	00 30 137	31	00 33 143	22
00 10 143	21	00 12 174	29	00 17 104	31	00 31 218	25	00 34 102	29
00 10 153	22	00 12 175	31	00 18 183	27	00 31 226	21	00 34 107	21,27,29,31
00 10 193	21	00 12 185	31	00 20 102	21,31	00 31 241	23	00 34 114	21
00 10 194	25	00 12 189	31	00 20 109	29	00 31 242	23	00 34 117	29,31
00 10 199	25	00 12 192	31	00 20 113	27	00 31 347	27	00 34 117	22
00 10 223	22	00 12 230	29	00 28 116	31	00 31 355	25	00 34 121	27
00 10 232	23	00 12 233	29	00 30 100	25	00 31 365	27	00 34 126	22
00 10 241	23	00 12 257	29	00 30 103	27,31	00 31 367	27	00 34 128	29,31
00 10 252	27	00 15 221	29	00 30 108	27	00 31 370	27	00 34 150	22
								00 34 154	31
								00 34 156	22
								00 34 164	23
								00 34 186	29
								00 35 131	22
								00 36 123	22
								00 36 125	22
								00 42 132	31
								00 42 208	27
								00 42 234	25
								00 42 239	27
								00 50 108	27

Best.-Nr. Order Nr. No. de Cde. Ref.-No.	Seite Pag.	Best.-Nr. Order Nr. No. de Cde. Ref.-No.	Seite Pag.	Best.-Nr. Order Nr. No. de Cde. Ref.-No.	Seite Pag.	Best.-Nr. Order Nr. No. de Cde. Ref.-No.	Seite Pag.	Best.-Nr. Order Nr. No. de Cde. Ref.-No.	Seite Pag.	Best.-Nr. Order Nr. No. de Cde. Ref.-No.	Seite Pag.
00 52 154	25	00 71 163	21	05 10 512	33	20 43 498	25	23 00 155	23	50 33 127	31
00 52 161	21	00 71 178	27	05 10 513	33	20 43 499	22	23 00 215	21	50 36 264	29
00 52 165	23	00 72 111	21	05 10 514	33	20 43 501	22	23 00 218	22	50 43 835	31
00 52 166	21	00 72 118	22	05 10 515	33	20 45 309	23	23 00 242	21	50 43 854	29
00 52 208	27	00 72 119	22	05 10 517	33	20 45 492	23	23 00 284	25	50 45 493	29
00 52 209	27	00 72 121	25	05 10 519	33	20 48 184	21	23 00 356	21,33	50 74 370	31
00 52 210	27	00 73 189	21	05 10 520	33	20 48 197	22	24 00 179	23	50 74 705	29
00 53 129	21	00 73 190	23	05 10 521	33	20 48 241	23	25 00 322	21	53 00 191	31
00 54 177	23	00 73 203	23	05 10 522	33	20 48 253	21	25 00 343	25	53 00 251	27
00 54 209	27	00 73 252	27	05 10 523	33	20 61 140	25	25 00 364	23	53 00 276	31
00 55 101	29,31	00 75 108	25,29	05 10 524	33	20 61 210	25	26 00 177	23	58 00 236	31
00 55 103	29	00 75 123	29	05 10 526	33	20 61 211	21	27 00 191	22	59 00 577	31
00 55 113	27	00 75 124	27	05 10 528	33	20 61 225	21	27 00 213	21	59 00 578	31
00 55 116	25	00 75 128	29	05 10 529	33	20 61 244	22	29 00 103	34	59 00 579	31
00 55 192	27	00 80 107	34	05 10 531	33	20 73 173	34	30 31 797	27	59 00 581	31
00 55 212	22	00 80 113	34	05 10 532	33	20 73 184	23	30 31 801	27	59 00 583	31
00 55 215	27	00 80 118	34	05 10 537	33	20 74 454	23	30 38 315	27	59 00 589	31
00 57 178	27	00 80 249	34	05 10 624	33	20 74 458	22	30 42 450	27	79 00 219	34
00 61 122	27	00 80 323	34	05 10 671	33	20 74 484	23	30 42 451	29	79 00 220	34
00 61 264	29	00 80 443	34	05 10 685	33	20 74 487	22	30 43 837	29		
00 62 143	22	00 84 100	21	20 00 273	21	20 74 488	22	30 43 853	29		
00 63 120	22	00 84 203	21	20 11 494	25	20 74 494	23	31 00 180	27		
00 63 152	23	00 84 394	31	20 12 241	22	20 74 507	25	33 00 146	27		
00 64 139	22	00 84 403	31	20 12 309	22	20 74 676	23	33 00 148	27		
00 64 326	25	00 94 135	31	20 12 359	25	20 76 119	23	34 00 160	27		
00 65 201	22	00 94 138	31	20 13 193	22	21 00 235	23	38 00 218	29		
00 65 206	33	00 94 166	31	20 15 184	29	22 00 377	21	38 00 220	31		
00 66 188	25	05 10 120	33	20 15 185	29	22 00 380	21	50 12 343	31		
00 69 185	22	05 10 179	33	20 31 458	21	22 00 381	21	50 31 821	31		
00 69 306	27	05 10 189	33	20 36 177	22	22 00 397	21	50 32 520	31		
00 70 216	23	05 10 462	33	20 36 218	22	22 00 407	21	50 33 109	31		
00 70 217	31	05 10 511	33	20 43 495	21	23 00 115	21	50 33 126	31		

- Diese Teile sind gegenüber der Ersatzteilliste Nr. 9 505 706 neu hinzugekommen.
- These parts are in addition to spare parts list no. 9 505 706.
- Cettes pièces sont ajoutées en comparaison de la liste no. 9 505 706.
- Estas nuevas piezas son adicionales a la lista de piezas de recambio no. 9 505 706.

SOLO KLEINMOTOREN GMBH

7032 Sindelfingen 6

Telefon 0 7031 / 3 20 40

Telex 7 265 840 / 07-265 892 (Export)

Telegr. Solomotor

Printed in Germany/Imprimé en Allemagne
1/86/2 Mü. Best.-Nr. D 9 505 708