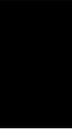


Honda EU30i

MANUEL DE L'UTILISATEUR
Notice originale



Nous vous remercions d'avoir porté votre choix sur un groupe électrogène Honda.

Ce manuel couvre l'utilisation et l'entretien du générateur EU30i.

Toutes les informations de cette publication sont basées sur les dernières données sur le produit disponibles au moment de la mise sous presse.

Honda Motor Co., Ltd. se réserve le droit d'apporter des modifications à tout moment sans préavis et sans obligation quelconque.

Aucune partie de cette publication ne peut être reproduite sans autorisation écrite.

Ce manuel doit être considéré comme un élément permanent du groupe électrogène et doit l'accompagner en cas de revente.

Attacher une attention particulière aux indications précédées des mentions suivantes :

▲ ATTENTION Indique un risque important de blessure grave ou mortelle si les instructions ne sont pas respectées.

PRECAUTION : Signale un risque de blessures ou de détérioration des équipements si les instructions ne sont pas suivies.

REMARQUE : Fournit des informations utiles.

En cas de dérangement, ou pour toute question concernant ce groupe électrogène, veuillez vous adresser au revendeur local Honda.

▲ ATTENTION
Les groupes électrogènes Honda ont été conçus pour assurer un fonctionnement sûr et fiable lorsqu'ils sont utilisés conformément aux instructions données. Lire très attentivement le manuel de l'utilisateur avant d'utiliser le groupe électrogène. A défaut, vous vous exposeriez à des blessures et l'équipement pourrait être endommagé.

Les illustrations peuvent varier en fonction du type.

SOMMAIRE

1. CONSIGNES DE SECURITE	3
2. EMBLACEMENT DES ETIQUETTES DE SECURITE	7
Emplacement de la marque CE et des étiquettes	
sur les émissions sonores	11
3. IDENTIFICATION DES COMPOSANTS	12
4. CONTROLES AVANT UTILISATION	16
5. MISE EN MARCHÉ DU MOTEUR.....	22
• Modification du carburateur pour une utilisation	
à haute altitude.....	24
6. UTILISATION DU GROUPE.....	25
7. ARRÊT DU MOTEUR.....	37
8. ENTRETIEN.....	39
9. TRANSPORT/REMISAGE	47
10. DEPANNAGE.....	51
11. CARACTERISTIQUES	54
12. SCHEMA DE CABLAGE	56
PRISES	57
ADRESSES DES PRINCIPAUX	
CONCESSIONNAIRES Honda	à l'intérieur du capot arrière
"Déclaration de conformité CE"	
DESCRIPTIF DU CONTENU	à l'intérieur du capot arrière

1. CONSIGNES DE SECURITE

INFORMATIONS DE SECURITE IMPORTANTES

Les groupes électrogènes Honda sont destinés à alimenter des équipements électriques ayant une puissance requise appropriée. D'autres usages pourraient occasionner des blessures à l'opérateur ou des dommages au groupe électrogène et à d'autres biens.

On pourra éviter la plupart des blessures ou dommages matériels en suivant toutes les instructions de ce manuel et sur le groupe électrogène. Les dangers les plus courants sont décrits ci-dessous avec l'indication des meilleurs moyens pour s'en protéger, soi-même et les autres.

Ne jamais essayer de modifier le groupe électrogène. Il pourrait en résulter un accident ainsi que des dommages au groupe électrogène et aux appareils branchés.

- Ne pas raccorder de rallonge au silencieux.
- Ne pas modifier le système d'admission.
- Ne pas régler le régulateur de régime.
- Ne pas déposer le panneau de commande et ne pas modifier son câblage.

Responsabilités de l'opérateur

Apprendre à arrêter rapidement le groupe électrogène en cas d'urgence.

Bien comprendre l'utilisation de toutes les commandes du groupe électrogène, prises de sortie et connexions.

S'assurer que toutes les personnes utilisant le groupe électrogène reçoivent des instructions appropriées. Ne pas laisser les enfants utiliser le groupe électrogène sans surveillance parentale.

Observer les instructions de ce manuel sur la manière d'utiliser le groupe électrogène ainsi que les informations d'entretien. En ignorant ou suivant incorrectement les instructions, on risque un accident tel qu'électrocution et une dégradation de l'état des gaz d'échappement.

Respecter toutes les réglementations applicables du lieu où le groupe électrogène est utilisé.

L'essence et l'huile sont toxiques. Suivre les instructions fournies par chaque fabricant avant l'emploi.

Avant l'utilisation, placer le groupe électrogène sur une surface horizontale et ferme.

Ne pas faire fonctionner le groupe électrogène avec un couvercle retiré. On s'exposerait à un accident si une main ou un pied se prenait dans le groupe électrogène.

Pour le démontage et les interventions sur le groupe électrogène non couverts par ce manuel, consulter son concessionnaire Honda agréé.

Dangers du monoxyde de carbone

Les gaz d'échappement contiennent du monoxyde de carbone, un gaz toxique, incolore et inodore. Les gaz d'échappement peuvent provoquer des évanouissements et être mortels.

Si l'on fait fonctionner le groupe électrogène dans un endroit fermé ou même partiellement clos, l'air respiré peut contenir une quantité dangereuse de gaz d'échappement.

Ne jamais faire fonctionner le groupe électrogène dans un garage, une maison ou à proximité de fenêtres ou portes ouvertes.

Risques d'électrocution

Le groupe électrogène produit une puissance électrique suffisamment importante pour provoquer un choc électrique grave ou une électrocution s'il est mal utilisé.

L'utilisation du groupe électrogène ou d'un appareil électrique dans des conditions humides telles que pluie ou neige, près d'une piscine ou d'un dispositif d'arrosage ou avec les mains mouillées peut être à l'origine d'une électrocution.

Garder le groupe électrogène sec.

Si le groupe électrogène se trouve à l'extérieur dans un endroit non protégé contre les intempéries, vérifier toutes les pièces électriques du panneau de commande avant chaque utilisation. L'humidité ou la glace peuvent provoquer une anomalie ou un court-circuit des pièces électriques pouvant causer une électrocution.

En cas de choc électrique, consulter immédiatement un médecin pour recevoir un traitement médical.

Risques d'incendie et de brûlures

Ne pas utiliser le groupe électrogène dans des endroits présentant des risques importants d'incendie.

Le système d'échappement chauffe suffisamment pour enflammer certaines matières.

- Garder le groupe électrogène à au moins 1 mètre des bâtiments et des autres équipements pendant l'utilisation.
- Ne pas enfermer le groupe électrogène dans une structure.
- Ne pas approcher de matières inflammables du groupe électrogène.

Certaines pièces du moteur à combustion interne sont chaudes et peuvent provoquer des blessures. Prêter attention aux avertissements sur le groupe électrogène.

Le silencieux devient brûlant pendant le fonctionnement et reste chaud quelques temps après l'arrêt du moteur. Prendre garde de ne pas toucher le silencieux tant qu'il est brûlant. Attendre que le moteur se soit refroidi avant de remettre le groupe électrogène à l'intérieur.

En cas d'incendie du groupe électrogène, ne pas verser d'eau directement dessus. Utiliser un extincteur d'incendie approprié spécialement conçu pour les incendies électriques ou d'huile.

Si l'on a respiré des fumées produites par un incendie accidentel du groupe électrogène, consulter immédiatement un médecin pour recevoir un traitement médical.

Faire le plein de carburant avec précaution

L'essence est extrêmement inflammable et les vapeurs d'essence peuvent exploser.

Laisser le moteur se refroidir si le groupe électrogène vient de fonctionner.

Ne faire le plein qu'à l'extérieur dans un endroit bien aéré et avec le moteur arrêté.

Ne pas faire d'appoint de carburant pendant le fonctionnement.

Ne pas trop remplir le réservoir de carburant.

Ne jamais fumer à proximité de l'essence et ne pas approcher de flammes ou d'étincelles.

Toujours stocker l'essence dans un récipient approprié.

Avant de mettre le moteur en marche, s'assurer que tout carburant renversé a été essuyé.

Antidéflagrant

Ce groupe électrogène n'est pas à l'épreuve des déflagrations.

Mise au rebut

Pour protéger l'environnement, ne pas jeter le groupe électrogène, la batterie, l'huile moteur usée, etc. aux ordures ou dans un endroit impropre. Pour leur mise au rebut, observer la réglementation locale ou consulter son concessionnaire Honda agréée.

Respecter la réglementation environnementale en vigueur pour la mise au rebut de l'huile usagée. Nous vous suggérons de la transporter dans un bidon fermé hermétiquement jusqu'à la station-service la plus proche pour recyclage. Ne pas la jeter aux ordures ni la déverser au sol.

Une batterie jetée n'importe où peut être nocive pour l'environnement. Toujours respecter la réglementation locale en vigueur pour la mise au rebut des batteries. Faire remplacer la batterie par son concessionnaire Honda.

2. EMBLACEMENT DES ÉTIQUETTES DE SECURITE

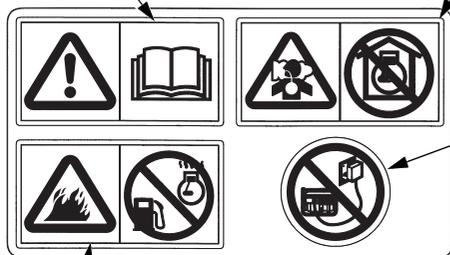
Ces étiquettes ont pour objet de mettre en garde contre les risques potentiels de blessures graves. Lire attentivement ces étiquettes, de même que les avertissements et les remarques de sécurité donnés dans ce manuel.

Si une étiquette se détache ou devient illisible, s'adresser à un concessionnaire réparateur Honda pour la faire remplacer.

Pour le modèle européen : Types G, GW, GW1, F, IT

LIRE LE MANUEL DE L'UTILISATEUR

PRECAUTION CONCERNANT
LES GAZ D'ÉCHAPPEMENT



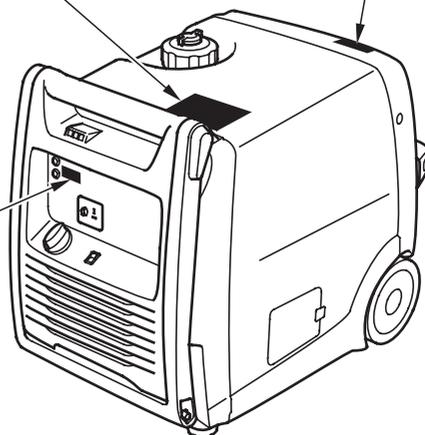
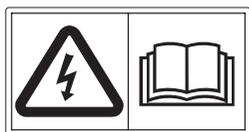
PRECAUTION CONCERNANT
LES RACCORDEMENTS

PRECAUTION
CONCERNANT LES
PIECES CHAUDES



PRECAUTION
CONCERNANT
LE CARBURANT

PRECAUTION
CONCERNANT
LES PRISES





- Les groupes électrogènes Honda ont été conçus pour assurer un fonctionnement sûr et fiable lorsqu'ils sont utilisés conformément aux instructions données.

Lire très attentivement le manuel de l'utilisateur avant d'utiliser le groupe électrogène. A défaut, vous vous exposeriez à des blessures et l'équipement pourrait être endommagé.



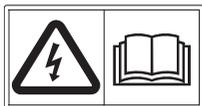
- Les gaz d'échappement contiennent du monoxyde de carbone, un gaz toxique, incolore et inodore. Le monoxyde de carbone peut provoquer des évanouissements et être mortel.
- Si l'on fait fonctionner le groupe électrogène dans un endroit fermé ou même partiellement clos, l'air respiré peut contenir une quantité dangereuse de gaz d'échappement.
- Ne jamais faire fonctionner le groupe électrogène dans un garage, une maison ou à proximité de fenêtres ou portes ouvertes.



- Un raccordement incorrect au réseau électrique d'un bâtiment peut permettre le retour du courant du groupe électrogène dans les lignes de la compagnie d'électricité. Un tel retour du courant peut provoquer l'électrocution du personnel de la compagnie d'électricité, ou de toute autre personne, travaillant sur le réseau pendant une panne de courant, et le groupe électrogène risque d'exploser, brûler ou causer un incendie lors du rétablissement du courant. Consulter la compagnie d'électricité ou un électricien qualifié avant d'effectuer des raccordements électriques.



- **L'essence est hautement inflammable et explosive.**
Arrêter le moteur et le laisser se refroidir avant de faire le plein.



- **Arrêter le moteur avant de brancher ou débrancher le boîtier de prise de courant pour fonctionnement en parallèle.**
- **Pour un fonctionnement en solo, il faut débrancher le boîtier de prise de courant pour fonctionnement en parallèle.**



- **Un système d'échappement chaud peut provoquer des blessures graves.**
Ne pas le toucher lorsque le moteur vient de tourner.

Pour type U

Pour type U

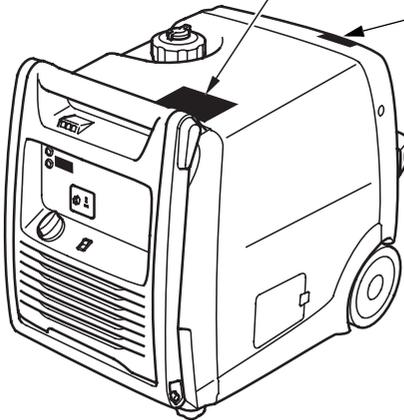
⚠ CAUTION

- DO NOT USE INDOORS DUE TO DANGER OF CARBON MONOXIDE POISONING.
- DO NOT CONNECT THE RECEPTACLE OF THIS GENERATOR TO HOUSE WIRING.
- STOP THE ENGINE BEFORE REFUELING.
- CHECK FOR SPILLED FUEL OR FUEL LEAKS.
- DO NOT FILL THE FUEL TANK BEYOND THE UPPER LIMIT LINE.
- FOR DETAILED EXPLANATION, READ THE OWNER'S MANUAL.
- WHEN STORED OR IN TRANSIT, MAKE CERTAIN THAT THE ENGINE SWITCH AND THE FUEL TANK CAP LEVER ARE IN "OFF" POSITION TO PREVENT FUEL LEAKS.
- BE SURE TO CONNECT ONLY THE SPECIAL LEAD TO THE PARALLEL OPERATION RECEPTACLE.

⚠ ATTENTION

- NE PAS UTILISER DANS UN LOCAL CLOS OÙ LES VAPEURS NOCIVES DE MONOXYDE DE CARBONE PEUVENT S'ACCUMULER.
- NE JAMAIS CONNECTER LE GROUPE ÉLECTROGÈNE À UNE PRISE DE SECTEUR.
- ARRÊTER LE MOTEUR AVANT DE FAIRE LE PLEIN D'ESSENCE.
- CONTRÔLER QU'IL N'Y A NI FUITE D'ESSENCE, NI D'ESSENCE RÉPANDUE SUR L'APPAREIL.
- NE PAS REMPLIR LE RÉSERVOIR D'ESSENCE AU-DESSUS DU REPERE DE NIVEAU MAXIMUM.
- POUR PLUS D'INFORMATIONS, LIRE LE MANUEL DE L'UTILISATEUR.
- QUAND LE GROUPE ÉLECTROGÈNE EST REMISE OU TRANSPORTÉ, S'ASSURER QUE LE CONTACT D'ARRÊT DU MOTEUR ET LA MISE À L'AIR LIBRE DU RÉSERVOIR D'ESSENCE SONT SUR LA POSITION "OFF" AFIN D'ÉVITER TOUTE FUITE D'ESSENCE.
- CONNECTER UNIQUEMENT LE CORDON SPÉCIAL À LA PRISE POUR UTILISATION EN PARALLÈLE.

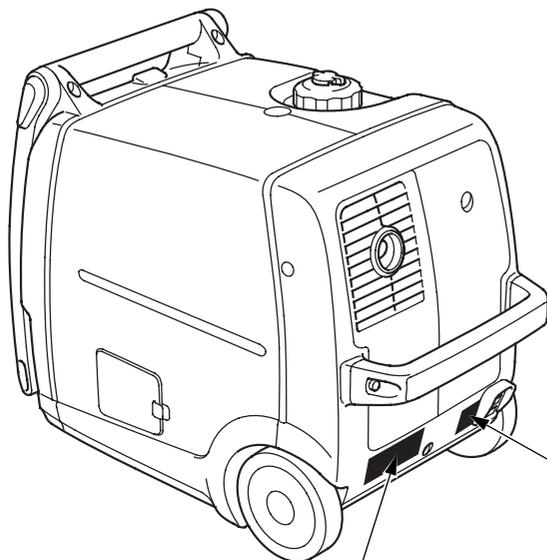
© ACN 006 662 862



HOT-EXHAUST
ECHAPPEMENT-CHAUD

• **Emplacement de la marque CE et des étiquettes sur les émissions sonores**

Pour le modèle européen : Types G, GW, GW1, F, IT



**ÉTIQUETTE
RELATIVE AUX
ÉMISSIONS
SONORES**

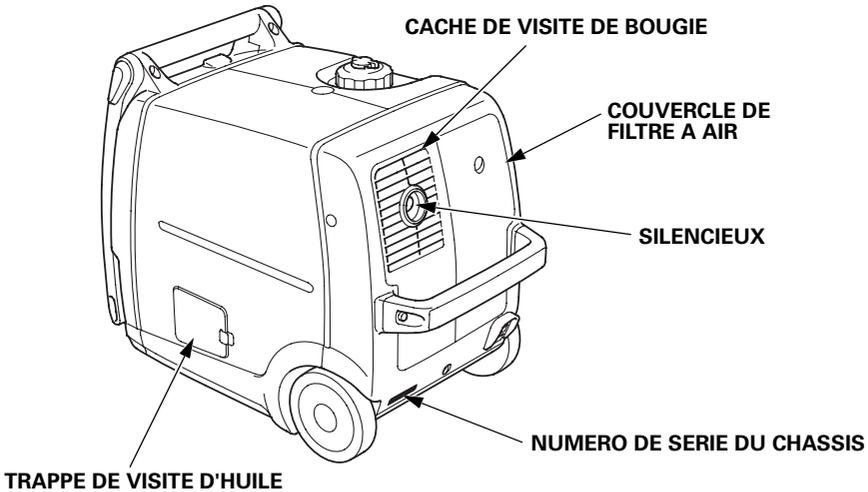
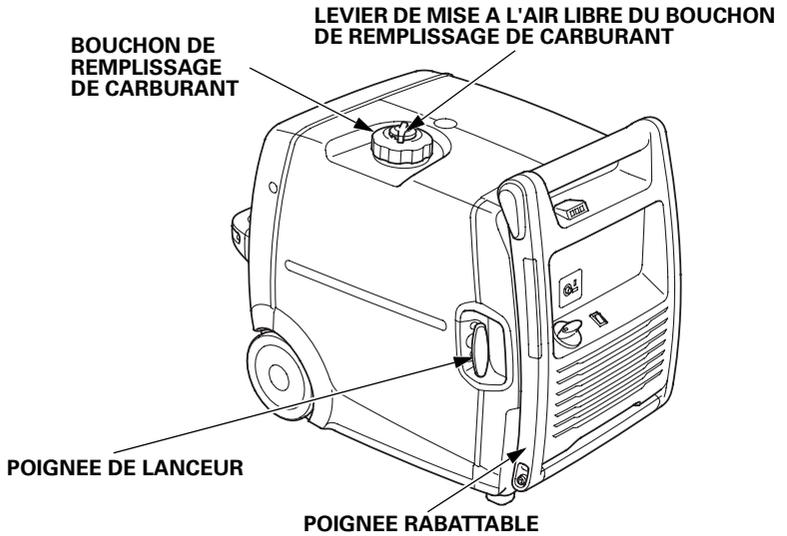


MARQUE CE

EU30i		CE Low power generator set EN 12601			Classe de performances
Rated power COP	2.6kw	50Hz	G1	A	Classe de qualité
Rated power factor	1.0	230V	IP23M		Code IP
Year of Mfg.		11.3A	Mass	kg	Masse à sec (poids)
Fabricant et adresse		Année de production		Nom et adresse du représentant agréé et de l'importateur	

Le nom et l'adresse du constructeur, du représentant agréé et de l'importateur figurent dans la PRÉSENTATION DU CONTENU de la "Déclaration de Conformité CE" dans le présent manuel de l'utilisateur.

3. IDENTIFICATION DES COMPOSANTS

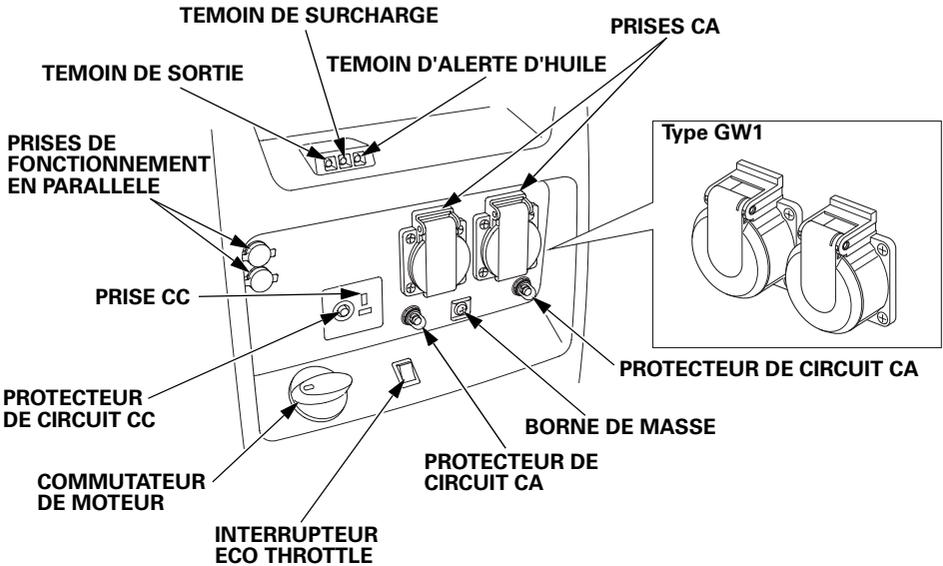


Noter le numéro de série du châssis dans l'espace ci-dessous. Ce numéro de série est indispensable pour la commande de pièces.

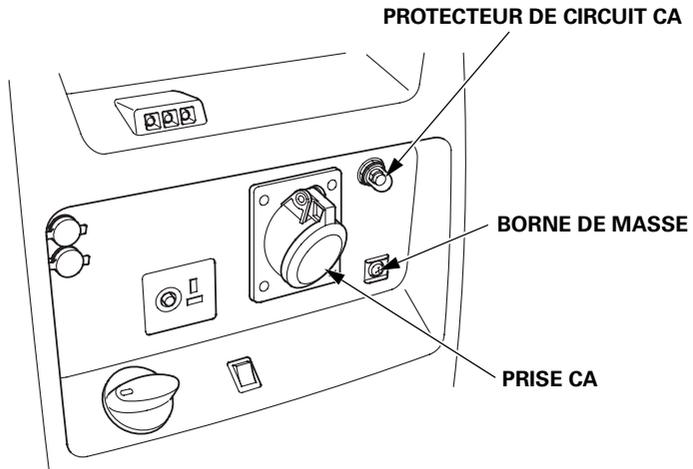
Numéro de série du châssis : _____

PANNEAU DE COMMANDE

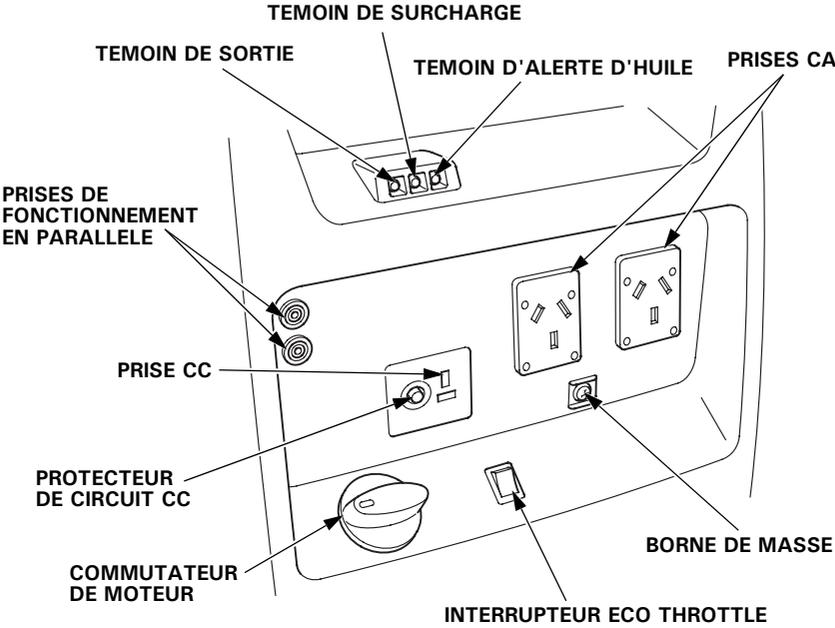
Types G, GW, F



Type IT



Type U



Eco Throttle

MARCHE :

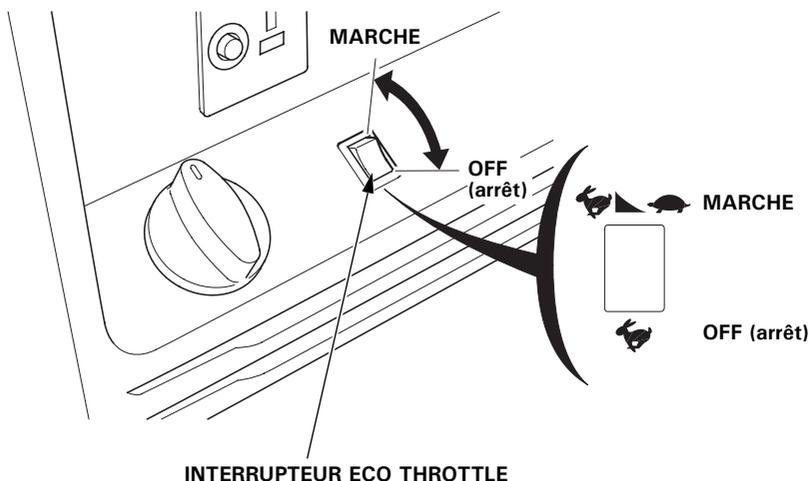
Le régime moteur est automatiquement laissé au ralenti lorsque l'appareil électrique est déconnecté, et il revient à la bonne vitesse avec la charge électrique lorsque l'appareil électrique est connecté. Cette position est recommandée pour réduire la consommation de carburant au minimum pendant l'utilisation.

REMARQUE :

- Le système Eco Throttle ne fonctionne pas suffisamment si l'appareil électrique nécessite une puissance électrique momentanée.
- Lorsque des appareils à charge électrique élevée sont branchés simultanément, placer l'interrupteur Eco Throttle sur OFF (arrêt) pour réduire les variations de tension.
- Lors d'une utilisation CC, placer l'interrupteur Eco Throttle sur la position OFF (arrêt).

OFF (arrêt) :

Le système Eco Throttle ne fonctionne pas. Le régime du moteur est maintenu dans la gamme de régime moteur (avec Eco Throttle à l'arrêt) indiquée à la page "CARACTERISTIQUES".



4. CONTROLES AVANT UTILISATION

PRECAUTION :

Contrôler le groupe électrogène sur un sol horizontal avec le moteur arrêté.

Avant chaque utilisation, regarder autour du moteur et au-dessous afin de déceler tout signe de fuite d'huile ou d'essence.

1. Vérifier le niveau d'huile moteur.

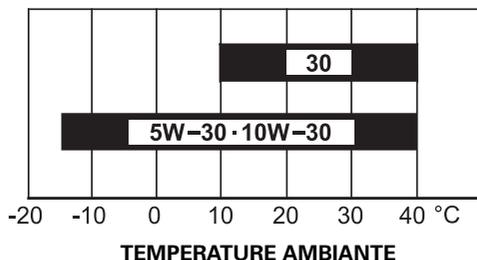
PRECAUTION :

L'utilisation d'une huile moteur non détergente ou 2 temps peut raccourcir la durée de service de moteur.

Huile préconisée

Utiliser une huile moteur 4 temps répondant ou dépassant les prescriptions pour la classe service API SE ou ultérieure (ou équivalente). Toujours vérifier l'étiquette de service API sur le bidon d'huile pour s'assurer qu'elle porte bien la mention SE ou ultérieure (ou équivalente).

Avant l'utilisation, lire attentivement les instructions du récipient d'huile.



L'indice SAE 10W-30 est préconisé pour un usage général. Les autres viscosités indiquées dans le tableau peuvent être utilisées lorsque la température moyenne du lieu d'utilisation se trouve dans la plage recommandée.

Ouvrir la trappe de visite d'huile.

a. Déposer le bouchon de remplissage d'huile.

b. Contrôler le niveau d'huile. Si le niveau est plus bas que le niveau maxi, faire l'appoint d'huile recommandée (voir page 16) jusqu'au repère de niveau maxi.

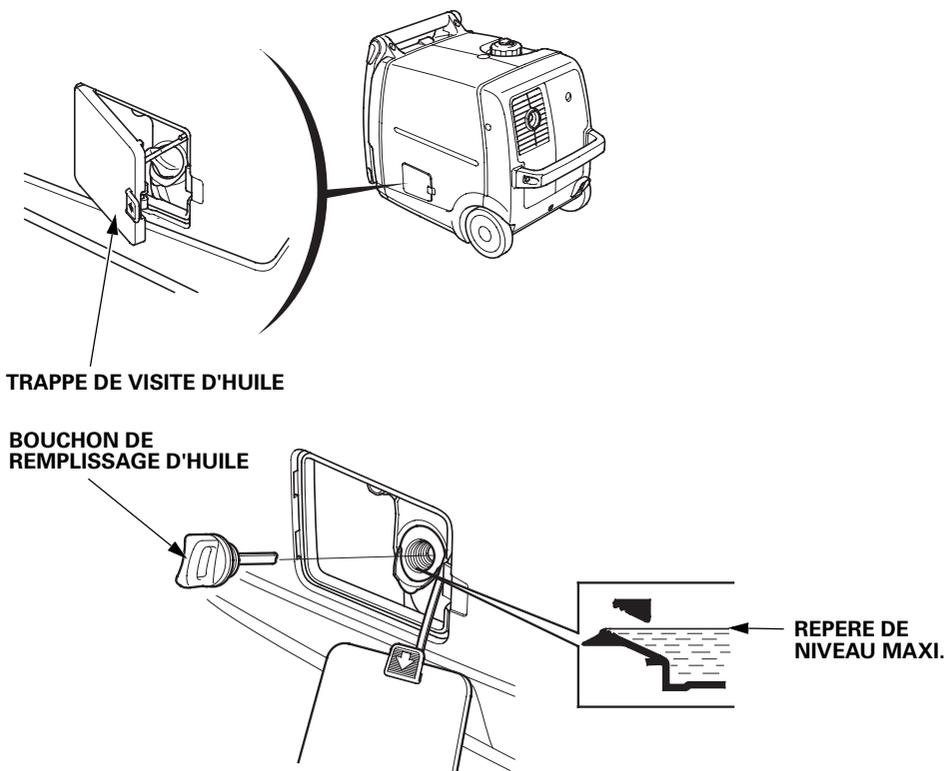
c. Reposer fermement le bouchon de remplissage d'huile.

PRECAUTION :

L'utilisation du moteur avec une quantité d'huile insuffisante peut l'endommager sérieusement.

REMARQUE :

Le système d'alerte d'huile arrête automatiquement le moteur avant que le niveau d'huile ne tombe au-dessous de la limite de sécurité. Pour éviter l'inconvénient d'un arrêt imprévu, il demeure néanmoins conseillé de contrôler visuellement le niveau d'huile régulièrement.



2. Vérifier le niveau de carburant.

Si le niveau de carburant est bas, refaire le plein du réservoir jusqu'au niveau spécifié. Après avoir fait l'appoint, serrer à fond le bouchon de remplissage de carburant.

Utiliser de l'essence automobile sans plomb ayant un indice d'octane recherche d'au moins 91 (ou un indice d'octane pompe d'au moins 86).

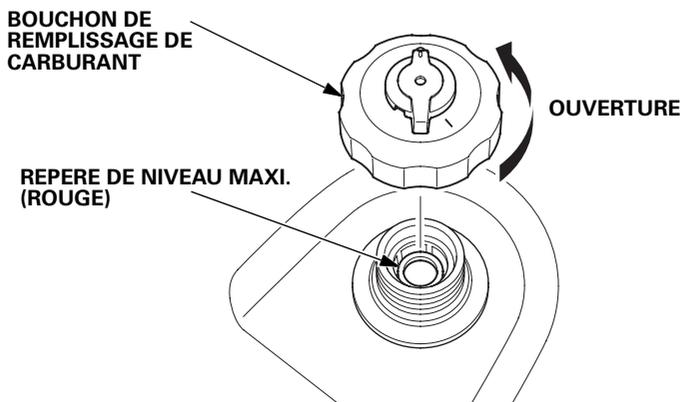
Ne jamais utiliser de l'essence viciée ou contaminée ou un mélange d'huile/ essence.

Eviter toute pénétration d'impuretés ou d'eau dans le réservoir de carburant.

Lorsqu'on refait le plein d'un réservoir de carburant vide, le remplir jusqu'au repère de niveau maximum. Le groupe électrogène ne démarre pas s'il n'y a pas assez de carburant dans le réservoir.

▲ ATTENTION

- **L'essence est hautement inflammable et peut exploser dans certaines conditions.**
 - **Toujours faire le plein dans un endroit bien aéré, le moteur étant arrêté. Ne pas fumer et ne pas permettre de flammes ou d'étincelles près de la machine au moment du ravitaillement.**
 - **Ne pas trop remplir le réservoir de carburant (le carburant ne doit pas dépasser le repère de niveau maximum). Après avoir refait le plein, s'assurer que le bouchon de remplissage de carburant est correctement et solidement fermé.**
 - **Faire attention à ne pas renverser d'essence pendant le remplissage du réservoir. Des vapeurs d'essence ou de l'essence renversée peuvent s'enflammer. Avant de mettre le moteur en marche, s'assurer que l'essence renversée a séché et que les vapeurs sont dissipées.**
 - **Eviter le contact direct de l'essence sur la peau ou de respirer les vapeurs.**
- TENIR HORS DE PORTEE DES ENFANTS.**



REMARQUE :

L'essence se dégrade très rapidement sous l'effet de facteurs tels qu'exposition à la lumière, la température et le temps.

Au pire des cas, l'essence peut être contaminée en moins de 30 jours.

L'utilisation d'essence contaminée peut endommager sérieusement le moteur (obstruction du carburateur, grippage des soupapes).

Les dommages dus au carburant dégradé ne sont pas couverts par la garantie.

Pour éviter ceci, observer rigoureusement ces recommandations :

- N'utiliser que l'essence spécifiée (voir page 18).
- Utiliser de l'essence fraîche et propre.
- Pour ralentir la dégradation, conserver l'essence dans un récipient de carburant certifié.
- Avant un long remisage (plus de 30 jours), vidanger le réservoir de carburant et le carburateur (voir page 49).

Essences contenant de l'alcool

Si l'on décide d'utiliser une essence contenant de l'alcool ("essence-alcool"), s'assurer que son indice d'octane est au moins égal à l'indice recommandé.

Il existe deux types "d'essence-alcool" : le premier contient de l'éthanol, le second du méthanol.

Ne pas utiliser une essence-alcool contenant plus de 10 % d'éthanol.

Ne pas utiliser une essence contenant plus de 5 % de méthanol (alcool méthylique ou alcool de bois) ou une essence contenant du méthanol, à moins qu'elle ne contienne également des cosolvants et des inhibiteurs de corrosion pour méthanol.

REMARQUE :

- Les dommages du système d'alimentation en carburant ou les problèmes de performances du moteur résultant de l'utilisation d'une essence contenant plus d'alcool que ce qui est recommandé ne sont pas couverts par la garantie.
- Avant de se ravitailler dans une station-service que l'on connaît mal, essayer de savoir si l'essence contient de l'alcool, quel est le type d'alcool utilisé et dans quel pourcentage.

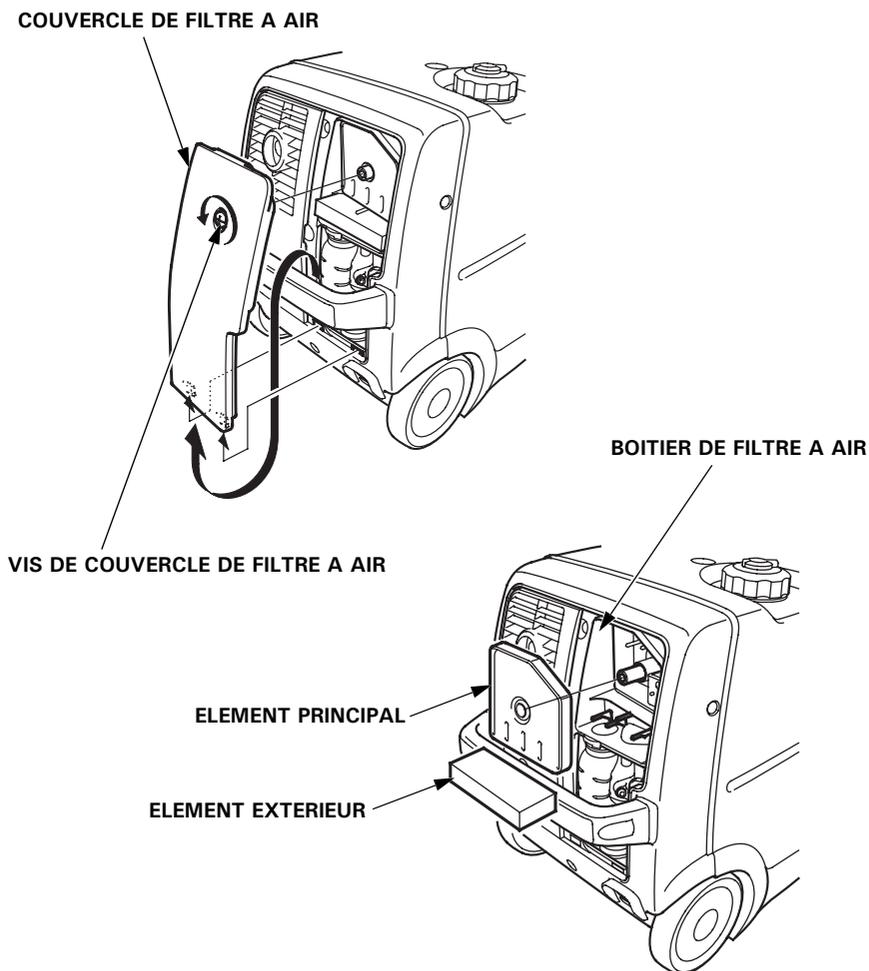
En cas d'anomalies de fonctionnement lors de l'utilisation d'une essence particulière, revenir à une essence que l'on sait ne pas contenir plus d'alcool que la quantité recommandée.

3. Contrôler le filtre à air.

S'assurer que les éléments de filtre à air sont propres et en bon état. Desserrer la vis du couvercle de filtre à air et déposer le couvercle de filtre à air.

Déposer l'élément principal et l'élément extérieur du boîtier de filtre à air et les vérifier.

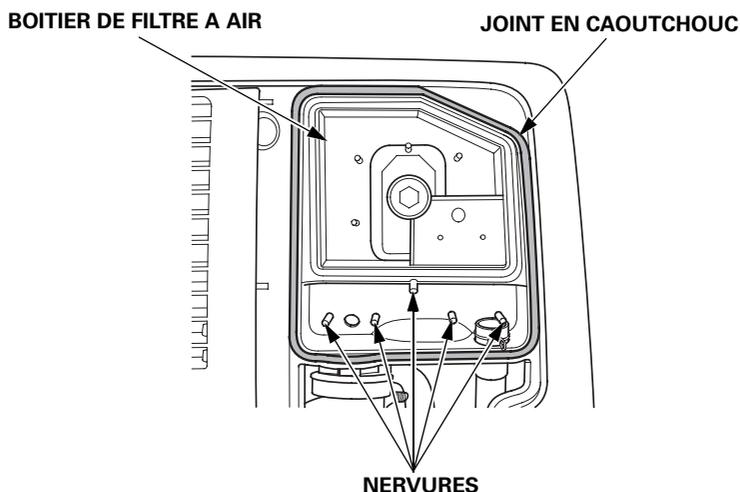
Nettoyer ou remplacer les éléments si nécessaire (voir page 43).



S'assurer que le joint en caoutchouc est placé dans la gorge du boîtier de filtre à air. Si le joint en caoutchouc est endommagé, le remplacer. Reposer l'élément principal et l'élément extérieur. Placer l'élément extérieur entre les nervures supérieure et inférieure.

PRECAUTION :

Ne jamais faire fonctionner le moteur sans l'élément de filtre à air. L'aspiration dans le moteur d'impuretés telles que poussières et saletés à travers le carburateur entraînerait une usure prématurée du moteur.

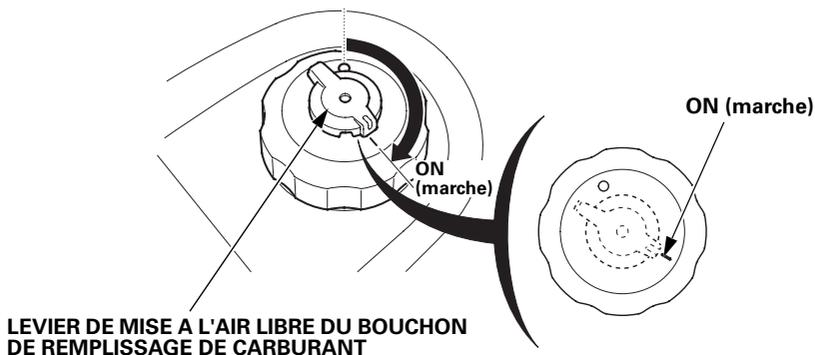


5. MISE EN MARCHÉ DU MOTEUR

1. S'assurer qu'aucun appareil n'est branché sur les prises CA.
2. Tourner le levier de mise à l'air libre du bouchon de remplissage de carburant dans le sens des aiguilles d'une montre sur la position ON (marche).

REMARQUE :

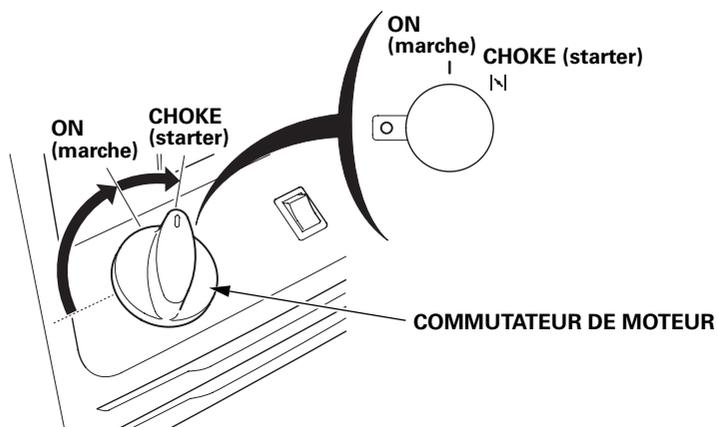
Placer le levier de mise à l'air libre du bouchon de remplissage de carburant sur la position OFF avant de transporter le groupe électrogène.



3. Placer le commutateur du moteur sur la position ON (marche).
Pour mettre en marche un moteur froid, placer le commutateur de moteur sur la position CHOKE (starter).

REMARQUE :

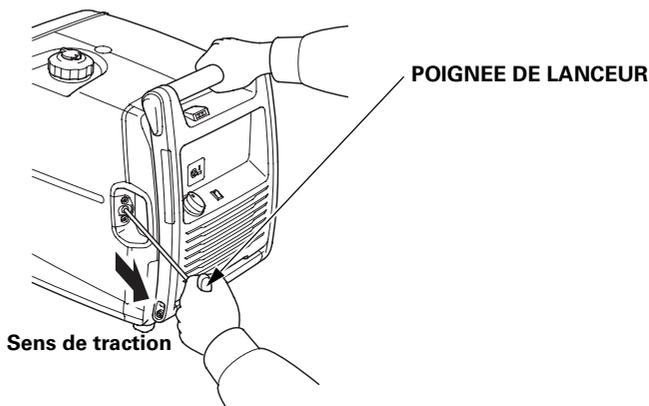
Ne pas utiliser le starter lorsque le moteur est chaud ou la température de l'air élevée.



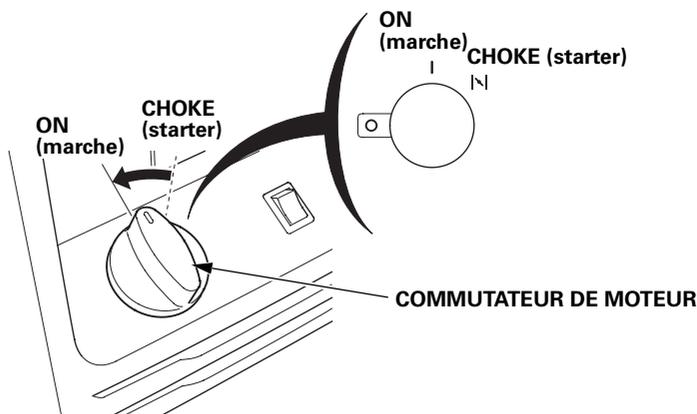
4. Tirer doucement la poignée de lanceur jusqu'à ressentir une résistance, puis la tirer d'un coup sec dans le sens de la flèche comme sur la figure ci-dessous.

PRECAUTION :

- Il se peut que la poignée de lanceur revienne en arrière très rapidement avant d'être lâchée. Ceci peut tirer avec force votre main vers le moteur et provoquer des blessures.
- Ne pas laisser la poignée de lanceur revenir brusquement. La ramener lentement à la main.



5. Si le commutateur de moteur a été placé sur la position CHOKE (starter) pour le démarrage du moteur, le mettre sur la position ON (marche) lorsque le moteur est chaud.



REMARQUE :

Si le moteur s'arrête et ne redémarre pas, vérifier le niveau d'huile du moteur (voir page 16 et 17) avant de rechercher l'origine du problème dans d'autres parties.

- **Modification du carburateur pour une utilisation à haute altitude**

A haute altitude, le mélange air-carburant du carburateur standard est trop riche. Les performances diminuent et la consommation augmente. Un mélange très riche encrasse également la bougie et rend le démarrage difficile. L'utilisation à une altitude différente de celle à laquelle le moteur a été certifié, pendant une durée prolongée, peut augmenter la pollution.

Il est possible d'améliorer les performances à haute altitude par des modifications spécifiques du carburateur. Si l'on utilise toujours le groupe électrogène à des altitudes supérieures à 1 500 mètres, demander au concessionnaire Honda agréé d'effectuer ces modifications du carburateur. Ce moteur, quand il est utilisé à haute altitude avec les modifications de carburateur correspondantes, est conforme à toutes les normes antipollution pendant toute sa durée de vie utile.

Même avec la modification du carburateur, la puissance du moteur diminue d'environ 3,5 % par 300 mètres d'altitude supplémentaire. L'effet de l'altitude sur la puissance est plus important sans les modifications du carburateur.

PRECAUTION :

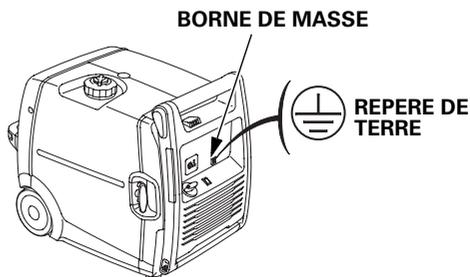
Les performances du groupe électrogène sont amoindries s'il est utilisé à une altitude inférieure à celle pour laquelle l'alimentation du carburateur a été réglée ; le moteur chauffe et est endommagé par un mélange stœchiométrique trop riche.

6. UTILISATION DU GROUPE

Le groupe électrogène produit une puissance électrique suffisamment importante pour provoquer un choc électrique grave ou une électrocution s'il est mal utilisé.

Si l'appareil connecté est relié à la masse, mettre également le groupe électrogène à la masse.

Pour la mise à la masse de la borne du groupe électrogène, utiliser un fil en cuivre d'un diamètre égal ou supérieur au cordon de l'appareil branché.

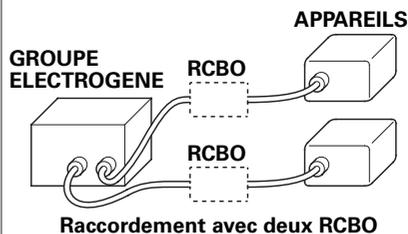
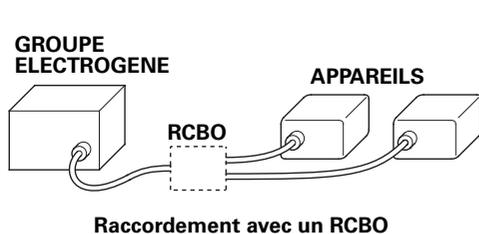


Utiliser un cordon prolongateur avec fil de masse lors du branchement d'un appareil avec fil de masse.

Pour identifier la broche de masse dans la fiche, voir PRISES, page 57.

Connecter un RCBO (disjoncteur différentiel résiduel avec protection contre les surintensités) de 30 mA de détection de fuite à la terre et coupure en moins de 0,4 seconde à plus de 30 A de courant de sortie, si l'on utilise deux appareils ou plus.

Suivre les instructions fournies par chaque fabricant de RCBO avant l'emploi.



⚠ ATTENTION

Un raccordement incorrect au réseau électrique pourrait entraîner un retour du courant électrique généré par le groupe électrogène dans le réseau public. Un tel retour du courant peut provoquer l'électrocution du personnel de la compagnie d'électricité, ou de toute autre personne, travaillant sur le réseau pendant une panne de courant, et le groupe électrogène risque d'exploser, brûler ou causer un incendie lors du rétablissement du courant.

Avant d'effectuer des raccordements électriques, consulter la compagnie d'électricité ou un électricien qualifié.

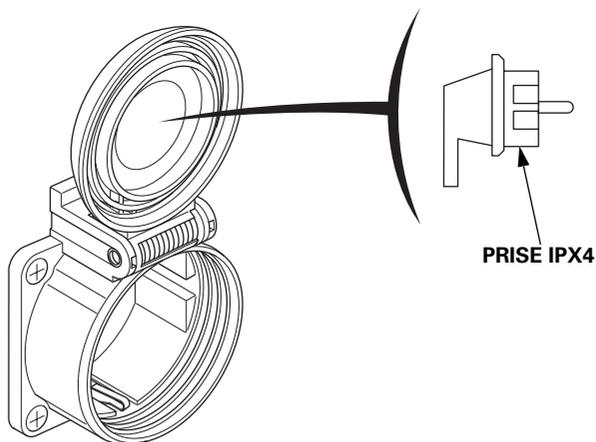
PRECAUTION :

- Ne pas dépasser la limite d'intensité spécifiée pour chaque prise.
- Ne pas modifier le groupe électrogène et ne pas l'utiliser dans un autre but que celui prévu. Observer également les points suivants lors de l'utilisation du groupe électrogène.
- Ne pas connecter un tuyau de rallonge au tuyau d'échappement.
- Lorsqu'il est nécessaire d'ajouter un câble rallonge, utiliser un câble blindé flexible et robuste (IEC 245 ou équivalent).
- Longueur limite des câbles de rallonge : 60 m pour les câbles de 1,5 mm² et 100 m pour les câbles de 2,5 mm². Des câbles de rallonge trop longs réduisent la puissance utilisable car leur résistance est plus grande.
- Installer le groupe électrogène loin de tous câbles ou fils électriques, tels que les câbles d'alimentation du réseau d'électricité.

⚠ ATTENTION

Type GW1

Pour raccorder une prise à l'équerre, veiller à bien utiliser une prise IPX4.



REMARQUE :

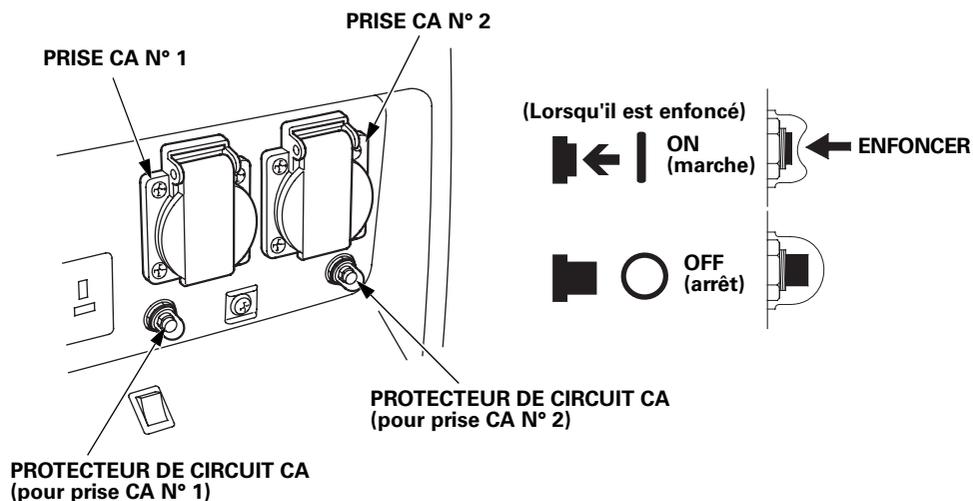
- La plupart des moteurs des équipements branchés exigent une puissance supérieure à la puissance nominale lors du démarrage. S'assurer que les caractéristiques électriques nominales de l'outil ou de l'appareil ne dépassent pas celles du groupe électrogène.
Puissance maximale: 3,0 kVA
- Pour une utilisation en continu, ne pas dépasser la puissance nominale.
Puissance nominale: 2,6 kVA
- Dans les deux cas, la puissance totale requise (VA) de tous les appareils connectés doit être prise en compte.
- Une surcharge importante déclenche le protecteur de circuit CA. Un léger dépassement de charge du groupe électrogène peut ne pas déclencher le protecteur de circuit CA, mais raccourcit la durée de service du groupe électrogène.
- La prise CC peut être utilisée alors que l'alimentation secteur est utilisée. Si l'on utilise les deux en même temps, ne pas dépasser la puissance CA maximale.
Puissance CA maximale: 2,5 kVA

Protecteurs de circuit CA (types G, GW, GW1, F, IT)

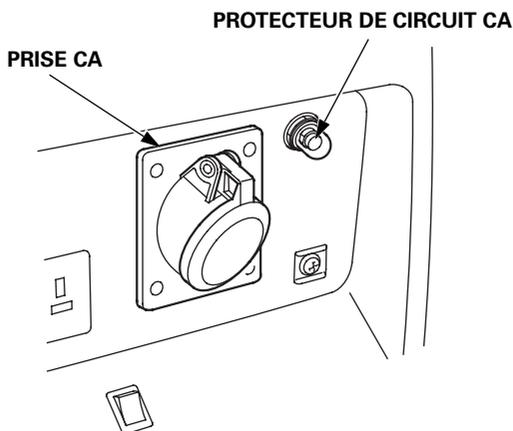
Le protecteur de circuit CA coupe le circuit automatique en cas de court-circuit ou d'une surcharge importante du groupe électrogène au niveau de la prise.

Si un protecteur de circuit CA se déclenche automatiquement, s'assurer avant de le réenclencher (en enfonçant son bouton) que l'appareil branché fonctionne correctement et ne dépasse pas la capacité de charge nominale du circuit.

Types G, GW, GW1, F



Type IT



Témoins de sortie et de surcharge

Le témoin de sortie (vert) reste allumé dans des conditions de fonctionnement normales.

En cas de surcharge du groupe électrogène (voir page 27) ou de court-circuit de l'appareil branché, le témoin de sortie (vert) s'éteint, le témoin de surcharge (rouge) s'allume et le courant vers l'appareil branché est coupé.

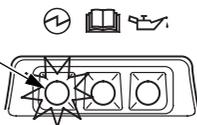
Si le témoin de surcharge (rouge) s'allume, arrêter le moteur et rechercher la cause de la surcharge.

REMARQUE :

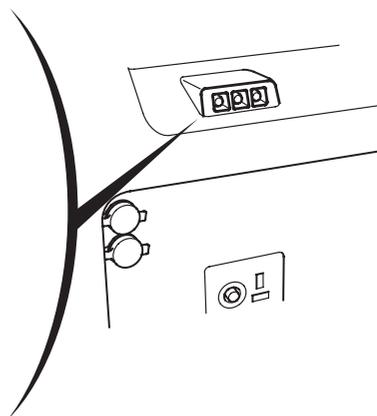
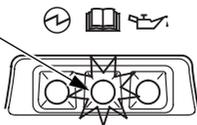
Le témoin de surcharge (rouge) s'allume également dans les cas suivants :

- Lorsque l'inverseur est en surchauffe : le courant vers l'appareil connecté est arrêté. Vérifier que l'admission d'air n'est pas obstruée.
- Avant de connecter un appareil au groupe électrogène, vérifier qu'il est en bon état et que ses caractéristiques électriques nominales ne dépassent pas celles du groupe électrogène. Connecter ensuite le câble d'alimentation de l'appareil et mettre le moteur en marche.

TEMOIN DE SORTIE
(VERT)



TEMOIN DE SURCHARGE
(ROUGE)



REMARQUE :

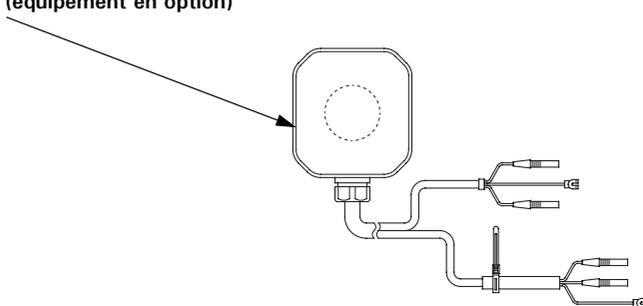
Lorsqu'un moteur électrique est mis en marche, il se peut que le témoin de surcharge (rouge) et le témoin de sortie (vert) s'allument tous deux simultanément. Ceci est normal si le témoin de surcharge (rouge) s'éteint dans les 9 secondes. Si le témoin de surcharge (rouge) reste allumé, consulter le concessionnaire de groupes électrogènes Honda.

Utilisation en parallèle

Lire la section "UTILISATION DU GROUPE" avant de connecter tout équipement à utiliser.

N'utiliser qu'un boîtier de prise de courant pour fonctionnement en parallèle agréé par Honda (en option) lorsqu'on raccorde deux groupes électrogènes EU30i pour un fonctionnement en parallèle.

BOITIER DE PRISE DE COURANT POUR FONCTIONNEMENT EN PARALLELE (équipement en option)



- La plupart des moteurs des équipements branchés exigent une puissance supérieure à la puissance nominale lors du démarrage. S'assurer que les caractéristiques électriques nominales de l'outil ou de l'appareil ne dépassent pas celles du groupe électrogène. La puissance maximale lors d'un fonctionnement en parallèle est de: 6,0 kVA
- Pour une utilisation en continu, ne pas dépasser la puissance nominale.
Puissance nominale en fonctionnement parallèle: 5,2 kVA
- Dans les deux cas, la puissance totale requise (VA) de tous les appareils connectés doit être prise en compte.

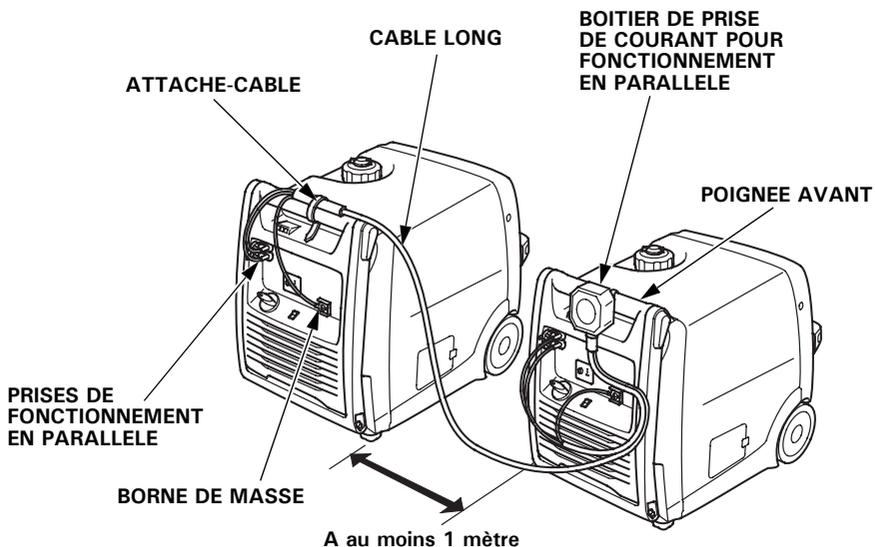
PRECAUTION :

Une surcharge importante qui fait continuellement s'allumer le témoin de surcharge (rouge) peut endommager le groupe électrogène. Une surcharge marginale qui fait s'allumer temporairement le témoin de surcharge (rouge) peut raccourcir la durée de service du groupe électrogène.

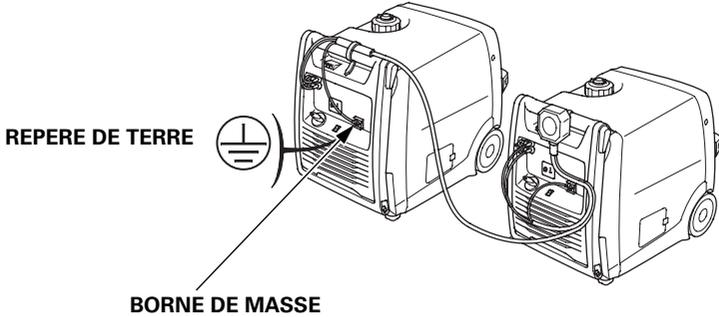
⚠ ATTENTION

- Ne jamais raccorder des modèles et types de groupes électrogènes différents.
- Ne jamais raccorder d'autre câble que celui du boîtier de prise de courant pour fonctionnement en parallèle.
- Arrêter le moteur avant de brancher ou débrancher le boîtier de prise de courant pour fonctionnement en parallèle.
- Pour un fonctionnement en solo, il faut débrancher le boîtier de prise de courant pour fonctionnement en parallèle.

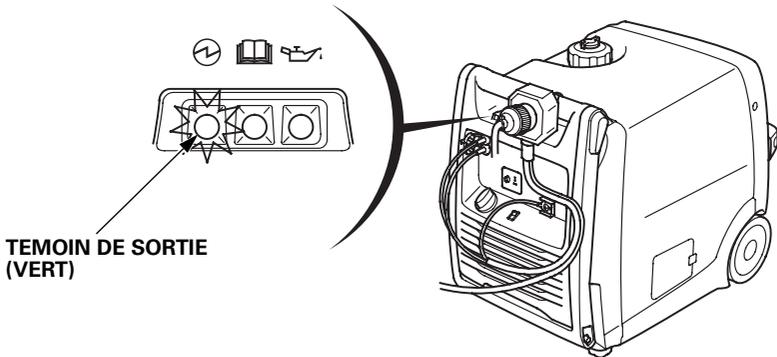
1. Suspendre le boîtier de prise de courant pour fonctionnement en parallèle à la poignée avant de l'un des groupes électrogènes et fixer le câble le plus long à la poignée avant de l'autre groupe électrogène avec l'attache-câble.
2. Connecter chaque câble aux prises de fonctionnement en parallèle et à la borne de masse de chaque groupe électrogène.
 - Lors d'un fonctionnement en parallèle, placer les deux groupes électrogènes à au moins 1 mètre l'un de l'autre.
 - Ne pas laisser de mou dans le fil du côté de la poignée de lanceur.
 - Brancher le fil le plus long au groupe électrogène sur lequel n'est pas installé le boîtier de prise de courant pour fonctionnement en parallèle.
 - Ne pas installer les groupes électrogènes avec leurs faces d'échappement tournées l'une vers l'autre.



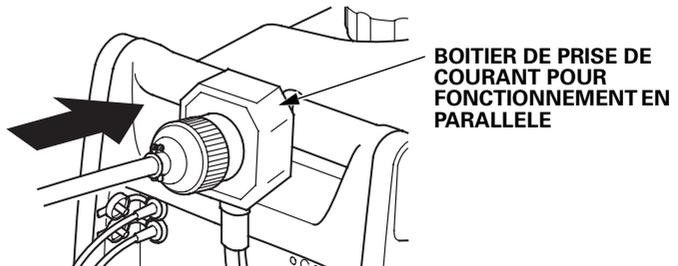
3. Mettre sans faute le groupe électrogène à la terre quand l'équipement connecté est mis à la terre.



4. Mettre les moteurs en marche et s'assurer que les témoins de sortie (verts) s'allument.



5. Vérifier que l'appareil à utiliser est éteint, et brancher l'appareil.



6. Allumer l'équipement branché à utiliser.

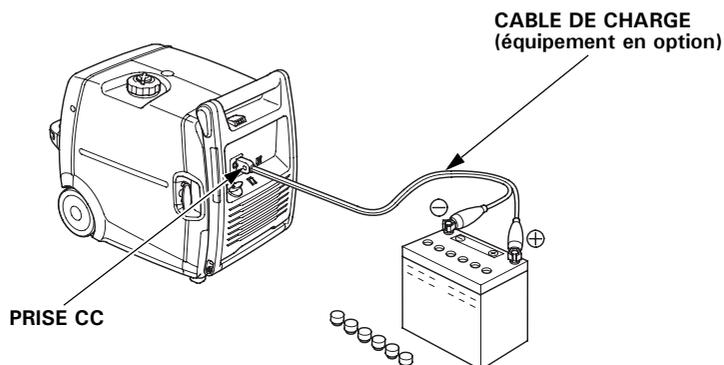
Applications CC

La prise CC ne peut être utilisée pour charger que des batteries de type automobile 12 volts.

REMARQUE :

Lors d'une utilisation CC, placer l'interrupteur Eco Throttle sur la position OFF (arrêt).

1. Connecter les câbles de charge à la prise CC du groupe électrogène, puis aux bornes de batterie.



⚠ ATTENTION

- Pour éviter tout risque de production d'étincelles à proximité de la batterie, commencer par connecter le câble de charge au groupe électrogène, puis à la batterie. Commencer par déconnecter le câble au niveau de la batterie.
- Avant de connecter le câble de charge à une batterie installée sur un véhicule, déconnecter le câble de batterie du véhicule. Reconnecter le câble de la batterie du véhicule une fois que les câbles de charge ont été enlevés. Le fait de procéder de cette manière élimine toute possibilité de court-circuit et de formation d'étincelles en cas de contact accidentel entre une borne de la batterie et le châssis ou la carrosserie du véhicule.

PRECAUTION :

- Ne pas essayer de faire démarrer le moteur d'une automobile tant que le groupe électrogène est connecté à sa batterie. Ceci pourrait endommager le groupe électrogène.
- Connecter la borne positive de la batterie au câble de charge positif. Ne pas inverser les câbles de charge, car cela pourrait endommager gravement le groupe électrogène et la batterie.

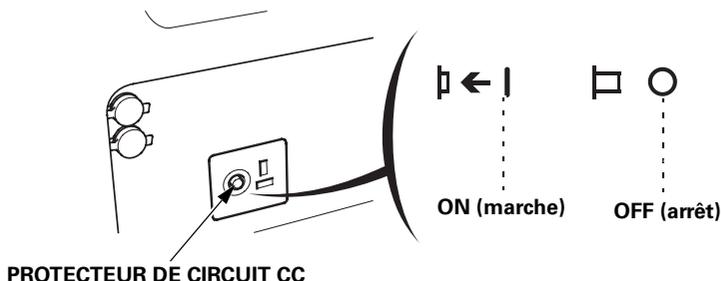
⚠ ATTENTION

- Les batteries dégagent des gaz explosifs. S'ils s'enflamment, une explosion peut provoquer de graves brûlures de la peau ou des yeux. Assurer une ventilation adéquate lors de la mise en charge.
- **PRODUIT CHIMIQUE DANGEREUX** : L'électrolyte de batterie contient de l'acide sulfurique.
Un contact avec les yeux ou la peau, même à travers un vêtement, peut provoquer de graves brûlures. Porter un masque facial et des vêtements de protection.
- Ne pas approcher de flammes et d'étincelles et ne pas fumer dans la zone de travail.
ANTIDOTE : Si de l'électrolyte rentre dans les yeux, rincer à fond avec de l'eau chaude pendant au moins 15 minutes et consulter immédiatement un médecin.
- **POISON** : L'électrolyte est un poison.
ANTIDOTE
 - Externe : Rincer abondamment à l'eau.
 - Interne : Boire de grandes quantités d'eau ou de lait, puis de la magnésie hydratée ou de l'huile végétale et consulter immédiatement un médecin.
- **TENIR HORS DE PORTEE DES ENFANTS.**

2. Démarrer le moteur.

REMARQUE :

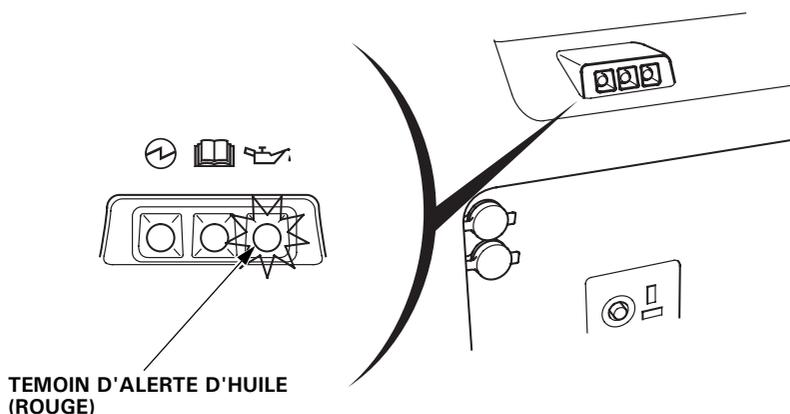
- La prise CC peut être utilisée alors que l'alimentation CA est utilisée.
- En cas de surcharge du circuit CC, son dispositif de protection se déclenche automatiquement (bouton sorti).
Dans ce cas, attendre quelques minutes avant de renfoncer le bouton pour remettre le groupe en marche.
- Le protecteur de circuit n'empêche pas une surcharge de la batterie.



Systeme d'alerte d'huile

Le systeme d'alerte d'huile est conçu pour empêcher des dommages au moteur causés par une quantité d'huile insuffisante dans le carter moteur. Avant que le niveau d'huile du carter moteur ne tombe en-de d'une limite sûre, le systeme d'alerte d'huile arrête automatiquement le moteur (le commutateur de moteur reste en position ON (marche)).

Si le systeme d'alerte d'huile arrête le moteur, le témoin d'alerte d'huile (rouge) s'allume lorsqu'on actionne le démarreur, et le moteur ne tourne pas. Dans ce cas, vérifier le niveau d'huile du moteur (voir page 16 et 17).

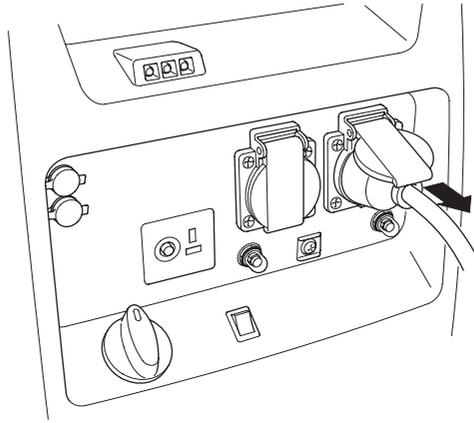


7. ARRET DU MOTEUR

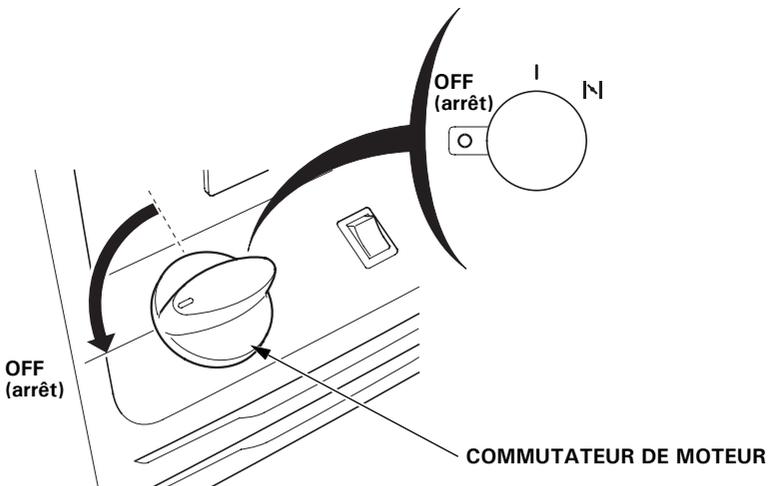
Pour arrêter le moteur en cas d'urgence, tourner le commutateur du moteur vers la position OFF (arrêt).

EN USAGE NORMAL :

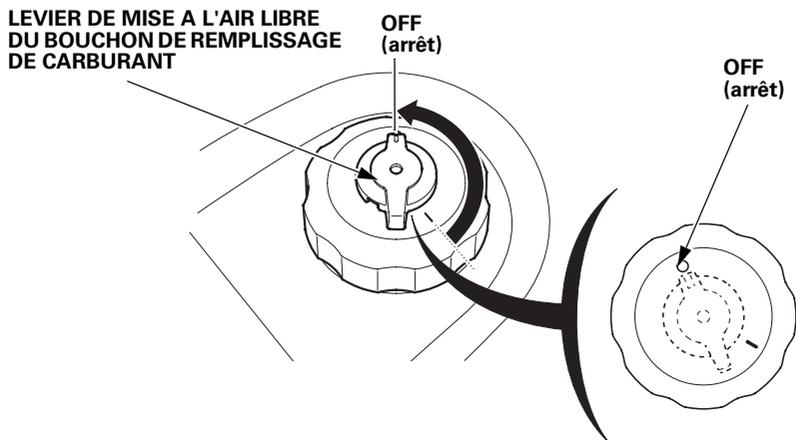
1. Mettre l'équipement connecté hors tension, et tirer la fiche insérée.



2. Mettre le commutateur du moteur sur la position OFF (arrêt).



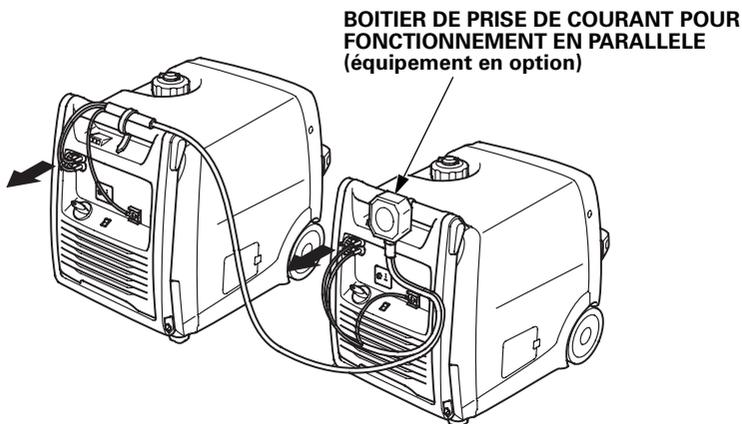
-
3. Tourner le levier de mise à l'air libre du bouchon de remplissage de carburant à fond dans le sens inverse des aiguilles d'une montre sur la position OFF.



PRECAUTION :

S'assurer que le levier de mise à l'air libre du bouchon de remplissage de carburant et le commutateur de moteur se trouvent sur la position OFF lors de l'arrêt, du transport et/ou du remisage du groupe électrogène.

4. Après un fonctionnement en parallèle, débrancher le boîtier de prise de courant pour fonctionnement en parallèle.



8. ENTRETIEN

Le programme d'entretien et de réglage est destiné à maintenir le groupe électrogène dans des conditions de fonctionnement optimales. Effectuer les opérations de contrôle et d'entretien comme prévu dans le tableau ci-dessous.

▲ ATTENTION

S'assurer que le moteur est arrêté avant d'effectuer un entretien ou une réparation. Ceci éliminera plusieurs risques potentiels :

- **Empoisonnement par le monoxyde de carbone présent dans les gaz d'échappement. Avant de faire tourner le moteur, toujours s'assurer que l'aération est suffisante.**
- **Brûlures provoquées par des pièces à haute température. Attendre que le moteur et le système d'échappement soient froids avant de les toucher.**
- **Blessures par pièces mobiles. Ne faire tourner le moteur que si cela est indiqué dans le manuel.**

Le silencieux devient brûlant pendant le fonctionnement et reste chaud quelques temps après l'arrêt du moteur. Prendre garde de ne pas toucher le silencieux tant qu'il est brûlant. Attendre que le moteur se soit refroidi avant toute intervention.

PRECAUTION :

Utiliser des pièces d'origine Honda ou leurs équivalents. Des pièces de rechange de qualité non équivalente peuvent endommager le groupe électrogène.

Programme d'entretien

FREQUENCE D'ENTRETIEN PERIODIQUE (3)		A chaque utilisation	Premier mois ou 20 h	Tous les 3 mois ou 50 h	Tous les 6 mois ou 100 h	Tous les ans ou 300 h
Huile moteur	Contrôler le niveau	o				
	Remplacer		o		o	
Filtre à air	Contrôler	o				
	Nettoyer			o (1)		
Bougie	Contrôler-régler				o	
	Remplacer					o
Jeu aux soupapes	Contrôler-régler					o (2)
Chambre de combustion	Nettoyer	Toutes les 500 h (2)				
Réservoir de carburant et filtre	Nettoyer					o (2)
Circuit de carburant	Contrôler	Tous les 2 ans (remplacer si nécessaire) (2)				

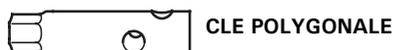
- REMARQUE :**
- (1) Entretien plus fréquent pour une utilisation dans des endroits poussiéreux.
 - (2) L'entretien de ces éléments doit être confié au concessionnaire, à moins que l'utilisateur ne dispose des outils appropriés et ne soit mécaniquement compétent. Se reporter au Manuel d'atelier Honda pour les procédures d'entretien.
 - (3) Pour une utilisation commerciale, consigner le nombre d'heures de fonctionnement afin de déterminer la périodicité d'entretien appropriée.

Outils

Une clé polygonale, une clé à bougie et un manche de clé sont fournis avec le groupe électrogène.

Utiliser les outils fournis pour effectuer les opérations d'entretien.

L'utilisation d'un outil incorrect peut endommager le groupe électrogène.



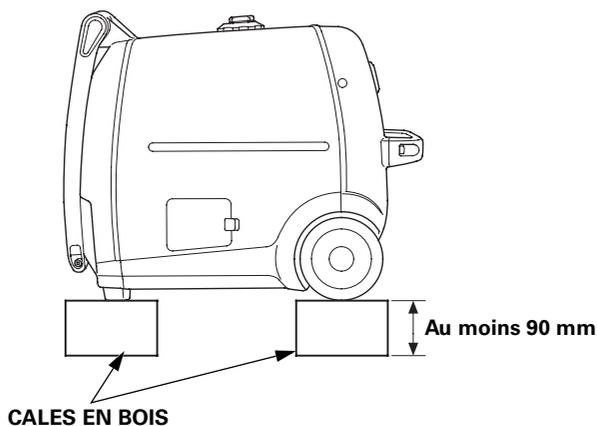
1. REMPLACEMENT DE L'HUILE

Vidanger l'huile lorsque le moteur est chaud afin de garantir une vidange rapide et complète.

PRECAUTION :

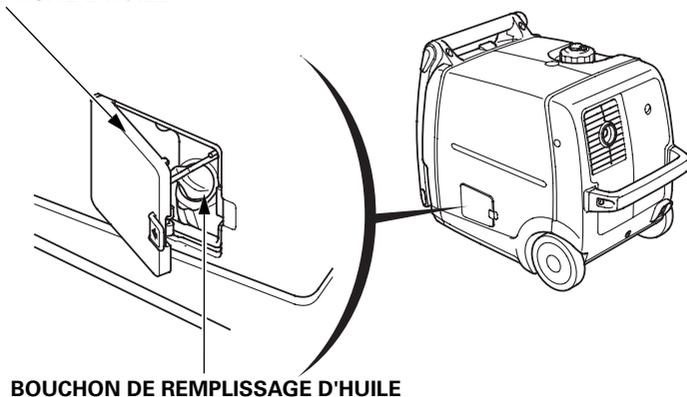
Veiller à bien passer le commutateur de moteur et le levier de mise à l'air du bouchon de remplissage de carburant en position OFF avant de procéder à la vidange.

1. Placer des cales en bois sous le groupe électrogène pour laisser un espace d'au moins 90 mm comme sur la figure.

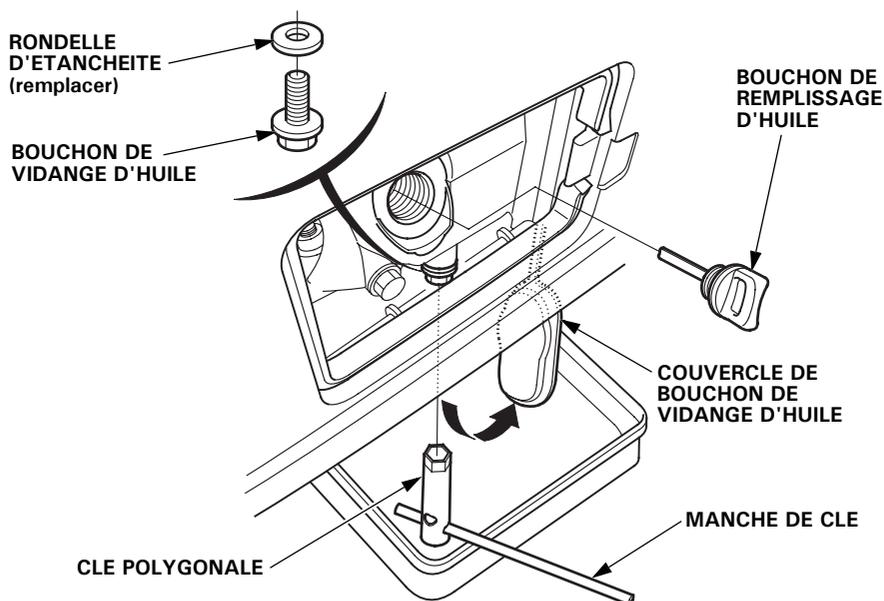


2. Ouvrir la trappe de visite d'huile et retirer le bouchon de remplissage d'huile.

TRAPPE DE VISITE D'HUILE



3. Ouvrir le couvercle du bouchon de vidange d'huile se trouvant au bas du groupe électrogène.
4. Placer un récipient approprié sous le bouchon de vidange d'huile.
5. Retirer le bouchon de vidange d'huile et la rondelle d'étanchéité avec la clé polygonale fournie et le manche de clé, puis vidanger complètement l'huile dans un récipient.
6. Remettre le bouchon de vidange d'huile avec une rondelle d'étanchéité neuve. Serrer le bouchon à fond.
7. Fermer le couvercle du bouchon de vidange d'huile.
8. Avec le groupe électrogène à l'horizontale, remplir d'huile recommandée (voir page 16) jusqu'au niveau maximum du goulot de remplissage d'huile.
9. Essuyer toute huile renversée sur le groupe électrogène.
10. Remettre le bouchon de remplissage d'huile et fermer la trappe de visite d'huile.



Se laver les mains au savon et à l'eau après avoir manipulé l'huile usagée.

REMARQUE :

Respecter la réglementation environnementale en vigueur pour la mise au rebut de l'huile usagée. Nous vous suggérons de la transporter dans un bidon fermé hermétiquement jusqu'à la station-service la plus proche pour recyclage. Ne pas la jeter aux ordures ni la déverser au sol.

2. ENTRETIEN DU FILTRE A AIR

Un filtre à air encrassé limite l'alimentation en air du carburateur. Afin de prévenir tout dysfonctionnement du carburateur, procéder régulièrement à l'entretien du filtre à air. Effectuer l'entretien plus fréquemment si le groupe électrogène est utilisé en zones extrêmement poussiéreuses.

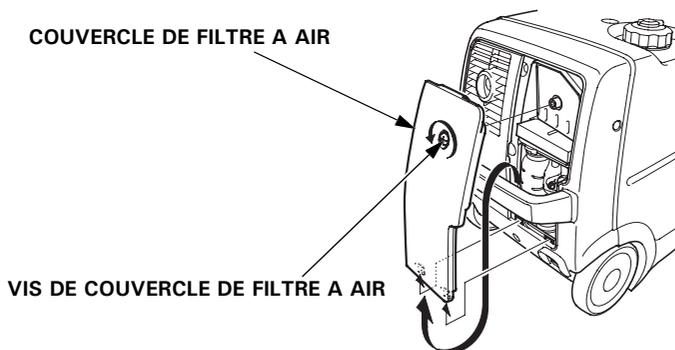
⚠ ATTENTION

Ne pas utiliser d'essence ou de solvants à faible point d'éclair pour le nettoyage. Ces produits sont inflammables et peuvent exploser sous certaines conditions.

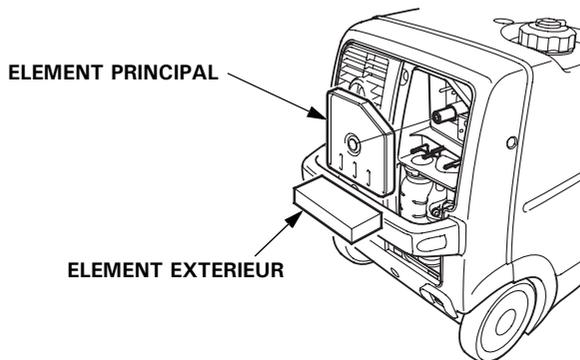
PRECAUTION :

Ne jamais utiliser le groupe électrogène sans filtre à air, au risque d'entraîner une usure prématurée du moteur.

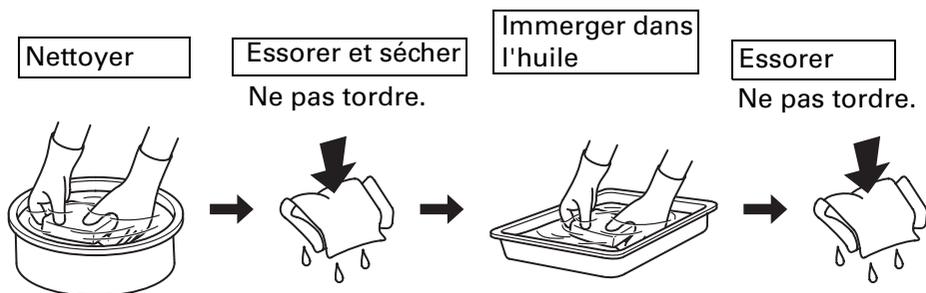
1. Desserrer la vis du couvercle de filtre à air et déposer le couvercle de filtre à air.



2. Déposer l'élément principal et l'élément extérieur.



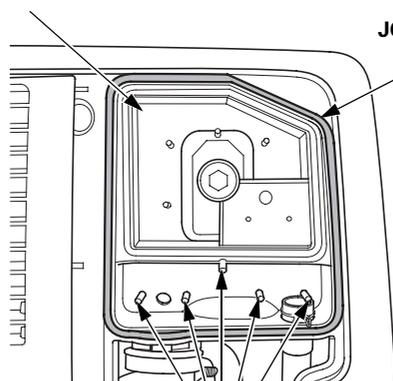
3. Laver les éléments dans une solution de détergent domestique et d'eau chaude et les rincer entièrement ou les laver dans un solvant non inflammable ou à point d'éclair élevé. Laisser sécher complètement les éléments. Si les éléments sont endommagés, les remplacer.
4. Tremper les éléments dans de l'huile moteur propre, puis les essorer pour en faire partir l'huile en excès.



5. S'assurer que le joint en caoutchouc est placé dans la gorge du boîtier de filtre à air. Si le joint en caoutchouc est endommagé, le remplacer.
6. Reposer l'élément principal et l'élément extérieur. Placer l'élément extérieur entre les nervures supérieure et inférieure.

BOITIER DE FILTRE A AIR

JOINT EN CAOUTCHOUC



NERVURES

7. Reposer le couvercle de filtre à air et serrer la vis de couvercle de filtre à air à fond.

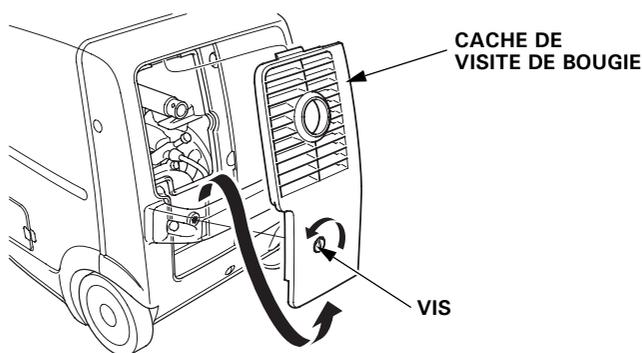
3. ENTRETIEN DE LA BOUGIE D'ALLUMAGE

**BOUGIE RECOMMANDEE : BPR6ES (NGK)
W20EPR-U (DENSO)**

Pour assurer un bon fonctionnement du moteur, l'écartement des électrodes de la bougie doit être correct et il ne doit pas y avoir des traces de dépôts.

Si le moteur est chaud, le laisser se refroidir avant toute intervention sur la bougie.

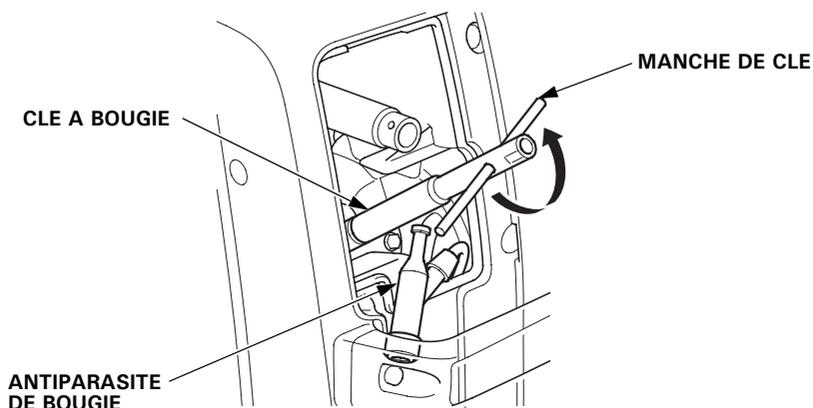
1. Desserrer la vis du cache de visite de bougie et déposer le cache.



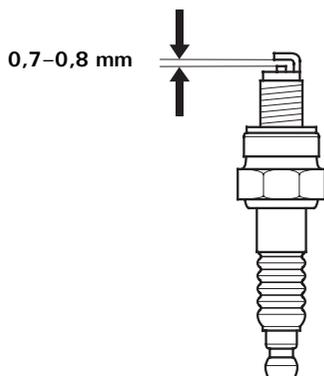
2. Déposer l'antiparasite de bougie.

3. Nettoyer toute saleté accumulée autour du culot de la bougie.

4. Déposer la bougie avec la clé à bougie et le manche de clé fournis.



-
5. Contrôler visuellement l'état de la bougie. La mettre au rebut si son isolant est fendillé, écaillé ou encrassé. Nettoyer la bougie avec une brosse métallique si elle doit être réutilisée.
 6. Mesurer l'écartement des électrodes avec une jauge d'épaisseur. Le corriger si nécessaire en recourbant avec soin l'électrode latérale. L'écartement des électrodes doit être de :
0,7 à 0,8 mm



7. Visser la bougie à la main pour empêcher la détérioration des filets.
8. Après avoir vissé une bougie neuve jusqu'en butée, la serrer d'encore 1/2 tour avec la clé à bougie fournie et le manche de clé pour comprimer sa rondelle.
Si elle est usagée, la serrer de 1/8 à 1/4 de tour supplémentaire après butée.
9. Réinstaller solidement l'antiparasite de bougie sur la bougie d'allumage.
10. Reposer le cache de visite de bougie et serrer la vis à fond.

PRECAUTION :

- La bougie d'allumage doit être bien serrée. Si elle est mal serrée, elle risque de devenir très chaude, ce qui peut entraîner une détérioration du groupe électrogène.
- Ne pas utiliser une bougie d'allumage de degré thermique incorrect.

9. TRANSPORT/REMISAGE

Pour éviter de répandre l'essence lors du transport ou pendant un remisage provisoire, le groupe électrogène doit être maintenu à la verticale dans sa position d'utilisation normale, avec le commutateur de moteur en position OFF (arrêt).

Tourner le levier de mise à l'air libre du bouchon de remplissage de carburant à fond dans le sens inverse des aiguilles d'une montre sur la position OFF.

Laisser le moteur refroidir complètement avant de tourner le levier de mise à l'air libre du bouchon de carburant sur la position OFF (arrêt).

Transport

▲ ATTENTION

Transport du groupe électrogène :

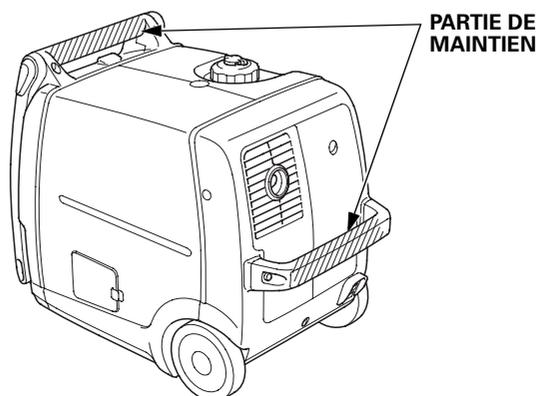
- **Ne pas trop remplir le réservoir (il ne doit pas y avoir d'essence dans le goulot de dispositif de remplissage).**
- **Ne pas faire fonctionner le groupe électrogène lorsqu'il se trouve sur un véhicule. Descendre le groupe électrogène du véhicule et l'utiliser dans un endroit bien aéré.**
- **Eviter un endroit exposé aux rayons directs du soleil en mettant le groupe électrogène sur un véhicule. Si le groupe électrogène est laissé pendant de nombreuses heures dans un véhicule fermé, la température élevée à l'intérieur du véhicule peut faire se vaporiser l'essence, entraînant une possible explosion.**
- **Ne pas conduire sur une route accidentée pendant une période prolongée avec le groupe électrogène à bord. Si vous devez transporter le groupe électrogène sur une route accidentée, vidanger à l'avance l'essence du groupe électrogène.**

REMARQUE :

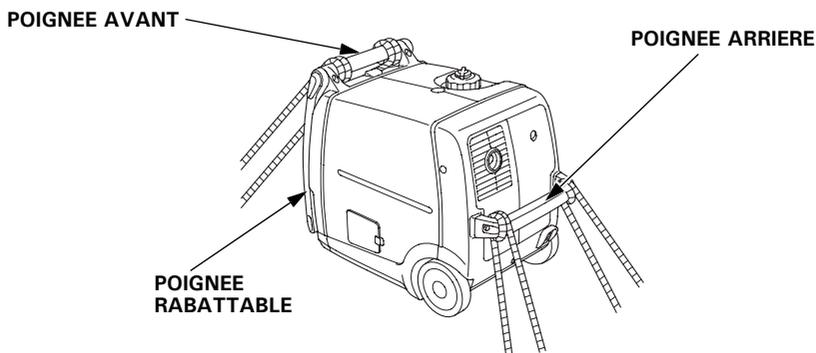
Pour soulever le groupe électrogène, le tenir par la partie de maintien (parties grisées sur la figure ci-dessous) avec des assistants.

Conformément à la NORME EUROPEENNE EN 12601 : 2010

4 personnes sont requises pour transporter ce groupe électrogène qui pèse environ 140 kg.

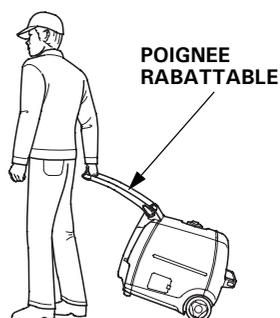


Fixer le groupe électrogène avec des cordes ou des sangles d'arrimage avant de le transporter. N'utiliser que les poignées avant et arrière comme points de fixation. Ne pas les attacher à une partie du corps du groupe électrogène ou aux poignées rabattables.



Poignée rabattable

La poignée rabattable est destinée à faciliter le transport et doit être rabattue lorsque le groupe électrogène est stationnaire. Ne pas poser d'objets sur la poignée lorsqu'elle se trouve en position de transport.

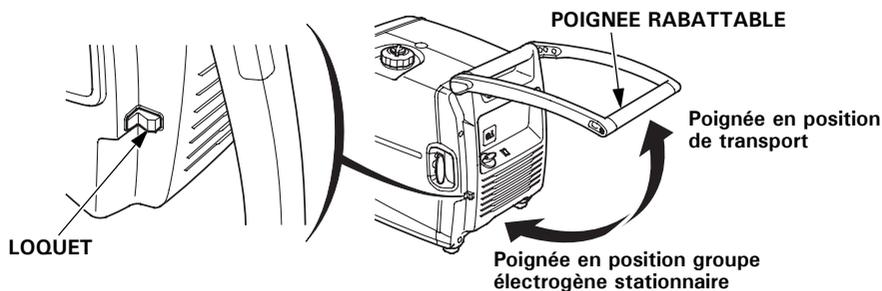


Pour déployer la poignée

Déployer la poignée vers le haut des deux mains.

Pour rabattre la poignée

Abaisser la poignée des deux mains jusqu'à ce qu'elle s'encliquète en position.



REMARQUE :

- Ne pas utiliser la poignée rabattable pour déplacer le groupe électrogène sur des surfaces inégales.
- Ne pas placer d'objets sur le groupe électrogène.

Remisage

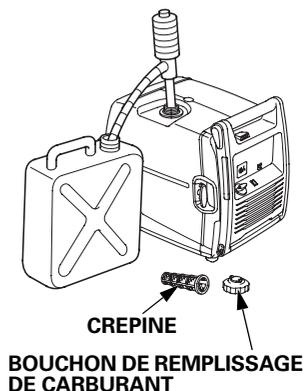
Avant un remisage prolongé du groupe électrogène :

1. S'assurer que le lieu de remisage n'est pas excessivement humide ou poussiéreux.
2. Vidanger le carburant.

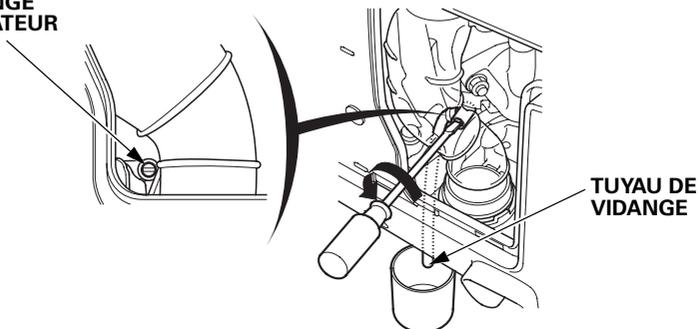
▲ ATTENTION

L'essence est hautement inflammable et peut exploser dans certaines conditions. Effectuer la tâche dans une zone bien aérée avec le moteur arrêté. Ne pas fumer ni autoriser de flammes ou d'étincelles dans la zone pendant cette procédure.

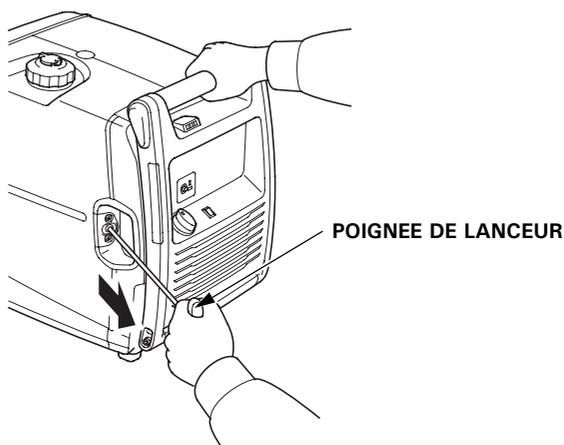
- a. Dévisser le bouchon de remplissage de carburant, retirer la crépine et vider le contenu du réservoir dans un récipient homologué pour le stockage de l'essence.
- b. Vidanger toute l'essence du réservoir de carburant dans un récipient homologué pour le stockage de l'essence. Nous recommandons d'utiliser une pompe à essence à main en vente dans le commerce. Ne pas utiliser une pompe électrique.
- c. Desserrer la vis du couvercle de filtre à air et déposer le couvercle de filtre à air (voir page 20).
- d. Placer un récipient approprié sous le tuyau de vidange.
- e. Placer le commutateur de moteur sur la position ON (marche) pour ouvrir le robinet de carburant (voir page 22).
- f. Desserrer la vis de vidange du carburateur et vidanger l'essence du carburateur.
- g. Après avoir vidangé toute l'essence, serrer la vis de vidange du carburateur à fond.
- h. Reposer le couvercle de filtre à air et placer le commutateur de moteur sur la position OFF (arrêt).



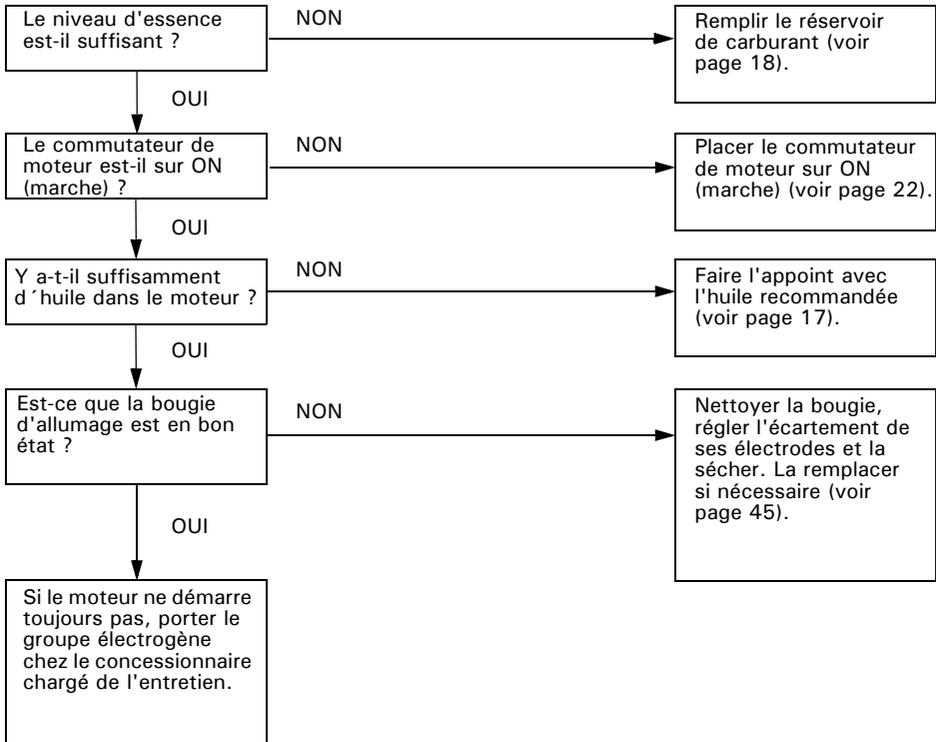
VIS DE VIDANGE DU CARBURATEUR



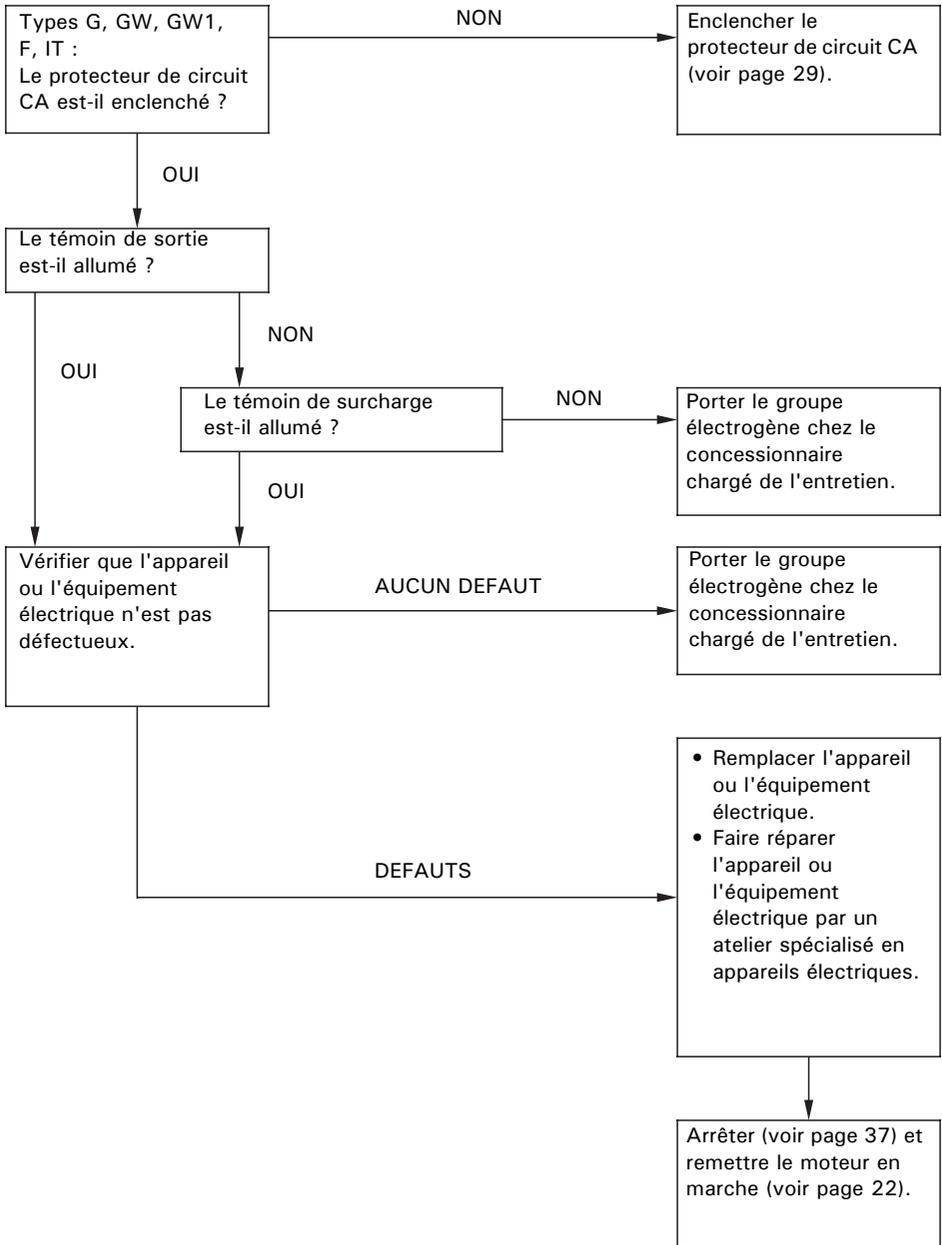
-
3. Remplacer l'huile moteur (voir page 41).
 4. Déposer la bougie d'allumage et verser une cuillerée d'huile moteur propre dans le cylindre. Lancer le moteur de plusieurs tours pour répartir l'huile, puis reposer la bougie.
 5. Tirer lentement sur la poignée de lanceur jusqu'à ce qu'une résistance soit ressentie. A ce moment-là, le piston se trouve sur sa course de compression et les soupapes d'admission et d'échappement sont toutes deux fermées. Le fait de remiser le moteur dans cet état contribue à le protéger contre la corrosion interne.



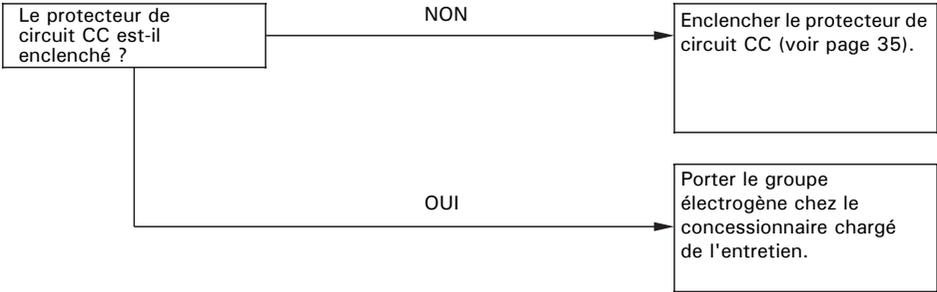
Si le moteur ne démarre pas :



L'appareil ne fonctionne pas :



Absence de courant à la prise CC :



11. CARACTERISTIQUES

Dimension et poids

Modèle	EU30i
Code de description	EAVJ
Longueur	622 mm
Largeur	379 mm
Hauteur	489 mm
Masse à sec [poids]	35,2 kg

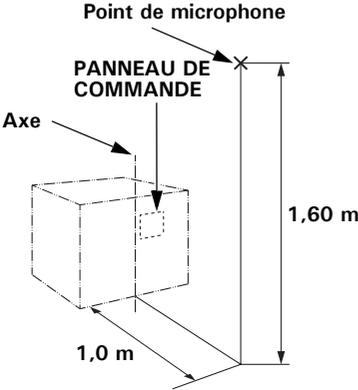
Moteur

Modèle	GX160K1
Type de moteur	4 temps, soupapes en tête, monocylindre
Cylindrée	163 cm ³
Alésage×course	68,0×45,0 mm
Taux de compression	8,5:1
Régime moteur	3 000-4 000 tr/min 3 600-4 000 tr/min (avec l'accélérateur Eco sur ARRET)
Refroidissement	Forcé par circulation d'air
Allumage	Entièrement transistorisé
Contenance en huile moteur	0,53 litre
Contenance du réservoir de carburant	5,9 litres
Bougie	BPR6ES (NGK) W20EPR-U (DENSO)

Groupe électrogène

Modèle	EU30i		
Type	G, GW, GW1, F, IT	U	
Sortie CA	Tension nominale	230 V	240 V
	Fréquence nominale	50 Hz	
	Ampérage nominal	11,3 A	10,8 A
	Puissance nominale	2,6 kVA	
	Puissance maxi.	3,0 kVA	
Sortie CC nominale	Uniquement pour la charge de batteries automobiles de 12 V. 12 V, 8,3 A		

Bruit

Modèle	EU30i	
Type	G, GW, GW1, F, IT	U
Niveau de pression acoustique au poste de travail (2006/42/CE)	74 dB (A) (avec l'accélérateur Eco sur MARCHÉ)	–
 <p>Point de microphone</p> <p>PANNEAU DE COMMANDE</p> <p>Axe</p> <p>1,0 m</p> <p>1,60 m</p>		
Incertitude	3 dB (A)	–
Niveau de puissance acoustique mesuré (2000/14/CE, 2005/88/CE)	89 dB (A) (avec l'accélérateur Eco sur MARCHÉ)	–
Incertitude	3 dB (A)	–
Niveau de puissance acoustique garanti (2000/14/CE, 2005/88/CE)	92 dB (A) (avec l'accélérateur Eco sur MARCHÉ)	–

"Les chiffres cités sont des niveaux d'émission et ne correspondent pas nécessairement à des niveaux sûrs pour le travail. Bien qu'une corrélation existe entre les niveaux d'émission et d'exposition, ceci ne peut pas être utilisé de manière fiable pour déterminer s'il convient ou non de prendre des précautions supplémentaires. Parmi les facteurs ayant une incidence sur le niveau réel d'exposition de la main-d'œuvre, on compte les caractéristiques de la salle de travail, les autres sources de bruit, etc. et notamment le nombre de machines et autres opérations voisines et la durée d'exposition au bruit de l'opérateur. Il faut également noter que le niveau d'exposition autorisé diffère selon les pays. Ces informations permettront, toutefois, à l'utilisateur de la machine de mieux évaluer les dangers et risques."

REMARQUE :

Les caractéristiques sont susceptibles d'être modifiées sans préavis.

12. SCHEMA DE CABLAGE

INDEX

(Voir en troisième de couverture)

Types G, GW, GW1, F, IT.....	W-1
Type U.....	W-2

ABREVIATIONS

Symbole Désignation

ACCP	Protecteur de circuit CA
ACNF	Filtre antiparasite CA
ACOR	Prise de sortie CA
Cot	Prise de fonctionnement en parallèle
CPB	Bloc panneau de commande
DCOR	Prise de sortie CC
DCW	Enroulement CC
Eco Sw	Interrupteur Eco Throttle
EgB	Bloc moteur
EgG	Masse de moteur
EgSw	Commutateur de moteur
ExW	Enroulement exciteur
FCB	Bloc couvercle avant
FrG	Masse du châssis
GeB	Bloc génératrice
GT	Borne de masse
IgC	Bobine d'allumage
IU	Onduleur
IUB	Bloc d'onduleur
MW	Enroulement principal
OAL	Témoin d'alerte d'huile
OI	Témoin de surcharge
OLSw	Contacteur de niveau d'huile
PC	Bobine de générateur d'impulsions
PL	Témoin de sortie
RBx	Boîtier de prise de courant pour fonctionnement en parallèle
RBxB	Bloc de boîtier de prise de courant pour fonctionnement en parallèle

Symbole Désignation

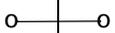
RT	Redresseur
SP	Bougie
SpU	Unité d'allumage
SuW	Enroulement secondaire
TCMo	Moteur de commande des gaz
ToGe	Vers génératrice
<F>	Type F
<G>	Types G, GW
<IT>	Type IT

CODE COULEUR DES FILS

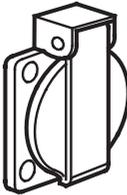
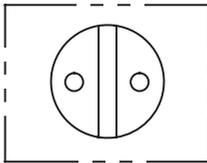
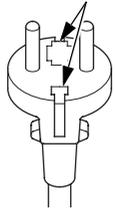
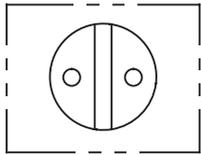
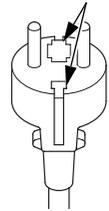
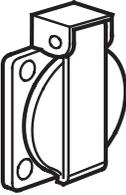
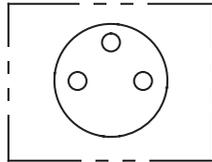
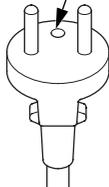
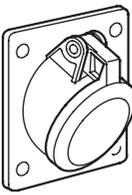
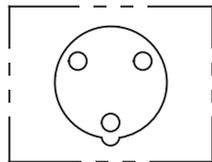
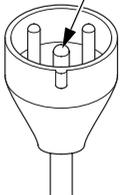
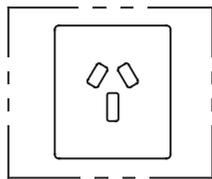
Bl	NOIR
Y	JAUNE
B	BLEU
u	VERT
G	ROUGE
R	BLANC
W	MARRON
Br	VERT CLAIR
Lg	GRIS
Gr	BLEU CLAIR
Lb	ORANGE
O	ROSE
P	

CONNEXIONS DES COMMUTATEURS

INTERRUPTEUR ECO THROTTLE

		G/W	R/W
ON (marche)			
OFF (arrêt)			

PRISES

Type	Forme	Fiche
G, GW	 	<p>BROCHE DE MASSE</p> 
GW1	 	<p>BROCHE DE MASSE</p> 
F	 	<p>BROCHE DE MASSE</p> 
IT	 	<p>BROCHE DE MASSE</p> 
U	 	<p>BROCHE DE MASSE</p> 