

Honda EU22i

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 groupe électrogène EU22i.

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 Signale un fort risque de blessures corporelles graves, voire un danger mortel si les instructions ne sont pas suivies.

PRÉCAUTION : Indique un risque de blessure personnelles ou d'endommagement de l'équipement 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 du propriétaire avant d'utiliser le groupe électrogène. À 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 SÉCURITÉ.....	3
2. EMBLACEMENT DES ÉTIQUETTES DE SÉCURITÉ	7
• Emplacement de la marque CE et des étiquettes sur les émissions sonores.....	10
3. IDENTIFICATION DES COMPOSANTS.....	11
4. CONTRÔLE AVANT UTILISATION.....	15
5. DÉMARRAGE DU MOTEUR	20
• Modification du carburateur pour une utilisation à haute altitude	23
6. UTILISATION DU GROUPE	24
7. ARRÊT DU MOTEUR.....	39
8. ENTRETIEN.....	42
9. TRANSPORT/REMISAGE.....	47
10. DEPANNAGE	50
11. CARACTÉRISTIQUES	53
12. SCHÉMA DE CÂBLAGE	56
PRISE	57
ADRESSES DES PRINCIPAUX DISTRIBUTEURS Honda.....	Troisième de couverture
"CE-Déclaration de conformité" DESCRIPTION DE TABLE DES MATIERES...	Troisième de couverture

1. CONSIGNES DE SÉCURITÉ

INFORMATIONS DE SÉCURITÉ IMPORTANTES

Les groupes électrogènes Honda sont destinés à alimenter des équipements électriques ayant une puissance requise appropriée. Toutes autres utilisations peuvent entraîner des blessures de l'opérateur ou endommager le groupe électrogène et d'autres biens.

La plupart des blessures ou dommages aux biens peuvent être évités si vous respectez toutes les instructions figurant dans 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. L'altération du moteur annule l'homologation EU de ce dernier.

- 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

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.

Pour un fonctionnement en parallèle, utilisez uniquement une boîte électrique Honda homologuée (équipement en option) lors du branchement des combinaisons du générateur indiquées ci-dessous.

EU22i et EU22i

EU22i et EU20i *

* Un EU22i peut uniquement être associé aux modèles EU20i qui possèdent des numéros de série compris dans les pages indiquées ci-dessous.

Numéro de série du cadre applicable de EU20i	EAAJ-2032188 et ultérieurs
	EACT-1000001 et ultérieurs

Ne branchez jamais un générateur EU22i à un différent modèle de générateur, autre que les modèles spécifiés ci-dessus.

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 remiser 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 agréé.

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 d'entretien.

ELIMINATION DU GENERATEUR



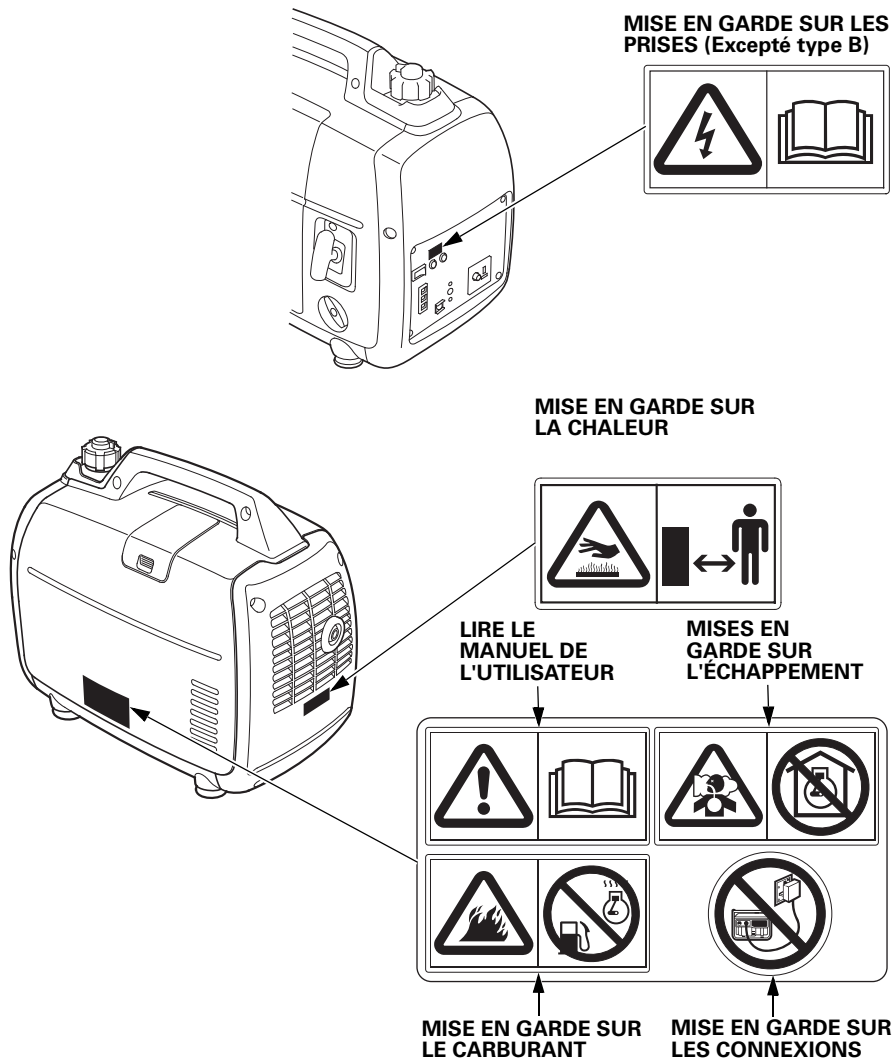
N'éliminez pas le matériel électrique avec les ordures ménagères. Si des appareils électriques sont éliminés dans des décharges ou des dépotoirs, des substances risquent de fuir, de réagir, puis d'entrer dans la chaîne alimentaire et de nuire à votre santé et à votre bien-être. Pour de plus amples informations sur l'élimination de ce produit, consultez votre revendeur ou le service de collecte des ordures ménagères le plus proche.

2. EMBLACEMENT DES ÉTIQUETTES DE SÉCURITÉ

Ces étiquettes ont pour objet de mettre en garde contre les risques potentiels de blessures graves. Lire attentivement ces étiquettes, de même que les avertissement 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 B, B1, E, F, G, W]



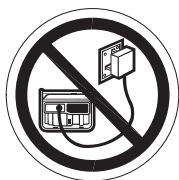


- Les groupes électrogènes Honda ont été conçus pour assurer un fonctionnement sûr et fiable lorsqu'ils sont utilisés conformément aux instructions données.

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



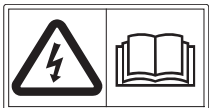
- Les gaz d'échappement contiennent du monoxyde de carbone, un gaz toxique, incolore et inodore. L'inhalation du monoxyde de carbone peut provoquer l'évanouissement et entraîner la mort.
- Si l'on fait fonctionner le groupe électrogène dans un endroit fermé ou même partiellement clos, l'air respiré peut 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.
- Avant d'effectuer des raccordements électriques, consulter la compagnie d'électricité ou un électricien qualifié.



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



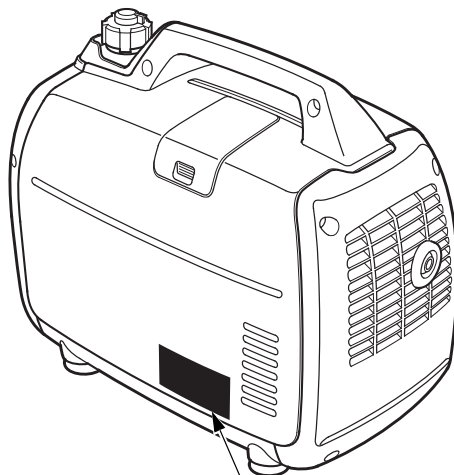
- **Arrêter le moteur avant de brancher ou débrancher le boîtier de prise de courant pour fonctionnement en parallèle.**
- **Pour un fonctionnement en solo, il faut débrancher le boîtier de prise de courant pour fonctionnement en parallèle.**



- **Un système d'échappement chaud peut provoquer de graves brûlures. Éviter tout contact immédiatement après arrêt du moteur.**

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

[Pour le modèle européen : types B, B1, E, F, G, W]



MARQUAGE CE et ÉTIQUETTE BRUIT
 [Exemple : Types B1, E, F, G et W]

ÉTIQUETTE RELATIVE AUX ÉMISSIONS SONORES

90 dB

Classe de performances

EU22i		↓	
Low-power generating set EN ISO 8528-13			
Maximum power	MAX 2.2 kW	50 Hz	G1
Rated power	COP 1.8 kW	230V	A
Rated power factor	1.0	7.8A	IP23M
Year of Mfg.	Mass		kg

Fabricant et adresse

Année de production

Masse à sec (poids)

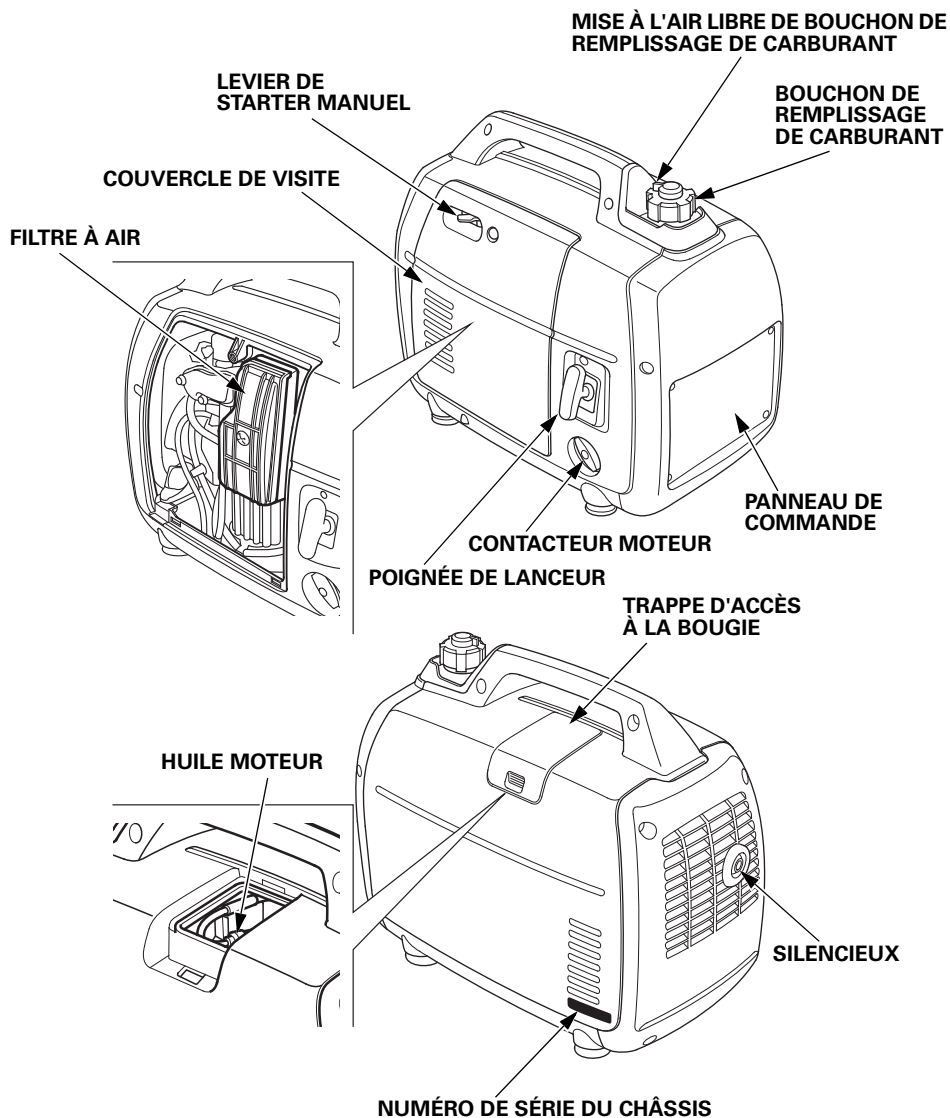
Nom et adresse du représentant agréé et de l'importateur

Classe de qualité

Code IP

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



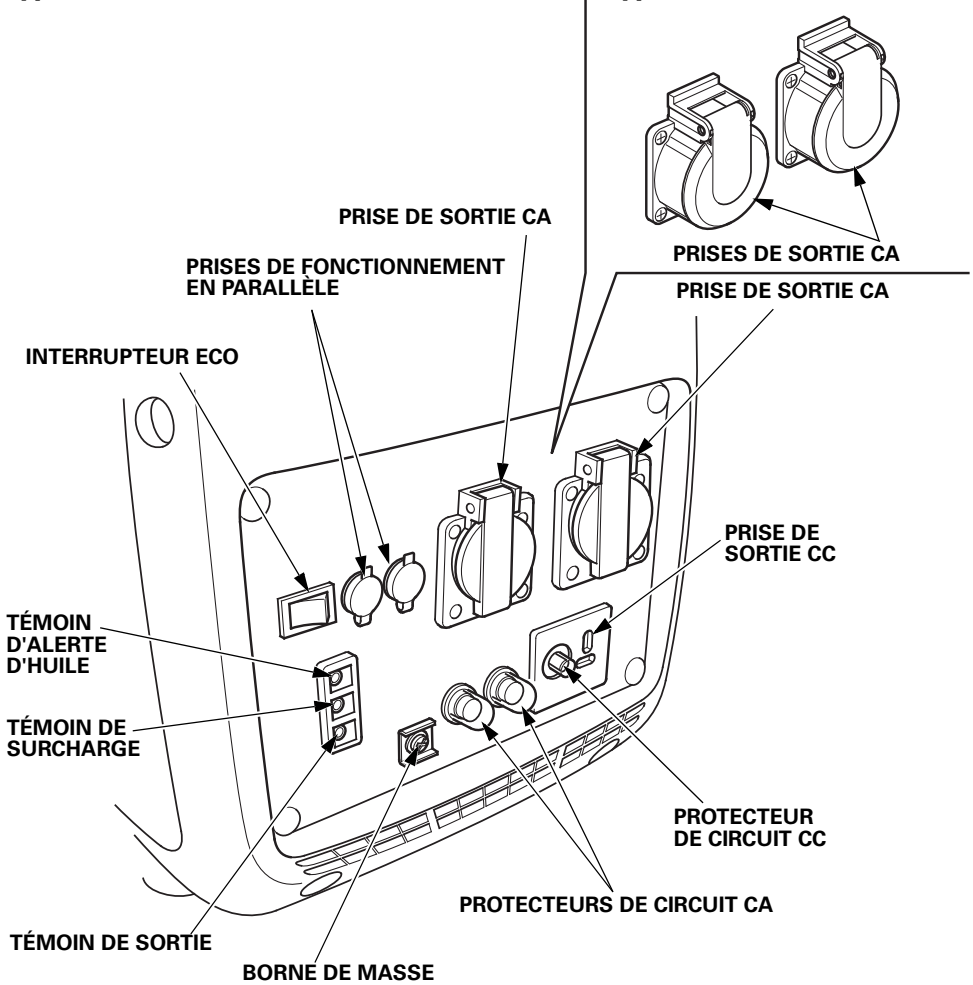
Noter le numéro de série du châssis dans l'espace ci-dessous. Ce numéro de série est indispensable pour la commande de pièces.

Numéro de série du châssis : _____

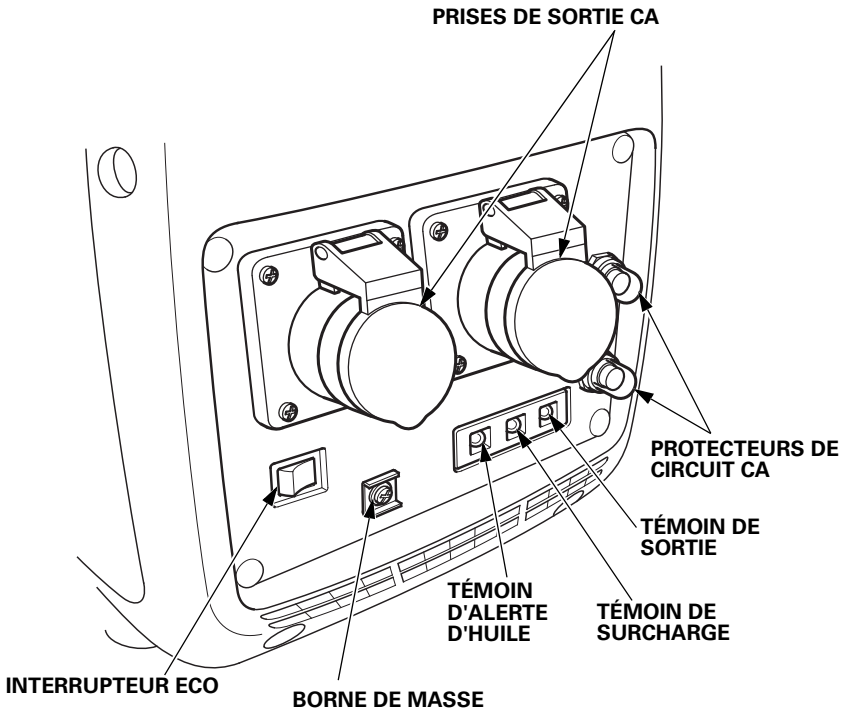
PANNEAU DE COMMANDE

Types B1, E, W

Types F, G



Type B



Eco Throttle

ECO :

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 :

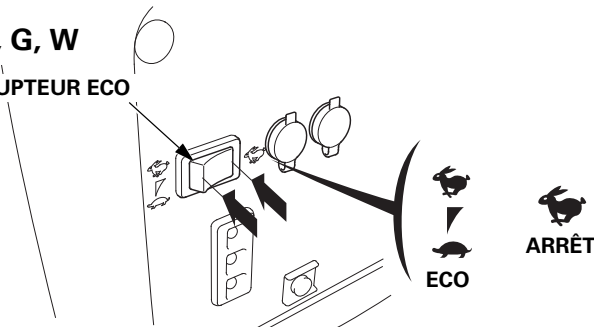
- Le système Eco Throttle ne fonctionne pas suffisamment si l'appareil électrique nécessite une puissance électrique momentanée.
- Lorsque des appareils à charge électrique élevée sont branchés simultanément, placer l'interrupteur Eco Throttle sur ARRÊT pour réduire les variations de tension.
- En fonctionnement CC, tourner l'interrupteur ECO vers la position ARRÊT.

ARRÊT :

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

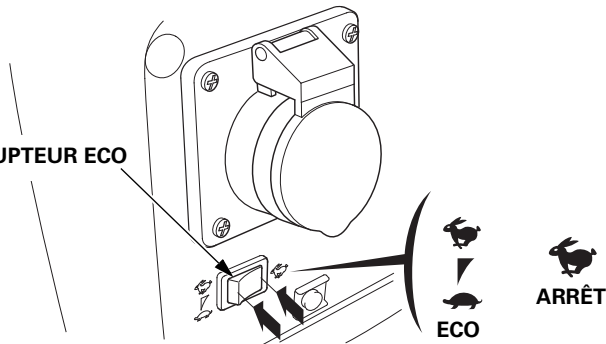
Types B1, E, F, G, W

INTERRUPTEUR ECO



Type B

INTERRUPTEUR ECO



4. CONTRÔLE AVANT UTILISATION

PRÉCAUTION :

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

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

1. Vérifier le niveau d'huile moteur.

PRÉCAUTION:

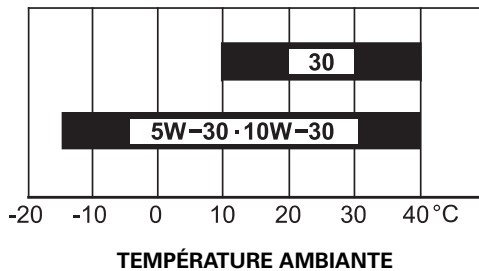
L'utilisation d'une huile moteur non détergente ou 2 temps peut raccourcir la durée de service de moteur.

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).

Spécifications d'huile lubrifiante nécessaires à la bonne performance du système de contrôle des émissions : Huile d'origine Honda.

Avant l'utilisation, lire attentivement les instructions figurant sur le bidon d'huile.



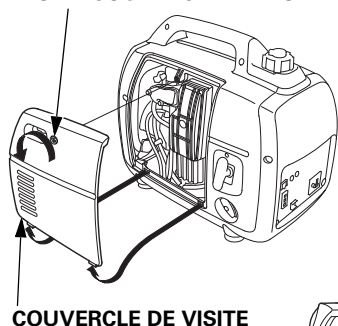
L'indice SAE 10W-30 est préconisé pour un usage général. Les autres viscosités d'huile figurant dans le tableau peuvent être utilisées lorsque la température moyenne de la région d'utilisation de la machine se situe dans la plage recommandée.

1. Desserrer la vis du couvercle de visite et déposer le couvercle (voir page 43).
2. Retirer le bouchon de remplissage d'huile et essuyer la jauge avec un chiffon propre.
3. Vérifier le niveau d'huile en introduisant la jauge dans l'orifice de remplissage d'huile sans la visser.
4. Si le niveau d'huile est en dessous de l'extrémité de la jauge de niveau, faire l'appoint d'huile recommandée jusqu'au haut du goulot de dispositif de remplissage (voir page 15).
5. Reposer fermement le bouchon de remplissage d'huile.

PRÉCAUTION :

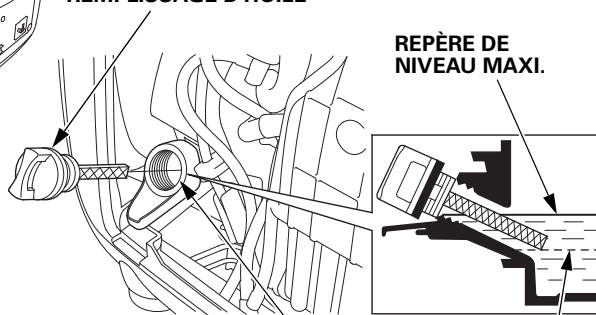
Si le moteur était utilisé sans qu'il y ait suffisamment d'huile, il risquerait d'être sérieusement endommagé.

VIS DE COUVERCLE DE VISITE



COUVERCLE DE VISITE

BOUCHON DE REMPLISSAGE D'HUILE



ORIFICE DE REMPLISSAGE D'HUILE

LIMITE INFÉRIEURE

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 dispositif de remplissage d'essence.

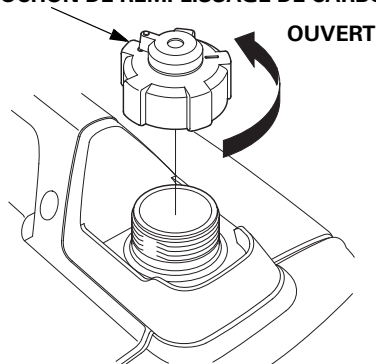
Utiliser de l'essence automobile sans plomb ayant un indice d'octane recherche d'au moins 91 (ou un indice d'octane pompe d'au moins 86).
Spécification(s) du carburant nécessaire(s) à la bonne performance du système de contrôle des émissions : Carburant E10 indiqué dans le règlement UE.

Ne jamais utiliser de l'essence viciée ou contaminée ou un mélange d'huile/essence. Éviter toute pénétration d'impuretés ou d'eau dans le réservoir de carburant.

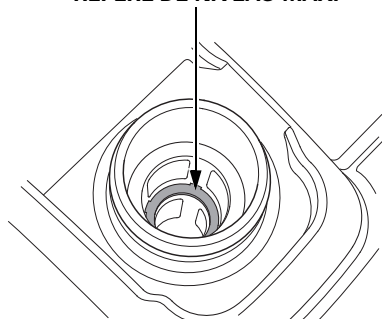
▲ ATTENTION

- L'essence est hautement inflammable et peut exploser dans certaines conditions.
- Faire le plein dans un endroit bien aéré, le moteur arrêté. Ne pas fumer ou approcher de flammes vives ou d'étincelles près du lieu où plein est effectué et près du lieu de stockage de l'essence.
- Ne pas trop remplir le réservoir d'essence (il ne doit pas y avoir d'essence au-dessus de la marque de limite supérieure). 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.
- Éviter le contact direct de l'essence sur la peau ou de respirer les vapeurs.
TENIR HORS DE PORTÉE DES ENFANTS.

BOUCHON DE REMPLISSAGE DE CARBURANT



REPÈRE DE NIVEAU MAXI



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 cela, respecter les consignes suivantes :

- N'utiliser que l'essence spécifiée (voir page 17).
- 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 48).

Essences contenant de l'alcool

En cas d'utilisation d'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 de symptômes de fonctionnement inhabituel 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.

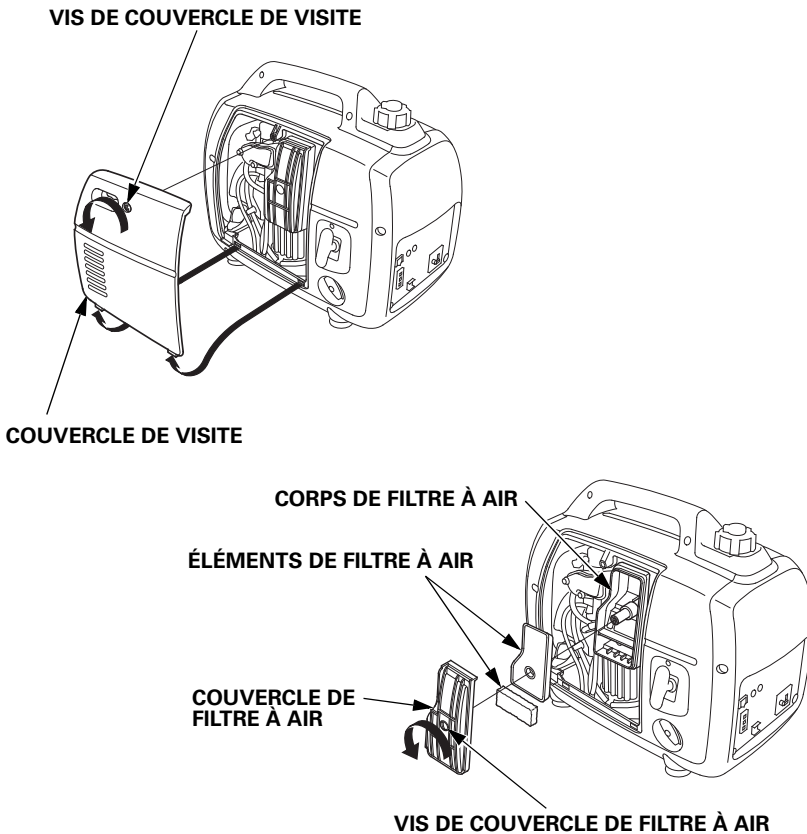
Vérifier les éléments du filtre à air pour s'assurer qu'ils sont bien propres et en bon état.

Desserrer la vis du couvercle de visite et déposer le couvercle de visite. Desserrer la vis du couvercle de filtre à air et déposer le couvercle de filtre à air, puis vérifier les éléments.

Nettoyer ou remplacer les éléments si nécessaire (voir page 44).

PRÉCAUTION :

Ne jamais faire fonctionner le moteur sans les éléments de filtre à air. Des impuretés telles que poussière et saleté aspirées dans le moteur à travers le carburateur entraîneraient une usure rapide du moteur.



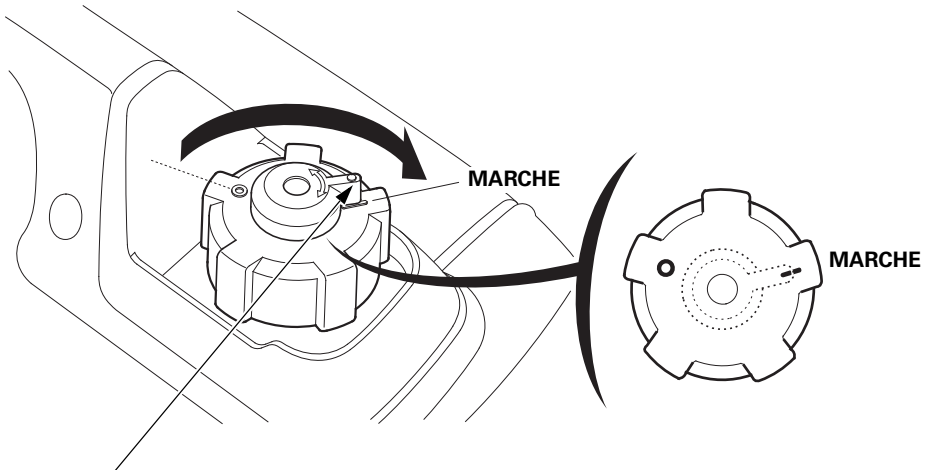
5. DÉMARRAGE DU MOTEUR

Avant de mettre en marche le moteur, déconnecter toute charge de la prise secteur.

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

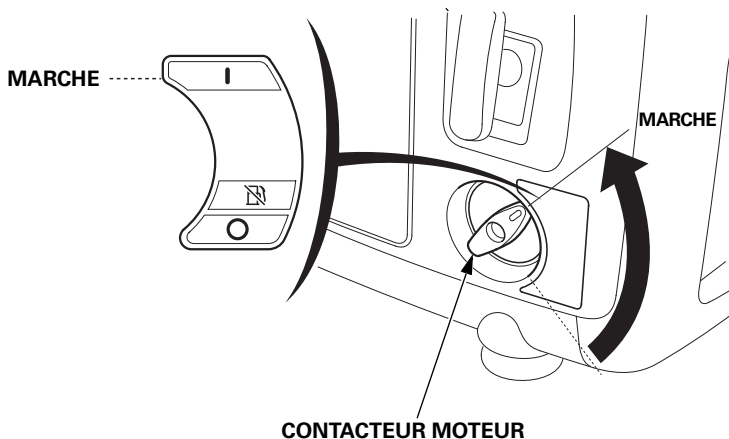
REMARQUE :

Placer le levier d'évent du bouchon de réservoir de carburant sur la position ARRÊT avant de transporter le groupe électrogène.



MISE À L'AIR LIBRE DE BOUCHON DE REMPLISSAGE DE CARBURANT

2. Placer le contacteur moteur sur la position MARCHÉ.

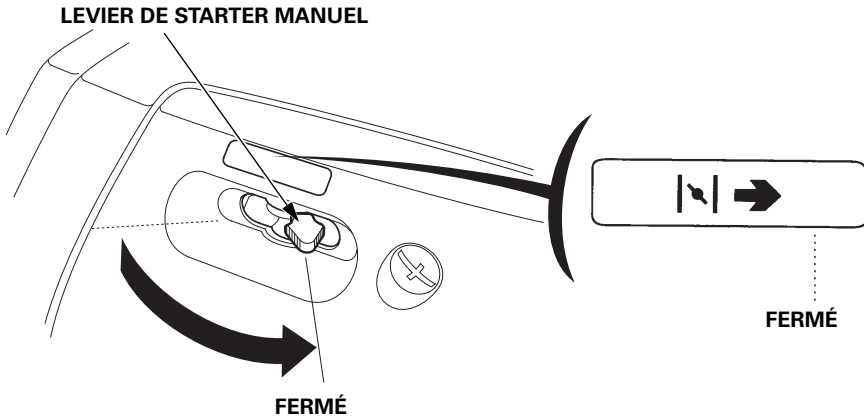


CONTACTEUR MOTEUR

3. Amener le levier de starter à la position fermée (CLOSED).

REMARQUE :

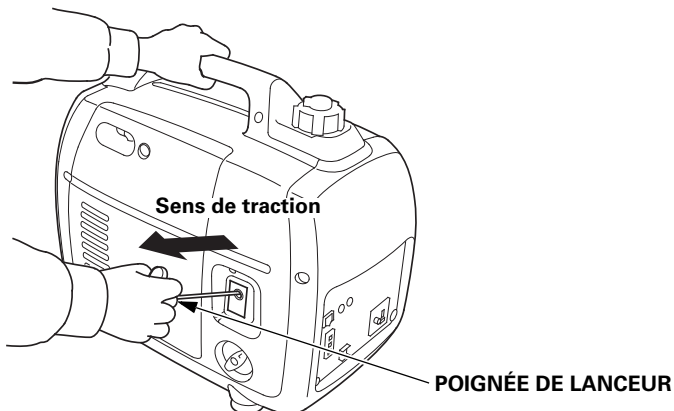
Ne pas utiliser le starter lorsque le moteur est chaud ou la température de l'air élevée.



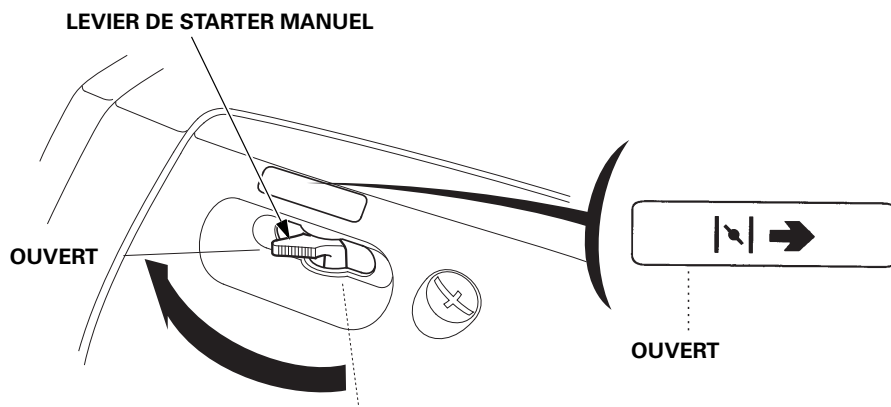
4. Tirer doucement la poignée de lanceur jusqu'à ressentir une résistance, puis la tirer d'un coup sec dans le sens de la flèche comme sur la figure ci-dessous.

PRÉCAUTION :

- 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. Déplacer le levier du starter vers la position "OPEN" (ouvert) dès que le moteur chauffe.



REMARQUE :

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

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

À haute altitude, le mélange air-carburant du carburateur standard est trop riche. Les performances diminuent et la consommation augmente. Un mélange très riche encrasse aussi la bougie et rend difficile le démarrage. 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 d'entretien 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.

PRÉCAUTION :

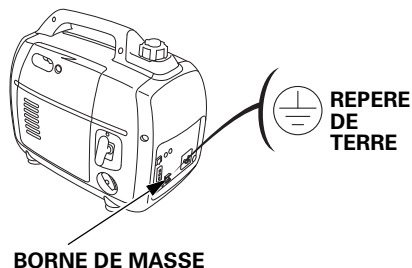
Les performances du groupe électrogène sont amoindries s'il est utilisé à une altitude inférieure à celle pour laquelle l'alimentation du carburateur a été réglée ; le moteur chauffe et est endommagé par un mélange stœchiométrique trop riche.

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.

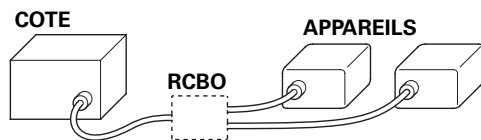


Utiliser un cordon prolongateur avec fil de masse lors du branchement d'un appareil avec fil de masse.

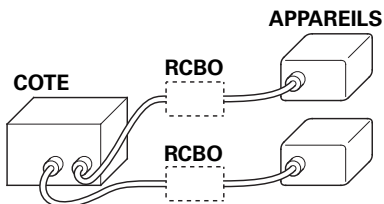
Pour identifier la broche de masse dans la fiche, voir PRISE, page 57 .

Connecter un RCBO (coupe-circuit 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.



Raccordement avec un RCBO



Raccordement avec deux RCBO

⚠ ATTENTION

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.

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

PRÉCAUTION :

- 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.
- 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).

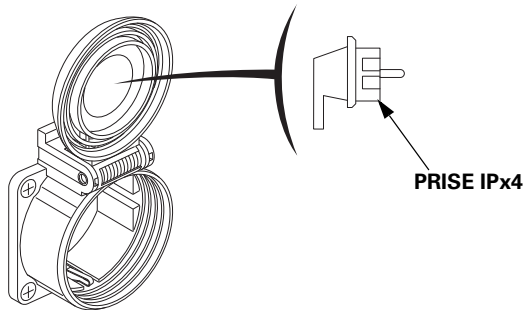
Lors de l'utilisation d'une rallonge, la valeur de résistance ne doit pas dépasser 1,5 Ω .

- 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 G

Pour raccorder une prise à l'équerre, veiller à bien utiliser une prise IPx4.



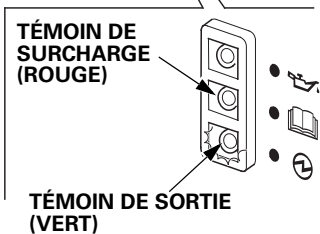
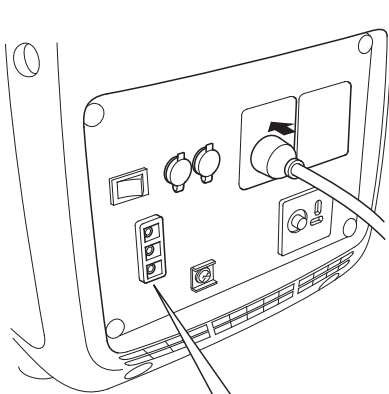
REMARQUE :

- 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 la puissance nominale maximale du groupe électrogène.
La puissance maximale est de : 2,2 kVA
- Pour une utilisation en continu, ne pas dépasser la puissance nominale.
La puissance nominale est de : 1,8 kVA
- Dans les deux cas, la puissance totale requise (VA) de tous les appareils branchés doit être prise en compte.
- Une surcharge importante déclenche le protecteur de circuit CA. Une faible surcharge peut ne pas déclencher le protecteur de circuit alternatif, mais raccourcit la durée de service du groupe électrogène.
- La prise CC peut être utilisée alors que l'alimentation secteur est utilisé (Excepté type B).
Si l'on utilise les deux en même temps, ne pas dépasser la puissance CA maximale.
Puissance CA maximale : 1,7 kVA

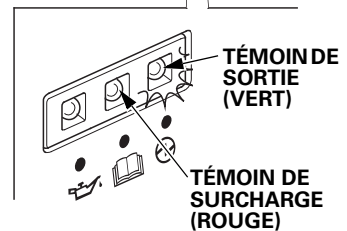
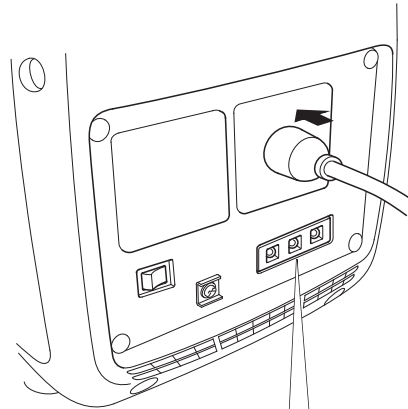
Applications CA

1. Mettre le moteur en marche et s'assurer que le témoin de sortie (vert) s'allume.
2. Confirmer que l'appareil à utiliser est hors tension, et brancher l'appareil.

Types B1, E, F, G, W



Type B



PRÉCAUTION :

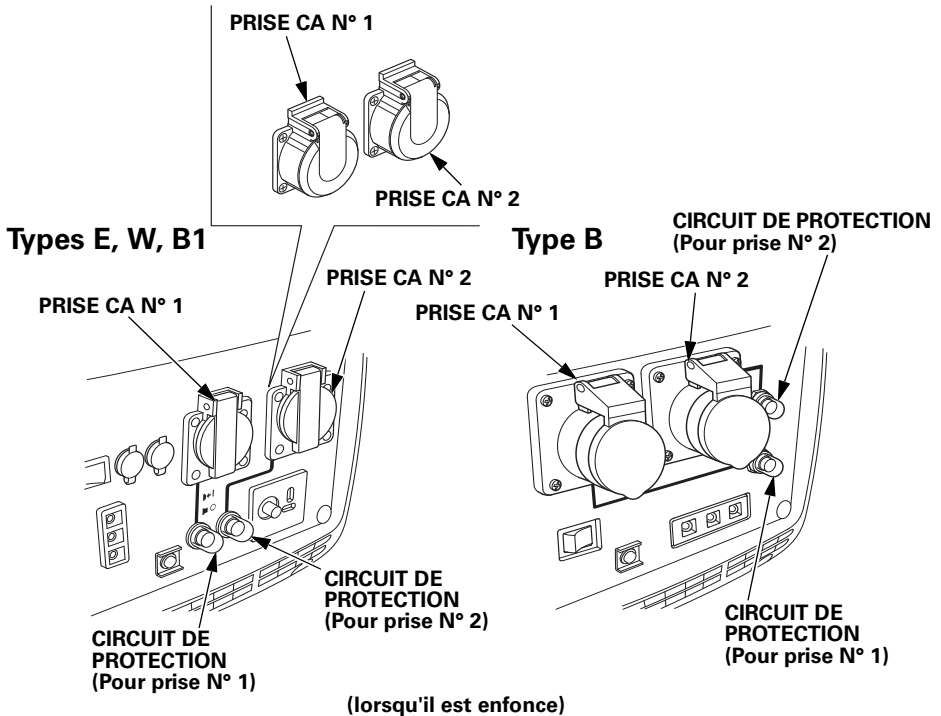
- Une surcharge importante qui fait continuellement s'allumer le témoin de surcharge (rouge) peut endommager le groupe électrogène. Une surcharge marginale qui fait s'allumer temporairement le témoin de surcharge (rouge) peut raccourcir la durée de service du groupe électrogène.
- S'assurer que tous les appareils sont en bon état de fonctionnement avant de les brancher au groupe électrogène. Le matériel électrique (y compris les connexions des câbles et fiches) ne doit pas être défectueux. Si un appareil se met à fonctionner anormalement, s'il fonctionne paresseusement ou s'arrête brusquement, placer immédiatement le contacteur moteur du groupe électrogène sur arrêt. Débrancher ensuite l'appareil et vérifier s'il ne présente pas des signes d'anomalie.

Protection de circuits alternatifs

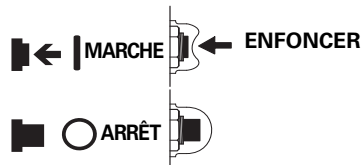
Les protecteurs de circuit CA se déclenchent automatiquement (leur bouton sort) en cas de court-circuit ou de surcharge importante du groupe électrogène à une prise.

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 F, G



(lorsqu'il est enfoncé)



Témoins de sortie et de surcharge

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

De plus, le témoin de surcharge possède une fonction de compteur d'heures simplifiée. Lorsque le moteur est mis en marche, le clignotement du témoin est lié au nombre total d'heures d'utilisation du groupe électrogène, de la manière suivante :

- Pas de clignotement : 0–100 heures
- 1 clignotement : 100–200 heures
- 2 clignotements : 200–300 heures
- 3 clignotements : 300–400 heures
- 4 clignotements : 400–500 heures
- 5 clignotements : 500 heures ou plus

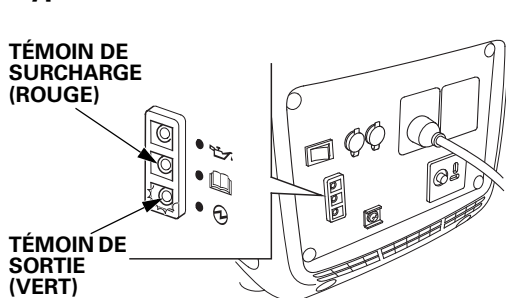
En cas de surcharge du groupe électrogène (voir page 26) ou de court-circuit de l'appareil branché, le témoin de sortie (vert) s'éteint, le témoin de surcharge (rouge) s'allume et le courant vers l'appareil raccordé est coupé.

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

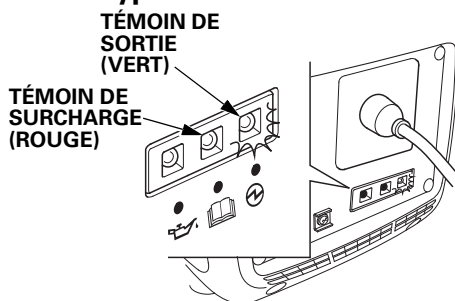
- Avant de connecter un appareil au groupe électrogène, vérifier s'il est en bon état et si son indice électrique ne dépasse pas celui du groupe électrogène. Connecter ensuite le câble d'alimentation de l'appareil et mettre le moteur en marche.

Si l'indicateur de surcharge clignote en permanence, cela peut induire une anomalie du convertisseur (voir page 51).

Types B1, E, F, G, W



Type B



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 après environ 4 secondes. Si le témoin de surcharge (rouge) reste allumé, consulter le concessionnaire de groupes électrogènes Honda.

Utilisation en parallèle (Excepté type B)

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 EU22i pour un fonctionnement en parallèle.

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 la puissance nominale maximale du groupe électrogène.

La puissance maximum en fonctionnement en parallèle est :

EU22i et EU22i	4,4 kVA
EU22i et EU20i	4,2 kVA

Pour une utilisation en continu, ne pas dépasser la puissance nominale.

La puissance nominale en fonctionnement en parallèle est :

EU22i et EU22i	3,6 kVA
EU22i et EU20i	3,4 kVA

Dans les deux cas, la puissance totale requise (VA) de tous les appareils branchés doit être prise en compte.

PRÉCAUTION :

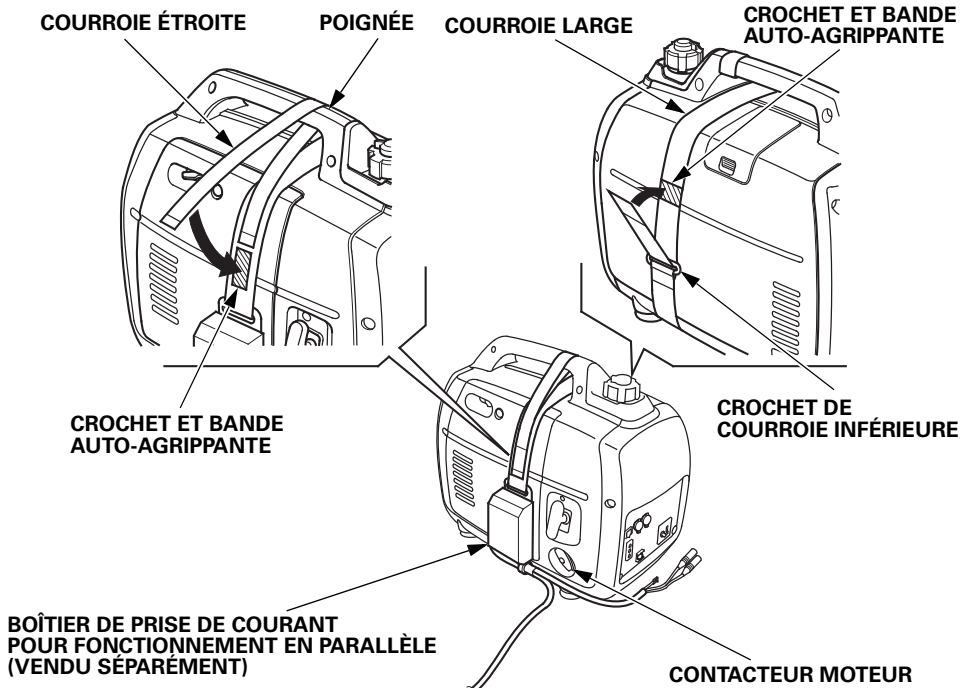
Une surcharge importante qui provoque l'éclairage permanent du témoin de surcharge (rouge) peut endommager le groupe électrogène. Une surcharge marginale qui fait s'allumer temporairement le témoin de surcharge (rouge) peut raccourcir la durée de service du groupe électrogène.

⚠ ATTENTION

- Ne branchez jamais un autre modèle de générateur que ceux spécifiés (voir page 4).
- 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. Poser le boîtier de prise de courant pour fonctionnement en parallèle sur l'un des groupes électrogènes et le fixer avec le collier de fixation comme sur la figure.

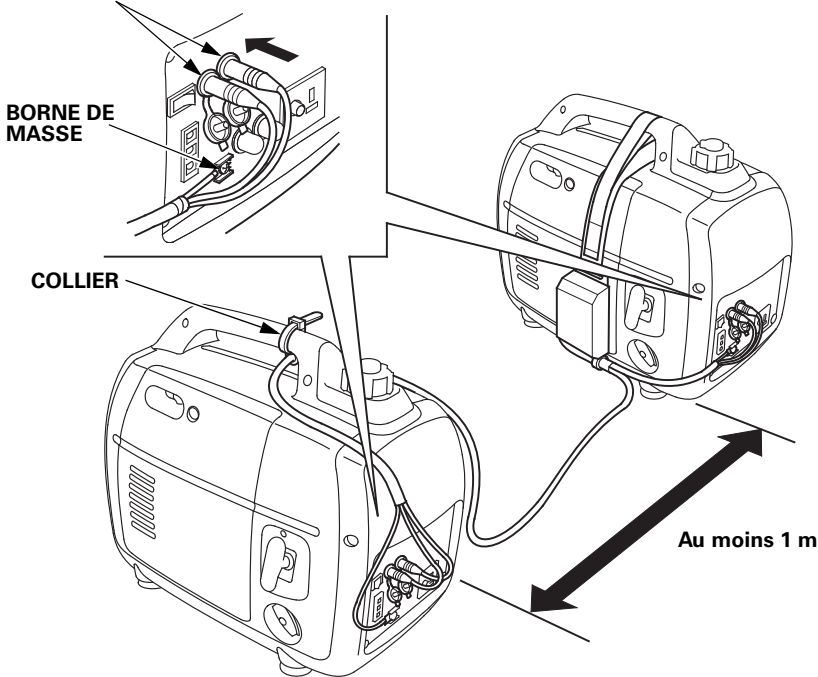
- Fixer la courroie sur le côté avant de la poignée.
- Fixer la courroie étroite à la poignée avec la bande auto-agrippante.
- Faire passer la courroie large supérieure à travers le crochet de courroie inférieure et la fixer avec le crochet et la bande auto-agrippante.
- Faire passer les fils du boîtier de prise de courant pour fonctionnement en parallèle sous le contacteur moteur.
- Poser les courroies sans laisser de mou.



2. Brancher les connecteurs de câble et les bornes de masse du boîtier de prise de courant pour fonctionnement en parallèle aux groupes électrogènes et fixer la bride de câble à la poignée.

- Lors d'un fonctionnement en parallèle, placer les deux groupes électrogènes à au moins 1 mètre l'un de l'autre.
- Faire passer le fil à travers la poignée et le serrer à la poignée à l'aide du collier.
- 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 côtés d'échappement tournés l'une vers l'autre.

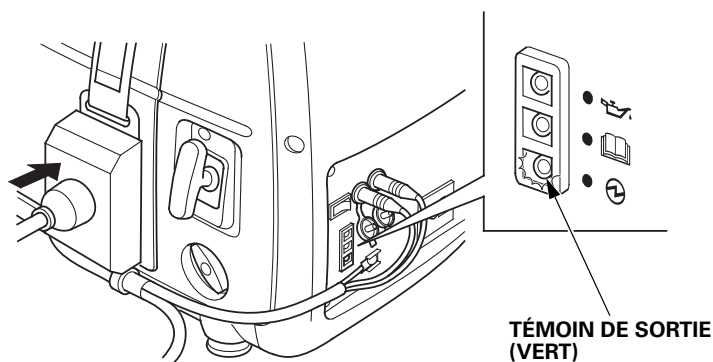
CONNECTEURS DE CÂBLE



3. Relier la borne de masse de l'un des groupes électrogènes à la terre.

- Si un appareil branché est relié à la terre, connecter également le groupe électrogène à la terre.

4. Mettre les moteurs en marche et s'assurer que les témoins de sortie (verts) s'allument.
5. Confirmer que l'appareil à utiliser est hors tension, et brancher l'appareil.
6. Allumer l'équipement branché à utiliser.



Fonctionnement en parallèle avec EU20i

Pour les instructions concernant la manière de brancher le câble de fonctionnement parallèle, reportez-vous aux pages 30 à 33.

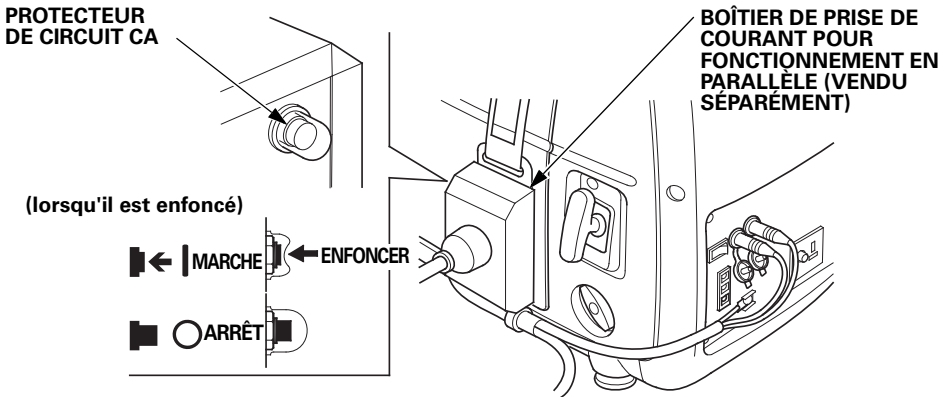
Un générateur EU22i peut uniquement être branché au générateur EU20i qui possède un numéro de série de cadre spécifique. Reportez-vous au tableau ci-dessous pour vérifier que votre générateur EU20i est compatible avec un EU22i.

Modèle	Plage de numéro de série du cadre
EU20i	EAAJ-2032188 et ultérieurs
	EACT-1000001 et ultérieurs

Protecteur de circuit CA (Sauf Type B)

Le protecteur de circuit CA du boîtier de prise de courant pour fonctionnement en parallèle se déclenche automatiquement (son bouton sort) en cas de court-circuit ou de surcharge importante du groupe électrogène à une 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 (16 A) du circuit.



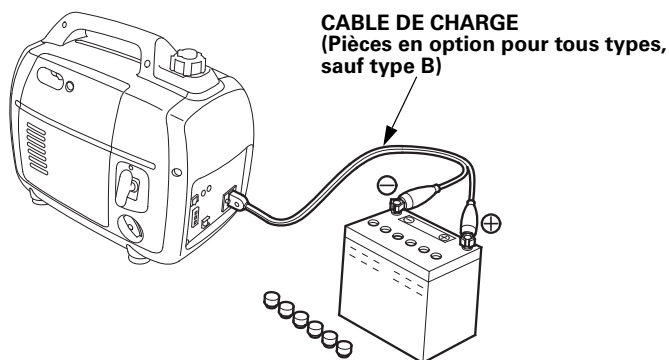
Applications CC (Excepté type B)

La prise CC peut être utilisée pour charger des batteries automobiles de 12 volts seulement.

REMARQUE :

Lors d'une utilisation CC, placer l'interrupteur Eco Throttle sur la position ARRÊT.

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



⚠ ATTENTION

- Pour éviter la possibilité d'étincelle à proximité de la batterie, connecter en premier 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.

PRÉCAUTION :

- 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/ou 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 une visière 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.

Ensuite, prendre de la magnésie hydratée ou de l'huile végétale et consulter immédiatement un médecin.

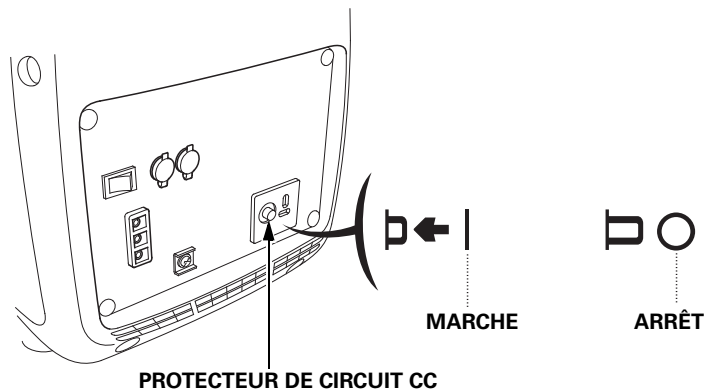
- **TENIR HORS DE PORTÉE DES ENFANTS.**

2. Démarrer le moteur.

REMARQUE :

- La prise CC peut être utilisée alors que l'alimentation secteur 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.

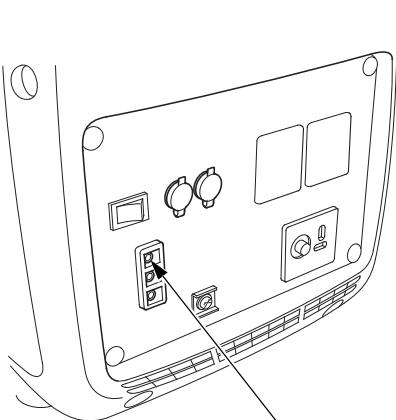


Systeme d'alerte d'huile

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 contacteur moteur reste en position MARCHE).

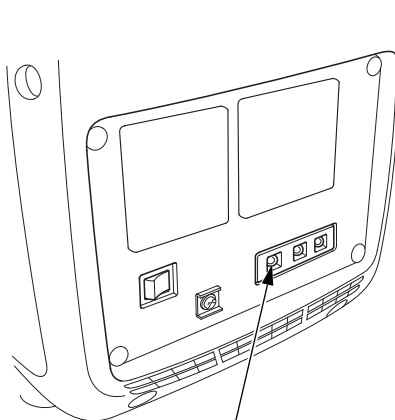
Si le systeme d'alerte d'huile arrête le moteur, le témoin d'alerte d'huile (rouge) s'allume lorsqu'on actionne le démarreur, et le moteur ne tourne pas. Dans un tel cas, vérifier le niveau d'huile moteur (voir page 16).

Types B1, E, F, G, W



TÉMOIN D'ALERTE D'HUILE (ROUGE)

Type B

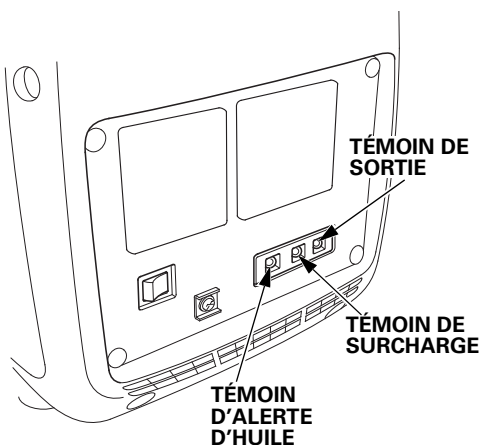
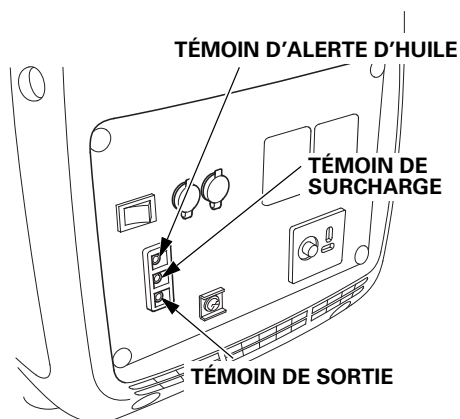


TÉMOIN D'ALERTE D'HUILE (ROUGE)

Schémas de l'éclairage LED

Types B1, E, F, G, W

Type B



État	Cause possible	Témoin de sortie	Témoin de surcharge	Témoin d'alerte d'huile
Normal	Fonctionnement normal	○	●	●
Dysfonctionnement	Panne du convertisseur	●	☼	●
Anormal	Surtension de sortie	●	○	●
	Surchauffe du convertisseur	●	○	●
Attention	Huile moteur basse	●	●	○

○ : MARCHÉ

● : ARRÊT

☼ : Clignotement

Reportez-vous au *DIAGNOSTIC DES PANNES* en page 51 pour le diagnostic des pannes.

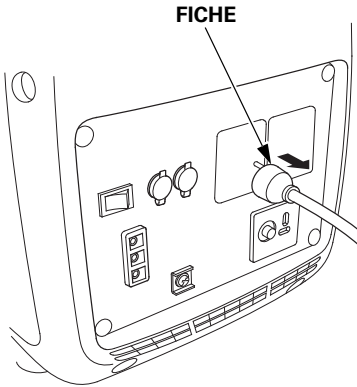
7. ARRÊT DU MOTEUR

Pour arrêter le moteur en urgence, placer le contacteur de démarrage en position ARRÊT.

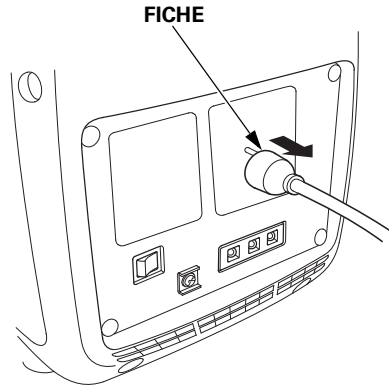
EN USAGE NORMAL :

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

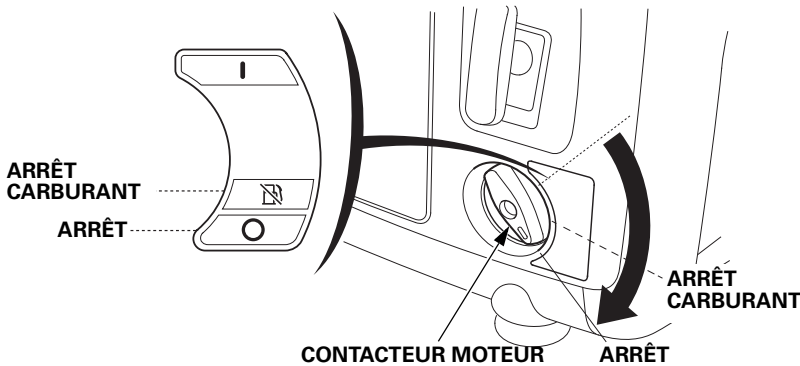
Types B1, E, F, G, W



Type B



2. Mettre le contacteur moteur en position ARRÊT.

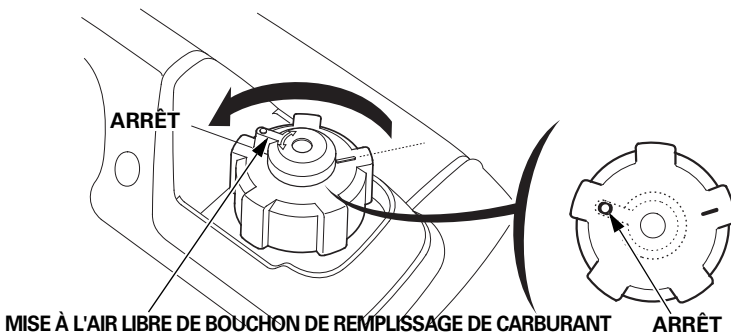


REMARQUE :

Faire fonctionner le générateur en position ARRÊT CARBURANT avant de mettre le contacteur moteur en position ARRÊT peut réduire le carburant dans le carburateur.

- Lors de l'utilisation de la position ARRÊT CARBURANT, le générateur continuera à fonctionner pendant plusieurs minutes jusqu'à ce que le carburant dans le carburateur soit consommé, ensuite, le moteur s'arrêtera.
- Mettre le contacteur moteur en position ARRÊT après l'arrêt du moteur.
- Après l'arrêt du moteur à l'aide de la position ARRÊT CARBURANT, le redémarrage du moteur nécessitera de tirer à plusieurs reprises sur le démarreur.

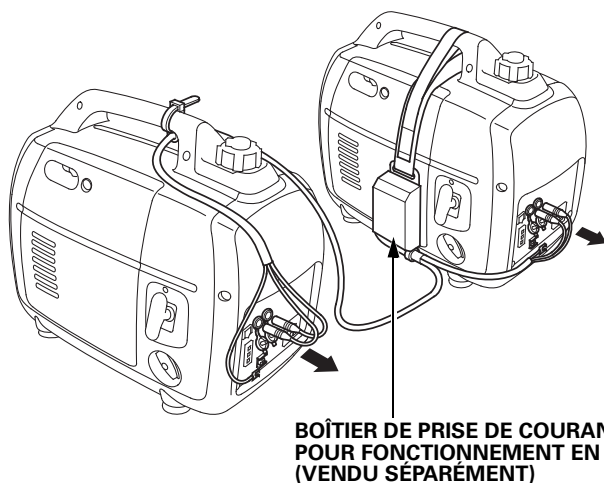
3. Tourner la mise à l'air libre du bouchon de remplissage de carburant à fond dans le sens inverse des aiguilles d'une montre sur la position ARRÊT.



PRÉCAUTION :

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

-
4. Si deux groupes électrogènes ont été raccordés, débrancher le câble de fonctionnement en parallèle après avoir arrêté les moteurs (Excepté type B).



REMARQUE :

Si le générateur sera inutilisé pendant une longue période, reportez-vous en page 48 pour plus d'informations sur la *Avant de remiser l'appareil pendant une période prolongée.*

8. ENTRETIEN

L'objectif du programme d'entretien et de réglage est de maintenir le générateur dans les meilleures conditions de fonctionnement possibles. Inspecter et entretenir l'appareil conformément aux indications du 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.

PRÉCAUTION :

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

INTERVALLE D'ENTRETIEN REGULIER (1) Action à effectuer à chaque mois ou après chaque durée de fonctionnement préconisée, au premier des deux termes échus.		À 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 200 h	page
ELEMENT							
Huile moteur	Contrôler le niveau	o					15
	Remplacer		o		o		43
Filtre à air	Contrôler	o					19
	Nettoyer			o (2)			44
Bougie	Contrôler-Régler				o		45
	Remplacer					o	
Jeu aux soupapes	Contrôler-Régler					o (3)	-
Chambre de combustion	Nettoyer	Toutes les 300 h (3)					-
Réservoir de carburant et filtre	Nettoyer				o (3)		-
Tuyau de carburant	Contrôler	Tous les 2 ans (remplacer si nécessaire) (3)					-

REMARQUE : (1) Pour un usage commercial, consigner les heures de fonctionnement pour déterminer les intervalles d'entretien adéquats.

(2) En cas d'utilisation dans des endroits poussiéreux, augmenter la fréquence d'entretien.

(3) L'entretien de ces éléments doit être confié à votre 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.

1. REMPLACEMENT DE L'HUILE

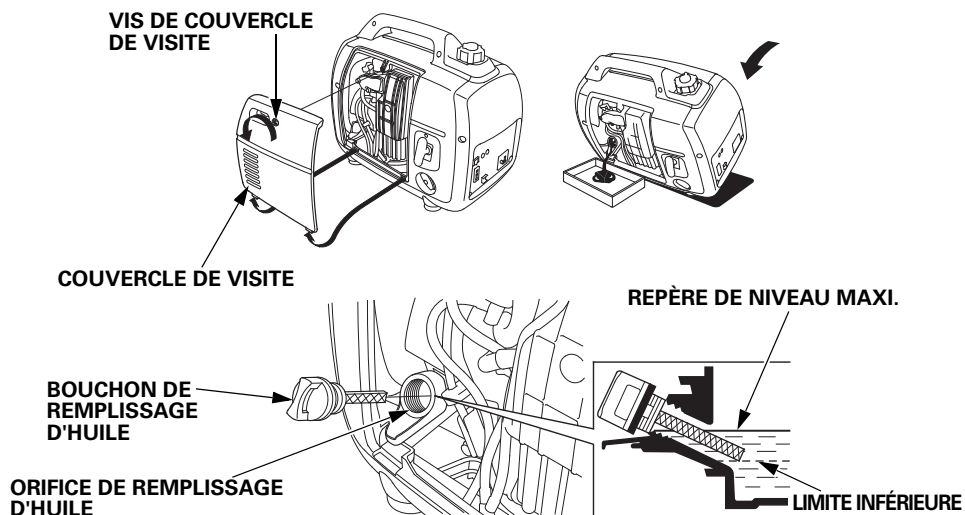
Vidanger l'huile lorsque le moteur est chaud afin de garantir une vidange rapide et complète.

PRÉCAUTION :

Veiller à placer le contacteur moteur et la mise à l'air libre de bouchon de remplissage de carburant en position ARRÊT avant de procéder à la vidange.

1. Desserrer la vis du couvercle de visite et déposer le couvercle de visite.
2. Déposer le bouchon de remplissage d'huile.
3. Évacuer totalement l'huile usagée dans un bac approprié.
4. Faire l'appoint d'huile recommandée (voir page 15), et vérifier le niveau d'huile.
5. Essuyer toute huile renversée sur le groupe électrogène.
6. Mettre le bouchon de remplissage d'huile.
7. Reposer le couvercle de visite et serrer à fond la vis du couvercle de visite.

CONTENANCE EN HUILE MOTEUR : 0,44 litre



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. Entretien plus fréquent si le groupe électrogène est utilisé en zones extrêmement poussiéreuses.

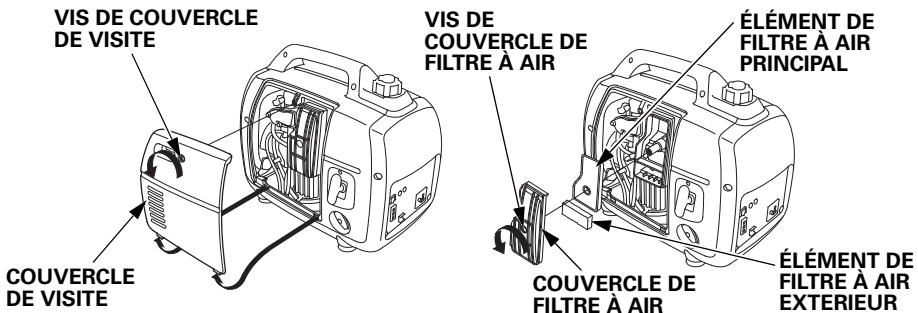
⚠ ATTENTION

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.

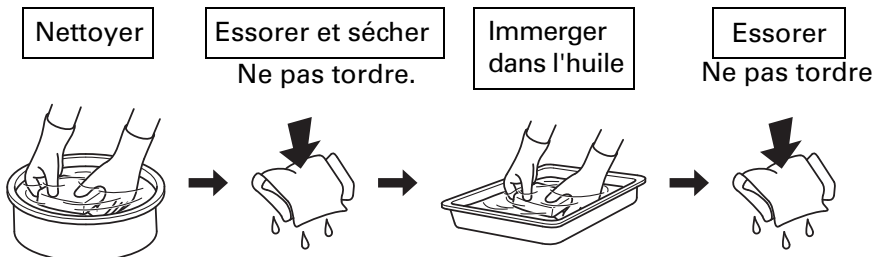
PRÉCAUTION :

Ne jamais utiliser le groupe électrogène sans filtre à air. Cela peut entraîner une usure prématurée du moteur.

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



3. Nettoyer dans de l'eau savonneuse chaude, rincer et laisser sécher complètement ou nettoyer dans un solvant ininflammable et laisser sécher. Tremper les éléments de filtre à air principal et extérieur dans de l'huile moteur propre, puis en essorer l'huile en excès. Le moteur fumera lors du démarrage initial si trop d'huile est restée dans la mousse.



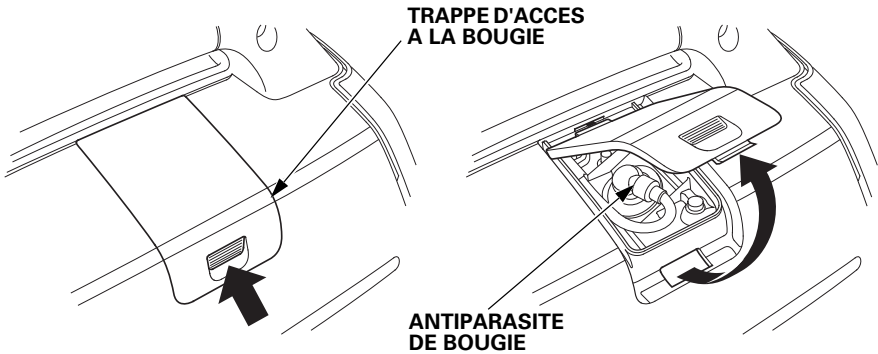
4. Reposer les éléments de filtre à air principal et extérieur et le couvercle de filtre à air. Serrer à fond la vis du couvercle du filtre à air.
5. Reposer le couvercle de visite et serrer à fond la vis du couvercle de visite.

3. ENTRETIEN DE LA BOUGIE

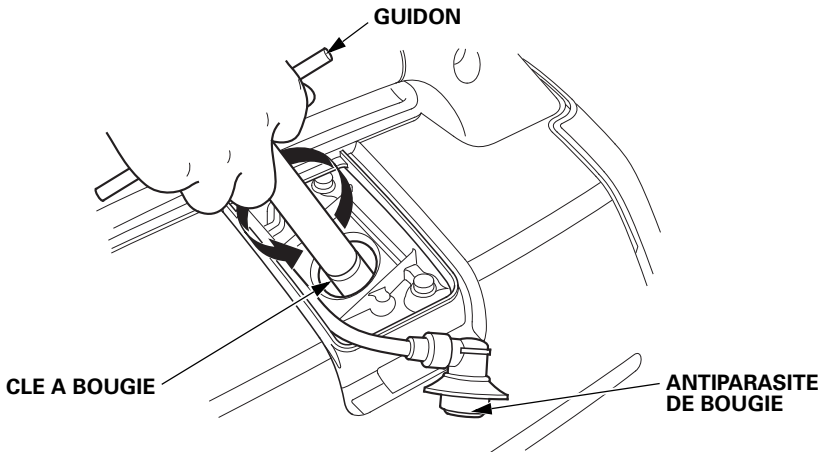
BOUGIE RECOMMANDÉE : CR5HSB (NGK)

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.

1. Déposer le couvercle de maintenance de bougie d'allumage.



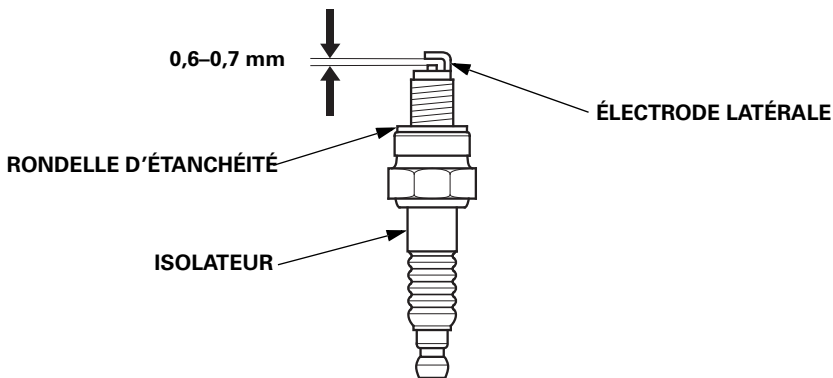
2. Déposer l'antiparasite de bougie.
3. Nettoyer toute saleté accumulée autour du culot de la bougie.
4. Utiliser un clé à bougie pour déposer la bougie d'allumage.



-
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. Si nécessaire, le corriger en repliant soigneusement l'électrode latérale.

L'écartement des électrodes doit être de :

0,6–0,7 mm



7. Visser la bougie à la main pour empêcher la détérioration des filets.
8. Si la bougie est neuve, la visser à la main jusqu'à ce qu'elle vienne en butée, puis la serrer d'encore 1/2 tour avec une pour comprimer sa rondelle d'étanchéité. Si elle est usagée, la serrer de 1/8 à 1/4 de tour supplémentaire après butée.
9. Réinstaller solidement l'antiparasite de bougie d'allumage sur la bougie d'allumage.
10. Reposer la trappe d'accès à la bougie d'allumage.

PRÉCAUTION :

- **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 d'une plage thermique incorrecte.**

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 contacteur moteur en position ARRÊT. Tourner la mise à l'air libre de bouchon de remplissage de carburant à fond dans le sens inverse des aiguilles d'une montre sur la position ARRÊT. Laisser le moteur se refroidir complètement avant de tourner le levier de mise à l'air libre de bouchon de remplissage de carburant sur la position ARRÊT.

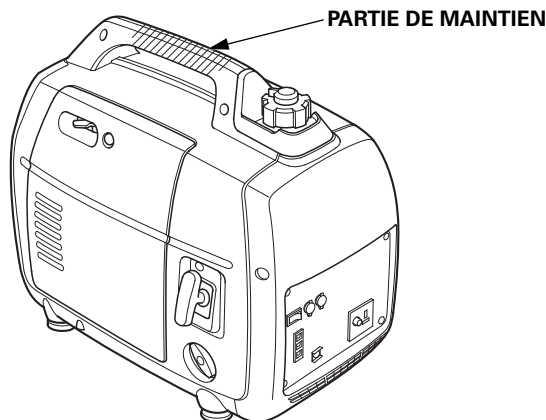
⚠ ATTENTION

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.**
- **Éviter 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 transporter le groupe électrogène, le tenir par la partie de maintien (parties grisées sur la figure ci-dessous).



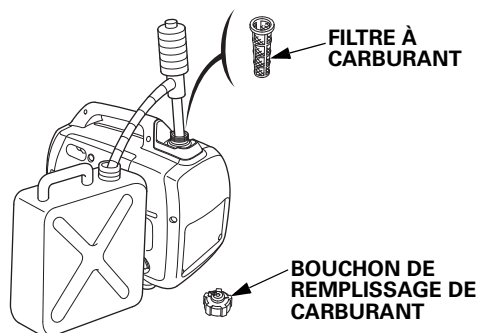
Avant de remiser l'appareil pendant une période prolongée :

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

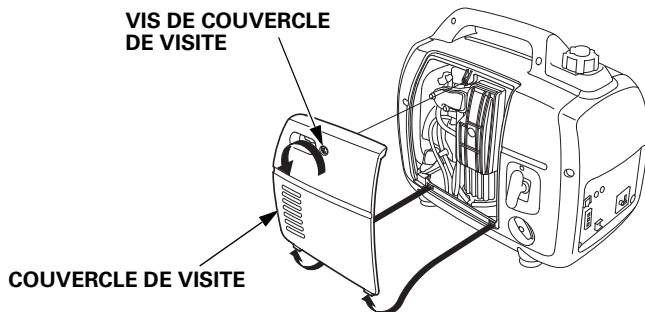
⚠ ATTENTION

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 (voir page 17) et retirer le filtre à carburant puis vidanger l'essence du réservoir de carburant dans un récipient convenable. Pour vidanger le réservoir, nous recommandons d'utiliser une pompe à essence à main en vente dans le commerce. Ne pas utiliser une pompe électrique. Reposer le filtre à carburant et le bouchon de remplissage de carburant.

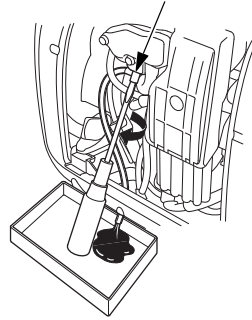


- b. Desserrer la vis du couvercle de visite et déposer le couvercle de visite (voir page 43).

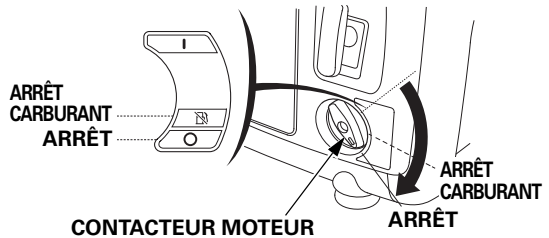


- c. Desserrer la vis de vidange de carburateur, et vidanger l'essence du carburateur dans un récipient approprié.

VIS DE VIDANGE DU CARBURATEUR

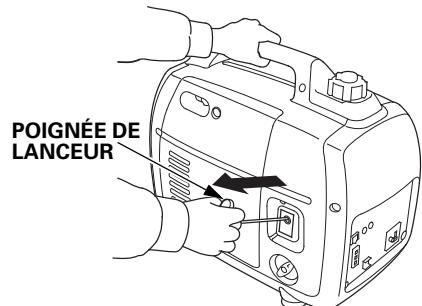


- d. Retirer le couvercle de visite de bougie et le bouchon de bougie (voir page 45).
e. Placer le contacteur moteur sur la position MARCHÉ (voir page 20).
f. Tirer doucement la poignée de lanceur (voir page 21) 3 ou 4 fois, pour vidanger l'essence dans un récipient convenable.
g. Mettre le contacteur moteur en position ARRÊT.



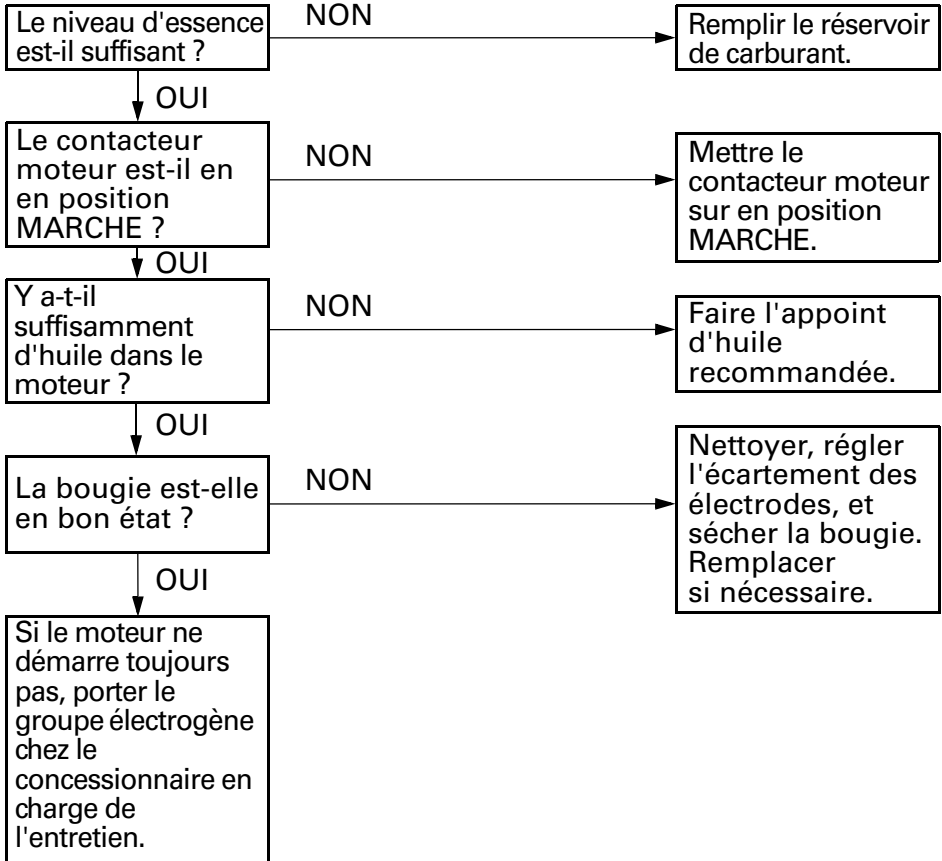
- h. Serrer la vis de vidange de carburateur.

3. Renouveler l'huile moteur (voir page 43).
4. Déposer la bougie d'allumage et verser une cuillerée d'huile moteur propre dans le cylindre. Lancer le moteur de plusieurs tours pour distribuer l'huile, puis reposer la bougie (voir page 45).
5. Tirer lentement sur la poignée de lanceur jusqu'à ce qu'une résistance soit ressentie. À 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 remettre le moteur dans cet état contribue à le protéger contre la corrosion interne.

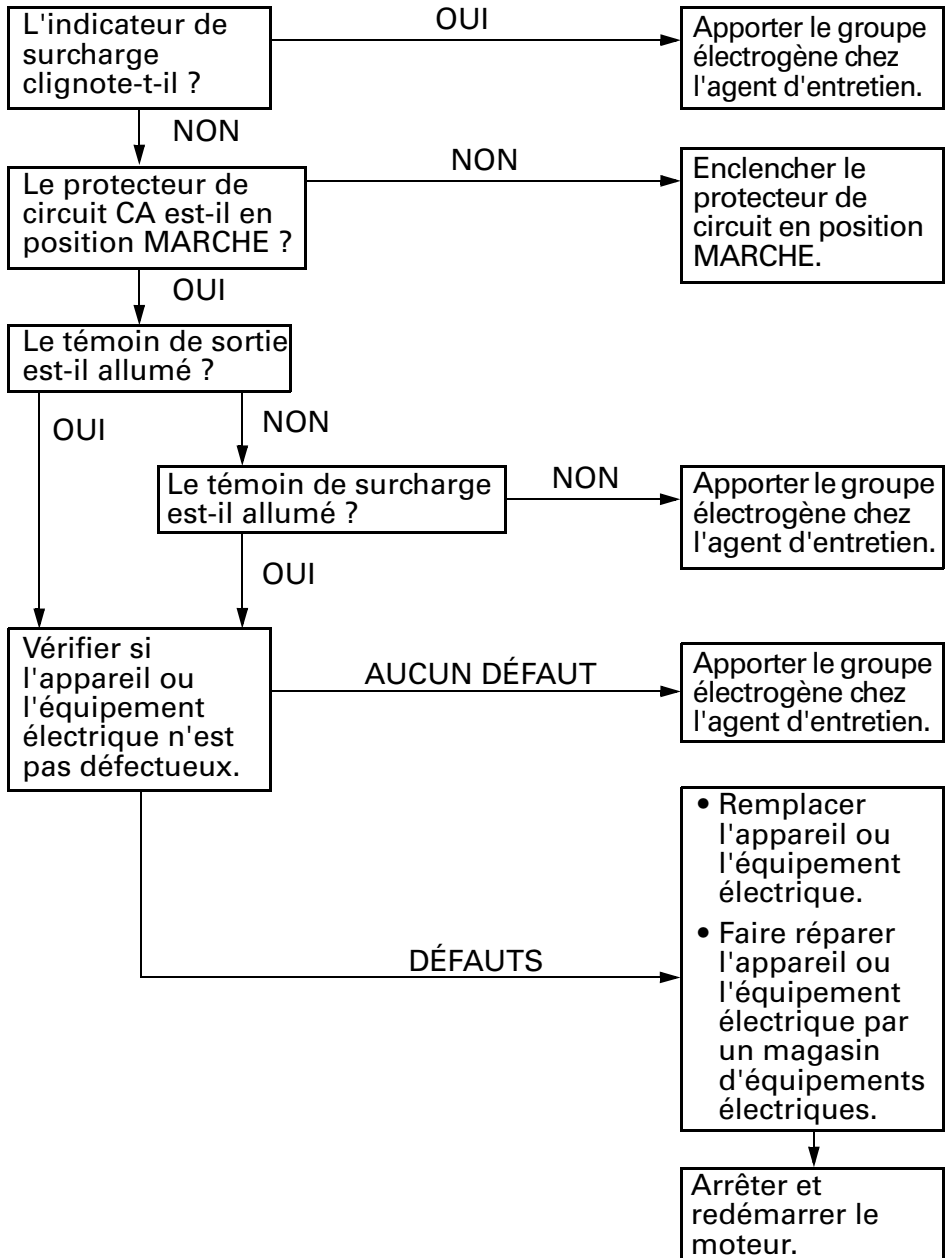


10. DEPANNAGE

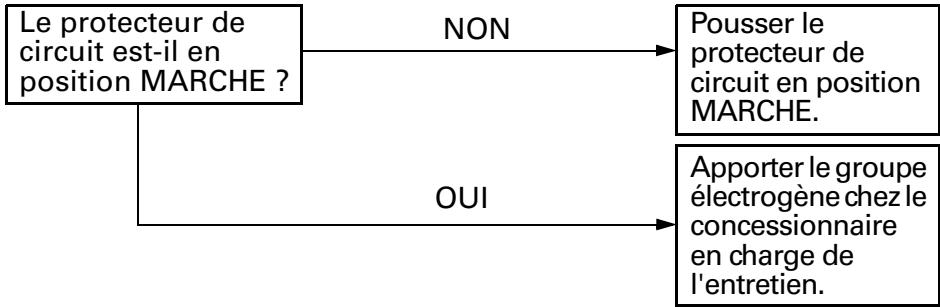
Si le moteur ne démarre pas :



L'appareil ne fonctionne pas :



Absence de courant à la prise CC (Excepté type B) :



11. CARACTÉRISTIQUES

Dimensions et poids

Modèle	EU22iT		
Type	E, W, B1, F	G	B
Code de description	EAMT		
Longueur	509 mm	519 mm	541 mm
Largeur	290 mm		
Hauteur	425 mm		
Poids à sec	21,2 kg		

Moteur

Modèle	GXR120T
Type de moteur	Monocylindre 4 temps à arbre à cames en tête
Cylindrée	121 cm ³
Alésagecourse	60,0×43,0 mm
Taux de compression	8,5 : 1
Régime moteur	2 800–4 500 tr/min 4 000–4 500 tr/min (Interrupteur Eco throttle en position ARRÊT)
Refroidissement	Forcé par circulation d'air
Allumage	Complètement transistorisé
Contenance en huile moteur	0,44 litre
Contenance du réservoir de carburant	3,6 litres
Bougie	CR5HSB (NGK)
Émissions de dioxyde de carbone (CO ₂)*	931 g/kW·hr

* Cette mesure CO₂ est le résultat du texte sur un cycle fixé dans des conditions de laboratoire d'un moteur (parent) représentant le type de moteur (famille de moteur) et n'impliquera ni n'induera aucune garantie de la performance d'un moteur particulier.

Génératrice

Modèle		EU22iT	
Type	E, W, B1, F, G	B	
Puissance CA	Tension nominale	230 V	110 V
	Fréquence nominale	50 Hz	
	Courant nominal	7,8 A	16,4 A
	Puissance nominale	1,8 kVA	
	Puissance maximale	2,2 kVA	
Sortie CC nominale	Uniquement pour batteries automobiles 12 V. 12 V, 8,3 A	-	

Bruit

Modèle	EU22iT
Type	E, W, B1, F, G, B
Niveau de pression acoustique au poste de travail (2006/42/CE)	72 dB (A) (avec interrupteur Eco-Throttle en position MARCHE)
<p>Point de microphone</p> <p>PANNEAU DE COMMANDE</p> <p>Centre</p> <p>1,60 m</p> <p>1,0 m</p>	
Incertitude	2 dB (A)
Niveau de puissance acoustique mesuré (2000/14/CE, 2005/88/CE)	88 dB (A) (avec interrupteur Eco-Throttle en position MARCHE)
Incertitude	2 dB (A)
Niveau de puissance acoustique garanti (2000/14/CE, 2005/88/CE)	90 dB (A) (avec interrupteur Eco-Throttle en position MARCHE)

“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. SCHÉMA DE CÂBLAGE

INDEX

(Troisième de couverture)

Types B1, E, F, G, W	W-1
Type B.....	W-2

ABREVIATIONS

Symbole Désignation

AC,CP	Protecteur de circuit CA
ACOR	Prise de sortie CA
(B1)	Type B1
Cot	Prise pour fonctionnement en parallèle
CPB	Bloc panneau de commande
DC,CP	Protecteur de circuit CC
DC,D	Diode CC
DC,NF	Filtre antiparasite CC
DCOR	Prise de sortie CC
DC,W	Enroulement CC
EcoSw	Interrupteur Eco Throttle
EgB	Bloc moteur
EgG	Masse de moteur
ESw	Commutateur du moteur
ExW	Enroulement d'excitation
FrB	Bloc châssis
FrG	Masse de châssis
FTU	Unité Full-Transistor
(F)	Type F
(G, E)	Types G, E
GeB	Bloc génératrice
GT	Borne de masse
IB	Bloc onduleur
IgC	Bobine d'allumage
IU	Unité onduleur
MW	Enroulement principal
OAL	Témoin d'alerte d'huile
OAU	Unité d'alerte d'huile
OI	Témoin de surcharge
OLSw	Contacteur de niveau d'huile
PC	Bobine de pulsation
PL	Témoin de sortie
RBx	Boîtier de prise pour fonctionnement en parallèle
SP	Bougie

Symbole Désignation

SpU	Unité bougie
StpM	Moteur pas à pas (Commande des gaz)
SW	Enroulement secondaire
To Ge	Vers génératrice
(W)	Type W

CODE COULEUR DE FIL

BI	NOIR
Y	JAUNE
Bu	BLEU
G	VERT
R	ROUGE
W	BLANC
Br	MARRON
Lg	VERT CLAIR
Gr	GRIS
Sb	BLEU CIEL
O	ORANGE
P	ROSE

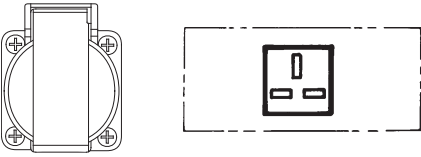
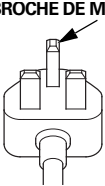
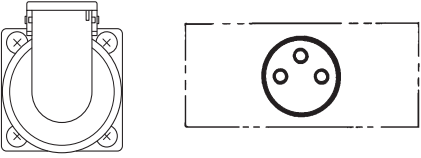
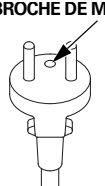
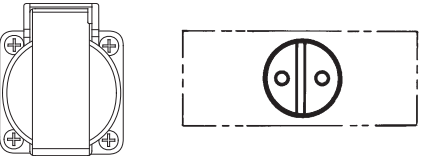
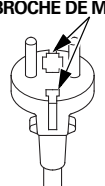
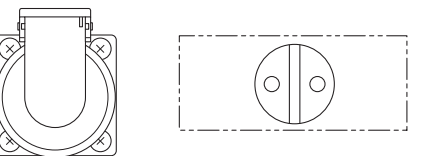
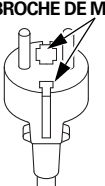
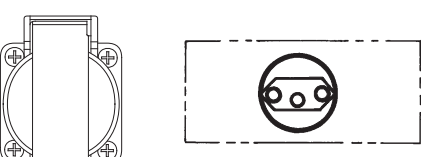
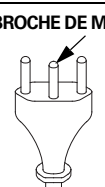
CONTACTEUR MOTEUR

	G	BI
ARRÊT	○	○
MARCHE		

INTERRUPTEUR ECO

	R/W	R/Y
MARCHE		
ARRÊT	○	○

PRISE

Type	Forme	Prise
B1		
F		
E		
G		
W		
B	