



D 5206

D 6206

Manuel d'Instruction



A la bonne attention de l'utilisateur d'un tracteur DEUTZ

Vous venez de faire acquisition d'un tracteur Diesel DEUTZ. Nous vous invitons, avant de le mettre en service, à lire attentivement le contenu de ce Manuel d'Instructions concernant les tracteurs **DEUTZ D 52 06 et D 62 06** et à lui accorder toute votre attention. Il vous énumère toutes les directives de conduite et les prescriptions de maintenance!

Conservez-le toujours sous la main, il vous sera certainement de bon conseil! Respectez strictement les échéances imposées pour les travaux d'entretien préventif; observez strictement les impératifs de maintenance et de conduite. Vous vous éviterez de la sorte tous les désagréments qui résulteraient de fausses manoeuvres ou de négligences!

N'essayez surtout pas de procéder vous-même à une réparation sur un organe vital du tracteur; vous ne possédez pas l'expérience requise ni l'outillage spécial souvent indispensable. Tout bricolage coûte cher n'hésitez pas, confiez votre tracteur aux professionnels hautement qualifiés de nos concessionnaires; soumettez votre tracteur, même après expiration de la période de garantie, à une inspection périodique, cette mesure vous permettant de déceler à temps une déficience et d'y pallier avant qu'elle ne provoque de plus graves dommages.

En cas d'échange de correspondance ou de communication téléphoniques, n'omettez pas de nous indiquer le type de votre tracteur — p. ex: **D 52 06** —, son numéro propre, son option, le numéro de son moteur.

Le numéro du tracteur se trouve sur la plaquette d'identification trouvée à main droite, à l'avant, sur le bâti du tracteur. Le numéro du moteur et son modèle sont indiqués sur la plaquette d'identification-moteur, rencontrée à la face longitudinale gauche du moteur.

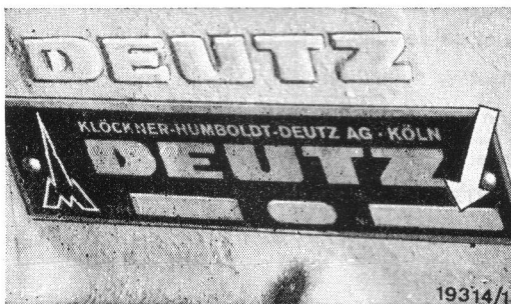


Fig. 1 Plaquette d'identification-moteur

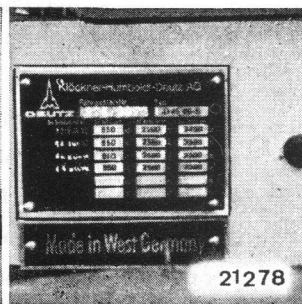


Fig. 2

Plaquette d'identification — tracteur

Respectez les données touchant la charge admissible par essieu et le P. T. A. M, tributaires du modèle et de l'option du tracteur. L'option du tracteur est indiquées dans les documents remis en même temps que le tracteur.

Bonne chance!

Avant de procéder au travail quotidien!

assurez-vous que votre tracteur remplisse toutes les conditions de sécurité et réponde aux prescriptions du Code de la route.

Avant de mettre le tracteur en marche, assurez-vous

que le réservoir contient suffisamment de carburant pour toute la durée du travail envisagé; veillez à ce qu'il ne se vide jamais complètement;

vérifiez:

le niveau d'huile dans le carter-moteur,
la pression de gonflage des pneus,
le parfait serrage des écrous de roues, le fonctionnement de l'équipement électrique (phares etc),
l'accouplement de la remorque.

assurez-vous

du jumelage des deux pédales d'actionnement du frein au pied;
débarrassez les pneus des corps étrangers qui auraient pu se loger dans les sculptures.

Après avoir parcouru quelques mètres, vérifiez l'efficacité

de l'embrayage d'avancement et celle de la direction; essayez le frein mécanique et celui de stationnement!

Faites remédier sur le champ aux déficiences constatées!

Sur la voie publique, observez les prescriptions du Code de la route!

Contribuez à éviter les accidents!

Le contenu de cette brochure ne saurait nous engager de droit, en ce qui concerne les caractéristiques techniques, reproductions graphiques, cotes et poids. Nous nous réservons de procéder à des améliorations techniques sans modifier toutefois la teneur du présent Manuel!

A propos de la prévention aux accidents!

Les tracteurs DEUTZ ont été conçus et réalisés pour offrir au conducteur aussi bien qu'au convoyeur le maximum de sécurité!

Retenez du moins les préconisations suivantes et respectez les:

1. Ne circulez pas sur la voie publique avec votre tracteur, si vous ne connaissez pas le Code de la Route et si vous n'êtes pas détenteur du permis de conduire exigé.
2. En tant que conducteur, considérez vous toujours comme responsable de la sécurité de votre convoyeur et de celle du personnel assis sur un engin tracté.
3. Assurez-vous que les freins et la direction fonctionnent bien; n'oubliez pas sur la voie publique de loqueter les deux pédales agissant sur le frein de route.
4. Durant le travail, ne portez pas de vêtements trop amples risquant d'être happés par une pièce en mouvement ou de rester accrochés à une pièce en saillie.
5. Attachez toujours les outils tractés par leurs pitons ou crochets d'attelage et non par un bout de fil de fer ou un bout de corde!
6. N'abandonnez pas votre véhicule tant que le moteur tourne; même à faible vitesse d'avancement, ne descendez pas de votre siège.
7. Avant de quitter votre tracteur, passez toujours les leviers, manettes et commandes au point mort ou à l'arrêt.
8. N'entreprenez aucune intervention sur votre moteur tant qu'il tourne; abaissez tous les appareillages hydrauliques jusqu'au sol; calez les roues du tracteur avant toute réparation.
9. Lors de l'attelage d'une remorque ou d'un engin tracté, soyez prudent; veillez à ce que le poids de la remorque ne l'emporte pas sur le poids du tracteur à l'arrêt, mettez des cales devant les roues!
10. Tant que la prise de force tourne, veiller à ce que personne ne séjourne dans les parages de l'arbre meneur et du cardan! N'oubliez pas de monter la gouttière; remonter le protecteur d'embout dès que le travail est terminé.
11. En pentes ou en montées raides ne négociez pas brusquement une courbe.
12. Ne laissez pas tourner votre moteur dans un local clos!

Un homme averti en vaut deux!

Identification des options

Les documents à vous remis en même temps que le tracteur contiennent une indication formée d'un groupe de majuscules, cette indication étant le symbole d'identification de l'option de votre tracteur! p. ex.: **SKLU**

Légende des symboles d'identification

- S** = rapports de boîte permettant de dépasser 20 km/h
- K** = gamme de rapports rampants ou ultra-lents
- L** = boîte synchro
- F** = PdF indépendante (commandée au pied depuis embrayage bi-disque)
- U** = PdF autonome (commandée par actionnement manuel d'une barre de manoeuvre)
- D** = PdF à 2 vitesses de rotation normalisées à 540 et 1000 tr/mn

Vouz constaterez en lisant ce Manuel que certains conseils pratiques s'appliquent aux particularités d'entretien et de manoeuvre de ces options.

Nous vous conseillons, afin de vous orienter plus facilement en consultant ce Manuel d'Instructions, de consigner ci-après le modèle et l'option de votre tracteur.

Modèle du tracteur:

Option:

Caractéristiques et données techniques

D 52 06 / D 52 06 A (Option 4 RM)

Moteur DIESEL DEUTZ

3 cylindres, à 4 temps, à injection mécanique directe et refroidissement par air	F 3 L 912
régime nominal	2300 tr/mn
Alésage/course	100/120 mm
Cylindrée totale	2826 cm ³
Consommation spécifique en gas-oil	160–165 g/ch.h
moyenne annuelle (DIN 9606)	4,0–7,5 kg/h
Capacité en gas-oil	70 l
Capacité en huile-moteur	8,5 l

Transmission **DEUTZ TW 50.3**

Boîte de vitesses	
standard	partiellement synchronisée
option	entièrement synchronisée
Nombre de rapports	8 AV/4 AR
si gamme des vitesses rampantes	12 AV/4 AR
Capacité en huile	18 l

Prise de Force

Diamètre d'embout/Couple maxi	1 ³ / ₈ "–150 m.kgf
PdF indépendante 540 tr/mn affichés	à 2070 tr/mn moteur
PdF à 2 vitesses 540/1000 tr/mn affichés	à 2070/2300 tr/mn moteur

Vérin hydraulique **K 45**

Capacité/Débit en huile hydraulique	14 l/27,2 l/mn
Volume disponible sans/avec caisson additionnel	7 l/21 l
Pression de service/Capacité de relevage	175 bars/1340 m.kgf
Force de relevage aux rotules des bras inférieurs	1900 kg

Poulie de battage

Diamètre/largeur de poulie	245/100 mm
Régime opérationnel/Vitesse périphérique	1285 tr/mn–16,5 m/sec

Commande de barre de coupe

hydraulique, régime	1250 tr/mn
-------------------------------	------------

D 52 06

Vitesses d'avancement en km/h

tracteur chaussé de pneus		Options SF — SKULD		
		11—32	13—28	14—26 K
1 ^{er} rapport AV			2,1	0,4
2 ^{ème} rapport AV			3,4	0,7
3 ^{ème} rapport AV			5,0	1,0
4 ^{ème} rapport AV			8,4	1,7
5 ^{ème} rapport AV			6,4	
6 ^{ème} rapport AV			10,2	
7 ^{ème} rapport AV			14,9	
8 ^{ème} rapport AV			25,0	
1 ^{er} rapport AR			2,4	
2 ^{ème} rapport AR			3,9	
3 ^{ème} rapport AR			5,6	
4 ^{ème} rapport AR			9,5	

Cotes et poids, si chaussé de pneus

		11—32	13—28	14—26
Empattement	mm		2000	
Longueur h. t.	mm		3470	
Largeur h. t.	mm		1700	1830
Hauteur				
jusqu'au volant de direction	mm		1550	
jusqu'au cadre anti-tonneau	mm		2430	
Dégagement au sol sous train AV	mm	430	440	460
Ecartement de voie:				
Train AV, essieu télescopique	mm		de 1260 à 1860	
Train AR, roues à gradins	mm		1320—1920	1420—1920
Rayon de braquage avec/sans assistance par frein au pied	m		3,3 / 3,6	
Poids à vide, y inclus vérin hydraulique et cadre anti-tonneau	kg	2050	2065	2135
P. T. A. M.	kg		4000	

Tracteur 4 RM (Option «A»)

chaussé de pneus		7,50-18/11-32	7,50-18/13-28
Empattement	mm	2060	
Dégagement au sol dessous différentiel du pont moto-directeur	mm	270	
Ecartement de voie:			
Train AV	mm	1370	
Train AR, roues à gradins	mm	1220—1920	1320—1920
Rayon de braquage	m	4,6	
Poids à vide, y inclus vérin hydraulique et cadre anti-tonneau	kg	2420	2435
P. T. A. M.	kg	4000	

D 62 06 / D 62 06 A (Option 4 RM)

Motor DIESEL DEUTZ

4 cylindres, à 4 temps, à injection mécanique directe et refroidissement par air	F4L 912
régime nominal	2300 tr/mn
Alésage/course	100/120 mm
Cylindrée totale	3768 cm ³
Consommation spécifique en gas-oil	160–165 g/ch.h
moyenne annuelle (DIN 9606)	4,5–8,0 kg/h
Capacité en gas-oil	70 l
Capacité en huile-moteur	9,5 l

Transmission

DEUTZ TW 50.3

Boîte de vitesses	
standard	partiellement synchronisée
option	entièrement synchronisée
Nombre de rapports	8 AV/4 AR
si gamme de vitesses rampantes	12 AV/4 AR
Capacité en huile	18 l

Prise de force

Diamètre d'embout / Couple maxi	1 ³ / ₈ "–150 m. kgf
PdF indépendante 540 tr/mn affichés	à 2070 tr/mn moteur
PdF à 2 vitesses 540/1000 tr/mn affichés	à 2070/2300 tr/mn moteur

Vérin hydraulique

K 45

Capacité/Debit en huile hydraulique	14 l/27,2 l
Volume disponible sans/avec caisson additionnel	7 l/21 l
Pression de service /Capacité de relevage	175 bars/1340 m. kgf
Force de relevage aux rotules des bras inférieurs	2000 kg

Poulie de battage

Diamètre/Largeur	245/100 mm
Régime/Vitesse périphérique	1285 tr/mn–16,5 m/sec

Commande de barre de coupe

hydraulique, régime	1250 tr/mn
-------------------------------	------------

Vitesses d'avancement en km/h

		Options			
		SU/SUD/SULD/SKULD			
tracteur chaussé de pneus	11-36	14-30	12-36	11-38	
1 ^{er} rapport AV	2,2	K 0,4	2,3	K 0,4	
2 ^{ème} rapport AV	3,5	0,7	3,7	0,7	
3 ^{ème} rapport AV	5,2	1,0	5,3	1,0	
4 ^{ème} rapport AV	8,4	1,7	8,7	1,8	
5 ^{ème} rapport AV	6,4		6,6		
6 ^{ème} rapport AV	10,2		10,5		
7 ^{ème} rapport AV	14,9		15,4		
8 ^{ème} rapport AV	25,0		25,0		
1 ^{er} rapport AR	2,5		2,6		
2 ^{ème} rapport AR	4,0		4,1		
3 ^{ème} rapport AR	5,8		6,0		
4 ^{ème} rapport AR	9,5		9,8		

Cotec et poids, si chaussé de pneus .	11-36	12-36*	11-38	14-30
Empattement mm		2125		
Longueur h. t mm		3680		
Largeur h. t mm		1870		
Hauteur				
jusqu'au volant de direction . . . mm	1590	1600		1580
jusqu'au cadre anti-tonneau . . . mm	2480		2500	2470
Dégagement au sol sous train AV mm		490		460
Ecartement de voie:				
Train AV, essieu télescopique . . . mm		1280-1880		
Train AR, roues à gradins mm		1420-1920	1520-1920	
Rayon de braquage avec/sans assistance par frein m		3,4-3,7		
Poids à vide, incluant vérin hydraulique et cadre anti-tonneau . . . kg	2230	2240	2245	2290
P. T. A. M kg		4000		

Tracteur 4 RM (Option «A»)

chaussé de pneus	11-36	10,5-20	12-36	11-38	14-30
Empattement mm		2180			
Dégagement au sol dessous différentiel du pont moto-directeur . . . mm		270			
Ecartement de voie Train AV . . . mm		1370			
Train AR, roues à gradins mm		1420-1920		1520-1920	
Rayon de braquage m		4,7			
Poids à vide, incluant vérin hydraulique et cadre anti-tonneau . . . kg	2630	2650	2655		2700
P.T.A.M.		4000			

Identification et fonction des organes de conduite et de surveillance

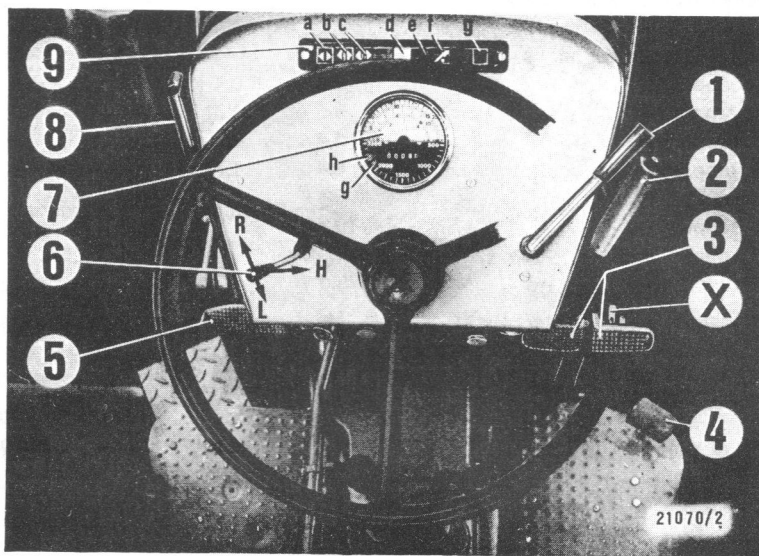


Fig. 3

1. **Manette des gaz.** Permet de régler à un régime constant la vitesse de rotation du moteur en cours des travaux à une vitesse d'avancement à respecter durant l'utilisation de la prise de force
2. **Frein de stationnement** (à main)..Permet d'immobiliser le tracteur arrêté. Tirer sur la poignée de frein à main pour l'actionner; pour le desserrer, la repousser entièrement vers l'avant
3. **Frein de route** (au pied). Actionné par des pédales jumelables, agit alors sur les roues AR, à droite et à gauche, aussi longtemps qu'elles sont loquettées par loquet de verrouillage (ceci obligatoirement durant le trajet sur voie publique) en tant que frein d'avancement. Agit **individuellement** sur chacune des roues AR, en tant que frein d'assistance au braquage aux champs et en cours de manoeuvres dans la cour de la ferme, chacune des deux pédales devenant indépendante après déloquetage — X —

Nota: Pour éviter des accidents, n'agir que graduellement sur le frein de braquage; en outre, ne jamais l'utiliser lorsque le blocage du différentiel est engagé, durant un parcours sur route, à vitesse élevée.

4. Pédale de commande d'accélération

Durant le trajet sur route, se servir uniquement de la pédale de commande d'accélération, la manette des gaz se trouvant alors en position »marche à vide«

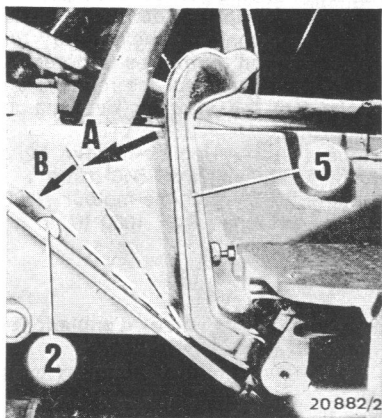


Fig. 4

5. Pédale d'embrayage

Embrayage à double effet (bi-disque) commandant l'embrayage d'avancement et celui de PdF

Option F des tracteurs D 52 06 et D 62 06

Pour pouvoir passer le levier de sélection des gammes, choisir le rapport de vitesses requis ou en changer durant la marche, la pédale ⑤ sera enfoncée jusqu'à rencontre d'un point dur qui se présente environ à mi-course — A — de la pédale; la boîte est alors débrayée, il est possible de passer un rapport.

Quant à l'enclenchement de la PdF, il n'est possible qu' après avoir complètement débrayé l'embrayage double effet, c.-à.-d. la pédale ⑤ est à enfoncer jusqu'à bout de course — butée ②, point B sur fig. 4 — la manette de commande de la boîte de PdF pouvant être actionnée peu après.

6. Commutateur à plusieurs voies

sert à commander l'invertisseur — plein phare/feu de code — les clignotants, le klaxon et l'appel de phare.

Poignée-bouton:

verticale = feu de code, H = vers la droite: feu de route (appel de phare, s'il y a lieu), R = vers le haut: clignotants de droite (s'il y a lieu), L = vers le bas: clignotants de gauche (s'il y a lieu); pression sur la poignée = klaxon.

3 répéteurs de clignotants, montés dans une barrette ⑨, de gauche à droite:

1^{er} témoin = répéteur des clignotants du tracteur

2^{ème} témoin = répéteur des clignotants de la 1^{ère} remorque

3^{ème} témoin = répéteur des clignotants de la 2^{ème} remorque.

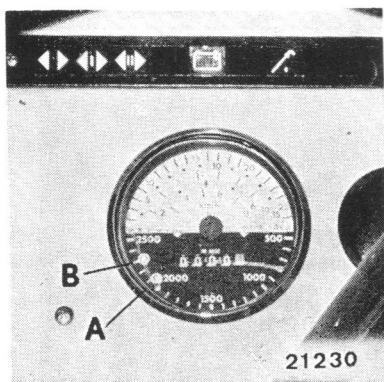


Fig. 5

7. Tractomètre

Le demi-secteur du dessus permet de lire les vitesses du 1^{er} au 4^{ème} rapports en gamme sur route et au 4^{ème} rapport dans la gamme aux champs.

Le demi-secteur du dessous permet de lire la vitesse de rotation du moteur et contient l'horamètre totalisateur, en outre les repères A et B renseignant sur les régimes du moteur et les vitesses de rotation de la PdF.

Repère A = Régime-moteur 2070 tr/mn — Régime PdF 540 tr/mn

Repère B = Régime-moteur 2300 tr/mn — Régime PdF 1000 tr/mn

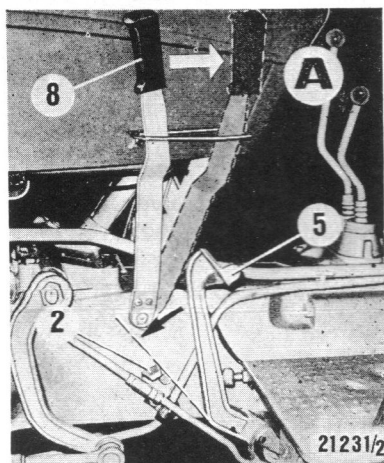


Fig. 6

8. Barre de commande d'enclenchement de la PdF autonome

— Option —U— des tracteurs D 52 06 et D 62 06 —

En poussant de la main la barre ⑧ vers l'AV: on enclenche la PdF; en ramenant de la main la barre ⑧ vers l'AR, on désengage la PdF (vers position A de la figure ci-contre). Avant d'engager la PdF, débrayer son embrayage en tirant vers soi — vers position A — la barre de commande. L'utilisateur maintiendra alors passagèrement cette barre ou l'engagera dans la grille tandis qu'il actionnera la manette de commande de la boîte de PdF, puis poussera à nouveau la barre de commande ⑧ vers l'AV: PdF est engagée. S'il y a difficulté à engager la PdF, actionner rapidement la barre de commande ⑧, moteur en marche, et en même temps engager la manette de commande dans le cran d'enclenchement.

Ne jamais faire force pour engager la PdF. Avant de négocier une courbe à la traîne d'un outil à prise de force, débrayer la PdF en tirant la barre ⑧ vers l'AR et la maintenant dans la grille. Tant que l'on ne se sert pas de la PdF, son embrayage sera toujours engagé mais sa boîte de commande restera alors déclenchée.

Retenir que la pédale d'embrayage ⑤ ne sert, dans cette option, qu'uniquement pour passer le levier de sélection des gammes ou celui des vitesses d'avancement!

9. Barrette des témoins optiques d'affichage

- d — jaune — Témoin de charge de batterie; cesse normalement de luire durant la charge de la batterie; s'il se remet à luire durant la marche, c'est que la batterie n'est plus rechargée (Vérifier tension de la courroie meneuse)
- e — bleu — Témoin de feu de route (d'appel de phare, s'il y a lieu) s'allume quand on actionne le commutateur à plusieurs voies pour allumer les feux de route
- f — rouge — Témoin de pression d'huile-moteur, cesse normalement de luire durant la marche du moteur. S'il se remet à luire, manque de pression d'huile Cf. Tableau des pannes possibles
- g — jaune — Témoin de colmatage de l'épurateur d'air d'admission (repéré par un filtre stylisé)

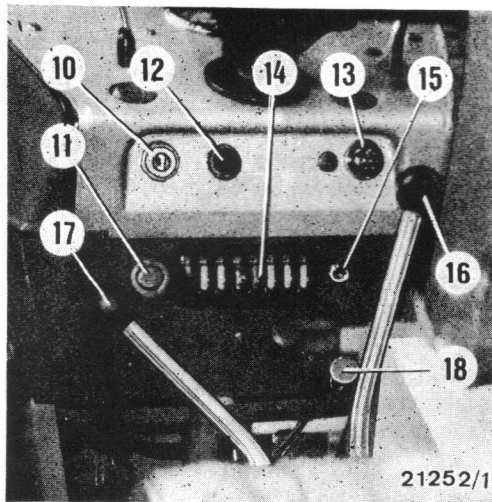


Fig. 7

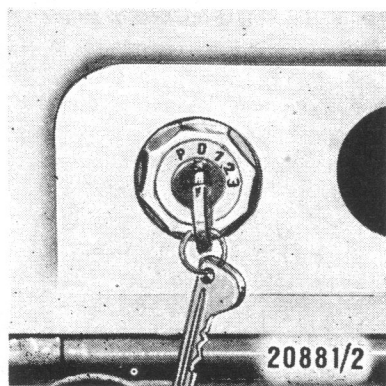


Fig. 8

10. Coffret de commutation

Est à 5 crans-contacts passés à l'aide d'une clé.

P = Feu de parking (clé entièrement tournée vers la gauche)

0 = **Aucun** consommateur n'est **sous courant**, à l'exception des prises de courant

1 = Moteur préparé pour le démarrage

2 = Feu de stationnement

3 = Feu de route

11. Contacteur de détresse

Enclenche le relais de détresse de la boîte clignotante de sorte que les clignotants du tracteur (et ceux de la remorque) entrent simultanément en fonction. Leur signal lumineux intermittent avertit les autres usagers de la route d'une anomalie. Fonctionne même quand le moteur est arrêté!

12. Contacteur de préchauffage/démarrage

Est à 2 crans: 1^{er} cran: l'assistance au démarrage (thermostart) par basse température est enclenchée; 2^{ème} cran: entrée en action du démarreur électrique.

Nota! Dispositif de réenclenchement interdit! Empêche la mise en marche du moteur (courant électrique vers démarreur interrompu), aussi longtemps que le levier de sélection des gammes (17 — boîte non synchronisée) respectivement le levier de passage des vitesses (16 — boîte synchro) sont engagés. Amener d'abord le levier au point neutre avant de pouvoir procéder à une tentative de démarrage.

13. Témoin d'incandescence (uniquement sur D 62 06)

Renseigne sur le fonctionnement du dispositif d'assistance au démarrage par basses températures: il brille lorsque le contacteur de préchauffage/démarrage est maintenu au 1^{er} cran.

14. Boîtier aux coupe-circuit

contient: 6 coupe-circuit de 8 ampères
2 coupe-circuit de 16 ampères

15. Prise de courant femelle (au tableau de bord)

Permet de brancher un consommateur de 12 volts (baladeuse entre autres) elle se trouve sous courant même lorsque le moteur est arrêté!

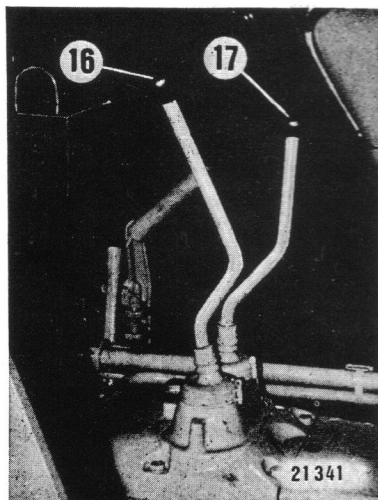


Fig. 9

16. Levier de sélection des rapports de vitesse (Lever de passage des vitesses)

17. Levier de sélection des gammes

Tenir compte du répertoire de la grille des vitesses de votre tracteur sur la boule de la poignée du levier concerné!

Répertoire

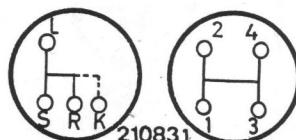


Fig. 10

Grilles des vitesses et des gammes des vitesses

L = gamme «aux champs»

S = gamme «sur route»

R = gamme des «marches AR»

K = gamme des vitesses «ultra-lentes» (sur option)

Remarque: Pour le cas où vous auriez fait option pour un tracteur à réducteur mécanique pour vitesses ultra-lentes, retenez que **l'utilisation de ces vitesses ultra-lentes** n'est admise qu'en cours de travaux dont la réalisation ne risque pas de solliciter exagérément la transmission du tracteur.

Nous entendons par là, l'entretien des cultures où les travaux exécutés avec des outils menés à prise de force n'exigeant en même temps qu'une faible force pour leur traction.

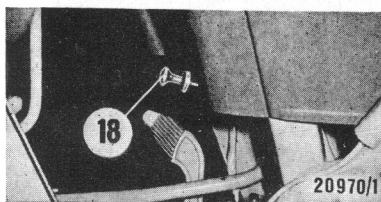


Fig. 11

18. Tirette de STOP

Pour arrêter le moteur, tirer la tirette (à bouton rouge) jusqu'à bout de course et l'y maintenir jusqu'à immobilisation du moteur.

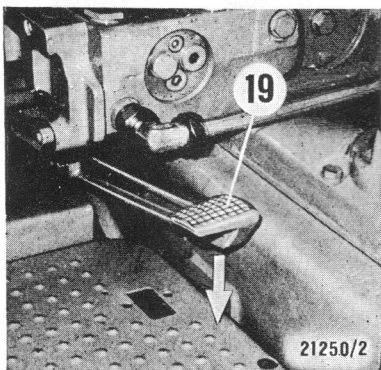


Fig. 12

19. Blocage du différentiel

La pédale de blocage du différentiel s'actionne du talon. On devrait l'actionner peu avant que le risque se présente qu'une des deux roues motrices patine et veiller à ce que le blocage soit bien enclenché à fond. Lorsqu'une des roues tourne déjà à vide, débrayer d'abord l'embrayage d'avancement, engager le blocage puis réembrayer. Dès qu'on cesse d'appuyer sur la pédale, le blocage se décroche de lui-même: on peut, à la rigueur, débrayer rapidement pour accélérer le décrochage.

Nota! N'utilisez uniquement le blocage du différentiel qu'en trajectoire droite!

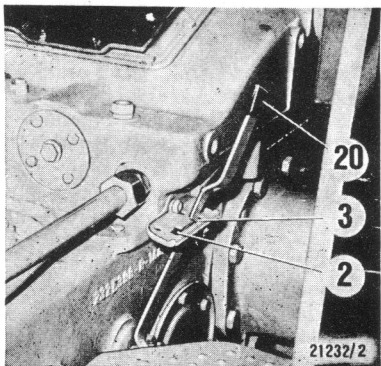


Fig. 13

20. Manette de commande de la boîte de PdF, à 540 tr/mn.

Manette ② poussée vers l'avant: PdF engagée, régime opérationnel 540 tr/mn ②

Manette ② poussée vers l'arrière: PdF immobilisée ③

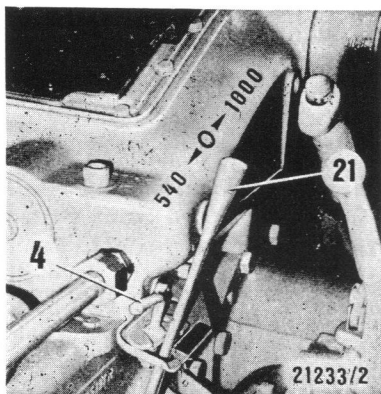


Fig. 14

21. Manette de commande de la boîte pour PdF à 2 régimes opérationnels normalisés à 540 et 1000 tr/mn

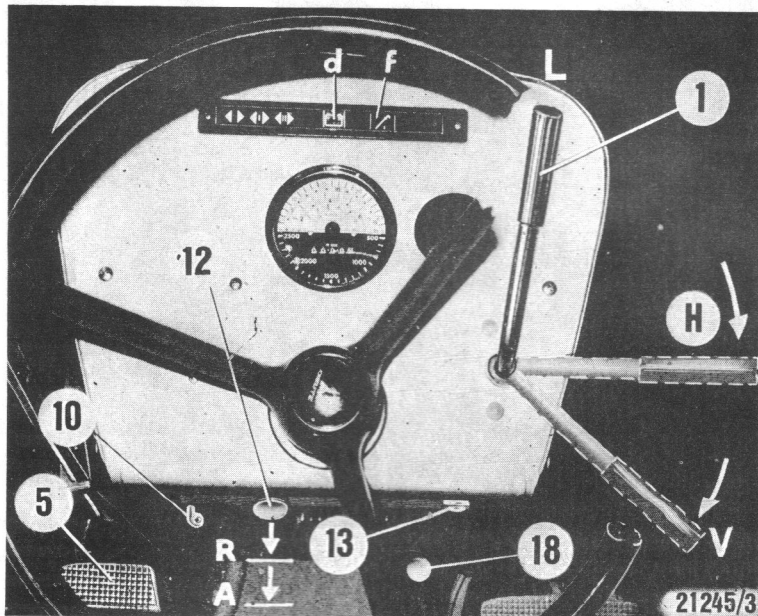
Manette poussée vers l'**avant**: PdF engagée, régime opérationnel 540 tr/mn

Manette poussée vers l'**arrière**: PdF engagée, régime opérationnel 1000 tr/mn

Le verrou ④ empêche que la manette de commande ne saute inopinément d'un cran à l'autre.

Avant de mettre le tracteur en marche!

Avant de lancer son moteur, s'assurer que **tous les leviers et manettes de commande** sont bien au point mort; faire le plein du réservoir à gas-oil, s'assurer que le frein à main est serré!



Tentative de mise en route par température ambiante courante

Fig. 15

1. Pousser manette des gaz ① à $\frac{1}{2}$ charge — H sur figure —
2. Passer clé-contact ⑩ vers la droite en position —1—, le témoin optique —d— (jaune) de charge de la batterie et le témoin optique —f— (rouge) de pression d'huile se mettent à luire. On ménage la batterie en ayant soin de désengager l'embrayage d'avancement et celui de PdF.
3. Tirer jusqu'à bout de course —A— le bouton de la tirette du contacteur de démarrage et la relâcher aussitôt que le moteur part. Pour le cas où le moteur ne partirait pas dans l'espace de 10 secondes, renouveler la tentative de démarrage après avoir lâché le bouton de la tirette; intercaler toujours une pause de 1 bonne minute pour permettre à la batterie de se reprendre.

Ne jamais réactionner le démarreur avant que le moteur ne soit complètement immobilisé!

Tentative de démarrage par basse température ambiante

1. Réaliser ce qui est décrit aux points 1 et 2 ci-dessus; pousser éventuellement la manette des gaz en —V— pleine charge.
2. Tirer sur le bouton de la tirette du contacteur de préchauffage/démarrage et l'extraire jusqu'au premier cran —R—, l'y maintenir durant 2 bonnes minutes (préchauffage), observer l'incandescence du témoin ⑬ — dotation du D 62 06 —, puis tirer sur le bouton jusqu'à bout de course: le démarreur entre en action, relâcher la tirette dès que le moteur tourne rond. Si le moteur a des ratés au départ ou si l'on constate de fortes fumées à l'échappement, poursuivre le pré-chauffage quelque temps; pour cela, ramener avec précaution la tirette ⑫ au cran 1. (R sur la figure).

Mise en marche du tracteur

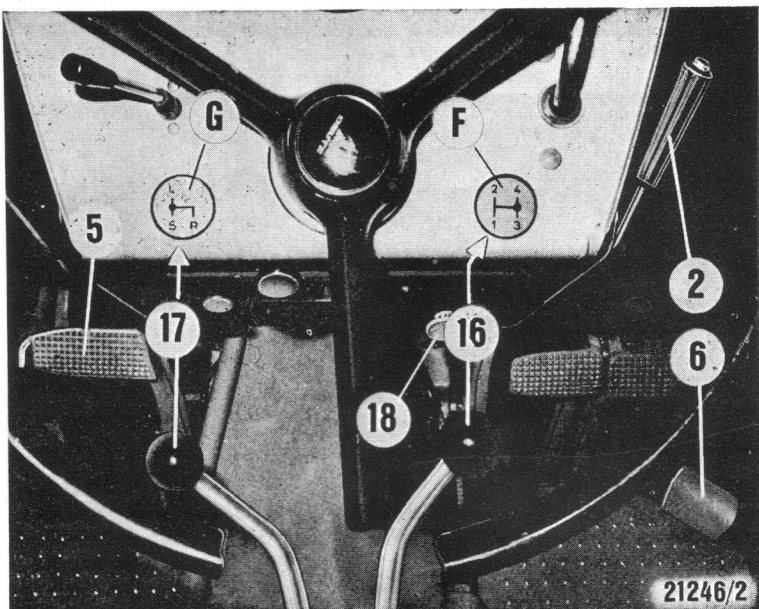


Fig. 16

Pour mettre le tracteur en route:

- débrayer en enfonçant la pédale d'embrayage à fond ou jusqu'à rencontre du premier point dur (selon option du tracteur) Cf. Fig. 4 et b —
- passer le levier de sélection des gammes 17 dans le cran de la grille requis
- en cours de **travaux de manutention et de transport**, pousser le leviers des vitesses 16 à un des rapport aptes à mettre le tracteur et la charge tractée en mouvement correspondant à la vitesse où le travail envisagé est accompli!
- donner les gaz, remonter lentement la pédale d'embrayage et, en même temps, lâcher le frein à main
- une fois le tracteur en marche, retirer le pied de dessus la pédale d'embrayage

Monter les vitesses (boîte synchro ou non)

- Débrayer; en même temps, réduire la vitesse de rotation du moteur,
- Pousser le levier des vitesses 16 dans le cran du rapport immédiatement supérieur; ne pas agir en force, pousser tranquillement le levier des vitesses dans la grille.
- réembrayer, donner les gaz

Rétrograder les vitesses (boîte synchro)

- a) S'efforcer de tomber à une vitesse d'avancement proche de celle que le véhicule aura à un rapport immédiatement inférieur
- b) Débrayer et en même temps, pousser le levier des vitesses ⑩ dans le cran de la grille correspondant au rapport immédiatement inférieur
- c) Réembrayer, donner les gaz

Rétrograder les vitesses (boîte non synchronisée)

- a) S'efforcer de tomber à une vitesse d'avancement proche de celle que le véhicule aura à un rapport immédiatement inférieur.
- b) débrayer, passer le levier des vitesses ⑩ au point mort
- c) réembrayer rapidement; augmenter la vitesse de rotation du moteur en appuyant sur la pédale de commande d'accélération ⑥, débrayer rapidement et passer le levier des vitesses au rapport immédiatement inférieur (Principe du double débrayage)
- d) réembrayer et donner les gaz.

Retenir: Le passage de la marche AV à la marche AR ou vice-versa ne peut avoir lieu **qu'après immobilisation du tracteur!**

Conseils pratiques:

Avant de **monter une côte**, rétrograder à temps à un rapport inférieur, surtout à la traîne d'une remorque chargée.

Avant de **descendre une pente**, là aussi surtout à la traîne d'une remorque chargée, rétrograder avant de s'engager dans la pente; un changement de vitesse dans la descente est toujours dangereux. La vitesse d'avancement ne devrait jamais être plus élevée que celle que l'on aurait à la montée

Pour arrêter le tracteur:

- a) Réduire la vitesse d'avancement; freiner, si nécessaire
- b) débrayer, passer les leviers de sélection des gammes et de passage des vitesses au point mort; freiner si besoin; serrer le frein de stationnement (frein à main — ② fig. 16). Par temps de fort gel, engager toujours un rapport de vitesse, ne pas se fier au frein à main sur les garnitures duquel une couche de glace aurait pu se former, le rendant inefficace.

Pour arrêter le moteur

Ne jamais arrêter brusquement un moteur ayant tourné en pleine puissance, réduire graduellement la charge jusqu'à stabilisation de sa température. Tirer alors jusqu'à fond de course le bouton rouge de la tirette d'arrêt ⑧ (fig. 15). et l'y maintenir jusqu'à ce que le moteur soit immobilisé. Passer alors la clé-contact en position —O— ou —P— et la retirer.

Siège de conducteur réglable

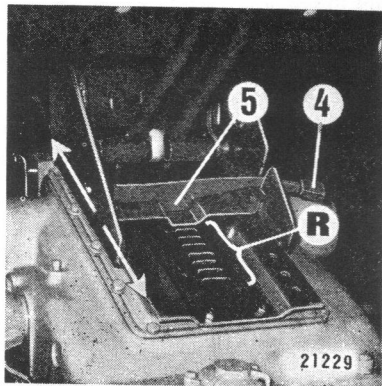


Fig. 17

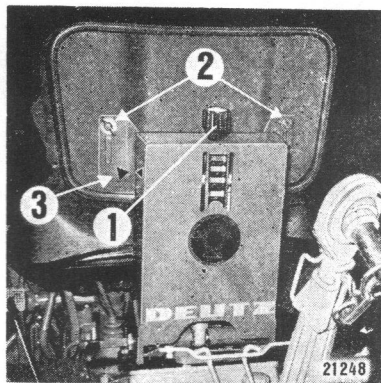


Fig. 18

Les tracteurs sont dotés d'un siège réglable en fonction du poids et de la longueur des jambes de chacun des conducteurs appelés à les piloter, ce réglage s'effectuant tandis que le conducteur est assis sur son siège. En agissant sur la manette ④, le conducteur peut faire coulisser son siège vers l'avant ou vers l'arrière et l'arrêter à gré dans un des crans —R—, la manette ④ étant ensuite à pousser en ⑤.

Après intervention sur les deux vis-papillons ②, il est possible de remonter ou d'abaisser le dossier.

Quant au réglage de la suspension en fonction du poids du conducteur, il s'opère par action sur la vis ① le réglage de la suspension étant alors exact lorsque les deux repères ③ coïncident quand le conducteur est assis sur son siège. Quant au fond du siège lui-même, capitonné, il peut être relevé pour faciliter l'accès au poste de conduite et d'en descendre.

Siège de conducteur réglable en hauteur

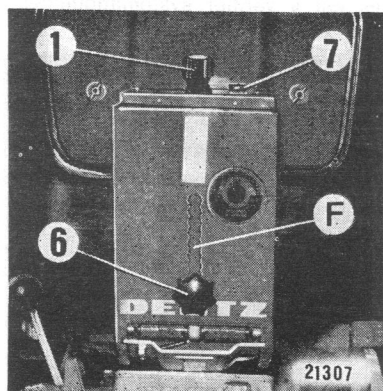


Fig. 19

Après avoir desserré la vis d'arrêt ⑥, le siège pourra être ramené à la hauteur exigée le long de la grille crantée —F—, le poids du conducteur sera taré en agissant sur la vis ① et est à contrôler en observant le verre-témoin ⑦.

La modification du dossier et du fond de siège s'effectue comme indiqué ci-dessus.

Équipement pneumatique du tracteur

La pression de gonflage des pneumatiques est à vérifier systématiquement avant le départ au travail!

Trop peu gonflés, les pneus ballottent dans leurs jantes ce qui provoque leur destruction à brève échéance et aussi celle de la chambre à air. Rouler, pneus à plat, les détruit irrémédiablement; rouler dans les ornières n'est guère meilleur. Un gonflage exagéré n'est pas profitable à l'effort de traction.

Durant une courte immobilisation du tracteur aux champs, en profiter pour enlever les petits cailloux et autres corps étrangers qui auraient pu s'introduire dans les sculptures. Aux champs, protéger les pneus contre une insolation trop intense durant un arrêt prolongé du tracteur.

Durant le chômage en hiver, vérifier de temps en temps la pression de gonflage et la parfaire; le mieux serait de placer le tracteur sur des madriers pour que les pneus ne soient pas en contact avec le sol.

Pression de gonflage à respecter

	aux champs	sur route
Roues AV	2,0 bars	2,0 bars
Roues AR, 6 ply	0,8 à 1,0 bar	1,4 à 1,5 bar
Roues AR — si tracteur doté du relevage hydr.	1,0 à 1,2 bar	1,4 à 1,5 bar

Dimensions des pneumatiques

D 52 06

Roues AV

Équipement standard	6,00—16 AS Front (6 ply)
au choix	6,50—16 AS Front (6 ply)
	7,50—16 AS Front (6 ply)

Roues AR

Équipement standard	12,4/11—32 AS (6 ply)
au choix	16,9/14—26 AS (6 ply)
	14,9/13—28 AS (6 ply)

En option 4 RM

Association des pneus AV et AR	7,50—18 MPT/AS (6 ply)/11—32 AS
en dotation-série, au choix	7,50—18 MPT/AS (6 ply)/13—28 AS

D 62 06

Roues AV

Équipement standard	6,50—16 AS Front (6 ply)
au choix	7,50—16 AS Front (6 ply)

Roues AR

Équipement standard	12,4/11—36 AS (6 ply)
au choix	12,4/11—38 AS (6 ply)
	13,6/12—36 AS (6 ply)
	16,9/14—30 AS (6 ply)

En option 4 RM

Association des pneus AV et AR	10,5—18/13—28
--------------------------------	---------------

Masses d'alourdissement additionnel (à la demande)

Masses d'alourdissement à monter
au berceau du train AV

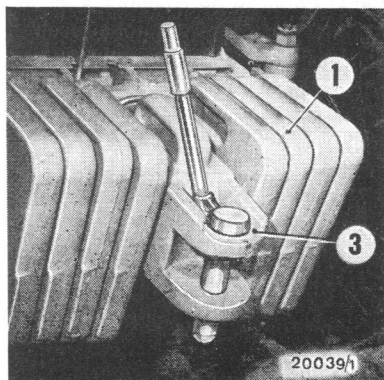


Fig. 20

Masses d'alourdissement à monter
aux roues AR

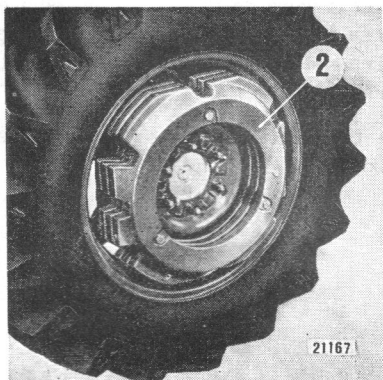


Fig. 21

Lorsque les besoins l'exigent, on peut augmenter passagèrement le poids du tracteur par adaptation de masses d'alourdissement additionnel amovibles accrochées au berceau-support du train ① AV ou montées aux roues AR. ②

Masses d'alourdissement additionnel

dans le berceau-support train AV . . . 50 ou 50+32 kg
en sus porte-masses 21 kg

Masses d'alourdissement additionnel

accrochées extérieurement au berceau
train AV ①

(jusqu'à 11 masses de chacune 22 kg) 243 kg

Lorsque la manille de refoulement est en place ③, possibilité de ne monter uniquement que 8 masses!

Masses d'alourdissement à monter aux roues AR

aussi bien pour roues à voile plein que pour roues à gradins ② . . . 160 kg
(à l'exception, quand chaussées de pneus 16,9/14-26) 240 kg

Alourdissement passager par gonflage à l'eau

En plus de la possibilité qui s'offre d'augmenter le poids du train AR du tracteur par montage passager de masses d'alourdissement, on peut en gonflant les pneus AR à l'eau contribuer à en augmenter l'adhérence!

Vous pourrez utiliser:

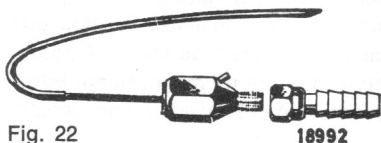


Fig. 22

»Hanauer Maus«, une valve combinée
permettant le gonflage des pneus à
l'eau et la vidange

Gonflage (Cf. Fig. 23)

A l'aide d'un cric soulever la roue intéressée, la virer pour amener au sommet la valve de chambre à air; enlever le clapet de valve de chambre à air et, à sa place, y loger la valve de gonflage à l'eau; raccorder le tuyau d'amenée d'eau et remplir d'eau jusqu'à ce que le trop-plein s'écoule par le tube de mise à l'air libre.

— L —; après substitution des valves, gonfler d'air pour parfaire la pression exigée

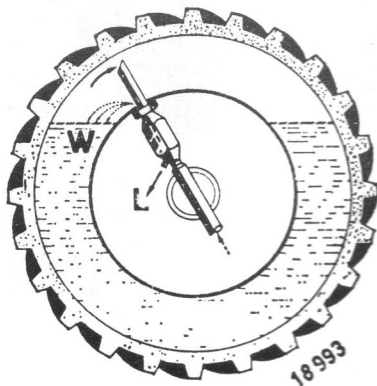


Fig. 23

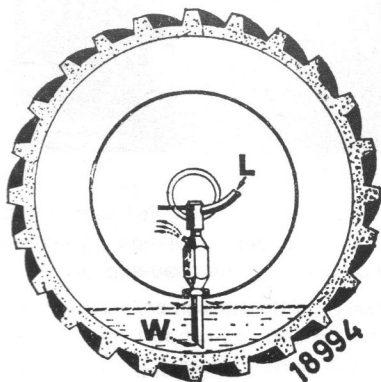


Fig. 24

Vidange Cf. Fig. 24

A l'aide d'un cric, soulever la roue intéressée; enlever le clapet de la valve: l'eau s'écoule. Pour pouvoir la vidanger entièrement. Monter la valve de gonflage à l'eau et gonfler à l'air, la pression d'air croissant dans la chambre à air refoulera les dernières gouttes d'eau par le tube de mise à l'air libre. Gonfler jusqu'à la pression exigée.

En hiver,

par des températures en-dessous du 0°, les pneus gonflés à l'eau risqueraient d'être détériorés, si l'on ne prenait pas le soin d'ajouter un anti-gel. Le **chlorure de magnésium** est un anti-gel à la fois efficace et bon marché! Il devra être entièrement dissous dans l'eau contenue dans un récipient de capacité appropriée — (battre l'eau pendant que l'on y verse le chlorure de magnésium). Effectuer le gonflage des pneus depuis un récipient surélevé ou avec une pompe!

Les indications suivantes sont fournies à titre d'exemple pour montrer les possibilités qui s'offrent d'augmenter le poids du train AR en gonflant les pneus à l'eau!

Dimensions des pneus AR	Augmentation du poids de 1 pneu, par gonflage à l'eau en kg	Chlorure de magnésium en kg	Eau en litres	Poids de 1 pneu en kg (avec solution d'anti-gel) en kg
12,4/11-32	142	60	104	164
14,9/13-28	190	81	138	219
13,4/11-36	160	68	116	184
13,6/12-36	200	85	145	230
16,9/14-30	240	101	174	275

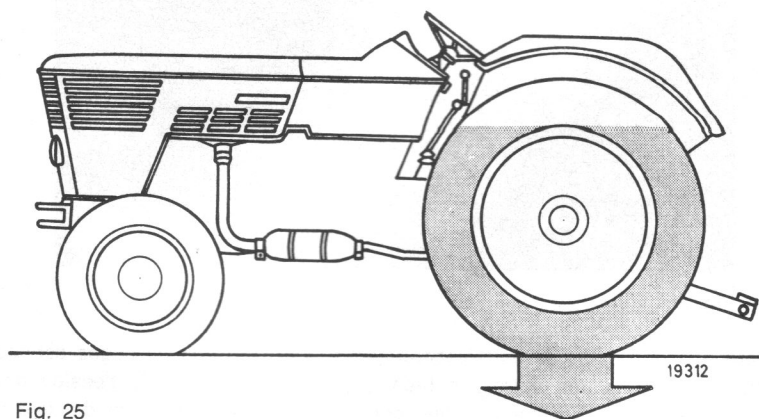


Fig. 25

Consulter en outre les informations de l'industrie des pneumatiques

L'Hanauer Maus est fournie par la maison: **EHA Ventillfabrik W. FRITZ KG** – Mülheim am Main. RFA –

Voie variable

Modification de l'écartement de voie en présence d'un train AV à essieu télescopique

Pour procéder à cette intervention, prendre le train AV du tracteur dans un cric, puis enlever les deux vis d'arrêt ① de la barre d'accouplement, puis enlever les deux vis ② — **Remarquer** qu'il y en a deux de chaque côté! — et par coulissement hors du longeron du train AV, on amènera chacune des deux roues et leurs blocs-fusées à l'écartement voulu.

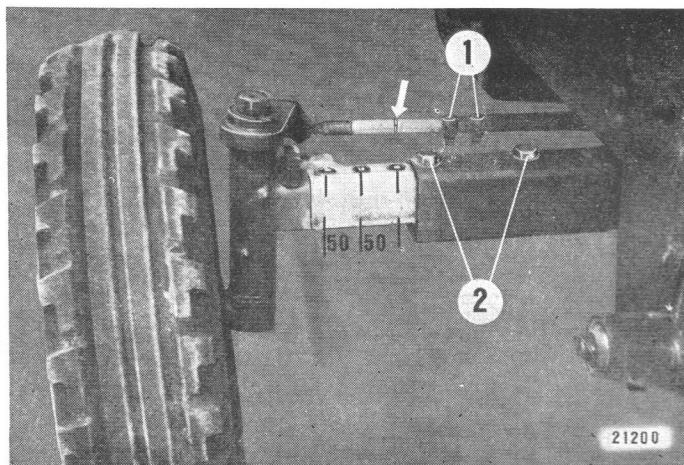


Fig. 26

De part et d'autre de l'essieu télescopique se trouvent des perçages espacés de 50 mm les uns des autres, si bien que le coulissement de l'essieu d'un trou à l'autre, et ce de chaque côté, correspond à un écartement de voie de 100 mm, l'opérateur ayant à s'assurer, en comptant le nombre de perçages restés libres de chaque côté, que le coulissement a été effectué symétriquement.

Le train AV peut donc passer successivement:

sur D 5206, chaussé de pneus 6,00-16, 6,50-16, 7,50-16 AS Front,
de minimum à maximum
1260 — 1360 — 1460 — 1560 — 1660 — 1760 — 1860 mm

sur D 6206,
de minimum à maximum
1280 — 1380 — 1480 — 1580 — 1680 — 1780 — 1880 mm

La flèche mobile de la barre d'accouplement porte tous les 100 mm un repère facilitant l'ajustage à l'écartement d'essieu requis.

Une fois la modification de voie effectuée, remonter les vis d'arrêt dans le demi-longeron d'essieu (de part et d'autre) et serrer leurs écrous fermement ainsi que les vis d'arrêt de la barre d'accouplement.

L'ajustage de la barre de direction ④ n'est à effectuer que lorsque les roues AV sont en trajectoire droite! Les deux vis d'arrêt ⑤ seront enlevées pour pouvoir positionner la partie mobile ⑥ de la barre de direction en fonction de l'écartement de voie effectué, et ce, jusqu'à ce que l'opérateur lise sur la barre de direction le même nombre d'encoches que sur la barre d'accouplement ③. Les vis d'arrêt se logeant dans une encoche assurent le verrouillage de la barre de direction à la longueur voulue.

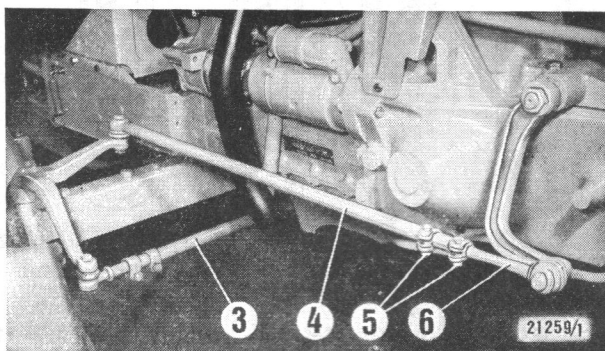
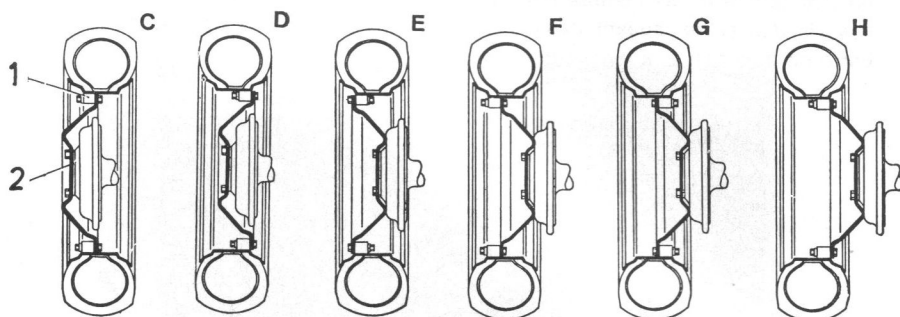


Fig. 27

Modification de l'écartement de voie au train AR pourvu de roues à gradins

La modification de l'écartement de voie du train AR s'effectue:

1. par simple retournement des roues AR
2. par 2 possibilités de monter les jantes ① aux flasques des roues ②
3. par retournement des flasques de roues



20961/1

Fig. 28

Un tracteur **D 5206** dont le train AR sera chaussé de pneus 11-32 AS, 13-28 AS, pourra prendre à l'arrière les voies suivantes:

B — C — D — E — F — G — H
1320 — 1420 — 1520 — 1620 — 1720 — 1820 — 1920 mm

tandis que chaussé des pneus 14-26, il procurera les voies suivantes

C — D — E — F — G — H
1420 — 1520 — 1620 — 1720 — 1820 — 1920 mm

Un tracteur **D 6206** dont le train AR sera chaussé de pneus 11-36 AS, 12-36 AS, pourra prendre à l'arrière les voies suivantes:

B — C — D — E — F — G — H
1280 — 1380 — 1480 — 1580 — 1680 — 1780 — 1880 mm

tandis que chaussé des pneus 14-30 AS, il procurera les voies suivantes

D — E — F — G — H
1520 — 1620 — 1720 — 1820 — 1920 mm

L'utilisateur aura soin après avoir procédé à une modification de l'écartement de voie, de serrer à fond les écrous de fixation des roues, les boulons assurant l'assemblage entre flasque et jante étant toujours à présenter de sorte que leurs écrous soient accessibles de l'extérieur.

Relevage hydraulique DEUTZ-TRANSFERMATIC-SYSTEM (DTS)

Permet l'utilisation optimale des performances du tracteur, l'outil étant intégralement porté dans le trois points, le relevage hydraulique assure par transfert des charges la transmission de la puissance maxima du moteur et son application optimale aux roues du tracteur.

Le **DTS** offre deux positions de contrôle

- a) le contrôle de position
- b) le contrôle d'effort de traction

et permet de travailler en

- c) position flottante

chacune d'elles étant sélectable en fonction du travail à effectuer et de l'outil aratoire utilisé.

Le **DTS** admet en outre le branchement sans interdépendance de plusieurs distributeurs complémentaires et de prises de puissance hydrauliques permettant la commande à distance de vérins hydrauliques extérieurs (chargeur-élévateur frontal, barre de coupe à commande et positionnement hydrauliques, remorque agraire basculante; fourche hydraulique)

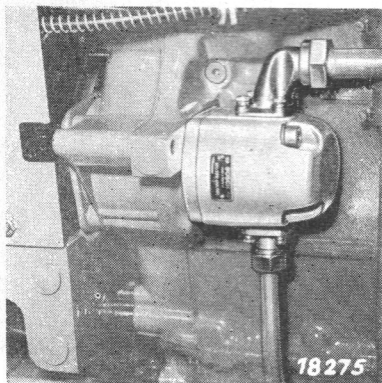


Fig. 29

La pompe hydraulique est menée directement par le moteur; elle n'est donc pas tributaire de l'actionnement de l'embrayage d'avancement.

Remarque: En présence de basses températures ambiantes, nous conseillons de faire tourner le moteur quelque temps à vide pour permettre à l'huile hydraulique de devenir plus fluide avant d'utiliser le relevage hydraulique.

Attelage trois points

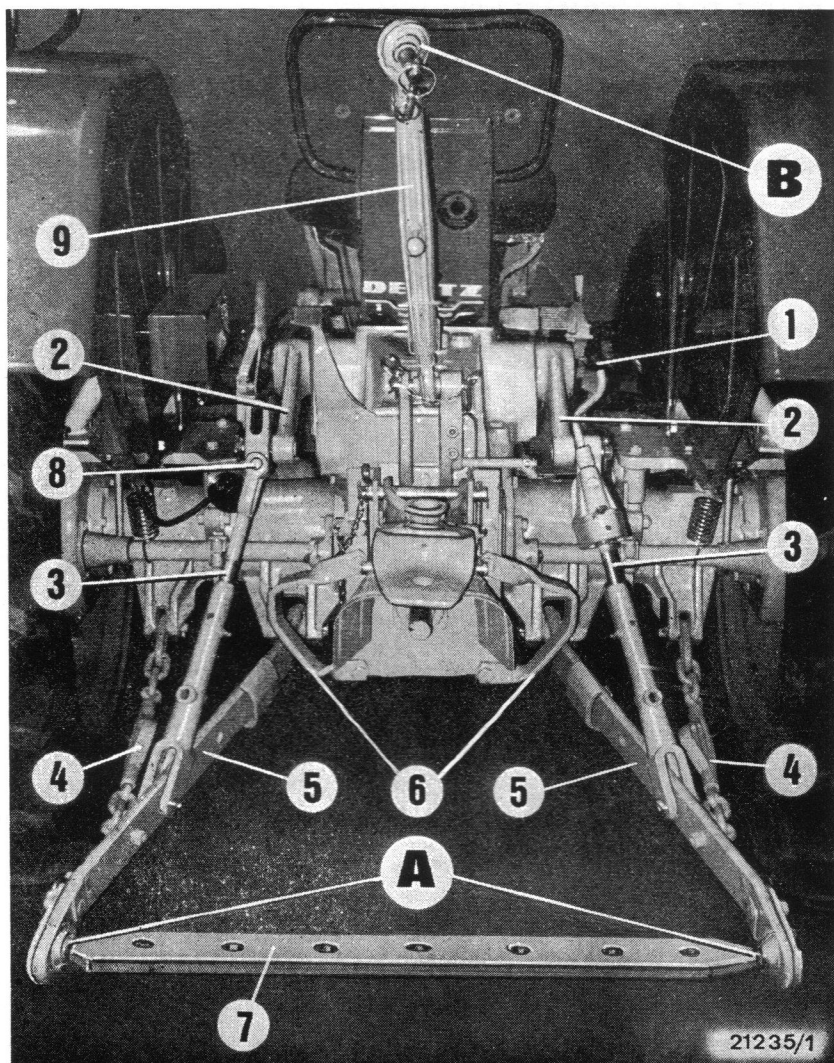


Fig. 30

- 1 = Volant d'ajustage de la chandelle de droite
- 2 = Bielle(s) de relevage
- 3 = Chandelle(s)
- 4 = Chaîne(s) de stabilisation
- 5 = Bras inférieur (s)
- 6 = Arceau de stabilisation

- 7 = Barre agricole
- 8 = Chape de réglage, articulée
- 9 = Bras supérieur

- A = Rotules d'attelage aux bras inférieurs
- B = Rotule d'attelage au bras supérieur

Bloc de relevage hydraulique

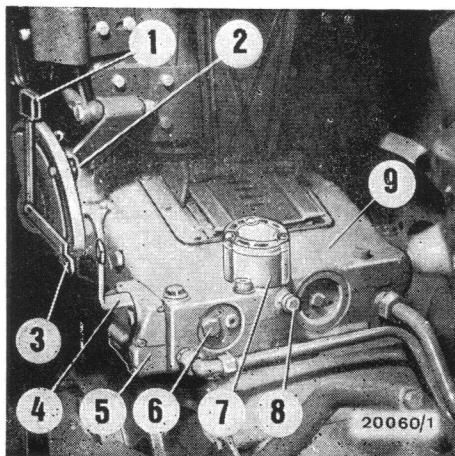


Fig. 31

- 1 = Manette de commande du distributeur principal
- 2 = Butée mobile (curseur) sur secteur gradué
- 3 = Manette de sélection
- 4 = Manette commandant distributeur complémentaire
- 5 = Distributeur complémentaire
- 6 = Distributeur principal
- 7 = Filtre traversé par l'huile hydraulique en retour vers bloc du vérin
- 8 = Retour de l'huile hydraulique provenant d'un vérin extérieur
- 9 = Bloc du vérin hydraulique

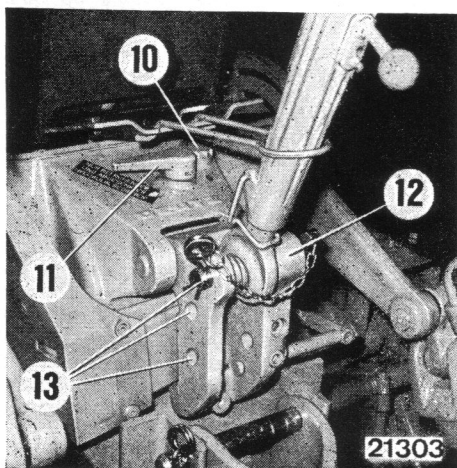


Fig. 32

- 10 = Goulotte de garnissage (jauge de niveau)
- 11 = Loquet d'actionnement du limiteur de levée à hauteur normalisée
- 12 = Chape oscillante du récepteur d'effort
- 13 = Point(s) d'appui du bras supérieur

Mécanisme de relevage

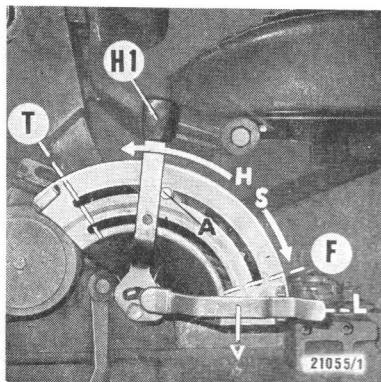


Fig. 33

- H 1 = Manette du distributeur principal
- A = Butée mobile (curseur)
- H = Levée
- S = Descente
- F = Position flottante
- V = Manette de sélection
- T = Position »Transport-Manutention«

En actionnant la manette H 1 — Fig. 33 — commandant le distributeur principal, l'opérateur ajuste la profondeur de terrage de son outil ou la hauteur à laquelle il travaillera au dessus du sol. Il lui est possible, en cours de travail, de modifier à volonté cet ajustage en poussant la manette vers le haut ou le bas tout en l'écartant légèrement de la butée mobile — A — (curseur) qui lui permet de retrouver facilement la position initiale qu'il avait choisie au début de son travail. Lorsque l'on pousse la manette H 1 en position — T — position «Transport et Manutention» — l'outil porté trois points peut être transporté sans qu'il y ait de risque de son affaissement, toute modification à la hauteur de l'outil étant automatiquement corrigée aussi longtemps que le moteur tourne.

Une valve faisant fonction de ralentisseur de descente corrige — en toute indépendance — du poids de l'outil sa vitesse de descente.

Nota! Avant d'arrêter le moteur, toujours descendre l'outil jusqu'à ce qu'il prenne appui sur le sol!

Le double contrôle

La manette de sélection — V — permet de présélectionner soit le contrôle d'effort, soit le contrôle de position!

1. Contrôle de position

Manette de sélection — V — en position — L —

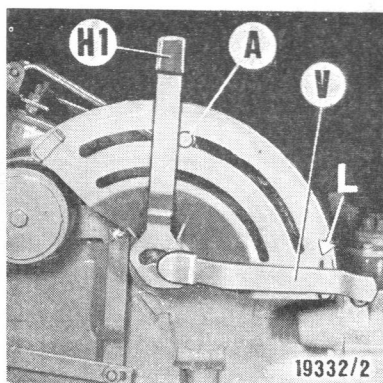


Fig. 34

L'attelage trois points maintient hydrauliquement l'outil aratoire au dessus du sol à la hauteur prédéterminée par le positionnement de la manette H 1 sur le secteur gradué. Cette hauteur de travail au-dessus du sol est conservée aussi longtemps que le positionnement de la manette ne sera pas modifiée, cette dernière est arrêtée contre la butée mobile (curseur) A —

En général, tout outil porté au-dessus du sol durant le travail, tout outil sans roues ou skis porteurs, mais porté trois points et appelé à ne pas pénétrer ou à peine pénétrer dans le sol sera mené en contrôle de position!

2. Contrôle d'effort (de traction)

Manette de sélection — V — en position »Z«

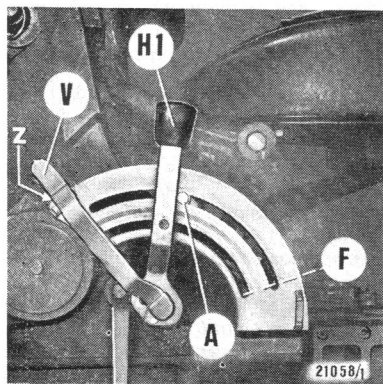


Fig. 35

En actionnant la manette H 1 de commande du distributeur, l'utilisateur ajuste la profondeur de terrage de son outil, une fois qu'il a pénétré dans le sol et arrête la manette contre la butée mobile (curseur) — A —, la correction s'effectuant automatiquement dès que la vitesse d'avancement est contrariée par la résistance du sol.

Retenir: Le passage de la position »Contrôle d'effort« à »Contrôle de position« ou vice-versa, uniquement quand l'outil porté repose sur le sol. (Manette H 1 du distributeur principal poussée tout au bas du secteur gradué)

Tous les outils aratoires portés trois points, non pourvus de roues ou de skis, travaillant dans le sol ou égratignant sa surface, seront menés en Contrôle d'effort de traction, l'opérateur ayant l'assurance que la profondeur d'attaque désirée sera automatiquement respectée.

La profondeur d'attaque de l'outil sera pré-sélectionnée avant le terrage (recherche du positionnement de la manette sur le secteur gradué procurant la profondeur voulue). La manette du distributeur H 1 sera alors poussée tout au bas du secteur gradué en position flottante — F —. Ayant mis le tracteur en route, l'utilisateur laissera son outil pénétrer dans le sol et amènera graduellement la manette de distributeur au cran pré-choisi et l'arrêtera contre la butée mobile (curseur) — A —, plus tard, en cours de travail, tout réajustage passager, dû aux modifications de la structure du sol, peut être effectué en déplaçant la manette de distributeur sur le secteur et en l'écartant légèrement du curseur.

En cours de travail, le système hydraulique corrige de lui-même par rapport à la profondeur pré-sélectionnée même sur un terrain onduleux (pour autant que la résistance s'opposant à l'avancement ne soit pas excessivement sévère)

3. Position flottante — F —

Pour l'obtenir, pousser la manette du distributeur principal H 1 tout au bas du secteur gradué jusqu'à rencontre de la butée fixe — Cf. Fig. 35, la position de la manette de sélection — V — ne joue pas de rôle.

En position flottante seront menés tous les outils dotés d'un propre train de roulement, de patins ou de skis, permettant leur traction sur le sol en même temps que la distribution des graines ou d'engrais (certains distributeurs d'engrais, semoirs, fraises). En position flottante, aucune fonction hydraulique n'est réalisable, le trois points est déplaçable librement vers le bas ou le haut.

Toutefois, en actionnant la manette du distributeur jusqu'à la position — T — (Transport-Manutention), l'outil pourra être monté jusqu'en position de transport et redescendu jusqu'au niveau du sol!

Limiteur de levée à la hauteur normalisée

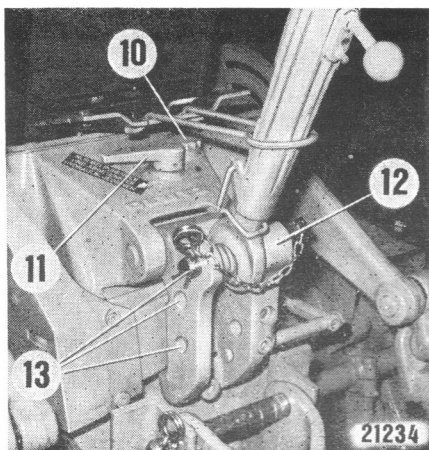


Fig. 36

Lorsque des outils ou véhicules légers, respectivement à un seul essieu, sont attelés à la barre agricole, on doit veiller à ce que la levée des bras inférieurs soit limitée à la hauteur normalisée de sortie de l'embout de PdF pour éviter — en présence d'un outil à pointe négative, presse à balles etc — que cet embout ne soit détérioré par une relevée inopinée de l'attelage. Pour verrouiller les bras à la hauteur normalisée, extraire le loquet (11) — bras inférieurs entièrement abaissés — lui imprimer une rotation vers l'arrière et l'enfoncer à nouveau. Dès que l'on actionne la manette du distributeur principal — H 1 —, les bras ne monteront que jusqu'à la hauteur de sortie de l'embout PdF. Pour déverrouiller, manette de distri-

buteur tout au bas du secteur gradué, extraire le loquet, le rabattre vers l'arrière et le réenfoncer.

Nota! L'actionnement du loquet ne saurait s'effectuer que lorsque les deux bras inférieurs sont entièrement abaissés et immobilisés. Nous conseillons de ne jamais atteler une lourde machine à pointe négative par l'intermédiaire de la barre agricole; elle devrait être attelée soit à la chape de remorquage soit au timon oscillant.

Retenir! Ne jamais atteler un outil à la chape du ressort du récepteur d'effort; le bras supérieur ne sert à rien d'autre qu'à l'attelage d'un outil porté trois points!

Réglage de la réaction du récepteur d'effort en position «Contrôle d'effort»

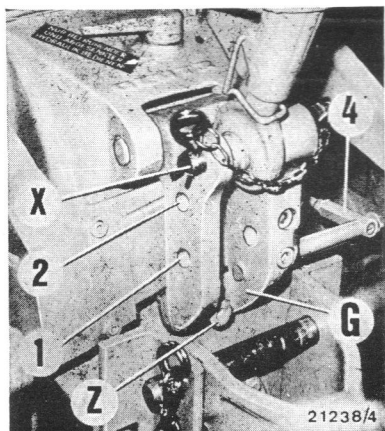


Fig. 37

Les impulsions en traction et compression sont transmises par le bras supérieur à la chape du ressort de récepteur d'effort — G — et de là, par l'intermédiaire de la liaison mécanique (4) au distributeur principal. Selon que le bras supérieur prendra appui dans l'un ou dans l'autre des deux échelons de l'échelle d'attelage (1 ou 2), la réaction du ressort récepteur d'effort pour être adaptée au mieux aux conditions du travail.

Echelon ② = sensibilité normale

Echelon ① = sensibilité extrême

Lorsque la plage de réglage n'est plus suffisante — récepteur heurte contre la butée de traction ou de compression — il ne peut plus y avoir de correction; dans ce cas, passer le bras supérieur à l'échelon 2 (sensibilité normale). On fera de même lorsque les impulsions successives de réglage se feront trop fréquentes.

En principe, l'utilisateur accrochera le bras supérieur comme suit:

Echelon ①: pr. travail conventionnel, ou pr. travail léger effectués avec un outil lourd

Echelon ②: pr. travail profond effectué avec un outil léger

Ne procéder en aucun cas à une modification — faite en Usine — de l'ajustage de la liaison mécanique ④.

L'échelon —X— sert à accrocher le bras supérieur en cours de transport ou pour l'attelage d'un engin qui ne sera piloté par le DTS.

Mise au point de l'attelage trois points

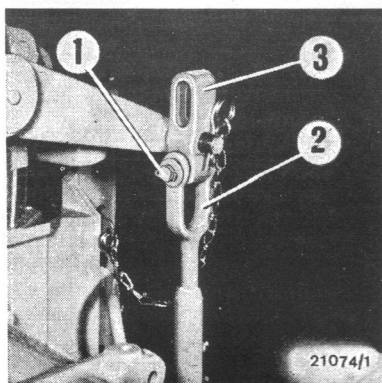


Fig. 38

Compensation du dénivellement à l'emploi d'outils travaillant en très forte largeur d'attaque — p. ex. semoir —; dans ce cas, les bras inférieurs ne devront pas être soumis à un guidage rigide, ce qui provoqueraient des perturbations fonctionnelles. Pour corriger, agir sur la chandelle de gauche qui est dotée d'un dispositif de rattrapage:

Enlever l'axe ① et virer l'articulation ③ vers le bas afin d'y accrocher la chandelle ② par l'axe ① dans la boutonnière.

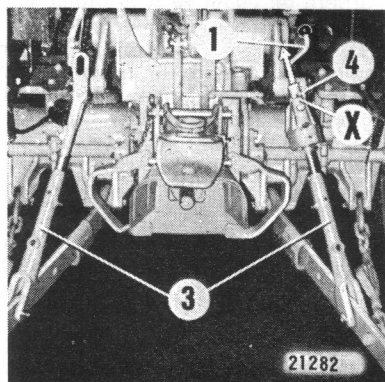


Fig. 39

Chandelles

Les deux chandelles ③ sont modifiables en longueur en agissant sur les fourreaux-guides, ce qui permet en même temps de modifier en hauteur la plage de relevage du trois points (veiller à ce que les deux chandelles soient symétriquement ajustées)

Raccourcissement =

plus haute aptitude de levée, utile pour les transports, mais réduit le terrage de l'outil dans le sol

Rallongement =

hauteur de levée restreinte, augmente la profondeur de terrage de l'outil

En cours de travail avec une charrue pour labour en planche, réglage vertical de la charrue (découpage vertical de la bande) en raccourcissant la chandelle de droite!

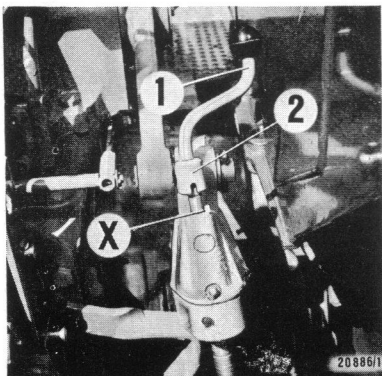


Fig. 40

A l'emploi d'une charrue réversible, les deux chandelles seront toujours à la même longueur. Ajustage par action sur la poignée ① fourreau ② sert de protection contre un dérèglement inopiné, repousser le fourreau vers le haut de la chandelle pour pouvoir actionner la manivelle – Tenir compte du frein de sécurité – X –

A l'emploi d'une charrue réversible, les deux chandelles seront toujours à la même longueur!

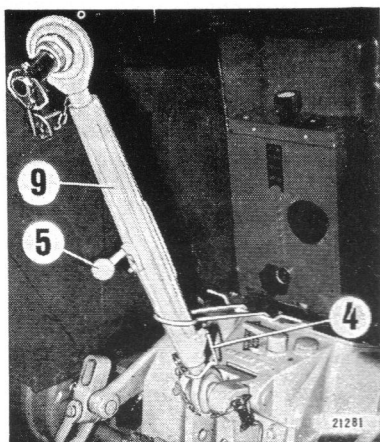


Fig. 41

Ajustage du bras supérieur

Le bras supérieur ⑨ est ajustable en longueur, le rallongement procurant une pénétration régulière et un terrage régulier d'outils travaillant l'un derrière l'autre (socs de charrue)

Raccourcissement du bras supérieur:
outil attelé pique du nez

Rallongement du bras supérieur:
arrière de l'outil va plus profond

Si l'utilisateur a su choisir le bon ajustage de la longueur du bras, son outil (charrue) sera mené bien parallèle au sol.

Pour actionner le bras, rabattre l'étrier-frein ④ et imprimer au fourreau du bras supérieur une rotation vers la droite ou vers la gauche à l'aide du loquet ⑤.

R = à droite = raccourcir

L = à gauche = rallonger

appliquer ensuite l'étrier-frein ④.

DEUTZ-TELE-HITCH — Attelage automatique —

Permet l'attelage et le dételage des outils — bien entendu pourvus du triangle femelle «OUTIL», sans que le conducteur n'ait à quitter son siège. Tout outil trois points peut être doté ultérieurement d'un tel triangle femelle. Consultez votre concessionnaire DEUTZ!

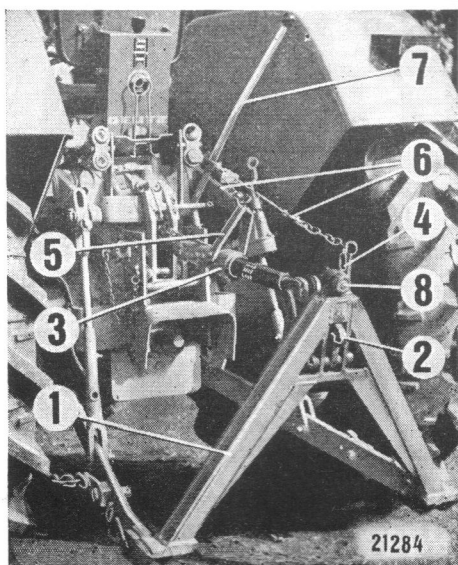


Fig. 43

- 1 = Triangle mâle «TRACTEUR»
- 2 = Verrou du triangle femelle «OUTIL»
- 3 = Bras supérieur réglable en longueur
- 4 = Décliquetage du verrou de triangle
- 5 = Décliquetage du verrou du bras supérieur télescopique
- 6 = Tirette de décliquetage commun à 3 et 4
- 7 = Poignée d'actionnement du câble de tirette
- 8 = Poulie-guide

Remarque:

Tandis que l'on actionne la poignée d'actionnement du câble de la tirette ⑦, s'assurer qu'il n'y a personne dans les parages immédiats du triangle d'attelage. **Prévention aux accidents!**

Comment se servir de l'attelage automatique DEUTZ-TELE-HITCH

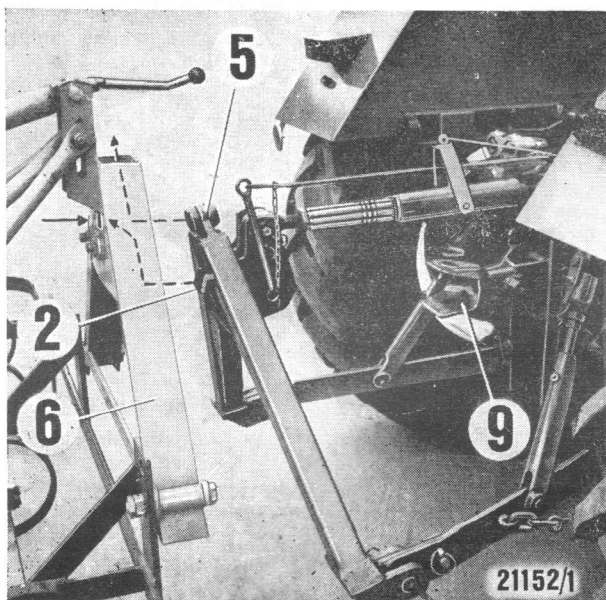


Fig. 44

Pour pouvoir se servir de l'attelage automatique DEUTZ-TELE-HITCH, il est préférable de démonter — pour le moins de rabattre — la chape d'attelage ⑨.

D'autre part, lorsque le triangle «TRACTEUR» est en place, on ne pourra atteler un outil tracté que dans la chape d'attelage ou au timon oscillant, le trois points étant alors à relever jusqu'au maximum.

Attelage d'un outil porté

En agissant sur la poignée d'actionnement du câble de la tirette ⑦, (Fig. 43) déverrouiller le bras supérieur télescopique. Attention! Le triangle mâle «TRACTEUR» se rabat vers le sol!

Le trois points étant entièrement abaissé, manoeuvrer le tracteur, de façon que le triangle TRACTEUR frôle le triangle OUTIL; au moment où la poulie-guide du triangle mâle ⑤ heurte l'intérieur du triangle femelle ⑥, faire monter le trois points. Le triangle mâle «TRACTEUR» se logera ainsi dans le triangle femelle «OUTIL» — CF. flèche sur figure — et sera verrouillé par le verrou ②.

Dételage d'un outil porté

Descendre le trois points; au moment où l'outil porté touche le sol, déverrouiller à l'aide de la poignée ⑦ le bras supérieur et le décliquetage du triangle femelle (Cf. fig. 43)

Descendre le trois points encore plus profond et dételer.

L'attelage fonctionnera plus aisément si l'on se donne la peine, à neuf, d'enduire légèrement de graisse:

- la poulie-guide sur triangle mâle «TRACTEUR»
- le support et le ressort du verrou
- le bras télescopique du bras supérieur, le verrou de cliquetage
- les bords intérieurs du triangle femelle «OUTIL»

Ajustage du bras supérieur de l'attelage DEUTZ-TELE-HITCH

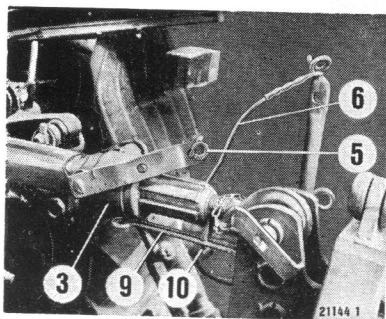


Fig. 45

Le bras supérieur ③ est ajustable en longueur en fonction du besoin, le rallongement provoquant une pénétration et un terrage régulier d'outils travaillant l'un derrière l'autre (socs de charrue).

Raccourcissement du bras supérieur:
outil attelé pique du nez

Rallongement du bras supérieur:
arrière de l'outil va plus profond

Si l'utilisateur a su choisir le bon ajustage de la longueur du bras, son outil (charrue) sera mené bien parallèle au sol.

Décrocher câble ⑥ de dedans le verrou ⑤, rabattre vers le bas le loquet ⑨ et imprimer au fourreau du bras supérieur une rotation vers la droite ou vers la gauche.

R = à droite = raccourcir

L = gauche = rallonger

Rabatte à nouveau la loquet ⑨ au dessus de l'ergot ⑩ puis raccrocher le câble ⑥ dans l'oeillet ⑤.

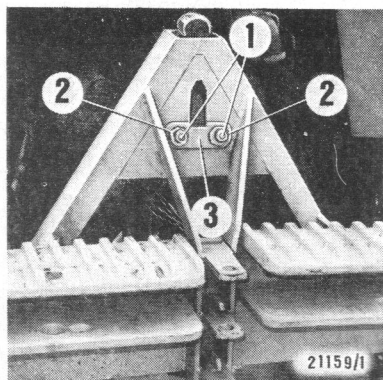


Fig. 46

Ajustage de la plaque du verrouillage

Avant la première mise en service, et, en cas d'une utilisation permanente de l'attelage automatique, périodiquement toutes les 50 heures de service, avoir soin de contrôler le parfait serrage de la plaque ③ du verrouillage côté triangle femelle «OUTIL» alors que le triangle mâle «TRACTEUR» y est engagé et de le reprendre si besoin, car ce serrage procure le verrouillage indispensable à un bon fonctionnement.

Manière de faire l'ajustage

- Atteler l'outil et le lever un peu
- Desserrer écrous-freins ①
- Agir sur les écrous à excentrique ② jusqu'à ce que la plaque du verrouillage s'applique exactement contre le verrou du triangle mâle.
- Resserrer écrous-freins

Remarque:

L'utilisation de l'attelage automatique DEUTZ-TELE-HITCH est une affaire d'habitude; après quelques essais, l'utilisateur aura acquis le doigté nécessaire. Tenez compte du moins des conseils suivants pour le cas où:

1. Le verrou du triangle mâle ne mord pas!
 - plaque du verrouillage est trop haut placée;
 - ne pas oublier de déverrouiller le bras supérieur télescopique pour pouvoir atteler;
 - le triangle mâle «TRACTEUR» ne s'emboîte pas bien dans le triangle femelle (Cordons de soudure mal limés, traces de peinture), nettoyer les deux triangles;
 - câble de la tirette de décliquetage trop courte.
2. Le verrou du triangle mâle ne se décroche pas!
 - Il est encore sollicité par la charge; le déverrouiller, en même temps
 - que le bras supérieur, avant de déposer l'outil porté au sol;
 - monter un câble de tirette de longueur suffisante.
3. Le triangle mâle «TRACTEUR» ne déboîte pas!
 - Appuyer l'outil un peu plus haut pour pouvoir encore faire descendre le trois points;
 - enduire de graisse les arêtes des deux triangles.
4. Le bras supérieur n'est pas déverrouillé ou reste déverrouillé!
 - Enduire de graisse les organes de verrouillage et le bras télescopique;
 - outil reposant au sol, essayer de faire jouer le bras supérieur;
 - ajuster le câble de tirette à bonne longueur.

Distributeurs complémentaires de télécommande (sur tracteur avec DTS)

En plus du distributeur principal régissant le vérin hydraulique et piloté par la manette H 1 (Cf. Fig. 33) la centrale hydraulique du tracteur pourra être dotée de distributeurs complémentaires, sans interdépendance, et jusqu'à concurrence de 3, permettant de commander des vérins extérieurs, flasqués au bloc du vérin hydraulique ⑤ Fig. 48.

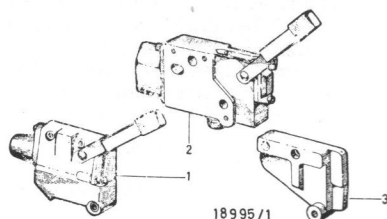


Fig. 47

1. Distributeur complémentaire terminal à **simple effet** (Montée **ou** Descente)
ou
Distributeur complémentaire terminal à **double effet** (Montée **et** Descente)
2. Distributeur complémentaire intercalaire à **simple effet**
ou
Distributeur complémentaire intercalaire à **double effet**
3. Obturateur final coiffant le bloc des distributeurs complémentaires p. ex. lorsque 3 distributeurs complémentaires sont installés

Remarque:

Le distributeur terminal ① ne sera pas utilisé pour piloter l'élévateur frontal! Pour éviter un actionnement involontaire des distributeurs complémentaires durant le transport d'un outil ou durant la non-utilisation des vérins extérieurs, les manettes de commande des distributeurs complémentaires sont dotées de sécurités ⑥ (Fig. 48)

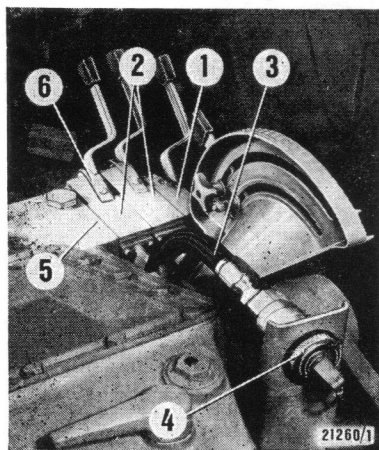


Fig. 48

L'aménée du fluide hydraulique aux vérins extérieurs d'outils amovibles se fait par l'emploi de conduits HP flexibles ③ et d'accouplements rapides ④ ou de prises de puissance hydraulique l'un et l'autre genre d'accouplement facilitant un montage et un démontage rapides de la jonction.

Montage et démontage d'un raccordement pour conduits hydrauliques

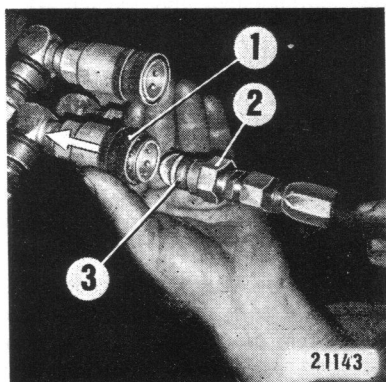


Bild 49

Accouplement rapide

1. repousser le fourreau dans le sens de la flèche ①
2. engager la prise mâle ou la ressortir ②
3. lors de l'engagement de la prise mâle, s'assurer que les billes se logent bien dans la rainure ③ circulaire de la prise

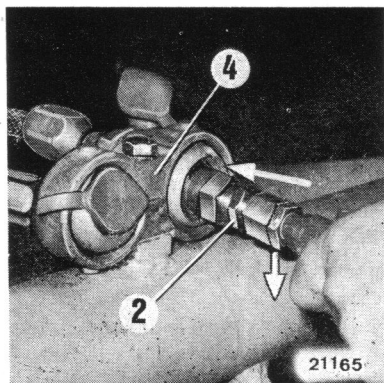


Fig. 50

Prise de puissance hydraulique

Les deux extrémités de la prise de puissance sont accrochées dans une applique, ce qui facilite l'établissement du raccord et la coupure des conduits hydrauliques.

- a) Etablissement du raccord: Présenter prise mâle ② et l'engager en la poussant du pouce dans le sens de la flèche.
- b) Coupure: Arracher la prise mâle, en même temps couder légèrement l'extrémité du conduit vers le bas ou le haut.

Tant qu'ils ne sont pas utilisés, ces accouplements rapides et prises de puissance hydraulique sont à protéger de la poussière à l'aide des capuchons ou des fiches.

Raccordement de conduits hydrauliques sous pression

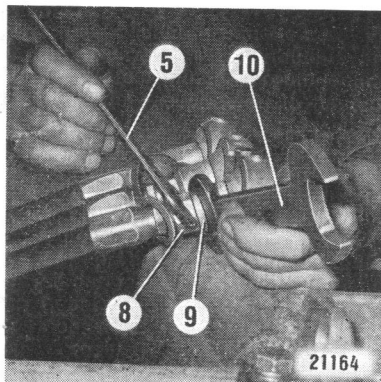


Bild 51

Par principe, tout vérin hydraulique sorti de son cylindre doit être rentré avant que l'on ne procède au débranchement des conduits hydrauliques l'alimentant.

Du moins si l'on doit exceptionnellement procéder au raccordement hydraulique d'un outil dont les vérins sont sortis, procéder comme suit:

A l'aide d'une clé de 24 mm immobiliser la tête 6 pans ⑧, en même temps avec une clé de 28 mm ⑩ agir sur la tête d'accouplement ⑨ et lui imprimer une rotation telle que la prise mâle du conduit à brancher puisse être introduit sans effort et qu'il s'engage correctement; ramener alors la tête d'accouplement ⑨ à affleurer le six pans ⑧.

Remarque:

Avant de procéder au branchement avoir soin de bien nettoyer prise mâle et bords de prise femelle.

Mécanisme menant la poulie de battage

PdF à 540 tr/mn

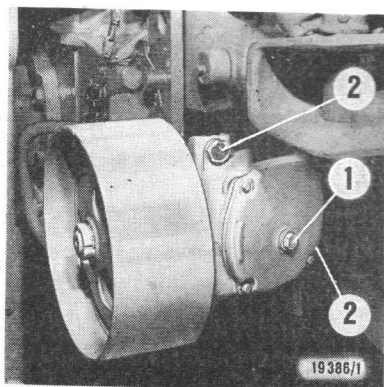


Fig. 52

Le mécanisme menant la poulie de battage est emboîté sur l'embout de PdF, est monté au carter de la transmission au moyen de 2 vis 6 pans ②; au montage, s'assurer que les plans d'appui, portent bien. Avant de mettre ce mécanisme en marche, vérifier systématiquement le niveau d'huile au point 1 — niveau d'huile devant toujours atteindre le bas du forage.

Avant d'utiliser la poulie de battage, serrer le frein de stationnement, établir une mise à la terre afin d'éviter la formation d'étincelles d'électricité statique. Eviter de trop tendre la courroie pour ne pas détériorer les paliers de la transmission. **Prévention aux accidents:** Prévoir un protège-courroie!

Chape d'attelage

Est utilisée pour l'attelage de lourds engins à timon, de remorques ou autres genres d'outils aratoires dont les pitons d'attache sont trop hauts pour permettre de les prendre dans le timon oscillant. Sa fiche autoverrouillante possède un ergot s'ouvrant sous le bord du guidage. Pour dételer, actionner cet ergot pour pouvoir retirer la fiche. La chape d'attelage est pivotable sur son axe et réglable en hauteur le long d'une échelle dont le plus haut échelon sera strictement à éviter lors d'un transport sur route. La fiche de la chape d'attelage est aussi utilisable dans la manille de refoulement.

Barre oscillante (Timon oscillant)

est suspendue sous le carter du pont AR; facilite la négociation d'une courbe à la traîne d'une remorque ou d'un outil. En présence d'un outil tracté en déport ou d'une machine à prise de force, l'amplitude d'oscillation pourra être réduite à gré; une rigidation complète est aussi réalisable, sa longueur utile est variable selon le besoin.

La barre oscillante est susceptible d'encaisser de hautes charges verticales:

Barre oscillante normale 1200 kg

Barre oscillante prolongée 600 kg

Attelage à la prise de force

L'attelage de machines à prise de force exige impérativement que le pivot d'attelage de l'outil au tracteur se trouve à mi-distance entre les croisillons de l'arbre à cardans Cf. Fig. 53. Avant de négocier une courbe, de lever ou de descendre un outil porté trois points et mené à prise de force, l'utilisateur aura soin de débrayer la PdF, une courbure trop excessive risquant de détériorer les cardans.

La PdF est définie pour transmettre un couple maxi de 150 m. kgf. Nous conseillons en conséquence, à l'emploi d'outils risquant d'exiger passagèrement un couple plus élevé, de disposer d'un limiteur de couple.

Gouttière de l'arbre à cardans

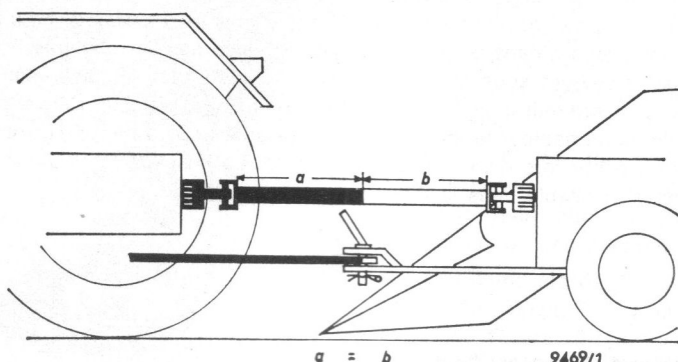


Fig. 53

La gouttière (tube télescopique protecteur) de l'arbre à cardans d'accouplement entre l'engin mené et l'embout de PdF est toujours à monter avant l'utilisation. Tant que la PdF n'est pas utilisée, avoir soin de placer le protecteur d'embout, ce dernier étant à protéger contre toute détérioration et à maintenir légèrement graissé.

La gouttière sera toujours de dimension convenable pour assurer une protection efficace en toutes circonstances; trop longue ou trop courte, elle risque de provoquer des accidents. Avant l'attelage, lubrifier l'embout et l'arbre à cardans, les garder à l'abri de toute détérioration; à un régime de 1000 tr/mn PdF, choisir toujours un arbre n'accusant ni balourd ni gauchissement.

Entretien préventif

Moteur animant les D 52 06 et D 62 06

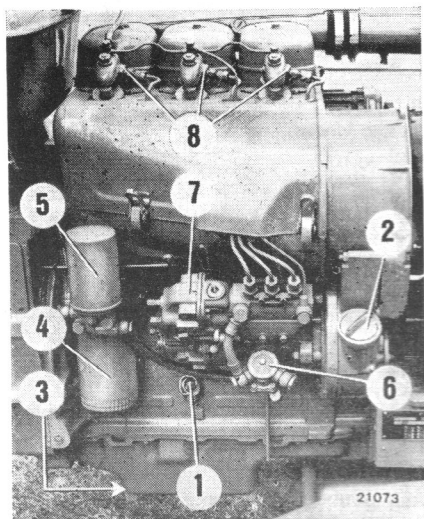


Fig. 54

Les travaux d'entretien préventif sont strictement à effectuer tandis que le moteur ne tourne pas!

- 1 = jauge de niveau d'huile-moteur
- 2 = goulotte de remplissage
- 3 = vis-bouchon de vidange
- 4 = filtre à huile-moteur
- 5 = filtre-nourrice
- 6 = pompe d'alimentation
- 7 = pompe d'injection
- 8 = injecteur(s)

Retenir: Les préconisations et consignes d'entretien énoncées ci-après sont valables aussi bien pour le Diesel **DEUTZ F3L 912** du tracteur **D 52 06** que pour le Diesel **DEUTZ F4L 912** du tracteur **D 62 06**.

Nota! Echéances périodiques, qualités et viscosités à respecter, interventions préventives sont à lire au tableau d'entretien et de maintenance ci-joint!

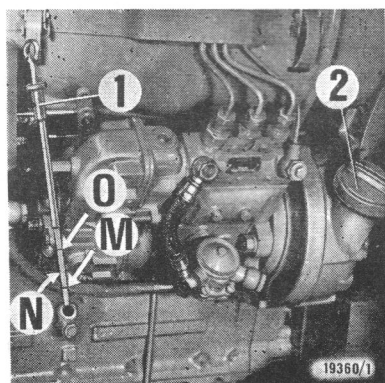


Fig. 55

Vérification du niveau d'huile

à effectuer systématiquement avant le départ pour le travail, tracteur placé sur une aire bien plane et moteur arrêté, pour ne pas fausser la lecture. La jauge sera d'abord essuyée avec un bon chiffon avant d'être replongée: le niveau est correct, lorsqu'il se situe entre les 2 repères N entre O et M sur la jauge. S'il n'atteint que le repère inférieur, faire l'appoint sur le champ.

Goulotte de garnissage ②

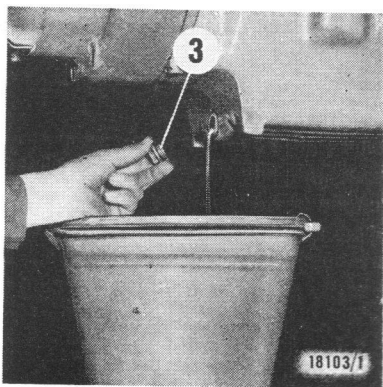


Fig. 56

Vidange de l'huile-moteur

Pour évacuer l'huile altérée, enlever la vis-bouchon ③, la vidange devant se faire tandis que le moteur est encore chaud, l'huile s'écoulant alors plus facilement et plus complètement. L'huile usée étant complètement vidée, replacer la vis-bouchon ③ — sans oublier son joint — Garnir d'huile fraîche par la goulotte de remplissage.

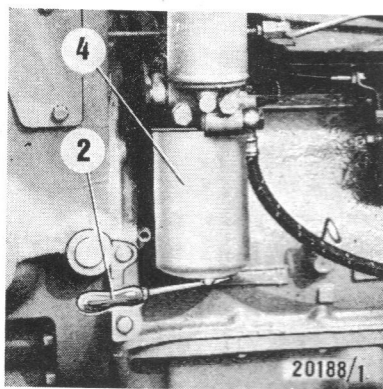


Fig. 57

Filtre à huile-moteur

Il s'agit d'un élément ④ consommable que l'on dégagera de la pointe d'un tourne-vis ou d'un autre outil adéquat pour pouvoir la dévisser de la main; en nettoyer soigneusement le plan d'appui humecter légèrement d'huile le joint caoutchouc sous le dessous de la cartouche neuve; monter celle-ci de la main et serrer jusqu'à ce que le joint porte bien sur tout son pourtour, puis parfaire le serrage de 1/2 tour.

Référence à la commande: A 1 H 4123

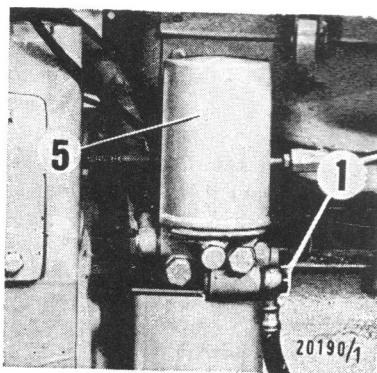


Fig. 58

Filtre-nourrice

Le renouvellement de l'élément jetable du filtre-nourrice s'effectue de la même manière que dans le cas de celle du filtre à huile-moteur.

Référence à la commande: 116 0243

Avant de dévisser la cartouche usée, avoir soin de fermer le robinet d'isolement sous le fond du réservoir à combustible; une fois la cartouche neuve montée, ne pas oublier d'ouvrir à nouveau le robinet et de faire la purge d'air à la vis ①

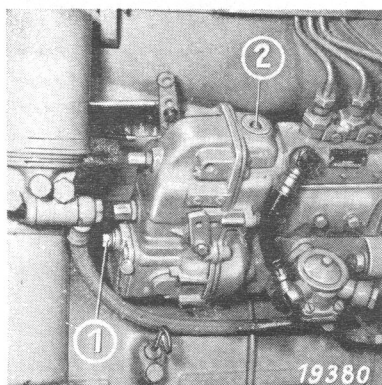


Fig. 59

Vérifier le niveau d'huile dans la pompe d'injection et son régulateur

ouvrir la vis-témoin ① pour permettre l'écoulement du mélange huile/gas-oil en excédent. S'il ne s'écoule rien, faire le plein d'huile-moteur fraîche par le forage ② sur le dessus de la calotte du régulateur jusqu'à ce qu'elle sorte à la hauteur de la vis-témoin. Resserrer alors fermement les vis (1 et 2).

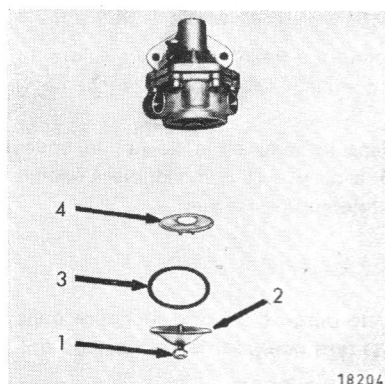


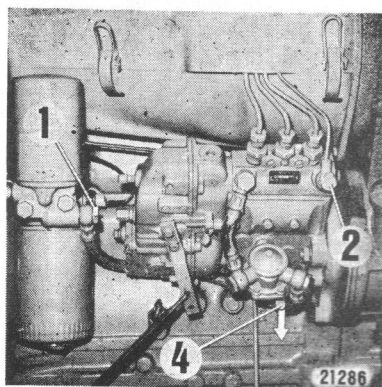
Fig. 60

Décrassage du décanteur de la pompe d'alimentation

Fermer le robinet d'isolement sous le fond du réservoir à gas-oil; démonter la vis d'assemblage ①, retirer calotte ②, joint ③ et tamis ④; nettoyer ce dernier dans du gas-oil propre. Au remontage, veiller à avoir une étanchéité parfaite.

Après réinstallation, rouvrir le robinet d'isolement et faire la purge d'air!

Purge d'air



Après remplacement du filtre-nourrice, décrassage de la pompe d'alimentation, respectivement après démontage des conduits de gas-oil entre le réservoir et la pompe d'injection, l'opération de purge d'air selon la manière décrite ici est inévitable:

Fig. 61

1. Ouvrir le robinet d'isolement sous le fond du réservoir, ouvrir alors la vis ① et ne la refermer que lorsque le combustible s'écoule franchement.
2. Ouvrir ensuite la vis ② et actionner (dans le sens de la flèche) le poussoir ④ de la pompe d'alimentation jusqu'à ce que le combustible s'écoule franchement à la vis ② qui sera alors fermement resserrée.

Nota! Le gas-oil répandu durant l'opération de purge d'air sera récupéré dans un récipient, mais ne saura être réutilisé plus tard **que pour le décrassage** des organes du moteur.

La pompe d'alimentation en combustible ne fonctionne manuellement que lorsque l'arbre à cames de la pompe d'injection ne sollicite pas la membrane; en conséquence, tandis que l'on actionne le poussoir, on devra ressentir le point dur (début de levée de la membrane) au premier tiers de la course; si ce n'est pas le cas, passer une vitesse et déplacer le tracteur de quelque mètres à la poussette!

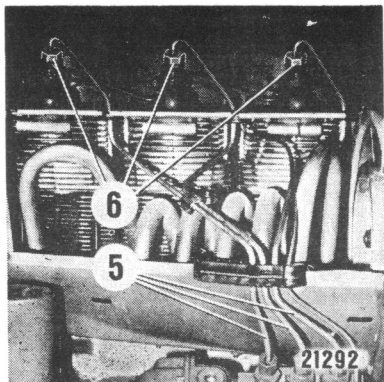


Fig. 62

Du moins, si le réservoir à gas-oil a été mis à sec ou si les conduits de refoulement ont été desserrés ou démon-
tés ⑤, l'opérateur devra en outre dévis-
ser les écrous-raccords ⑥ de 2 à 3
tours et actionner le poussoir de la
pompe d'alimentation jusqu'à franc
écoulement du gas-oil, les écrous-
raccords étant alors à resserrer fer-
mement!

A votre bonne attention!

Avant de procéder à la purge d'air proprement dite, nettoyer au pinceau et au
gas-oil les vis et écrous concernés afin qu'il n'y ait pas de saletés qui tombent
dans le système!

Décrassage du système de refroidissement par air

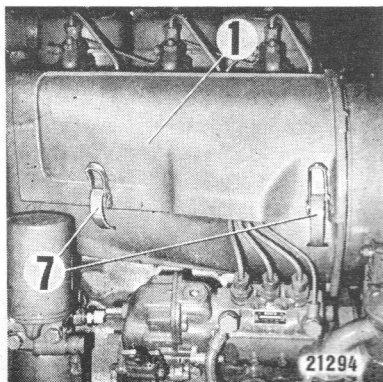


Fig. 63

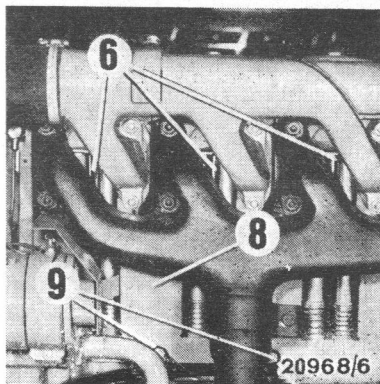


Fig. 64

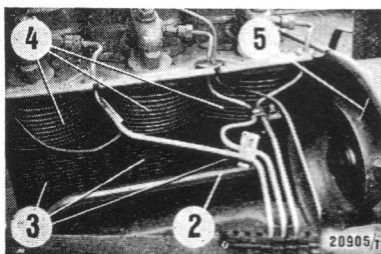


Fig. 65

La formation de croûtes de poussières, mêlées à des gouttes d'huile et au gas-oil, durcies par la chaleur du moteur, réduit considérablement l'intensité de refroidissement du moteur jusqu'à provoquer des perturbations fonctionnelles!

Pour accéder aux ailettes de refroidissement, enlever d'abord la hotte-guide d'air ① après avoir ouvert les agrafes-sauterelles ⑨.

A la face longitudinale opposée (côté de départ de l'air vicié), enlever les tôles déflectrices d'air ⑧ après avoir démonté les vis 6 pans ⑨.

Nous préconisons le **décrassage à sec** des ailettes de refroidissement (3 et 4) au moyen d'un bout de fil de fer et par soufflage d'un jet d'air comprimé, l'ailette verticale ⑥ de la culasse étant à décrasser très soigneusement.

On procédera de même pour le serpentin ailette ou non servant à la réfrigération de l'huile-moteur ②, pour l'intérieur de la hotte-guide d'air et pour l'aubage ⑥ de la turbine de refroidissement.

Pour le cas où l'on décrasserait les ailettes au gas-oil, les rincer ensuite avec une solution de soude pour éviter la formation d'une traînée huileuse; ensuite laisser tourner le moteur quelque temps pour que l'eau s'évapore.

Entretien de l'épurateur d'air comburant

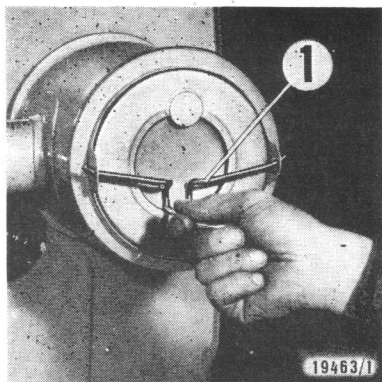


Fig. 66

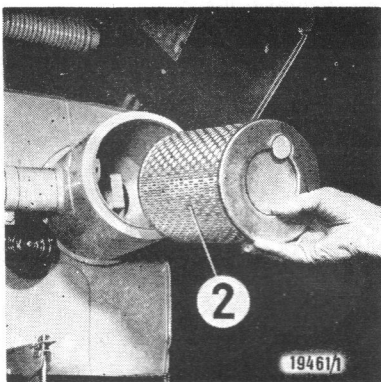


Fig. 67

Un témoin optique **jaune** portant un symbole «FILTRE», monté dans la barrette des témoins optiques (Pos. g ds. fig. 3) luit quand la cartouche est colmatée totalement. Elle luira donc durant la marche si la cartouche est colmatée, cessera de luire dès que le moteur sera arrêté et se remettra de suite à luire dès que le moteur sera à nouveau mis en marche.

Pour pouvoir sortir la cartouche filtrante, relever l'agrafe ① et la sortir des oeillets de maintien, puis sortir la cartouche ② de son boîtier.

Nota!

Le manchon en feutre logé dedans le boîtier de l'épurateur n'est pas à nettoyer; il ne sera donc pas extrait du boîtier! Il sera tout simplement remplacé lorsque la grosse cartouche de l'épurateur aura été rincée au moins 5 fois (au bout de 1 an à peu près). Tenir compte de l'indication sur l'étiquette!

En principe, ce manchon en feutre tiendra dans les 1200 à 1500 heures de service, à concurrence desquelles il devra être impérativement remplacé!

Nota! Arrêter le moteur avant de retirer la cartouche du filtre à air comburant!
Décrassage de la cartouche!

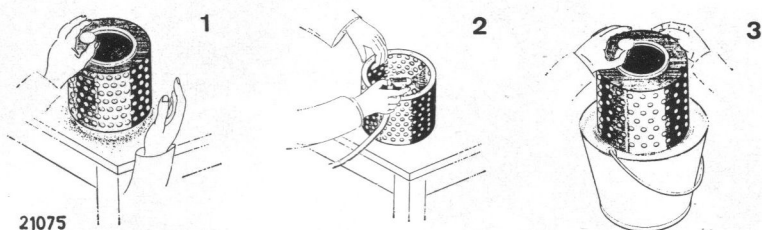


Fig. 68

Le décrassage de la cartouche s'opérera de différente manière selon son état de colmatage:

1. **Frappez la cartouche**, face ouverte dirigée vers le bas, contre la paume de la main, ou contre un objet tendre, pour en détacher les poussières. Attention, ne pas l'endommager; décrasser aussi le plan recevant le joint!
2. **Chassez un jet d'air comprimé** (sec et à basse pression), après avoir traité la cartouche comme indiqué en 1, de l'intérieur vers l'extérieur, mais ne pas souffler le boîtier!
3. **Rincez la cartouche**, après l'avoir traitée comme indiqué aux points 1 et 2 ci-dessus, dans un bain (d'eau tiède autour de 40° C) contenant un détergent à mousse freinée du commerce (La Société MANN et HUMMEL commercialise sous le repère 053 un détergent spécial); une fois, ce rinçage fait, passer la cartouche à l'eau courante froide pour éliminer toute trace du détergent, ce rinçage se faisant à la lance ou sous le robinet mais à faible jet pour ne pas endommager la cartouche. Ensuite **laisser sécher la cartouche avant de la remettre en place** (le cas échéant, en monter une neuve).

N'employer ni essence, ni bain chaud ou caustique!

Après avoir décrassé la cartouche (d'une manière ou de l'autre), introduire à l'intérieur une baladeuse allumée pour pouvoir déceler des fissures ou des déchirures la rendant non étanche. Toute cartouche endommagée, même légèrement, est systématiquement à remplacer! Nous conseillons d'avoir toujours sous la main une cartouche de rechange!

Repère de commande: 233 9813

Après réassemblage de l'épurateur, vérifier l'assemblage rampe d'aspiration et manchon de liaison; s'assurer qu'il n'y a pas prise d'air non filtré, resserrer les agrafes!

A votre bonne attention!

Une cartouche qui aura été rincée 5 fois sera systématiquement à rebuter (la conserver au plus 1 an en service). **Du moins, si la cartouche est recouverte d'une couche poisseuse (sue industrielle) la remplacer systématiquement, un rinçage n'ayant aucun effet dans ce cas!**

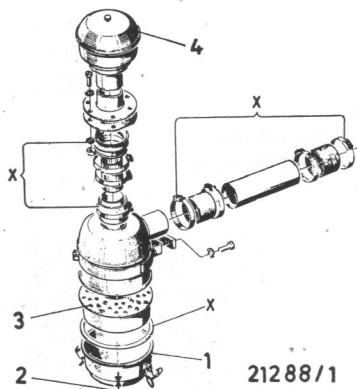


Fig. 69

Entretien de l'épurateur d'air à bain d'huile (dotation éventuelle d'un tracteur, à la demande)

Vérification **quotidienne** de la constitution et du niveau de l'huile dans le bol amovible au bas du filtre ①. Ne faire cette vérification qu'après une longue immobilisation du tracteur; le mieux est d'y procéder le matin avant de lancer le moteur, afin que l'huile aspirée dans l'élément filtrant ③ ait eu le temps de s'en écouler. Pour voir l'état de l'huile, il y a lieu de détacher le bol. Ne faire le plein que jusqu'au repère ② pratiqué dans le bol.

Capacité: 0,9 l env.

Si l'huile est noirâtre et épaisse, la jeter; rincer le bol au gas-oil, avant de la garnir d'huile fraîche (jusqu'au repère ②) **N'utiliser** dans le bol de l'épurateur à bain d'huile **qu'une huile-moteur de même qualité et de même spécification que celle utilisée pour la lubrification** du moteur!

Ne jamais utiliser d'essence ou de benzol pour dégraisser le bol. La fréquence des échéances périodiques est tributaire de l'ambiance au lieu d'exploitation!

Au réassemblage, veiller à avoir une bonne étanchéité aux points marqués de un - X - sur la figure. Ne pas hésiter à remplacer sur le champ tout joint ou manchon de raccordement détérioré.

Vider à temps le collecteur ④ du précipitateur de poussières!

Transmission

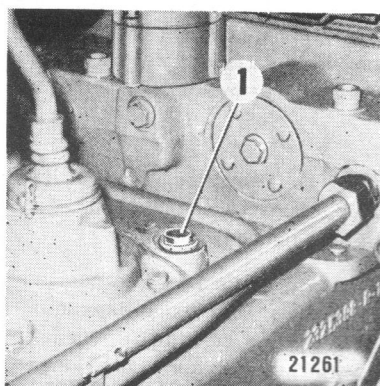


Fig. 70

Vérification du niveau d'huile

Placer le véhicule sur une aire absolument plane; dévisser et retirer la jauge ①, l'essuyer avec un bon chiffon avant de la replonger (sans la revisser) dans la gaine, puis la retirer; pour être correct, le niveau d'huile se situera entre les deux repères de la jauge. Si nécessaire, compléter le plein avec de **l'huile à transmissions SAE 90** à verser dans la gaine-guide de la jauge.

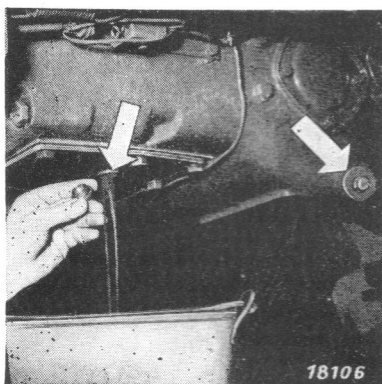


Fig. 71

Périodicité des vidanges

En vue de vidanger l'huile altérée, ouvrir les 2 vis-bouchons (flèches sur la figure); autant que possible, faire la vidange tant que la transmission est encore en température de marche. Une fois l'huile écoulee, refermer les 2 vis-bouchons (sans oublier leurs joints) et faire le plein d'huile fraîche par le col ① de la gaine-guide de la jauge. (Cf. Fig. 70)

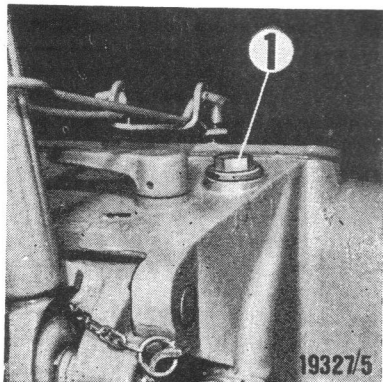


Fig. 72

Centrale hydraulique (relevage, vérin hydraulique, télé-commande)

Vérification du niveau d'huile

Pour faire cette vérification, la jauge ① sera uniquement posée sur le col de l'ajutage et non vissée dans la gaine, le niveau étant correct lorsqu'il se situe entre les deux repères.

Nota!

La vérification ne fournira une indication valable que lorsque l'attelage trois points, de même que le chargeur élévateur frontal, sont entièrement descendus, autrement l'estimation serait faussée.

Vidange de l'huile

L'huile usée sera toujours vidangée tandis qu'elle est encore chaude. Elle sera évacuée avec une pipette ou une pompe à main (Outil WILLBAR – Repère 4939) engagée dans le col de la gaine-guide de la jauge.

Le garnissage d'huile fraîche se fera toujours à travers un tamis à fines entre-maillles!

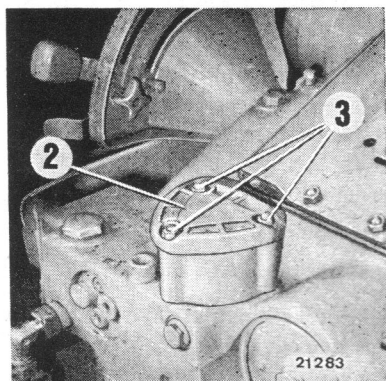


Fig. 73

Remplacement du filtre

Pour pouvoir procéder au remplacement du filtre, démonter d'abord 2 des 3 vis ③, puis desserrer la 3^{ème} et l'enlever (en même temps, faire pression de la main sur le dessus du couvercle ②, puis l'enlever pour pouvoir sortir l'élément usé et monter le neuf.

Nota! Respecter la préconisation énoncée sur l'emballage de la cartouche!

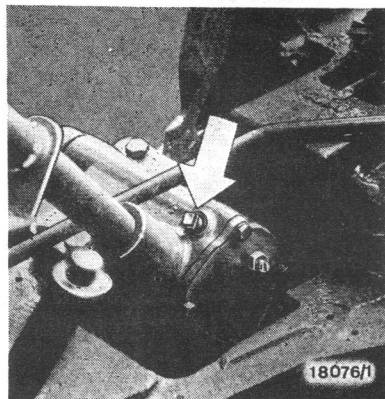


Fig. 74

Mécanisme de direction

Vérification et complément du plein par la vis-bouchon (uniquement si système mécanique) — Garnissage jusqu'au bas du filetage.

Travaux de rattrapage

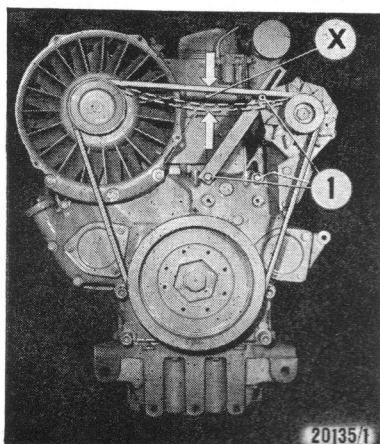


Fig. 75

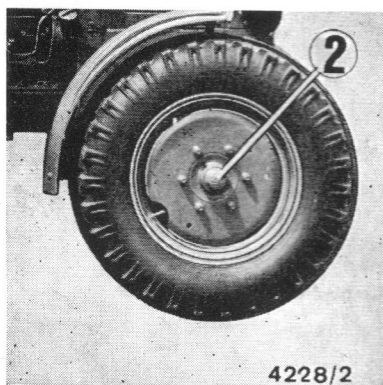


Fig. 76

Les interventions décrites ci-après exigent une certaine pratique; nous conseillons, en cas d'hésitation, de les confier au personnel de nos concessionnaires!

Tension de la courroie trapézoïdale

En cours de service, la courroie menueuse tend à perdre de sa tension; il est facile de la lui redonner en déplaçant l'alternateur sur sa réglette. Desserrer suffisamment les vis 6 pans pour pouvoir pousser l'alternateur vers l'extérieur, les reserrer fermement après rattrapage. La tension — X — requise est obtenue lorsque la courroie ne cède pas de plus de 1,0 à 1,5 cm sous la pression du pouce.

Roulement des roues du train AV

Il est nécessaire de s'assurer de temps en temps que les roulements coniques ne présentent pas de jeu et, si nécessaire, de le rattraper. Pour cela, soulever la roue intéressée sur un cric, enlever le chapeau de roue et resserrer l'écrou crénelé jusqu'à ce que la roue n'ait plus de jeu; toutefois, pour éviter une fausse tension, desserrer l'écrou de 1/4 de tour et le goupiller.

Réajustage des freins

Intervention **prescrite** par la Sécurité Publique, à faire effectueuse à **échéances périodiques de 500 heures de service. Ce travail est à confier impérativement à l'atelier du concessionnaire!** Cette intervention concerne les deux systèmes de frein, celui de route et celui de stationnement!

Toutefois, entre les interventions obligatoires, il peut s'avérer indispensable de procéder à un réajustage lorsque, du fait de l'usure progressive des garnitures, la course à vide de la pédale est devenue trop longue.

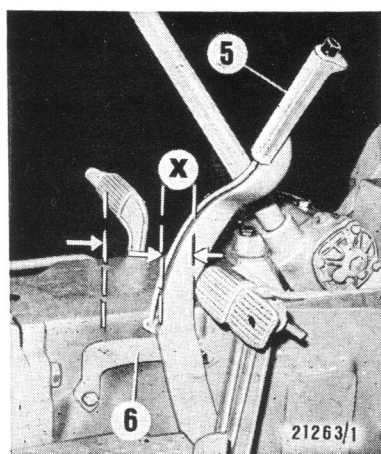


Fig. 77

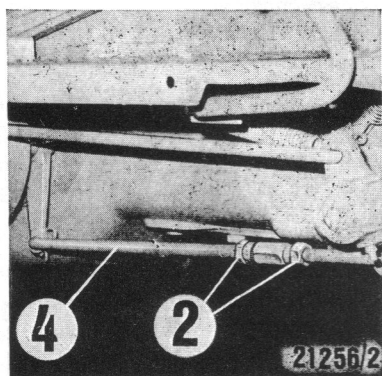


Fig. 78

Frein de stationnement (à main)

L'efficacité du frein de stationnement devrait se faire ressentir tandis que le levier d'actionnement ⑤ se trouve encore dans le premier tiers du secteur cranté ④ — X sur la figure —.

S'il faut l'actionner davantage, corriger la longueur de la biellette ④ en agissant sur le tendeur fileté ②.

Réajustage du frein agissant sur roues AR

Cette opération devrait autant que possible être confiée au personnel de nos concessionnaires, à la rigueur à un mécanicien qualifié, entendu que la sécurité du véhicule sur la voie publique dépend étroitement du parfait fonctionnement du système de freinage.

Nous ne décrivons ici que brièvement l'ordre à respecter durant l'opération de réajustage pour permettre au professionnel de voir ce qu'il aura à faire. Cette opération exige l'assistance par un manoeuvre.

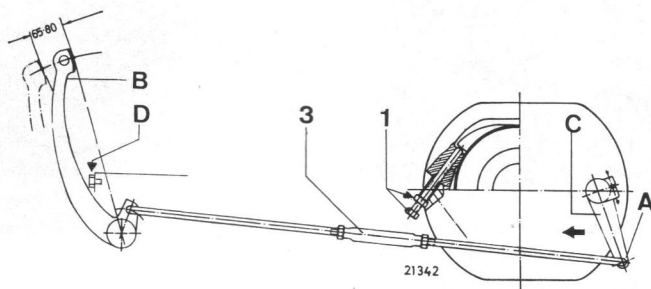


Fig. 79

La garde à la pédale sera entre 65 et 80 mm — B — si cette mesure de consigne est dépassée, du fait de l'usure des plaquettes, ou en dessous de cette cote, on procédera au réajustage du frein.

1. Décrocher la biellette au point — A —.
2. Enlever contre-écrou de la vis — 1 — et la serrer à un couple de 2 m·kg, puis la dévisser de 1/2 tour + 30° et replacer le contre-écrou.
3. Enfoncer la pédale de frein jusqu'à frôler la tôle de fond — D —, agir alors sur les tendeurs filetés — 3 — de sorte que l'on puisse la remonter au levier de frein — C — présenté à la frôler — voir flèche — d'une simple pression du doigt. Replacer alors les contre-écrous des tendeurs filetés — 3 —.
4. Enfoncer chacune des pédales, entièrement à fond, 3 fois successivement en exerçant sur la pédale une force de 50 kg (autour de 15,5 m. kgf).
5. S'assurer que la course à vide à la pédale de frein — garde à la pédale est de même valeur aux deux pédales, corriger en agissant sur les tendeurs filetés.
6. Si la cote alors rencontrée est supérieure, voire inférieure aux deux valeurs de consigne (65 et 80 mm) refaire l'ajustage.
7. Si, malgré cette nouvelle intervention, on n'arrive pas à trouver un point mort, refaire systématiquement toute l'opération.

Rattrapage de l'embrayage

L'usure progressive des garnitures des plateaux de friction provoque la réduction progressive de la garde à la pédale d'embrayage, qui, lorsqu'elle a disparu, empêche d'actionner l'embrayage et de passer les rapports.

Effectuer ou faire effectuer à temps le rattrapage de la garde à la pédale d'embrayage!

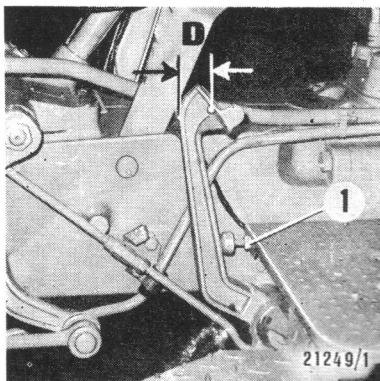


Fig. 80

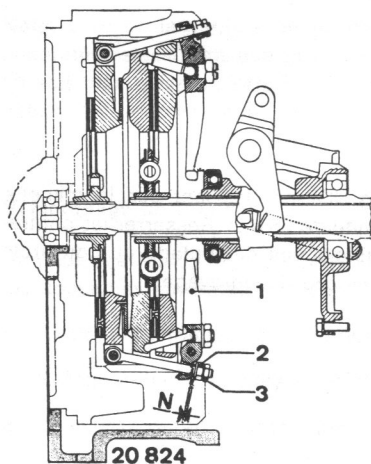


Fig. 81

Embrayage d'avancement

Option — F — PdF commandée depuis embrayage bi-disque

Démonter le contre-écrou de la vis de réglage ①, agir sur cette dernière jusqu'à obtenir une course à vide à la pédale d'embrayage — D — autour de 30 mm, puis replacer le contre-écrou.

Embrayage de commande de PdF

Option — F — PdF commandée depuis embrayage bi-disque

S'il arrive, après réajustage de l'embrayage d'avancement, que celui de la PdF se déclenche trop tôt, le jeu $N = 1,5$ (valeur de consigne) à chacun des 3 doigts devra être réajusté. Y procéder comme suit: Enlever le couvercle d'obturation du trou de visite situé sous le dessous de la cloche d'embrayage; dévisser le contre-écrou ③ et agir sur l'écrou ② jusqu'à ce que le collet de l'écrou soit à environ de 1,6 mm (mesuré à la jauge d'épaisseur) du doigt de poussée ①. Resserrer alors les contre-écrous ③ et replacer le couvercle du trou de visite.

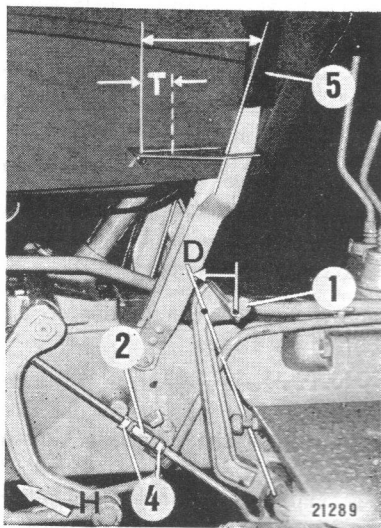


Fig. 82

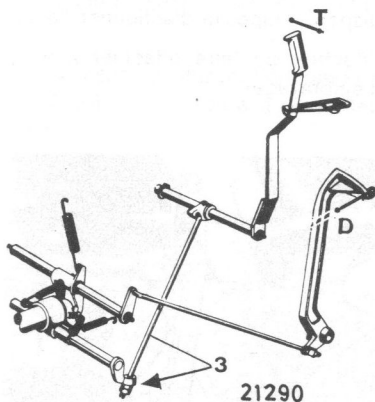


Fig. 83

Embrayage d'avancement

Option — U —. PdF autonome, commandée manuellement

Raccourcir la biellette de poussée en agissant sur le tendeur fileté (2) pour revenir à une garde — D de 30 mm à la pédale (1), puis remplacer les contre-écrous (4).

Embrayage de la PdF autonome

Option — U —

Raccourcir la biellette de poussée (3) Fig. 83) en agissant sur la manette (5) Fig. 82) pour y rencontrer une course à vide de 25 mm. Resserrer les contre-écrous. La biellette de poussée est accessible après démontage du couvercle — H — du trou de visite située dessous la cloche d'embrayage.

Tracteur à 4 RM (Option —A—)

Pour éviter une usure prématurée des pneus et des organes de transmission en général, nous conseillons de n'engager le mécanisme du pont moto-directeur que dans les conditions le justifiant c.-à.-d. quand il s'agira d'augmenter l'effort de traction en terrain non carrossable, sur un champ détrempé

ou durant un labour horizontal à flanc de coteau, si l'on craint qu'il y ait déport des roues AV.

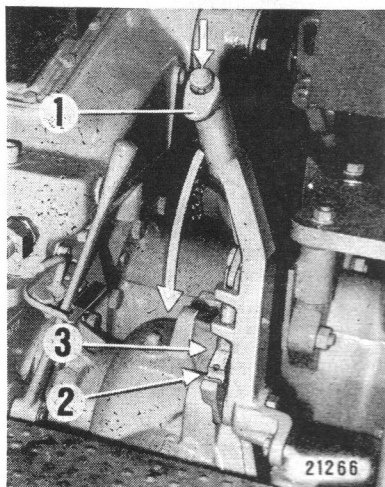


Fig. 85

En descente, l'engagement du pont moto-directeur procure un effet de freinage additionnel. Durant un trajet sur la voie publique dans les conditions courantes, on devrait éviter d'enclencher le mécanisme du pont moto-directeur.

1. Engagement

Décramer la manette ① — flèche —; la pousser vers l'avant et l'arrêter dans le cran ②

2. Désenclenchement

Décramer la manette ①, la ramener vers soi et l'arrêter dans le cran ③

Maintenance

Lubrification à l'huile selon données du tableau de maintenance

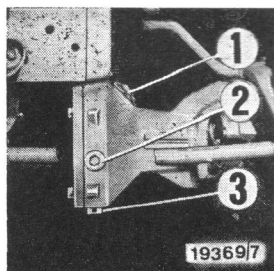


Fig. 86

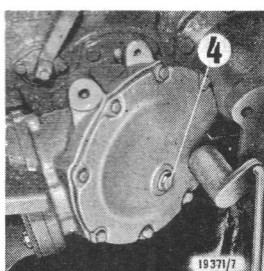


Fig. 87

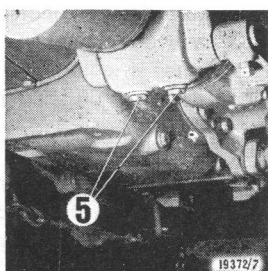


Fig. 88

1. Garnissage d'huile — Différentiel
2. Vis-bouchon, témoin de niveau — Différentiel
3. Vis-bouchon de vidange — Différentiel
4. Vis-bouchon de contrôle et de garnissage mécanisme menant pont moto-directeur
5. Vis-bouchons de vidange — mécanisme meneur

Lubrification à la graisse

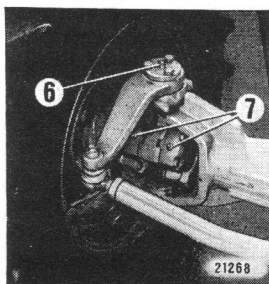


Fig. 89

6. Axes de paliers, dessus et dessous,
à droite et à gauche

7. Cardans, à droite et à gauche

A votre bonne attention!

Pour pouvoir procéder à la vidange du mécanisme meneur, il faut obligatoirement enlever les 2 vis-bouchons.

Lors du garnissage du différentiel, ne pas retirer préalablement la vis-contrôle de niveau ②.

Procéder graduellement au garnissage de l'huile fraîche; attendre qu'elle se répartisse bien. Au bout de 1/2 heure, ouvrir le bouchon-témoin ②; pour être correct, le niveau se situera à l'arête inférieure du taraudage.

Equipement électrique

Sur D 52 06, batterie de 12 volts — 88 Ah

sur D 62 06, batterie de 12 volts — 110 Ah

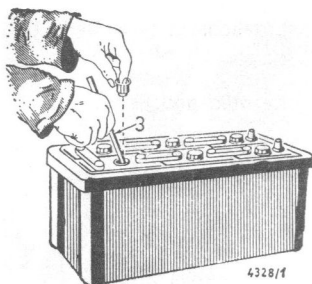


Fig. 90

Procéder systématiquement chaque semaine, à la vérification du niveau d'électrolyte dans la batterie; compenser les pertes par évaporation en **ajoutant de l'eau distillée;**

Ne jamais ajouter d'acide!

Le niveau de l'électrolyte se situera à 10–15 mm au-dessus du bord supérieur des plaques (s'en assurer en plongeant une baguette en bois) — Maintenir toujours propres les pontets et bornes de connexion; les enduire d'une graisse anti-corrosive.

Ne pas tarder à faire recharger une batterie faible! En cas d'immobilisation prolongée du tracteur, recharger ou faire recharger la batterie au moins 1 fois par mois!

Ne pas tarder à faire recharger une batterie faible! En cas d'immobilisation prolongée du tracteur, recharger ou faire recharger la batterie au moins 1 fois par mois!

Nota!

Pour éviter des courts-circuits qui endommageraient irrémédiablement la batterie, détacher d'abord la tresse de mise à la masse de la borne négative; raccorder le conducteur positif à la borne + avant de rétablir la connexion de la batterie!

S'assurer que les écrous-papillons des arceaux de maintien sont toujours bien serrés.

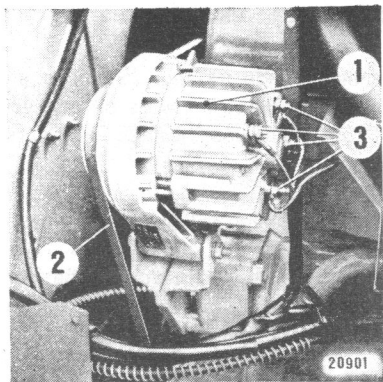


Fig. 91

Génératrice de courant alternatif

Un alternateur a la particularité de fournir du courant dès que le moteur commence à tourner (le témoin de charge de la batterie cesse très vite de luire lorsque le moteur tourne). Il est important de veiller à ce que la courroie meneuse soit toujours à la tension exigée ② — Voir paragraphe précédent Fig. 75 —.

Retenir qu'une courroie trop tendue provoque une usure prématurée des roulements alors qu'une courroie trop lâche ne permettra pas à l'alternateur de fournir la tension requise, en même temps que la poulie de courroie s'échauffera.

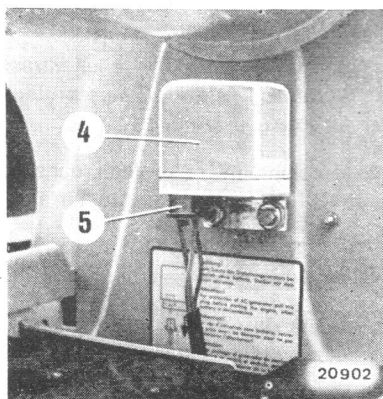


Fig. 92

Respecter strictement les consignes ci-après:

1. Tandis que le moteur tourne, ne jamais détacher les connexions entre la batterie, l'alternateur et le régulateur de tension (Destruction irréversible du bloc de redressement).
2. Remplacer **sur le champ** une ampoule grillée (témoin de charge), sinon débit insuffisant de l'alternateur.
3. Pour les cas où le moteur serait démarré à l'aide d'une batterie autre que la propre, avoir soin, avant de brancher la source étrangère, de débrancher les bornes ⑤ du régulateur de tension ④, la propre génératrice ne fournissant, alors, pas de courant!
4. Si des travaux de soudage à l'arc sont à effectuer sur le tracteur, avoir soin de brancher la griffe de mise à la masse du générateur de courant de souder directement à la pièce concernée. (Une non-observation de cette directive entraînerait la destruction irréversible des semi-conducteurs du fait que des courants en provenance du générateur pourraient s'écouler au travers du régulateur et de l'alternateur.)
5. **Ne pas tenter de déceler la présence du courant** dans un conducteur en le râpant sur la masse! Cette consigne est strictement à respecter, les semi-conducteurs seraient autrement irréversiblement détruits!
6. Retenir que les connexions ③ sur l'alternateur aussi bien que ⑤ sur le régulateur de tension doivent toujours être bien réalisées, des contacts vacillants sont des sources de fortes résistances aux points de transition et perturbent le fonctionnement du régulateur de tension.

Mesures de conservation du tracteur

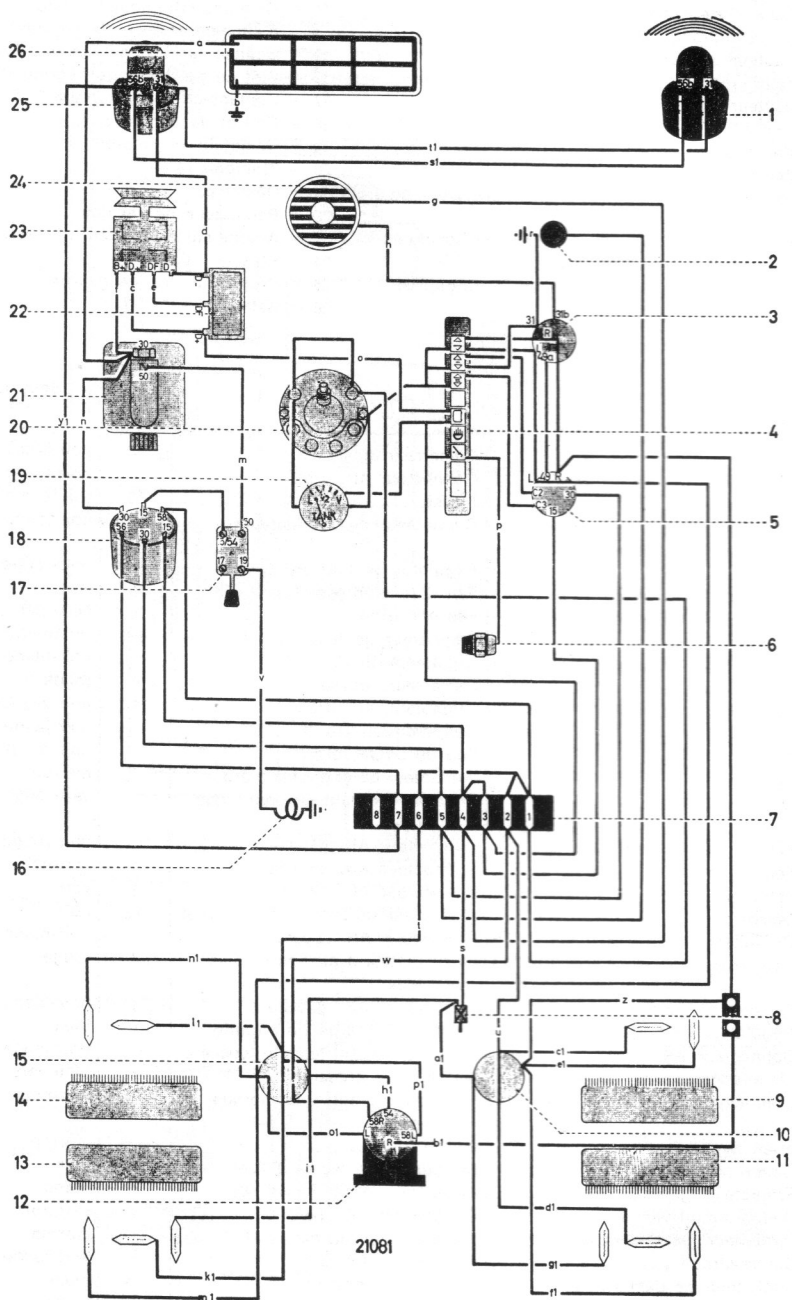
En cas d'une interruption prolongée de l'utilisation du tracteur (chômage en hiver p. ex.), nous recommandons de le soumettre à des mesures de conservation en vue de prévenir la formation de rouille sur ses organes extérieurs et intérieurs.

1. Vidanger l'huile altérée contenue dans la transmission et faire le plein avec de l'huile fraîche SAE 90. Accomplir un court trajet afin que tous les organes (roues dentées et paliers) soient atteints par l'huile fraîche — Vidanger l'huile contenue dans le bloc du vérin hydraulique; le garnir d'huile fraîche contenant 10 % d'une huile anti-corrosive (DEUTZ-MK) ou analogue.
2. Vidanger l'huile-moteur; évacuer l'huile contenue dans la pompe d'injection et son régulateur (à l'aide d'une pipette); faire le plein d'huile fraîche contenant 10 % d'une huile anti-corrosive.
3. Vidanger le gas-oil contenu dans le réservoir; le mélanger à 10 % d'huile anti-corrosive avant de le verser dans le réservoir.
4. Faire tourner le moteur durant un bon quart d'heure de sorte que les filtres, les conduits, la pompe et les injecteurs se remplissent du mélange protecteur et que ce dernier se répartisse bien sur tous les organes.
5. Après cette procédure, déposer les couvre-culbuteurs et projeter dans la chambre à la culbuterie un mélange de gas-oil et de 10 % du produit anti-corrosif; remplacer les couvre-culbuteurs.
6. Obturer la pipe d'aspiration et l'orifice du pot d'échappement.
7. Nettoyer soigneusement les organes extérieurs du tracteur et du moteur; retoucher le vernis; dégager les vis et boulons bloqués par la rouille; les enduire de graisse et les resserrer.

En place de l'anti-corrosif DEUTZ-MK, en utiliser un de propriétés analogues. Nous recommandons d'enduire le revêtement du tracteur et tous les organes en métal nu d'un enduit protecteur et de placer le tracteur dans un local le protégeant des intempéries, de le monter sur des cales et de le recouvrir d'une bâche. Auparavant, démonter la batterie; il serait bon de la confier durant la période d'immobilisation à une station service si l'on ne dispose pas soi-même d'un poste de charge. Dans ce dernier cas, respecter les consignes de gonflage données par le fabricant!

Avant de remettre le moteur en marche, il est **impératif** d'évacuer le mélange anti-corrosif et de garnir la cuve à huile-moteur d'huile fraîche, tandis que le mélange contenu dans la boîte de vitesse et dans le vérin hydraulique peut y demeurer sans inconvénient jusqu'à la vidange de maintenance!

Plan du câblage de l'équipement électrique du D 52 06



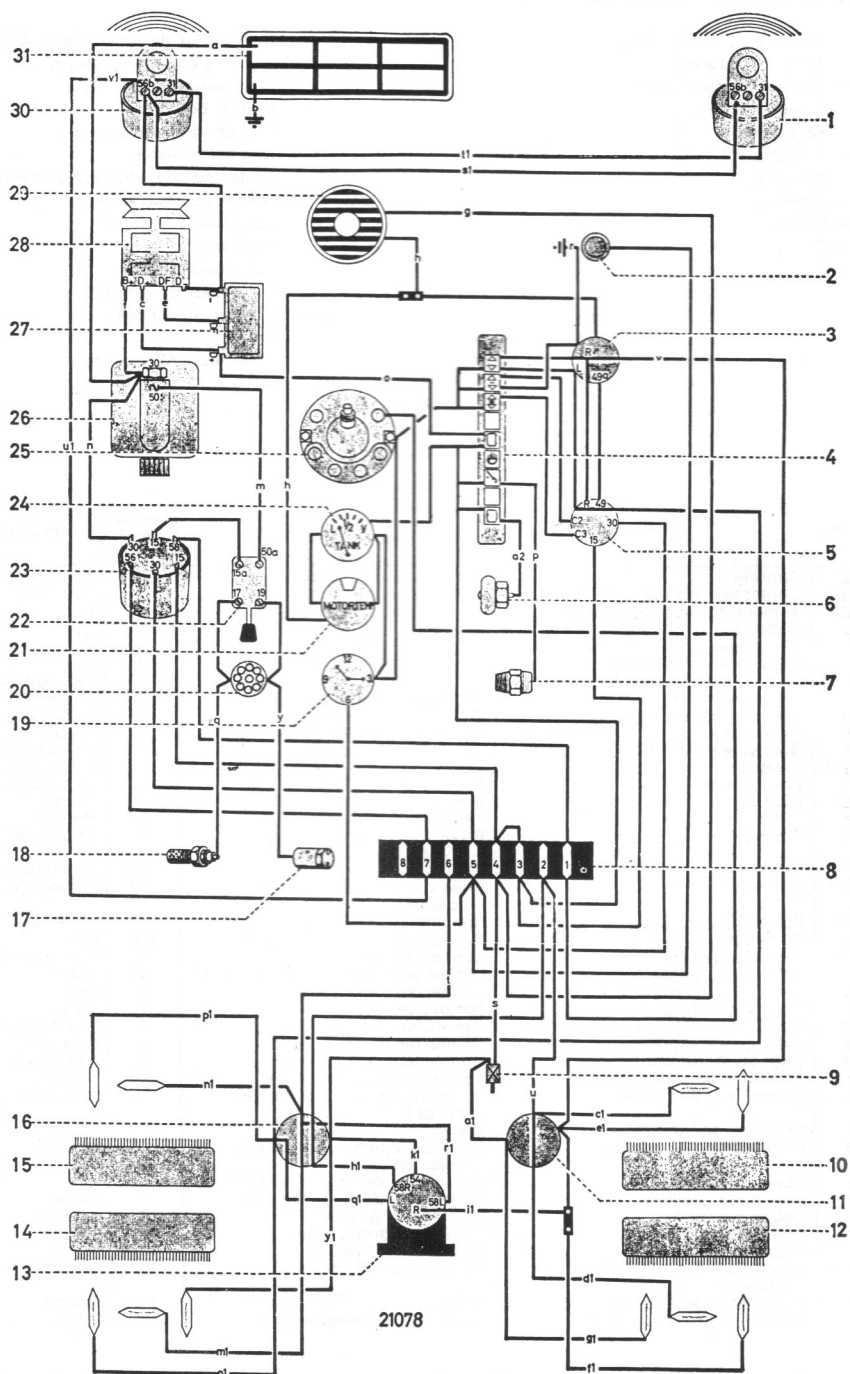
Légende du plan de câblage D 52 06

1 = Projecteur, de droite, AV	14 = Combiné «Clignotant — Feu d'encombrement», de gauche
2 = Prise de courant, femelle	15 = Connecteur de conducteurs, AR, à gauche
3 = Contacteur de boîte de clignotant	16 = Plot de préchauffage (thermo-start)
4 = Témoins optiques	17 = Contacteur de démarrage
5 = Contacteur signal de détresse	18 = Coffret de commutation
6 = Mano-contact d'huile	19 = Compteur de gas-oil
7 = Boîtier aux coupe-circuits	20 = Tractomètre
8 = Contacteur de feu de STOP	21 = Démarreur
9 = Combiné «Clignotants — Feu d'encombrement», de droite	22 = Régulateur de tension
10 = Connecteur de conducteurs AR, à droite	23 = Alternateur de courant tri-phasé
11 = Combiné «Feu AR — Feu de STOP — Clignotants»	24 = Klaxon
12 = Prise de courant femelle pr. remorque	25 = Projecteur, AV, de gauche
13 = Combiné «Feu AR — Feu de STOP — Clignotant — Feu de plaque», gauche	26 = Batterie

Plan de câblage

Con-ducteur allant	de	à	section mm²	sous isolant
a	Batterie	Démarreur, cosse 30	70	noir-blanc
a1	Contacteur feu de STOP	Connecteur AR, droit	1	noir-rouge
b	Batterie	Masse	70	trousse métallique
b1	Prise de courant femelle pr. remorque, cosse R	Connecteur de conducteurs	1,5	noir-jaune-vert
c	Alternateur, D+	Régulateur de tension, D+	1,5	noir-rouge
c1	Connecteur AR, droit	Feu d'encombrement, AV, droit	1	vert
d1	Connecteur AR, droit	Feu AR, droit	1	vert-noir-rouge
e	Alternateur, EX	Régulateur de tension, EX	1,5	rouge-vert
e1	Connecteur AR, droit	Clignotant AV, droit	1	noir-blanc
f	Alternateur B+	Démarreur, cosse 30	4	rouge
f1	Connecteur AR, droit	Clignotant, AR, droit	1	noir-vert-blanc
g	Klaxon	Coupe-circuit No. 4	1	noir-jaune
g1	Connecteur AR, droit	Feu de STOP, droit	1	noir-rouge
h	Klaxon	Contacteur de clignotants 31b	1	marron
h1	Connecteur AR, droit	Prise de courant pr. remorque, cosse 54	1	vert-rouge
i1	Feu de STOP, gauche	Connecteur AR, gauche	1	noir-rouge
k1	Feu AR, gauche	Connecteur AR, gauche	1	vert-noir-rouge
l1	Feu d'encombrement AV, gauche	Connecteur AR, gauche	1	vert
m	Démarreur, cosse 50	Contacteur de démarrage, cosse 50	2,5	noir
m1	Clignotant, AR, gauche	Connecteur AR, gauche	1	noir-blanc-vert
n	Démarreur, cosse 30	Commutateur à plusieurs voies, cosse 30	4	rouge
n1	Clignotant, gauche, AV	Connecteur AR, gauche	1	noir-blanc
o	Régulateur de tension D+	Témoin de charge de batterie	1	bleu
o1	Connecteur AR, gauche	Prise de courant femelle, cosse L	1,5	noir-jaune-blanc
p	Mano-contact d'huile-moteur	Capteur de pression	1	bleu-vert
p1	Connecteur AR, gauche	Prise de courant pr. remorque, cosse 58L	1	vert-noir
r	prise de courant	masse	1,5	marron
s	Coupe-circuit No. 4	Contacteur de feu de STOP	1,5	noir
s1	Projecteur, gauche, cosse 56b	Projecteur, droit, cosse 56b	1	blanc
t	Coupe-circuit No. 6	Connecteur AR, gauche	1	vert-noir
t1	Projecteur, gauche, cosse 31	Projecteur, droit, cosse 31	1	marron
u	Coupe-circuit 2	Connecteur AR, droit	1	vert-rouge
v	Contacteur de démarrage	Plot de préchauffage	1,5	blanc
y1	Prise a fiche	Coupe-circuit No. 7	1,5	blanc

Plan du câblage de l'équipement électrique du D 62 06



Légende du plan de câblage D 62 06

- | | |
|--|---|
| 1 = Projecteur, droit, AV | 16 = Connecteur de conducteur, AR, gauche |
| 2 = Prise de courant femelle | 17 = Vanne électro-magnétique |
| 3 = Contacteur du relais des clignotants | 18 = Allumeur-bougie |
| 4 = Témoins optiques | 19 = Montre de bord |
| 5 = Contacteur avertisseur de détresse | 20 = Témoin d'incandescence |
| 6 = Déprimomètre électrique (Indicateur de colmatage de l'épurateur d'air) | 21 = Téléthermomètre |
| 7 = Mano-contact d'huile-moteur | 22 = Contacteur de réchauffage/démarrage |
| 8 = Boîtier aux coupe-circuit | 23 = Coffret de commutation |
| 9 = Contacteur de feu de STOP | 24 = Compteur de gas-oil |
| 10 = Combiné «Clignotant — Feu d'encombrement», droit | 25 = Tractomètre |
| 11 = Connecteur de conducteurs, droit, AR | 26 = Démarreur |
| 12 = Combiné «Feu AR — Feu de STOP — Clignotant» | 27 = Régulateur de tension |
| 13 = Prise de courant femelle pr. remorque | 28 = Alternateur triphasé |
| 14 = Combiné «Clignotant — Feu d'encombrement — Feu de plaque», gauche | 29 = Klaxon |
| 15 = Combiné «Clignotant — Feu d'encombrement», gauche | 30 = Projecteur, AV, gauche |
| | 31 = Batterie |

Plan de câblage

Con- ducteur allant	de	à	section mm ²	sous isolant
a	Batterie+	Démarreur, cosse 30	70	noir-blanc
a1	Contacteur de feu de STOP	Connecteur AR, droit	1	noir-rouge
a2	Témoin optique colmatage	Déprimomètre électrique	1	vert
b	Batterie—	Masse	70	tresse métallique
c	Alternateur D+	Régulateur de tension, D+	1,5	noir-rouge
c1	Connecteur AR, droit	Feu d'encombrement AV, droit	1	vert
d1	Connecteur AR, droit	Feu AR, droit	1	vert-noir-rouge
e	Alternateur, EX	Régulateur de tension, EX	1,5	rouge-vert
e1	Connecteur AR, droit	Feu clignotant AV, droit	1	noir-blanc
f	Alternateur, B+	Démarreur, cosse 30	4	rouge
f1	Connecteur AR, droit	Clignotant AR, droit	1	noir-blanc-vert
g	Klaxon	Coupe-circuit No. 4	1	noir-jaune
g1	Connecteur AR, droit	Feu de STOP, droit	1	noir-rouge
h	Klaxon	Contacteur des clignotants	1	marron
h	Klaxon	Téléthermomètre	1	marron
h1	Connecteur AR, gauche	Prise de courant femelle, pr. remorque, cosse 58R	1	vert-rouge
i1	Prise de courant, cosse R	Connecteur	1,5	noir-jaune-vert
k1	Connecteur AR, gauche	Prise de courant remorque cosse 54	1,5	noir-rouge
l1	Feu de STOP, gauche	Connecteur AR, gauche	1	noir-rouge
m	Démarreur, cosse 50	Contacteur de démarrage, 50a	2,5	noir
m1	Feu AR, gauche	Connecteur AR, gauche	1	vert-noir-rouge
n	Démarreur, cosse 30	Coffret de commutation, cosse 30	4	rouge
n1	Feu d'encombrement, gauche, AV	Connecteur AR, gauche	1	vert
o	Régulateur de tension D+	Témoin de charge	1	bleu
o1	Clignotant, AR, gauche	Connecteur AR, gauche	1	noir-blanc-vert
p	Indicateur de pression d'huile	Sonde de pression d'huile	1	bleu-vert
p1	Clignotant, gauche, AV	Connecteur AR, gauche	1	noir-blanc
q	Témoin d'incandescence	Vanne électromagnétique	1,5	noir-blanc
q1	Connecteur AR, gauche	Prise de courant, remorque, cosse L	1,5	noir-jaune-blanc
r	Prise de courant	Masse	1	marron
r1	Connecteur AR, gauche	Prise de courant, remorque, cosse 58L	1,5	vert-noir
s	Coupe-circuit No. 4	Contacteur de feu de STOP	1	noir
s1	Projecteur, gauche, cosse 56b	Projecteur, droit, cosse 56b	1	blanc
t	Coupe-circuit No. 6	Connecteur gauche, AR	1	vert-noir
t1	Projecteur, gauche, cosse 31	Projecteur droit, cosse 31	1	marron
u1	Connecteur à fiche	Coupe-circuit No. 7	1,5	blanc
v	Contacteur des clignotants cosse R	Connecteur AR, gauche	1,5	noir-vert
v1	Projecteur, gauche, cosse 31	Fiche	1,5	marron
y	Témoin d'incandescence	Vanne électro-magnétique	1,5	blanc

297 1464 UF 1009-99

F

Klöckner-Humboldt-Deutz AG



KHD