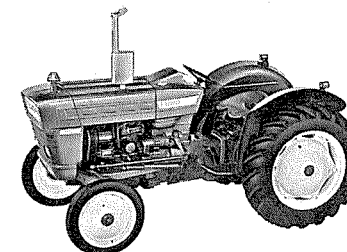


ENTRETIEN PERIODIQUE

Ce chapitre traite en détail des besoins de votre tracteur en matière de soins et d'entretien réguliers. La conception étudiée dont il a fait l'objet réduit ces impératifs à un minimum d'opérations d'exécution facile. Une attention régulière aux périodes spécifiées sera d'un bon rapport sous forme de rendement et de longévité.

Lorsque des réparations courantes s'avèreront nécessaires, voyez votre concessionnaire Tracteurs Ford. Il s'intéresse à vous et à votre tracteur et dispose de la formation et des équipements spécialisés répondant à vos besoins.



ENTRETIEN PERIODIQUE

STOCKAGE DES LUBRIFIANTS

Le tracteur est muni des filtres à lubrifiant voulus pour protéger les points vitaux de l'attaque d'impuretés susceptibles d'y pénétrer dans des conditions de travail normales. Toutefois il appartient à l'utilisateur de prendre ses précautions pour empêcher une contamination des lubrifiants par des souillures ou de l'eau en cours de stockage.

Les fûts de lubrifiant doivent être entreposés sous abri, de préférence dans un hangar propre et sec, et porter des indications nettes sur leur contenu.

Si un fût est laissé dans un endroit exposé il doit être penché pour que tout suintement d'eau s'éloigne de son bouchon de remplissage. Prenez toujours un récipient propre pour transvaser de l'huile d'un fût au tracteur, et veillez à ce que tout bouchon ou bonde enlevé soit aussitôt remis.

ENTRETIEN JOURNALIER OU TOUTES LES 10 HEURES

Niveaux: Pendant les 50 premières heures de fonctionnement du tracteur, les niveaux doivent être vérifiés toutes les 10 heures de marche. Ces vérifications doivent englober la direction assistée, la boîte de vitesses et le pont arrière, elles sont recommandées pour aider à déceler les fuites et peuvent éviter de coûteuses réparations. Après les 50 premières heures de fonctionnement, vérifier les niveaux à la périodicité indiquée.

Cuve de pré-filtre à air (s'il existe): Desserrez l'écrou strié au sommet du pré-filtre et retirez la cuve, Figure 25. Nettoyez-la de sa boue, essuyez et remontez. Procédez à l'opération plus souvent dans des conditions très poussiéreuses. Ne laissez jamais les boues dépasser le niveau marqué sur la cuve.

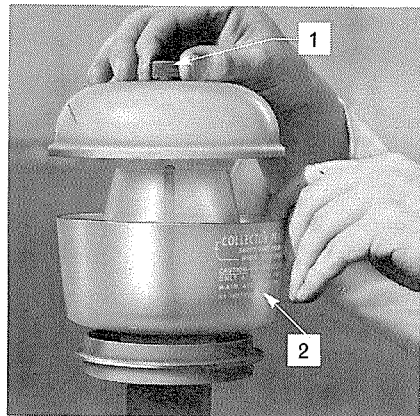


Figure 25 Démontage de la cuve de pré-filtre
1. L'écrou de fixation - 2. Cuve de dépoussiérage

Filtre à air (type à bain d'huile): Démontez la grille à menues pailles du radiateur, desserrez la vis à oreilles de bride de filtre à air, Figure 26, et dégagez la cuve. Vérifiez le niveau de l'huile dans les deux coupelles de la cuve et complétez au besoin jusqu'aux marques de niveau. Ne les dépassez pas.

Nota: Si le dépôt accumulé dans le fond de la cuve a une épaisseur supérieure à 6 mm, changer l'huile.



Figure 26 Dépose de la cuve du filtre à air
1. Vis à oreilles - 2. Coupelle intérieure - 3. Coupelle extérieure

Remontez la cuve, mettez la bride en place et serrez la vis à oreilles. Remontez la grille à menues pailles du radiateur.

Important: Pour un travail dégageant à l'excès poussières et menues pailles, vérifiez deux fois par jour la cuve du filtre à air. Ce faisant, veillez bien à ne pas renverser d'huile sur les ailettes du radiateur. Grasses, elles accumuleraient les poussières qui obstrueraient les passages d'air et si elles n'étaient pas enlevées elles nuiraient à l'efficacité du refroidissement.

Niveau d'huile du moteur: Le tracteur étant arrêté d'aplomb, et le moteur immobilisé depuis 15 minutes ou plus, extrayez la jauge d'huile de son logement du côté gauche du moteur, Figure 27. Essuyez-la avec un chiffon propre, replongez-la dans le moteur et extrayez-la à nouveau. Vérifiez le niveau d'après la marque, et ajoutez au besoin une huile de bonne qualité du type spécifié pour ramener le niveau à la marque „full” (plein) de la jauge. (Voir sous „Caractéristiques Techniques” la qualité d'huile). Pour remettre de l'huile dans le moteur, dévissez le boulon de fixation du bac de la batterie et faites-le pivoter. Enlevez le bouchon de remplissage et ajoutez l'huile nécessaire par le trou de remplissage prévu dans le cache-culbuteur comme représenté en figure 28.

Niveau du radiateur: Enlevez le bouchon du radiateur et vérifiez le niveau du liquide, Figure 29.

Attention: Le circuit de refroidissement fonctionne à une pression que maintient le bouchon de radiateur. Il est dangereux de retirer ce bouchon lorsque le circuit est chaud. Tournez toujours ce bouchon jusqu'au premier cran (sécurité) et laissez échapper la vapeur sous pression avant de l'enlever complètement.

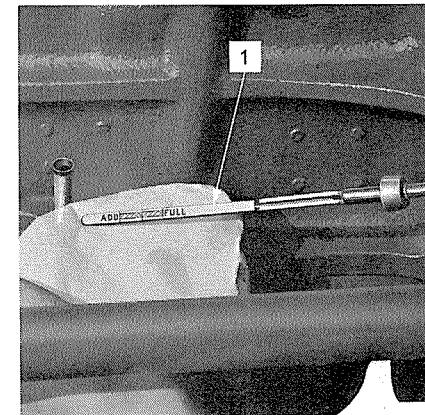


Figure 27 Vérification du niveau d'huile moteur

1. Jauge d'huile - „Plein” est trait contre „F” de FULL

Ajoutez selon les besoins de l'eau pure ou une solution antigél pour refaire le plein. Rappelez-vous que si le circuit de refroidissement contient déjà de l'antigel, seule une solution antigél à bonne concentration devrait y être ajoutée. De l'eau pure diminuerait cette concentration, et donc la protection que donne la solution. Nettoyez les ailettes du radiateur des pailles ou impuretés pour que l'air passe bien. Si de l'huile a été renversée sur les ailettes, nettoyez-les immédiatement avec un solvant approprié. Le gras accumulerait la poussière et étranglerait les passages d'air.

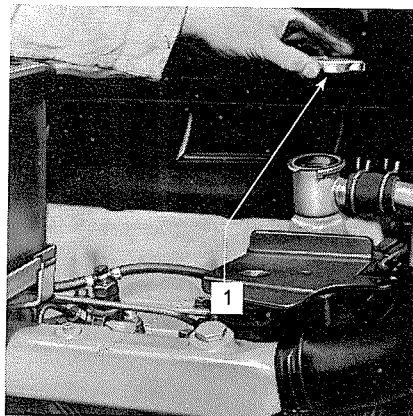


Figure 28 Remplissage d'huile du moteur
1. Bouchon de remplissage

ENTRETIEN TOUTES LES 50 HEURES

Filtre à air (type à élément sec): Démontez l'élément filtrant, Figure 30, secouez la poussière et remontez.

Nota: Procédez à cette opération plus souvent dans des conditions de travail très poussiéreuses.

Pression des pneus: La pression doit être vérifiée toutes les 50 heures, ou une fois par semaine si le tracteur travaille moins de 50 heures par semaine. Voir les pressions correctes page 109.

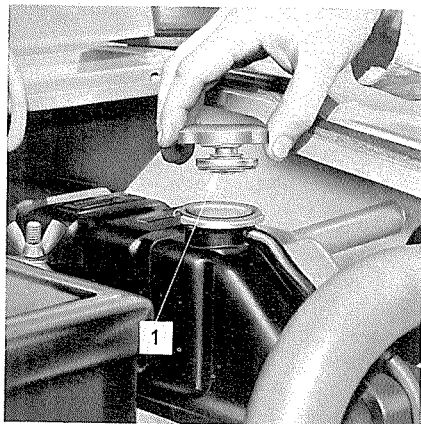


Figure 29 Vérification du niveau de radiateur
1. Bouchon de radiateur

Nota: Si les roues arrière contiennent du lest liquide, prenez un manomètre spécial que ne corrode pas le chlorure de calcium tenant lieu d'antigel dans le pneu.

En vérifiant la pression des pneus, inspectez les flancs et les coupures de la bande de roulement. De petites entailles négligées écourtent la vie d'un pneu.

Batterie: Nettoyez le dessus, dévissez

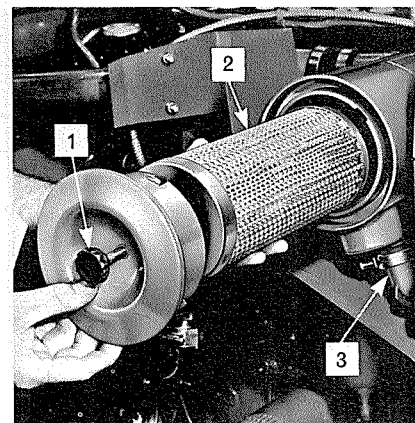


Figure 30 Filtre à air à élément sec
1. Vis de fixation - 2. Élément filtrant - 3. Dépoussiéreur automatique

moment après avoir refait le plein pour éviter que l'eau gèle.

Important: Prenez de l'eau distillée et non celle du robinet, et ne la conservez pas dans un récipient en métal car une eau rouillée ou „dure” endommagerait vite la batterie.

Filtre à air (type à bain d'huile): Démontez la grille à menues pailles du radiateur et desserrez la vis à oreilles de la bride de cuve de filtre à air, Figure 26. Retirez la coupelle intérieure de la cuve et nettoyez les deux coupelles. Remontez la coupelle intérieure et remplissez les deux jusqu'à la marque de niveau de la cuve. Ne la dépassez pas. Retirez toute saleté des mailles du tamis au bas du corps du filtre. Présentez la cuve sur ce corps, remettez la bride et serrez la vis à ailettes. Remontez la grille à menues pailles du radiateur.

Cuve de décantation (essence): Coupez l'arrivée d'essence par le robinet d'alimentation et desserrez la bride de la cuve de décantation. Retirez la cuve, Figure 32, et le tamis circulaire, et lavez-les à l'essence propre. Vérifiez l'état du joint entre la cuve en verre et le corps. Changez le joint si nécessaire. Remontez le tamis circulaire,

les bouchons et vérifiez le niveau de l'électrolyte. Figure 31.

Attention: Lorsque la dynamo charge, un gaz explosif se dégage dans la batterie. Ne vous éclairez pas avec une flamme libre pour vérifier le niveau. Ne le vérifiez pas lorsque le moteur tourne.

Si le niveau de l'électrolyte est bas, ajoutez de l'eau distillée pour le porter à 6 mm au-dessus des plaques. Revissez les bouchons après vous être assuré que les trous de mise à air libre ne sont pas bouchés. S'il gèle, faites tourner le moteur un

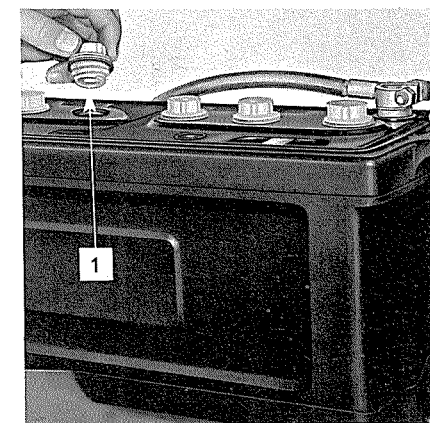


Figure 31 Vérification du niveau de la batterie
1. Bouchon de batterie avec mise à air libre

présentez la cuve et la bride mais sans serrer. Ouvrez le robinet d'alimentation et attendez que la cuve se remplisse d'essence. Il pourra être nécessaire d'écarter la cuve du corps pour laisser l'air s'échapper pendant ce remplissage. Serrez enfin la bride et la vis.

Filtres à carburant diesel: Vérifiez que le réservoir contient assez de carburant et dévissez le bouchon de vidange à la base du filtre arrière, Figure 33. Laissez couler le carburant jusqu'à ce que toute l'eau soit éliminée et que le carburant diesel déborde du filtre. Revissez le bouchon. Réitérez l'opération sur le filtre avant, si le tracteur est équipé de deux filtres.

Nota: Effectuez cette opération plus souvent si une forte condensation augmente la teneur en eau du carburant.

Graisseurs: Les points de graissage suivants (voir le tableau de graissage, page 78) exigent une provision de graisse de bonne qualité toutes les 50 heures. Dans des conditions de saleté extrême, effectuez ce graissage plus souvent. Axes de fusées de roues avant (voir Figure 34). Axes de pédales d'embrayage et de frein. Bielles d'articulation de relevage hydraulique. Pivots de vérins de direction assistée. Axe de pédale de blocage du différentiel. Articulations d'attelage automatique.

Essuyez toute la vieille graisse et la poussière des graisseurs pour qu'il n'en pénètre pas lors de l'application de graisse propre, ce qui serait nocif pour les paliers. Employez un graisseur sous pression pour forcer la graisse neuve à entrer et chasser l'ancienne et les impuretés. Essuyez les bavures.

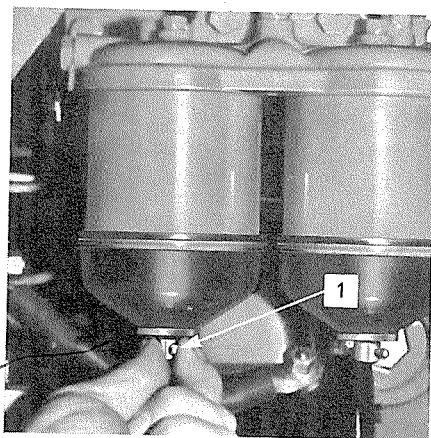


Figure 33 Vidange de l'eau des filtres à carburant

1. Bouchon de vidange d'eau

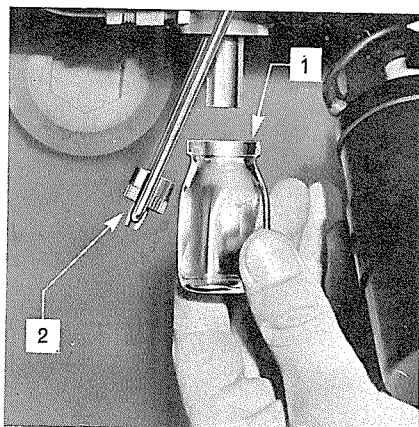


Figure 32 Dépose de la cloche de sédimentation
1. Cloche de sédimentation - 2. Bride de fixation

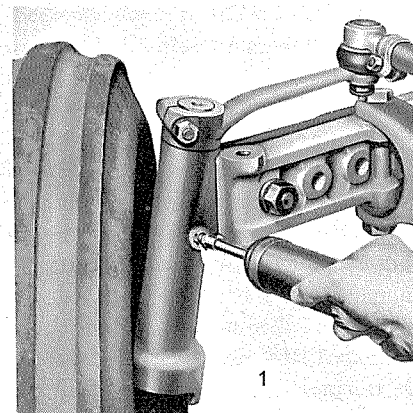


Figure 34 Graissage des axes de fusées du train avant

1. Graisseur d'axe de fusée

arrière sert de réservoir au circuit hydraulique. Dévissez le bouchon de niveau du carter de pont arrière, Figure 35, et vérifiez le niveau de l'huile.

Important: Aucune poussière ne doit pénétrer dans le carter car elle pourrait y causer des dégâts, surtout en atteignant les pièces en mouvement du système hydraulique. Assurez-vous toujours que la région entourant les bouchons est bien nette de boue et de crasse avant d'ôter ces bouchons.

Allumeur: Mettez quelques gouttes d'huile moteur dans le graisseur externe, Figure 38.

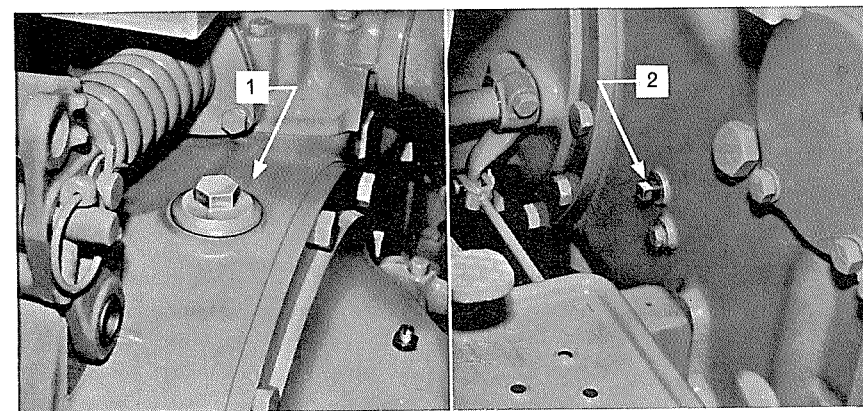


Figure 35 Bouchons de remplissage et de niveau de l'essieu arrière

1. Bouchon de remplissage - 2. Bouchon de niveau

ENTRETIEN TOUTES LES 100 ou 150 ou 300 HEURES

Huile moteur: La périodicité de vidange du moteur est fonction de la teneur en soufre du carburant. Le tableau à la page 109 vous indique les qualités et les périodicités de vidange qui doivent être respectées.

Note: Si vous avez utilisé de l'huile supplément 1 et que vous désirez passer à l'huile SERIES III ou vice-versa, le prochain changement de l'huile moteur doit avoir lieu à la moitié de l'intervalle normal recommandé pour le nouveau type d'huile. Les vidanges suivantes se feront aux intervalles spécifiés ci-dessus.

Filtre à huile

Pour effectuer la vidange et le changement de filtre, procéder comme suit: Faites chauffer le moteur à température normale, dévissez le bouchon de vidange du filtre, et laissez l'huile s'écouler, Figure 36. Remettez ce bouchon. Dévissez le boulon central du filtre à huile et jetez l'élément interchangeable et son joint, Figure 37. Nettoyez le filtre et remontez-le avec un nouvel élément et un joint en caoutchouc neuf. Resserez le boulon central.

Nota: Pour pouvoir vidanger le filtre la fois suivante, remontez le corps du filtre avec son bouchon de vidange à la partie inférieure.

Vidange moteur

Dévissez le bouchon de vidange du carter moteur et jetez la vieille huile. Reposez le bouchon de vidange avec un joint neuf. Refaites le niveau du moteur avec une huile neuve et propre de la qualité et dans la quantité spécifiée. Prévoyez que le filtre absorbera une partie de cette huile dès que le moteur tournera.

ENTRETIEN TOUTES LES 300 HEURES

Reniflard du couvercle des culbuteurs:

Là où le bouchon de remplissage comprend un tamis métallique, laver l'ensemble dans un solvant approprié. Laissez sécher, plongez le dans de l'huile propre et remontez le ainsi.

Filtre à air (Type à élément sec): Démontez l'élément, Figure 30, et sortez l'élément en papier. Agitez l'élément dans l'eau pure ou additionnée d'un peu de détergent non moussant pour laver le noir d'échappement. Prenez une eau à température supportable, plus chaude elle endommagerait l'élément.

Important: Ne lavez jamais au gasoil, à l'essence ou avec un solvant. N'imprégnez pas l'élément d'huile.

Secouez l'eau restée dans l'élément et laissez sécher. Ne séchez pas à l'air comprimé car la pression briserait l'élément. Voyez si le joint d'étanchéité est en bon état.

Allumeur: Dégrafez les clips et retirez le capuchon, le rotor et le cache-poussière, Figure 38. Mettez un peu de vaseline ou de graisse pour roulements sur la came de l'allumeur. Ajoutez deux gouttes d'huile moteur sur l'axe de came et graissez le mécanisme du linguet en infiltrant quelques gouttes d'huile par la plaque support du rupteur. Vérifiez l'état des vis platinées et changez-les si elles sont noircies ou piquées (voir „Allumage” page 93 pour cette opération). Si elles sont sales, nettoyez-les et vérifiez l'écartement. S'il n'est pas bon réglez-le de la façon suivante:

1. Faites tourner le moteur à la main jusqu'à ce que le frotteur en fibre du linguet soit au sommet d'un lobe de came d'allumeur.
2. Desserrez légèrement les deux vis de réglage. Insérez un tournevis dans les fentes de réglage et tournez pour obtenir l'écartement voulu. Cet écartement doit être de 0,6 à 0,7 mm. Voir la Figure 39.
3. Rebloquez les vis de réglage et vérifiez à nouveau l'écartement. Reprenez le réglage au cas où il aurait changé en serrant les vis.

Bougies d'allumage: Pour accéder aux bougies, enlevez le boulon de fixation du bac de batterie et faites pivoter la batterie.

Dévissez les bougies, Figure 40, et contrôlez l'état des isolants ainsi que l'encrassement et l'érosion des électrodes. Si elles sont encore bonnes nettoyez-les au jet de sable, puis vérifiez-en l'écartement avec une jauge d'épaisseur ou filaire, et réglez-le. (Voir page 94 l'écartement

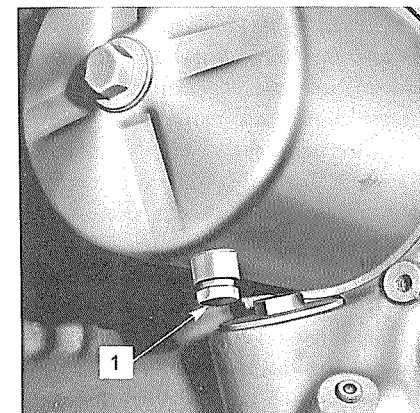


Figure 36 Bouchon de vidange de filtre à huile moteur

1. Bouchon de vidange

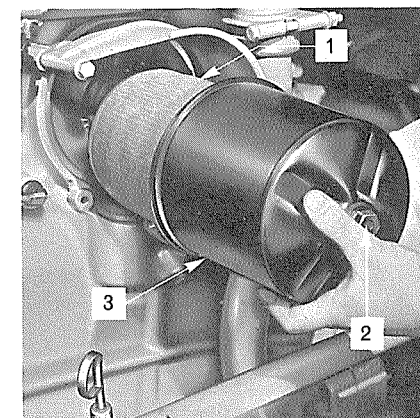


Figure 37 Dépose du filtre à huile du moteur
1. Élément filtrant - 2. Boulon de fixation - 3. Corps du filtre

recommandé et Figure 66 la vérification). Assurez-vous que les joints sont en bon état et les sièges dans la culasse bien propres avant de re-visser les bougies.

Courroie de ventilateur: Vérifiez-en l'état et la tension. Une courroie correctement tendue fléchit en tout de 12 mm lorsqu'on appuie au milieu entre les poulies de dynamo et de vilebrequin, voir Figure 41.

La tension de courroie se règle en desserrant les boulons du support de la dynamo pour pouvoir déplacer celle-ci en suivant la fente de l'articulation. Rebloquez ensuite les boulons. Une courroie qui paraît craquelée ou effrangée est à changer immédiatement.

Transmissions à 4, 6 et 7/8 vitesses: Le tracteur étant bien d'aplomb et le moteur arrêté, retirez le bouchon de niveau, Figure 42 pour 4 vitesses et 43 pour 6 et 7/8 vitesses, et vérifiez le niveau d'huile. Au besoin, retirez le bouchon de remplissage et regarnissez d'huile neuve, propre et de qualité voulue (voir Caractéristiques Techniques) pour rattraper le niveau du trou.

Remettez les bouchons de remplissage et de niveau.

Transmissions Select-O-Speed: Le tracteur étant bien d'aplomb et le moteur arrêté, vérifiez le niveau d'huile en dévissant le bouchon de remplissage et de niveau, Figure 44, du côté droit de la boîte, et regarnissez d'huile de qualité voulue (voir Caractéristiques Techniques) pour rattraper le niveau du trou. Remettez le bouchon de remplissage et de niveau.

Nota: Ayez toujours la prudence de vous assurer qu'aucun corps étranger n'a la possibilité de pénétrer dans la transmission.

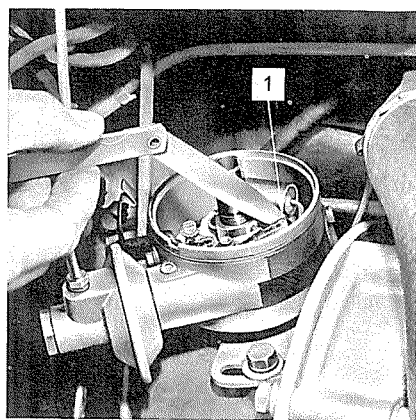


Figure 39 Vérification de l'écartement des contacts d'allumeur

1. Vérifier l'écartement avec une jauge d'épaisseur

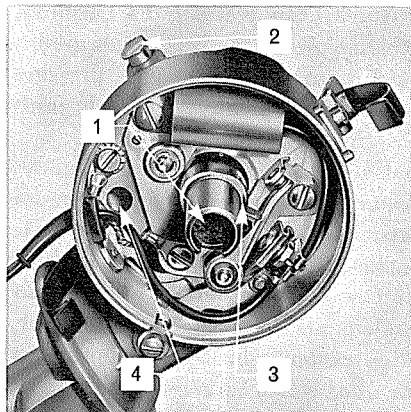


Figure 38 Graissage de l'allumeur

1. Huile sur l'axe central de came - 2. Graisseur à huile - 3. Graisse sur la came - 4. Huile sur le mécanisme d'avance

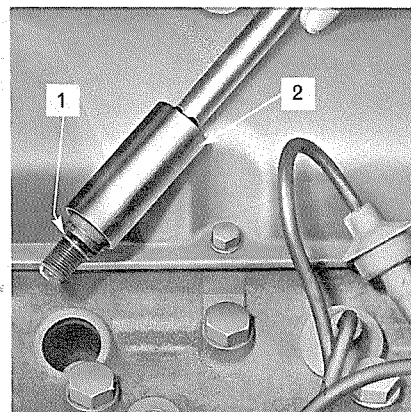


Figure 40 Dépose des bougies

1. Joint de bougie - 2. Clé à bougie

Direction assistée (si elle existe): Nettoyez le couvercle et le dessus du réservoir de la direction assistée puis, le moteur étant arrêté et les roues bien en ligne avec le tracteur, vérifiez le niveau d'huile, Figure 45. Au besoin, ajoutez de l'huile neuve de qualité voulue (voir Caractéristiques Techniques) jusqu'à ce qu'elle atteigne la marque „Full” (plein) de la jauge.

ENTRETIEN

TOUTES LES 600 HEURES

Filtre à air (Type à bain d'huile): Démontez la grille à menues pailles du radiateur et l'épurateur d'air.

Desserrez le collier maintenant le tuyau de prise d'air sur le filtre et retirez les quatre boulons fixant le corps du filtre au cache-radiateur. Déposez l'ensemble du filtre.

Démontez la cuve à bain d'huile et jetez l'huile. Lavez toutes les pièces dans un solvant approprié, y compris le tamis métallique contenu dans le corps du filtre, et laissez sécher.

Après ce nettoyage, remplissez les deux coupelles de la cuve à bain d'huile, d'huile neuve, jusqu'au repère de niveau et remontez la cuve remplie. Reposez l'ensemble du filtre sur le tracteur, en veillant à ce que le tube de prise d'air du moteur soit bien disposé et le collier et les boulons de fixation bien serrés. Reposez l'épurateur et la grille à menues pailles.

Filtre à air (Type à élément sec): Retirez et jetez l'élément de filtre. Remplacez-le par un neuf.

Porte-Injecteurs: Il faut un équipement spécial pour essayer et régler les porte-injecteurs. Il convient de

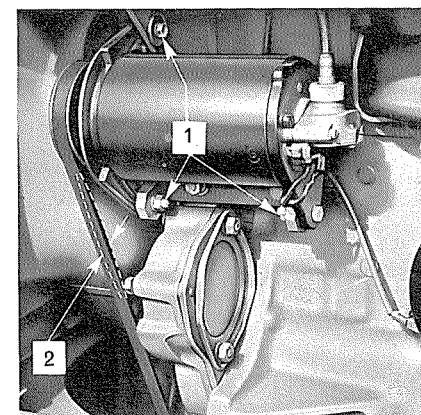


Figure 41 Tension de la courroie de ventilateur

1. Boulons de support de dynamo - 2. Flexion 12 mm

les démonter et de les porter à votre concessionnaire Tracteurs Ford pour révision. Il est conseillé d'avoir en réserve un jeu de porte-injecteurs neufs ou révisés à monter lorsque le jeu d'origine est à l'entretien.

Nota: Pour accéder aux porte-injecteurs, retirez le boulon de fixation du bac de batterie et faites pivoter la batterie vers l'extérieur.

Pour changer les porte-injecteurs procédez de la façon suivante:

1. Faites disparaître toute saleté avoisinant les porte-injecteurs et leur tuyauterie. Débranchez les raccords du tuyau de trop-plein des porte-injecteurs, Figure 46, et enlevez ce tuyau.
2. Débranchez les raccords sur la pompe et sur les porte-injecteurs et enlevez la tuyauterie. Obturez les extrémités des canalisations, les orifices d'admission et de trop-plein des porte-injecteurs et ceux de sortie de la pompe pour empêcher la pénétration d'impuretés. Jetez les joints des raccords vissés entre porte-injecteurs et flexibles de retour.

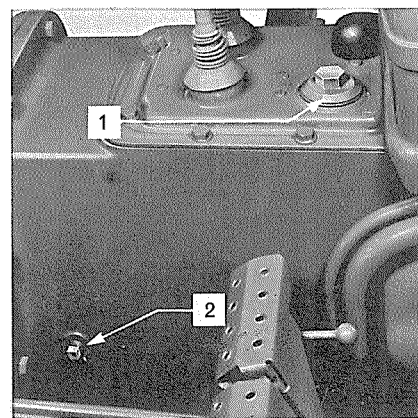


Figure 43 Bouchons de remplissage et de niveau de transmission à 6 vitesses et à 7/8 vitesses 2 gammes

1. Bouchon de remplissage - 2. Bouchon de niveau

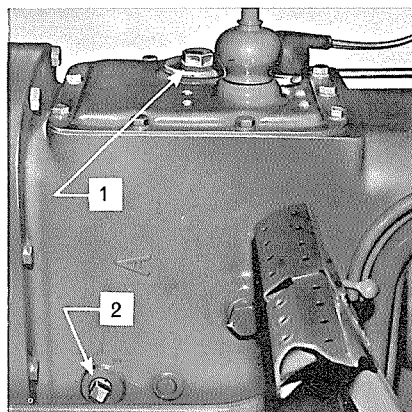


Figure 42 Bouchons de remplissage et de niveau de transmission à 4 vitesses

1. Bouchon de remplissage - 2. Bouchon de niveau

3. Dévissez les deux écrous de fixation de chaque porte-injecteur, déposez les porte-injecteurs et retirez leurs joints anti-poussière, Figure 47.

4. Retirez et jetez les joints de siège en cuivre et les joints anti-poussière en liège des alésages recevant les porte-injecteurs dans la culasse. Si vous n'avez pas de porte-injecteurs de rechange sous la main, recouvrez ces alésages pour empêcher la pénétration d'impuretés.

5. Posez des joints anti-poussière en liège, neufs, de porte-injecteur dans les alésages de la culasse les recevant.

6. Posez les joints d'étanchéité de siège de porte-injecteurs, en

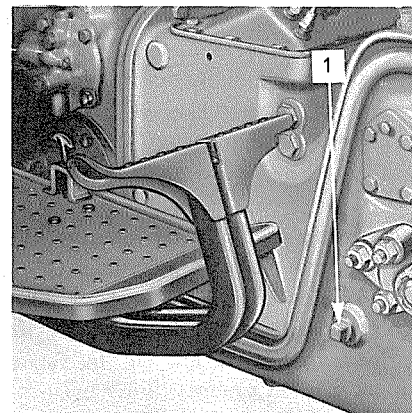


Figure 44 Bouchons de remplissage et de niveau d'huile de transmission „Select-O-Speed”

1. Bouchon de remplissage et de niveau

au-dessus et en-dessous du tuyau à chaque porte-injecteur. Serrez ces boulons raccordant la tubulure aux porte-injecteurs. Assurez-vous que le raccord du retour au réservoir est bien serré.

9. Il va falloir purger l'air des tuyauteries de la pompe d'injection. On peut y parvenir en desserrant les raccords de la canalisation sur les porte-injecteurs et en faisant tourner le moteur jusqu'à ce que du carburant homogène et sans bulles fuit à chaque raccord. Serrez ensuite les raccords.

Filtre à carburant diesel (Filtre unique – s'il existe): Fermez le robinet d'alimentation sous le réservoir et dévissez le boulon fixant l'ensemble filtrant au corps de filtre, Figure 48. Déposez le fond du filtre et jetez l'élément qu'il contient. Jetez aussi les joints d'étanchéité de l'élément. Lavez le fond et le corps à la brosse avec du gas-oil propre. Ne nettoyez pas le corps du filtre avec un chiffon et n'y touchez pas avec des doigts sales. Montez un élément et des joints de caoutchouc neufs, en ayant soin de ne pas souiller les pièces avec des mains sales.

cuivre, neufs, dans chaque alésage d'injecteur. Montez les porte-injecteurs de rechange et serrez uniformément les écrous de fixation.

Important: Ne serrez pas à outrance, vous risqueriez de déformer l'injecteur.

7. Présentez les canalisations de porte-injecteurs et engagez à la main les raccords sur les porte-injecteurs. Serrez les raccords de canalisations d'injection sur la pompe.

Ne serrez pas encore les raccords sur les porte-injecteurs.

8. Reposez la tubulure de retour avec des joints neufs sur le boulon

au-dessus et en-dessous du tuyau à chaque porte-injecteur. Serrez ces boulons raccordant la tubulure aux porte-injecteurs. Assurez-vous que le raccord du retour au réservoir est bien serré.

9. Il va falloir purger l'air des tuyauteries de la pompe d'injection. On peut y parvenir en desserrant les raccords de la canalisation sur les porte-injecteurs et en faisant tourner le moteur jusqu'à ce que du carburant homogène et sans bulles fuit à chaque raccord. Serrez ensuite les raccords.

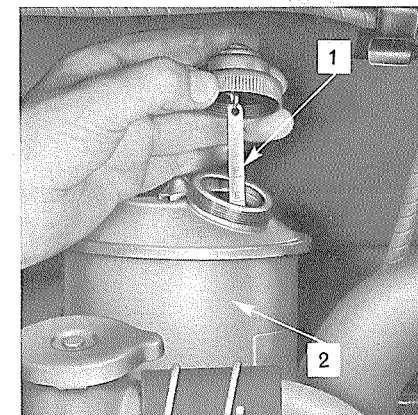


Figure 45 Vérification du niveau d'huile de la direction assistée

1. Jauge - 2. Réservoir de la pompe

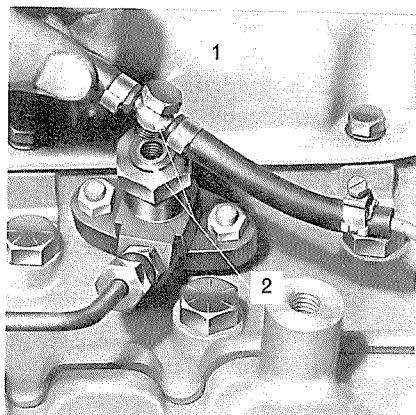


Figure 46 Dépose de canalisation de trop-plein d'injecteur

1. Erou de fixation de tuyauterie - 2. Joints d'étanchéité en cuivre de flexible de retour

1. Assurez-vous qu'il y a assez de carburant dans le réservoir.
2. Desserrez la vis de purge du retour d'alimentation sur les filtres à carburant, Figure 49. Laissez le circuit se purger jusqu'à ce qu'un carburant sans air s'écoule du filtre, puis rebloquez la vis de purge.
3. Desserrez les vis de purge du filtre à carburant, Figure 49. Laissez le circuit se purger jusqu'à ce qu'un carburant sans air s'écoule du filtre, puis rebloquez les vis de purge.
4. Desserrez la vis de purge de la pompe d'injection, Figure 49, et faites tourner le moteur jusqu'à ce qu'un carburant homogène et sans bulles d'air s'écoule par la vis. Rebloquez alors la vis de purge.
5. Desserrez canalisation d'alimentation sur les porte-injecteurs, et faites

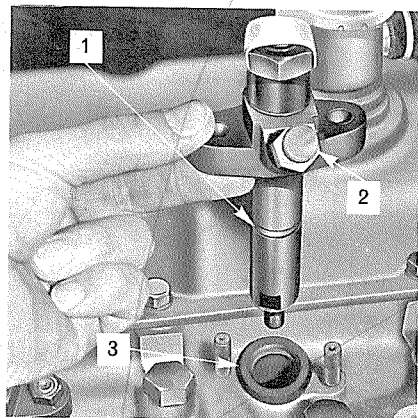


Figure 47 Dépose des porte-injecteurs

1. Injecteur - 2. Capuchon anti-poussière - 3. Joint anti-poussière

Ne serrez pas exagérément le boulon rattachant l'élément à la tête du filtre sous peine d'endommager les joints de caoutchouc. Ouvrez le robinet d'alimentation pour que le carburant arrive au filtre.

Purge du circuit d'alimentation:

Après remplacement de l'élément du filtre, ou lorsqu'il y a de l'air dans le circuit, il est nécessaire de purger l'alimentation de la façon suivante:

1. Assurez-vous qu'il y a assez de carburant dans le réservoir.

2. Desserrez la vis de purge du retour d'alimentation sur les

tourner le moteur jusqu'à ce qu'un carburant homogène et sans bulles d'air s'écoule de chaque raccord. Rebloquer les raccords.

Vis platinees d'allumeur: Changez les contacts de l'allumeur. Voir détails page 93 sous „Allumage”.

Jeu des poussoirs de soupapes: Déposez le couvercle de culbuterie en ayant soin de ne pas endommager le joint entre ce couvercle et la culasse.

Nota: Pour pouvoir enlever le couvercle des culbuteurs retirez le boulon de fixation du bac de batterie et faites

pivoter la batterie vers l'extérieur.

Faites tourner le moteur à la main de manière à dégager les chapeaux des soupapes, les rotateurs et les doigts de culbuteur. A l'aide d'une jauge filaire ou d'épaisseur insérée entre le doigt de culbuteur et le chapeau de soupape (admission) ou le rotateur (échappement), vérifiez tour à tour le jeu de chaque culbuteur, Figure 50.

Moteur froid, amenez le cylindre no. 1 au P.M.H. de sa course compression, en se servant du regard au volant où l'on lira T.D.C. (synonyme de P.M.H.) A ce moment, les deux soupapes de ce cylindre seront donc fermées.

Faire alors les réglages suivants:

- | | |
|---------------|---------------|
| - Admission 1 | Echappement 1 |
| - Admission 2 | Echappement 2 |

Faire faire un tour complet au moteur pour amener le cylindre no. 1 au P.M.H. de sa course échappement. Les deux soupapes de ce cylindre seront alors en bascule, celle d'échappement se fermant et celle d'admission s'ouvrant.

Réglez alors toutes les autres soupapes restantes, soit, à froid:

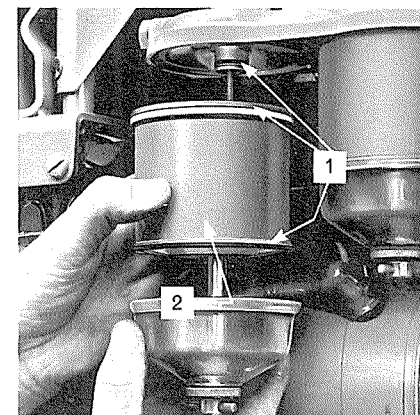


Figure 48 Changement de l'élément du filtre à carburant

1. Joints d'étanchéité en caoutchouc - 2. Élément interchangeable

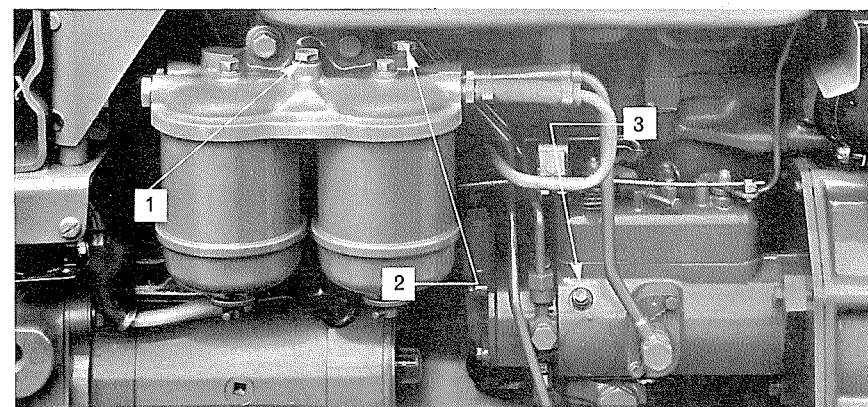


Figure 49 Purges de l'alimentation diesel

1. Vis de purge du filtre - 2. Vis de purge du retour - 3. Vis de purge de pompe d'injection

- 0,35 à 0,40 pour les admissions
- 0,43 à 0,48 pour les échappements

Remplacez le cache-culbuteurs, vous assurant que le joint est en bon état et bien placé puis serrez ses écrous.

Boîtier de direction: Dévissez le bouchon de remplissage et de niveau, Figure 51. Complétez avec de l'huile de qualité voulue (voir Caractéristiques Techniques) jusqu'au niveau du trou. Remettez le bouchon.

Nota: On accède au bouchon du boîtier de direction en déposant la partie gauche du capotage de ce boîtier, à la base du réservoir de carburant.

Réservoir de direction assistée (s'il existe): Si le tracteur est doté d'une direction assistée, desserrez la vis qui maintient le couvercle du réservoir et extrayez l'ensemble constitué par le couvercle et le ressort. Sortez et jetez l'élément filtrant, Figure 52, et pompez le restant d'huile avec une pipette. Posez un élément filtrant neuf et remettez le ressort. Remplissez le réservoir d'huile neuve du type spécifié jusqu'au repère „full” (plein) de la jauge. Remontez l'ensemble de couvercle en vous assurant que le joint de caoutchouc est bien placé, et rebloquez la vis.

Nota: Si à l'inspection l'huile semble contenir des impuretés ou un autre liquide, il faudra vidanger tout le circuit. Votre concessionnaire Tracteurs Ford dispose des outillages et équipements nécessaires à son rinçage.

Transmission Select-O-Speed: A ce nombre d'heures de marche les garnitures de la transmission Select-O-Speed doivent être réglées. Ce travail est à confier à votre concessionnaire de Tracteurs Ford qui dispose de la formation et de l'équipement nécessaires. C'est aussi le moment de changer le filtre à huile Select-O-Speed en dévissant les quatre boulons qui en retiennent le couvercle sur le boîtier Select-O-Speed pour démonter l'ensemble couvercle et filtre. Dévissez le filtre de son logement, Figure 53, pour le remplacer par un neuf muni d'un joint d'étanchéité neuf. Remontez l'ensemble sur le boîtier Select-O-Speed avec un nouveau joint et fixez-le au moyen

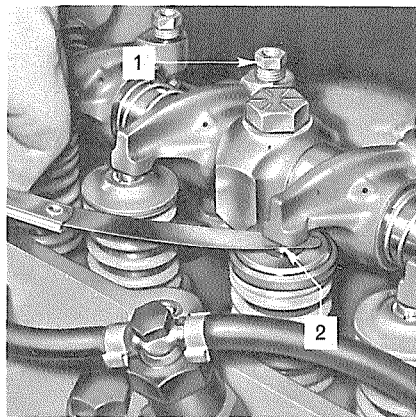


Figure 50 Jeu des culbuteurs

1. Vis de réglage - 2. Vérifier le jeu avec une jauge d'épaisseur

des quatre boulons.

Roulements de roues avant: Mettez le frein à main ou passez sur „Park” pour immobiliser le tracteur en toute sécurité. Montez une des roues avant sur cric, Figure 54, retirez le chapeau de moyeu, la goupille freinant l'écrou et l'écrou. Démontez la rondelle de butée et le roulement extérieur, puis l'ensemble de la roue. Retirez de l'essieu la coupelle retenant la graisse et le roulement intérieur.

Nettoyez bien toutes les pièces dans un solvant approprié et laissez sécher à l'air. Ne soufflez pas à l'air comprimé. Inspectez les ensembles rouleaux/galets coniques pour déceler toute décoloration ou usure, et vérifiez les cuvettes. Rechargez en profondeur les galets coniques de graisse filante propre. Bourrez de graisse l'espace du moyeu situé entre les cuvettes de roulements. Enduisez la fusée d'une pellicule de graisse. Remontez le roulement intérieur avec une coupelle neuve de retenue de graisse au fond de l'essieu. Présentez l'ensemble de roue sur la fusée et montez le roulement extérieur, la rondelle de butée et l'écrou crénelé. Serrez l'écrou tout en tournant la roue jusqu'à ce que vous sentiez une légère résistance. Desserrez alors l'écrou jusqu'à la première encoche s'alignant avec le trou de la fusée. Insérez une goupille neuve et remontez le chapeau de moyeu. Procédez de même pour l'autre roue.

Bougies d'allumage: Pour accéder aux bougies, démontez le boulon de maintien du plateau de batterie et faites pivoter cette dernière vers l'extérieur.

Dévissez les bougies, Figure 40, et remplacez-les par des neuves fournies par votre concessionnaire Tracteurs Ford. Assurez-vous avant de les poser que leur siège dans la culasse est propre.

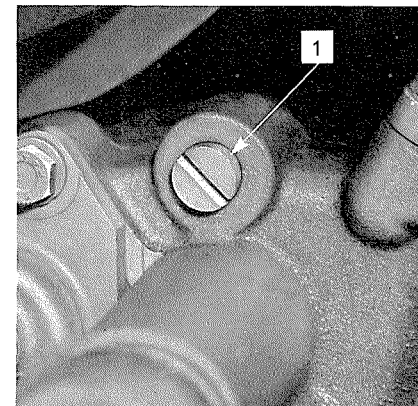


Figure 51 Bouchon de remplissage/niveau du boîtier de direction

1. Bouchon

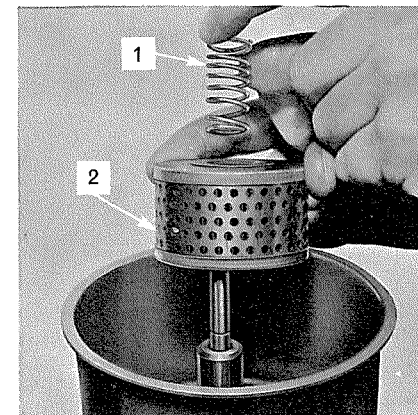


Figure 52 Dépose de l'élément filtrant de direction assistée

1. Ressort de serrage - 2. Élément filtrant

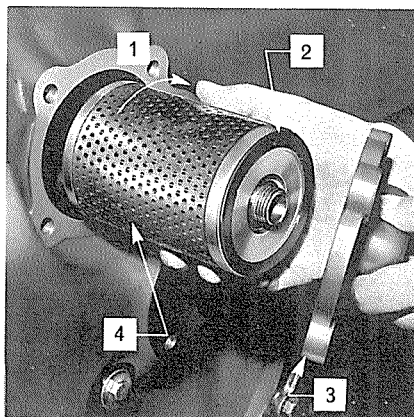


Figure 53 Dépose de l'élément filtrant „Select-O-Speed”

1. Dévisser - 2. Joint - 3. Couvercle - 4. Élément filtrant

serrez pas trop fort le boulon par lequel l'élément filtrant est fixé à la tête sous peine d'endommager les joints d'étanchéité. Procédez de même pour le filtre avant. Purgez le circuit d'alimentation (voir page 81).

Pont arrière: Dévissez le bouchon de vidange, Figure 55, et videz l'huile. Pour la vidange, les bras de relevage hydraulique doivent être en position basse et tout vérin hydraulique extérieur rétracté. Revissez le bouchon de vidange et dévissez ceux de remplissage et de niveau, Figure 35.

Remplissez d'huile de type voulu (voir Caractéristiques Techniques) jusqu'à ce qu'elle atteigne le niveau du trou. Revissez le bouchon de niveau, mettez le moteur en marche, relevez à fond les bras de relevage et mettez tout vérin extérieur en extension. Dévissez le bouchon de niveau et remettez de l'huile suivant les besoins pour ramener le niveau au ras du trou. Revissez les bouchons de niveau et de remplissage.

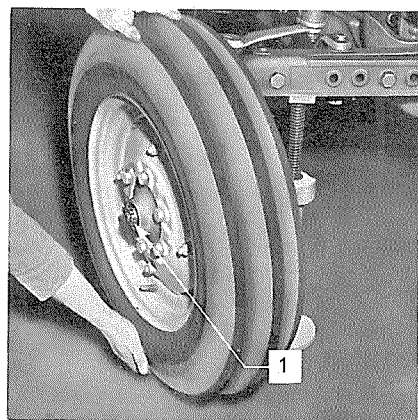


Figure 54 Entretien des roues avant
1. Ecrrou de réglage du roulement

ENTRETIEN ANNUEL OU TOUTES les 1200 HEURES (prendre la période la plus courte)

Filtre à carburant diesel (Filtres doubles, s'ils existent): Fermez le robinet d'alimentation et dévissez le boulon de fixation de l'ensemble arrière de filtre sur le filtre, Figure 48. Retirez le fond du filtre et jetez l'élément qu'il contient, ainsi que ses joints d'étanchéité. Lavez le fond et le corps à la brosse avec du gas-oil propre. Ne nettoyez pas le corps du filtre avec un chiffon et n'y touchez pas avec des doigts sales. Montez un élément et des joints de caoutchouc neufs en ayant soin de ne pas souiller les pièces avec des mains sales. Ne

Poulie de battage si elle est montée: Si la poulie sert fréquemment, c'est le moment de changer l'huile contenue dans son boîtier de renvoi. Il faut pour cela déposer l'ensemble de

poulie du tracteur. Voici comment procéder:

1. Retirez les quatre boulons fixant l'ensemble de poulie sur le boîtier du différentiel et tirez l'ensemble en arrière pour le dégager de l'arbre de prise de force.
2. Dévissez le bouchon du boîtier de poulie, retournez l'ensemble et videz l'huile.
3. Remontez l'ensemble sur l'arbre de prise de force en orientant le bouchon sur le côté. Vissez un des boulons pour maintenir l'ensemble dans cette position.
4. Remplissez d'huile de qualité voulue (voir Caractéristiques Techniques) jusqu'au niveau du trou du bouchon.
5. Revissez le bouchon, retirez le boulon de fixation et orientez l'ensemble de poulie selon l'angle voulu. Revissez et serrez à fond les quatre boulons de fixation.

Transmissions à 4 et 6 vitesses et à 7/8 vitesses 2 gammes: Après avoir fait chauffer le moteur jusqu'à sa température de marche, dévissez le bouchon de vidange de la transmission, Figure 55. Toute l'huile s'étant écoulée, dévissez les bouchons de niveau et de remplissage, Figure 42 pour 4 vitesses et 43 pour 6 et 7/8 vitesses 2 gammes. Revissez le bouchon de vidange et remplissez jusqu'au trou de niveau d'huile neuve de qualité spécifiée (voir Caractéristiques Techniques). Revissez les bouchons de remplissage et de niveau.

ENTRETIEN TOUTES LES 2400 HEURES

Important: Les opérations qui suivent doivent être exécutées par votre concessionnaire Tracteurs Ford qui dispose de l'équipement nécessaire pour les mener à bien.

Filtres hydrauliques: Les filtres d'arrivée et de retour du circuit hydraulique doivent être inspectés et changés au besoin.

Transmission Select-O-Speed: Votre concessionnaire Tracteurs Ford se chargera de l'entretien des 600 heures consistant à régler les garnitures. Il est temps de changer le filtre à huile selon les instructions données page 74 et de vidanger l'huile de la transmission en dévissant le bouchon de vidange, Figure 55. Démontez et nettoyez la crépine d'aspiration comme suit:

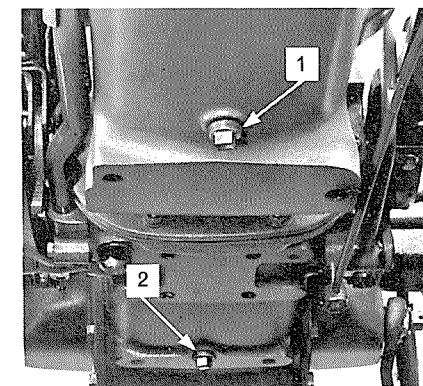


Figure 55 Bouchons de vidange de transmission et de pont arrière

1. Vidange de transmission - 2. Vidange du pont arrière

TABEAU D'ENTRETIEN PERIODIQUE

TOUTES LES 10 HEURES

- 28 Pre-filtre - Nettoyer la cuve des impuretés.
- 29 Filtre à air (Type à bain d'huile) - Remplir d'huile jusqu'au niveau.
- 24 Jauge d'huile moteur - Vérifier le niveau d'huile.
- 1 Radiateur - Vérifier le niveau d'eau. Dépoussiérer les ailettes.

TOUTES LES 50 HEURES

- 4 Pneus - Vérifier la pression et regonfler au besoin.
- 6 Batterie - Vérifier le niveau. Ajouter de l'eau distillée au besoin.
- 29 Filtre à air (Type à bain d'huile) - Nettoyer et changer l'huile.
- 20 Filtre à air (Type à élément sec) - Dépoussiérer l'élément.
- 7 Cloche de sédimentation - Démonter, nettoyer, remonter. Changer le joint au besoin.
- 8 Filtres à carburant - Vidanger jusqu'à disparition de l'eau.
- Graisseurs
- 5 Axes de fusées de roues avant.
- 9 Pivots de vérins de direction assistée.
- 12 Axe de pédale de blocage de différentiel.
- 16 Axes d'attelage automatique et articulations de relevage hydraulique.
- 18 Axe de pédale d'embrayage.
- 14 Pont arrière - Vérifier le niveau. Ajouter de l'huile propre voulue au besoin.
- 15 Poulie de battage - Vérifier le niveau. Ajouter de l'huile propre voulue au besoin.
- 3 Allumer - Mettre un peu d'huile au graisseur extérieur.

TOUTES LES 100-150 OU 300 HEURES

- 23 Huile moteur et filtre à huile - Faire la vidange avec l'huile préconisée. Changer l'élément de filtre.

TOUTES LES 300 HEURES

- 2 Reniflard de cache-culbuteurs (lorsqu'il existe) - Nettoyez le, trempez le dans de l'huile propre et remontez.
- 20 Filtre à air (Type à élément sec) - Démonter l'élément, laver, laisser sécher, remonter.
- 3 Allumeur - Graisser et vérifier l'écartement des vis.
- 22 Bougies - Nettoyer et vérifier l'écartement.

TOUTES LES 300 HEURES

- 27 Courroie de ventilateur - Vérifier la tension.
- 17 Boîte de vitesses - Vérifier le niveau d'huile au bouchon de niveau.
- 26 Direction assistée - Vérifier le niveau d'huile.

TOUTES LES 600 HEURES

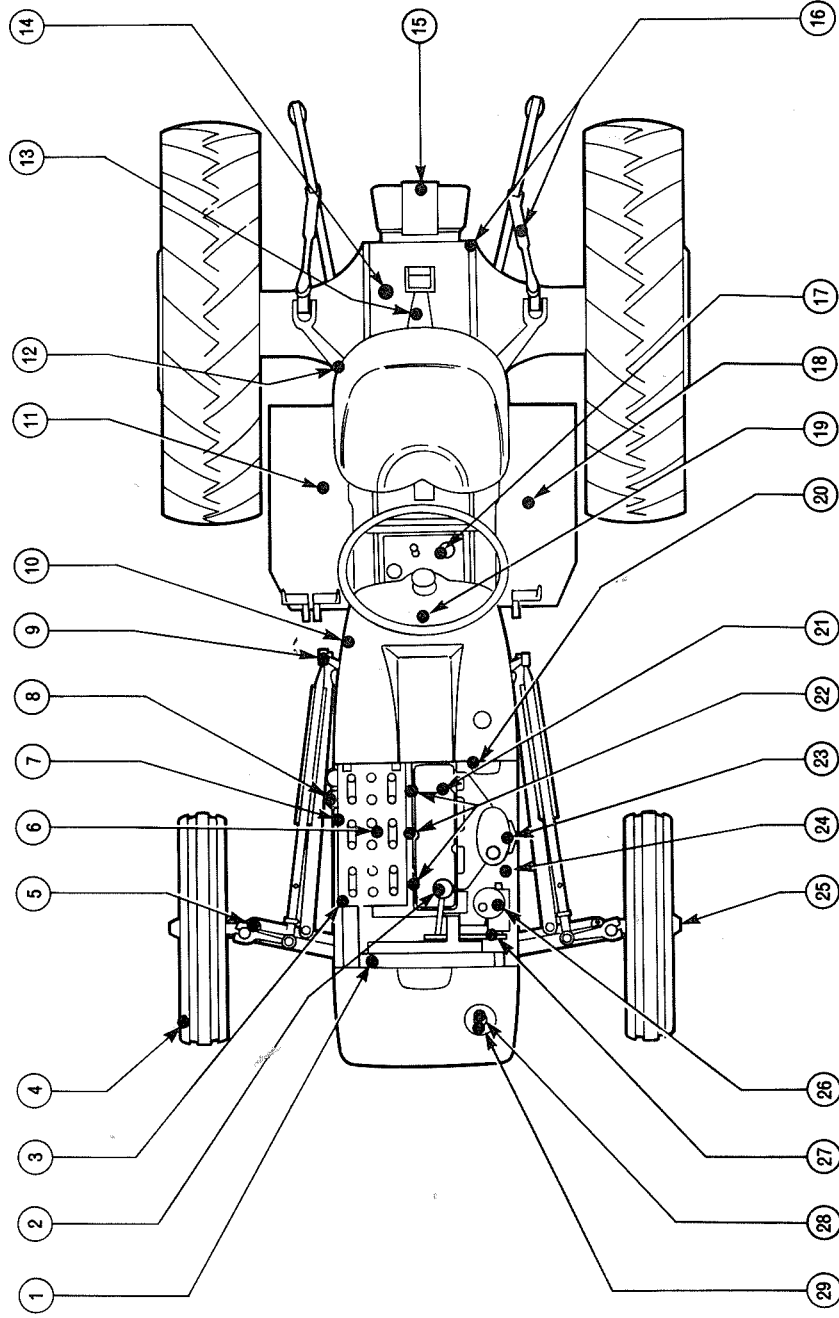
- 29 Filtre à air (Type à bain d'huile) - Démonter l'ensemble, nettoyer dans un solvant approprié, remonter et remplir jusqu'au niveau.
- 20 Filtre à air (Type à élément sec) - Démonter l'ensemble, jetez l'élément filtrant, nettoyez l'ensemble dans un solvant approprié, montez un élément filtrant neuf et remontez le tout.
- 8 Filtre à carburant (Simple) - Changer l'élément filtrant.
- 21 Culbuteurs - Vérifier le jeu.
- 19 Boîtier de direction - Vérifier le niveau d'huile.
- 10 Transmission (Select-O-Speed) - Changer le filtre et faire régler les garnitures.
- 25 Roulements de roues avant - Nettoyer et garnir de graisse.
- 22 Injecteurs - Essayer et réviser (à effectuer par le concessionnaire).
- 26 Direction assistée - Changer l'élément de filtre.
- 3 Allumeur - Changer les vis platiniées.
- 22 Bougies - Changer

TOUTES LES 1200 HEURES OU UNE FOIS PAR AN SELON LA PERIODE LA PLUS COURTE

- 14 Pont arrière - Vidanger et remplir d'huile de qualité voulue.
- 17 Boîte de vitesses (sauf Select-O-Speed) - Vidanger et remplir d'huile de qualité voulue.
- 15 Poulie de battage - Changer l'huile.
- 8 Filtres à carburant (Doubles) - Changer les éléments filtrants.

TOUTES LES 2400 HEURES

- 13 Filtres hydrauliques - Changer le filtre sur le retour et nettoyer le filtre d'aspiration (à effectuer par le concessionnaire).
- 10 Transmission (Select-O-Speed) - Changer l'huile et nettoyer la crépine d'aspiration.



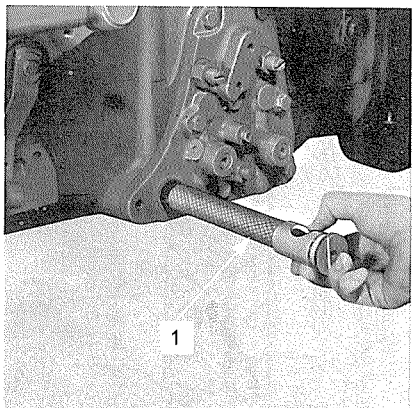


Figure 56 Démontage de la crépine d'aspiration pour „Select-O-Speed”

1. Crépine

1. Desserrez le boulon six pans et la bride qui maintiennent la crépine et sortez celle-ci, Figure 56.
2. Nettoyez le treillis de crépine dans un solvant approprié et laissez sécher.
3. Changez le joint torique de la crépine. Remontez la crépine. Fixez la avec la bride.

Dévissez le bouchon de niveau et de remplissage et remplissez d'huile de qualité voulue (voir Caractéristiques Techniques) jusqu'au niveau du bouchon. Prévoyez ce qu'absorbera le filtre à huile resté à sec.

ENTRETIEN DE SAISON

Eau du radiateur: Vidangez et rincez le radiateur tous les 6 à 24 mois, selon les indications données page 89 sous „Circuit de Refroidissement”.

POMPE D'INJECTION DIESEL (pour Ford 3000 seulement)

Votre Ford 3000 peut être équipé soit d'une pompe d'injection à distributeur rotatif soit d'une pompe à pistons en ligne.

Si la pompe est du type rotatif, les figures et consignes d'entretien sont celles données dans le Manuel d'Entretien.

Si la pompe est du type „en ligne”, comme représenté dans ce supplément, ce sont les consignes suivantes qui s'appliquent.

DEMARRAGE DU MOTEUR (remplace les consignes de la page 22 du Manuel d'Entretien). - (avec pompe „en ligne”)

Pour démarrer le moteur, froid mais dans des conditions normales de température extérieure, mettre la manette des gaz à moitié course, appuyez sur le bouton de surcharge situé du côté droit de la pompe, figure 56e. Appuyez sur la pédale d'embrayage et mettez le levier des vitesses au point mort (NEUTRAL), et au „PARK” quand on a une boîte de vitesse Select-O-Speed.

Engagez ensuite la clé de contact et tournez la vers la droite jusqu'à lancement du démarreur et rotation du moteur.

Dès que le moteur démarre, relâchez votre pression sur la clé de contact et vérifiez qu'elle revient bien d'elle-même à la position „contact”. La surcharge reviendra à sa position normale dès que le moteur sera parti. Vérifiez que les lampes témoins de pression d'huile moteur et de charge de la dynamo s'éteignent bien.

PURGE DU SYSTEME D'ALIMENTATION (remplace les consignes de la page 72 du Manuel d'Entretien).

Lorsque les éléments de filtre auront été changés ou que de l'air aura pénétré dans le système d'alimentation, il faudra les purger de cet air et de la façon suivante:

1. Assurez-vous qu'il y a assez de combustible dans le réservoir.
2. Relâchez les vis de purge au sommet des deux filtres, figure 56a, puis actionnez le levier d'amorçage de la pompe d'alimentation jusqu'à ce qu'un filet de carburant libéré de bulles d'air s'écoule. Resserrer alors les vis de purge.
3. Relâchez la vis de purge située sur le côté de la galerie de pompe d'injection et actionnez le levier de pompe d'alimentation. Rebloquer la vis de purge lorsque le filet de combustible s'écoule sans bulle d'air.
4. Desserrez les raccords d'alimentation sur les porte-injecteurs et faites tourner le moteur de quelques tours à fin que le carburant s'écoule à ces raccords, puis resserrez ces derniers.

CALAGE DE LA POMPE D'INJECTION EN LIGNE (A substituer aux consignes du Manuel d'Entretien, page 88).

Le moteur est bien calé lorsque le début injection commence à 19° avant le point mort haut. Ce calage peut être vérifié de la façon suivante:

1. Enlever le couvercle du regard de volant moteur, à l'arrière droit du

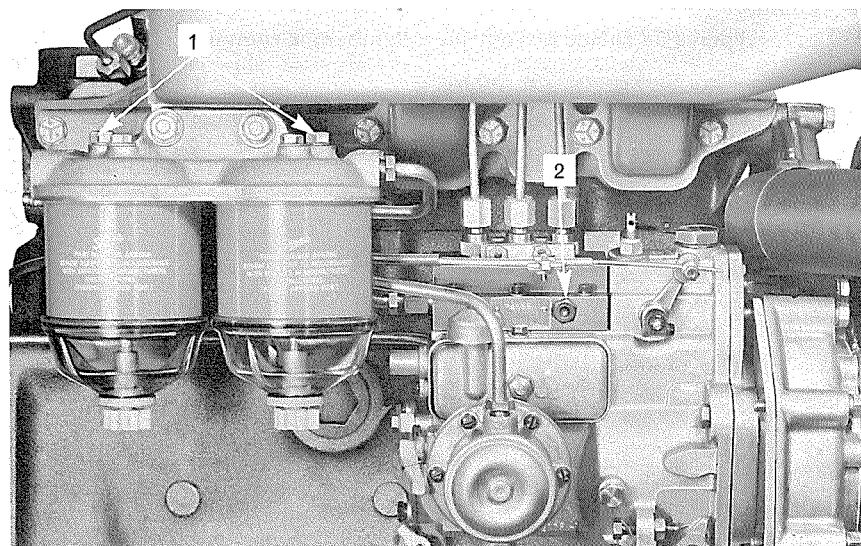


Figure 56a

1. Vis de purge des filtres - 2. Vis de purge de pompe d'injection

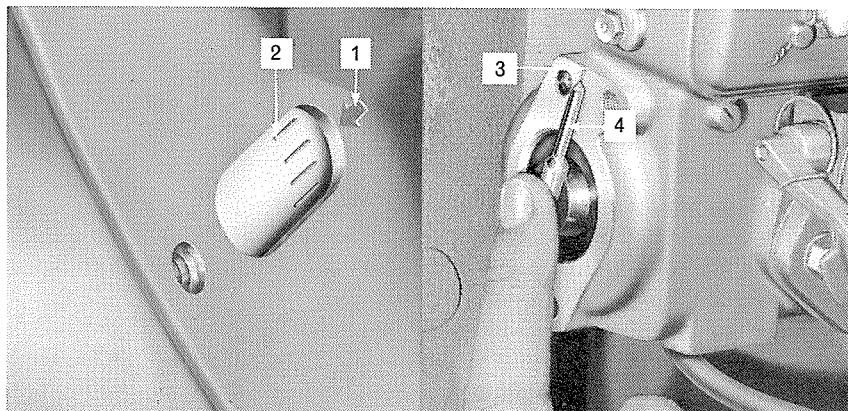


Figure 56b

1. Flèche - 2. Repères de calage - 3. Repères de calage - 4. Index

carter moteur, le cylindre no. 1 étant au début de sa course compression. Faire tourner le moteur jusqu'à ce que le repère 19° s'aligne avec la flèche gravée sur le bord du regard, figure 56b.

2. Enlever le couvercle situé à l'arrière de la pompe d'injection et placer un index dans l'encoche en V prévue à cet effet sur la partie arrière de l'arbre à cames. L'encoche devra s'aligner avec le repère frappé sur le carter de pompe.
3. Si les repères de calage ne sont pas alignés, agir comme suit:

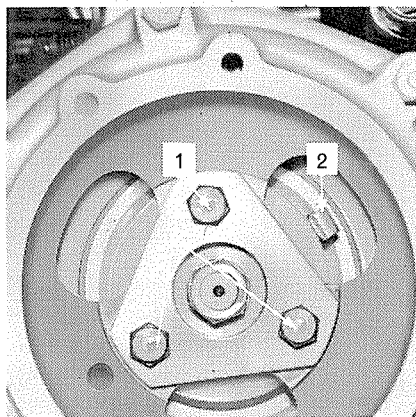


Figure 56c

1. Boulons de pignon d'entraînement - 2. Repère de calage

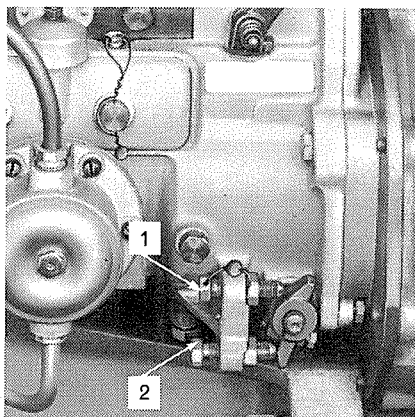


Figure 56d

1. Vis de régime maximum - 2. Vis de ralenti

- a. Vidanger l'eau du radiateur et enlever la durite inférieure.
- b. Enlever la plaque regard située en avant du carter distribution, figure 56c. Desserrer les trois boulons du pignon d'entraînement de pompe et faire tourner cette dernière jusqu'à ce que les repères s'alignent.
- c. Resserrer les boulons, remonter la plaque regard, la durite et refaire le plein du radiateur.
4. Remonter le couvercle situé en bout de pompe ainsi que le couvercle de regard au volant moteur.

Réglages de régime moteur (remplace les instructions des pages 88 et 89 du Manuel d'Entretien).

Les vitesses de ralenti et de régime à vide du moteur sont réglables sur la pompe. Le régime maximum (à vide) est réglé à l'usine entre 2200 et 2250 t/m. Si ce régime n'est pas correct, voyez votre Concessionnaire Ford.

Le régime de ralenti du moteur peut être réglé à fin d'obtenir les 600 à 650 t/m normaux et ceci comme représenté sur les figures 56d et 56f.

Graissage de la pompe d'injection (pompe en ligne seulement)

Tous les 300 heures, enlever le bouchon de vidange, figure 56e, et laisser toute l'huile s'écouler. Remonter le bouchon de vidange et enlever ceux de remplissage et de niveau. Faire le plein avec la même huile que celle qu'on emploie pour le moteur et ceci jusqu'à ce qu'elle atteigne le trou de remplissage. Remonter les bouchons de remplissage et de niveau. Dévisser l'écrou de reniflard de pompe, figure 56e, enlever le chapeau et son élément filtrant et nettoyer l'ensemble dans de l'essence puis remonter.

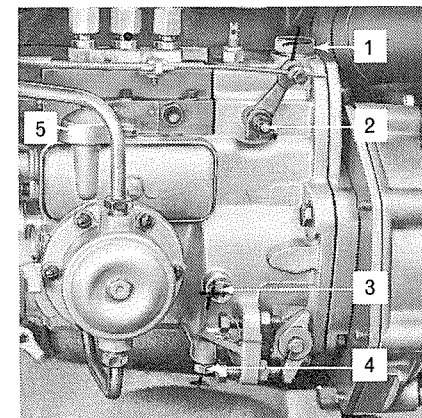


Figure 56e

1. Bouchon de remplissage - 2. Poussoir de surcharge - 3. Bouchon de niveau - 4. Bouchon de vidange - 5. Reniflard de pompe

Processus de réglage de la commande d'accélération et du ralenti
des moteurs 3 et 4 cylindres diesel

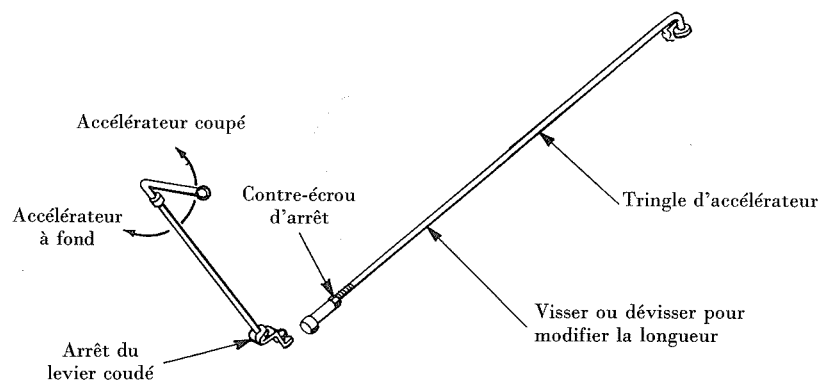
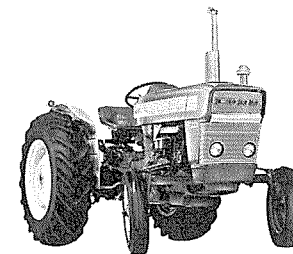


Figure 56f

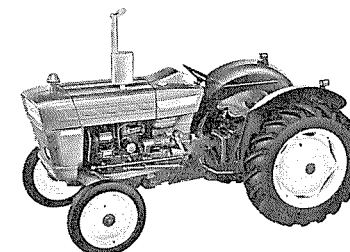
1. Moteur arrêté, désaccouplez la tringle d'accélérateur de l'arrêt du levier coudé
2. Lancer le moteur et régler la butée de ralenti à 600-650 t/m en se servant du compte-tours au tableau de bord
3. Repousser la manette d'accélérateur jusqu'à la butée de stop
4. Régler la tringlerie d'accélération pour l'ajuster à la distance entre arrêt de levier coudé et pompe d'injection. La rebrancher.
5. Mettre la manette d'accélérateur à fond et ajuster la tringlerie si le régime maximum à atteindre n'était pas obtenu.



REGLAGES

Le chapitre précédent de ce manuel était consacré à l'explication de points exigeant des soins à périodicité régulière en cours de travail.

Le chapitre qui suit contient des renseignements et des suggestions sur l'entretien mécanique en général et sur des opérations de réglage et de changement de pièces.



REGLAGES

CIRCUIT D'ALIMENTATION DIESEL

Manutention et stockage du carburant diesel: Les jeux existant entre les pièces constitutives de pompe d'injection et d'injecteurs sont très faibles. Il est donc d'une importance capitale que des précautions soient prises pour s'assurer que l'eau ou les souillures ne puissent s'associer au carburant. Le carburant diesel doit être entreposé dans des réservoirs ou des cuves en tôle d'acier ordinaire. Ne conservez pas de carburant diesel en réservoir galvanisé, car le revêtement en zinc entrerait en réaction avec le carburant pour former des composés indésirables risquant d'entraver le bon fonctionnement de la pompe d'injection et des injecteurs.

Le dispositif le plus satisfaisant consiste en une installation de stockage en vrac avec réservoir et pompe, Figure 57, ou par gravité, l'installation étant placée assez haut pour que le remplissage du réservoir du tracteur se fasse directement. Le réservoir doit être en pente vers l'arrière pour permettre à la sédimentation de s'effectuer à l'opposé du point de prélèvement. Chaque fois qu'on regarnit ce réservoir, il faut laisser le carburant reposer 12 heures avant de l'utiliser. Un robinet de vidange doit être monté au point le plus bas du réservoir pour drainer périodiquement la condensation et les sédiments. Il faut installer un filtre sur la sortie, comme on le voit Figure 57. Installez le plus gros réservoir possible et maintenez-le aussi plein que possible pour minimiser la condensation.

Si un stockage en vrac n'est pas possible et que le carburant soit conservé en fûts, entreposez-les sous un hangar propre et sec. Le fût en vidange doit être muni d'un filtre de sortie et d'un robinet, et calé en contre-pente (25 mm de déclivité par fraction de 0,30 m), robinet en haut. Ne basculez jamais le fût pour utiliser le carburant en-dessous du niveau du robinet. Après usage, remettez la bonde au sommet du fût et essuyez les coulures de carburant. Le carburant diesel ne s'évapore pas et amasse la poussière et les saletés.

Plein du tracteur: sil n'y a pas de filtre sur la sortie du réservoir de stockage, ou si vous faites le plein avec un bidon, prenez un entonnoir

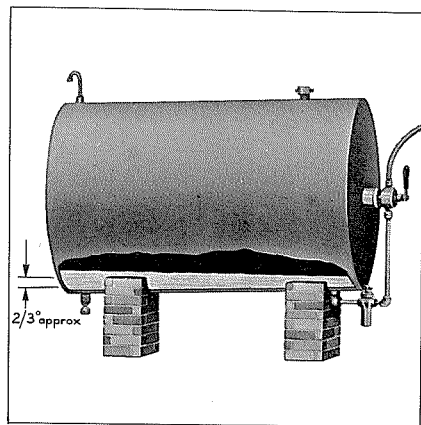
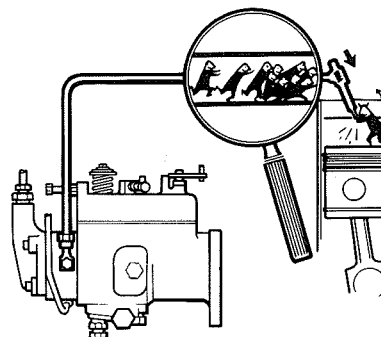
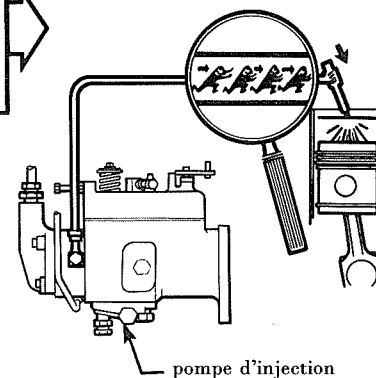


Figure 57 Réservoir de stockage en vrac du carburant

Avec des injecteurs propres et une pression normale (190 kg/cm²), seul un faible pourcentage de la puissance du moteur de votre tracteur est nécessaire pour entraîner la pompe d'injection.

Mais...



Des injecteurs encrassés ou mal réglés peuvent contribuer à accumuler une pression atteignant 527 kg/cm² dans les tubulures d'injection.

Ceci se traduit par une perte de rendement de l'injecteur et de puissance pour le moteur. Il en découle un accroissement de la consommation et un risque d'usure ou de rupture de pièces du fait de la surcharge imposée à la pompe. Il peut aussi en résulter un fonctionnement heurté du moteur.

accumulation excessive de pression

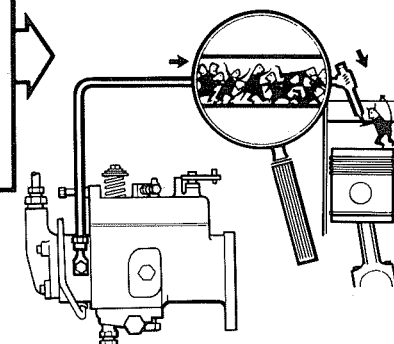


Figure 58 Conflit entre injecteurs et encrassement

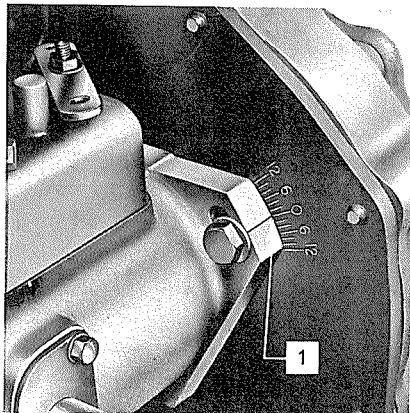


Figure 59 Repères de calage de pompe d'injection
1. Repères

Injecteurs: Les injecteurs doivent être révisés toutes les 600 heures (voir Page 69). N'essayez pas de les démonter ou de les régler vous-même. Déposez-les du tracteur et faites-les réviser par votre concessionnaire Tracteurs Ford.

Synchronisation de la pompe d'injection: La pompe d'injection est bien synchronisée avec le moteur lorsque le repère gravé sur sa flasque coïncide avec le repère zéro de plaque support avant du moteur, Figure 59. Si ces repères ne coïncident pas, desserrez les trois boulons de fixation de la pompe, faites tourner le corps de pompe en fonction des repères, puis rebloquez les boulons. La pompe d'injection sera alors bien synchronisée.

Réglages du moteur diesel en régime: le ralenti et le régime à vide maximum du moteur se règlent sur la pompe. Le régime maximum à vide est réglé à l'usine entre 2200 et 2250 t/m. Seul un concessionnaire Ford est autorisé à revoir ce réglage. Le ralenti du moteur est réglable en vue d'arriver au bon régime de 600 à 650 tours selon le processus indiqué aux Figures 60 et 61.

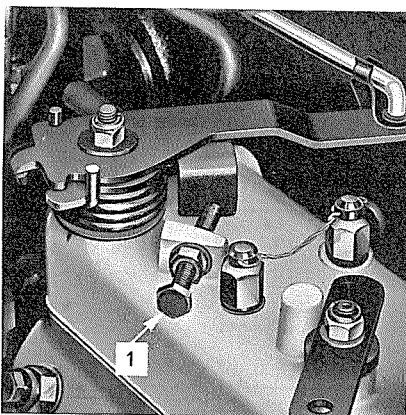


Figure 60 Vis de ralenti de pompe d'injection
1. Vis de ralenti

muni d'un tamis d'une finesse d'au moins 100 pour faire le plein. Si vous n'avez pas un tel entonnoir, un linge en lin propre peut le remplacer. Le réservoir contient:

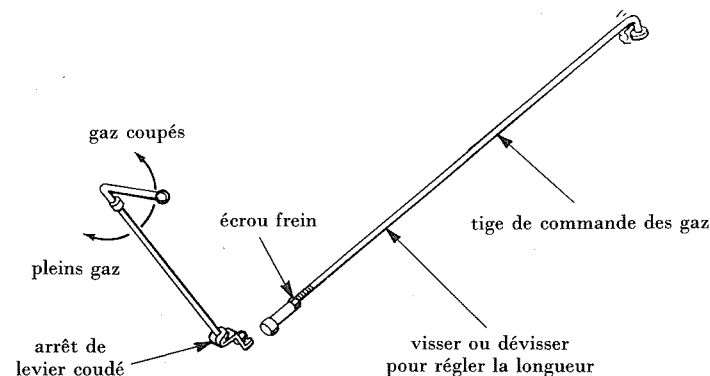
Ford 2000: 49,2 litres

Ford 3000: 49,2 litres

Maintenez-le aussi plein que possible pour réduire la condensation.

Pompe d'injection: La pompe d'injection ne doit jamais être démontée si l'on n'a pas la formation et l'équipement qu'il faut. Voyez votre concessionnaire Tracteurs Ford si une intervention s'avère nécessaire.

Processus de réglage des gaz et du ralenti moteurs diesel 3 cylindres et 4 cylindres



1. Moteur arrêté, désaccouplez la tige de commande des gaz de l'arrêt de levier coudé.
2. Mettez le moteur en marche et réglez la butée de ralenti à 600-650 tours/minute d'après le compte-tours.
3. Repoussez la manette des gaz contre la butée de ralenti.
4. Réglez la tige de commande des gaz en fonction de la distance entre l'arrêt de levier et la pompe, et raccordez.
5. Mettez les pleins gaz et réglez la tige de commande des gaz si le plein régime n'est pas atteint.

Figure 61

CIRCUIT D'ALIMENTATION ESSENCE

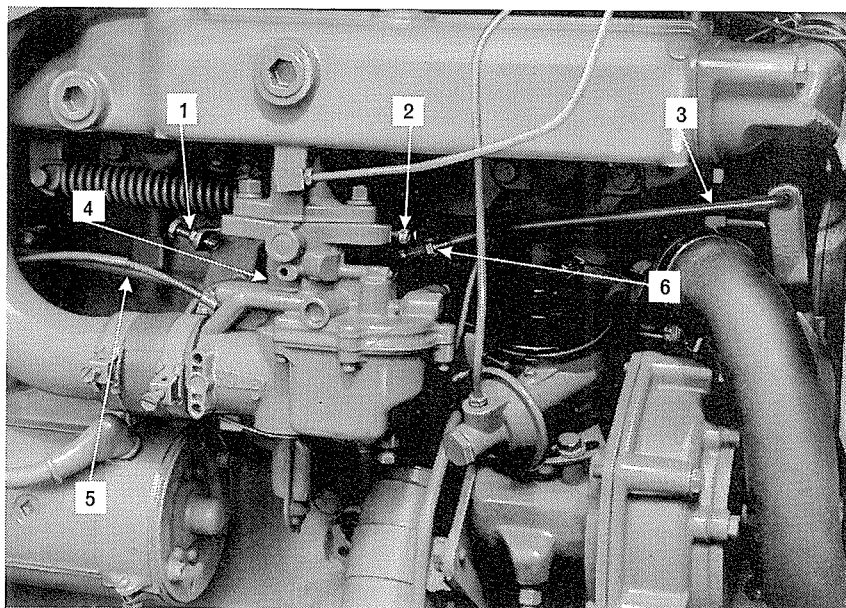
Réglage du carburateur, du régulateur et de la commande des gaz: Un régime moteur constant à tout réglage des gaz donné est assuré par un régulateur centrifuge situé sur le carter de distribution du moteur. Ce régulateur est entraîné par la distribution du moteur et relié par un mécanisme adéquat au papillon de commande des gaz du carburateur.

Pour le réglage du ralenti et du régime à vide du moteur, voir Figure 62.

Nota: Ne vous attendez pas à ce qu'un moteur neuf ait un bon ralenti en période de rodage.

CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT

Pour tirer du moteur un maximum de rendement et de longévité, il faut qu'il tourne à sa bonne température. Ceci dépend du bon fonctionnement du circuit de refroidissement.



- Amenez le moteur à sa température normale de marche, ralentissez ensuite jusqu'au régime de ralenti, puis coupez le contact. Débranchez la tringle de régulateur au levier d'accélération du carburateur.
- Débranchez la commande d'accélération. Tirez à fond la manette des gaz jusqu'à ce que son levier coudé touche le butoir. Assurez-vous que le levier coudé, contre le collecteur d'admission, est à la pleine position avant, ressort tendu à plein. Ajustez au besoin la commande d'accélération pour arriver à cette distance, correcte puis rebranchez.
- Démarrer le moteur et déplacez à la main le levier d'accélérateur au carburateur jusqu'à ce que le régime s'établisse autour de 500 à 550 t/m; Au besoin, agissez sur la vis de ralenti.
- Dévissez la vis de richesse jusqu'à ce que le moteur commence à bafouiller le mélange étant alors trop riche. Revissez la vis jusqu'à ce que le moteur tourne doucement. Ajustez la vis de ralenti jusqu'à ce que le moteur tienne un ralenti de 500 à 550 t/m. Coupez ensuite le contact.
- Réglez la tringle de régulateur précédemment démontée (§ a) pour arriver à la distance bras de régulateur, en position arrière maximum, à levier d'accélérateur au carburateur, ceci lorsqu'on est entre 0,75 et 1,50 mm du stop de pleine accélération. Remonter ensuite la tringle de régulateur.
- Démarrer le moteur, puis tirez la manette des gaz à plein.
- Si nécessaire, revoir la vis d'accélération maximum à fin d'assurer le régime maximum à vide spécifié en pages 95 et 96.
- Amenez la manette des gaz au ralenti et vérifiez une dernière fois le régime de 500 à 550 t/m. Réglez si nécessaire.

Figure 62

1. Vis de réglage d'accélération - 2. Vis de richesse - 3. Tringle de régulateur - 4. Vis de réglage de ralenti - 5. Commande d'accélération - 6. Ecrrou de réglage de tringle

Voici les points essentiels concernant l'efficacité de ce circuit :

Contenu: La capacité du circuit de refroidissement est de Ford 2000: 12,5 litres, Ford 3000: 13,0 litres.

Rincez le radiateur tous les 6 ou 24 mois suivant ces indications :

- Eau pure – Vidangez et rincez tous les six mois.
- Solution d'antigel normal – Vidangez tous les six mois ou après chaque campagne d'hiver.
- Antigel „permanent” – Vidangez tous les 24 mois.

Le circuit doit toujours être plein d'eau claire, douce, ou d'une solution d'antigel. Pour le vidanger, retirez le bouchon du radiateur et ouvrez les deux robinets de vidange de radiateur et du bloc cylindres, Figure 63. Laissez couler, puis rincez le circuit en introduisant un tuyau d'arrosage par le bouchon du radiateur. Lorsque l'eau qui coule des robinets de vidange n'est plus teintée ni trouble, retirez le tuyau et fermez les deux robinets. Remplissez d'eau propre non calcaire ou de solution d'antigel. Nettoyez le bouchon et son joint et remettez-le en place.

Important: Ne faites jamais tourner un moteur dont le circuit de refroidissement est vide. Amenez l'eau au tracteur, et non le tracteur à l'eau.

S'il y a risque de gel, voyez votre concessionnaire Tracteurs Ford pour qu'il vous renseigne sur l'antigel „permanent” (si disponible) ou sur une solution d'antigel ordinaire, afin d'apporter à votre moteur la protection nécessaire contre la gelée. Les tableaux suivants correspondent à une solution d'antigel normal (ME-1163-B) disponible chez votre concessionnaire Tracteurs Ford. Tous les tracteurs sortent de l'usine avec un plein d'antigel „Permanent” qu'on doit remplacer tous les deux ans. Pour compléter le plein du système de refroidissement ou pour changer l'ensemble du mélange, il faut réaliser une solution à quantité égale, de concentré d'antigel permanent (Pièce ESEM 97 B 18 C) et d'eau.

Quel que soit l'antigel FOMOCO préféré, compléter les pleins toujours avec un antigel de la même force que celui employé au début; donc pas de mélange d'anti-gels de différents types. Le fait de rajouter seulement de l'eau ordinaire abaisse le degré de protection. Une perte de mélange par expansion peut être évitée en faisant les pleins lorsque le moteur est chaud.

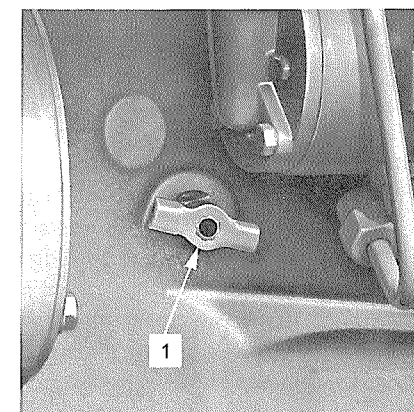


Figure 63 Robinet de vidange du bloc cylindres
1. Robinet de vidange du bloc cylindres

Ford 2000

Protection jusqu'à °C	Quantité d'antigel Litres	Quantité d'eau Litres
— 8°C	1,31	11,2
—14°C	1,82	10,7
—19°C	2,62	9,9
—29°C	3,13	9,4

Ford 3000

Protection jusqu'à °C	Quantité d'antigel Litres	Quantité d'eau Litres
— 8°C	1,37	11,7
—14°C	1,94	11,2
—19°C	2,73	10,4
—29°C	3,30	9,8

Circulation d'air: Le ventilateur à l'avant du moteur aspire l'air à travers le radiateur dont il rafraîchit la tubulure. Pour ne pas gêner ce flux d'air, la grille à menuiseries du radiateur ne doit pas être couverte d'impuretés. Il faut aussi inspecter de temps à autre le radiateur lui-même pour voir si des corps étrangers ne restent pas dans les ailettes. Une courroie de ventilateur détendue nuit à l'efficacité du ventilateur, il faut donc lui conserver une tension correcte. Voir comment effectuer ce réglage page 68.

Thermostat du moteur: Une soupape sensible à la température est montée dans le circuit de refroidissement du moteur. Lorsque le moteur est froid, elle coupe l'afflux d'eau au radiateur et permet donc un réchauffage rapide du moteur. Une dérivation de remise en circuit assure la circulation interne dans le moteur lorsqu'il est isolé du radiateur.

Important: Ne déposez et ne supprimez pas le thermostat dans le but d'améliorer le refroidissement. Le moteur tournerait alors en-dessous de son degré normal et subirait une usure excessive.

Bouchon de radiateur: Le radiateur est muni d'un bouchon à pression qui diminue la perte de liquide due à la dilatation.

Attention: Pour enlever le bouchon de radiateur d'un moteur chaud, tournez d'abord lentement jusqu'au premier cran (sécurité) pour laisser échapper toute la vapeur sous pression avant débouchage.

ALLUMAGE

Vis platinées: Si les vis platinées de l'allumeur sont sales, piquées ou mal réglées, il peut en résulter des ratés et une perte de puissance, et en pareil cas il convient de régler l'écartement des vis (page 67) ou de les changer. Voir ci-dessous comment poser des vis neuves. S'il suffit de les régler, sautez les points 3 à 6. Des vis très noircies ou piquées peuvent avoir souffert du mauvais rendement du condensateur, d'une remontée d'huile ou de vieillesse. Pour changer les vis (voir Figure 38):

Nota: Débranchez le fil d'alimentation entre le contact et la bobine d'allumage (en le débranchant de la bobine) avant d'enlever le chapeau de l'allumeur. Ceci évitera d'endommager la bobine en faisant tourner le moteur, le contact étant mis lors du réglage de l'écartement.

1. Enlevez le chapeau de l'allumeur.
2. Enlevez de l'axe d'allumeur le rotor et le cache-poussière.
3. Retirez l'écrou et la rondelle frein raccordant le condensateur et le fil d'alimentation à la borne du linguet de rupteur.
4. Retirez les vis et les rondelles frein maintenant les contacts du rupteur sur la platine et enlevez ces contacts. Si le condensateur est à changer, retirez la vis et la rondelle frein qui le maintiennent sur la platine du rupteur.
5. Montez les contacts (vis platinées) neufs, et le condensateur si vous le changez, sur la platine de rupteur. Resserrez les vis de fixation munies de leurs rondelles.
6. Rebranchez le fil du condensateur et l'alimentation sur la borne du linguet.
7. Faites tourner la came en l'entraînant par le moteur jusqu'à ce que les contacts se ferment et réglez-en l'alignement en pliant au besoin leur support fixe.
8. Pour régler l'écartement, faites tourner doucement le moteur jusqu'à ce que le frotteur en fibre du linguet se trouve au sommet d'un des lobes de came.
9. Desserrez légèrement les deux vis de réglage. Insérez un tournevis dans les fentes de réglage et tournez pour obtenir l'écartement voulu, de 0,6 à 0,7 mm, voir Figure 39. Vérifiez cet écartement à l'aide d'une jauge d'épaisseur.

10. Bloquez les vis de réglage et vérifiez à nouveau l'écartement. Retouchez le réglage si l'écartement a changé lors du serrage des vis. Rebranchez le fil d'alimentation sur la bobine d'allumage.

Avance à l'allumage: L'avance se contrôle de la façon suivante:

1. Démontez la bougie du cylindre No 1 (avant) ou le couvercle de culbuterie.
2. Faites tourner le moteur jusqu'à ce que de l'air s'échappe du trou de bougie No 1, ou que les tiges de culbuteurs d'admission et d'échappement tournent librement. Ceci indique que le cylindre en est au temps de compression.
3. Continuez à faire tourner doucement le moteur jusqu'à ce que le cran repère 2° du volant coïncide avec la flèche dans le regard rectangulaire pratiqué dans la tôle de liaison moteur à carter de boîte de vitesses, Figure 64. (Ce regard est caché par un protecteur qu'il faut enlever pour voir le volant).
4. Ainsi calé, vérifiez que le rotor de l'allumeur est bien en face du contact du cylindre No 1 dans le chapeau. Sinon, changez l'ordre des fils.
5. Desserrez le boulon du plateau au pied de l'allumeur, Figure 65, et faites tourner le corps de l'allumeur en sens inverse du rotor jusqu'à ce que les contacts commencent à s'écarter, puis rebloquez le plateau.
6. Remettez le chapeau de l'allumeur, le cache du regard du volant et selon le cas le couvercle de culbuterie ou la bougie et son capuchon.

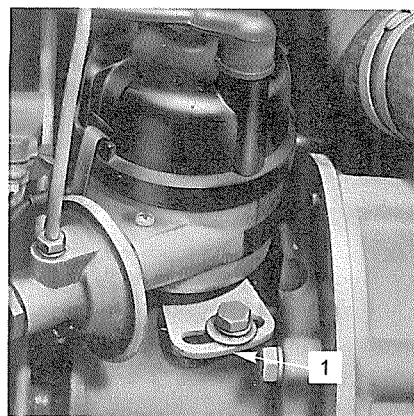


Figure 65 Plateau de réglage de l'avance
1. Plateau de réglage

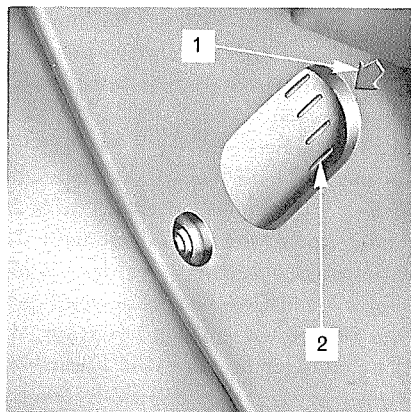


Figure 64 Repères de calage du moteur
1. Flèche - 2. Repères

Bougies: Pour garder au moteur son rendement et ses performances, les bougies doivent être inspectées toutes les 300 heures (voir page 67). En démontant les bougies pour les nettoyer, regardez si l'isolant n'est pas endommagé et les électrodes pas trop érodées. Si les bougies sont en

mauvais état, changez-les quel que soit leur nombre d'heures de service. Les bougies devraient être nettoyées par sablage. L'écartement se vérifie avec une jauge filaire ou d'épaisseur, Figure 66. Il se règle en pliant l'électrode latérale de manière à obtenir un écartement de 0,58 à 0,68 mm. Maintenez propres le culot des bougies et leurs fils en essuyant toute graisse, huile ou poussière.

INSTALLATION ELECTRIQUE

Batterie: A part le niveau de l'électrolyte à vérifier, voir détails page 62, il faut maintenir propres le dessus de la batterie, les trous évents des bouchons et les bornes, et empêcher l'oxydation. Pour enlever l'oxyde, essuyez les parties indiquées avec une solution chaude à faible pourcentage d'ammoniacale ou de bicarbonate de soude. Protégez les bornes du sulfate avec un peu de vaseline.

L'électrolyte d'une batterie chargée à bloc craignant moins le gel par un froid rigoureux que celui d'une batterie peu chargée, il est primordial de tenir la batterie bien chargée. S'il s'avère nécessaire d'ajouter de l'eau, faites-le juste avant d'utiliser le tracteur afin qu'en cours de charge elle se mélange bien à l'électrolyte.

Dynamo et régulateur de charge: La dynamo est entraînée par courroie à partir de la poulie de vilebrequin. Il est important que cette courroie ne patine pas, car le taux de charge en souffrirait.

On trouvera les détails sur le réglage de la courroie page 68. L'unique entretien de la dynamo consiste à en inspecter périodiquement les bornes et à les tenir propres et bien serrées. Un régulateur de tension et d'intensité contrôle automatiquement le taux de charge de la dynamo. **N'essayez pas de modifier le réglage du régulateur.** Si votre témoin au tableau indique que la dynamo ne charge pas la batterie, vérifiez la courroie de ventilateur et les câblages. Si le tout est en bon état et que le témoin indique toujours un défaut de charge, voyez votre concessionnaire Tracteurs Ford.

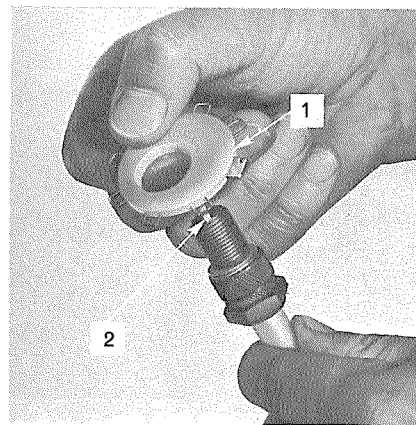


Figure 66 Vérification de l'écartement des bougies

1. Jauge filaire - 2. Electrode latérale

Démarrreur: Si le démarreur n'arrive pas à entraîner le moteur, regardez si la batterie est bien chargée et si tous les câblages (y compris les bornes de la batterie) sont propres et serrés.

Bloc réflecteur étanche des phares: si un phare est en panne, il faut changer le bloc réflecteur étanche en verre.

A cette fin, démontez la grille à menues pailles du radiateur et faites sortir le bloc réflecteur de son entourage en caoutchouc. Débranchez la prise du bloc, Figure 67, et procédez dans l'ordre inverse pour remonter le bloc neuf.

Phares extérieurs (lorsque c'est le cas): Si un phare s'éteint, il faut savoir remplacer l'ampoule. Relâcher la vis de verrouillage de la porte de phare, poussez-la vers le bas et retirez l'ensemble porte de phare et parabolique du corps de phare. Tout en appuyant, dévissez le porte-ampoule comme représenté en figure 68. Cela libère les pattes de maintien. On peut alors enlever l'ampoule. Montez une ampoule neuve en vous assurant qu'elle est bien engagée, puis remontez le porte-ampoule; vous noterez qu'une seule position convient. Remontez alors l'ensemble dans le corps de phare et serrez le tout avec la vis de blocage de la porte.

Réglage des phares: Pour régler les phares démontez la grille à menues pailles du radiateur et desserrez la monture. Orientez le faisceau convenablement, resserrez la monture et remontez la grille.

Nota: Dans le cas de phares extérieurs, desserrez le boulon central de fixation du phare, orientez, puis rebloquez le boulon.

Feu de position et feu arrière: Pour changer l'ampoule d'un feu, démontez l'ensemble cercle et verre et retirez l'ampoule. Mettez-en une neuve et remontez l'ensemble.

Lampe de tableau ou lampe témoin: Pour changer une ampoule, retirez les

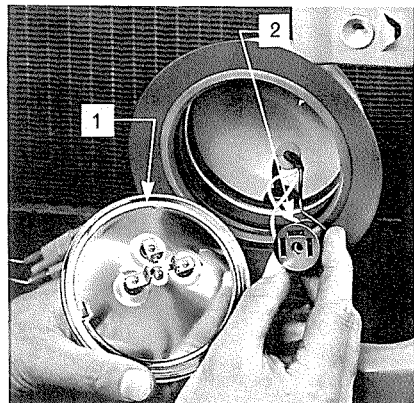


Figure 67 Changement d'un bloc réflecteur étanche de phare

1. Bloc réflecteur étanche - 2. Prise de raccordement

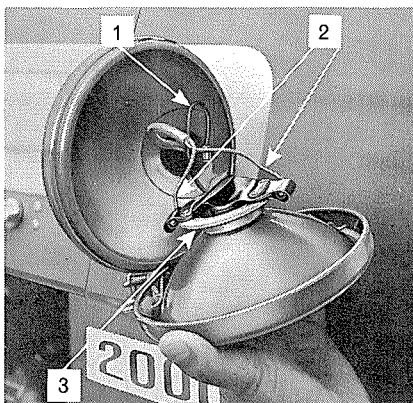


Figure 68 Dépose d'un bloc réflecteur étanche de phare extérieur

1. Bloc interchangeable - 2. Fil d'alimentation - 3. Fil de masse

vis fixant le compte-tours sur l'arrière du capot et tirez le compte-tours vers le volant. Démontez au besoin le câble d'entraînement du compte-tours pour faciliter l'accès. Extrayez la douille par l'arrière du compteur et changez l'ampoule. Procédez au remontage dans l'ordre inverse.

FREINS

Réglage de frein à pied: Dès que la course de pédale de frein à pied devient excessive, ou si la course de l'une est différente de l'autre, réglez les freins de la façon suivante:

1. Le différentiel doit être déverrouillé et les tambours froids.
2. Calez une roue arrière et montez l'autre sur cric. Procédez au réglage sur la roue soulevée.
3. Desserrez le frein à main ou le blocage des freins et retirez le cache de la fente de réglage au dos du tambour.
4. Passez un tournevis par la fente pour attaquer le pignon de réglage des mâchoires, Figure 69. Poussez le manche du tournevis vers l'avant du tracteur pour faire tourner le pignon en sens inverse et par là écarter les mâchoires. Ecartez les jusqu'à ce qu'elles bloquent la roue, puis revenez en arrière jusqu'à ce que la roue tourne sans frotter.
5. Redescendez le tracteur, calez la roue réglée, levez l'autre et réglez de même le frein opposé.

Important: N'oubliez pas de remettre le cache en caoutchouc étanche à la poussière au dos du tambour après réglage.

6. Les deux freins étant réglés, essayez le tracteur sur route pour vous assurer que leur serrage est égal.

Réglage du frein à main:

Le frein à main, du type à disque entièrement enfermé, agit sur la transmission. S'il a besoin d'être réglé, voici comment procéder:

Le frein à main étant initialement relâché:

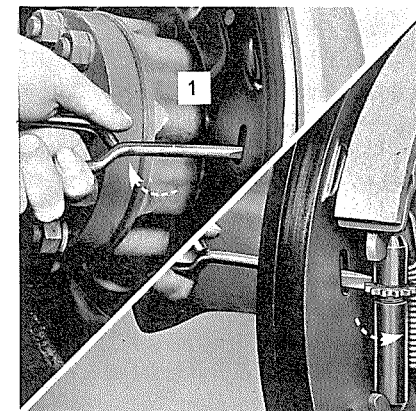


Figure 69 Réglage de frein à pied

1. Comment écarter les mâchoires dans le tambour

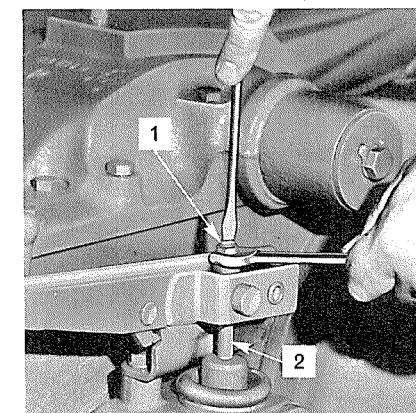


Figure 70 Réglage du frein à main

1. Erou de frein de réglage - 2. Tige de frein à main

1. tirer le levier de frein jusqu'à sentir le 3ème cran (3ème déclic depuis la position relâchée).
2. empêcher l'écrou de verrouillage de réglage de tourner; ceci grâce à une clé plate. Figure 70.
3. rattraper le jeu de freinage en dévissant, donc dans le sens contraire des aiguilles d'une montre, la tige de liaison mais ceci en évitant de forcer.
4. Relâcher le levier de frein à main qui se trouve alors bien réglé.

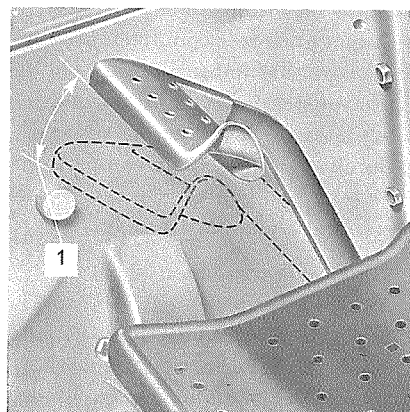


Figure 71 Garde à la pédale d'embrayage
1. Course libre de la pédale

EMBRAYAGE

Pour assurer sa plus longue vie à l'embrayage il faut maintenir la garde à la pédale entre 44 et 57 mm. La garde est la distance dont la pédale s'enfonce sans offrir de résistance, Figure 71. Réglage de la pédale d'embrayage (prise de force standard): Si la garde n'est pas bonne, desserrez l'écrou frein d'axe chape de la tige et extrayez l'axe et la goupille, en „A” Figure 72. Tournez alors la chape pour augmenter ou réduire la longueur efficace de la tige jusqu'à obtention de la garde voulue. Remontez l'axe chape, une goupille neuve, et resserrez l'écrou de freinage.

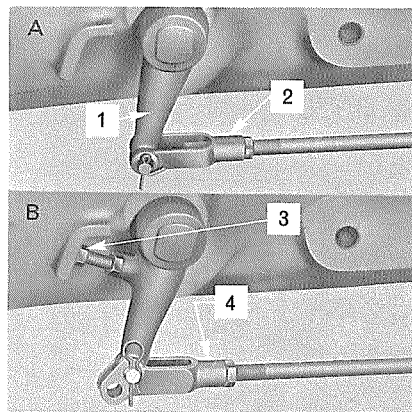


Figure 72 Réglage de chape d'embrayage
1. Levier de débrayage - 2. Chape réglable -
3. Vis de réglage - 4. Ne vissez pas la chape
sur la tige pour régler

Réglage de la pédale d'embrayage (prise de force indépendante): Avec ce type de transmission le levier actionnant l'embrayage porte une vis de réglage qui s'appuie sur une butée venue de fonderie du boîtier de la transmission lorsque la pédale est relâchée, en „B” Figure 72. Pour régler la garde de la pédale, desserrez l'écrou frein de la vis de réglage et tournez cette vis jusqu'à obtention de la garde voulue. Rebloquez l'écrou après réglage.

Important: La longueur de la tige actionnant l'embrayage ne doit pas être modifiée dans le but de régler la garde à la pédale.

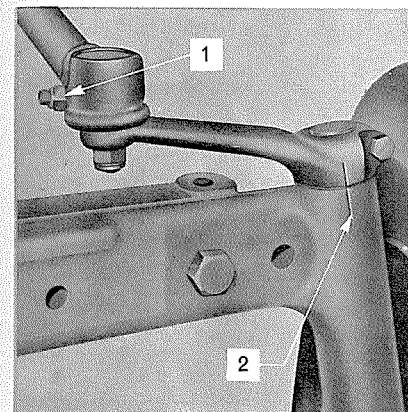


Figure 73 Repères de pincement
des roues avant

1. Boulon de bride de barre d'accouplement -
2. Repères de pincement

PINCEMENT DES ROUES AVANT

Un défaut de parallélisme des roues avant alourdit la direction et use les pneus. D'origine le parallélisme est bon et de ce fait les bielles de direction et les traverses extérieures de train avant portent des repères servant de point de réglage. Chaque fois que la voie avant du tracteur sera changée, il sera nécessaire de réaligner les roues avant comme décrit en page 41.

REMISAGE DU TRACTEUR

Les tracteurs devant être remisés pour un certain temps demandent une certaine protection. Voici la liste des opérations à exécuter:

1. Nettoyez à fond le tracteur. Retouchez la peinture au besoin pour éviter la rouille.
2. Graissez le tracteur. Vidangez la boîte et le pont et remplissez d'huile neuve. Vidangez et remplissez de même le moteur.
3. Vidangez le réservoir. Sur les tracteurs à essence, faites tourner le moteur jusqu'à ce que la cuve du carburateur soit vide.
4. Tracteurs à essence: Dévissez les bougies et versez 85 cc d'huile moteur dans chaque cylindre. Faites faire quelques tours au moteur sur le démarreur. Remontez les bougies, mais ne faites plus tourner. Ainsi la chambre de combustion sera revêtue d'une pellicule d'huile empêchant la rouille et facilitant le départ à la remise en service.
5. Tracteurs diesel: Si le tracteur est remisé ou mis hors service pour une période appréciable (deux mois ou plus), des précautions spéciales sont à prendre pour protéger la pompe d'injection et les injecteurs de la corrosion et du gommage pendant cette immobilisation. Avant la mise hors service, rincez le circuit de carburant avec une huile spéciale dont une certaine quantité restera dans le circuit en période morte. Des huiles d'étalonnage spéciales pour circuits d'injection diesel sont vendues par presque toutes les compagnies. Si vous n'en trouviez pas, un mélange de 5% (en volume) d'huile moteur SAE 10 non détergente dans du carburant diesel peut convenir (un litre d'huile SAE 10 non détergente dans 20 litres de gas-oil). Vidangez le réservoir de carburant et versez-y neuf litres de ce mélange d'étalonnage (ou lubrifiant). Faites tourner le moteur dix minutes pour assurer une répartition complète du mélange

6. Déposez la batterie et assurez-vous qu'elle est chargée à bloc. Entrez-la dans un endroit chauffé. La batterie doit être rechargée de temps à autre en période morte.
7. Mettez des cales sous les essieux du tracteur pour soulager les pneus de son poids.
8. Ouvrez les robinets de vidange au bas du radiateur et du côté droit du bloc moteur pour vidanger le circuit de refroidissement. Ce circuit devra être bien rincé.
9. Calez les bras de relevage en position haute afin que les vérins soient en pleine expansion. Ceci les protège de la corrosion.
10. Recherchez les pièces endommagées ou usées. Changez-les au besoin. Couvrez la sortie du tuyau d'échappement.

1. Gonflez les pneus aux pressions recommandées, remplissez le circuit de refroidissement (avec une solution antigel en hiver) vérifiez les niveaux d'huile du carter moteur, de la boîte, du pont et du filtre à air et montez une batterie bien chargée. Débouchez le tuyau d'échappement.
2. Mettez le moteur en marche et laissez-le tourner au ralenti quelques minutes. Assurez-vous qu'il est bien lubrifié et que toutes les commandes fonctionnent bien.
3. Faites rouler le tracteur sans charge pour contrôler s'il fonctionne de façon satisfaisante.

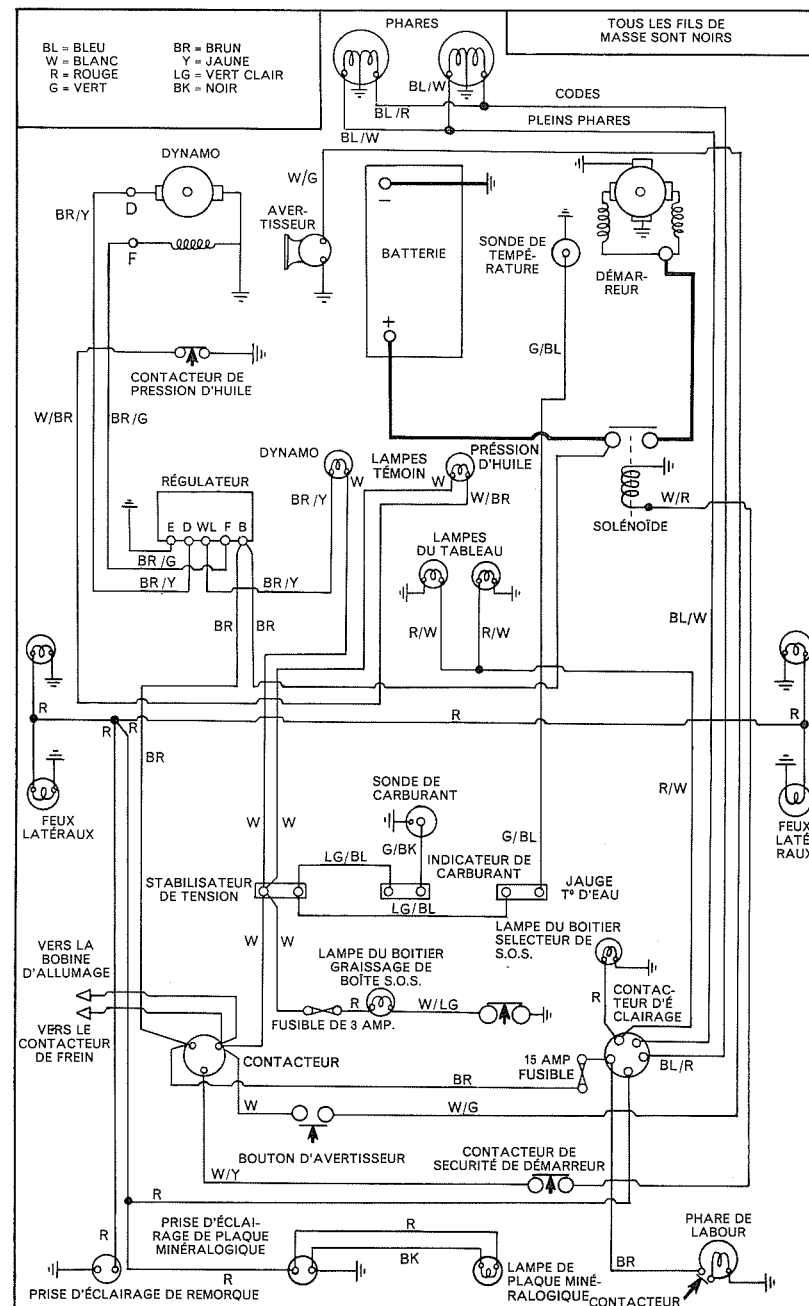


Fig. 74
Schéma de cablage