



LIVRET D ' ENTRETIEN

INTERNATIONAL

TRACTEURS

956 - 1056

956XL - 1056XL

1092 050 R3
12/84



LIVRET D ' ENTRETIEN

INTERNATIONAL

TRACTEURS

956 - 1056

956XL - 1056XL

1092 050 R3
12/84



Les numéros d'homologation approuvés suivants s'appliquent respectivement à chaque type de tracteur.

DATE D'HOMOLOGATION	TYPE DE TRACTEUR	AVEC CADRE DE SECURITE	AVEC CABINE DE SECURITE
7. 10. 82.	433 2RM	O 111 1000	O 111 2000
"	533 2RM	O 110 1000	O 110 3000
"	533A4RM	O 110 2000	O 110 4000
"	633 2RM	O 109 1000	O 109 3000
"	633A4RM	O 109 2000	O 109 4000
"	733 2RM	O 108 1000	O 108 3000
"	733A4RM	O 108 2000	O 108 4000
"	743 2RM	O 112 1000	O 112 3000
"	743A4RM	O 112 2000	O 112 4000
"	745S2RM	O 113 1000	O 113 3000
"	745SA4RM	O 113 2000	O 113 4000
"	845 2RM	O 114 1000	O 114 3000
"	845A4RM	O 114 2000	O 114 4000
"	743XL2RM	-	O 101 1000
"	743AXL4RM	-	O 101 2000
"	745XL2RM	-	O 102 1000
"	745AXL4RM	-	O 102 2000
"	845XL2RM	-	O 103 1000
"	845AXL4RM	-	O 103 2000
"	956XL2RM	-	O 104 1000
"	956AXL4RM	-	O 104 2000
"	1056XL2RM	-	O 105 1000
"	1056AXL4RM	-	O 105 2000
"	1255XL2RM	-	O 106 1000
"	1255AXL4RM	-	O 106 2000
"	1455AXL4RM	-	O 107 1000
29. 10. 82.	856XL2RM	-	O 117 1000
"	856AXL4RM	-	O 117 2000
"	9562RM	O 115 1000	-
"	956A4RM	O 115 2000	-
"	10562RM	O 116 1000	-
"	1056A4RM	O 116 2000	-



TABLE DES MATIERES

1 – INTRODUCTION (Recommandations importantes - Règles de sécurité)	3 - 5
2 – CARACTERISTIQUES (Contenances, Dimensions, Vitesses d'avancement, Lubrifiants recommandés)	6 - 10
3 – PREPARATION DU TRACTEUR AU TRAVAIL QUOTIDIEN	11
4 – INSTRUMENTS DE BORD ET COMMANDES	12 - 18
5 – CABINE	19 - 21
6 – UTILISATION DU TRACTEUR (Rôdage, Démarrage et arrêt du tracteur)	22
7 – REGLAGES (Masses d'alourdissement, Réglages de voies)	24 - 27
8 – UTILISATION DES EQUIPEMENTS (Prise de force, Chapes d'attelage, Barres d'attelage, Attelage 3-points, Relevage hydraulique, Chargeur frontal)	28 - 38
9 – ENTRETIEN	39 - 81
10 – REMISAGE DU TRACTEUR	82
11 – TABLEAU DE DEPANNAGE	83 - 86
12 – INDEX	87

Les opérations d'entretien décrites dans ce manuel peuvent, d'une façon générale, être effectuées par le conducteur lui-même.

ATTENTION : Nous vous recommandons cependant d'avoir recours à votre concessionnaire pour des opérations telles que réparations et réglages du système d'injection, des freins, du système hydraulique, de la direction, des réductions finales, du système électrique et le montage des pneus.

N'utilisez que des pièces d'origine I H.

Les pannes consécutives à l'utilisation de pièces autres que celles d'origine ne sont pas couvertes par la garantie.

Les règles de sécurité sont données pour votre protection.

OBSERVEZ - LES



RECOMMANDATIONS IMPORTANTES

1. Avant de mettre le tracteur en marche, familiarisez-vous avec les instruments de bord et les commandes. Pour votre sécurité, il est nécessaire de suivre les instructions contenues dans le présent livret. Apprenez la manoeuvre des leviers, le tracteur étant à l'arrêt.
2. Evitez d'utiliser le tracteur neuf à pleine charge. Une pleine charge ne doit être imposée au tracteur qu'après un minimum de 20 heures de fonctionnement. Ne surchargez jamais le tracteur, ce qui aurait pour effet une usure prématurée et la rupture du contrat de garantie.
3. Ne laissez pas vos pieds appuyés sur les pédales de frein et de débrayage ce qui aurait pour effet une usure excessive des garnitures et de la butée. Ne conduisez jamais le tracteur avec le levier de crabotage de prise de force verrouillé en position débrayée. Si ce levier est débrayé trop longtemps, il en résulte une usure prématurée de la butée.
4. N'attelez d'outils traînés qu'à la barre ou crochets prévus à cet effet.
5. Une vérification périodique et un bon entretien constituent la meilleure façon de maintenir votre tracteur en bon état de fonctionnement. La détection des pannes et le remplacement immédiat des pièces cassées ou défectueuses vous éviteront de nombreux déboires et dépenses dans l'avenir.
6. Maintenez votre tracteur propre et évitez, lors du lavage au jet, de laisser pénétrer de l'eau dans la pompe d'injection, l'alternateur ou le démarreur. Après le lavage, effectuez un essai de fonctionnement des freins et de l'embrayage.
7. Pour la réparation des équipements Bosch de votre tracteur, adressez-vous à un mécanicien spécialiste.
8. Pour éviter les risques de gel du système de refroidissement et des pneus lestés à l'eau, reportez-vous aux paragraphes traitant des précautions à prendre par temps froid.
9. Par temps froid, avant de mettre le moteur à pleine charge, il est préférable de le laisser tourner à vitesse moyenne pendant quelques minutes pour lui permettre d'atteindre sa température de fonctionnement.
10. Pour les besoins des réparations et des commandes de pièces de rechange, inscrivez ci-dessous les numéros de série du moteur, du châssis, de la transmission et du relevage hydraulique.

Fig. 1 - 1a

1 - N° de série du châssis

2 - N° de série du moteur

N° de série du système de relevage hydraulique
(gravé au-dessus de la valve de contrôle de traction)

N° de série de la transmission
(gravé sur le côté gauche de la boîte de vitesses)

Resserrez les boulons de roues avant et les écrous de roues arrière après les 2 à 5 premières heures d'utilisation. Révérifiez le couple de serrage après 8 à 10 heures. Pour les couples de serrage spéciaux, reportez-vous aux caractéristiques.

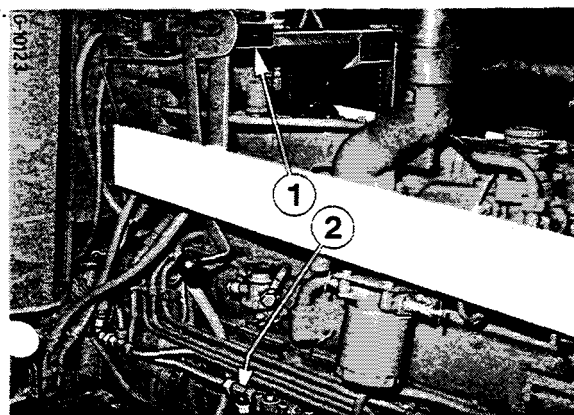


Figure 1
956XL - 1056XL

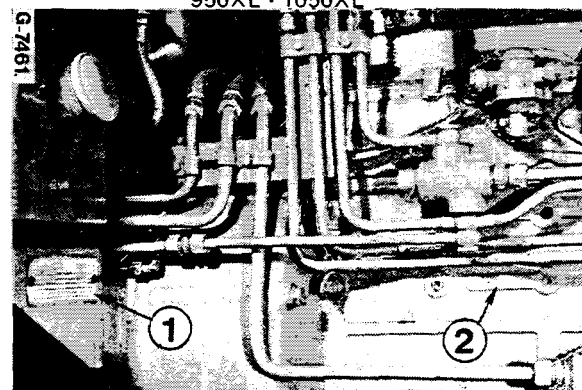


Figure 1a
956 - 1056





REGLES DE SECURITE

Toutes les précautions et les dispositions ont été prises, à tous les stades de la conception et de la fabrication, pour que votre machine soit la plus sûre possible.

Un seul geste malencontreux peut cependant réduire à néant tous ces efforts. Les conditions de sécurité sont aussi fonction de la personne au volant. Elle seule, si elle est pleinement consciente de sa responsabilité, pourra prévenir les accidents.



Ce signe attire votre attention sur les points concernant votre sécurité personnelle. Soyez-y attentif.

1. Ne laissez personne mettre le tracteur en marche. Vous devez avoir un permis valable. Vous êtes responsable non seulement du tracteur mais aussi de quiconque se trouve dans votre champ de travail.
2. Assurez-vous, avant de mettre le moteur en marche, que les leviers de changement de vitesse, de gamme et de crabotage de prise de force sont au point mort.
3. Les gaz d'échappement sont très nocifs. Ne faites pas fonctionner le moteur dans un local clos, sauf s'il est convenablement ventilé, ou sans dispositif d'assainissement des gaz.
4. Pour accéder au poste de conduite ou en descendre, utilisez les marches prévues à cet effet. N'essayez jamais de monter ou de descendre du tracteur en marche.
5. Vous êtes responsable de la sécurité de toute personne manoeuvrant l'instrument traîné par votre tracteur ou se trouvant dans la remorque.

Quand le tracteur tire un équipement actionné par prise de force, assurez-vous que le dispositif de protection est bien en place et en bon état. Lorsque la prise de force n'est pas utilisée, montez son garant.

6. Ne laissez jamais personne monter sur la barre d'attelage ou sur les bras du relevage hydraulique. Assurez-vous, avant d'actionner le relevage hydraulique, que personne ne se trouve à proximité des bras de relevage et de l'attelage.

7. N'utilisez jamais les freins de direction pour négocier les virages sur route.

Soyez très prudent quand vous freinez sur une route glissante. Conduisez lentement.

Passez en première vitesse sur une pente difficile.

8. Assurez-vous que les freins et l'éclairage sont toujours en bon état de marche.

La remorque doit être équipée de freins et de feux de signalisation conformément aux règlements en vigueur.

9. Avant de quitter le tracteur, mettez toujours les leviers de changement de vitesses et de gammes au point mort, serrez le frein de stationnement, abaissez au sol l'outil porté puis arrêtez le moteur.

Ne vous éloignez jamais du tracteur alors que le moteur tourne.

10. Ne nettoyez ou ne graissez jamais le tracteur alors que le moteur est en marche.

Ne refaites jamais le plein du réservoir quand le moteur tourne ou qu'il est chaud. Ne fumez pas et éloignez toute flamme nue quand vous travaillez près de combustibles inflammables.

A l'intérieur comme à l'extérieur, conformez-vous aux règles de précautions contre l'incendie concernant les engins à moteur.

Laissez le moteur refroidir avant d'enlever le bouchon du radiateur.

11. En cas d'intervention sur l'équipement électrique, débranchez en premier lieu le câble à la masse de la batterie. La réparation faite, branchez-le en dernier.

Ne fumez pas et éloignez toute flamme nue d'une batterie en charge ou récemment chargée. Les vapeurs émanant d'une batterie s'enflamment facilement.



CARACTERISTIQUES

	956 -- 956 XL	1056 -- 1056 XL
MOTEUR : Diesel 4 temps 6 cylindres à injection directe et graissage sous pression	D 358	D 358
Régime au ralenti (tr/mn)	700 -- 800	700 -- 800
Régime nominal en charge (tr/mn)	2200	2300
Régime maximum à vide (tr/mn)	2370 -- 2430	2480 -- 2540
Cylindrée (cm ³)	5867	5867
Alésage (mm)	98,4	98,4
Course (mm)	128,5	128,5
Ordre d'allumage	1 - 5 - 3 - 6 - 2 - 4	1 - 5 - 3 - 6 - 2 - 4
Jeu des culbuteurs (moteur chaud) (mm)	0,30	0,30
Taux de compression	16 : 1	16 : 1
Température optimale de fonctionnement (°C)	85 -- 95	85 -- 95
Pompe d'injection "Bosch" EP/VA6	100H/1100 CR 87/2F	100H/1150 CR 87/3
Porte injecteur "Bosch" KBEL	84 S 4/13	84 S 4/13
Injecteurs "Bosch" DLLA 150 S 815		DLLA 150 S 815
Pression d'injection MPa	22,5 -- 23,3	22,5 -- 23,3
Début d'injection (statique) avant point mort haut	14°	14°
Batterie	12V 110Ah ou 143Ah ou 165Ah	12V 110Ah ou 143Ah ou 165Ah
Alternateur "Bosch"	G1 14V 33A 27 ou K1 14V 55A 20	G1 14V 33A 27 ou K1 14V 55A 20
Démarrreur "Bosch" JF	12V	12V

CONTENANCES	Litres
Réservoir à combustible	136
Système de refroidissement : sans climatisation	24,4
avec climatisation	28,6
Carter moteur	12
Carter de transmission	
Version 2 roues motrices	28
Version 4 roues motrices	31
Carter de relevage hydraulique (avec réservoir de refroidissement d'huile) *	
956 XL -- 1056 XL	46
956 -- 1056	34
Réductions finales	7,0 chacune
Essieu avant	
Différentiel APL 1552	6,0
APL 3052	7,0
Entraînement final	1,0 chacun
Réservoir d'huile de freinage	0,17
Climatisation (+)	1,8 kg
Compresseur du système de climatisation (+)	0,207

PRISE DE FORCE -- Gamme de vitesse de l'arbre

540 tr/mn à un régime moteur de	1920
1000 tr/mn à un régime moteur de	2000

** 1 Mégapascal (MPa) = 10 bar

(+) Si le tracteur est ainsi équipé

* Volume maxi. utilisable de l'huile pour équipement supplémentaire :

	956 XL -- 1056 XL	956 -- 1056
En marche	20 l	5 l
Fonctionnement à poste fixe	20 l	10 l



CARACTERISTIQUES

Embrayage Double disque type sec à ressort Moteur Diamètre disque Prise de force Diamètre disque	310 mm 310 mm
Freinage pneumatique de remorque Pression de fonctionnement	0,62 – 0,735 MPa
Pneumatiques Avant Arrière 4 roues motrices	7,50 – 18 ASF 18,4 – 34 AS 6PR 11,2 – 28 AS 6PR avec 18,4 – 34 AS 6PR
Pincement 2 RM 4 RM •	2 – 8 mm 0 – 2 mm
Pression de gonflage Roues avant route champ	0,2 MPa 0,15 – 0,20 MPa
Roues arrière	Reportez-vous au tableau ci-dessous

Taille des pneus	PR	Limite de charge des pneus à diverses pressions de gonflage (MPa)							
		0,10	0,11	0,12	0,13	0,14	0,15	0,16	0,17
16,9 – 38 16,9 R 38	8	1840*	1940	2040	2130	2230	2325	2425	2520
18,4 – 34 18,4 R 34	6		2250*	–	–	–	–	–	–
	8		2250*	2360	2465	2565	–	–	–
18,4 – 38 18,4 R 38	8		2300*	2500	2615	2715	–	–	–
20,8 – 38 20,8 R 38	8	2670	2810	2950	3090	–	–	–	–
23,1 – 30	8		3040	–	3252	3456	–	–	–
23,1 – 34	8		3225	–	–	–	–	–	–

* Pour tracteurs non chargés. La pression doit être augmentée selon que la charge est plus grande.



DIMENSIONS (mm)

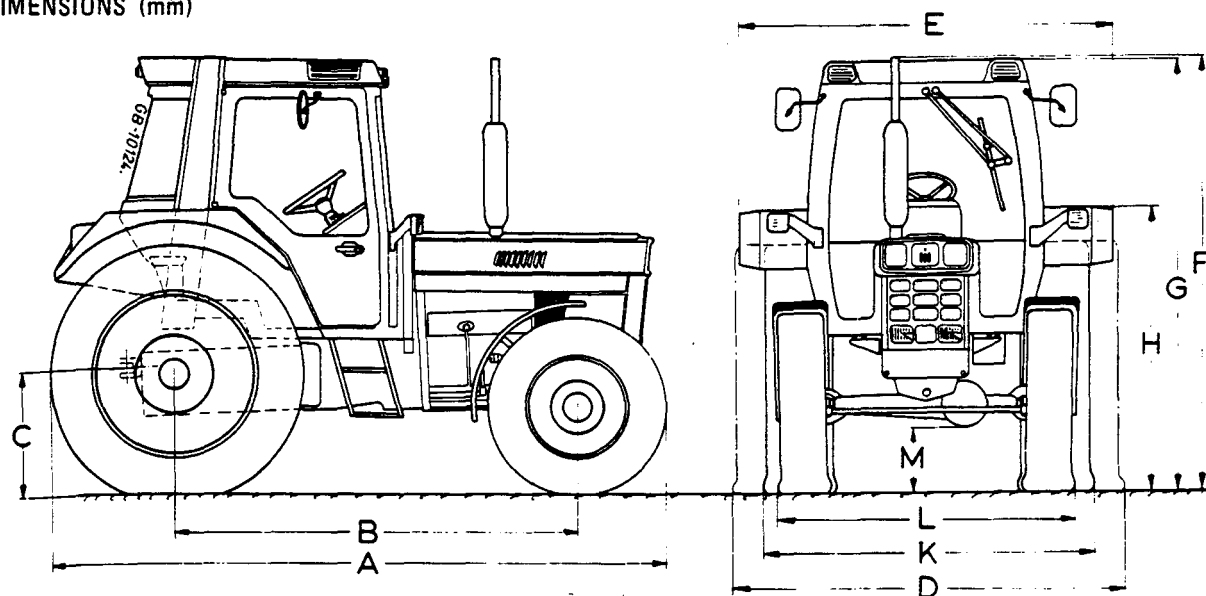


Figure 2

	956XL		1056XL	
	Standard	4 RM	Standard	4 RM
A	3,96	4,06	3,99	4,12
B	2,63(L) - 2,66(S)	2,59	2,63(L) - 2,66(S)	2,59
C	1,05	1,05	1,07	1,07
D	2,41	2,41	2,41	2,41
E	2,31	2,31	2,31	2,31
F	2,83	2,83	2,86	2,86
G	2,75	2,75	2,77	2,77
H	1,82	1,82	1,84	1,84
K	2,30	2,30	2,30	2,30
L	Voir chapitre "Réglage de la voie des roues avant"			
M	0,51	0,41	0,51	0,41
Rayon de braquage				
avec freins de direction	4,40	4,70	4,40	4,70
sans freins de direction	5,05	5,35	5,05	5,35

(L) : Essieu avant normal

(S) : Essieu avant renforcé



VITESSES D'AVANCEMENT (km/h)

VITESSES AVANT		956 XL			1056 XL		
		Pneus 16.9 - 38			Pneus 18.4 - 38		
GAMME CHAMPS	1ère	2,3	D G N 1,9	D G L 0,7	2,5	D G N 2,0	D G L 0,8
	2ème	3,2	2,6	1,0	3,4	2,8	1,1
	3ème	4,9	4,0	1,5	5,5	4,3	1,6
	4ème	6,7	5,4	2,1	7,2	5,9	2,3
GAMME ROUTE	1ère	7,9	6,5	2,7	8,5	7,0	2,7
	2ème	10,9	8,9	3,4	11,7	9,6	3,7
	3ème	17,9	13,8	5,3	18,2	14,9	5,7
	4ème	22,9	18,8	7,2	24,7	20,2	7,8

D G N = Version double gamme synchronisée

D G L = Version double gamme lente.

NOTE : Les vitesses peuvent changer légèrement en fonction de la monte en pneumatique.

COUPLES DE SERRAGE SPECIAUX (en m. daN)

Boulons de roues avant (Essieu standard)	16 + 2	Vis de culasse	14 - 15
Boulons de roues avant (Essieu renforcé)	30 - 5	Boulons de pompe hydraulique	4,5
Ecrous de roues avant (4 RM)	30 + 5	Boulons de fixation du carter de relevage	
Ecrous de jantes de roues avant (4 RM)	30 + 5	Hydraulique	12
Ecrous de roues arrière	35 + 5	Bouchons de niveau et de vidange de	
Ecrous de jantes de roues arrière	35 + 5	la transmission	10
Boulons d'essieu avant et de timonerie (4) Fig. 46 et 50 - 60		Poste de conduite et cabine	voir Fig. 45
		Filtre à combustible	(voir chapitre concerné)



LUBRIFIANTS RECOMMANDES

Points de remplissage	Lubrifiant	Température ambiante	Viscosité SAE	Qualité standard Classification API
Moteur	Huile moteur HD	Au-dessus de + 30°C	30 20W - 40 10W - 30	CD (MIL-L-2104 C) Huile préconisée : INTERNATIONAL "MONOGRADE C"
		De 0° C à + 30°C	20W - 20 20W - 40 10W - 30	
		De 0°C à -10° C	10W 10W - 30	
		Au-dessous de -10° C	5W - 20 10W + 10 % de pétrole	
Transmission	Huile de transmission HY-TRAN	Au-dessous de -10° C	90 ou 80W - 90	GL-5, ou MIL-L2105 B
Réductions finales		Au-dessus de -10° C	80W - 90 ou 80	
Essieu AV moteur			90	
Système hydraulique	Huile IH HY-TRAN			Suivant spécification IH B6
Points de graissage	Tous usages			A base de lithium suivant spécification IH B 27 viscosité 251 HEP ou A base de lithium consistance N°2 ou graisse NLG1 grade 2
Roulements Roues avant	Graisse saponifiée au lithium			
Freins*	Huile IH HY-TRAN			Suivant spécification IH B 6
Système de refroidissement	Réfrigérant plus Antigel IH plus Conditionneur			Spécification IH B 1. Suivre les indications du tableau des mélanges. Concentration mini. 33% allant jusqu'à -20°C
Système de climatisation	Liquide réfrigérant R 12			Suivant spécification IH B 41
Compresseur du système de climatisation	Huile spéciale			Suniso 5 GS ou Texaco Capella E (Grade 500) ou huile équivalente compatible avec liquide réfrigérant R 12

***ATTENTION :** N'utilisez pas de fluide de freinage du commerce !

Voir le catalogue pièces pour les numéros de commande de l'huile moteur, du fluide hydraulique, de l'huile IH-HY-TRAN et de l'huile de transmission.

Les concessionnaires IH seront heureux de vous donner de plus amples renseignements sur les lubrifiants à utiliser.

Les instructions de graissage données dans ce manuel se réfèrent au tableau ci-dessus.

Les détériorations causées par l'utilisation de lubrifiants autres que ceux qui sont recommandés ci-dessus ne sont pas couvertes par la garantie du constructeur.

CARACTERISTIQUES MODIFIABLES SANS PREAVIS

PREPARATION DU TRACTEUR AU TRAVAIL QUOTIDIEN

Tous les matins, procédez à un examen visuel pour détecter les fuites, les boulons desserrés, etc... Procédez immédiatement aux réparations nécessaires.

Vérifiez le montage, la pression de gonflement et l'état des pneumatiques.

COMBUSTIBLE

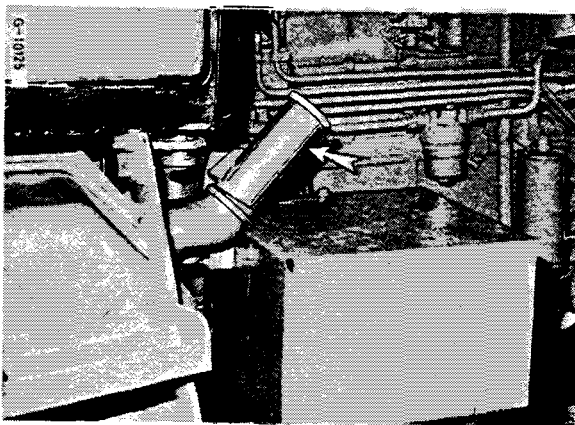


Figure 3
956 XL - 1056 XL
Goulot de remplissage du réservoir à combustible.

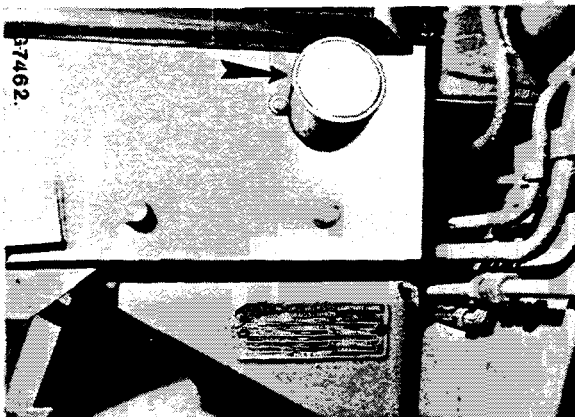


Figure 3a
956 - 1056
Goulot de remplissage du réservoir à combustible



N'enlevez jamais le bouchon (figure 3) du réservoir à combustible et ne remplissez jamais le réservoir lorsque le moteur tourne ou à proximité d'une flamme. Ne fumez pas et n'utilisez pas de lampe à huile lorsque vous travaillez à proximité de produits inflammables. Assurez-vous que le réservoir est plein. Remplissez-le après chaque journée de travail pour réduire au minimum toute condensation.

HUILE MOTEUR

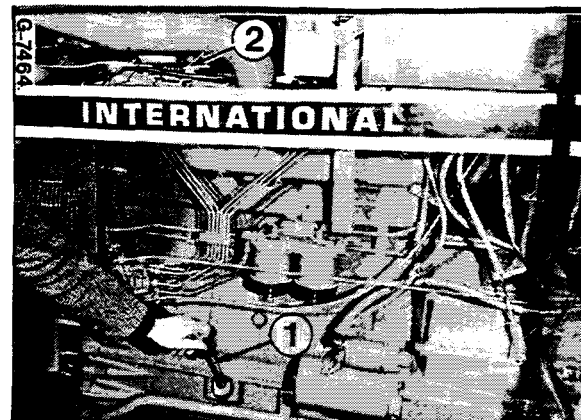


Figure 4
Vérification du niveau d'huile moteur
1 - Jauge de niveau d'huile 2 - Tube de remplissage

Lors de la vérification du niveau d'huile, assurez-vous que le moteur est arrêté et le tracteur sur un plan horizontal.

Pour obtenir une indication précise, laissez à l'huile le temps de retomber dans le carter inférieur. Desserrez la tige de la jauge, dégagez-la et essuyez-la.

Vérifiez le niveau d'huile et ajustez-le éventuellement par le goulot de remplissage (2) figure 4, pour amener le niveau au repère supérieur de la jauge. Remettez la jauge et serrez-la.



INSTRUMENTS DE BORD ET COMMANDES

Quelle que soit votre expérience de conducteur de tracteur, vous devez vous familiariser avec l'emplacement et l'usage de tous les instruments de bord et commandes avant de mettre le tracteur en service. Observez tous les instruments de bord immédiatement après le démarrage, puis lorsque le moteur est chaud et à intervalles fréquents en cours d'utilisation, de façon à détecter rapidement les anomalies et pouvoir y remédier dans les plus brefs délais.

Si un appareil ne donne pas l'indication correcte, arrêtez le moteur, repérez la défaillance et faites immédiatement la réparation nécessaire.

ATTENTION : Toute tentative d'utilisation du tracteur sans tenir compte de ces recommandations risque d'être dangereuse.

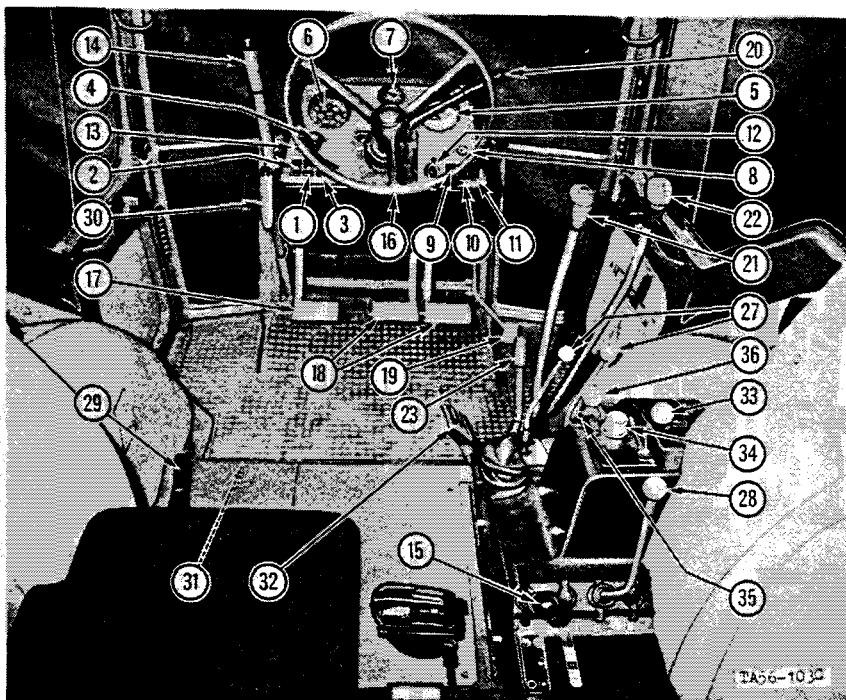


Figure 5 (956 XL 1056 XL)

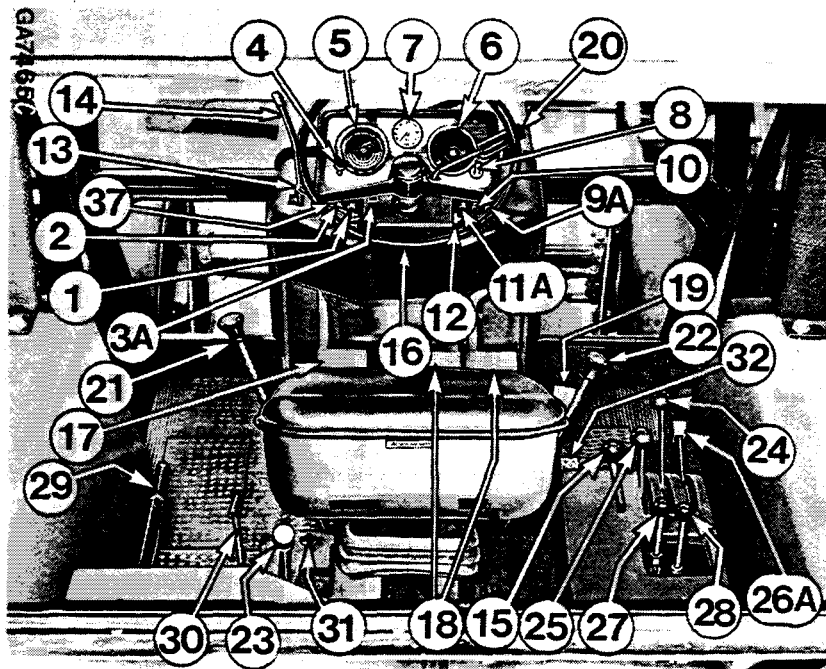


Figure 5a (956 1056)



INSTRUMENTS DE BORD ET COMMANDES

Légende des figures 5 et 5a

1. Contacteur de feux d'avertissement
 2. Contacteur d'éclairage
 3. Contacteur d'essuie-glace et de lave-glace
 - 3a Lampe témoin de frein de stationnement 956-1056
 4. Commande de mise en marche et d'arrêt
 5. Compteur combiné
 6. Indicateur combiné
 7. Manomètre de pression d'air
 8. Prise de courant
 9. Commutateur de phare de travail
 - 9a Lampe témoin de colmatage du filtre de la transmission 956-1056
 10. Commutateur de phare de travail*
 11. Commutateur de gyrophare
 - 11a Lampe témoin de blocage de différentiel*956-1056
 12. Clé de contact et d'éclairage
 13. Feux de changement de direction, feux de croisement et klaxon
 14. Levier d'embrayage/débrayage de prise de force
 15. Levier d'enclenchement de prise de force
 16. Volant de direction
 17. Pédale d'embrayage
 18. Pédales de frein
 19. Accélérateur
 20. Accélérateur à main
 21. Levier de changement de gammes
 22. Levier de changement de vitesses
 23. Levier de réducteur de vitesses*
 24. Levier de contrôle d'effort
 25. Levier de contrôle de position
 26. Bouton repère
 - 26a Levier témoin
 27. Levier de valve auxiliaire (double effet)*
 28. Levier de valve auxiliaire (simple effet)*
 29. Levier d'embrayage du pont avant *
 30. Frein à main
 31. Contrôle de vitesse de descente du relevage
 32. Pédale de blocage de différentiel
 33. Levier de positionnement – Sens-O-Draulic
 34. Sélecteur de fonction – Sens-O-Draulic
 35. Verrou de levier de manipulation – Sens-O-Draulic
 36. Levier de manipulation – Sens-O-Draulic
 37. Lampe témoin de pré-chauffage
- * Si le tracteur est ainsi équipé

Instruments - Fig. 5/5a

1 - CONTACTEUR DE FEUX D'AVERTISSEMENT

En cas de stationnement sur la route, principalement la nuit, et chaque fois que la situation l'exige, branchez les feux d'avertissement clignotants. Respectez le code de la route.

2 - CONTACTEUR D'ECLAIRAGE

Position 1 : Feux de position, arrière, de plaque minéralogique et d'instruments de bord.

Position 2 : Tous les instruments cités en position "1" plus les phares de route.

3 - CONTACTEUR D'ESSUIE-GLACE et de LAVE-GLACE

Position 1 : Essuie-glace

Position 2 : Essuie-glace et lave-glace

3a - LAMPE TEMOIN DE FREIN DE STATIONNEMENT

Ne conduisez pas le tracteur si cette lampe témoin est allumée. Libérez le frein de stationnement.

4 - COMMANDE DE MISE EN MARCHÉ ET D'ARRÊT

- Reportez-vous à "Mise en marche du moteur" figure 16

5 - COMPTEUR COMBINÉ

Le compteur combiné indique le nombre d'heures de fonctionnement, le régime du moteur et la vitesse d'avancement.

Pour bien respecter les périodicités d'entretien il est recommandé de tenir un registre des heures de travail.

6 - INDICATEUR COMBINÉ - 956XL - 1056 XL.

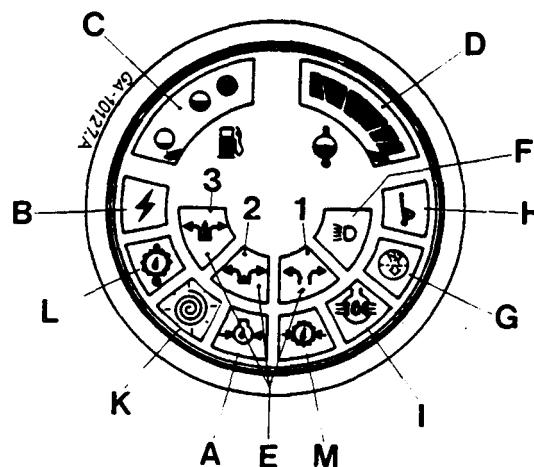


Figure 6



INSTRUMENTS DE BORD ET COMMANDES

6 - INDICATEUR COMBINE - 956 - 1056

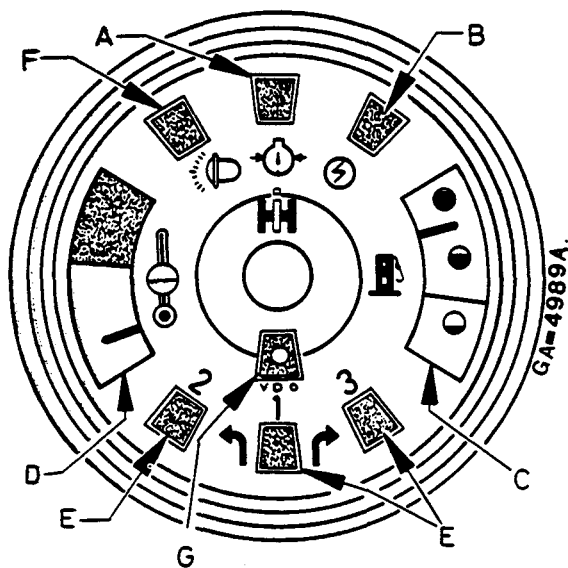


Figure 6a

A - Lampe-témoin de pression d'huile moteur (rouge)

Lorsque le moteur démarre et gagne de la vitesse, la lampe-témoin doit s'éteindre. Si toutefois elle reste allumée, ou si elle s'allume en cours de fonctionnement, arrêtez immédiatement le moteur. Vérifiez le niveau d'huile du carter moteur. Reportez-vous également au "Tableau de Dépannage" et corrigez le défaut.

B - Lampe-témoin de charge (rouge)

Lorsque le moteur démarre et gagne de la vitesse, la lampe-témoin de charge doit s'éteindre si la charge des batteries est correcte. Si toutefois elle reste allumée, ou si elle s'allume en cours de fonctionnement, vérifiez le système électrique, notamment les raccords d'alternateur.

C - Indicateur de niveau de combustible

Le cadran (C) indique la quantité de combustible contenue dans le réservoir.

D - Température du système de refroidissement

La température du système de refroidissement est indiquée par le thermomètre (D). L'aiguille ne doit jamais se trouver dans la zone rouge. Si la température dépasse cette limite, faites tourner le moteur au ralenti jusqu'à ce qu'il soit refroidi. Décelez le défaut et remédiez.

E - Lampes-témoin de clignotants de direction (vert)

Les trois lampes-témoin indiquent que les feux clignotants fonctionnent bien lorsque le tracteur est équipé de deux attelages. Lorsque le tracteur remorque un seul attelage, deux des lampes-témoin seulement s'allument pour indiquer le bon fonctionnement des feux clignotants. Lorsque le tracteur fonctionne seul, c'est la lampe-témoin (E1) qui s'allume. Souvent, les trois lampes commencent par s'allumer en même temps, après quoi, elles fonctionnent comme décrit précédemment.

F - Lampe-témoin de phares de route (bleue)

Lorsqu'on allume les phares de route la lampe-témoin bleue s'allume.

G - Indicateur de colmatage du filtre à air (rouge)

Si cette lampe-témoin s'allume alors que le moteur tourne, cela signifie que la limite de colmatage admissible de l'élément du filtre à air est dépassée et qu'il faut procéder à l'entretien de l'élément de filtre. Voir chapitre "Filtre à air".

Remarque On peut, cependant, sans risque pour le moteur terminer le travail en cours; mais cela entraîne une perte de puissance et une augmentation de fumée.

H - Lampe-témoin de frein de stationnement; 956XL - 1056XL;

Ne faites pas démarrer le tracteur si la lampe est allumée. Libérez le frein à main.

I - L - Non utilisé

K - Lampe - témoin de pré-chauffage 956XL - 1056XL

Cette lampe commandera la durée du pré-chauffage. Le Pré-chauffage fonctionne automatiquement quand le bouton est mis en position (1) - Figure 7, si la température est d'environ 10°C ou moins. La lampe restera allumée pendant une minute approximativement.

M - Lampe témoin de colmatage du filtre de la transmission 956XL - 1056XL

Lorsque cette lampe s'allume procéder à l'entretien du filtre

7 - Manomètre de pression d'air (si équipé)

Lorsque vous attellez une remorque pourvue d'un système de freinage pneumatique, le manomètre doit indiquer une pression minimum avant de déplacer le tracteur (voir Caractéristiques).

INSTRUMENTS DE BORD ET COMMANDES

9a - Lampe témoin de colmatage du filtre de la transmission 956 - 1056

Lorsque cette lampe s'allume procéder à l'entretien du filtre

12 - CLE DE CONTACT ET D'ECLAIRAGE

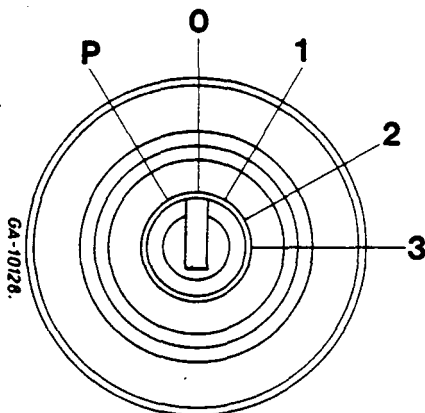


Figure 7
Positions de la clé de contact

- P - Position de stationnement la nuit : feux d'avertissement sur circuit. Feux arrière, feux de position, lampes de plaque minéralogique et de tableau de bord allumés.
- O - Position d'arrêt
Feux d'avertissement sur circuit.
- 1 - Sont sur circuit: position de fonctionnement, position de pré-chauffage (pré-chauffage automatique) instruments de tableau de bord, avertisseur sonore, phares de route, indicateurs de direction, prise de courant, feux de stop et démarreur.
- 2 - Position de pré-chauffage (avec pré-chauffage manuel).
- 2 - Position de démarrage (avec pré-chauffage automatique).
- 3 - Position de démarrage (avec pré-chauffage manuel).

13 - CONTACTEUR DE CHANGEMENT DE DIRECTION ET DE FEUX DE CROISEMENT

Le contacteur de changement de direction commande les feux clignotants - Vers l'avant, le clignotant de droite s'allume, Vers l'arrière, c'est celui de gauche.

Vers le haut, il actionne les feux de croisement.

Soulevé brièvement, alors que les phares sont éteints, il permet de faire des appels de phares. A l'extrémité du levier se trouve le bouton d'avertisseur sonore.

14 - LEVIER D'EMBRAYAGE/DEBRAYAGE DE PRISE DE FORCE

Permet d'embrayer et de débrayer l'entraînement de la prise de force.

15 - LEVIER D'ENCLenchement DE PRISE DE FORCE

Reportez-vous au paragraphe "prise de Force", figure 27.

16 - DIRECTION HYDROSTATIQUE

Avant de faire démarrer le tracteur vérifiez le bon fonctionnement de la direction hydrostatique en faisant tourner le volant à fond alternativement dans les deux sens.

Si le tracteur est remorqué, moteur en panne, la pression obtenue à la pompe manuelle suffit à la conduite en circuit fermé.



ATTENTION : La direction assistée ne fonctionnant pas lorsque le tracteur est remorqué ou en roue libre, moteur arrêté, il y a lieu de prendre des précautions particulièrement par temps froid,

NOTE : La conduite exigera un effort un peu supérieur. Ne dépassez pas la vitesse de remorquage de 10 km/h.

18 - PEDALES DE FREINS

Chaque jour, avant de vous mettre au travail, vérifiez, en roulant, l'efficacité des freins.

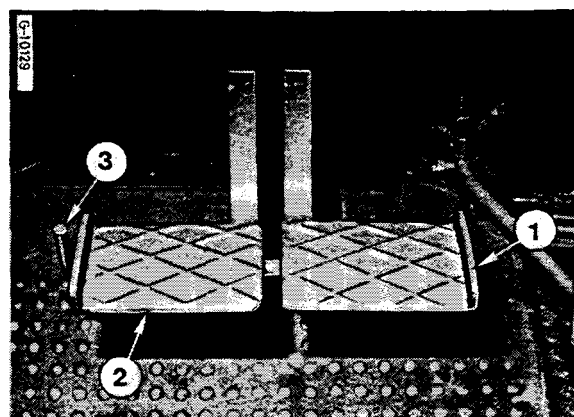


Figure 8 (956XL - 1056XL)
Pédales de frein jumelées



INSTRUMENTS DE BORD ET COMMANDES

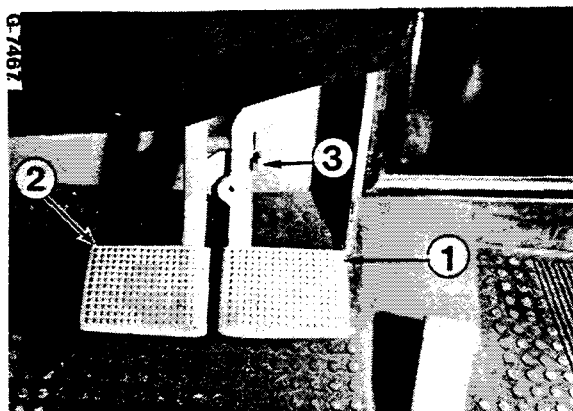


Figure 8a (956-1056)
Pédales de frein jumelées

- 1 - Pédale de frein droit
- 2 - Pédale de frein gauche
- 3 - Loquet de jumelage des pédales.



Jumeler toujours les pédales lorsque vous conduisez en rapport élevé.
Jumelez-les pour la conduite sur route.

Les freins de service sont du type à disque à garniture spéciale, commandés par piston et montés dans l'essieu arrière. Une servo-commande intégrée au système hydraulique réduit l'effort à la pédale.

Les pédales de freins (Figure 8/8a) permettent d'arrêter le tracteur et de négocier les virages courts.

Le loquet de jumelage des pédales de freins (3) permet de les actionner simultanément.

Pour arrêter le tracteur, appuyez sur les 2 pédales à la fois.

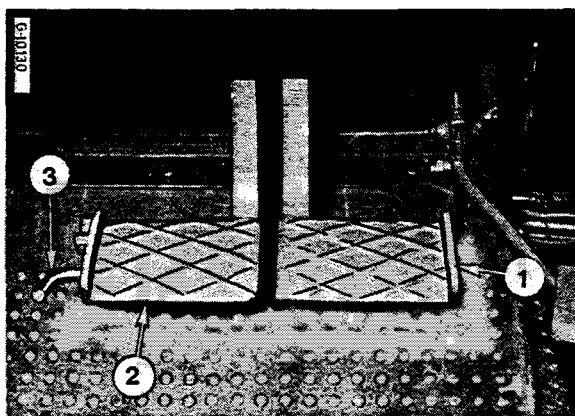


Figure 9
(956XL - 1056XL) Pédales de freins non jumelées

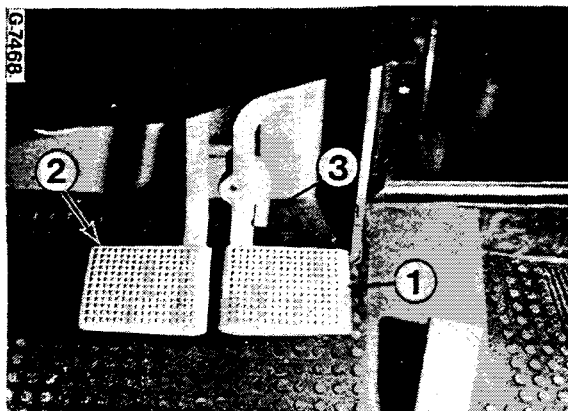


Figure 9a
(956 - 1056) Pédales de frein non jumelées

- 1 - Pédale de frein droit
- 2 - Pédale de frein gauche
- 3 - Loquet de jumelage

Pour négocier un virage court, n'appuyez que sur la pédale située du côté vers lequel vous voulez tourner.

Il est essentiel que les freins soient en bon état de marche, notamment lorsque l'équipement attelé est lourd. Avant de descendre une pente, prenez soin de passer en première ou en seconde, selon la charge transportée.

Si le poids de la remorque chargée dépasse celui du tracteur ou si la remorque a plus d'un essieu, elle doit être équipée de freins.

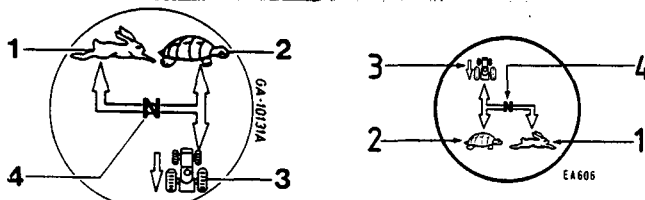
Le moteur peut également faire office de frein si vous réduisez l'admission.

19 et 20 - COMMANDES D'ACCELERATION

L'accélérateur à main (20) permet de régler à volonté le régime du moteur pour chaque travail particulier.

Si le régime du moteur est réglé au moyen de la pédale d'accélération (19), par exemple lorsque le tracteur circule sur la route, l'accélérateur à main doit se trouver en position de ralenti.

21 - LEVIER DE CHANGEMENT DE GAMMES



956 - 1056

Figure 10

956XL - 1056XL

Diagramme de changement de gammes

- 1 - Rapide = gamme route
- 2 - Lente = gamme champ
- 3 - Marche arrière
- 4 - Position neutre.

INSTRUMENTS DE BORD ET COMMANDES

Comme indiqué sur le schéma (figure 10) trois gammes différentes peuvent être sélectionnées au moyen du levier de gammes. Chaque gamme comprend 4 rapports différents.

Version synchronisée

Pour changer de gamme, débrayez à fond et engagez le levier quand le tracteur s'immobilise ou juste avant.

- Version non synchronisée

Pour changer de gamme, débrayez à fond et arrêtez le tracteur.

22- LEVIER DE CHANGEMENT DE VITESSES

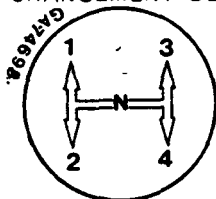


Figure 11

Positions du levier de changement de vitesses

N - Point mort

Le système de changement de vitesses est du type entièrement synchronisé et en prise constante, ce qui facilite grandement le changement de vitesses en cours de travail.

Pour changer de vitesse, débrayez à fond et déplacez sans à-coups mais pas trop lentement le levier de changement de vitesses.

Il est possible, bien entendu, de changer de vitesses dans les différentes gammes.

23- LEVIER DE REDUCTEUR DE VITESSES

956XL - 1056XL

- Version synchronisée (réduction : environ 20%)

Pour enclencher ou désenclencher le levier du réducteur, il y a lieu de débrayer à fond. Voir les positions du levier sur la Fig. 12.

A - Réducteur de vitesses enclenché

B - Réducteur de vitesses désenclenché

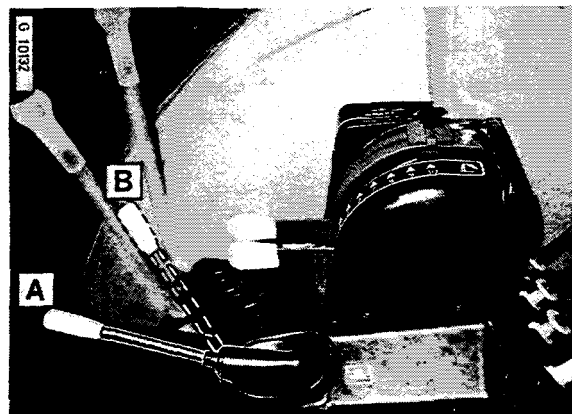


Figure 12

Positions du levier de réducteur de vitesses

- Version non synchronisée (réduction : environ 70 %)

Pour enclencher ou désenclencher le levier du réducteur, il est nécessaire de débrayer et d'arrêter le tracteur. Voir les positions du levier sur la Fig. 12.

A - Réducteur de vitesses désenclenché

B - Réducteur de vitesses enclenché

Ce réducteur de vitesses permet d'obtenir des vitesses très lentes pour certains travaux particuliers. Ne vous servez pas du réducteur de façon continue pour des efforts prolongés tels que labours en 3ème ou 4ème de la gamme "route". Effectuez ces travaux en gamme "champs".

23- LEVIER DE REDUCTEUR DE VITESSES

956 - 1056

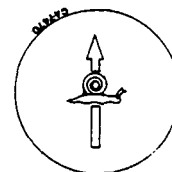


Figure 12a

Diagramme du réducteur de vitesses

- Version synchronisée

Pour enclencher ou désenclencher le levier du réducteur, il y a lieu de débrayer à fond.

- Version non synchronisée

Pour enclencher ou désenclencher le levier du réducteur, il est nécessaire de débrayer et d'arrêter le tracteur.

Ce réducteur de vitesses permet d'obtenir des vitesses très lentes pour certains travaux particuliers. Ne vous servez pas du réducteur de façon continue pour des efforts prolongés tels que labours en 3ème ou 4ème de la gamme "route". Effectuez ces travaux en gamme "champs".



INSTRUMENTS DE BORD ET COMMANDES

24-26 - LEVIER DE CONTROLE DE POSITION ET DE TRACTION

Ces leviers commandent le relevage hydraulique. Pour les instructions de manoeuvre, reportez-vous à "Contrôle de traction et de position".

27-28 - LEVIERS DE VALVE AUXILIAIRE

Les valves auxiliaires permettent la commande hydraulique d'équipements spéciaux tels que chargeurs frontaux, outils attelés, etc...

Pour plus amples détails, reportez-vous à la section "Valve de commande auxiliaire".

29 - LEVIER D'EMBRAYAGE DE PONT AVANT Modèle 4 roues motrices (si le tracteur est ainsi équipé)

L'embrayage du pont avant a pour but d'assister le pont arrière lorsque les conditions de travail sont particulièrement difficiles, notamment lorsque le terrain est glissant ou que vous travaillez sur un chantier ou en forêt.

Sur route et sur terrains durs, lorsque les roues ne risquent pas de patiner, il est inutile d'enclencher le pont avant.

Pour enclencher ou désaccoupler le pont avant, utilisez le levier (29). Il est inutile d'utiliser l'embrayage moteur.

Le démarrage du tracteur s'effectue comme celui d'un deux roues motrices.

Pour éviter une usure excessive des pneus, il est conseillé de désaccoupler le pont avant lors de la conduite dans les rapports élevés de la gamme route.

Pour éviter une surchauffe de l'embrayage de pont avant, empêchez-le de patiner.

Veillez à ce que le levier soit toujours complètement enclenché ou désenclenché.

NOTE : Lorsque vous manoeuvrez dans des espaces réduits, veillez à ne pas heurter l'arbre d'entraînement du pont avant. Cela pourrait le déséquilibrer et provoquer des vibrations à grande vitesse.

30 - LEVIER DE FREIN DE STATIONNEMENT

Avant de quitter votre tracteur, serrez le frein à main.

32 - BLOCAGE DE DIFFERENTIEL

Le blocage du différentiel est employé pour coupler les roues arrière comme si elles étaient montées sur un arbre commun,

Il est utilisé pour augmenter la force de traction dans les champs quand une roue patine plus que l'autre.

Pour enclencher le blocage de différentiel, appuyez complètement sur la pédale (32), et maintenez-la dans cette position.

Attention : Ne vous servez du blocage de différentiel qu'à des vitesses basses (moins de 10 km/h) et que pendant des périodes courtes pour passer dans les terres grasses. Ne vous servez jamais des freins de direction lorsque le blocage de différentiel est engagé et n'utilisez pas celui-ci lorsque vous effectuez un virage.

Le différentiel se débloquent automatiquement quand la pédale est relâchée. Si le différentiel ne se débloquent pas, la lampe-témoin continue de s'allumer. Dans ce cas tourner le volant de direction ou débrayer pour faciliter le débloquent.

33 - LEVIER DE POSITIONNEMENT SENS-O-DRAULIC.

Ce levier commande la position du relevage 3-points. Une fois ajusté, il assure à l'outil le retour à la position de travail choisie après relevage ou abaissement.

34 - SELECTEUR DE FONCTION SENS-O-DRAULIC

Ce bouton permet de placer le système soit en contrôle d'effort, soit en contrôle de position ou les deux à la fois.

35 - VERROU DE LEVIER DE MANIPULATION SENS-O-DRAULIC

A utiliser pour éviter tout déplacement inopiné du levier de manipulation.

36 - LEVIER DE MANIPULATION SENS-O-DRAULIC

Ce levier est employé pour lever ou abaisser l'équipement de ou à la position de travail.

37 - LAMPE TEMOIN DE PRE-CHAUFFAGE (956-1056).

La lampe s'allume quand l'interrupteur est placé en position 2 – Figure 7 – Elle indique que le pré-chauffage fonctionne. Elle demeure allumée environ une minute.

CABINE (956XL – 1056XL)

CHAUFFAGE ET CLIMATISEUR

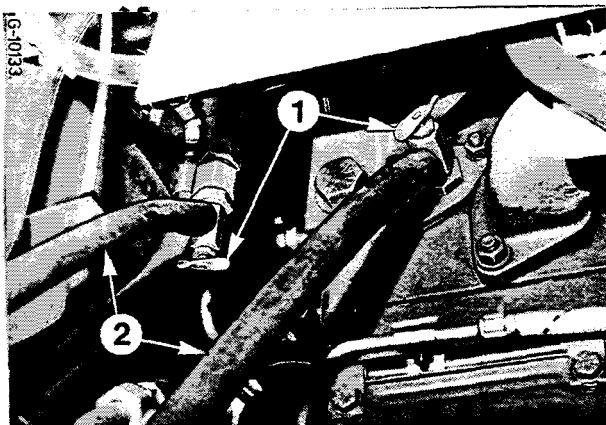


Figure 13

- 1 - Robinets
2 - Canalisations vers la cabine

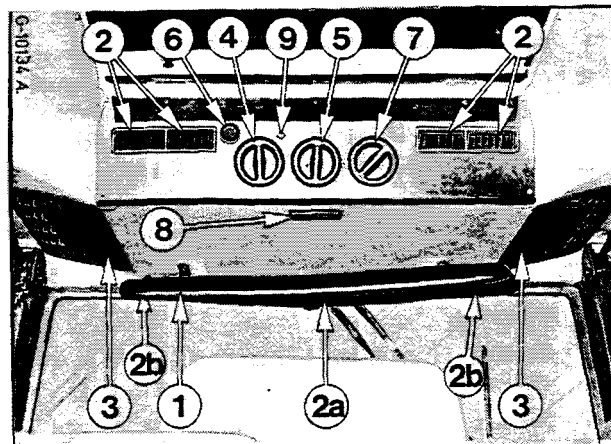


Figure 14

- 1 - Pare-soleil
2 - Oues d'aération réglables
2a-Dégivrage du pare-brise
2b-Dégivrage des glaces latérales - non réglable
3 - Couvertures de filtre à air
4 - Commande de chauffage
5 - Commande de ventilation
6 - Commande de climatiseur*
7 - Commande de recyclage d'air frais
8 - Plafonnier
9 - Lampe témoin de climatiseur*

COMMANDES

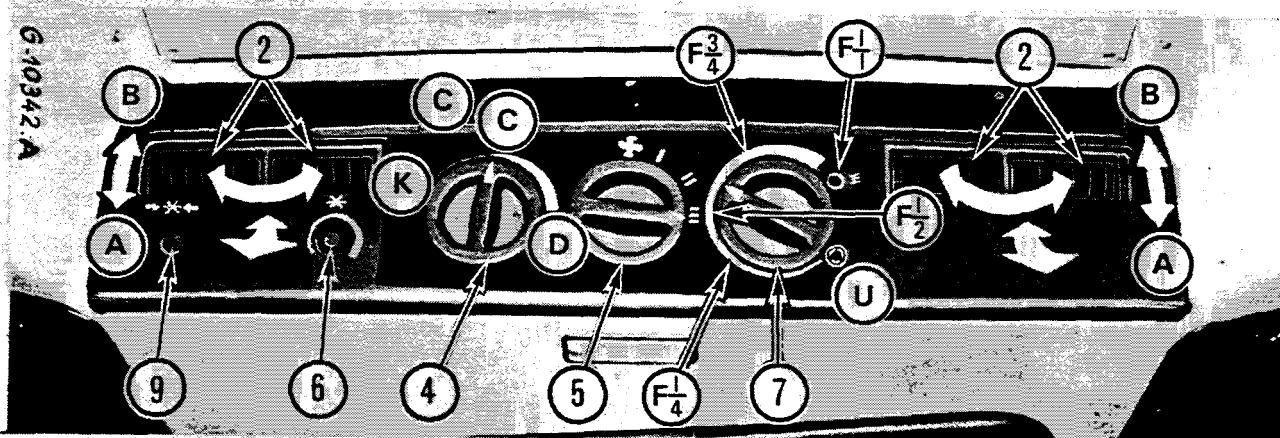


Figure 14a

A - Ouvert
B - Fermé

C - Fermé
D - Chauffage maximum

F - 1/4 - F 1/1 - Air frais
K - Dosage maxi air frais

U - Recyclage

Conditions de confort	Réglage Ventilation (5)	Réglage Chauffage (4)	Réglage Climatisation (6)*	Réglage Aération (2)	Dosage Air frais (7)	Notes
Pressurisation	III	Suivant besoin	Suivant besoin	A	F 1/1	
Fraîcheur	III	C	K	A	F 1/4	1)
Chaleur	I – II	D	C	A	F 1/4	2)
Dégivrage	III	D	C	B	U	3)
Désembuage	I	Suivant besoin	K	A	F 1/4	
Recyclage air frais	Suivant besoin	Suivant besoin	Suivant besoin	A	U	4)

* Si le tracteur est ainsi équipé.

NOTES :

1 - Fermez toutes les glaces, les portières et le panneau de toit ouvrant. Cependant si le tracteur est resté exposé au soleil pendant quelque temps, ouvrez les glaces après avoir mis en marche le système de climatisation jusqu'à complète évacuation de l'air chaud. Une condensation peut se produire sur les montants avant de la cabine pendant cette opération. Si la lampe témoin (9) s'allume, consultez votre concessionnaire IH. Cause probable : Manque de liquide réfrigérant, introduction d'humidité ou contamination du condenseur.

2 - Ouvrez les 2 robinets (1) Fig. 13 du circuit de chauffage. Fermez-les lorsque le chauffage n'est pas utilisé.

3 - Tournez le bouton de commande (7) Fig. 14 sur "Recyclage". Orientez le volet du dégivrage (2a) vers le pare-brise.

4 - La commande (7) ne doit être ouverte complètement que si l'air extérieur est pollué par de la fumée, des produits insecticides, etc... Sinon dosez l'admission d'air frais comme il convient.

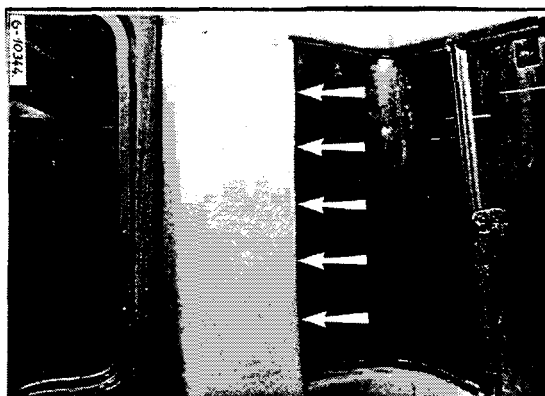


Figure 15
Reniflard automatique de la cabine

FILTRE A AIR DE LA CABINE

Les deux filtres à air (situés à gauche et à droite au dessus des couvercles (3) Fig.14) doivent être nettoyés lorsqu'il y a nécessité afin de maintenir libre le passage de l'air frais.

Dans des conditions d'humidité et de poussière importantes, il y a lieu de nettoyer les filtres plus souvent.

Otez les couvercles (3) en desserrant les boutons.

NOTE : Manipulez l'élément en papier avec soin. Il ne faut pas le frapper contre le pneumatique ou une surface dure.

Après les avoir démontés, les filtres peuvent être nettoyés à l'aide d'un jet d'air comprimé dirigé de bas en haut du côté propre (intérieur) de l'élément.

NOTE : La pression de l'air comprimé ne doit pas dépasser 0,5 MPa.

Lors du nettoyage, vérifiez soigneusement l'élément pour déceler toute détérioration éventuelle (petits trous ou déchirures). Remplacez-le si nécessaire.



Les filtres de la cabine ne sont pas conçus pour filtrer les produits chimiques dangereux. Lorsque vous utilisez des produits chimiques agricoles, suivez les instructions données dans le manuel d'utilisation de l'équipement et par le fabricant du produit.

NOTE : Remplacez les éléments après cinq nettoyages.

PLAFONNIER

Le plafonnier (8) Fig. 14 est situé au milieu de la console supérieure et est relié directement à la batterie. Il s'allume en appuyant dessus.

NOTE : Eteignez le plafonnier lorsque vous quittez le tracteur afin d'épargner la batterie.

PHARES DE TRAVAIL

Les phares de travail sont réglables de l'intérieur à l'aide d'une poignée qui peut être fixée dans n'importe quelle position pour orienter le faisceau lumineux.

NOTE : N'allumez jamais les phares de travail sur la route.

PANNEAU DE TOIT OUVRANT

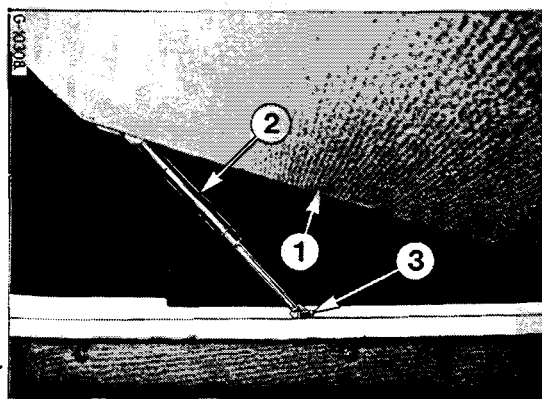


Figure 15a
Panneau de toit ouvrant

- 1 - Panneau (issue de secours)
- 2 - Vérin pneumatique (de chaque côté)
- 3 - Fixation (de chaque côté)

En cas d'urgence, poussez les vérins (2, Fig. 15a) hors des fixations (3) et ouvrez complètement le panneau.

PORTIERES

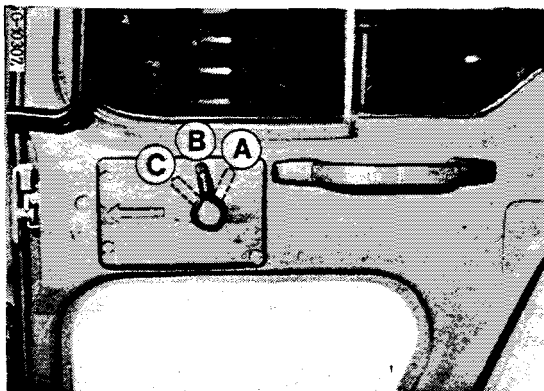


Figure 15b

- A - Position verrouillée (Portière droite seulement)
- B - Position neutre
- C - Position ouverte.

NOTE : Seule la portière droite peut être verrouillée de l'extérieur.

NOTE : Lorsque vous nettoyez l'extérieur de la cabine au jet d'eau, tournez la commande (7) Fig. 14 en position "recyclage".



L'armature de la cabine ne peut être réparée. Si elle est endommagée, remplacez l'armature complète.

LAVE-GLACE

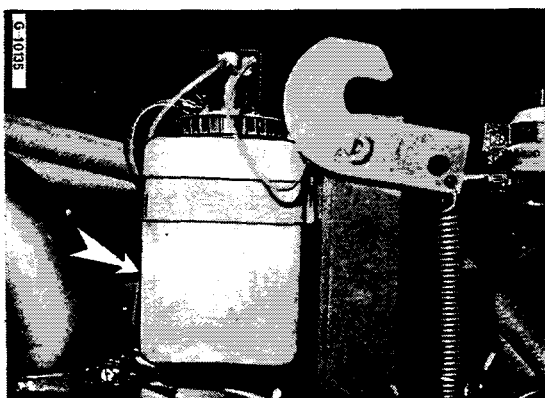


Figure 15c

Le commutateur (3) Fig. 5 actionne le lave-glacé et les essuie-glacé. Refaites régulièrement le plein du récipient, Fig. 15c, en ajoutant un détergent approprié. Pendant la saison froide ajoutez un produit antigel du commerce pour assurer le fonctionnement du lave-glacé.

SIEGE

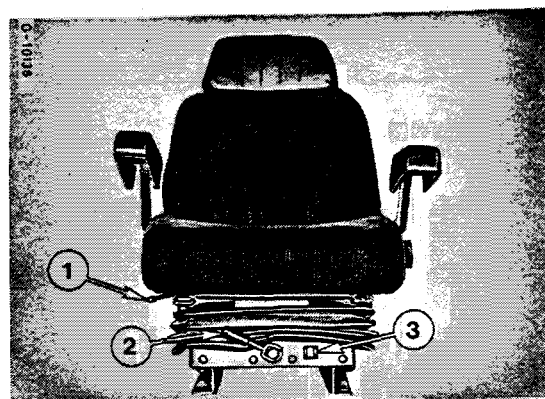


Figure 15d

- 1 - Levier de réglage avant/arrière
- 2 - Levier de réglage de la suspension
- 3 - Echelle de poids.

Le siège peut être réglé en avant et en arrière, et en hauteur pour procurer la meilleure position de conduite.

Réglage vers le haut :

Levez le siège jusqu'au 1er ou 2ème cran.

Réglage vers le bas :

Levez d'abord le siège à la position la plus haute. Il peut ensuite être abaissé au maximum.



UTILISATION DU TRACTEUR

RODAGE

Periode	Position de l'accélérateur manuel	Charge
10 à 15 minutes	mi-course maximum	Nulle
1ère heure	Pleins gaz	Maintenez le régime moteur à 100 tr/mn au-dessus du régime nominal en charge
2ème à la 5ème heure	Pleins gaz	Régime nominal en charge avec régime plus faible par intermittence

MISE EN MARCHÉ DU MOTEUR

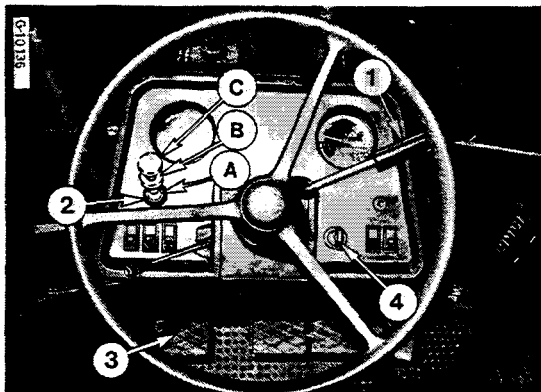


Figure 16

- 1 - Accélérateur à main
- 2 - Commande de démarrage et d'arrêt
A - Position de travail
B - Position de démarrage (suralimentation)
C - Position d'arrêt
- 3 - Pédale d'embrayage
- 4 - Contacteur d'allumage et d'éclairage



Assurez-vous que les leviers de changement de vitesses et d'enclenchement de prise de force sont au point mort.

NOTE (956XL - 1056XL seulement)

Le démarreur ne pourra fonctionner qu'après avoir débrayé à fond.

NOTE (956 - 1056 seulement)

Si le tracteur est équipé d'un dispositif de sécurité de démarrage, le démarreur ne pourra fonctionner que si le levier de changement de vitesses est au point mort.

Le démarreur ne fonctionnera qu'après avoir appuyé à fond sur la pédale de débrayage.

- 1 - Placez l'accélérateur à main (1) - Figure 16 - en position de régime maxi à vide.
- 2 - Tirez la commande de démarrage (2) jusqu'à sa première position (B) et maintenez-la ainsi.
- 3 - Appuyez sur la pédale de débrayage (3).
- 4 - Tournez le contacteur d'allumage en position (3) Figure 7 - afin de lancer le démarreur. Lâchez le contacteur dès que le moteur démarre.

Repoussez la commande de démarrage (2) - Figure 16 - en position (A).

NOTE : Si le moteur ne démarre pas dans les dix secondes qui suivent, relâchez la commande de démarreur pendant quelques instants, puis essayez de nouveau. N'actionnez jamais la commande de démarreur lorsque le volant moteur tourne, car vous risquez d'endommager le démarreur ou la couronne dentée de volant moteur.

- 5 - Actionnez l'accélérateur à main et laissez chauffer le moteur à régime moyen.

DEMARRAGE PAR TEMPS FROID (PRE-CHAUFFAGE MANUEL)

Pour démarrer par temps froid, (0°C et en-dessous tournez le contacteur d'allumage (4) Figure 16 en position (2) - Figure 7 - et maintenez-le ainsi 60 secondes. Puis tournez le contacteur en position (3).

Si le moteur ne démarre pas au bout de 20 secondes, prolongez le pré-chauffage pendant 30 secondes et essayez à nouveau de démarrer. En cas d'impossibilité consultez le tableau de dépannage.

Maintenez la commande de démarrage (2) Fig. 16 pendant environ 20 secondes en position (B). Puis poussez-la en position (A).

DEMARRAGE PAR TEMPS FROID (PRE-CHAUFFAGE AUTOMATIQUE).

Tournez le contacteur à la position (1) Figure 7. La lampe-témoin de pré-chauffage restera allumée une minute. Aussitôt qu'elle s'éteint, tournez la clé en position (2) Figure 7 pour engager le démarreur. Si le moteur ne démarre pas au bout de 20 secondes, remettez la clé à la position (O) avant d'essayer à nouveau de démarrer.

Quand le moteur est lancé, gardez la commande (2) Figure 16 à la position (B) pendant 20 secondes environ puis poussez-la à la position de travail (A).

NOTE: Pour assurer un démarrage certain à n'importe quelle température, observez strictement les périodes de pré-chauffage et de démarrage indiquées ci-dessus.

ARRET DU MOTEUR

- 1 - Il est très important de faire tourner le moteur à mi-régime (sans charge) pendant 3 ou 5 minutes avant de l'arrêter. Ce délai permet à l'huile de graissage et au liquide de refroidissement d'atténuer la chaleur des pièces métalliques. Si vous arrêtez fréquemment votre moteur sans avoir réduit au préalable la température de certaines pièces qui s'échauffent lorsque le système de refroidissement ne fonctionne plus, vous risquerez de les endommager sérieusement.
- 2 - Remettez l'accélérateur à main en position de ralenti.
- 3 - Tirez complètement la commande d'arrêt (2) - Fig. 16 pour arrêter le moteur.
- 4 - Tournez la clé de contact pour l'amener en position "O".
- 5 - Repoussez la commande d'arrêt (2) à la position (A).

CONDUITE DU TRACTEUR

Avant de travailler avec le tracteur, assurez-vous du bon fonctionnement des freins, de l'éclairage et des instruments.

Lorsque vous travaillez avec un tracteur équipé du système de freinage pneumatique de remorque, assurez-vous que le manomètre (7) - Fig. 5 - fonctionne.

Pour engager une vitesse débrayez à fond. Pour faire avancer le tracteur relâchez lentement la pédale d'embrayage. Prenez soin de ne relâcher cette pédale ni trop brusquement ni trop lentement. Un embrayage trop brusque provoque un démarrage brutal tandis qu'un embrayage trop lent use prématurément les garnitures d'embrayage.

Ne laissez jamais votre pied sur la pédale d'embrayage pour ne pas user la butée.

Ne mettez pas le tracteur au point mort dans une descente.

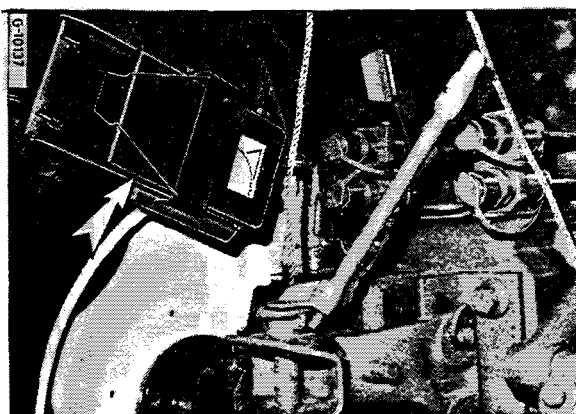


Figure 17

CALE RABATTABLE (non livrable en France)

Placez la cale - Figure 17 - sous la roue arrière quand vous parquez le tracteur sur une pente.

REMORQUAGE DU TRACTEUR

Lorsque vous remorquez votre tracteur, conformez-vous aux instructions suivantes :

- Ne dépassez pas les 10 km/h (direction manuelle).
- Ne remorquez pas le tracteur si la transmission est endommagée. Transportez-le sur une remorque pour ne pas aggraver les dégâts.

Afin d'assurer le graissage correct de la transmission lors du remorquage, procédez comme suit :

- Débrayez et bloquez la pédale dans cette position.
- Engagez la 4ème vitesse en gamme route. Débrayez le réducteur de vitesse.



ATTENTION : Le servo-frein n'agit pas lorsque le moteur est arrêté. Appuyez sur les pédales de frein avec plus de force.



ATTENTION : La direction assistée ne fonctionnant pas lorsque le tracteur est remorqué ou en roue libre, moteur arrêté, il y a lieu de prendre des précautions particulièrement par temps froid.

DEMARRAGE PAR GRAND FROID

Par temps froid les huiles du moteur et de la transmission ont tendance à s'épaissir, ce qui rend les démarrages difficiles.

Pour faciliter les démarrages conservez la batterie bien chargée. Veillez à la propreté des bornes et des cosses de batterie.

Actionnez plus longtemps le système de préchauffage.

Faites fonctionner le système de climatisation au moins 10 minutes chaque mois pour éviter que le joint du compresseur ne se dessèche.

REGLAGES

POIDS "JERRICAN"

Le tracteur a été conçu en tenant compte d'une bonne répartition du poids en vue d'obtenir une traction maxi. et une direction efficace.

La direction peut cependant être affectée lorsque des équipements lourds sont attelés. Dans ce cas le montage de poids "Jerrican" à l'avant du tracteur est recommandé.

Néanmoins, il faut éviter de faire fonctionner le tracteur avec un jeu complet de poids "Jerrican" en place s'il n'est pas lourdement chargé à l'arrière. Le freinage et la traction en seraient affectés.

Si l'avant du tracteur est lesté, les pneus arrière doivent être remplis d'eau pour assurer une répartition uniforme des poids.

LESTAGE LIQUIDE DES PNEUMATIQUES

Il est conseillé d'utiliser l'adaptateur - Fig. 18 - pour faciliter le remplissage et la vidange des pneus. Vous pourrez vous le procurer comme n'importe quelle pièce détachée IH.

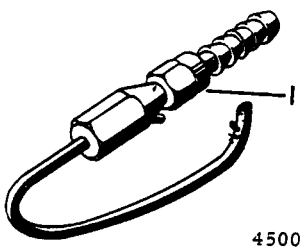


Figure 18 — Adaptateur

REPLISSAGE



Bloquez l'essieu avant à l'aide de cales placées de chaque côté.

Soulevez le tracteur. Enlevez le cône de la valve et laissez le pneu se dégonfler. Vissez alors le raccord spécial. Placez le pneu dans la position indiquée par la figure 19. Branchez ensuite le tuyau d'eau sur l'adaptateur et ouvrez le robinet. La pression dans la conduite suffit généralement à l'introduction de l'eau dans la chambre à air. Fermez le robinet dès que l'eau commence à sortir par le purgeur (A1) figure 19.

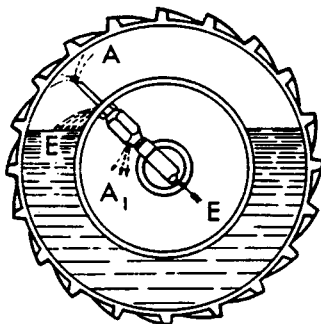


Figure 19

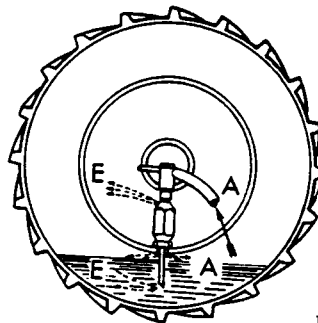
Remplissage à l'eau de la chambre à air
E = Eau A = Air

La chambre à air est maintenant remplie aux 3/4 d'eau.

Il ne faut pas mettre plus d'eau. Faites tourner la roue de façon que la valve soit en haut.

Enlevez l'adaptateur et remontez la soupape de la valve. Gonflez à l'air pour obtenir la pression prescrite pour la dimension du pneu.

VIDANGE



1684

Figure 20

Vidange de l'eau de la chambre à air

E = Eau

A = Air

Soulevez le tracteur et faites tourner la roue pour amener la valve en bas. Démontez la soupape de la valve et l'eau s'écoulera.

Vissez ensuite l'adaptateur et gonflez à l'air. L'eau finira de s'écouler. Il n'en restera plus qu'une quantité négligeable. Voir figure 20.

Lorsque l'air s'échappe du purgeur, la vidange est terminée. Enlevez l'adaptateur, séchez-le et entourez-le d'un chiffon avant de le ranger. Remontez la soupape de la valve et gonflez à la pression d'utilisation.

SOLUTION ANTIGEL POUR PNEUMATIQUES

Lors de l'utilisation à des températures inférieures à 0° C, il y a lieu d'utiliser une solution de chlorure de magnésium pour le lestage des pneus.

Vidangez tout d'abord l'eau de la chambre à air, figure 20 puis remplissez avec une solution de chlorure de magnésium

Utilisez une pompe manuelle adéquate ou bien placez la solution suffisamment haut pour qu'elle s'écoule d'elle-même.

Les fabricants de pneumatiques ont établi des tableaux indiquant les proportions de mélange à respecter ainsi que le degré de protection obtenu.

NOTE :

N'utilisez jamais cette solution dans le système de refroidissement du moteur.

REGLAGE DE LA VOIE DES ROUES AVANT (TRACTEURS STANDARD)

L'écartement des roues avant peut varier suivant les dimensions indiquées dans le tableau ci-dessous grâce au coulissement des extensions.

Essieu standard avec crémaillère de réglage horizontale (4) - Fig. 22.

Figure 20a	Dimensions des pneus	Largeur de voie (mm)				Essieu avant fixe
		Essieu avant réglable				
		1	2	3	4	
B	7.50 - 18	1530*	1630	1730	1830	1564*
	7.50 - 20	1527*	1627	1727	1827	1561*
C	7.50 - 18	1610	1710	1810	1910	1644
	7.50 - 20	1607	1707	1807	1907	1641
	11.00 - 16	1627	1727	1827	1927	1661*
	10.00 - 16	1627*	1727	1827	1927	-

* Réglages usine

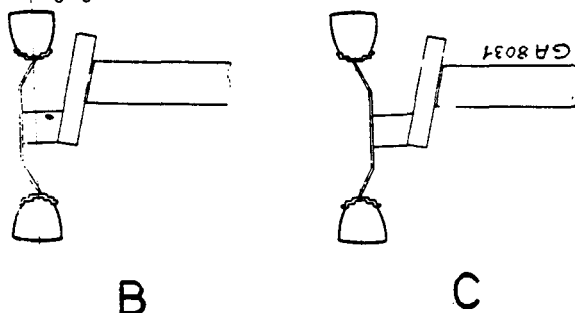


Figure 20a

Après avoir tourné les roues avant, resserrez les boulons au couple prescrit.

Pour effectuer le réglage de la voie avant, procédez comme suit :

Soulevez l'avant-train du tracteur.

Otez les boulons de fixation (1) - Figure 21 - retirez l'attache-rapide (4) et desserrez les colliers de serrage (3). Retirez la rotule (3) - Figure 22.

Tirez ensuite vers l'extérieur les extensions d'essieu d'une égale distance de chaque côté de façon à obtenir la largeur de voie désirée. Alignez les encoches de fixation. Insérez les boulons (1) et serrez-les au couple recommandé.

Remettez en place l'attache-rapide (4), serrez les colliers de barre d'accouplement (3) Fig. 21 et remettez la rotule (3) - Fig. 22 - du vérin de direction dans le logement correspondant de la barre de réglage (4).

Note.: L'intervalle entre les trous de la barre d'accouplement (2) - Fig. 21 - et la barre de réglage (4) - Fig. 22 - correspond pour les deux extensions d'essieu au saut d'un cran.

Chaque fois que l'on procède à un réglage de la largeur de voie, il est recommandé de contrôler le pincement.

Note : Au bout de 20 heures d'utilisation, contrôlez le couple de serrage des boulons de fixation de l'essieu avant.

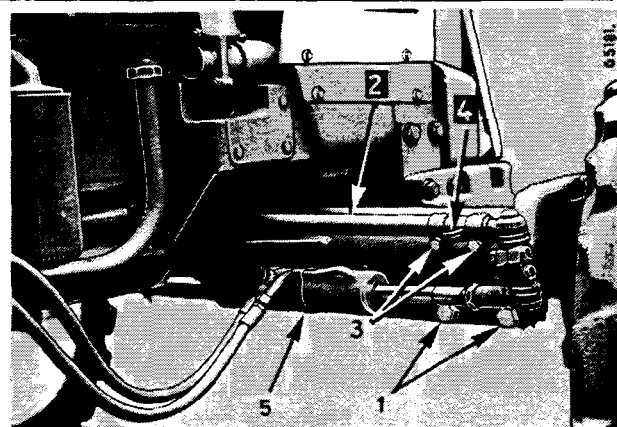


Figure 21

- 1 - Boulons de fixation
- 2 - Barre d'accouplement
- 3 - Colliers de barre d'accouplement
- 4 - Attache-rapide
- 5 - Vérin de direction

Réglez la barre d'accouplement en fonction de la largeur de la voie.

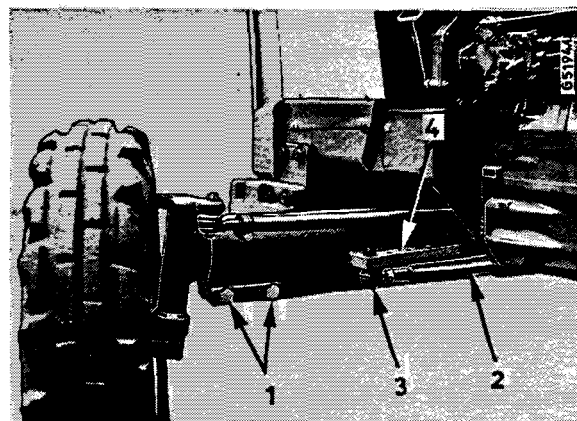


Figure 22

- 1 - Boulon de fixation
- 2 - Vérin de direction
- 3 - Tête de rotule
- 4 - Barre de réglage



Essieu renforcé avec crémaillère de réglage verticale (7) - Fig. 22a.

Les extensions d'essieu sont pourvues d'encoches et sont maintenues en place à l'aide des boulons de fixation (1) Fig. 22a. La largeur de voie peut varier de 1700 à 2100mm par paliers de 100mm.

Pour effectuer le réglage de la voie, procédez comme suit :

Soulevez l'avant du tracteur. Otez les boulons de brides (1) Fig. 22a. et retirez l'attache-rapide (4). Desserrez les colliers (3) de la barre d'accouplement.

Démontez la rotule (6) du vérin de direction.

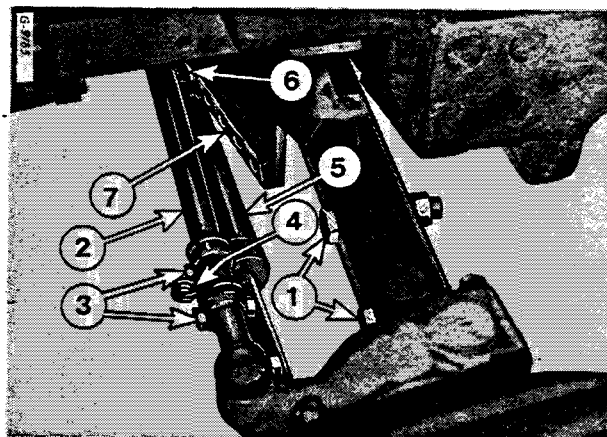


Figure 22a

- | | |
|--------------------------------------|----------------------------|
| 1 - Boulons de fixation | 4 - Attache-rapide |
| 2 - Barre d'accouplement | 5 - Vérin de direction |
| 3 - Colliers de barre d'accouplement | 6 - Rotule |
| | 7 - Crémaillère de réglage |

Tirez ensuite vers l'extérieur les extensions d'essieu d'une égale distance de chaque côté afin d'obtenir la largeur de voie désirée. Alignez les encoches. Insérez les boulons (1) et serrez-les au couple prescrit. (Voir "Couples de serrage spéciaux").

Remettez en place l'attache-rapide (4), serrez les colliers (3), et remettez la rotule (6) du vérin de direction dans le logement correspondant de la crémaillère de réglage (7).

Note : L'intervalle entre les trous de la barre d'accouplement (2) et la crémaillère de réglage (7) correspond aux encoches des extensions.

Chaque fois que l'on procède au réglage de la largeur de voie, il y a lieu de contrôler le pincement.

Note : Vérifiez le serrage des boulons de fixation (1) après les 10 premières heures.

Réglez la barre d'accouplement en fonction de la largeur de la voie.

Note : N'essayez pas de changer la voie des roues du type à voile. La face concave doit toujours être orientée vers l'extérieur (voir C, Fig. 20a).

REGLAGE DE LA LARGEUR DE VOIE DES ROUES AVANT (4RM) ET DES ROUES ARRIERE

Le tracteur peut être équipé de roues classiques à voile fixe ou de roues réglables du type à crampons.

Note : Lorsque vous retournez les roues, veillez à ce que les barrettes des pneus soient orientées dans le sens de rotation (sens de la flèche marquée sur le pneu).

Les largeurs de voie possibles sont indiquées sur la Fig. 23.

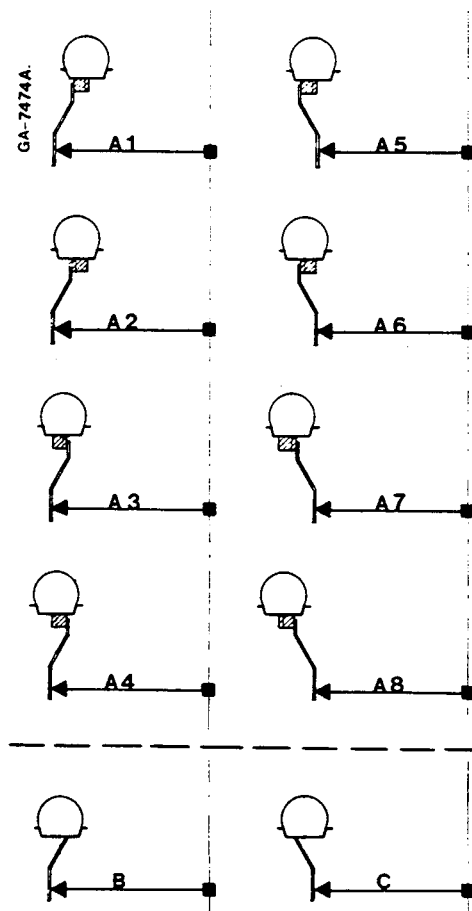


Figure 23

Largeurs de voies possibles

- A - Roues du type réglable
- B et C - Roues à voile fixe
- B - Impossible avec roues avant 4 RM.

ROUES AVANT (TRACTEURS 4 ROUES MOTRICES)

* Réglage usine

** Non admis

Fig. 23	Largeur de voies en mm			
Pneus	11.2 - 24	14.9 - 24	11.2 - 28	12.4 - 28/ 13.6 - 28
A 1**	—	—	—	—
A 2**	—	—	—	—
A 3**	—	—	—	—
A 4	1645	—	1620	—
A 5**	—	—	—	—
A 6	1705	1704	1820	1820
A 7*	1709	1708	1720	1720
A 8	1813	1812	1920	1920
C*	1720	1740	1720	1740

Serrez les écrous de roues avant au couple de serrage prescrit.

NOTE : N'essayez pas de modifier la voie des roues à voile fixe. La face concave des voiles doit toujours être orientée vers l'extérieur C) Fig. 23.

ROUES ARRIERE

Le tracteur peut être équipé de roues arrière du type réglable (A) Fig. 23 ou à voile fixe (B et C).

Les possibilités de réglage de largeur de voie sont indiquées dans le tableau ci-dessous.

Fig. 23	Largeur de voie (mm)
A 1**	—
A 2**	—
A 3 16.9 - 38 seulement	1704
A 4 pas pour 23.1 - 30 et 23.1 - 34	1804*
A 5	1900***
A 6	2000
A 7	2104
A 8	2204
B pas pour 23.1 - 30 et 23.1 - 34	1800*
C	1904***

*** Réglage usine pour pneus 23.1.30 et 23.1.34

La Figure 23 montre des réglages symétriques. On peut toutefois opérer des réglages intermédiaires en montant les roues et les jantes de façon asymétrique; ceci n'est possible que dans les champs pour adapter la voie du tracteur à l'espacement des rangs.

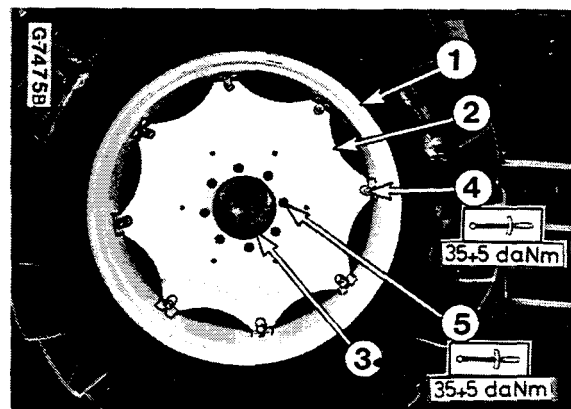


Figure 24
Roue arrière

- 1 - Jante
- 2 - Voile
- 3 - Flasque d'essieu
- 4 - Ecrous de jante
- 5 - Ecrous de roue.

Lorsque vous retournez les roues, veillez à ce que les barrettes des pneus soient orientées dans le sens de rotation (sens de la flèche marquée sur le pneu).

Après avoir procédé au réglage de la voie, assurez-vous que les écrous de jante (4) Fig. 24 sont serrés au couple prescrit.

Serrez également les écrous de roues (5) au couple prescrit.

NOTE : Le couple de serrage des écrous de jante et des écrous de roues doit être impérativement vérifié après 2 à 5 heures de fonctionnement puis après 8 à 10 heures. Resserrer si nécessaire.

PRISE DE FORCE

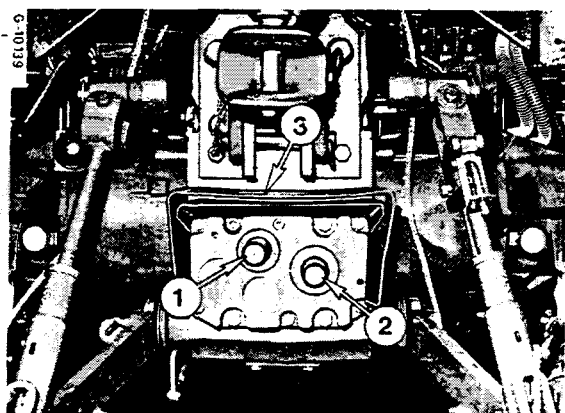


Figure 25

- 1 - Prise de force 1000 tr/mn
- 2 - Prise de force 540 tr/mn
- 3 - Garant protecteur de prise de force.

Selon le travail à effectuer, le tracteur peut être équipé de différents modèles de prise de force.

Si le tracteur est équipé d'une prise de force proportionnelle à la vitesse d'avancement, celle-ci peut être connectée en alternance avec la prise de force autonome ainsi que le montrent les Figures 27 et 28. L'arbre de prise de force de 1000 tr/mn peut être doté soit de petites cannelures, soit de grosses cannelures. L'arbre de prise de force de 540 tr/mn a toujours de grosses cannelures.

ATTENTION : Avant d'accoupler ou de désaccoupler l'arbre de transmission à la prise de force, assurez-vous que le levier d'enclenchement est en position neutre (N) Fig. 27/28.

ATTENTION : On ne peut accoupler à un arbre de prise de force prévu pour tourner à grande vitesse (1000 tr/mn) (1) - Figure 25 - que des outils conçus pour fonctionner à ce régime de rotation. Si l'on accouple à une prise de force tournant à grande vitesse (1000 tr/mn) des outils conçus pour fonctionner à 540 tr/mn le matériel risque d'être endommagé, car l'instrument fonctionnera en sur-vitesse.

Par mesure de sécurité, assurez-vous que les garantis sont bien en place.

Lorsque vous ne les utilisez pas, recouvrez les arbres de prise de force à l'aide des chapeaux de protection (1 et 2) Figure 25.

Lorsque les efforts de choc risquent d'être fréquents, il est recommandé de munir l'équipement entraîné par prise de force d'un débrayage de sécurité pour protéger la transmission. Lorsque vous utilisez ce genre d'équipement, assurez-vous que le débrayage de sécurité est en bon état de marche. Après une période de remisage prolongée, il

se peut que le dispositif soit bloqué par la rouille. Faites-le patiner plusieurs fois et vérifiez le couple de serrage.

Couple maximum :

Prise de force 540 tr/mn	175 m.daN
Prise de force 1000 tr/mn	95 m.daN

PRISE DE FORCE AUTONOME

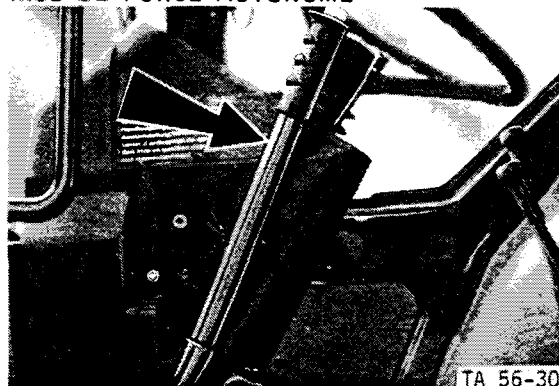


Figure 26 (956XL - 1056XL)
Levier d'embrayage de prise de force



Figure 26a (956 - 1056)
Levier d'embrayage de prise de force

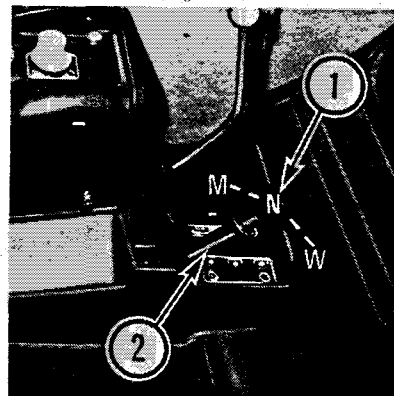


Figure 27 (956XL - 1056XL)

- 1 - Levier d'enclenchement de prise de force
- 2 - Manchon de verrouillage.
- N - Position neutre
- M - Prise de force autonome
- W - Prise de force proportionnelle à la vitesse d'avancement (sur les tracteurs ne comportant pas ce type de prise de force, la position correspond, comme la position N, à la position neutre).

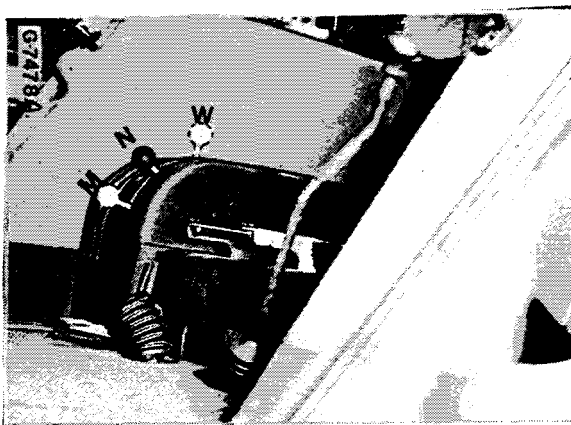


Figure 28

Levier d'enclenchement de prise de force

- N - Position neutre
- M - Prise de force autonome
- W - Prise de force proportionnelle à la vitesse d'avancement
(sur les tracteurs ne comportant pas ce type de prise de force, la position correspond à la position neutre)

L'embrayage double disque permet d'obtenir un contrôle autonome de la prise de force, particulièrement utile lorsqu'il faut changer de vitesses rapidement en cours de travail.

Pour utiliser la prise de force autonome, débrayez l'embrayage à main, Fig. 26/26a, levez le manchon de verrouillage (2) Fig. 27 (956XL - 1056XL) ou levez le levier d'enclenchement de prise de force, Fig. 28 (956 - 1056) pour le libérer et l'engager en position (M). Puis enclenchez lentement l'embrayage à main, à mi-régime du moteur. Pour désaccoupler la prise de force, actionnez l'embrayage à main et placez le levier de prise de force en position N.

L'embrayage de prise de force à fonctionnement manuel rend la prise de force complètement autonome par rapport à la transmission et à l'embrayage moteur.

Il est ainsi possible d'arrêter le tracteur au moyen de l'embrayage moteur tandis que l'arbre de prise de force continue à fonctionner pour libérer l'équipement (entraîné par prise de force) qui est soumis à une surcharge.

ATTENTION : Ne mettez jamais le tracteur en marche lorsque le levier d'embrayage est débrayé et verrouillé dans cette position, car vous risqueriez de provoquer l'usure du palier de butée.

PRISE DE FORCE PROPORTIONNELLE A LA VITESSE D'AVANCEMENT

Cette prise de force est entraînée par l'arbre cannelé situé face au différentiel et tourne de ce fait en relation directe avec la vitesse d'avancement du tracteur. Ceci est particu-

lièrement utile pour entraîner les remorques à essieu tracteur ou autre équipement similaire.

Pour embrayer la prise de force proportionnelle à la vitesse d'avancement, débrayez le moteur, et mettez le levier sur la position (W) Fig. 27/28.

Lorsque vous sélectionnez la gamme route, une tringlerie de commande débraye automatiquement la prise de force. Elle est ainsi neutralisée.

Note : N'embrayez jamais la prise de force proportionnelle à la vitesse d'avancement en marche arrière pour éviter d'endommager les éléments de la ligne motrice.

CHAPE D'ATTELAGE AVANT

La chape d'attelage avant est particulièrement utile pour la manoeuvre des remorques.

Note : Utilisez toujours la cheville spéciale fournie à cet effet. Maintenez cette cheville avec l'attache à ressort également fournie.

CHAPE D'ATTELAGE ARRIERE

La chape d'attelage (1) - Figure 29 se règle en hauteur. Pour ce faire, déposez les chevilles transversales (4) et réglez la chape (1) dans les trous du support selon la hauteur désirée puis remettez les chevilles (4) en place.

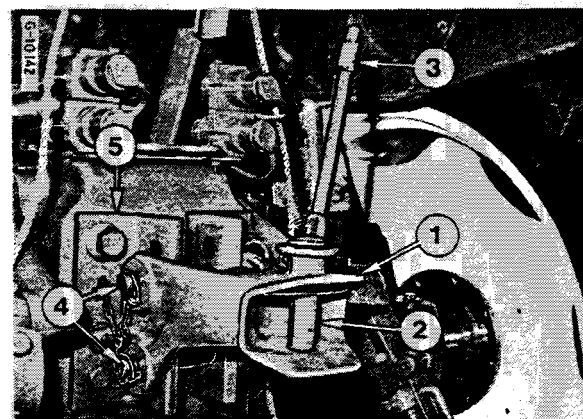


Figure 29

- 1 - Chape d'attelage arrière
- 2 - Cheville d'attelage
- 3 - Manchon de verrou
- 4 - Chevilles transversales
- 5 - Support

La cheville d'attelage (2) est maintenue par un verrou à ressort de tension. Pour enlever la cheville, soulevez le manchon du verrou (3). A la remise en place de la cheville, le verrou s'engage automatiquement.

Note : Une chape d'attelage arrière automatique est disponible sur commande spéciale qui facilite grandement les opérations d'attelage.

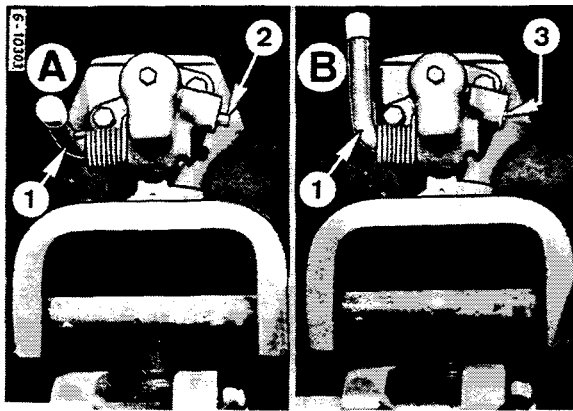


Figure 29a

Crochet d'attelage automatique

- A - Position déverrouillée
- B - Position verrouillée
- 1 - Levier
- 2 - Cheville témoin sortie
- 3 - Cheville témoin rentrée



N'intervenez jamais sur le crochet d'attelage lorsque le mécanisme est comprimé.

IMPORTANT : Lorsque vous attachez une remorque, assurez-vous que la cheville témoin est complètement rentrée, (3) Fig. 29a.

FREINAGE DE REMORQUE (si le tracteur est ainsi équipé)

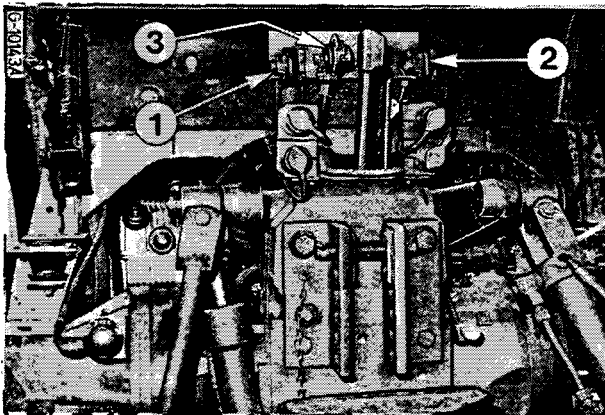


Figure 30

Prises de raccordement
pour freinage pneumatique de remorque

- 1 - Prise de raccordement, commande (jaune)
- 2 - Prise de raccordement, alimentation (rouge)
- 3 - Prise de raccordement, système à circuit unique

Le raccordement des remorques à freinage pneumatique se fait aux prises de la Figure 30.

Utilisez les prises (1 et 2) pour un système à double circuit et la prise (3) pour un système à circuit unique. Veillez à ne

pas confondre les circuits du tracteur et ceux de la remorque. Respectez le code des couleurs.

Lors de l'attelage de remorques à freinage hydraulique, raccordez les conduites à la prise (14) Fig. 33.

Le raccordement des câbles électriques de la remorque se fait à la prise de courant.

ATTELAGE AUTOMATIQUE LEMOINE (si le tracteur est ainsi équipé)

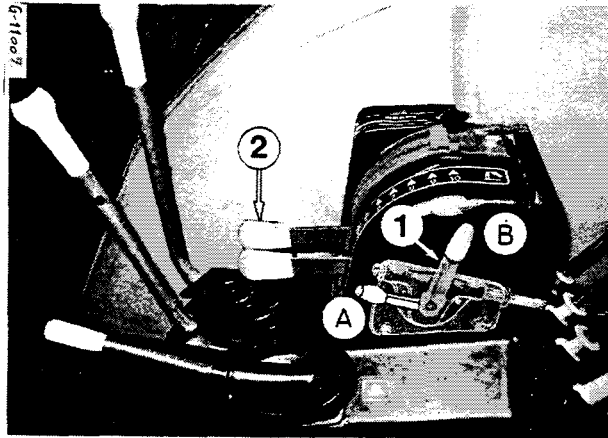


Fig. 30a

- 1 - Levier de déverrouillage
A - Déverrouillé
B - Verrouillé
- 2 - Levier de contrôle de position

Attelage des remorques

NOTE : Les remorques doivent être équipées avec l'anneau d'attelage type ISO 592 ou NF 14-022. La charge verticale sur le crochet ne doit pas dépasser 3000 kg.

- 1 - Mettez le levier (1) Fig. 30a en position (A)
- 2 - Abaissez le crochet avec le levier (2)
- 3 - Faites reculer le tracteur de façon à présenter le crochet sous l'anneau de la remorque.
- 4 - Relevez le crochet à l'aide du levier (2)

Le levier (1) reviendra automatiquement en position (B) lorsque le crochet est verrouillé.



Lorsqu'une remorque est attelée, veillez à ce que le levier (1) soit en position (B)

BARRE D'ATTELAGE OSCILLANTE

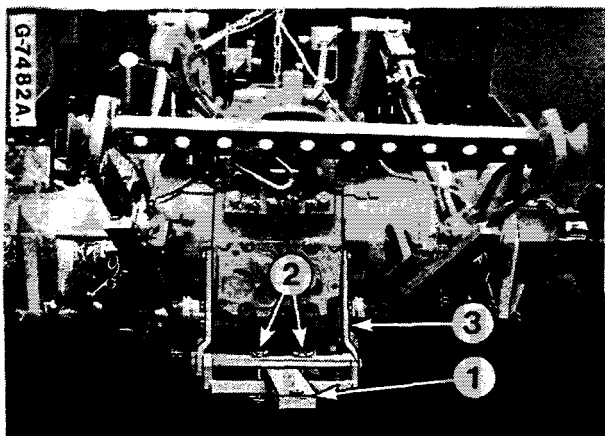


Figure 31

- 1 - Barre d'attelage oscillante
- 2 - Axes de positionnement
- 3 - Bâti d'attelage

Note : La capacité de charge est limitée à une charge verticale de 1.200 kg. Si la charge sur le bâti d'attelage (1) - Figure 31 - excède cette limite il est nécessaire de le renforcer. Quand des remorques lourdes sont attelées, assurez-vous que la liberté de braquage du tracteur n'est pas réduite. Respectez le code de la route et les consignes de sécurité.

L'attelage d'instruments ou de remorques à la barre de l'attelage 3-points, se fait de la façon suivante :

- a) Bloquez verticalement en calant les deux tringles de relevage (1) - Figure 32 - dans les extensions (3). Agissez sur le levier de contrôle de traction pour relever entièrement l'attelage 3-points et fermez la commande de descente.

BARRE D'ATTELAGE

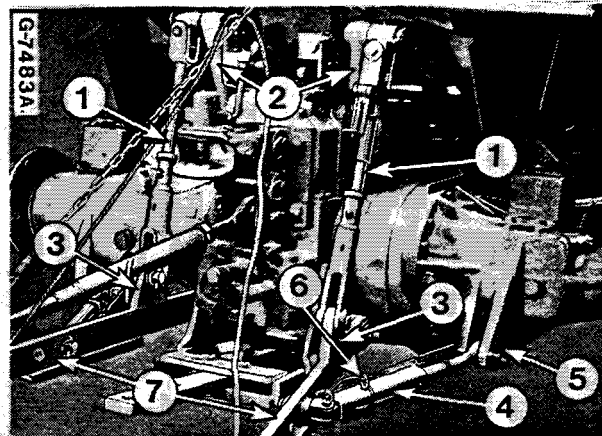


Figure 32

- 1 - Tringles de relevage — 2. Bras de relevage — 3. Extensions pour suspension rigide — 4. Stabilisateur. — 5. Support latéral — 6. Axe de blocage — 7. Bras inférieur.

- b) Bloquez horizontalement en introduisant les stabilisateurs (4) dans les trous inférieurs des supports latéraux (5). Tournez les stabilisateurs à la main afin de centrer la barre d'attelage sur l'arrière du tracteur, c'est-à-dire que la distance doit être égale entre les bras inférieurs (7) et les pneus.

Assurez-vous que les axes de blocage (6) sont en place dans les deux stabilisateurs (4).

ATTELAGE 3 - POINTS

L'attelage 3-points est disponible en deux versions :

- 1 - Avec raccords standard de type à rotule sur les bras inférieurs.
- 2 - Avec raccords de type "attelage rapide".



Les instructions suivantes s'appliquent aux deux modèles, sauf mention contraire.

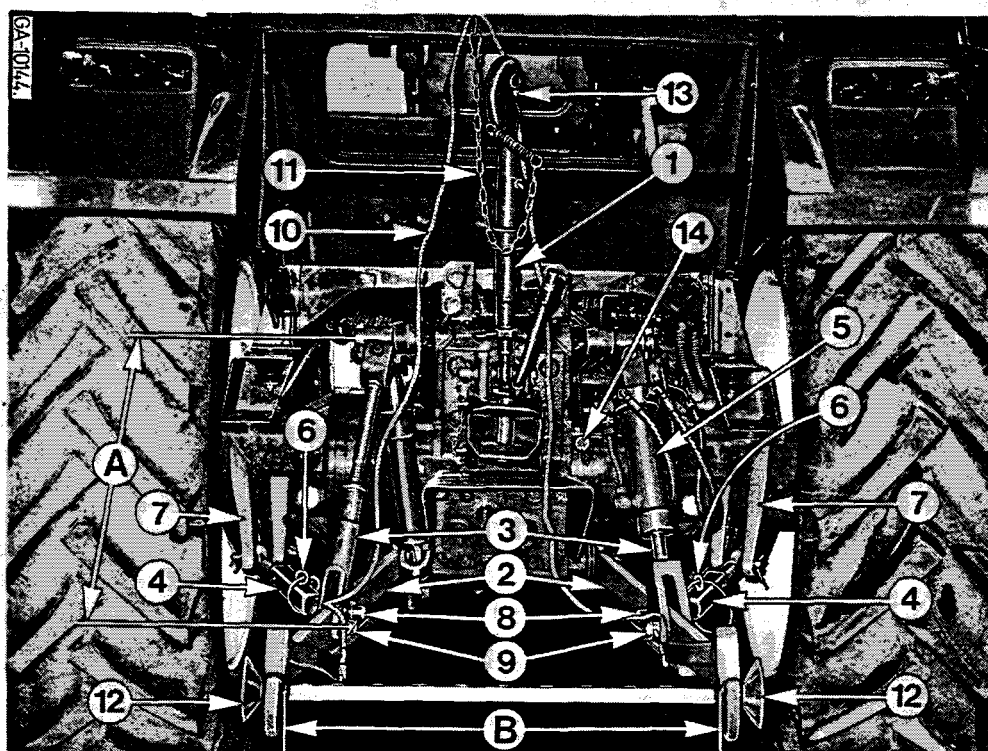


Figure 33

A - Réglage de base de la longueur des tringles de relevage : 670 mm

B - Distance entre bras inférieurs : 825 mm

- | | |
|---|---|
| 1 - Barre de 3ème point | 9 - Axes d'articulation pour tringle de relevage |
| 2 - Bras inférieurs | 10 - Câble de commande de verrouillage de l'attelage rapide* |
| 3 - Tringles de relevage | 11 - Chaîne de commande de la barre du 3ème point* |
| 4 - Stabilisateurs | 12 - Disques coniques* |
| 5 - Vérin de réglage en hauteur** | 13 - Crochet |
| 6 - Chevilles de verrouillage | 14 - Prise de raccordement pour remorque à freinage hydraulique |
| 7 - Supports latéraux | |
| 8 - Axes d'articulation pour stabilisateurs | |

* Sur version munie de l'attelage rapide

** Si le tracteur en est équipé..

REGLAGE DE LA TRINGLERIE DE L'ATTELAGE 3 - POINTS

Pour les instruments reliés directement à l'attelage 3-points, procédez au réglage de la façon suivante :

- Réglez la longueur (A) des tringles de relevage (3) - Fig. 33.

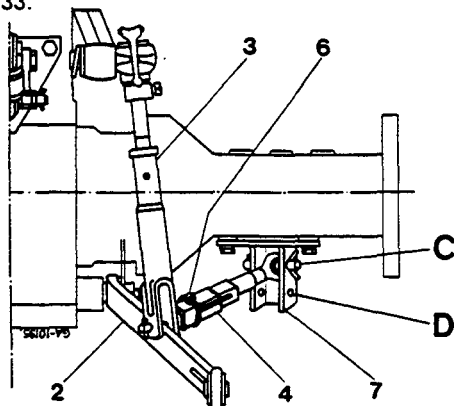


Figure 34

Les supports latéraux comportent 2 trous de fixation (C et D) pour permettre le positionnement des bras inférieurs (2). Certains instruments travaillant au dessus du sol tels que faucheuses portées demandent un contrôle latéral maximum de relevage tandis que les charrues nécessitent un certain débattement latéral. Lorsque vous attelez une charrue fixez les deux stabilisateurs (4) aux trous supérieurs (C). Ceci assure le débattement nécessaire en position de travail et neutralise le débattement en position de transport. Pour les instruments opérant sans contrôle de position fixez les stabilisateurs (4) aux trous inférieurs (D) afin d'obtenir un contrôle latéral maximum des bras lors de la course de relevage.

NOTE : Assurez-vous que les axes (6) sont toujours en place. Otez-les seulement pour l'attelage et le dételage des instruments.

Si l'outil porté est une charrue, réglez la longueur de la barre du 3ème point (1) - Fig. 33 - de sorte que les corps de charrue avant et arrière opèrent à la même profondeur.

Ce réglage se maintient même si la profondeur de travail varie. Un léger ajustement peut s'avérer nécessaire dans certains cas extrêmes, comme par exemple le passage à un labour de surface.

Serrez fermement l'écrou contre la vis de tension de la barre du 3ème point pour fixer le réglage de la longueur.

Lors de l'utilisation d'instruments à disques, les barres de traction supérieure et inférieure doivent être aussi parallèles que possible pour assurer un maximum de pénétration de l'outil.

NOTE : Lorsque vous attelez des instruments munis de roues de jauge, mettez en place le collier (1) Fig. 34a suivant besoin pour permettre un débattement latéral.

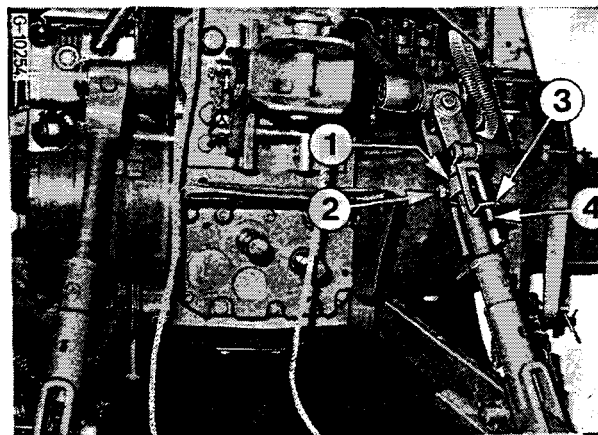


Figure 34a

- 1 - Collier de réglage de débattement latéral
- 2 - Vis d'arrêt
- 3 - Arrêtoir
- 4 - Manivelle de réglage en hauteur.

Le tracteur peut être équipé d'un vérin hydraulique (5) Fig. 33 alimenté par une valve auxiliaire pour remplacer la manivelle de réglage en hauteur (4).



Lors du transport de la charrue, assurez-vous que le relevage hydraulique est en position haute pour éviter tout rebond. Les stabilisateurs doivent être placés dans les trous supérieurs. Fermez la commande de vitesse de descente.

UTILISATION DE L'ATTELAGE RAPIDE

Attelage de l'outil

Faites reculer le tracteur de façon à ce que son attelage s'engage bien en-dessous de celui de l'outil (crochets d'attelage sous les points d'accouplement).

Tirez le câble de commande de façon à écarter les bras inférieurs.

Actionnez le système hydraulique pour relever les bras jusqu'à ce que le verrouillage soit complet. Abaissez alors le système.

Placez le crochet du 3ème point sur le point d'attelage supérieur et relevez l'outil. Le crochet du 3ème point s'engagera automatiquement.

Dételage de l'outil

Levez l'outil. Placez la chaîne du 3ème point de façon que la cheville de verrouillage du crochet de 3ème point (13) Fig. 33 se dégage lorsque l'outil sera abaissé.

Le 3ème point doit normalement s'écarter de l'outil.

Tirez le câble de commande et abaissez le système.

Faites éventuellement reculer légèrement le tracteur pour que le dételage soit complet.

Dans la mesure du possible, placez l'arrière de l'outil à un niveau plus élevé que la partie avant.

Levier de contrôle de position extérieur (si le tracteur est ainsi équipé)

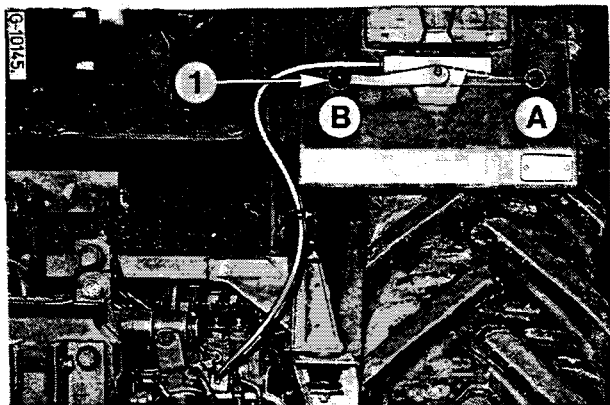


Figure 35 (956XL - 1056XL)

- 1 - Levier de commande
- A - Relevage
- B - Abaissement

L'attelage 3-points peut être réglé en hauteur à l'aide du levier (1) - Figure 35 (si le tracteur en est équipé) pour faciliter l'attelage et le dételage de l'outil.



Soyez prudent ! Tenez-vous à bonne distance des outils.

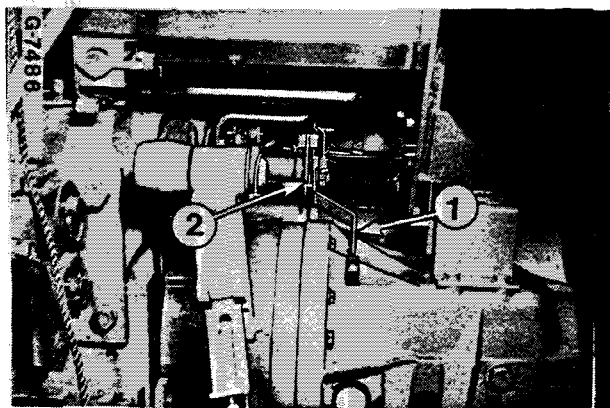


Figure 35a (956 - 1056)

- 1 - Levier de réglage
- 2 - Secteur

L'attelage 3-points peut être réglé en hauteur à l'aide du levier (1) - Figure 35a (si le tracteur en est équipé) pour faciliter l'attelage et le dételage de l'outil. Le réglage peut se faire par intervalles de 10cm maximum.



Soyez prudents ! Tenez-vous à bonne distance des outils.

RELEVAGE HYDRAULIQUE A CONTROLE D'EFFORT DE TRACTION ET DE POSITION



Avant d'actionner le système de relevage hydraulique, assurez-vous qu'il n'y a personne à proximité.

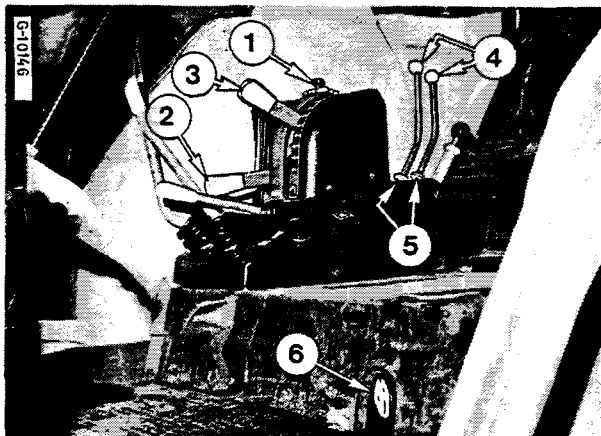


Figure 36 (956XL - 1056XL)
Commandes de fonctionnement

- 1 - Bouton témoin
- 2 - Levier de contrôle de traction
- 3 - Levier de contrôle de position
- 4 - Levier de commande de valve auxiliaire
- 5 - Bagues d'arrêt
- 6 - Commande de vitesse de descente.

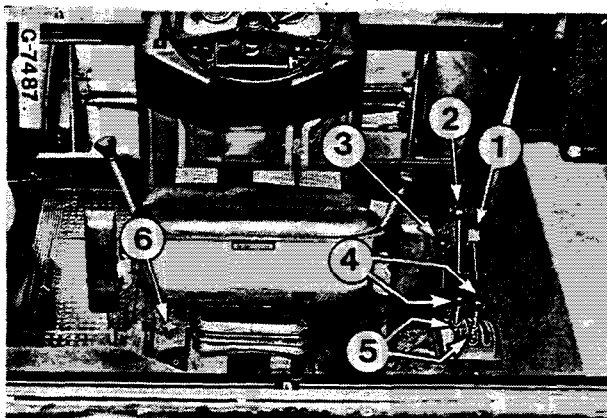


Figure 36a (956 - 1056)
Commandes de fonctionnement

- 1 - Levier témoin
- 2 - Levier de contrôle de traction
- 3 - Levier de contrôle de position
- 4 - Leviers de commande de valve auxiliaire
- 5 - Bagues d'arrêt
- 6 - Commande de vitesse de descente.

CONTROLE DE POSITION

Le contrôle de position s'utilise essentiellement pour des instruments qui ne requièrent pas de contrôle de profondeur.

Abaissez complètement le levier de contrôle de traction (2) Fig. 36/36a pour neutraliser son action. Le contrôle des instruments de culture se fait par le levier de contrôle de position (3) seulement.

Le réglage du levier de contrôle de position (3) correspond à une position définie des bras de relevage ou de l'instrument.

La position inférieure du levier de contrôle de position (3) correspond à la position flottante.

Le système comporte une sécurité qui empêche l'instrument de descendre lorsque le moteur est arrêté.



N'actionnez pas le levier de contrôle de position (3) lorsque le moteur est arrêté, car l'instrument, ne pouvant pas suivre le mouvement pendant l'arrêt du moteur, risque de se relever ou de s'abaisser brutalement lors de la mise en route du moteur. C'est pourquoi, il est préférable que la charge ou l'instrument porté soit en position basse lorsqu'on arrête le moteur.

CONTROLE DE TRACTION

Le contrôle de traction permet à l'attelage de répondre rapidement aux variations de charge ou de traction afin de maintenir un effort constant sur le tracteur.

Si la charge sur l'attelage augmente en raison de l'outil traîné, tel qu'une charrue, l'attelage réagit en diminuant la profondeur de travail, et en transférant une partie du poids sur les roues arrière du tracteur pour augmenter la traction.

Le levier de contrôle de traction extérieur (2). Fig. 36/36a détermine la profondeur de travail des instruments de labour.

Par exemple, lorsque vous commencez à travailler avec une charrue, le levier de contrôle de position (3) sera abaissé complètement. Il s'ensuit une réponse rapide du contrôle de traction. Le levier de contrôle de traction est alors placé au centre du secteur et la charrue pénètre dans le sol. Si elle s'enfonce trop, déplacez le levier vers l'arrière. Si elle ne s'enfonce pas assez, déplacez le levier vers l'avant.

Lorsque la profondeur désirée est atteinte, il ne sera plus nécessaire de modifier ce réglage, sauf dans des conditions de terrain difficiles. Dans ce cas il peut être nécessaire de déplacer légèrement le levier de contrôle de traction vers l'avant ou vers l'arrière pour maintenir une profondeur uniforme.

L'attelage travaille maintenant sous le contrôle de traction

et se relèvera ou s'abaissera pour maintenir un effort de traction constant en fonction de la nature du sol et des irrégularités du terrain. L'instrument se relèvera en bout de champ et s'abaissera de nouveau par le levier de commande interne sans avoir à déplacer le levier de contrôle de traction.

Lorsque vous travaillez dans un champ où la nature du sol n'est pas uniforme, telle que du sable à une extrémité et de la glaise à l'autre, une limite de profondeur peut-être déterminée en plaçant le levier interne par dessus le déport afin que la charrue ne travaille pas au-delà de cette profondeur pré-déterminée dans le sol sablonneux. La position du levier de contrôle de traction détermine alors l'effort et la profondeur désirés pour travailler dans le sol argileux.

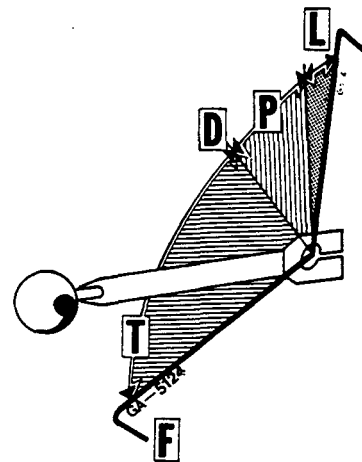


Figure 37

Course du levier de contrôle de traction

- L - Secteur de levage
- T - Secteur d'extension
- D - Point mort
- P - Secteur de compression
- F - Position flottante

NOTE : Le système fonctionne généralement dans le secteur d'extension (T). Il peut de temps en temps travailler dans le secteur de compression pour le labour superficiel avec certaines charrues.

Sur les charrues travaillant en extension, la profondeur maxi est atteinte avant la position flottante (F). Lorsque dans ces mêmes conditions, le levier est amené à la position flottante (F), le système travaille en position flottante, et le système de contrôle de traction est neutralisé.

Sur les charrues travaillant en compression, la profondeur de travail maxi s'obtient lorsque le levier se trouve dans la partie inférieure du secteur (P).

Important : Ne travaillez jamais en laissant le levier de contrôle de traction au point mort (D), car le système ne peut fonctionner correctement dans cette zone intermédiaire.

1 - Correction en extension de "D" à "T" - Figure 37 -

- a) Montez ou accentuez la pression sur la roue de jauge ou sur le talon de type à ressort (moins de poids d'équipement sur l'attelage).
- b) Labourez plus profondément.
- c) Augmentez la coupe des socs.
- d) Augmentez la vitesse de labour.
- e) Montez les tourillons d'attelage de la charrue vers la position supérieure arrière, sur les bras de traction.

2 - Correction en compression de "D" à "P" - Figure 37 -

- a) Relâchez ou enlevez la roue de jauge ou le talon de charrue de type à ressort, (davantage de poids d'équipement sur l'attelage) ou ajoutez des poids supplémentaires sur le bâti de charrue.
- b) Diminuez la coupe des socs.
- c) Labourez moins profondément.
- d) Réduisez la vitesse de labour.

3 - Correction en compression de "L" à "P" - Figure 37 -

Si le système travaille trop près du secteur de relevage, c'est-à-dire si la charrue laboure trop profondément et décolle lorsque vous relevez le levier, effectuez la correction décrite au paragraphe 1.

POSITION FLOTTANTE

Lorsque les deux leviers de contrôle (2) et (3) - Fig. 36/36a sont ramenés complètement vers le bas, le système est en position flottante et le contrôle de traction n'agit plus.

VITESSE DE DESCENTE

La vitesse de descente peut être modifiée à volonté à l'aide de la manette de réglage de descente (6) Fig. 36/36a. Tournez la manette vers la gauche pour ralentir progressivement la vitesse de descente.

Si le système réagit trop facilement aux aléas du terrain, en particulier en labour de surface, il est recommandé de tourner légèrement vers la gauche la manette de réglage de la vitesse de descente (6).

Pour ce qui est du transport sur route, il est recommandé de fermer le robinet de descente afin d'éviter la chute intempestive de l'outil porté.

FONCTIONNEMENT DU CONTRÔLE D'EFFORT ET DE POSITION "SENS-O-DRAULIC"



ATTENTION!

Avant d'actionner le relevage hydraulique veillez à ce que personne ne se trouve dans la zone de manoeuvre de l'équipement ou de la commande.

Le tracteur est doté d'un circuit hydraulique conçu pour travailler en contrôle de position (position constante de l'équipement par rapport au tracteur) ou en contrôle d'effort (résistance de l'outil à la traction pour maintenir la profondeur de travail).

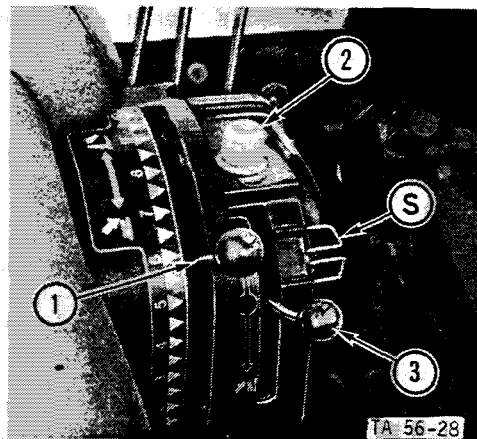


Figure 37a

- 1 - LEVIER DE POSITIONNEMENT
- 2 - SELECTEUR DE FONCTION
- 3 - LEVIER DE MANIPULATION

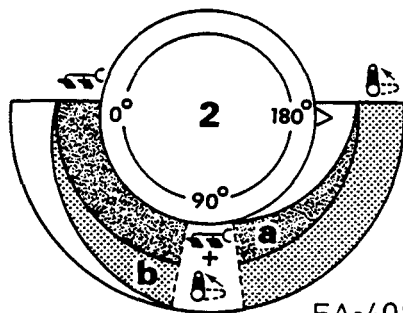
S - VERROUILLAGE DE LEVIER DE MANIPULATION

(1) LEVIER DE POSITIONNEMENT

Ce levier commande la position de l'attelage. Le levier de manipulation (3) assure la montée et la descente de l'attelage lorsque la charrue arrive en bout de champ. Un réglage permanent est maintenu si l'on ne déplace pas le levier de positionnement.

(2) SELECTEUR DE FONCTION

Ce bouton permet de placer le système soit en contrôle d'effort ou en contrôle de position ou les deux à la fois.



EA-408

Figure 37b

On obtient le contrôle d'effort en tournant le bouton en avant et le contrôle de position en tournant le bouton en arrière.

- a) Diminution du contrôle d'effort
- b) Diminution du contrôle de position

LEVIER DE MANIPULATION

Ce levier permet de faire monter et descendre l'outil et de maintenir un réglage constant défini par le levier de positionnement.

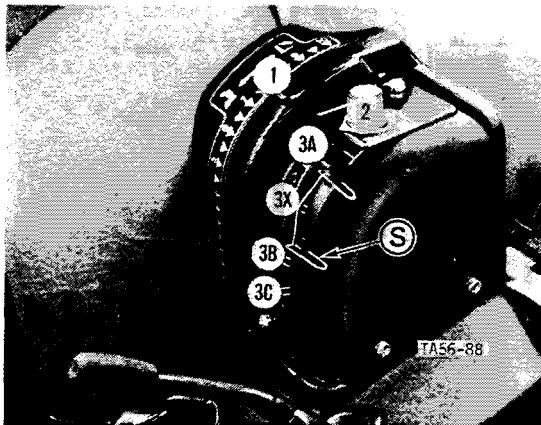


Figure 37c

- 3A. Montée rapide
- 3B. Position de travail (point neutre)
- 3C. Descente ou position flottante
- 3X. Position pour relevage dosé (fonction auxiliaire)

Position pour relevage dosé.

Cette position n'est assurée qu'en contrôle d'effort et permet de lever et abaisser légèrement l'attelage pour accoupler ou désaccoupler la charrue avec un rouleau en bout de champ, sans avoir à modifier le réglage du levier de positionnement.

Lorsque l'on amorce un nouveau sillon après avoir quitté la fourrière, le sélecteur doit se trouver en contrôle d'effort et le levier de position se trouvera au réglage requis.

Amenez le levier de manipulation en position flottante jusqu'à ce que la charrue s'abaisse, puis placez le levier en position de travail (3B).

CONTROLE DE POSITION

Le contrôle de position s'utilise notamment pour les outils de travail superficiel ne nécessitant pas de contrôle de profondeur.



ATTENTION!

Abaissez toujours l'outil ou la charge au sol avant d'arrêter le moteur. Ne déplacez pas le levier (1) tant que le moteur est arrêté sinon l'attelage montera d'un seul coup au réglage pré-sélectionné dès que le moteur démarrera.

La position du levier (1) correspond à une position définie des bras de relevage ou de l'outil.

Si l'on déplace le levier (1) vers le haut, les bras de relevage suivront ce mouvement jusqu'à ce qu'ils atteignent leur position présélectionnée.

CONTROLE D'EFFORT

Le contrôle d'effort sert surtout pour les instruments de travail du sol tels que: charrues, cultivateurs, etc ...

La position du levier (1) correspond à une résistance définie de l'outil trainé au sol. Celui-ci pénètre dans le sol jusqu'à ce que l'on obtienne la résistance d'utilisation choisie.

Si la résistance opposée à l'outil change, le contrôle d'effort transmet les indications de levage ou de descente à la valve de contrôle jusqu'à ce que l'on obtienne à nouveau la résistance pré-sélectionnée.

Le système fonctionnant sur le principe de la résistance d'utilisation soumet un effort régulier au moteur quelles que soient la nature et les irrégularités du sol.

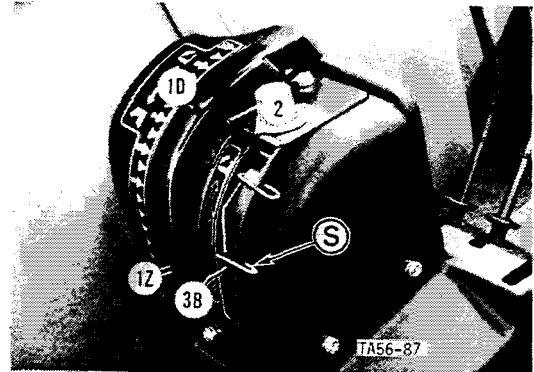


Figure 37d

- 1D. Instrument lourd et faible résistance d'utilisation
- 1Z. Résistances d'utilisation élevées

CONTROLE DE POSITION A DISTANCE

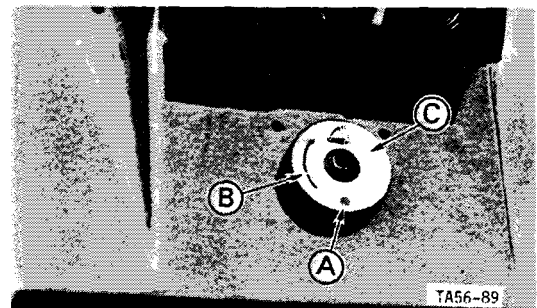


Figure 37e

- A. Point neutre/descente
- B. Début du cycle de levage
- C. Levage maximum



Le contrôle de position à distance sert à lever et abaisser les bras de l'extérieur du tracteur afin de faciliter l'accouplement et le désaccouplement des outils.

Pour utiliser cette commande à distance, il faut que le levier de positionnement soit complètement abaissé et que le sélecteur soit en contrôle de position maxi.



ATTENTION!

Ne montez pas sur l'attelage lorsque le contrôle de position à distance est utilisé.

Après avoir accouplé ou désaccouplé l'outil, ramenez le contrôle en position A

SECURITE

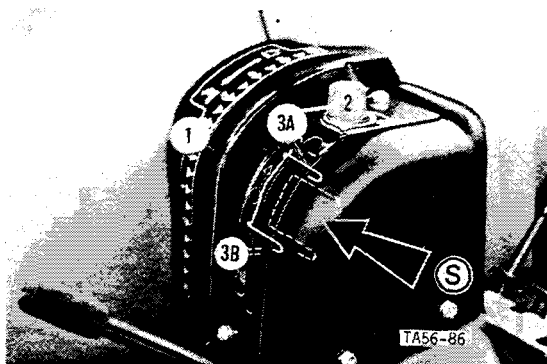


Figure 37f

Amenez le levier de manipulation en position flottante avant d'arrêter le moteur en fin de journée.

S - Verrouillage de sécurité

3A - Position de transport avec l'outil attelé. Appuyez sur le verrouillage de sécurité pour éviter un abaissement inopiné de l'outil.

3B - Lorsque vous utilisez un outil entraîné par prise de force, engagez le verrouillage de sécurité pour éviter d'endommager l'arbre de prise de force si l'outil se relève inopinément.

ATTELAGE DES CHARRUES

La position de la charrue doit être adaptée à l'état du terrain et au fonctionnement du contrôle de traction. Si vous vous heurtez à des difficultés, consultez votre concessionnaire IH ou un représentant du constructeur de la charrue.

NOTE : En cours d'opération les bras inférieurs doivent se mettre en position horizontale ou en pente légère vers la charrue i.e. les bras doivent se trouver alignés sur l'axe de résistance au labour.

Les stabilisateurs (4) Fig. 33 doivent être fixés aux trous supérieurs des supports latéraux.

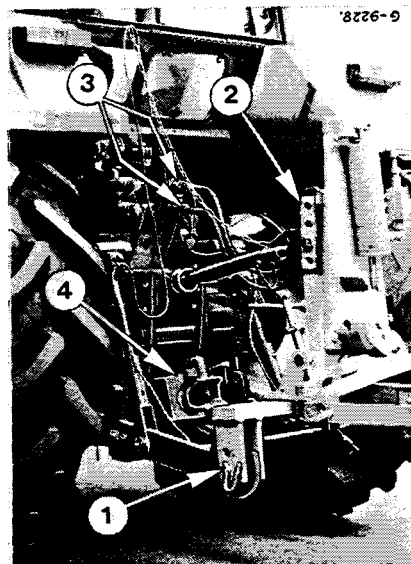


Figure 38

Charrue adaptée au contrôle de traction avec points d'attelage réglables

- 1 - Points inférieurs d'attelage
- 2 - Points supérieurs d'attelage
- 3 - Prises de raccordement des tuyauteries hydrauliques
- 4 - Chape d'attelage (démontable si nécessaire).

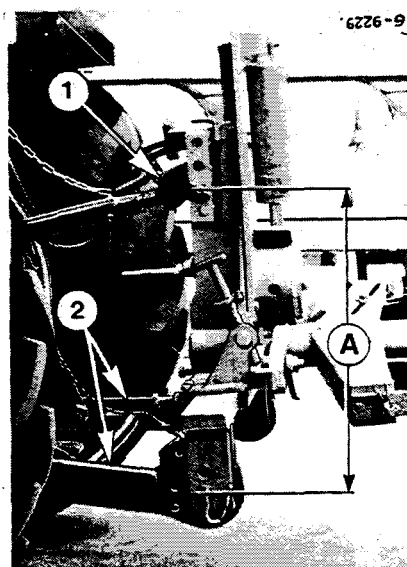


Figure 39

- A - Hauteur des points d'attelage sur la charrue : 460 - 610 mm (une hauteur de 560 mm est recommandée).
- 1 - Bras supérieur de poussée
- 2 - Bras inférieurs.

NOTE : Pour obtenir un labour satisfaisant, la charrue doit travailler avec un certain débattement latéral, normalement assuré en centrant la charrue derrière le tracteur. Cependant, veillez à ce que les broches des stabilisateurs soient libres en travail, sinon le contrôle d'effort de traction peut en être affecté.

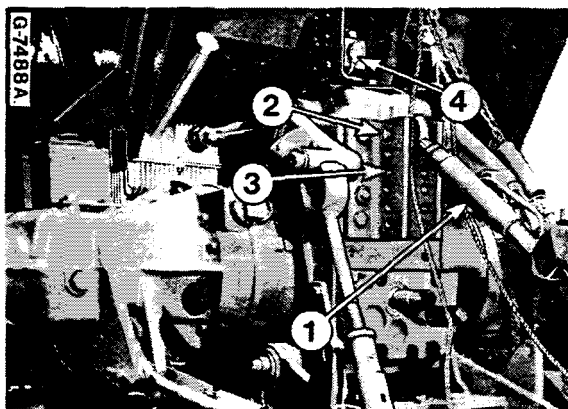


Fig. 40

- 1 - Bras supérieur de poussée
- 2 - Axe du bras, monté dans le trou supérieur d'attelage
- 3 - Trou pour point inférieur d'attelage
- 4 - Raccords hydrauliques automatiques.

Fixez le bras supérieur (1) - Figure.40 - au trou (2 ou 3) suivant le cas.

NOTE : Pour faciliter le relevage, l'effet du bras de poussée est meilleur lorsque l'extrémité côté tracteur est plus haute que l'extrémité côté charrue.

VALVES DE COMMANDE AUXILIAIRES ET RACCORDS HYDRAULIQUES AUTOMATIQUES

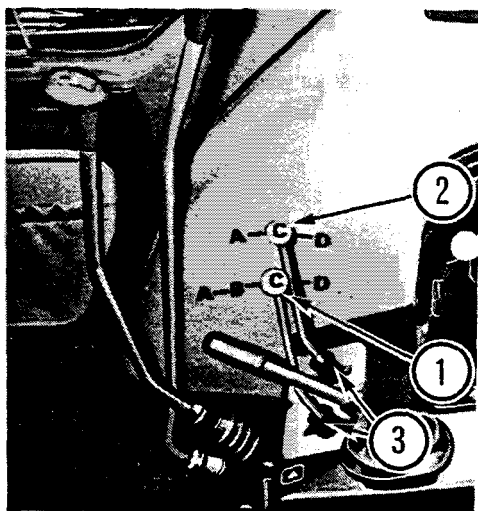


Figure 41 (956XL - 1056XL)
Leviers de commande des valves auxiliaires

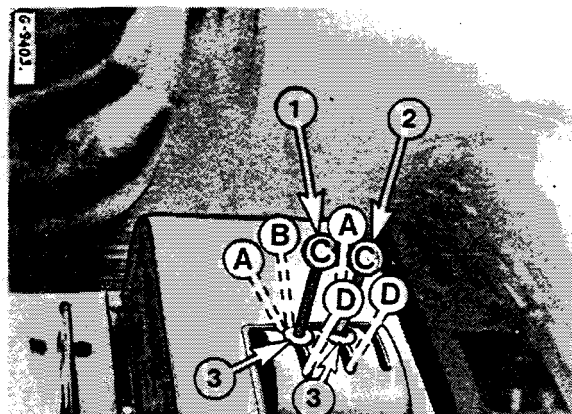


Figure 41a (956 - 1056)

Leviers de commande des valves auxiliaires

- 1 - Levier de valve double effet à 4 positions (1) - Fig. 42
 - A - Position flottante (abaissement sans pression)
 - B - Vérin rentré (abaissement avec pression) - bleu
 - C - Position neutre
 - D - Vérin sorti (levage) - vert
- 2 - Levier de valve simple effet (2) - Fig. 42
 - A - Position flottante (abaissement sans pression)
 - C - Position neutre
 - D - Vérin sorti (levage) - gris
- 3 - Manchons de verrouillage.



Immobilisez les leviers des valves auxiliaires à l'aide des manchons de verrouillage (3) lorsque les instruments correspondants ne sont pas utilisés. Ceci bloquera les valves et empêchera le fonctionnement accidentel de l'un des leviers.

NOTE : Lorsque vous montez des valves auxiliaires supplémentaires, assurez-vous que l'huile qu'elles contiennent correspond bien à l'huile du système hydraulique du tracteur. La plupart des huiles supportent mal les mélanges qui risquent d'endommager le système hydraulique.

Pour connaître le volume maximal d'huile utilisable pour l'équipement, reportez-vous aux "caractéristiques".

Si nécessaire montez un réservoir d'huile auxiliaire.

NOTE : (956XL - 1056XL seulement)

Lorsqu'une surcharge se produit et que la course maximum est atteinte, la soupape de sécurité s'ouvre et le levier de commande revient automatiquement à la position neutre.

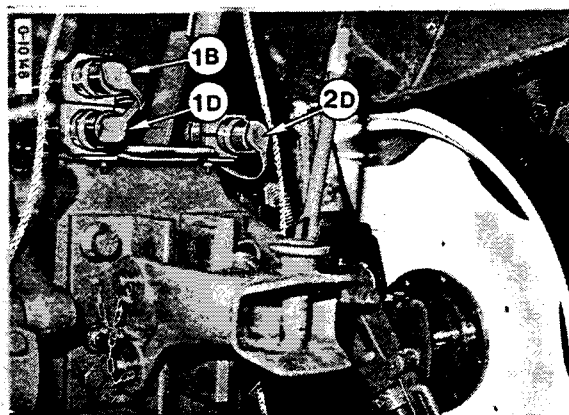


Figure 42

Raccords hydrauliques

1B - Vérin rentré (abaissement) - bleu

1D - Vérin sorti (relevage) - vert

2D - Vérin sorti (relevage) - Gris

NOTE - Si les raccords hydrauliques (1 et 2) - Fig. 42 ne sont pas utilisés, obturez-les avec des bouchons prévus à cet effet.

IMPORTANT : Les vérins à simple effet peuvent être raccordés à des valves à simple ou à double effet (à 4 positions seulement).

Lorsque vous raccordez à une valve auxiliaire à double effet (4 positions) assurez-vous d'utiliser le raccord (1D) Fig. 42. Utilisez la position flottante (1A) Fig. 41 pour l'abaissement afin d'éviter une surchauffe du système hydraulique.

CHARGEUR FRONTAL (pour tracteurs 4 roues motrices)

1 - Lorsque vous adaptez un chargeur frontal, suivez les recommandations du fabricant en ce qui concerne le fonctionnement et l'entretien.

- 2 - Monte pneumatiques permise sur les roues avant :
13.6 - 28 8 PR. ou
14.9 - 24 8 PR
- 3 - Augmentez la pression conformément aux prescriptions du fabricant de pneus.
- 4 - Réglez la voie des roues avant suivant le réglage usine.
Reportez-vous au tableau correspondant.
- 5 - Lorsque vous utilisez le chargeur frontal, montez un contre-poids de 750 kg sur les bras inférieurs de l'attelage 3-points.



Lors de l'utilisation du chargeur frontal, observez les recommandations suivantes :

1. Attaquez le tas en amenant le godet perpendiculairement et répartissez uniformément la charge.
2. Evitez de freiner ou de passer en marche arrière brutalement lorsque le godet est chargé et en position haute.
3. Lorsque vous travaillez sur un terrain en pente où pour effectuer des virages courts, abaissez le godet chargé au maximum. Ne dépassez pas la vitesse de 6 km/h.
4. Lorsque le tracteur se déplace sans charge, levez le bâti du chargeur pour que rien ne vienne gêner votre vue. En cas de déplacements sur route, veillez à ce qu'il y ait la hauteur suffisante pour passer sous les ponts, les lignes électriques, etc....



GUIDE D'ENTRETIEN PERIODIQUE

ENTRETIEN APRES LA PERIODE DE RODAGE OU APRES UNE REPARATION MAJEURE

Après les 20 premières heures

Effectuez toutes les opérations prescrites au tableau d'entretien périodique toutes les 50 heures, toutes les 200 heures (sauf repères 14 et 15) ainsi qu'aux repères 22, 34, 36 et 40 toutes les 800 heures.

En outre :

- Vérifiez le pincement
- Resserrez les écrous et boulons (4) de l'essieu avant et de la timonerie - Fig. 46 et 55 - 60
- Resserrez les écrous et boulons des roues avant et arrière (1)
- Vérifiez l'étanchéité du système de refroidissement
- Vérifiez le couple de serrage des boulons de la pompe hydraulique (1)
- Vérifiez le couple de serrage des boulons de collecteur
- Vérifiez le fonctionnement des équipements (attelage 3-points, chargeur frontal)
- Vérifiez les raccords de durites du filtre à air
- Vérifiez l'étanchéité du circuit de graissage

Après les 100 premières heures

- Remplacez l'élément du filtre conditionneur d'eau (42)**;

Après les 200 premières heures;

Effectuez toutes les opérations prescrites au tableau d'entretien périodique toutes les 50 heures, toutes les 200 heures, ainsi qu'aux repères 9A, 9B, 12, 21, 22, 24, 25, 34, 35, 36, 40, 46, 47, 48 toutes les 800 heures, et aux repères 9 et 26 toutes les 1600 heures.

En outre :

- Vérifiez le pincement
- Resserrez les écrous et boulons (4) de l'essieu avant et de la timonerie - Fig. 46 et 55 - 60
- Resserrez les boulons et écrous des roues avant et arrière (1)
- Vérifiez l'étanchéité du système de refroidissement
- Vérifiez le couple de serrage des boulons de pompe hydraulique (1)
- Resserrez les boulons de fixation du carter de relevage hydraulique (1)
- Vérifiez le thermostat
- Vérifiez le fonctionnement des équipements (attelage 3-points, chargeur frontal)
- Vérifiez les raccords de durites du filtre à air
- Vérifiez l'étanchéité du circuit de graissage
- Vérifiez le serrage des vis de culasse (1)
- Vérifiez le jeu des culbuteurs - moteur chaud - Réglez si nécessaire.
- Vérifiez le système électrique (branchements, démarreur, dispositif de démarrage par temps froid, alternateur)
- Vérifiez le moyeu et la poulie de ventilateur
- Vérifiez et réglez les injecteurs.

(1) Reportez-vous aux "Caractéristiques" page 9 pour les couples de serrage spéciaux.

* Sur tracteurs 4 roues motrices seulement

** Pour le 2ème remplacement, reportez-vous aux instructions données dans ce livret.

GUIDE D'ENTRETIEN

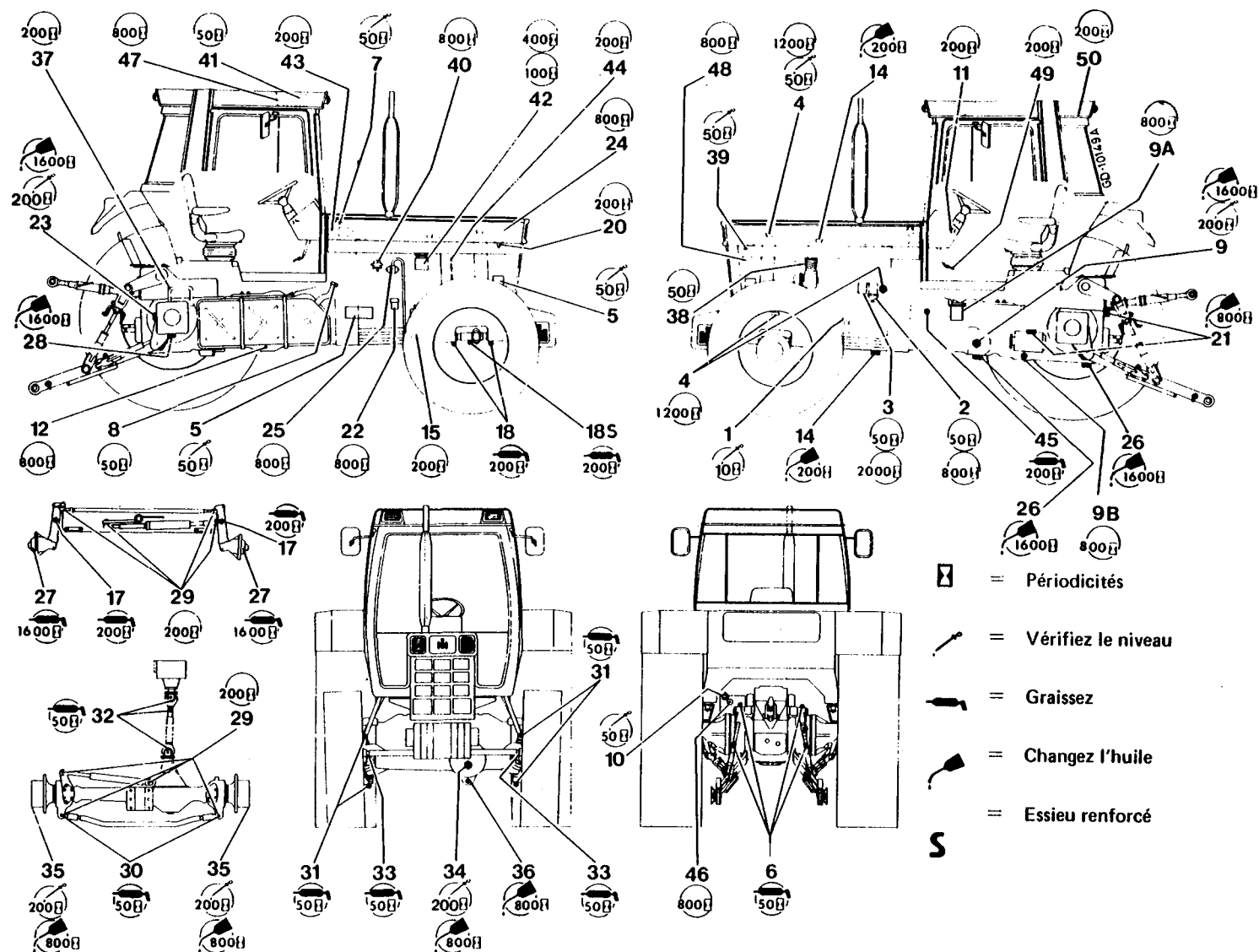


Figure 43



GUIDE D'ENTRETIEN ET DE- GRAISSAGE

La durée et le rendement de votre tracteur dépendent des soins dont il est l'objet. Le graissage est un élément essentiel du programme d'entretien.

Les périodicités d'entretien sont fonction des conditions dans lesquelles le tracteur est utilisé. Les intervalles indiqués dans le Guide d'Entretien ci-dessous sont des valeurs moyennes qui correspondent à des conditions d'utilisation normales du tracteur.

Lors de l'utilisation du tracteur sous conditions particulièrement sévères, par exemple excès de poussière, température basse du moteur, ou emploi pendant de courtes périodes, ou dans des conditions de charge sévères avec des températures d'huile moteur élevées, les intervalles entre les entretiens périodiques doivent être raccourcis en conséquence.

En aucun cas, les intervalles entre les entretiens périodiques indiqués dans ce guide ne doivent être dépassés.

N° de Repère	OPERATIONS D'ENTRETIEN	Tous les jours ou 10 h	50 heures	200 heures	400 heures	800 heures	1200 heures	1600 heures	2000 heures
1	Contrôle niveau d'huile moteur	x							
2	Filtre à combustible primaire - Vidangez l'eau		x						
3	Filtre à combustible final - Vidangez l'eau		x						
4	Radiateur - Contrôlez le niveau d'eau		x						
5	Batterie - Contrôlez le niveau de l'électrolyte		x						
6	Tringles de relevage gauche et droite - Graissez		x						
7	Maître-cylindre de frein - Contrôlez le niveau de fluide		x						
8	Goulot de remplissage - Vérifiez et nettoyez		x						
10	Système d'alimentation - Vérifiez l'étanchéité		x						
30*	Système hydraulique - Contrôlez le niveau d'huile		x						
31*	Barre d'accouplement - Graissez		x						
32*	Fusées de direction - Supérieure et inférieure - Graissez		x						
33*	Arbre d'entraînement - Graissez		x						
33*	Joint de cardan (des 2 côtés) - Graissez		x						
38	Compresseur (freinage pneumatique de remorque) - Vérifiez l'étanchéité du système de graissage		x						
39	Réservoir du liquide réfrigérant - Climatiseur - Vérifiez le niveau		x						
41	Ventilateur (Chauffage - ventilation) - Vérifiez le fonctionnement		x						
9	Transmission - Vérifiez le niveau d'huile			x					
11	Pompe de direction manuelle - Vérifiez l'étanchéité			x					
14	Moteur - Vidangez l'huile			x					
15	Filtre à huile moteur - Remplacez le cartouche			x					
	Frein de stationnement - Vérifiez le réglage			x					
17	Fusées de direction - droite et gauche - Graissez			x					
18	Pivot d'essieu avant (2 graisseurs) - Graissez			x					
18S	Pivot d'essieu avant (1 graisseur) - Graissez			x					
20	Filtre à air - Vérifiez la soupape vide-poussière			x					
23	Essieu arrière - droite et gauche - Vérifiez le niveau d'huile			x					
29	Caoutchouc de protection de rotule - Vérifiez l'étanchéité (si endommagé, remplacez la rotule complète)			x					
34*	Différentiel - Vérifiez le niveau d'huile			x					
36*	Réductions planétaires - Vérifiez le niveau d'huile			x					
37	Tuyau reniflard de l'essieu - Nettoyez			x					
43	Maître-cylindre de freins - Vérifiez le jeu de la tige de commande			x					
44	Courroies trapézoïdales - Vérifiez la tension			x					
45	Butée d'embrayage - Graissez			x					
49	Embrayage - Vérifiez le réglage			x					
50	Gouttière et tuyaux d'écoulement - Nettoyez			x					
42	Filtre conditionneur d'eau - Changez l'élément				x				
2	Filtre à combustible primaire - Changez l'élément					x			
9A	Filtre à huile de la transmission - Changez l'élément					x			
9B	Crépine d'aspiration - Nettoyez					x			
12	Réservoir à combustible - Vidangez l'eau					x			
21	Système hydraulique - Vidangez l'huile					x			
22	Filtre du système hydraulique - Remplacez l'élément					x			
24	Filtre à air - Remplacez l'élément					x			
25	Reniflard du moteur - Nettoyez					x			
34-36*	Différentiel - Vidangez l'huile					x			
35*	Réductions planétaires - Vidangez l'huile					x			
40	Pompe d'alimentation - Nettoyez le filtre					x			
46	Filtre reniflard du système hydraulique - Remplacez l'élément					x			
47	Filtre à air de la cabine - droite et gauche - Remplacez les éléments					x			
48***	Cartouche du liquide réfrigérant - Changez la cartouche et le liquide					x			
4	Système de refroidissement - Nettoyez - Vidangez le liquide réfrigérant						x		
9-26	Injecteurs - Vérifiez et réglez							x	
27	Transmission - Vidangez l'huile							x	
27	Roulements de roues avant - droite et gauche - Graissez et réglez							x	
23-28	Essieu arrière - droite et gauche - Vidangez l'huile							x	
3	Filtre à combustible final - Remplacez l'élément								x

* Sur tracteur 4 roues motrices seulement

*** Vérifiez également le niveau d'huile du compresseur du système de climatisation.

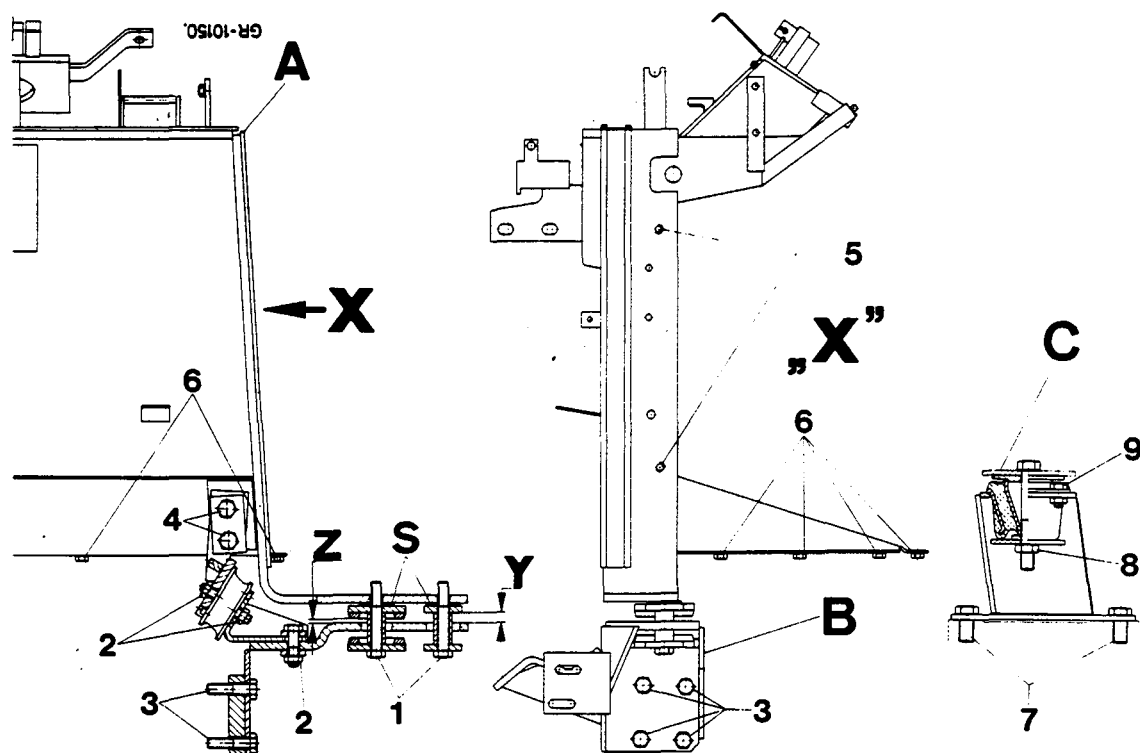


Figure 44 (956XL - 1056XL)
Montage de la cabine du conducteur

A — Support de direction

B — Support avant de cabine

C — Support arrière de cabine

N° de Repère Fig. 44	INSPECTION APRES 200 HEURES DE FONCTIONNEMENT	
	Vérifiez le couple de serrage et resserrez si nécessaire (m. daN)	Nombre de boulons et/ou écrous
1	8	4
2	Ecrous auto-serreurs	8
3	10	8
4	12	4
5	4,6	4
6	2,3	10
7	24	8
8	19,5	2
9	4	8
	Vérifiez les dimensions et réglez si nécessaire Utilisez des cales (S)	
Y	13 - 15mm	
Z	5 - 7mm	

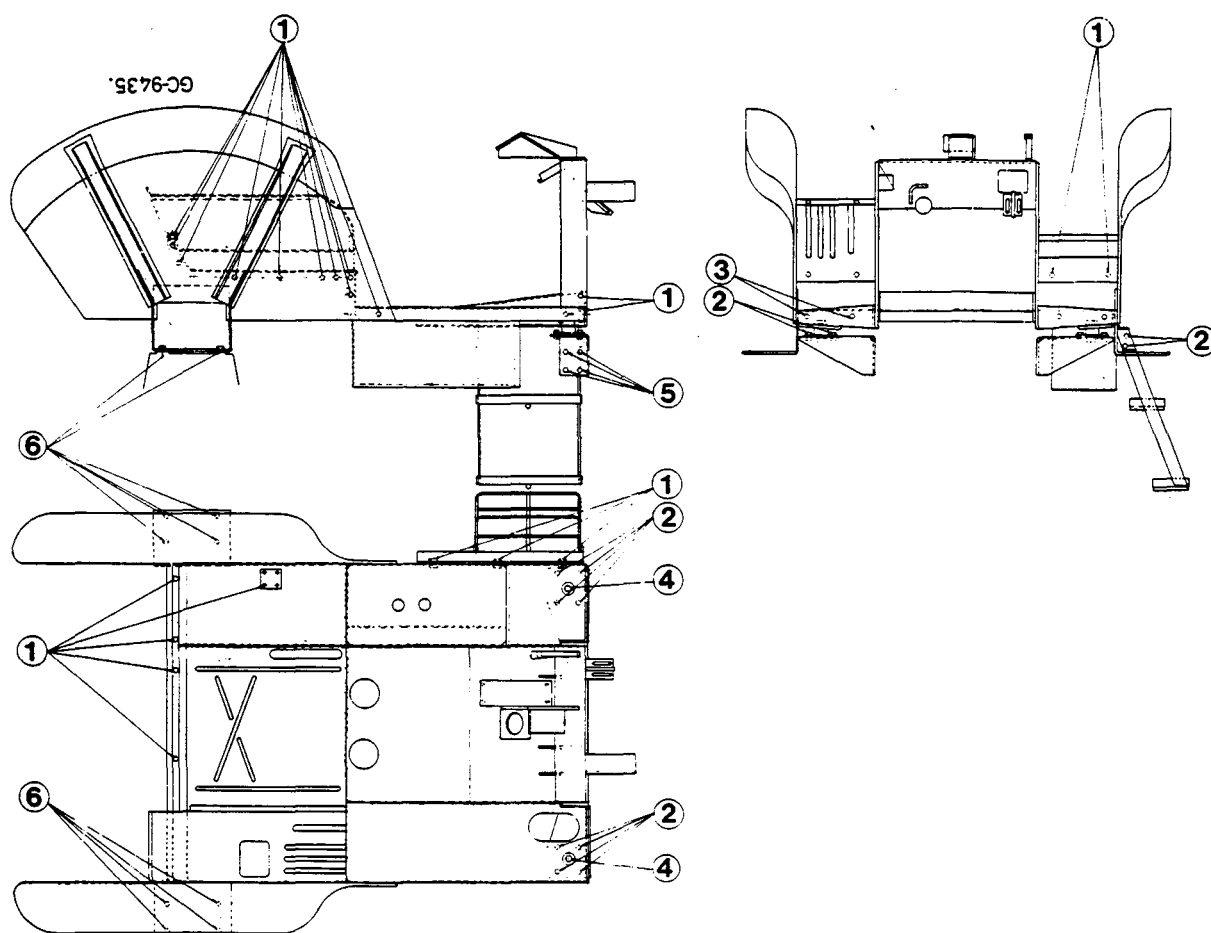


Figure 45 (956 - 1056)
Plancher de cabine

	INSPECTION	
N° de repère Fig. 45	Vérifier le couple de serrage après 200 heures de fonctionnement et resserrer si nécessaire (mdaN)	Nombre de boulons
1	2,2	50
2	4,4	12
3	7,6	4
4	18,5	2
5	8,5	8
6	17,0	8



ENTRETIEN DU TRACTEUR

ATTENTION : Ne faites jamais tourner le moteur pendant les opérations de graissage du tracteur.

En dehors des intervalles d'entretien réguliers, il est bon de vérifier périodiquement les points suivants :

- Serrage des boulons et écrous de roues
- Etanchéité des conduites hydrauliques, conduites de freinage, de filtre à air, de combustible, etc...
- Bon contact des bornes et connexions du système électrique.
- Propreté de la machine. Refaites les retouches de peinture nécessaires pour éviter la corrosion.

POINTS DE GRAISSAGE

Essuyez les graisseurs avant d'appliquer le pistolet.

Assurez-vous que les graisseurs ne sont pas obstrués.

Remplacez les graisseurs endommagés.

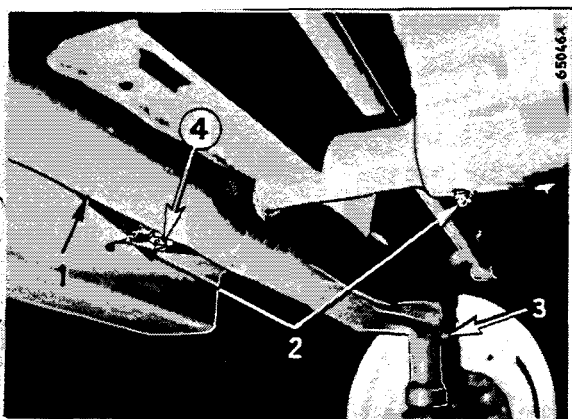


Figure 46

- 1 - Essieu avant
- 2 - Graisseurs sur le support d'essieu (essieu standard)
- 3 - Graisseur sur la fusée d'essieu (droite et gauche)
- 4 - Vis de blocage et contre-écrou de l'axe pivot (15m.daN).

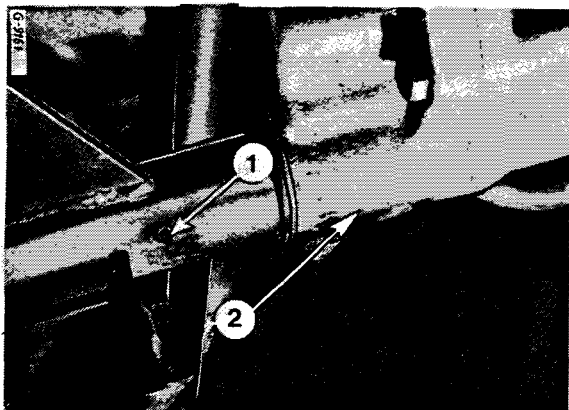


Figure.47

Graisseur sur essieu renforcé

1 - Graisseur

2 - Support d'essieu

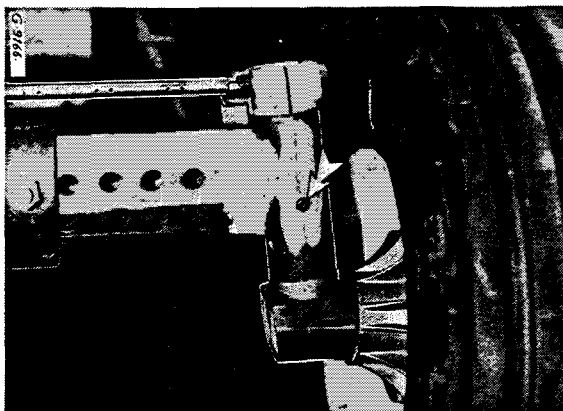


Figure 48

Graisseurs sur fusées de direction (essieu renforcé)
(droite et gauche)

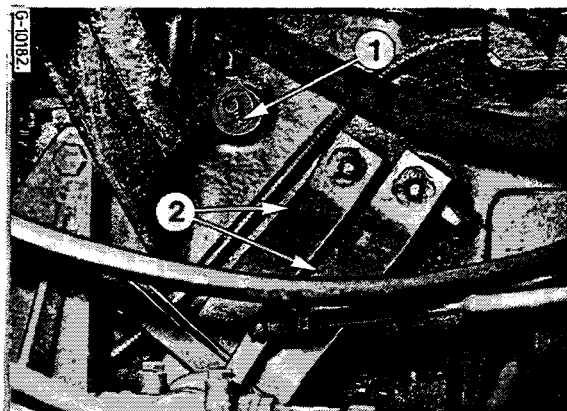


Figure 49 (956XL - 1056XL)

- 1 - Butée d'embrayage (1 à 2 coups de pistolet)
- 2 - Leviers d'embrayage (graissage périodique)

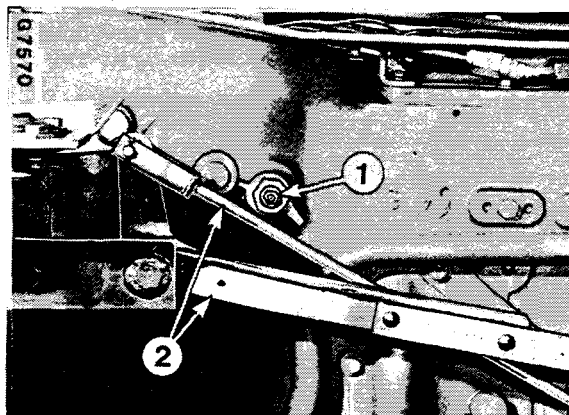


Figure 49a (956 - 1056)

- 1 - Butée d'embrayage (1 à 2 coups de pistolet)
- 2 - Timonerie de frein de stationnement (graissage périodique)

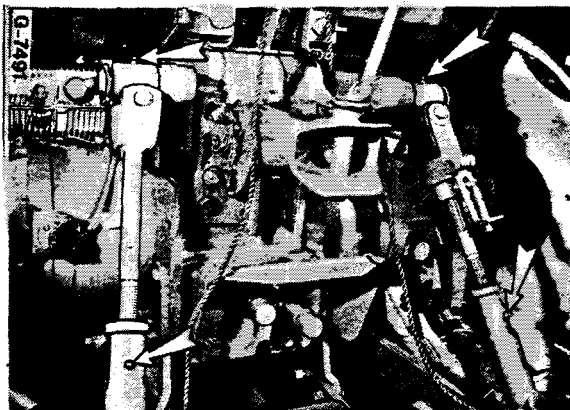


Figure 50
Attelage 3-points (4 graisseurs)

Graissez aussi les rotules des bras inférieurs et les stabilisateurs



Figure 51
Essieu AV 4 roues motrices

- 1 - Graisseur du support d'essieu (avant)
- 2 - Graisseur du support d'essieu (arrière)

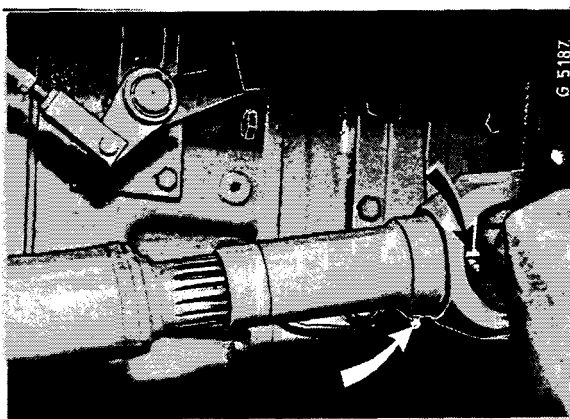


Figure 52
Extrémité arrière de l'arbre de transmission
(Version 4 roues motrices)



Figure 53
Extrémité avant de l'arbre de transmission
(Version 4 roues motrices)

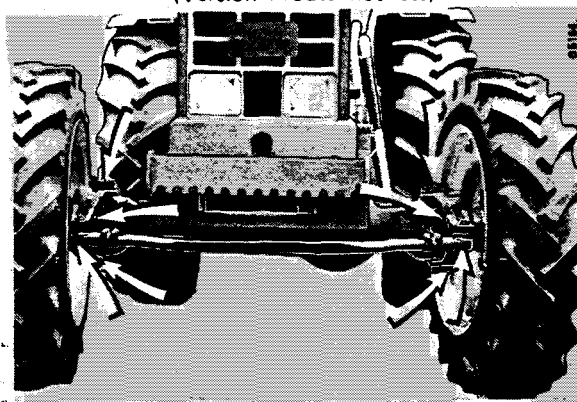


Figure 54
Essieu avant (Version 4 roues motrices).

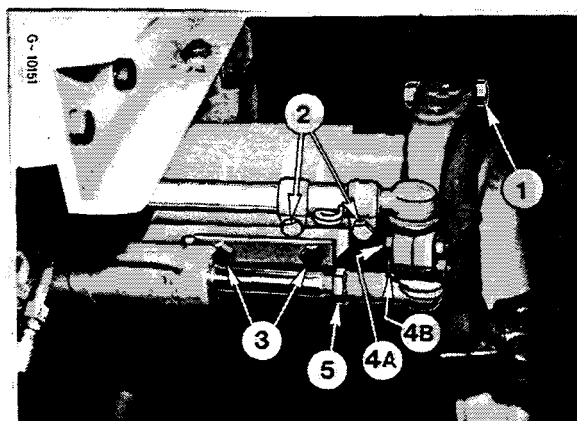


Figure 55
Essieu standard (Côté droit)

- 1 - Boulon de fixation (24 m. daN)
- 2 - Boulons de barre d'accouplement
- 3 - Boulons d'extension d'essieu (20 - 22 m. daN)
- 4A - 4B - Boulons de fixation (7 m. daN) - Resserrez dans l'ordre A, B.
- 5 - Conure-écrou du vérin de direction (19m. daN).

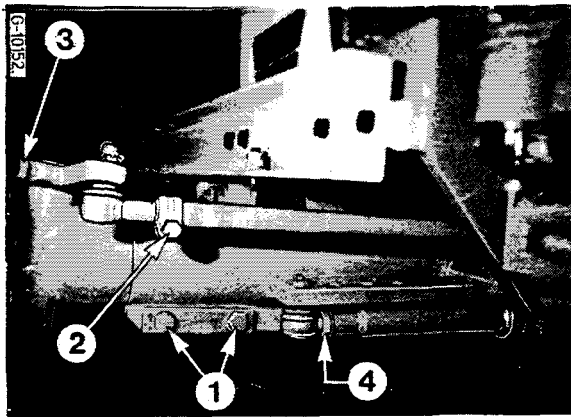


Figure 56 - Essieu standard (Côté gauche)

1 - Boulons de fixation d'extension d'essieu (20-22 m.daN),
2 - Boulon de barre d'accouplement, 3 - Boulon de fixation
(24 m.daN), 4 - Contre-écrou du vérin de direction (22m.daN)

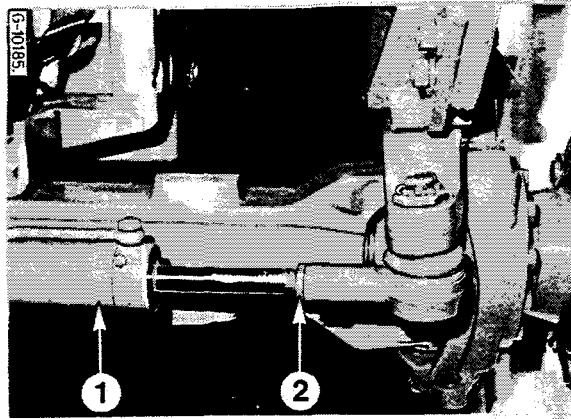


Figure 59 - Essieu version 4 roues motrices

1 - Vérin de direction 2 - Contre-écrou (23 m.daN)

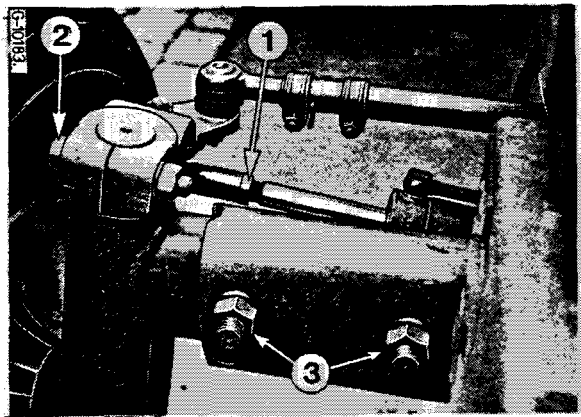


Figure 57 - Essieu renforcé

1 - Contre-écrou du vérin de direction (20.m.daN), 2 - Boulon
de fixation - droite et gauche (30 m. daN), 3 - Ecrous -
droite et gauche (20 - 22 m.daN).

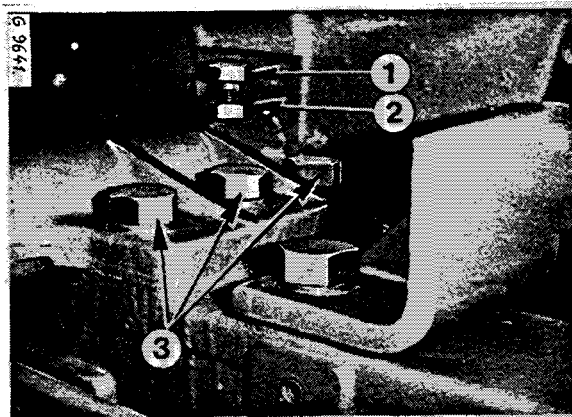


Figure 60 - Essieu version 4 roues motrices

1 - Vis de blocage (15 m.daN), 2 - Contre-écrou (15 m.daN)
3 - Boulons de fixation, 6 (36 m.daN).

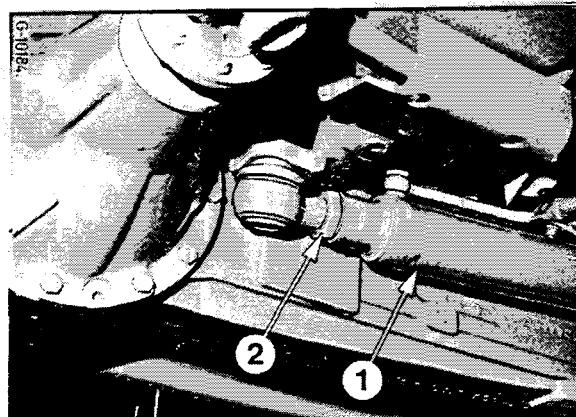


Figure 58

Essieu version 4 roues motrices

1 - Vérin de direction
2 - Contre-écrou (28 m.daN).

ENTRETIEN DU TRACTEUR

OUVERTURE DU CAPOT

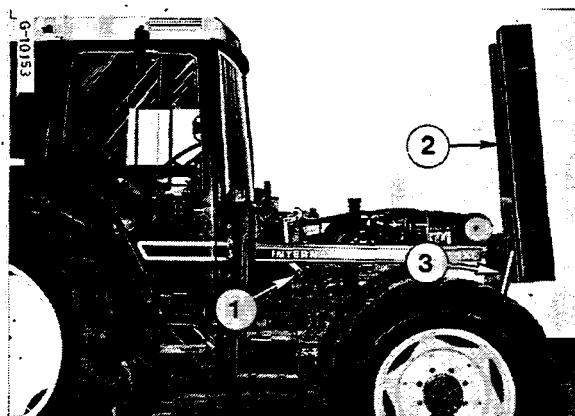


Figure 61

Capot moteur ouvert

1 - Levier de verrouillage, 2 - Capot moteur, 3 - Calandre.

Retirez le silencieux d'échappement. Tirez les leviers de verrouillage (1) Fig. 61 vers l'arrière et soulevez le capot comme sur la figure.

Prenez garde à vos doigts en refermant le capot. Tournez les leviers vers l'avant pour le verrouiller.

ENTRETIEN DU MOTEUR

VIDANGE DE L'HUILE MOTEUR ET REMPLACEMENT DU FILTRE A HUILE

NOTE : Si le combustible Diesel utilisé contient plus de 0,5 % de soufre, il y a lieu de réduire l'intervalle entre deux vidanges, comme suit :

Pourcentage de soufre dans le combustible	Périodicité de vidange
0,5 à 1 %	1/2 de la périodicité normale
Plus de 1 %	1/4 de la périodicité normale

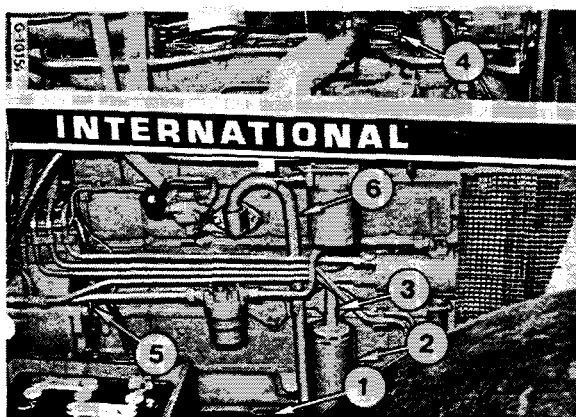


Figure 62

- 1- Bouchon de vidange d'huile
- 2- Filtre à huile
- 3- Support du filtre à huile
- 4- Orifice de remplissage
- 5- Contacteur de pression d'huile
- 6- Filtre de reniflard.

Il n'est pas nécessaire de changer le filtre plus souvent lorsque les vidanges sont plus rapprochées.

- 1 - Enlevez le bouchon de vidange (1) Fig. 62 du carter d'huile et videz entièrement le carter pendant que l'huile est chaude. Pour assurer une bonne aération, en vue d'accélérer la vidange, enlevez le bouchon de remplissage (4).
- 2 - Remettez le bouchon en place (1) lorsque le carter est vide, et remplacez son joint.
- 3 - Nettoyez l'extérieur du filtre (2) pour empêcher les impuretés de pénétrer dans le système de graissage.
- 4 - Otez le filtre en le tournant dans le sens contraire des aiguilles d'une montre et jetez-le.
- 5 - Mettez en place le filtre neuf. Enduisez légèrement le joint (1) d'huile moteur, Fig. 63, et serrez le filtre à la main. N'utilisez aucun outil.
- 6 - Faites le plein d'huile jusqu'au repère "maxi" de la jauge, par l'orifice de remplissage (4) Fig. 62.
- 7 - Faites tourner le moteur à régime moyen pendant environ 2 minutes, puis arrêtez-le.
- 8 - Laissez le niveau d'huile se stabiliser pendant environ 10 minutes puis revérifiez le niveau. Complétez si nécessaire jusqu'au repère "maxi" de la jauge.

Faites tourner le moteur au ralenti pendant 5 à 10 minutes. Ne le mettez pas à plein régime tant que la pression d'huile et la température normale ne sont pas atteintes. Vérifiez pendant ce temps l'étanchéité du filtre et du bouchon de vidange du carter.

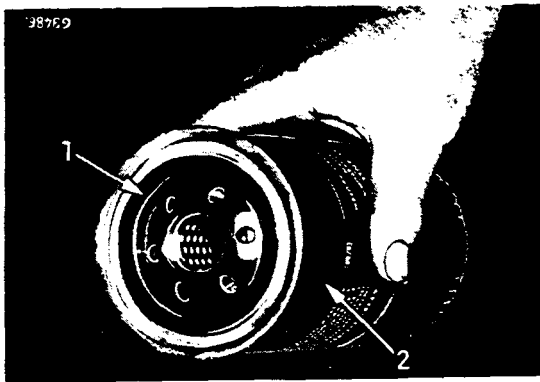


Figure 63

1 - Joint

2 - Élément

FILTRE DE RENIFLARD DU MOTEUR

Nettoyez le filtre du reniflard conformément au tableau d'entretien. Otez le tuyau du reniflard (6) Fig. 62 et sortez l'élément. Lavez-le dans du combustible Diesel et séchez-le à l'air comprimé.

FILTRE A AIR A DEUX ETAGES AVEC ELEMENT DE SECURITE

Précautions

Précautions à prendre pour empêcher la pénétration de poussières dans le moteur :

- Tous les joints d'étanchéité et les flexibles de raccordement entre le filtre à air et le collecteur d'admission d'une part, et entre le collecteur d'admission et la culasse d'autre part, doivent être en parfait état et leur étanchéité doit être parfaite.
- Ne faites jamais tourner le moteur sans qu'un élément de filtre soit en place.
- Ne déposez jamais l'élément de filtre pendant que le moteur tourne.

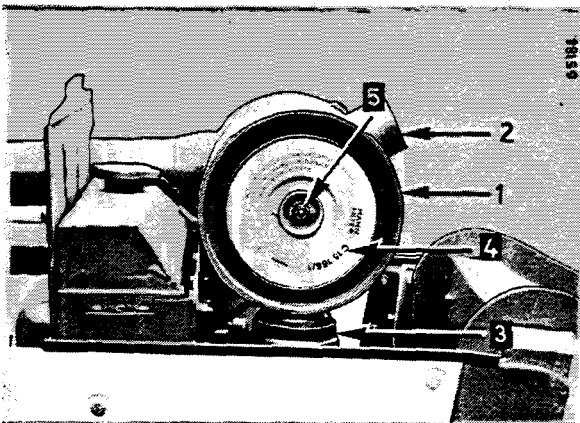


Figure 64

1 - Corps de filtre

2 - Conduit d'admission d'air

3 - Valve du vide-poussière

4 - Élément filtrant

5 - Ecrou

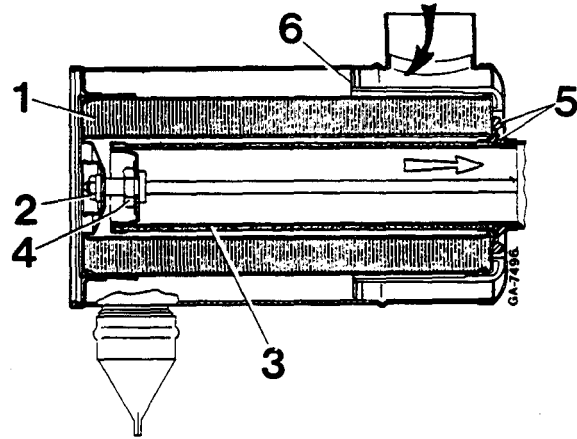


Figure 65

Vue en coupe du filtre à air à double étage

1 - Élément principal

2 - Ecrou

3 - Élément de sécurité

4 - Ecrou

5 - Joints

6 - Chemise à ailettes

ENTRETIEN DE L'ELEMENT DU FILTRE A AIR

Il faut effectuer l'entretien de l'élément principal du filtre (1, Fig. 65), quand la lampe-témoin (G), Fig. 6 s'allume.

NOTE : Il est recommandé d'utiliser un nouvel élément afin de réduire les risques de défaillances.

Il est possible de nettoyer l'élément, à l'eau ou à l'air comprimé, lorsque le tracteur travaille dans des conditions difficiles (grande concentration de poussière dans le conduit d'admission). Cependant, l'élément ne peut pas être nettoyé plus de 5 fois.

REPLACEMENT DE L'ELEMENT PRINCIPAL (1)

- 1 - Quand l'élément ou le joint est détérioré.
- 2 - Après cinq nettoyages
- 3 - Après 800 heures de fonctionnement, ou
- 4 - Tous les 2 ans.

Après chaque remplacement du filtre principal, vérifiez la lampe de l'indicateur de colmatage comme suit :

Obstruez le conduit d'admission d'air (2) Fig. 64 de manière appropriée.

Le contacteur à dépression doit fonctionner et allumer la lampe.

Remplacez les pièces défectueuses s'il y a lieu.

REPLACEMENT DE L'ELEMENT DE SECURITE (3) Fig. 65

- 1 - Après cinq nettoyages de l'élément principal
- 2 - Quand l'élément principal est détérioré
- 3 - Quand la lampe-témoin (G, Fig. 6) reste allumée après nettoyage de l'élément principal, ou
- 4 - Tous les deux ans

ELEMENT PRINCIPAL (1) Fig. 65

L'élément peut être nettoyé par lavage ou soufflage à l'air comprimé.

Le lavage est préférable car il élimine plus de poussière et de suie.

DEPOSE

- 1 - Arrêtez le moteur. Soulevez le capot.
Nettoyez l'extrémité du corps de filtre par laquelle sera déposé l'élément.
- 2 - Déposez l'écrou (2) Fig. 65
- 3 - Déposez l'élément principal (1). Prenez soin de ne pas faire tomber de saletés sur l'élément (3).
- 4 - Vérifiez le bon état du joint (5) situé à l'extrémité de l'élément. S'il manque ou s'il est détérioré, changez l'élément. Vérifiez également le joint de l'écrou (2) et changez-le si nécessaire.

NOTE : Une étiquette avec les chiffres 1-2-3-4-5 est fixée sur l'extrémité avant de l'élément de sécurité (3). A chaque nettoyage de l'élément principal, cochez le chiffre correspondant.

Au cinquième nettoyage l'élément de sécurité doit être remplacé.

LAVAGE

NOTE : Ne lavez jamais les éléments au combustible Diesel, essence ou solvant.

NE LUBRIFIEZ PAS LES ELEMENTS.

N'essayez pas de les démonter. Ne secouez pas l'élément contre une surface dure sous peine de le détériorer.

- 1 - Frappez de la paume de la main le côté ou l'extrémité de l'élément afin d'éliminer la poussière en suspens.
- 2 - Lavez-le dans de l'eau propre et chaude (20 à 40° C). Ajoutez à l'eau une petite quantité de détergent non moussant qui diluera la suie.
- 3 - Rincez l'élément à l'eau propre (si vous le faites au jet, ne dépassez pas la pression de 0,28 MPa). Secouez l'élément soigneusement pour éliminer l'excès d'eau.

NOTE : N'essayez pas d'accélérer le séchage en utilisant de l'air comprimé. L'élément humide céderait sous la pression.

- 4 - Posez l'élément sur le côté et laissez-le sécher ainsi. Une nuit suffit généralement. Pendant ce temps protégez-le de la poussière et/ou du gel.
- 5 - Vérifiez si l'élément est en bon état. Reportez-vous au paragraphe "Inspection" ci-après.

NOTE : Si un élément doit être remis après nettoyage, mettez-le dans un sac en plastique et dans son emballage d'origine afin de bien le protéger.

NETTOYAGE A L'AIR COMPRIME

Vous pouvez vous procurer chez votre concessionnaire IH un outil spécial pour nettoyage à l'air comprimé (pièce IH N° 407 073 R1, Fig. 66).

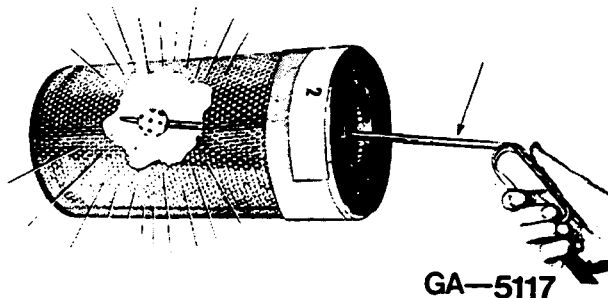


Figure 66

Outil spécial pour nettoyage à l'air comprimé



NOTE : Ne secouez pas l'élément contre une surface dure sous peine de l'endommager.

1 - Frappez de la paume de la main le côté ou l'extrémité de l'élément pour en détacher la poussière en suspens.

2 - Dirigez de l'intérieur de l'élément (côté propre) et de haut en bas un jet d'air comprimé propre et sec.

NOTE : La pression de l'air comprimé ne doit pas dépasser 0,5 MPa. Maintenez le bec de l'outil à une distance raisonnable de l'élément.

3 - Inspectez l'élément pour voir s'il n'est pas endommagé. Reportez-vous au paragraphe "Inspection" ci-après.

INSPECTION

1 - Vérifiez que l'élément n'est pas endommagé ou perforé en plaçant une source lumineuse à l'intérieur. Si vous voyez de l'extérieur des endroits où la lumière filtre davantage, il est nécessaire de remplacer l'élément perforé.

2 - Vérifiez les plans de joint du corps de filtre. Si vous constatez que les surfaces de contact sont défectueuses, remédiez-y immédiatement.

MISE EN PLACE DE L'ELEMENT

1 - Engagez l'extrémité ouverte de l'élément neuf (1) dans le corps de filtre par dessus l'élément (3). Fixez-le au moyen de l'écrou (2) Fig. 65.

2 - Vérifiez et serrez tous les raccords du filtre à air avant de remettre le moteur en marche.

3 - Mettez le moteur en marche. Si l'indicateur d'entretien du filtre à air indique qu'il est colmaté, arrêtez le moteur. Remplacez alors l'élément principal et l'élément de sécurité. Reportez-vous à "Entretien de l'élément de sécurité du filtre" dans la présente section.

ELEMENT DE SECURITE DU FILTRE (3) Fig. 65

NOTE : Ne nettoyez pas l'élément de sécurité; il faut le remplacer.

DEPOSE

1 - Enlevez l'écrou (2) et l'élément principal (1).

2 - Enlevez l'écrou (4) et l'élément de sécurité (3)

3 - Nettoyez l'intérieur du corps de filtre à air avec un chiffon humide.

MISE EN PLACE

1 - Mettez en place un élément de sécurité neuf (3) et serrez-le avec l'écrou (4).

2 - Mettez en place un élément principal (1) neuf par dessus l'élément de sécurité (3) et serrez-le avec l'écrou (2).

VIDE-POUSSIÈRE AUTOMATIQUE

Le vide-poussière (3) Fig. 64 élimine automatiquement la saleté accumulée dans le filtre à air.

Vérifiez le vide-poussière suivant le tableau d'entretien. Assurez-vous que la valve ne soit pas obstruée.

Le haut degré de contamination de l'air à certaines saisons (comme la concentration de graines légères) peut nécessiter un démontage et un nettoyage hebdomadaires de la valve. Lorsque vous la remontez, assurez-vous qu'elle s'engage correctement sur la nervure du tube support.

COMBUSTIBLE

N'achetez jamais qu'un combustible Diesel de bonne qualité.

Si vous stockez votre combustible, protégez-le contre les impuretés. Ne laissez jamais la cuve ou les fûts de stockage découverts.

N'utilisez jamais de fûts galvanisés pour le stockage du combustible.

N'ajoutez jamais d'essence ou d'alcool au combustible Diesel.

SUPER ADDITIF-SUPERGEL POUR COMBUSTIBLE DIESEL

Le super additif-supergel est un produit qui associe les caractéristiques du super additif et du supergel.

Le super additif-supergel est un additif polyvalent. Il a été conçu pour améliorer sensiblement le fonctionnement des moteurs Diesel.

Il permet à ces moteurs :

- de fonctionner par temps froid jusqu'à -21°C .
- de moins fumer en brûlant plus complètement le combustible
- de ne pas dégager d'odeurs d'échappement désagréables
- de rester propre
- d'éviter les problèmes de corrosion des circuits d'injection lors des arrêts prolongés.
- d'améliorer leur rendement et leur longévité.

Le super additif-supergel est commercialisé en bidons de 1 et 5 litres et est en vente chez votre concessionnaire IH.

EMPLOI DU SUPER ADDITIF-SUPERGEL

Pour une utilisation permanente été-hiver ajoutez 5 litres d'additif à 1000 litres de combustible.

La protection hivernale est assurée jusqu'à moins 21°C (TLF suivant AFNOR M 07042)

Pour un remisage prolongé du tracteur, faites fonctionner le moteur pendant 3 heures avec un combustible traité à 4%

Pour un décalaminage, utilisez le produit à la dose de 2,5% pendant une centaine d'heures.

IMPORTANT

Pour une utilisation hivernale, introduisez le produit avant que le combustible ne soit cristallisé (trouble). Le produit est préventif et non curatif et nécessite un stockage à une température supérieure à 8°C .

Veillez à avoir toujours un filtre à combustible propre.

Éliminez l'eau dans les cuves, les réservoirs et les filtres.

RESERVOIR A COMBUSTIBLE

Il est de bonne pratique, pour éviter la formation d'une condensation excessive dans le réservoir, de remplir celui-ci

chaque soir. A chaque entretien des filtres à combustible, retirez le bouchon de vidange du réservoir et laissez s'écouler l'eau accumulée et les dépôts. Remettez le bouchon en place dès que le combustible qui s'écoule est propre.

POMPE D'INJECTION

Le moteur est équipé d'une pompe d'injection rotative "Bosch".

Le réglage de la pompe d'injection a été effectué en usine. Les éléments de la pompe sont usinés avec une extrême précision et fonctionneront très longtemps. Si toutefois, vous avez des ennuis avec ce matériel dont la réparation demande un outillage spécial, adressez-vous à un mécanicien spécialisé, mais évitez d'intervenir sur les organes de la pompe d'injection.

La pompe d'injection ne nécessite aucun entretien en dehors d'un nettoyage extérieur périodique. La pompe est en effet lubrifiée par le combustible sous faible pression. Elle ne doit jamais tourner à sec, même pendant un temps très court, aussi assurez-vous toujours avant de mettre votre tracteur en marche, que l'alimentation n'est pas interrompue

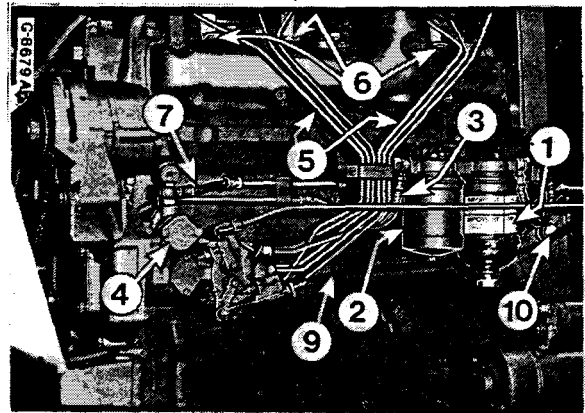


Figure 67
Système d'alimentation

- 1 - Filtre principal
- 2 - Filtre final
- 3 - Conduite allant à la pompe d'injection
- 4 - Pompe d'injection
- 5 - Conduites d'injection
- 6 - Porte-injecteur
- 7 - Tuyauteries de trop-plein
- 9 - Câble Bowden, marche, démarrage, et arrêt
- 10 - Bouchon de vidange.

FILTRES A COMBUSTIBLE

Le tracteur est équipé d'un filtre double. Ces filtres à combustible ont pour fonction d'arrêter les particules de corps étrangers contenues dans le combustible afin de protéger les pièces de précision du système d'injection.

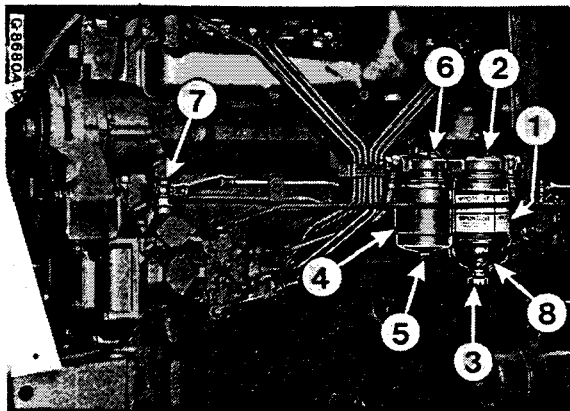


Figure 68

- 1 - Filtre primaire
- 2 - Vis de purge du filtre primaire
- 3 - Vis de vidange
- 4 - Filtre final
- 5 - Vis de vidange
- 6 - Vis de purge du filtre final
- 7 - Vis de purge de la pompe d'injection
- 8 - Cuve

EVACUATION DE L'EAU DE CONDENSATION

Toute trace de condensation dans le système d'alimentation est arrêtée par le filtre. Evacuez l'eau de condensation suivant les indications du tableau d'entretien.

NOTE : Dans des conditions atmosphériques très défavorables, il peut être nécessaire d'évacuer l'eau de condensation tous les jours.

Desserrez la vis de vidange (3) Fig. 68 et la vis de purge (2) avant de faire démarrer le moteur. Resserrez la vis dès que l'eau est évacuée et que le combustible s'écoule. Si nécessaire purgez également le filtre final (4). Pour ce faire, desserrez la vis (5) et la vis de purge (6) jusqu'à ce que le combustible commence à s'écouler.

REPLACEMENT DES ELEMENTS FILTRANTS

Remplacez le filtre primaire (1) Fig. 68 toutes les 800 heures de travail ou même avant si vous constatez une perte de puissance, et le filtre final (4) toutes les 2000 heures.

NOTE : Pour assurer un filtrage correct, ne remplacez pas les deux éléments à la fois. Laissez un intervalle d'au moins 100 heures de travail entre les deux opérations.

NOTE : Lorsque vous travaillez sur le système d'alimentation observez la plus stricte propreté. Ne déballez les éléments de filtre qu'au moment du montage.

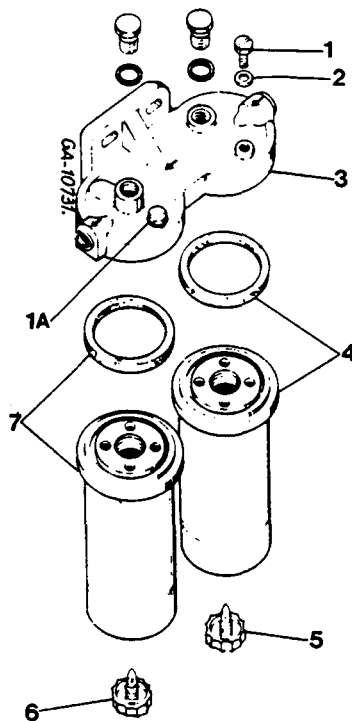


Figure 69/70

- 1 - Vis de purge
- 1a - Vis de purge
- 2 - Joint d'étanchéité
- 3 - Tête de filtre
- 4 - Filtre primaire (couple de serrage recommandé 1 à 1,5 m.daN)
- 5 - Vis de vidange
- 6 - Vis de vidange
- 7 - Filtre final (couple de serrage recommandé 1 à 1,5 m.daN).

L'élément du filtre est fourni complet en emballage avec ses joints d'étanchéité.

Si des parties du système d'alimentation ont été démontées (remplacement du filtre etc...) il est nécessaire de procéder à la purge du circuit, reportez-vous au paragraphe "Purge du système d'alimentation". Mettez le moteur en marche et vérifiez que les raccords ne fuient pas. Resserrez-les légèrement si nécessaire.

POMPE D'ALIMENTATION

La pompe d'alimentation ne nécessite aucun entretien en dehors du nettoyage du tamis de filtrage (1), Fig. 71. Retirez et nettoyez ce tamis toutes les 800 heures de fonctionnement. Selon la qualité du combustible utilisé un intervalle plus court peut s'avérer nécessaire. Nettoyez le tamis dans du combustible Diesel ou du pétrole et remettez-le en place en utilisant une nouvelle rondelle joint.

PURGE DU SYSTEME D'ALIMENTATION

La pompe d'alimentation est conçue pour débarrasser automatiquement le système de petites quantités d'air. De l'air peut s'introduire dans le système au moment où les filtres à combustible sont vidangés. Pour aider à cette purge automatique il est de bonne pratique de laisser le moteur tourner au ralenti pendant quelques minutes avant d'augmenter le régime.

Si le système d'alimentation a été en partie démonté ou si le réservoir a été complètement vidé, il sera nécessaire de purger le système. Procédez de la façon suivante : Desserrez les vis de purge (4), Fig. 71 et (2, 6) Fig. 68, dans cet ordre, et resserrez-les quand le combustible s'écoule sans bulles d'air. Pendant tout ce temps actionnez le levier de commande manuelle (5), Fig. 71 et n'arrêtez que lorsque la vis de purge correspondante est ressermée.

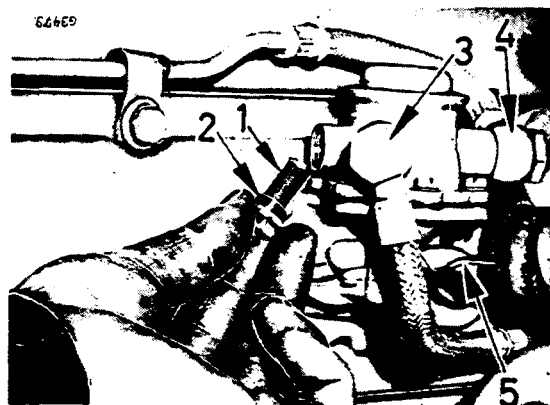


Figure 71

- 1 - Tamis de filtrage
- 2 - Bouchon
- 3 - Tuyauterie de combustible venant du réservoir
- 4 - Tuyauterie de combustible aux filtres, vis creuse
- 5 - Levier de commande manuelle.

NOTE : Si le réservoir a été complètement vidé il y a lieu de purger la pompe d'injection. Desserrez la vis de purge (7) Fig. 68 et resserrez-la lorsque le combustible s'écoule sans bulles d'air.

INJECTEURS

Faites vérifier la pression d'ouverture des injecteurs après les 200 premières heures de fonctionnement et par la suite toutes les 1600 heures dans une station service spécialement équipée pour ce genre de travail.



SYSTEME DE REFROIDISSEMENT

LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

Vérifiez le niveau du liquide de refroidissement dans le radiateur en vous conformant au "Guide d'Entretien Périodique".

NOTE : N'utilisez jamais de l'eau de pluie, de l'eau saumâtre, de l'eau d'égoûts, de l'eau de mer, de l'eau trop dure ou trop douce.

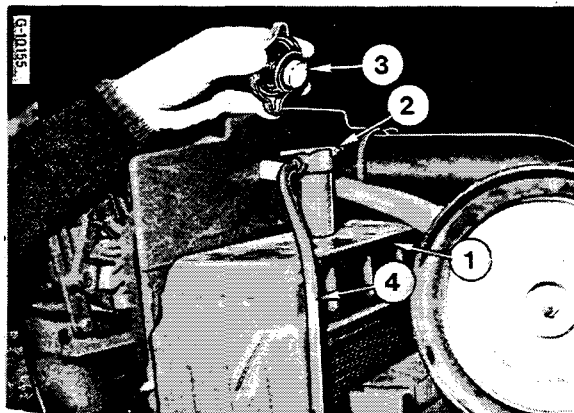


Figure 72

- 1 - Radiateur
- 2 - Goulot de remplissage
- 3 - Bouchon du radiateur
- 4 - Conduit de trop-plein



Si le liquide de refroidissement est chaud et qu'il est nécessaire de rajouter de l'eau, procédez de la façon suivante :

Tournez lentement le bouchon de radiateur (3, Fig. 72) dans le sens contraire des aiguilles d'une montre, jusqu'au cran de sécurité, afin de laisser la vapeur ou la pression s'échapper; puis appuyez et tournez dans le même sens.

Remplissez le radiateur avec de l'eau propre, jusqu'à 1 à 2cm au dessous du goulot (2).

Lorsque la température de fonctionnement est atteinte, revérifiez le niveau.

Lorsque le moteur est chaud et que l'on constate un manque d'eau dans le système de refroidissement, ne versez surtout pas d'eau froide dans le radiateur. Arrêtez le moteur et laissez-le refroidir avant de rajouter de l'eau froide, ou bien rajoutez de l'eau chaude.

En période de gel, il est recommandé de chauffer l'eau à 70 - 80° C avant de la verser dans le radiateur.

PRECAUTIONS PAR TEMPS FROID

Le circuit de refroidissement des tracteurs quittant l'usine est pourvu d'antigel assurant une protection jusqu'à - 20°C. Veillez à ce que la concentration d'antigel soit d'au moins 33 % pour assurer une protection efficace à moins 20°C. L'antigel IH protège le système contre gel et corrosion. Il peut donc rester sans danger dans le système tout au long de l'année. Utilisez l'antigel IH uniquement.

ATTENTION : L'antigel IH a été étudié pour convenir aux organes du moteur tels que : joints, durites, etc... Les détériorations éventuelles provoquées par l'utilisation d'un autre antigel ne seraient pas couvertes par la garantie du constructeur.

VIDANGE DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

Vidangez le réfrigérant suivant les indications du Tableau d'Entretien ou tous les deux ans suivant le cas qui se présente en premier.

Si l'eau n'est pas de bonne qualité, il est conseillé de faire la vidange une fois par an en opérant de la façon suivante :

1 - Le moteur étant à sa température de fonctionnement retirez le bouchon du radiateur (3, Fig. 72) avec précaution. Reportez-vous au paragraphe "Vérification du niveau du liquide réfrigérant".

2 - Retirez le bouchon de vidange du bloc-moteur (2) Fig. 73.

3 - Ouvrez le bouchon de vidange du radiateur (1).

NOTE : Si le tracteur est équipé d'un groupe de chauffage ouvrez les robinets (Fig. 13).

4 - Laissez la vidange s'effectuer complètement. Assurez-vous que les orifices ne se bouchent pas pendant l'opération

5 - Mettez en place le bouchon de vidange (2) Fig. 73 et fermez le robinet (1).

6 - Faites le plein du circuit en eau propre. Ajoutez un produit nettoyant et neutralisant IH.

Rincez le circuit suivant les instructions de ce produit.

7 - Après avoir rincé et vidangé entièrement le circuit, placez un filtre conditionneur neuf puis ouvrez les clapets d'arrêt.

Refaites le plein du circuit en liquide réfrigérant suivant les indications du tableau des mélanges.

TABLEAU DES MELANGES (en litres)

Contenance totale	Eau*	Antigel IH. . . (jusqu'à -20°C)	Conditionneur IH
24	16	7,5	0,5
28	18	9	1
29	19	9	1
Complément 5	3,14	1,7	0,16

* N'utilisez jamais d'eau de pluie ou toute autre eau, utilisez une eau peu calcaire (eau potable).

8 - Faites le plein lentement de manière à permettre à l'air de s'échapper et remplissez le système de refroidissement au maximum de sa capacité.

Veillez à ce que la concentration d'antigel soit d'au moins 33 % pour des températures jusqu'à -20°C.

9 - Remettez le moteur en marche et laissez-le tourner jusqu'à ce qu'il ait atteint sa température normale de fonctionnement. Complétez le niveau du système de refroidissement.

Une fois l'air évacué et le niveau stabilisé, remettez le bouchon du radiateur en place.

NOTE : Ne laissez jamais le tracteur avec le circuit de refroidissement sans réfrigérant.

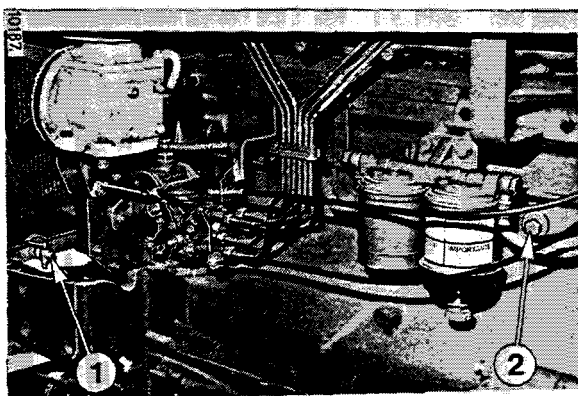


Figure 73

- 1 - Robinet de vidange du radiateur
- 2 - Bouchon de vidange du bloc-moteur

FILTRE CONDITIONNEUR D'EAU

Changez le filtre conditionneur d'eau (2) Fig. 74 après les 100 premières heures d'utilisation puis après les 300 heures suivantes et ensuite toutes les 400 heures comme indiqué dans le tableau d'entretien.

Fermez les 2 robinets (1) Fig. 74 et dévissez le filtre de la tête. Jetez l'ancien filtre.

Lubrifiez le joint du filtre avec de l'huile moteur. Vissez le filtre à la main en sens normal des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le joint soit au contact de la tête. Puis serrez le filtre de 1/2 à 3/4 de tour après contact du joint. Ne serrez pas exagérément.

Ouvrez les 2 robinets. Evacuez l'air du système comme indiqué au paragraphe 8.

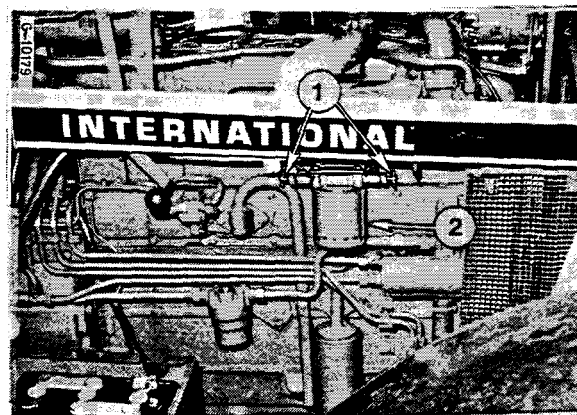


Figure 74

- 1 - Robinets d'arrêt
- 2 - Filtre conditionneur

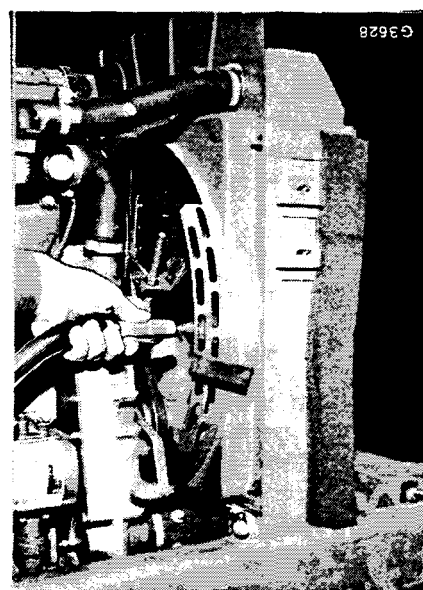


Figure 75

Nettoyage extérieur du radiateur.



Le circuit de refroidissement doit être maintenu propre à l'intérieur comme à l'extérieur. Si le faisceau est obstrué, nettoyez-le à l'air comprimé ou au jet d'eau. Fig. 75.

Veillez à diriger le jet de l'arrière en avant. C'est la seule façon d'expulser efficacement les impuretés.

SONDE DE TEMPERATURE

La sonde de température (2, Fig. 76) transmet la température du liquide de refroidissement au thermomètre placé dans l'indicateur combiné. En cas de défaut de lecture à l'instrument, vérifiez en premier lieu le branchement des fils (3) et leur bon isolement. Remplacez la sonde de température (2) si elle est défectueuse.

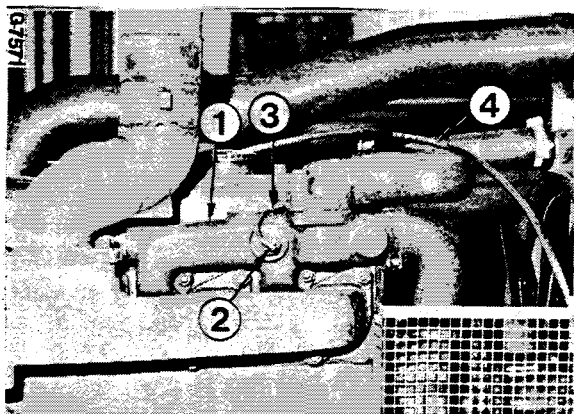


Figure 76

Collecteur d'eau et sonde de température.

- 1 - Collecteur d'eau
- 2 - Sonde de température
- 3 - Câble de l'indicateur de température
- 4 - Câble d'entraînement du compteur combiné.

GRILLE DE PROTECTION

(Si le tracteur en est équipé)

Les grilles de protection (1) Fig. 77 doivent être déposées lors de certaines opérations d'entretien. Enlevez à cet effet les vis de fixation (2).

Lorsque vous remontez les grilles, n'oubliez pas de remettre les rondelles nylon sous les vis (2).

COURROIES

Vérifiez toutes les 200 heures de fonctionnement la tension de la courroie de ventilateur. Elle est correcte lorsque, en

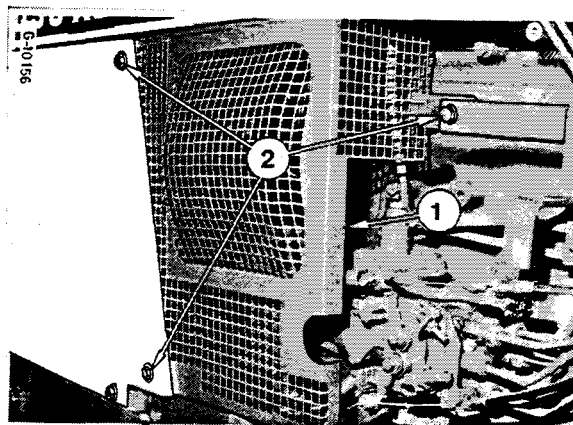


Figure 77

- 1 - Grille de protection
- 2 - Vis de fixation

appuyant sans effort avec le pouce sur la courroie à mi-distance entre l'alternateur et la poulie de vilebrequin, on obtient un fléchissement d'environ 15 mm.

Vérifiez la tension d'une courroie neuve 20 heures environ après sa mise en place et si nécessaire, retendez-la. Une tension excessive charge inutilement les paliers et augmente leur usure.

COURROIES DE VENTILATEUR ET D'ALTERNATEUR

Le réglage de la tension s'effectue par pivotement de l'alternateur après avoir desserré le boulon de fixation (2) Fig. 78, et le boulon de réglage (1). Resserrez le boulon de réglage (1) et le boulon de fixation (2) dans cet ordre.

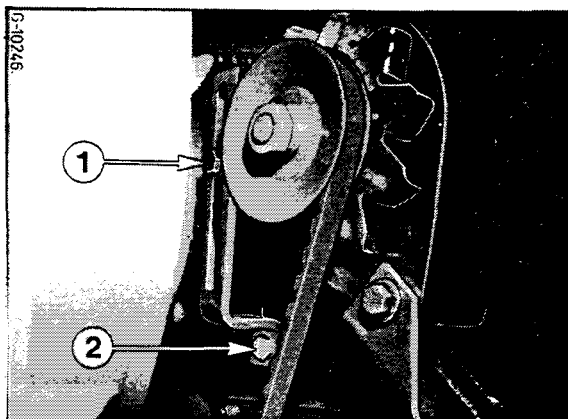


Figure 78

- 1 - Boulon de réglage
- 2 - Boulon de fixation

COURROIES DE VENTILATEUR, D'ALTERNATEUR ET DE COMPRESSEUR

(pour version à freinage pneumatique de remorque)

COURROIE DE VENTILATEUR (1) Fig. 80

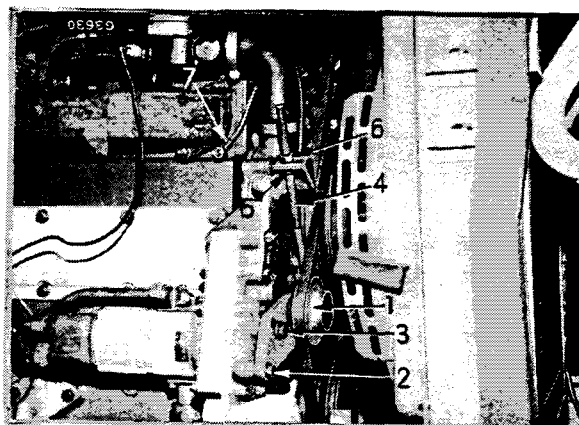


Figure 79

Tendeur de courroie de ventilateur

- | | |
|-----------------------|---------------------------|
| 1 - Poulie de tension | 5 - Contre-écrou |
| 2 - Vis de fixation | 6 - Ecou de réglage |
| 3 - Vis de blocage | 7 - Conduite de graissage |
| 4 - Bras de tension | pour compresseur. |

Pour régler la tension de la courroie de ventilateur procédez comme suit :

- Desserrez la vis de fixation (2) Fig. 79, la vis de blocage (3) et le contre-écrou (5)
- Vissez ou dévissez l'écrou de réglage (6) sur le bras de tension (4) jusqu'à obtention de la tension correcte.
- Resserrez successivement et dans l'ordre, le contre-écrou (5), la vis (3) et la vis (2).

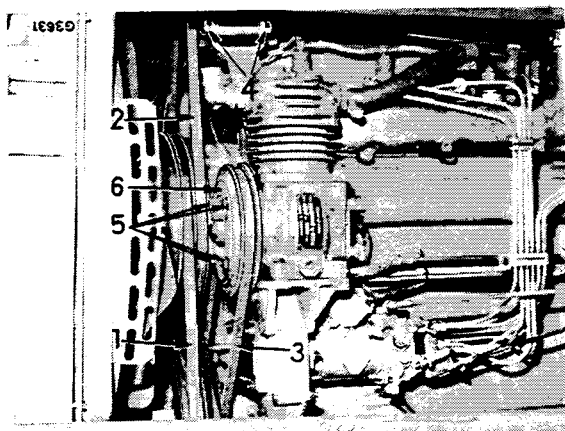


Figure 80

- | | |
|-----------------------------------|--------------------------|
| 1 - Courroie de ventilateur | 5 - Vis de fixation de |
| 2 - Courroie d'alternateur | le poulie de |
| 3 - Courroie de compresseur | compresseur |
| 4 - Vis de fixation d'alternateur | 6 - Rondelles de réglage |

COURROIE D'ALTERNATEUR (2) Fig. 80;

- Soulevez le capot moteur
- Desserrez les vis (4) et la vis du bras de tension.
- Réglez la tension de la courroie par pivotement de l'alternateur.
- Resserrez dans l'ordre la vis du bras de tension et les vis (4).

COURROIE DE COMPRESSEUR (3) Fig. 80

La tension de la courroie de compresseur se règle à l'aide de rondelles d'épaisseur placées entre les deux flasques de poulies.

Pour diminuer la tension de la courroie ajoutez des rondelles; pour l'augmenter, retirez-en.

Attachez les rondelles enlevées (6) à l'extérieur de la poulie, de façon à ne pas les perdre. Fixez le fil de blocage des vis de fixation (5).

COURROIES DE VENTILATEUR, D'ALTERNATEUR et DU COMPRESSEUR DU SYSTEME DE CLIMATISATION

(sur tracteurs équipés du système de climatisation)

COURROIE DE VENTILATEUR



Figure 81

- | |
|-----------------------|
| 1 - Poulie de tension |
| 2 - Vis de fixation |
| 3 - Vis de blocage. |

Réglez la tension de la courroie de la façon suivante :

Desserrez la vis de fixation (2) et la vis de blocage (3) Fig. 81. Déplacez la poulie (1) jusqu'à obtention de la tension correcte. Resserrez dans l'ordre la vis de blocage (3) et la vis de fixation (2).

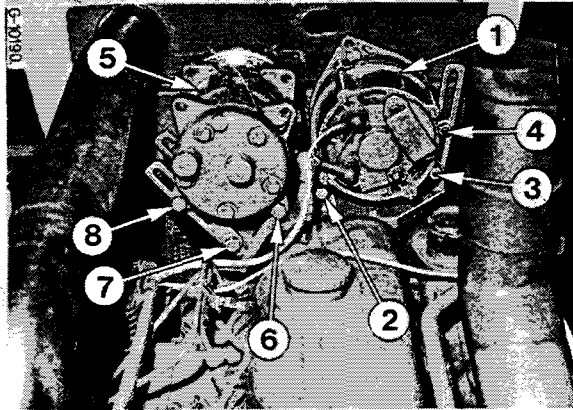


Figure 82

- 1 - Alternateur
- 2-3- Vis de fixation
- 4 - Vis de réglage
- 5 - Compresseur du système de climatisation
- 6-7- Vis de fixation
- 8 - Vis de réglage

COURROIE D'ALTERNATEUR

Soulevez le capot moteur. Desserrez les vis de fixation (2 et 3) Fig. 82 et la vis de réglage (4).

Régalez la tension de la courroie par pivotement de l'alternateur. Resserrez la vis de réglage (4) et les vis de fixation (2 et 3).

COURROIE DU COMPRESSEUR DU SYSTEME DE CLIMATISATION

Soulevez le capot moteur. Desserrez les vis de fixation (6 et 7) Fig. 82 et la vis de réglage (8).

Régalez la tension de la courroie par pivotement du compresseur. Resserrez la vis de réglage (8) et les vis de fixation (6 et 7).



ENTRETIEN DE LA TRANSMISSION ET DU SYSTEME HYDRAULIQUE

NIVEAU D'HUILE DE LA TRANSMISSION

Vérifiez le niveau d'huile lorsque le tracteur est sur un terrain plat. Retirez le bouchon de niveau (1) Fig. 83.

Si nécessaire, ajoutez de l'huile IH HY TRAN jusqu'à ce que le niveau parvienne à la hauteur du bouchon (1). Remettez le bouchon en place en utilisant un joint neuf et serrez au couple prescrit.

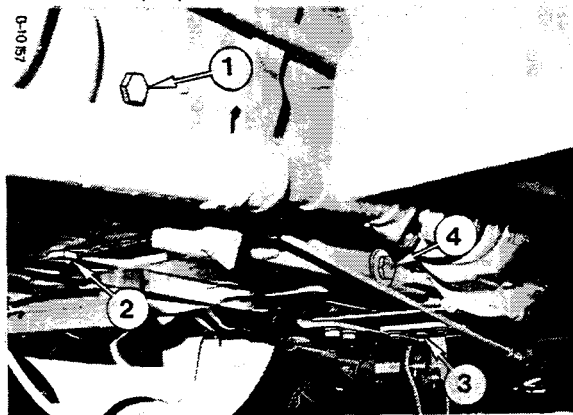


Figure 83

- 1 - Bouchon de niveau
- 2 - Bouchon de vidange avant
- 3 - Bouchon de vidange arrière
- 4 - Crépine d'aspiration.

ENTRETIEN DU FILTRE A HUILE DE LA TRANSMISSION ET DE LA CREPINE D'ASPIRATION

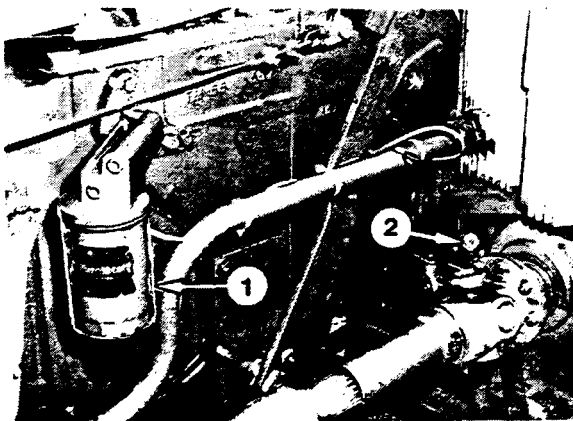


Figure 83a

- 1 - Filtre à huile
- 2 - Crépine d'aspiration

1 - Remplacement du filtre

Otez le filtre en le dévissant dans le sens contraire des aiguilles d'une montre et jetez-le.

Mettez en place un filtre neuf. Enduisez le joint avec un peu d'huile moteur et vissez-le à la main. N'utilisez aucun outil.

Mettez le moteur en marche et vérifiez l'étanchéité. Resserrez si nécessaire.

2 - Nettoyage de la crépine d'aspiration (2)

NOTE : Lorsque vous procédez au nettoyage de la crépine entre deux vidanges, il n'y a pas lieu de vidanger l'huile de la transmission. Soulevez les roues arrière à environ 25cm ou mettez le tracteur sur une pente de telle façon que l'huile ne puisse s'écouler. L'obturation de l'orifice peut également suffire.

Dévissez la crépine du carter de transmission.

Rincez la crépine dans du combustible Diesel en utilisant une brosse douce non métallique.

Introduisez la tuyauterie de la crépine en couplant légèrement l'extrémité ouverte de façon qu'elle ne puisse pas aspirer les dépôts pouvant se trouver dans le fond du carter.

Vérifiez le niveau d'huile de la transmission.

VIDANGE DE L'HUILE DE LA TRANSMISSION

Otez les bouchons (1 à 4) Fig. 83 lorsque l'huile est encore chaude et laissez-la s'écouler dans des récipients appropriés.

Nettoyez les bouchons et remettez-en place les bouchons (2 à 4) en mettant les joints neufs et en les serrant au couple prescrit.

Remplissez le carter de transmission avec de l'huile IH HY TRAN jusqu'à ce qu'elle commence à couler par le bouchon de niveau (1). Remettez celui-ci en place en utilisant un joint neuf et serrez-le au couple prescrit.

NIVEAU D'HUILE DU SYSTEME HYDRAULIQUE

Arrêtez le moteur, abaissez complètement l'instrument et vérifiez le niveau d'huile.

Si le tracteur vient de fonctionner il est important d'attendre 3 minutes au moins pour permettre le retour de l'huile.

Procédez à la lecture de la jauge une fois le niveau stabilisé.

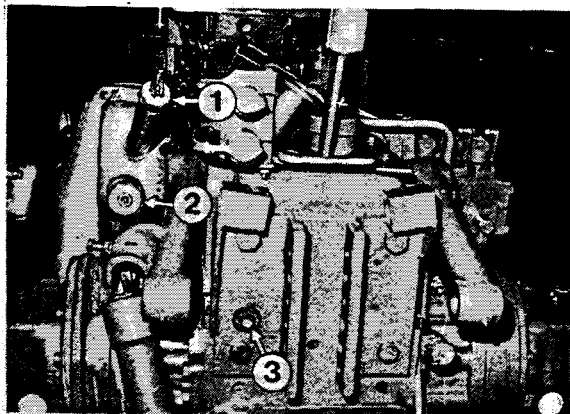


Figure 84 (956XL - 1056XL)

- 1 - Jauge de niveau d'huile
- 2 - Filtre de reniflard
- 3 - Bouchon de vidange

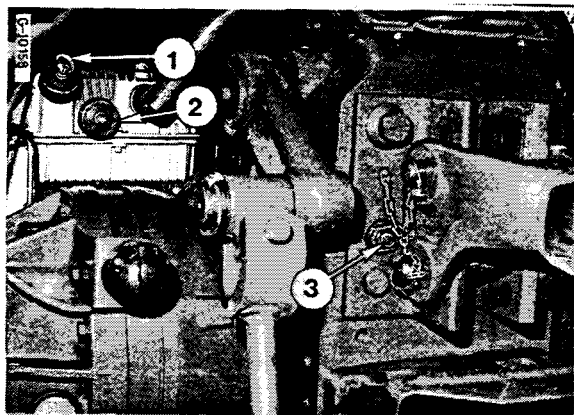


Figure 84a (956 - 1056)

- 1 - Jauge de niveau d'huile
- 2 - Filtre de reniflard
- 3 - Bouchon de vidange

Retirez la jauge (1) Fig. 84/84a et essuyez-la. Introduisez la jauge à fond.

Retirez la jauge et vérifiez le niveau. Si nécessaire ajoutez de l'huile jusqu'à ce que le niveau soit à la hauteur du repère supérieur de la jauge. Remettez la jauge en place.

NOTE : Ne faites jamais fonctionner votre tracteur lorsque le niveau d'huile se trouve en dessous du repère inférieur de la jauge.

REMPLACEMENT DE L'ÉLÉMENT DU FILTRE À HUILE HAUTE PRESSION

Otez la cuve du filtre à huile (4), Fig. 85 et jetez l'élément usagé. Nettoyez le corps du filtre et la cuve dans du

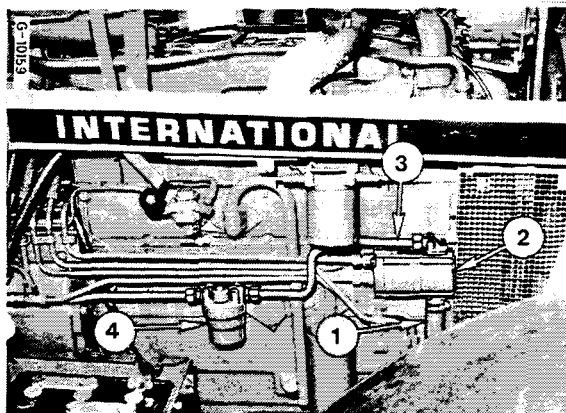


Figure 85

- 1 - Tuyauterie d'aspiration
- 2 - Pompe hydraulique
- 3 - Tuyauterie haute pression
- 4 - Filtre à huile haute pression

combustible Diesel. Mettez en place un élément neuf en engageant vers le haut l'extrémité ouverte. Remettez la cuve avec un joint d'étanchéité et une entretoise neufs. L'élément, le joint et l'entretoise sont fournis ensemble et doivent toujours être remplacés ensemble.

Refaites le plein du système hydraulique comme indiqué sous la Fig. 84 et purgez le système. Reportez-vous à "Purge du système hydraulique" dans ce chapitre.

VIDANGE DE L'HUILE HYDRAULIQUE

Abaissez complètement les bras de relevage et le chargeur frontal. Retirez le bouchon de vidange (3), la jauge (1), Fig. 84 et le bouchon de vidange (2, Fig. 86/86a). Videz l'huile dans un récipient à l'aide d'un tuyau.

Remettez les bouchons de vidange en place et serrez fermement tous les raccords.

Versez de l'huile IH HY-TRAN jusqu'au niveau du réservoir de refroidissement d'huile (1).

Faites tourner le moteur au ralenti pendant deux minutes pour égaliser le niveau de l'huile dans le carter de relevage.

Ajoutez 14 litres supplémentaires d'huile hydraulique. Faites tourner le moteur un court moment pour égaliser les niveaux d'huile. Vérifiez le niveau de l'huile et purgez le système comme indiqué page suivante.

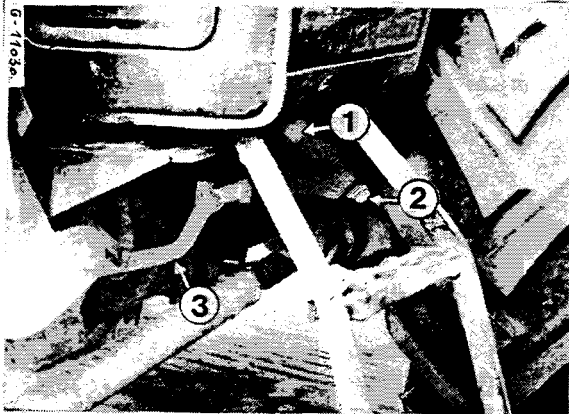


Figure 86 (956XL - 1056XL)

- 1 - Refroidisseur d'huile
- 2 - Bouchon de vidange
- 3 - Tuyauterie d'aspiration

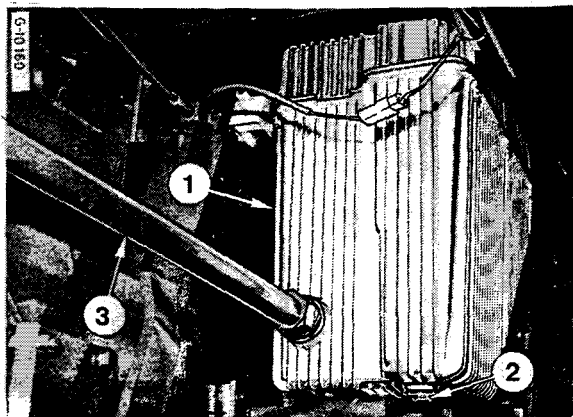


Figure 86a (956 - 1056)

- 1 - Refroidisseur d'huile
- 2 - Bouchon de vidange
- 3 - Tuyauterie d'aspiration

PURGE DU SYSTEME HYDRAULIQUE

Mettez le moteur en marche et faites-le tourner à 1200 tr/mn, en actionnant à fond plusieurs fois le levier de contrôle de position (3) Fig. 36. Faites tourner le volant plusieurs fois à fond.

Après une courte période de fonctionnement, recherchez les fuites. Placez le levier de contrôle de position et les bras de relevage en position basse, arrêtez le moteur et laissez reposer l'huile.

Vérifiez le niveau d'huile et complétez-le au besoin jusqu'à ce qu'il soit à hauteur du repère supérieur. Remettez la jauge de niveau d'huile en place. Lorsque vous faites le plein ou que vous ajoutez de l'huile, veillez à ce que de l'eau, des impuretés ou autres corps étrangers ne pénètrent pas dans le carter de relevage.

CHANGEMENT DU FILTRE RENIFLARD

Changez le filtre de reniflard (2) Fig. 84 à chaque vidange de l'huile hydraulique.

Otez le bouchon, remplacez l'élément par un neuf et remettez le bouchon.

VERIN AUXILIAIRE DE RELEVAGE HYDRAULIQUE

(Equipement spécial)

Après chaque vidange d'huile, purgez le vérin en procédant de la façon suivante :

- 1 - Faites tourner le moteur au ralenti à vide
- 2 - Desserrez la vis de purge du vérin
- 3 - Amenez le levier de commande (3) Fig. 36 en position "relevage lent" jusqu'à ce que l'huile qui coule ne comporte plus de bulles d'air.

Resserrez la vis de purge.

Répétez éventuellement cette opération.

N'oubliez pas de resserrer la vis de purge avant d'abaisser le système.

- 4 - Vérifiez le niveau d'huile.

ENTRETIEN DES ESSIEUX

HUILE DES REDUCTIONS FINALES

Chacune des deux réductions finales à train planétaire possède un graissage séparé.

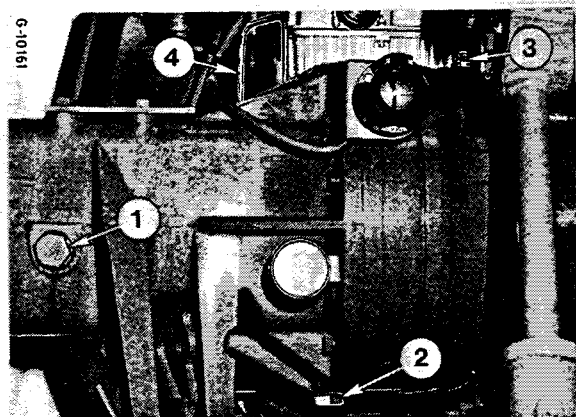


Figure 87
Essieu arrière

- 1 - Bouchon de remplissage et de niveau d'huile
- 2 - Bouchon de vidange
- 3 - Vis de purge (frein)
- 4 - Reniflard

Pour vérifier le niveau d'huile, retirez le bouchon (1) Fig. 87. Ajoutez au besoin du lubrifiant jusqu'à ce que le niveau parvienne à l'orifice de remplissage (1).

Pour vidanger l'huile, retirez le bouchon de vidange (2) et le bouchon de remplissage (1). Vidangez l'huile lorsqu'elle est chaude.

Nettoyez le bouchon de vidange (2) et remettez-le en place. Versez l'huile nouvelle jusqu'à ce qu'elle parvienne à l'orifice de remplissage (1). Puis remettez le bouchon de remplissage en place. Si nécessaire, nettoyez le reniflard (4).

VERSION 4 ROUES MOTRICES

Vidange et plein d'huile

Vérifiez le niveau d'huile du différentiel, Fig. 88 et des réductions finales, Fig. 89 et 90, le tracteur étant arrêté sur un terrain plat.

Tournez la roue de façon à ce que le repère (2) "Olstand" soit en position horizontale.

Enlevez les bouchons (1) Fig. 88 et 89 ou (1 et 3) Fig. 90 et ajoutez éventuellement de l'huile pour amener le niveau aux orifices de remplissage. Remettez les bouchons.

Changez l'huile aussitôt après l'arrêt du tracteur lorsqu'elle est encore chaude.

Tournez chaque roue avant de façon que les bouchons (1) Fig. 89 ou (3) Fig. 90 soient dans leur position la plus basse.

Enlevez les bouchons (1 et 2) Fig. 88 et (1) Fig. 89. Nettoyez les bouchons, et lorsque l'huile s'est écoulée remettez les bouchons de vidange.

Tournez la roue de façon à ce que le repère de niveau d'huile "Olstand" (2) soit horizontal.

Faites le plein des carters de différentiel et de planétaires, pour amener le niveau aux orifices de remplissage et remettez les bouchons (1) Fig. 88 et 89 ou 90.

Otez la saleté accumulée sur le reniflard de l'essieu (4) Fig. 88. Tournez le capuchon du reniflard plusieurs fois pour être sûr qu'il est propre.

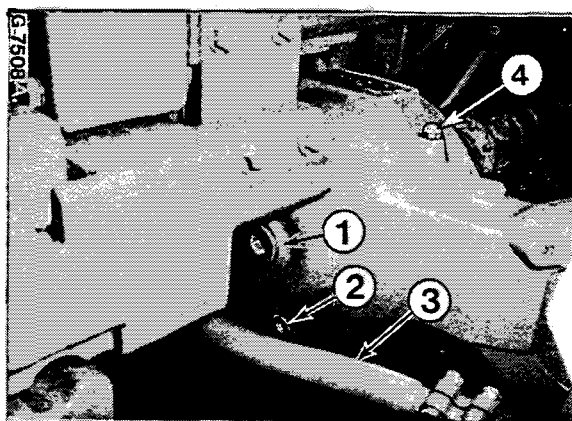


Figure 88
Différentiel

- 1 - Bouchon de remplissage et de niveau
- 2 - Bouchon de vidange
- 3 - Barre d'accouplement
- 4 - Filtre de reniflard.

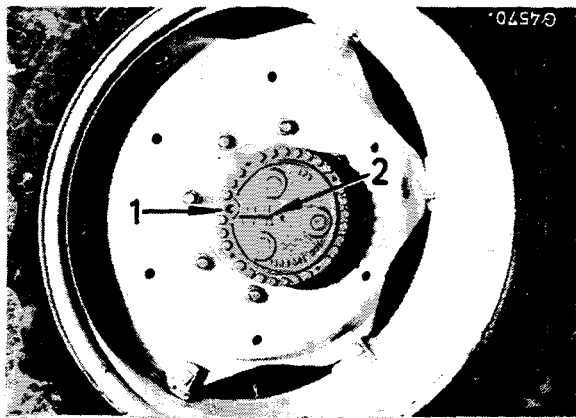


Figure 89
Entraînement final APL 1552

- 1 - Bouchon remplissage-niveau - vidange
- 2 - Repère de niveau "OLSTAND".

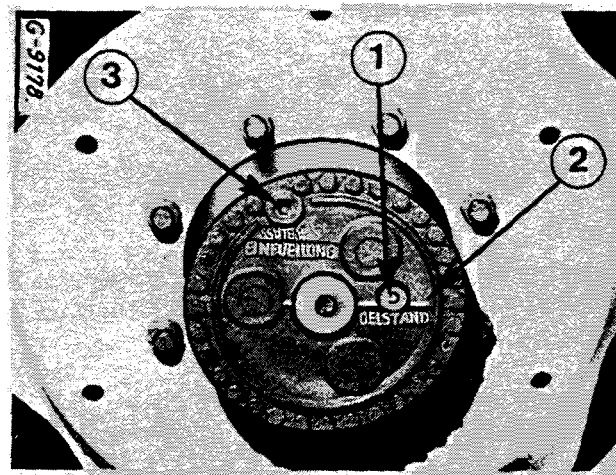


Figure 90
Entraînement planétaire APL 3052

- 1 - Bouchon de niveau d'huile
- 2 - Repère de niveau
- 3 - Bouchon de remplissage et de niveau.



ENTRETIEN DU CHASSIS (956XL - 1056XL)

EMBRAYAGE MOTEUR

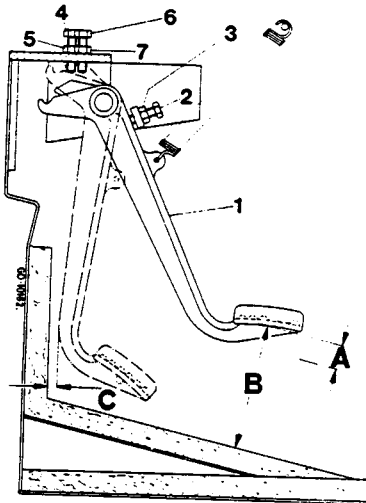


Figure 91

- A - Garde de la pédale : 25 - 30 mm
B - Distance verticale au plancher : environ 165 mm mesurée à la verticale du tapis du poste de conduite au centre du bord inférieur de la pédale
C - Distance lorsque la pédale est complètement enfoncée : 5 - 10mm

Embrayage moteur

- 1 - Pédale d'embrayage
2 - Vis de butée pour B
3 - Contre-écrou
4 - Vis de butée pour C
5 - Contre-écrou

Embrayage de prise de force

- 6 - Vis de butée
7 - Contre-écrou

Vérifiez la distance au plancher (B) Fig. 91. Desserrez si nécessaire le contre-écrou et réglez au niveau de la vis de butée (2). Serrez le contre-écrou.

Lorsque le tracteur est complètement embrayé, la pédale d'embrayage doit avoir une garde de 25 à 30 mm (A) Fig. 91. Au fur et à mesure de l'usure des garnitures, cette garde diminue. Un réglage de l'embrayage doit être effectué dès que cette garde n'atteint plus que 10mm. Pour ce faire procédez de la façon suivante :

Desserrez le contre-écrou (6) Figure 92. Tournez la manille de réglage (5) jusqu'à obtention de la garde correcte.

NOTE : Les dimensions B et C ne sont susceptibles de changer que si les vis d'arrêt (2) et (4) sont tournées. Vérifiez et réglez ces dimensions s'il y a lieu. Veillez à régler la course A chaque fois que la dimension B s'est trouvée modifiée.

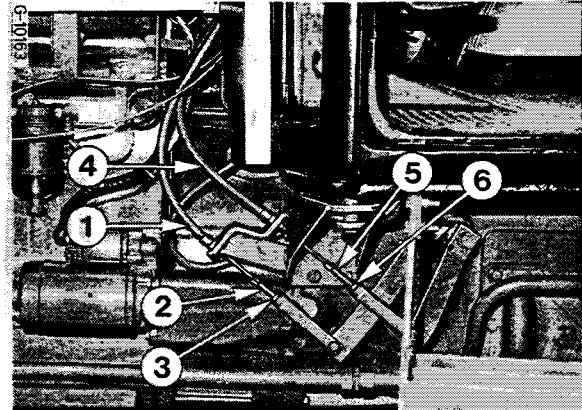


Figure 92

- 1 - Câble de commande de l'embrayage de prise de force
2 - Manille de réglage
3 - Contre-écrou
4 - Câble de commande de l'embrayage moteur
5 - Manille de réglage
6 - Contre-écrou.

EMBRAYAGE DE PRISE DE FORCE

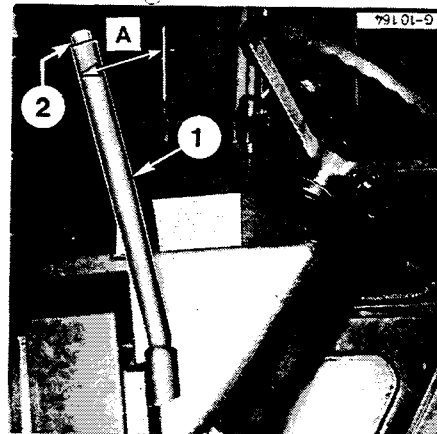


Figure 93

A - Course du levier : 50 - 55 mm

- 1 - Levier d'embrayage 2 - Bouton poussoir

Lorsque le réglage est correct, le levier (1) Fig. 93 doit avoir une course (A) de 50 à 55mm.

Au fur et à mesure de l'usure des garnitures, cette course diminue. Un réglage doit être effectué dès que cette course n'atteint plus que 40mm.

Pour régler l'embrayage de prise de force, desserrez le contre-écrou (3) Fig. 92. Tournez la manille de réglage (2) jusqu'à obtention de la course correcte du levier. Serrez le contre-écrou (3) et revérifiez le réglage.

NOTE : Pour permettre le verrouillage correct du levier il doit y avoir un écart de 2 à 3mm entre l'arrêt et le verrou lorsque le levier est tiré à fond jusqu'à sa butée. Desserrez le contre-écrou (7) Fig. 91 s'il y a lieu, et réglez la vis de butée (6).

FREINS

Les freins sont du type à disque à garniture spéciale, commandés par piston. Une servo-commande hydraulique intégrée réduit l'effort à la pédale.

VERIFICATION DU NIVEAU D'HUILE



N'utilisez que de l'huile IH HY-TRAN dans le système de freinage.

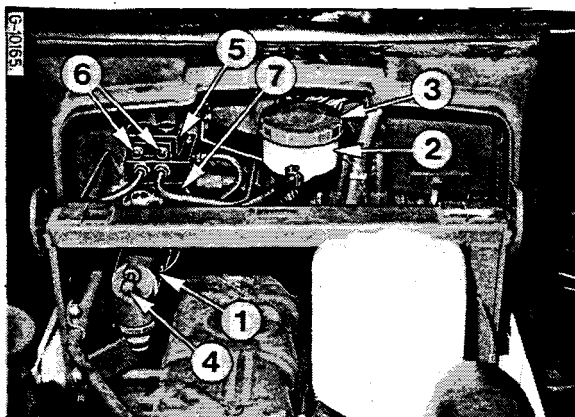


Figure 94

- 1 - Vérin de servo-frein
- 2 - Réservoir d'huile pour freins
- 3 - Bouchon de reniflard
- 4 - Vis de purge
- 5 - Répartiteur de freinage
- 6 - Vis de purge
- 7 - Servo-frein

Vérifiez le niveau d'huile dans le réservoir (2) Fig. 94 de la façon suivante :

Nettoyez le pourtour du réservoir. Il est inutile d'enlever le bouchon (3) car le réservoir est transparent. Le niveau doit atteindre le repère supérieur "Max." sur le réservoir. Complétez si nécessaire en observant la plus grande propreté.

Avant de dévisser le bouchon (3), nettoyez le réservoir et le pourtour du réservoir afin qu'aucune impureté ne puisse y pénétrer. Revissez ensuite le bouchon à la main.

ATTENTION : Si la consommation de fluide devient trop importante, consultez votre concessionnaire.

RENOUVELLEMENT DE L'HUILE DE FREINAGE

Le renouvellement de l'huile de freinage ne doit s'effectuer qu'en atelier lorsque l'essieu arrière est démonté pour réparation.

PURGE DU CIRCUIT DE FREINAGE

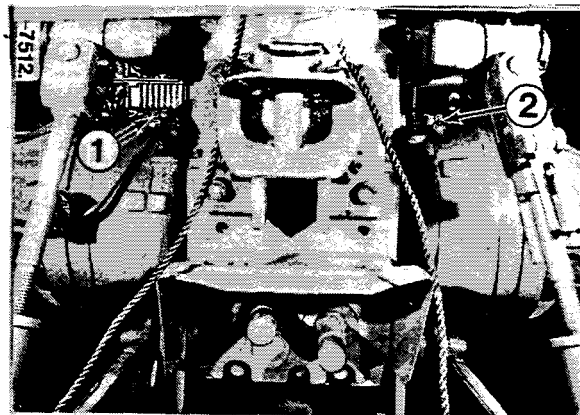


Figure 95

1 - 2 - Vis de purge d'air.

Pour une parfaite efficacité des freins le système hydraulique de freinage doit être exempt d'air. De l'air peut s'introduire dans le circuit dû à un niveau extrêmement bas dans le réservoir ou à un défaut de la coupelle de piston de servo-frein. La nécessité de purger le circuit de freinage se fait sentir lorsque les freins ne répondent pas bien à la pression exercée sur les pédales.

La purge du circuit de freinage ou la réparation d'une fuite ne doivent être effectuées que par un concessionnaire IH.

MAITRE-CYLINDRE DE FREIN (SERVO)-CONTROLE DE FONCTIONNEMENT DU JEU DE LA TIGE DE COMMANDE

Vérifiez et réglez le jeu (A) Fig. 96 de la façon suivante :

1 - Vérification : Purgez le système hydraulique de freinage. Arrêtez le moteur. Déverrouillez les deux pédales de freins. Appuyez une fois sur chacune des pédales. Mesurez le jeu (A). Sur les deux pédales ce jeu doit être compris entre 0,5 et 1 mm.

2 - Réglage : Otez le volant, le tableau de bord et le tablier. Desserrez le contre-écrou (3). Réglez le jeu (A) à l'aide de la vis de réglage (2). Jumelez les deux pédales et actionnez les une fois. Vérifiez à nouveau le jeu (A). Serrez le contre-écrou (3).

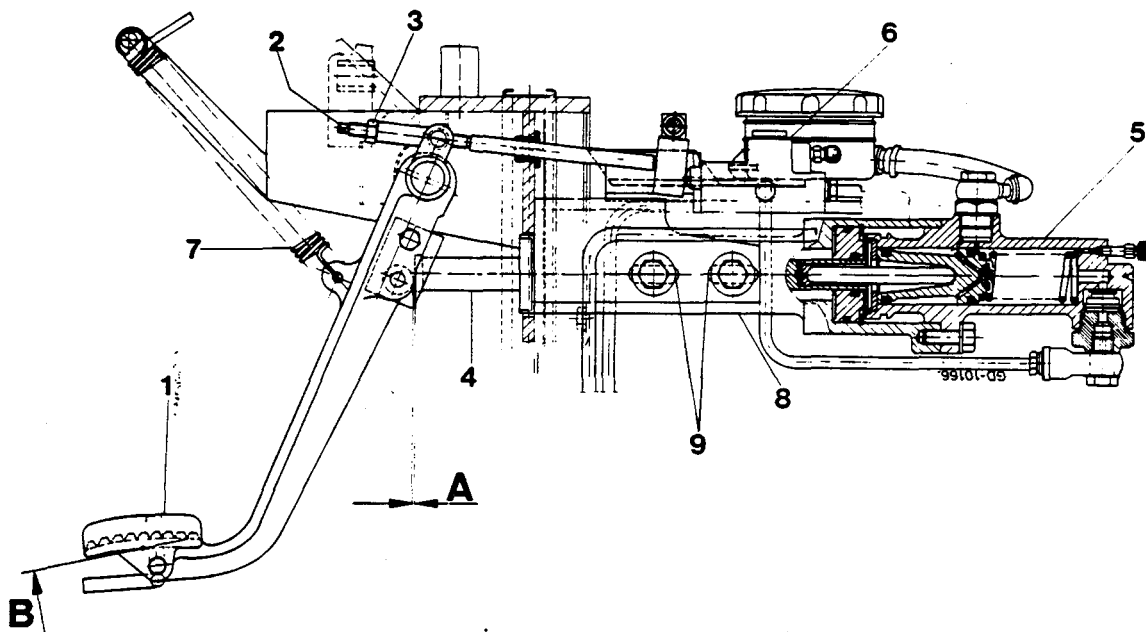


Figure 96

A - Jeu entre les galets de pédale et la tige de commande
0,5 - 1,0 mm.

B - Distance entre la pédale et le plancher : 165mm mesurée
à la verticale du tapis du poste de conduite au centre du
bord inférieur de la pédale

- 1 - Pédales de frein
- 2 - Vis de réglage
- 3 - Contre-écrou

- 4 - Tige de commande
- 5 - Vérin de servo-frein
- 6 - Répartiteur de freinage

- 7 - Ressorts de rappel
- 8 - Maître-cylindre de frein
- 9 - Lumières de réglage;

NOTE : Tolérance maximum permise : (B) = ± 10 mm.
Si la cote B n'est pas correcte, consultez votre concession-
naire IH pour procéder au réglage de la tringlerie des
freins.

14 daN est ressentie lorsque le levier est tiré de 110 à
120 mm. Resserrez les contre-écrous (3 et 4).

S'il n'y a plus de possibilité de réglage, les garnitures
doivent être changées.

Procédure de réglage :

- 1 - Réglez la distance B à l'aide des vis (2).
- 2 - Réglez le jeu (A) en déplaçant le maître cylindre (8)
dans les lumières de réglage (9).

REGLAGE DU FREIN DE STATIONNEMENT

Le frein de stationnement est correctement réglé s'il est
engagé à fond lorsque la poignée est tirée au maximum
de 250mm.

Lorsque le frein de stationnement peut être tiré trop loin,
il nécessite un réglage. Procédez de la façon suivante :

Desserrez les contre-écrous (3 et 4) Fig. 97 et raccourcissez
la tringle (1) en tournant l'hexagone (2) jusqu'à obtention
du réglage correct, c'est-à-dire qu'une résistance de 12 à

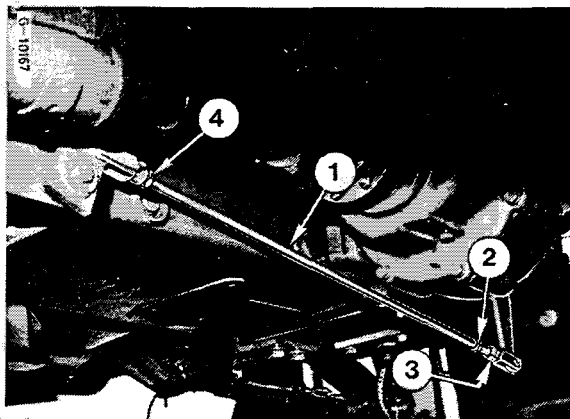


Figure 97

Tringlerie du frein de stationnement

- 1 - Tringle de liaison avec (2)
- 2 - Hexagone
- 3 - Contre-écrou
- 4 - Contre-écrou



ENTRETIEN DU CHASSIS (956 - 1056)

EMBAYAGE MOTEUR

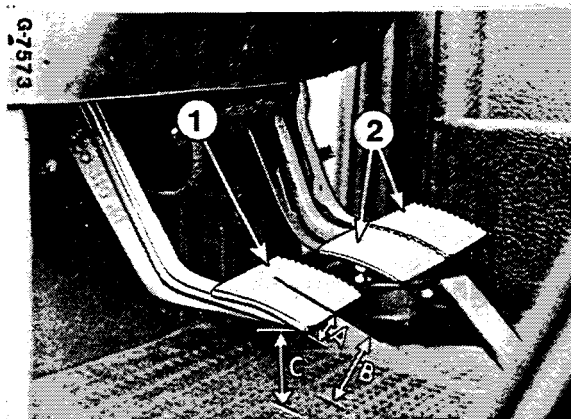


Figure 98

- A - Garde de la pédale : 25 mm
- B - Course de la pédale : 145 mm
- C - Distance verticale au plancher : 155 mm.

- 1 - Pédale d'embrayage
- 2 - Pédale de frein

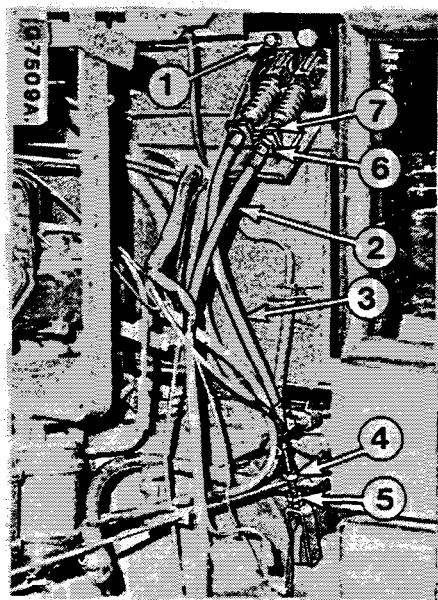


Figure 99

- 1 - Vis d'arrêt
- 2 - Câble Bowden, embrayage de prise de force
- 3 - Câble Bowden, embrayage moteur
- 4 - Vis de réglage
- 5 - Contre-écrou, embrayage moteur
- 6 - Contre-écrou, embrayage de prise de force
- 7 - Vis de réglage, embrayage de prise de force.

Lorsque le tracteur est complètement embrayé, la pédale d'embrayage doit avoir une garde d'environ 25mm

(A) Fig. 98. Au fur et à mesure de l'usure des garnitures cette garde diminue. Un réglage de l'embrayage doit être effectué dès que cette garde n'atteint plus que 10mm. Pour ce faire, procédez de la façon suivante :

Desserrez le contre-écrou (5), Fig. 99. Tournez la vis de réglage (4) jusqu'à obtenir une mesure correcte de la garde.

Vérifiez la distance au plancher (C) et la course de la pédale (B), Fig. 98. Au besoin, desserrez le contre-écrou et réglez au niveau de la vis d'arrêt (1) Fig. 99.

NOTE : Les dimensions B et C ne peuvent changer que si la vis d'arrêt (1) est tournée.

Revérifiez la distance (A) puis resserrez le contre-écrou (5).

EMBAYAGE DE PRISE DE FORCE

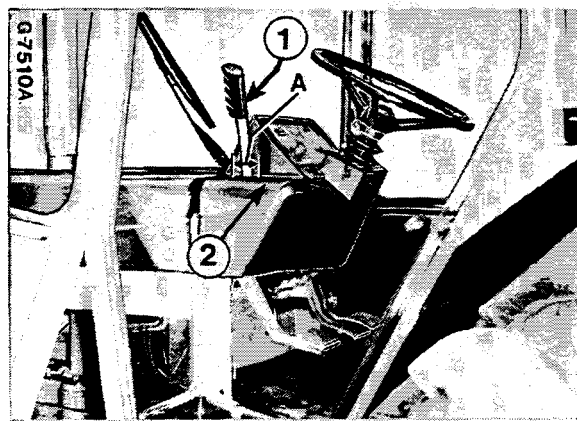


Figure 100

A - Course libre 25 - 35 mm

- 1 - Levier d'embrayage
- 2 - Guide.

Lorsque le réglage est correct, le levier (1) Fig. 100 doit avoir une course libre (A) de 30mm mesurée sur le guide (2)

Procédez au réglage de la tringlerie d'embrayage dès que la course libre (A) n'est que de 10 mm.

Pour régler l'embrayage de prise de force desserrez le contre-écrou (6) Fig. 99.

Serrez l'écrou de réglage (7) jusqu'à ce que la course libre du levier soit correcte. Bloquez avec le contre-écrou (6) et vérifiez le réglage.



FREIN DE SERVICE

Les freins de service sont du type à disque à garniture spéciale, commandés par piston. Une servo-commande intégrée au système hydraulique réduit de moitié l'effort à la pédale.



Toute intervention sur le système de freinage doit être effectuée par votre concessionnaire IH.

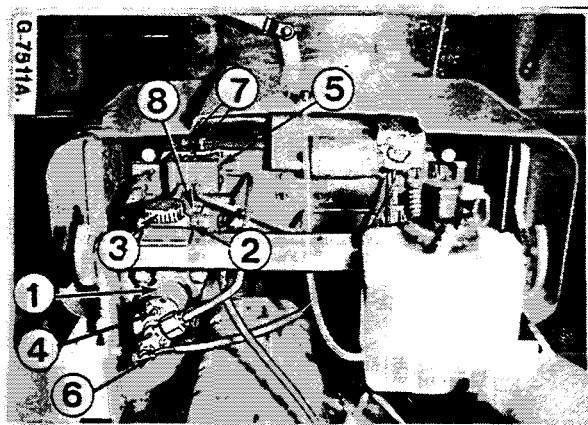


Figure 101

- 1 - Vérin de servo-frein
- 2 - Réservoir d'huile pour freins
- 3 - Bouchon de reniflard
- 4 - Vis de purge
- 5 - Répartiteur de freinage
- 6 - Contacteur de feux de stop
- 7 - Vis de purge
- 8 - Maître-cylindre de frein

VERIFICATION DU NIVEAU D'HUILE



N'utilisez que de l'huile IH HY-TRAN dans le système de freinage.

Vérifiez le niveau d'huile dans le réservoir (2) Fig. 101 de la façon suivante :

Nettoyez le pourtour du réservoir. Il est inutile d'enlever le bouchon (3) car le réservoir est transparent. Le niveau doit atteindre le repère supérieur "Max" sur le réservoir.

Complétez si nécessaire en observant la plus grande propreté.

Avant de dévisser le-bouchon (3), nettoyez le réservoir et le pourtour du réservoir afin qu'aucune impureté ne puisse y pénétrer. Revissez ensuite le bouchon à la main.

ATTENTION : Si la consommation de fluide devient trop importante, consultez votre concessionnaire.

RENOUVELLEMENT DE L'HUILE DE FREINAGE

Ne peut se faire qu'en atelier quand l'essieu arrière est démonté pour réparation.

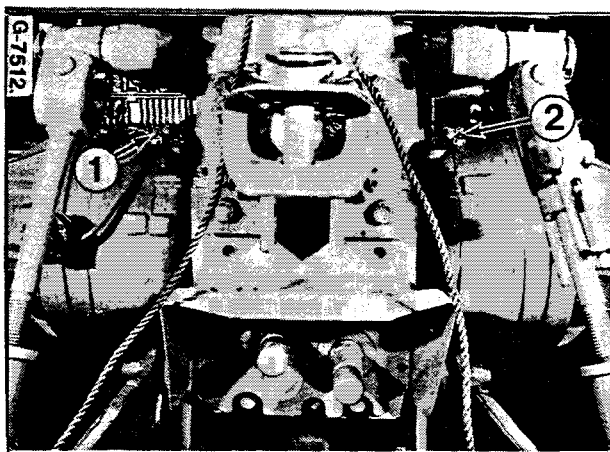


Figure 102

1 - 2 - Vis de purge d'air

PURGE DU CIRCUIT DE FREINAGE

Pour une parfaite efficacité des freins le système hydraulique de freinage doit être exempt d'air. De l'air peut s'introduire dans le circuit dû à un niveau extrêmement bas dans le réservoir ou à un défaut de la coupelle de piston de servo-frein. Le besoin de purge se fait sentir lorsque les freins ne répondent pas bien à la pression exercée sur les pédales.

La purge du circuit de freinage ou la réparation d'une fuite ne doivent être effectuées que par un concessionnaire IH.

MAITRE-CYLINDRE DE FREIN (SERVO)-CONTROLE DE FONCTIONNEMENT DU JEU DE LA TIGE DE COMMANDE

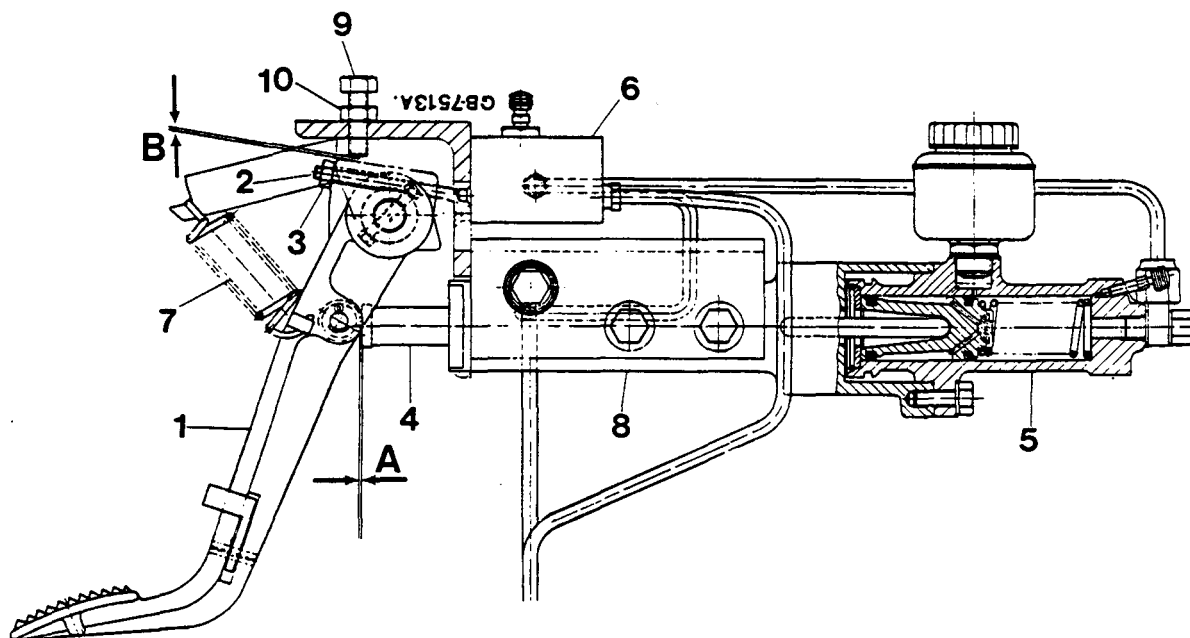


Figure 103

- A - Jeu entre les galets de pédale et la tige de commande 0,5 - 1,0 mm. B - Jeu entre la pédale et la vis de réglage 0,5mm
- | | | |
|----------------------|-----------------------------|------------------------------|
| 1 - Pédales de frein | 5 - Vérin de servo-frein | 8 - Maître cylindre de frein |
| 2 - Vis de réglage | 6 - Répartiteur de freinage | 9 - Vis de réglage |
| 3 - Contre-écrous | 7 - Ressorts de rappel | 10 - Contre-écrou |
| 4 - Tige de commande | | |

Vérifiez et réglez le jeu (A) Fig. 103 de la façon suivante :

1 - Vérification : Purgez le système hydraulique de freinage. Arrêtez le moteur. Déverrouillez les deux pédales de freins. Appuyez une fois sur chacune des pédales. Mesurez le jeu (A). Sur les deux pédales ce jeu doit être compris entre 0,5 et 1 mm.

2 - Réglage : Otez le volant, le tableau de bord et le tablier. Desserrez le contre-écrou (3). Réglez le jeu (A) à l'aide de la vis de réglage (2). Jumelez les deux pédales et actionnez-les une fois. Vérifiez à nouveau le jeu (A). Serrez le contre-écrou (3). Vérifiez le jeu (B). Réglez à l'aide de la vis (9) si nécessaire.

REGLAGE DU FREIN DE STATIONNEMENT

Lorsque le réglage est correct, la poignée se trouve à 85 - 100mm du tapis de sol. Ceci correspond à la seconde ou troisième dent du secteur.

Lorsque la course du levier devient trop importante il convient de régler le frein de la façon suivante :

Desserrez les contre-écrous (3 et 4) Fig. 104 et raccour-

cissez la tige (1) en tournant l'écrou hexagonal (2) jusqu'à obtention du réglage correct.

S'il ne reste plus un jeu suffisant pour opérer ce réglage, il convient de remplacer les garnitures de freins.

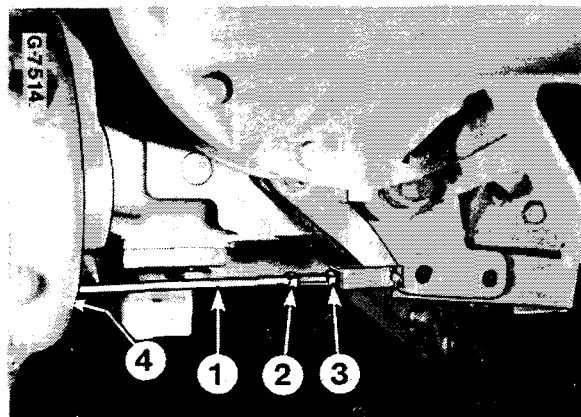


Figure 104

Tringlerie de frein de stationnement

- | | |
|------------------------------------|------------------|
| 1 - Tringlerie de liaison avec (2) | 3 - Contre-écrou |
| 2 - Ecrrou hexagonal | 4 - Contre-écrou |



ENTRETIEN DU CHASSIS (956-1056 / 956XL-1056XL)

SYSTEME A AIR COMPRI ME POUR FREINAGE DE REMORQUE

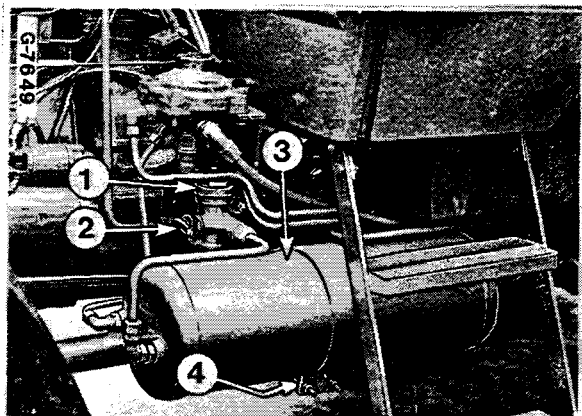


Figure 105

- 1 - Régulateur de pression d'air
- 2 - Soupape de gonflage des pneumatiques
- 3 - Réservoir d'air comprimé
- 4 - Soupape de vidange de la condensation.

L'entretien se limite à la vidange de l'eau de condensation du réservoir d'air (4) Fig. 105 et au réglage de la tension de la courroie trapézoïdale du compresseur d'air.

Le régulateur (1) Fig. 105 est équipé d'une soupape (2) qui permet de gonfler les pneumatiques.

Retirez le capuchon de la soupape et raccordez un tuyau de gonflage. N'utilisez le tuyau de gonflage des pneumatiques que lorsque le moteur tourne. La pression dans le réservoir doit être inférieure à 0,62 MPa. Si nécessaire, actionnez à plusieurs reprises la pédale de frein pour faire tomber la pression.

REMARQUE : Si la montée en pression dans le système est trop lente, ou bien si la pression tombe rapidement après arrêt du moteur, consultez votre concessionnaire IH pour une vérification du système.

Vérifiez une fois par an l'efficacité du système.

SYSTEME DE CLIMATISATION

(Si le tracteur en est équipé)

Il y a lieu de faire fonctionner le système une dizaine de minutes tous les mois afin d'éviter que le joint d'étanchéité du compresseur ne se dessèche.

Changez l'élément et le liquide réfrigérant conformément au guide d'entretien ou au moins une fois par an. Vérifiez le niveau d'huile du compresseur et complétez si nécessaire.

Vérification du niveau du liquide réfrigérant

Vérifiez le niveau par le témoin (2) Fig. 106 lorsque le système fonctionne.

Si aucune bulle d'air n'est observée dans le liquide réfrigérant au travers du témoin, la quantité de liquide réfrigérant est correcte.

Si vous observez des bulles d'air ou une émulsion, c'est l'indice d'un niveau trop bas.

IMPORTANT : L'entretien du système de climatisation ne peut s'effectuer que dans un atelier spécialisé.

Filtre du système de climatisation

Une fois par an, avant le début de la saison chaude, faites changer l'élément du filtre (1) Fig. 106 et le liquide réfrigérant par votre concessionnaire IH.

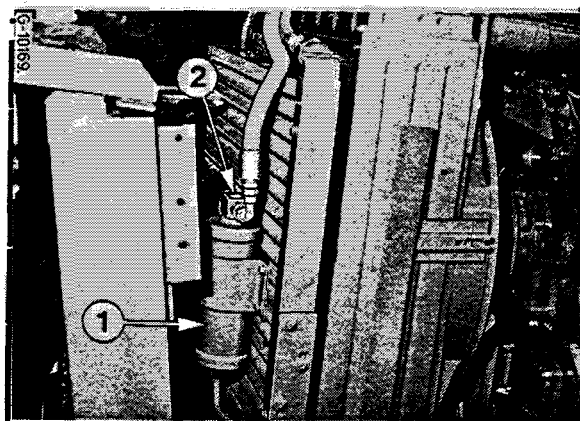


Figure 106

- 1 - Élément du filtre du système de climatisation
- 2 - Témoin.

REGLAGE DU PINCEMENT

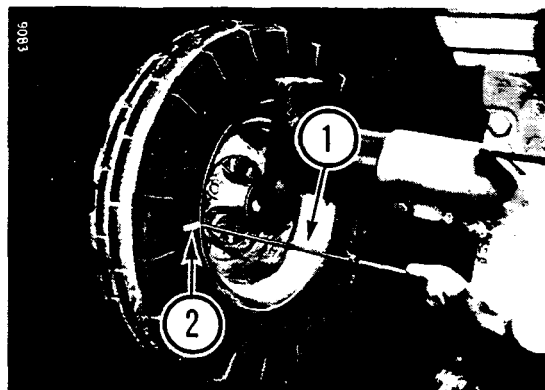


Figure 107

Vérification du pincement des roues avant

- 1 - Règle coulissante
- 2 - Repère à hauteur des moyeux

Vérifiez le pincement lors de chaque révision et réglez-le si nécessaire. Le tracteur doit être sur un sol horizontal et les roues directrices en ligne droite.

Vérification du pincement avec la règle coulissante (1) Fig. 107.

Les roues avant doivent avoir un pincement de 2 à 8mm. Marquez des repères sur les pneus, à hauteur des chapeaux de moyeux (2) Fig. 107.

Mesurez la distance entre les jantes, en plaçant la règle coulissante (1) entre les flancs de la jante (2), Fig. 108 au niveau des repères (2) Fig. 107.

Faites tourner les roues d'un demi-tour en arrière. Mesurée en ce dernier endroit, la distance doit être plus grande de 2 à 8mm qu'à l'avant.

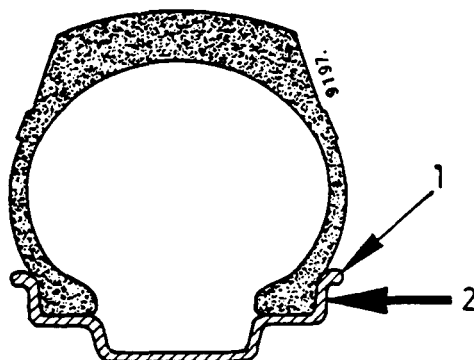


Figure 108

1 - Bord extérieur de la jante 2 - Flanc de la jante

Vérification du pincement avec la règle coulissante (1) Fig. 109

Placez la règle coulissante (1) entre les pneus avant à hauteur du centre des moyeux, comme indiqué sur la Fig. 109.

Mettez la règle à 0. Faites tourner les roues d'un demi-tour

en avant. Mesurée en cet endroit, la distance doit être plus grande de 2 à 8mm qu'à l'avant.

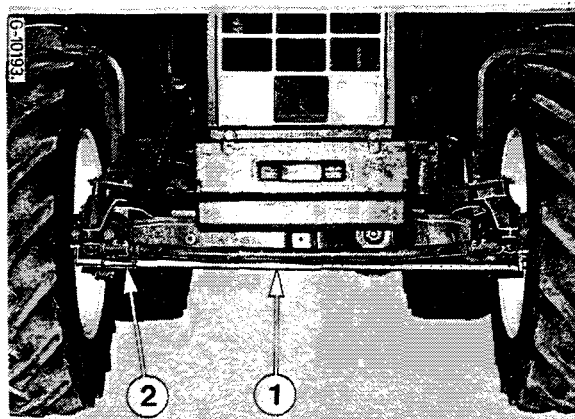


Figure 109

1 - Règle coulissante 2 - Graduation

Réglage du pincement sur tracteurs standard

Desserrez le collier (1) Fig. 110 ou 111. Otez l'écrou crénelé (2) et suivant le cas, vissez ou dévissez la rotule (3) sur la barre d'accouplement, pour obtenir le pincement correct.

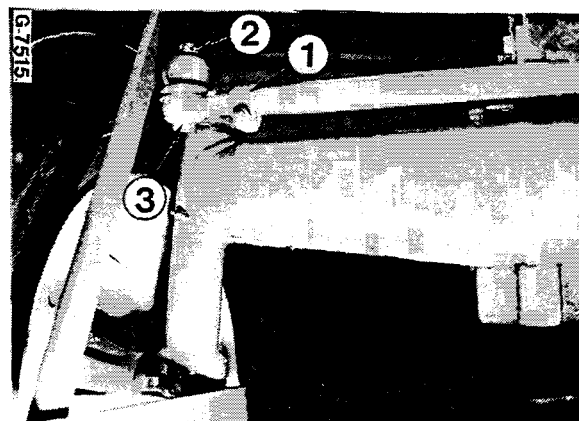


Figure 110
Essieu normal

1 - Collier
2 - Ecou crénelé
3 - Rotule

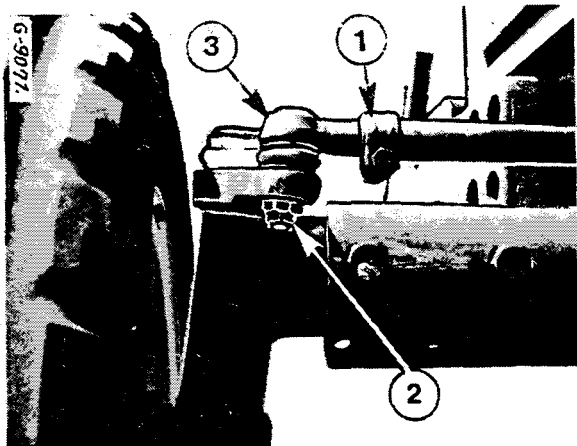


Figure 111
Essieu renforcé

- 1 - Collier
- 2 - Erou créné
- 3 - Rotule

Réglage du pincement sur tracteurs 4 roues motrices

Desserrez les vis de fixation (1) Fig. 112. Otez l'écrou créné (2) et, suivant le cas, vissez ou dévissez la rotule (3) pour obtenir le pincement correct.

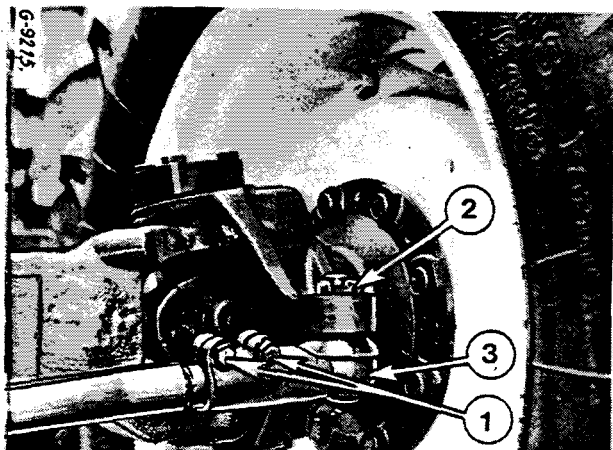


Figure 112

- 1 - Vis de fixation
- 2 - Erou créné
- 3 - Rotule

REGLAGE DES ROUEMENTS DES ROUES AVANT

Après les premières heures de fonctionnement (50 heures au plus) soulevez l'avant du tracteur et vérifiez si les roulements des roues avant n'ont pas de jeu.

Essieu normal

Enlevez les chapeaux de moyeux (1) Fig. 113, les goupilles (2) et les chapeaux de blocage (3) puis resserrez l'écrou de réglage (4) jusqu'à disparition complète du jeu et jusqu'à ce qu'une résistance se fasse sentir sur la clé. Faites tourner la roue lors du serrage jusqu'à ce qu'elle commence à résister légèrement.

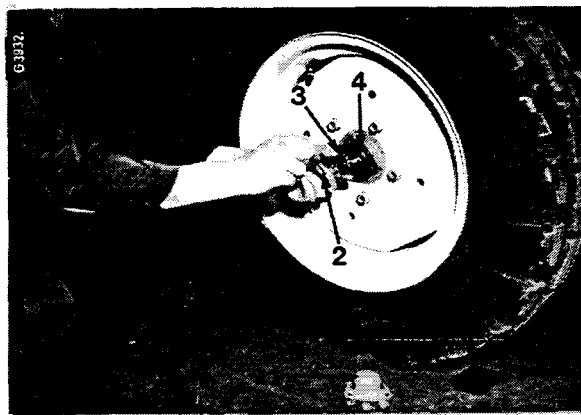


Figure 113

- 1 - Chapeau de moyeu
- 2 - Goupille
- 3 - Chapeau de blocage
- 4 - Erou de réglage de roulement

Remontez le chapeau de blocage sur l'écrou de réglage en recherchant la position qui permet d'engager la goupille. On peut presque toujours trouver cette position sans devoir modifier le réglage des roulements.

La durée des roulements dépend en grande partie de leur bon réglage. Lorsque les roulements sont correctement réglés, les roues avant doivent pouvoir tourner librement mais sans jeu.

Remontez les chapeaux de moyeux (1) après les avoir nettoyés dans du combustible Diesel et garnis de graisse neuve. Remettez le chapeau en place avec un joint neuf.

Essieu renforcé

Otez les chapeaux de moyeux (1) Fig. 114 et les goupilles (2).

Resserrez les écrous de réglage (3) jusqu'à ce qu'une résistance de 5 mdaN soit enregistrée sur la clé dynamométrique.

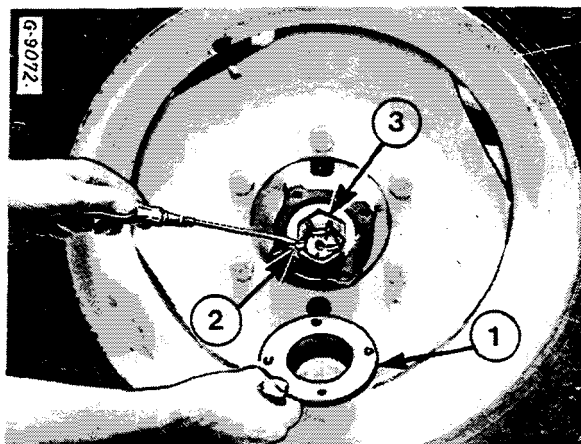


Figure 114

- 1 - Chapeau de moyeu
- 2 - Goupille
- 3 - Ecrou de réglage de roulement

NOTE : Lors du montage de roulements neufs, le couple de serrage des écrous (3) doit être de 10 mdaN.

Faites tourner la roue pendant que vous resserrez le roulement. Si dans cette position la goupille ne peut-être engagée, desserrez l'écrou pour trouver la position la plus favorable.

Remontez les chapeaux de moyeux (1) après les avoir nettoyés dans du combustible Diesel et garnis de graisse neuve. Remettez le chapeau en place avec un joint neuf.

PNEUMATIQUES

La pression de gonflage des pneumatiques dépend du genre de travail effectué et de l'état du terrain.

Pour des applications spéciales (chargeur frontal, remorque semi-portée, etc...) consultez votre concessionnaire IH ou le représentant de la marque des pneus.

Vérifiez régulièrement le serrage des écrous et boulons de roues, surtout pendant les premières heures de travail et resserrez-les si nécessaire. Reportez-vous aux couples de serrage prescrits page 9.

Le changement de pneumatiques ne peut être effectué que par un atelier spécialisé. Un montage incorrect peut engendrer des accidents.

TRACTEUR 4 RM

Les dimensions des pneus AV et AR des tracteurs 4 RM sont calculées pour obtenir un rapport bien précis qui ne doit pas être modifié, en installant des pneus de taille différente par exemple. Même l'usure des pneus affecte ce rapport. Aussi faut-il changer les pneus lorsque la semelle en est trop usée.

NOTE : Si le tracteur "pique du nez" en vitesses rapides de route, augmentez la pression des pneus avant de 0,02 - 0,03 MPa. Pour le couple de serrage des écrous de roues avant, reportez-vous page 9.



ENTRETIEN DE L'EQUIPEMENT ELECTRIQUE (956XL - 1056XL)

BATTERIE

Suivez les instructions du fabricant pour l'entretien initial et périodique.

La batterie 12 v, 110 Ah est située derrière la calandre - Fig. 115.

La batterie 12 v, 165 Ah est située devant le réservoir à combustible Fig. 116.

Vérifiez le niveau de l'électrolyte toutes les 50 heures. Ce niveau doit être maintenu à 1cm au dessus des séparateurs. Complétez avec de l'eau distillée si nécessaire.

La batterie ne peut être retirée que moteur arrêté. Débranchez d'abord le câble de masse (3) Fig. 115 puis le câble de la borne (+) (4), et ôtez la batterie.

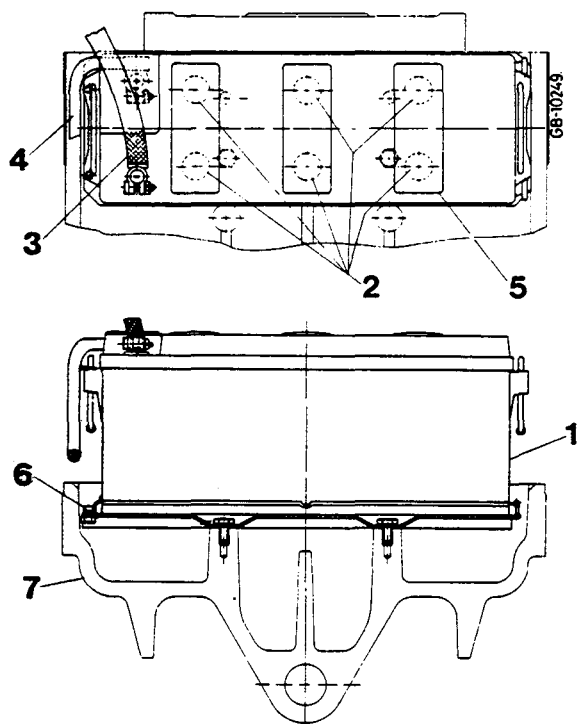


Figure 115
Batterie 12 v, 110 Ah

- 1 - Batterie
- 2 - Bouchons de remplissage et d'évent (6)
- 3 - Câble de masse (-)
- 4 - Câble de la borne positive (+)
- 5 - Couvercle en caoutchouc
- 6 - Vis de fixation
- 7 - Support d'essieu avant.

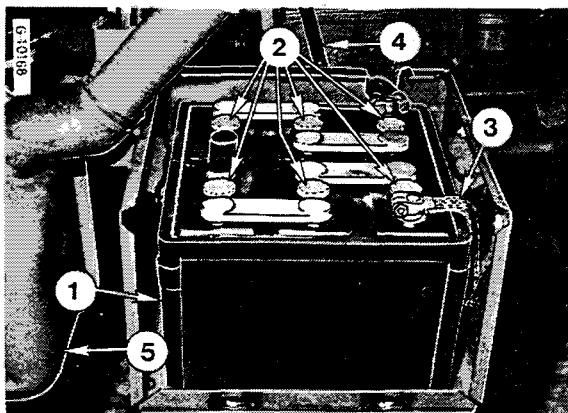


Figure 116

Batterie 12 v, 165 Ah.

(Pour tracteurs équipés d'un système de climatisation et du freinage pneumatique de remorque)

- 1 - Batterie
- 2 - Bouchons de remplissage et d'évent (6)
- 3 - Câble de masse (-)
- 4 - Câble de la borne positive (+)
- 5 - Réservoir à combustible.

Lorsque vous remettez la batterie en place, veillez à brancher en premier lieu le câble (4) à la borne positive (+) puis le câble de masse (3) à la borne négative (-).

Veillez à la propreté des surfaces de contact des bornes. Nettoyez-les à la laine de fer si nécessaire et enduisez-les d'une légère couche de vaseline.

ALTERNATEUR

Précautions

1 - Assurez-vous que toutes les connexions du système sont bien serrées. Lors de l'utilisation du tracteur sans batterie, vous devez débrancher les câbles de l'alternateur aux bornes "B +" et "D +".

2 - A l'installation de la batterie, veillez à ce que la polarité à la masse de la batterie et la polarité à la masse de l'alternateur soient les mêmes, c'est-à-dire câble négatif à la masse.

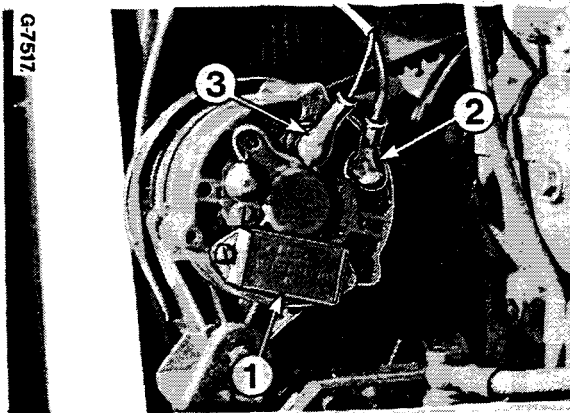


Figure 117

- 1 - Régulateur transistorisé
- 2 - B+ connexion vers démarreur, couleur rouge, section 4 mm²
- 3 - D + connexion vers témoin de contrôle de charge, couleur bleu clair, section 0,75 mm².

3 - Si vous utilisez une batterie de secours, veillez à raccorder ensemble les bornes de même polarité. N'utilisez pas d'emblée une puissance de 24 v.

4 - Lorsque vous raccordez un chargeur, branchez le fil positif du chargeur sur la borne positive de la batterie et le fil négatif sur la borne négative.

5 - Ne court-circuitez, ni ne mettez à la masse aucune des bornes de l'alternateur.

6 - N'essayer JAMAIS de polariser l'alternateur.

7 - Lorsque vous devez effectuer une soudure électrique sur le tracteur, branchez directement le câble négatif du poste de soudure sur la pièce à souder afin que ce courant très intense ne traverse pas l'alternateur.

FUSIBLES

Le boîtier des fusibles est situé sous le couvercle (2) Fig. 118. Pour retirer le couvercle, appuyez sur les boutons (1) de chaque côté.

Tous les fusibles sont situés dans le boîtier Fig. 119. Il est essentiel de les remplacer par des fusibles de même capacité. Vérifiez-les en cas de panne d'éclairage. Si un fusible saute

continuellement, vérifiez le système électrique pour déceler le court-circuit éventuel.

Ne réutilisez pas des fusibles défectueux, mais remplacez-les par des fusibles neufs.

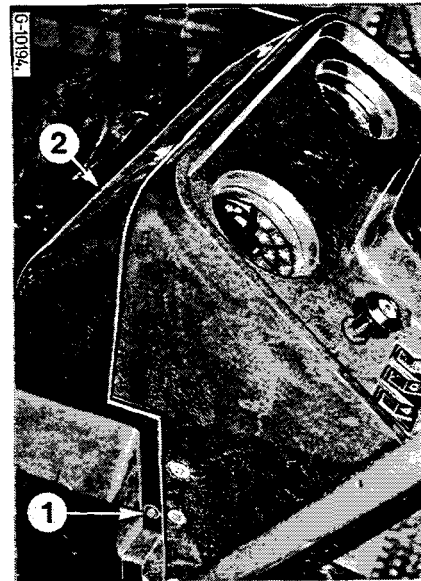


Figure 118

- 1 - Bouton poussoir (droite et gauche)
- 2 - Couvercle

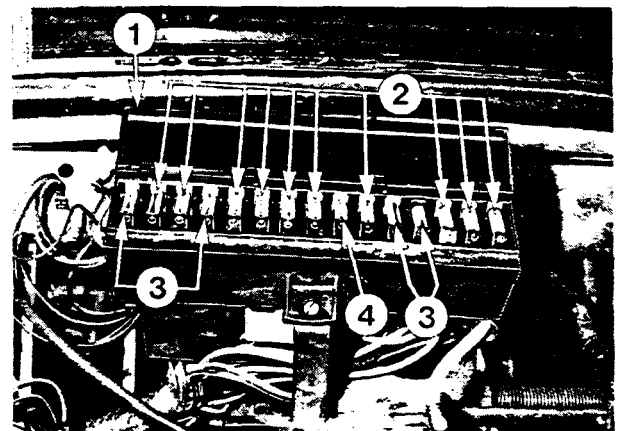


Figure 119

- 1 - Couvercle de boîtier de fusibles
- 2 - Fusibles 8A
- 3 - Fusibles 16A
- 4 - Fusibles 25A.

SCHEMA DE CABLAGE (956XL – 1056XL)

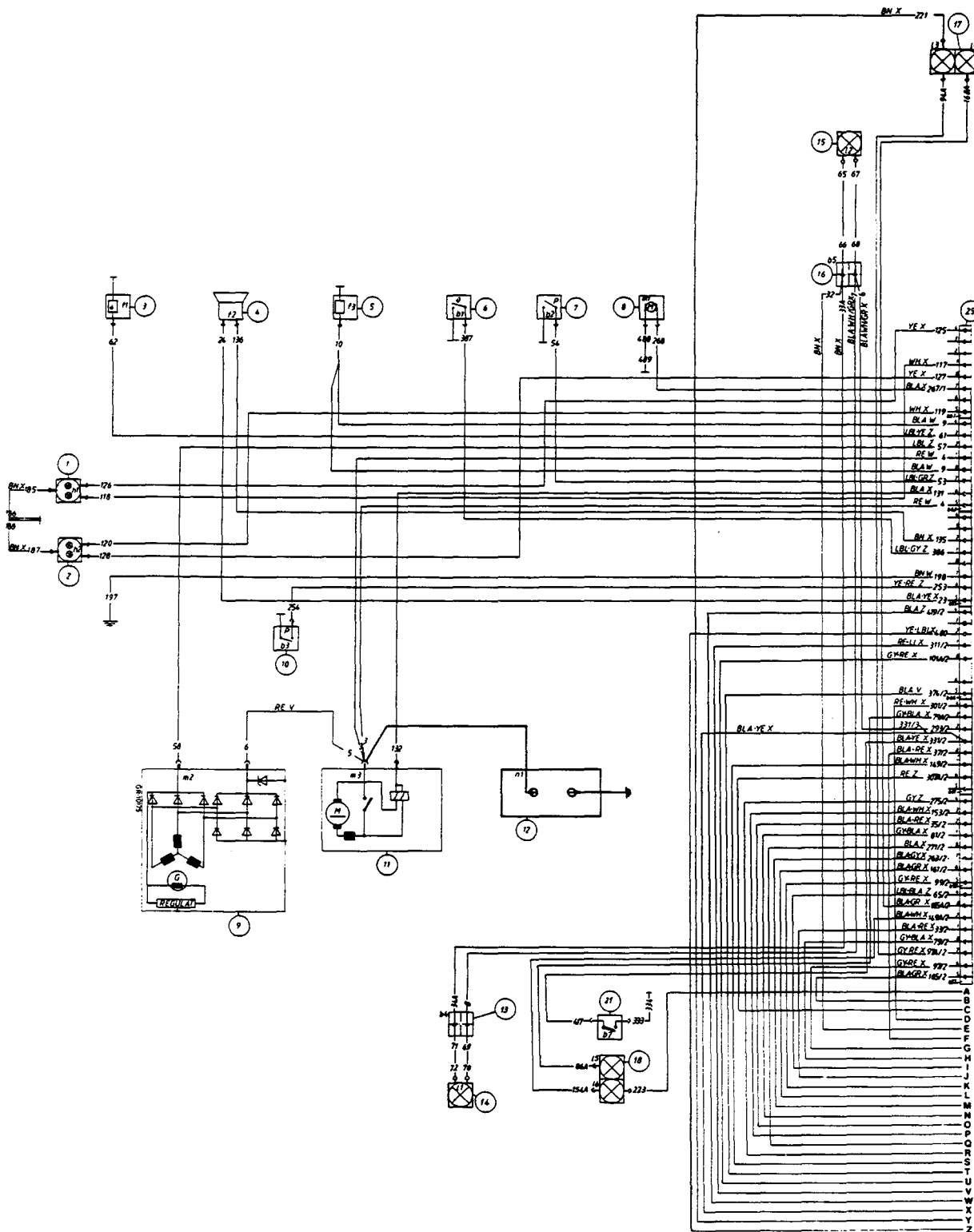
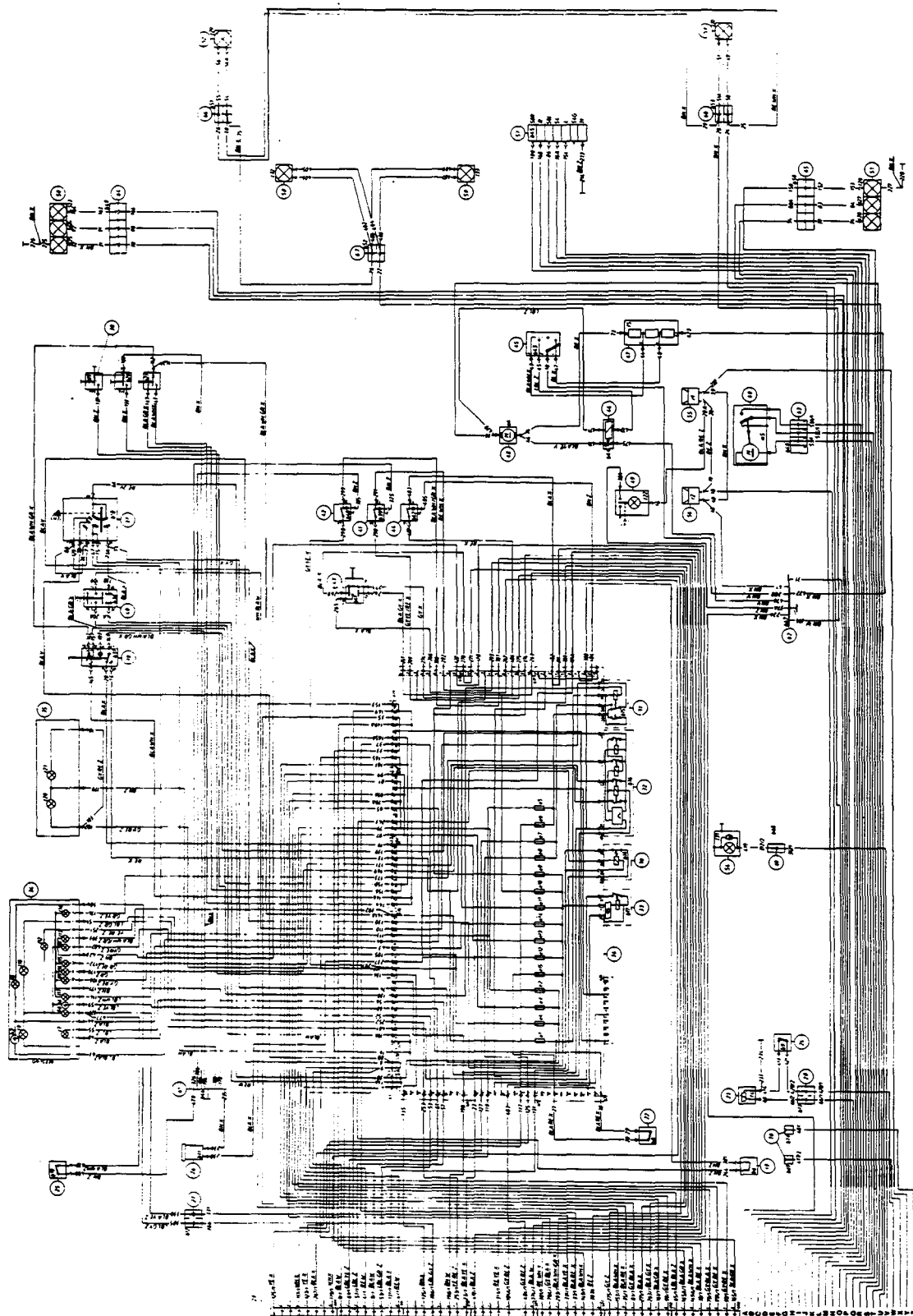


Figure 120



SCHEMA DE CABLAGE (956XL - 1056XL)





LEGENDE DU SCHEMA DE CABLAGE

Repère	Désignation	Position	Repère	Désignation	Position
1	Phare droit	h 1		Indicateur de température	h 1
2	Phare gauche	h 2		Jauge de combustible	h 2
3	Sonde de température	f 1		Lampe témoin de charge	i 7
4	Avertisseur	f 2			i 8*
5	Résistance de chauffage	f 3			i 9*
6		b 1*		Lampe témoin de pression d'huile moteur	i 10
7	Contacteur de pression d'huile	b 2			i 11*
8	Lave-glace	m 1		Lampe témoin de dépression de filtre à air	i 12
9	Alternateur	m 2		Lampe témoin de blocage de différentiel	i 13
10	Contacteur de dépression du filtre à air	b 3		Lampe témoin de clignotants C1, C2, C3	i 14, i 15, i 16
11	Démarrreur	m 3		Lampe témoin de phares avant	i 17
12	Batterie	n 1		Lampe témoin de frein à main	i 18
13	Fiche de connexion 2 broches	b 4	35	Lampe de compteur combiné	i 20, i 21
14	Phare de travail avant	i 1	38	Unité centrale électrique	u 1
15	Phare de travail avant	i 2		Fusible 16 A	e 1
16	Fiche de connexion 2 broches	b 5		" 16 A	e 4
17	Feu de position avant droit	i 3		" 8 A	e 3
18	Clignotant avant droit	i 4**		" 8 A	e 2
19	Feu de position avant gauche	i 5		" 8 A	e 15
20	Clignotant avant gauche	i 6**		" 16 A	e 18
21	Contacteur de sécurité de démarrage	b 6		" 8 A	e 13
22	Contacteur de frein à main	k 1*		" 8 A	e 14
23	Contacteur de feu de stop	b 7		" 8 A	e 11
24	Sonde de niveau de combustible	b 8**		" 8 A	e 10
25	Contacteur de blocage de différentiel	i 4		" 25 A	e 9
26		b 9		" 8 A	e 8
27	Fiche de connexion 2 broches	b 10*		" 8 A	e 7
28	Fiche de connexion 2 broches	b 11		" 8 A	e 6
29	Fiche de connexion 2 broches	b 12		" 8 A	e 5
	Fiche de connexion 8 broches	b 13		Fiche de connexion 10 broches	b 22
	" " " "	b 66		" " " "	b 23
	" " " "	b 67		" " " "	b 24
	" " " "	b 62		" " " "	b 25
	" " " "	b 63		" " " "	b 26
	" " " "	b 64		" " " "	b 27
	" " " "	b 55		" " " "	b 28
	" " " "	b 64		" " " "	b 29
	" " " "	b 65		" " " "	b 30
	" " " "	b 61		" " " "	b 31
	" " " "	b 60		" " " "	b 32
	" " " "	b 58		Fiche de connexion 2 broches	b 33
	" " " "	b 59		" " " "	b 34
	" " " "	b 56		Fiche de connexion 1 broche	b 35
	" " " "	b 57		Fiche de connexion 10 broches	b 36
30	Relai de sécurité de démarrage	b 14	37	Contacteur principal	b 18
31	Relai de commutation	b 15	38	Contacteur de feux de croisement	b 19
32	Relai de feu d'avertissement	b 16**		Avertisseur	b 20
33		b 17*		Contacteur de feux clignotants	b 21
34	Indicateur combiné	i 15	39	Feux d'avertissement	b 37

Repère	Désignation	Position
40	Contacteur d'éclairage	b 38
41	Contacteur de phare de travail 1	b 39
42	Contacteur de phare de travail 2	b 40
43	Contacteur de lave-glace et d'essuie-glace	b 41
44	Contacteur de gyrophare	b 42
45	Contacteur de ventilateur	b 43
46	Relai de ventilateur	b 44
47	Résistance de ventilateur	f 5
48	Ventilateur	m 4
49	Eclairage de cabine	i 22
50	Clignotant arrière droit	i 23**
	Feu de position arrière droit	i 24
	Feu de stop droit	i 25
51	Clignotant arrière gauche	i 26**
	Feu de position arrière gauche	i 27
	Feu de stop gauche	i 28
52	Phare de travail arrière	i 29
53	Phare de travail arrière	i 30
54	Gyrophare	i 31
55	Radio - téléphone	r 1
56	Radio	r 2
57	Prise de courant 7 broches	b 45
58	Eclairage de plaque minéralogique 1	i 32
59	Eclairage de plaque minéralogique 2	i 33
60	Essuie-glace	m 5
61	Distributeur central 1	b 46
62	Distributeur central 2	b 47
63	Fiche de connexion 4 broches	b 48
64	Fiche de connexion 3 broches	b 49
65	Fiche de connexion 2 broches	b 50
66	Fiche de connexion 2 broches	b 51
67	Fiche de connexion 2 broches	b 52
68	Fiche de connexion 2 broches	b 53
69	Fiche de connexion 1 broche	b 68
70		b 69, b 70*

N°	Section (mm2) Acc. DIN 72 551	Couleur
Z	0,75	BLA-Noir
Y	1,0	BL-Bleu
X	1,5	BN-Marron
W	2,5	GY-Gris
V	4,0	GR-Vert
U	6,0	LBL-Bleu clair
T	10,0	LI-Lilas
S	16,0	RE-Rouge
R	25,0	WH-Blanc
Q	35,0	YE-Jaune
P	50,0	
O	70,0	
N	95,0	

* NON UTILISE

** SI LE TRACTEUR EST AINSI EQUIPE.

ENTRETIEN EQUIPEMENT ELECTRIQUE (956 – 1056)

BATTERIE

Suivez les instructions du fabricant pour l'entretien initial et périodique.

La batterie se trouve sous la plate-forme côté gauche, Fig. 122.

Vérifiez le niveau de l'électrolyte toutes les 50 heures. Ce niveau doit s'établir à 1cm au-dessus des séparateurs. Complétez avec de l'eau distillée si nécessaire.

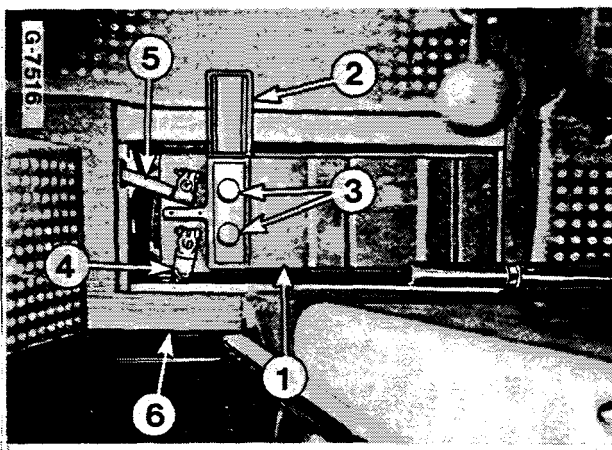


Figure 122

- 1 - Batterie
- 2 - Couvercle en caoutchouc (3)
- 3 - Capuchons de remplissage et de reniflard (6)
- 4 - Câble de masse (-)
- 5 - Câble de la borne (+)
- 6 - Marchepied.

Pour retirer la batterie du tracteur (moteur arrêté, uniquement), ôtez le couvercle de la batterie de la plate-forme, côté gauche.

Débranchez d'abord le câble de masse (4) Fig 122 puis le câble de la borne (+) (5), et ôtez la batterie.

Lorsque vous remettez la batterie en place, veillez à brancher en premier lieu le câble (5) à la borne positive (+), puis le câble de masse (4) à la borne négative (-).

Veillez à la propreté des surfaces de contact des bornes. Nettoyez-les à la laine de fer si nécessaire et enduisez-les d'une légère couche de vaseline.

ALTERNATEUR

Précautions

- 1 - Assurez-vous que toutes les connexions du système

sont bien serrées. Lors de l'utilisation du tracteur sans batterie, vous devez débrancher les câbles de l'alternateur aux bornes "B +" et "D +".

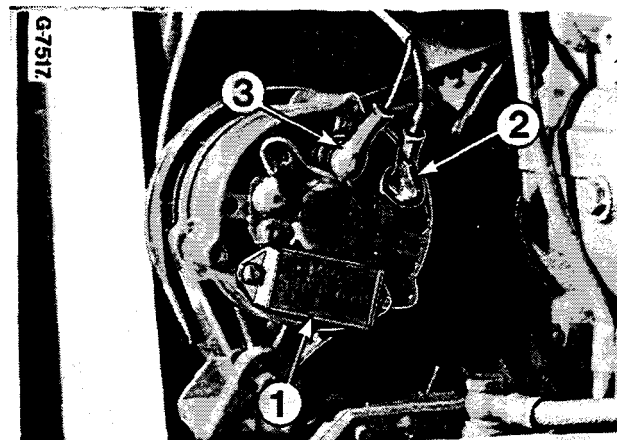


Figure 123

- 1 - Régulateur transistorisé
- 2 - B + connexion vers démarreur, couleur rouge, section 4 mm².
- 3 - D + connexion vers témoin de contrôle de charge, couleur bleu clair, section 0,75 mm².

2 - A l'installation de la batterie, veillez à ce que la polarité à la masse de la batterie et la polarité à la masse de l'alternateur soient les mêmes, c'est-à-dire câble négatif à la masse.

3 - Si vous utilisez une batterie de secours, veillez à raccorder ensemble les bornes de même polarité. N'utilisez pas d'emblée une puissance de 24 v.

4 - Lorsque vous raccordez un chargeur, branchez le fil positif du chargeur sur la borne positive de la batterie et le fil négatif sur la borne négative.

5 - Ne court-circuitez, ni ne mettez à la masse aucune des bornes de l'alternateur.

6 - N'essayez JAMAIS de polariser l'alternateur.

7 - Lorsque vous devez effectuer une soudure électrique sur le tracteur, branchez directement le câble négatif du poste de soudure sur la pièce à souder afin que ce courant très intense ne traverse pas l'alternateur.



FUSIBLES

G-7518A

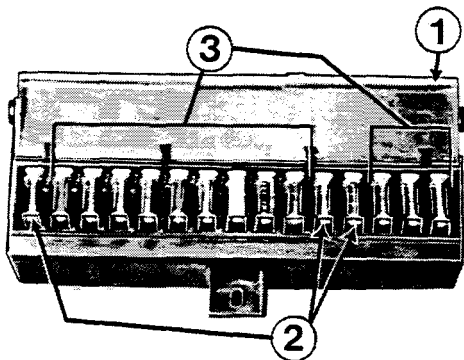


Figure 124

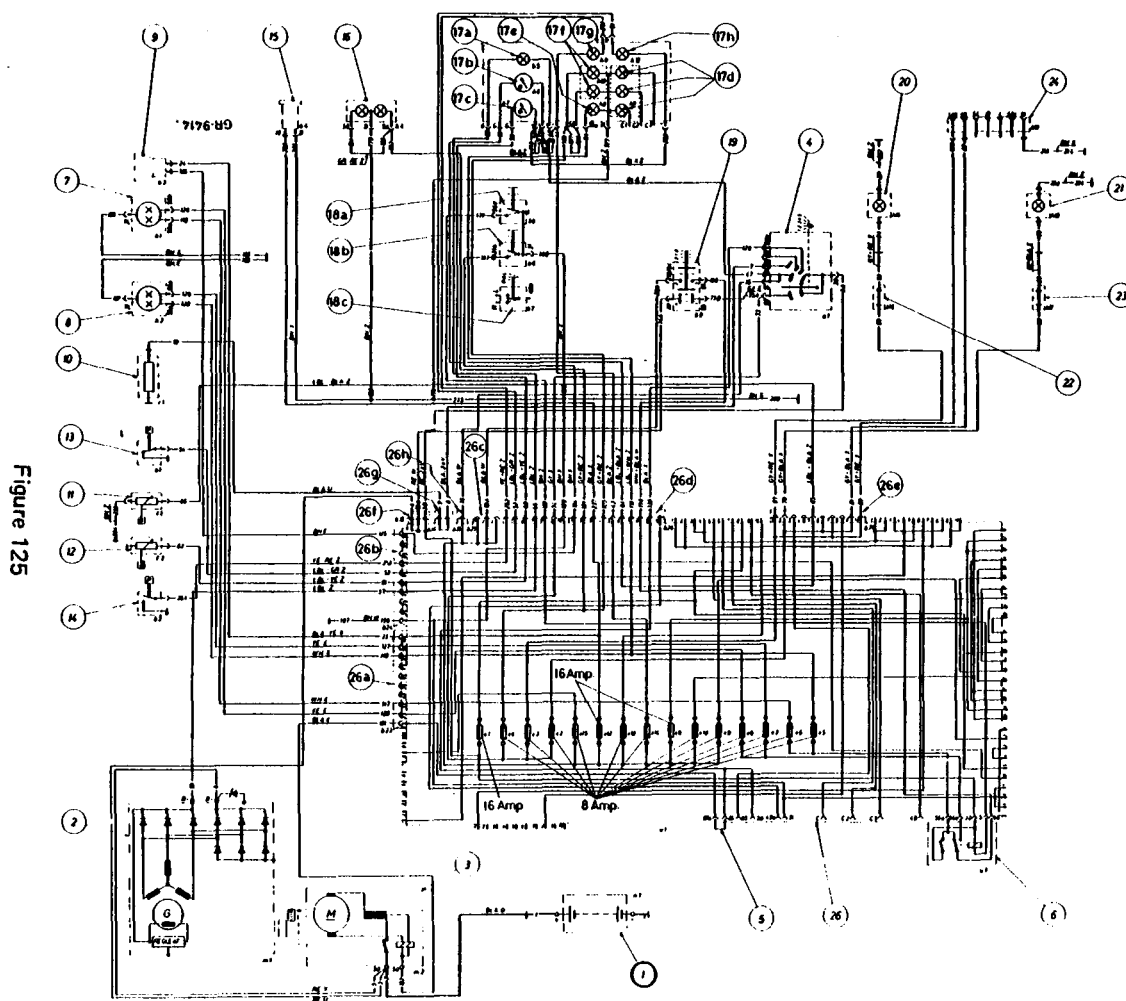
- 1 - Couverture du boîtier de fusibles
- 2 - Fusibles, 16A
- 3 - Fusibles, 8A

Tous les fusibles sont situés dans le boîtier Fig. 124. Il est essentiel de les remplacer par des fusibles de même capacité. Vérifiez-les en cas de panne d'éclairage. Si un fusible saute continuellement, vérifiez le système électrique pour déceler le court-circuit éventuel.

Ne réutilisez pas des fusibles défectueux, mais remplacez-les par des fusibles neufs.

SCHEMA DE CABLAGE (956 - 1058)

LEGENDE DU SCHEMA DE CABLAGE



Rep.	Désignation	Rep.	Désignation
1	Batterie	26	Unité centrale électrique
2	Alternateur	Fusible a1	16 Amp.
3	Démarrreur	" a2	"
4	Contacteur de démarrage	" a3	"
5	Adaptateur	" a4	"
6	Relai de commutation	" a15	"
7	Phare avant droit	" a14	"
8	Phare avant gauche	" a13	"
9	Avertisseur	" a12	"
10	Résistance de chauffage	" a9	"
11	Sonde de niveau de combustible	" a10	"
12	Indicateur de température	" a11	"
13	Contacteur de pression d'huile	" a7	"
14	Contacteur de dépression du filtre à air	" a8	"
15	Prise de cabine	" a5	"
16	Lampe de compteur combiné	" a6	"
17a	Lampe témoin de charge	Fiche de connexion :	
17b	Jauge de combustible	26a	10 Broches
17c	Sonde de température	26b	10 "
17d	Lampe témoin de feux de direction	26c	10 "
17e	Lampe d'indicateur combiné	26d	10 "
17f	Lampe témoin de colmatage du filtre à air	26e	10 "
17g	Lampe témoin de pression d'huile moteur	26f	3 "
18a	Contacteur de feux de croisement	26g	2 "
18b	Avertisseur	26h	1 "
18c	Contacteur de feux clignotants		
19	Contacteur d'éclairage		
20	Feu de position AR Droit		
21	Feu de position AR Gauche		
22	Fiche de connexion droite 1 broche		
23	Fiche de connexion gauche 1 broche		
24	Fiche de connexion 7 broches		

N°	Section (mm ²) Acc. DIN 72551	COULEUR
Z	0,75	BLA - Noir
Y	1,0	
X	1,5	BN - Marron
W	2,5	GY - Gris
V	4,0	GR - Vert
U	6,0	LBL - Bleu ciel
T	10,0	LI - Lilas
S	16,0	RE - Rouge
R	25,0	WH - Blanc
Q	35,0	YE - Jaune
P	50,0	
O	70,0	
N	95,0	



REMISAGE DU TRACTEUR

PREPARATION POUR LE REMISAGE

Si vous ne vous servez pas du tracteur pendant un certain temps, remisez ce dernier dans un endroit sec et bien protégé. Le fait de le laisser dehors aux intempéries réduira sa longévité.

Lorsque l'on range le tracteur pour un mois ou plus graissez ce dernier tous les 6 mois.

Avant remisage il est capital de faire tourner le moteur avec du combustible mélangé avec 1% de super additif supergel pendant les 3 dernières heures d'utilisation.

- 1 - Nettoyez le tracteur complètement.
- 2 - Graissez tous les points de graissage suivant "Le Tableau d'Entretien".
- 3 - Amenez le tracteur sur la zone de remisage.
- 4 - Changez l'huile et remplacez le filtre moteur pendant que le moteur est chaud et faites-le tourner pendant 2 à 5 minutes à régime moyen.
- 5 - Faites le plein du radiateur en réfrigérant suivant le "Tableau des Mélanges" — Voir "Vidange du réfrigérant".

NOTE : Ne laissez jamais le tracteur avec le circuit de refroidissement vidangé.

6 - Démontez les injecteurs et versez une cuillerée d'huile SAE 30 dans chaque cylindre. Faites tourner le moteur de 2 ou 3 tours. Nettoyez les sièges d'injecteurs et montez les injecteurs avec des joints neufs.

- 7 - Effectuez l'entretien du filtre à air.
- 8 - Vidangez l'eau du réservoir à combustible et faites le plein avec un combustible Diesel homologué.
- 9 - Obturez l'admission d'air et l'échappement du moteur, les éléments électriques, la tuyauterie d'aération du réservoir à combustible et les reniflards du carter moteur pour éviter que la poussière et l'humidité ne pénètrent à l'intérieur des organes.

10 - Démontez la batterie et placez-la dans un endroit sec (0 à 10° C) pour atténuer le phénomène de décharge et veillez à ce qu'elle soit bien chargée. N'utilisez jamais la batterie au 3/4 de sa charge.

11 - Pour empêcher la rouille enduisez toutes les parties usinées et non peintes avec de la graisse à châssis.

12 - Soulevez le tracteur à l'aide d'un cric afin de soulager les pneumatiques. Respectez les instructions du fabricant. Vidangez l'eau servant à lester les pneus arrière s'ils ne contiennent pas de mélange antigel.

13 - Détendez les courroies et protégez-les de la lumière.

14 - Faites fonctionner le système de climatisation pendant 10 minutes chaque mois.

MISE EN ROUTE APRES REMISAGE

- 1 - Eliminez la graisse des parties usinées non peintes.
- 2 - Remettez la batterie bien chargée en place.
- 3 - Vérifiez la pression des pneumatiques.
- 4 - Enlevez les obturations des organes suivants : admission d'air moteur, sortie d'échappement, éléments électriques, tuyauterie d'aération du réservoir à combustible, reniflards du carter moteur.
- 5 - Purgez le système d'alimentation et éliminez la condensation du réservoir à combustible.
- 6 - Vérifiez l'étanchéité du circuit de refroidissement, le serrage des raccords, le niveau du réfrigérant et le mélange antigel IH.
- 7 - Retendez correctement les courroies.
- 8 - Vérifiez les niveaux d'huile du carter moteur, de la transmission, des réductions finales, de la direction hydrostatique, des freins et des essieux. Complétez si nécessaire.
- 9 - Remettez le tracteur sur ses roues.



Avant de mettre le moteur en marche, veillez à ce que le local soit bien ventilé pour éviter les gaz d'échappement qui sont nocifs. N'accélérez pas et ne faites pas tourner le moteur à grand régime tout de suite après le démarrage.

10 - Mettez le moteur en marche et laissez-le tourner au ralenti pendant quelques minutes pour que l'huile de graissage se répartisse bien. Ne sollicitez pas le moteur sous charge tant que l'on n'a pas atteint la pression normale de l'huile ainsi que la température.

11 - Si le moteur a des ratés ou manque de puissance il se peut que le circuit à combustible soit colmaté.



TABLEAU DE DEPANNAGE

Le tableau ci-dessous énumère un certain nombre de problèmes courants qui se présentent en cours de travail. Certaines défaillances peuvent être dues à un manque de soins ou d'entretien tel que l'utilisation de combustible Diesel et d'huile non recommandés. Pour les réparations qui requièrent une main-d'oeuvre et un outillage spécialisés, consultez votre concessionnaire.

MOTEUR

PROBLEME	CAUSE PROBABLE	REMARQUES
Le moteur ne démarre pas	Préchauffage insuffisant Tirette de suralimentation non en position de démarrage Filtre à combustible non serré correctement Réservoir à combustible vide ou filtres colmatés Bol décanteur plein d'eau Batterie insuffisamment chargée Connexions oxydées ou défectueuses Robinet d'alimentation fermé Résistance de pré-chauffage défectueuse Compression insuffisante Viscosité d'huile incorrecte Mauvais calage de la pompe d'injection Injecteur(s) défectueux Soupapes faussées ou collées	Nettoyez les connexions Nettoyez les contacts
Le moteur fonctionne de façon irrégulière	Filtre à combustible colmaté Présence d'air dans le système d'injection Injecteur(s) défectueux	
Le moteur chauffe	Mauvaise tension des courroies Quantité de liquide de refroidissement insuffisante Charge excessive Passages d'eau du circuit de refroidissement bouchés par des impuretés ou du tartre Passages d'air du radiateur bouchés par des saletés Tuyau d'échappement ou silencieux obstrué Thermostat défectueux Mauvais calage de la pompe d'injection	
Le moteur ne donne pas sa pleine puissance	Filtre à combustible colmaté Filtre à air colmaté Tuyau d'échappement ou silencieux en partie obstrué Mauvais réglage de la commande d'accélérateur Soupapes défectueuses Canalisations de combustible partiellement bouchées Mauvais calage de la pompe d'injection	



PROBLEME	CAUSE PROBABLE	REMARQUES
La pression d'huile est insuffisante	Niveau d'huile trop bas Filtre à huile colmaté Manocontact de pression d'huile défectueux Huile de mauvaise qualité Crépine de pompe à huile colmatée Impuretés dans le clapet régulateur de pression Usure exagérée des coussinets de vilebrequin, de bielles ou d'arbre à cames	Indication incorrecte du manomètre
Le moteur cogne	Moteur trop froid Jeu des culbuteurs incorrect ou soupapes collées Mauvais calage de la pompe d'injection Jeu aux axes de pistons Jeu ou usure des coussinets de bielles, d'arbre à cames ou de vilebrequin Segments de piston cassés	
La compression est insuffisante	Soupapes collées ou faussées Mauvais réglage des culbuteurs Segments gommés, usés ou cassés Pistons excessivement usés Joint de culasse défectueux Chemises des cylindres trop usées	

SYSTEME HYDRAULIQUE A CONTROLE DE TRACTION ET DE POSITION

Le système surchauffe	Charge excessive Présence d'air dans le système Réservoir de refroidissement d'huile sale Leviers de valve de commande auxiliaire grippés, cause de restriction Présence d'eau dans le système Tiroir du distributeur collé Pression d'ouverture du clapet de sécurité trop basse Fuite interne (valve de commande et vérin) Pompe très usée (présence de corps étrangers dans l'huile)	Abaissez complètement les leviers de commande. Laissez refroidir le système Réduisez la charge. Vérifiez le niveau d'huile et les raccords de la tuyauterie d'aspiration. Purgez le système. Nettoyez, ne peignez pas Vidangez le système et remplissez-le d'huile neuve Nettoyez ou remplacez les pièces défectueuses* Vérifiez le tarage et réglez* Vérifiez et remplacez les pièces défectueuses* Remplacez la pompe, changez le fluide hydraulique
-----------------------	--	--

* Pour ces opérations voyez votre mécanicien I H

PROBLEME	CAUSE, PROBABLE	REMARQUES
La puissance de relevage est trop faible	Niveau d'huile trop bas Pompe peu efficace Crépine d'aspiration colmatée Ouverture prématurée du clapet de sécurité (bruit de trombe) Clapet d'arrêt collé (corps étrangers)	Rajoutez du fluide jusqu'au niveau correct Remplacez la pompe * Enlevez la crépine et nettoyez-la Vérifiez le ressort du clapet et réglez son tarage* Enlevez et nettoyez*
Le système n'abaisse pas	Instrument ou tringlerie bloquée par un obstacle Robinet ralentisseur fermé Pression pilote trop basse dans la valve de commande Tiroir de la valve de commande gommé Absence d'ouverture du clapet de retenue. Piston du clapet de retenue coincé ou endommagé	Enlevez l'obstacle Tournez le robinet dans le sens d'horloge Ajoutez des cales d'épaisseur derrière le ressort du clapet de mise en pression jusqu'à l'obtention de la pression correcte. Si nécessaire, remplacez le ressort*. Démontez et nettoyez. S'il est très endommagé, changez la valve de commande*. Remplacez ou réparez les pièces défectueuses*.
Le système est instable et modifie par à-coups la position des bras de relevage	Fuite au clapet de retenue Fuite au clapet amortisseur de choc du vérin Fuite externe sur la canalisation de pression Joints toriques ou joint d'étanchéité du piston du vérin endommagés ou cassants	Rodez le clapet sur son siège ou Remplacez le clapet de retenue* Remplacez* Remplacez les rondelles d'étanchéité et serrez le raccord* Mettez des joints neufs*
Le système est bruyant	Niveau de fluide trop bas Air dans le système Interférence entre bras de relevage et parties du tracteur Obstruction par corps étrangers Vibrations des canalisations hydrauliques Pompe usée ou défectueuse	Réajustez le niveau Vérifiez le niveau de l'huile et les raccords de la canalisation d'aspiration. Purgez le système Assurez-vous que les bras de relevage et les bras inférieurs ont une course totalement libre lorsque l'instrument est monté. Nettoyez le système. Changez l'huile. Vérifiez les raccords et les colliers des canalisations. Resserrez-les. Remplacez la pompe. (Vérifiez également les pignons de distribution du moteur).*

* Pour ces réparations voyez votre mécanicien I H



PROBLEME	CAUSE PROBABLE	REMARQUES
Le contrôle de traction ne réagit pas	Ressort du plongeur de contrôle d'effort de traction ou ressort du mémoire de contrôle de traction cassé ou affaibli Charrue non adaptée au contrôle d'effort de traction Levier de contrôle d'effort de traction entre la zone de compression et la zone d'extension	Vérifiez en déplaçant le plongeur de contrôle d'effort de traction de 1 à 2 mm afin d'amener le système de la position neutre à relevage ou abaissement. Remplacez les pièces défectueuses.* Adaptez la charrue en changeant les points d'attelage ou utilisez une nouvelle charrue. Adaptez la charrue en changeant les points d'attelage ou utilisez une nouvelle charrue.
Le système s'abaisse trop vite quand le robinet ralentisseur est fermé et trop lent quand il est ouvert	Position du robinet sur son axe incorrecte	Enlevez le robinet et remettez-le en place correctement sur son axe.*
La charrue ne s'enfonce pas assez ou le système ne relève pas assez	Mauvaise position des leviers sur leurs arbres	Vérifiez et réglez les leviers.*

DIRECTION HYDROSTATIQUE

La direction est dure dans les deux sens	Niveau d'huile trop bas Air dans l'huile d'alimentation de la pompe Débit de la pompe trop faible Clapet de dérivation défectueux Fuite interne dans le vérin de direction ou tige de vérin tordue	Corrigez le niveau Changez la pompe* Nettoyez ou changez*
Réaction excessive des roues	Alimentation inadéquate Air dans le système hydraulique	

* Pour ces réparations voyez votre mécanicien I H



INDEX

A		F	
Accidents, prévention	5	Feux d'avertissement clignotants	13
Additif pour combustible	51	Filtre à air	48
Alternateur	74	Filtres à combustible	52
Antigel, solution pour pneumatiques	24	Filtre à huile, moteur	47
Arrêt du moteur	22	Filtre conditionneur d'eau	55
Attelage automatique Lemoine	30	Fluide hydraulique	60
Attelage des charrues	36	Freins	65
Attelage 3-points	31	Frein de stationnement	66
Attelage rapide	33	Frein pneumatique de remorque	30
Avertisseur sonore	15	Fusibles	75
B		G	
Barre d'attelage	31	Graissage du tracteur	44
Barre d'attelage oscillante	31	Grille de protection	56
Batterie	74	Guide d'entretien périodique	39
Blocage du différentiel	18	H	
C		Huile moteur	11
Cabine du conducteur	19	Huile de freinage	65
Capot moteur	47	Huile de la transmission	59
Caractéristiques des lubrifiants	10	I	
Caractéristiques techniques	6	Indicateur combiné	13
Chapes d'attelage	29	Indicateur d'entretien de filtre à air	14
Chargeur frontal	38	Injecteurs	53
Chauffage	19	Instruments de bord et commandes	12
Clé de contact et d'éclairage	15	J	
Clignotants de changement de direction	15	Jauge à combustible	14
Combustible	50	L	
Commande d'accélération	16	Lampe témoin de contrôle de charge	14
Compteur combiné	13	Lampe témoin de pression d'huile moteur	14
Contacteur de changement de direction et de codes	15	Lestage liquide des pneumatiques	24
Contacteur de feux d'avertissement clignotants	13	Levier de changement de gammes	16
Contenances	6	Levier de changement de vitesses	16
Contrôle d'effort et de traction	35	Leviers de commande	15
Contrôle de position	35	Levier d'enclenchement de prise de force	15
Courroies de commande	56	Levier d'embrayage de prise de force	15
D		Levier d'enclenchement de pont avant	17
Démarrage du moteur	22	Liquide de refroidissement	54
Démarrage du moteur après remisage	82	Lubrifiants recommandés	10
Démarrage par temps froid	22	M	
Direction hydrostatique	15	Masses d'alourdissement	24
E		N	
Elément de filtre à air	48	Numéros de série	3
Embrayage de prise de force	64		
Embrayage moteur	64		
Entretien	44		
Entretien de la batterie	74		



P		Remplacement du filtre à huile moteur	47
Pédale d'accélération	16	Remplacement de l'huile dans le différentiel et les	
Pédales de frein	15	moyeux de roues	62
Pédale d'embrayage	12	Remplacement de l'huile dans les réductions finales	62
Période de rodage	22	Remplacement de l'huile hydraulique	60
Pneumatiques	73	Remplacement de l'huile moteur	47
Pompe d'alimentation	53	Remisage du tracteur	82
Pompe d'injection	51	Remorquage du tracteur	23
Position flottante du contrôle d'effort	36	Réservoir à combustible	51
Précautions par temps froid	54	Rodage	22
Préparation au remisage	82	Roulements de roues avant	72
Préparation au travail quotidien	11		
Pression d'huile moteur	14	S	
Pression des pneus	7	Schémas de câblage	76
Prévention des accidents	5	Schéma de graissage	40
Prise de force	28	Siège du conducteur	21
Prise de force proportionnelle à la vitesse d'avancement	28	Stockage de la batterie	74
Prise de température de liquide de refroidissement	56	Système d'alimentation	51
Purge du système de freinage	68	Système électrique	74
Purge du système d'alimentation	53	Système de refroidissement	54
		Système hydraulique de relevage	59
		Système de climatisation	19-70
Q			
Quatre roues motrices	62	T	
		Tableau de dépannage	83
R		Transmission et relevage hydraulique	59
Radiateur	54		
Recommandations générales	3	U	
Réducteur de vitesses, levier	17	Utilisation du tracteur	22
Réductions finales	62		
Réglage des freins	66	V	
Réglage du pincement	70	Valves de commande auxiliaires	37
Réglage du siège du conducteur	21	Vérification de la tension des courroies	57
Réglage de la tension des courroies	56	Vidange et plein d'huile moteur	47
Réglage de la voie	25	Vide poussière	50
Règles de sécurité	5	Vitesses d'avancement	9
Relevage hydraulique	34		
Remplacement des filtres à combustible	52		