

TRACTEUR

C. F. 400

CASE

NOTICE

D'UTILISATION

ET

D'ENTRETIEN

COMPAGNIE DES TRACTEURS
SOCIÉTÉ FRANÇAISE

CASE

17, RUE LOUIS-LE-GRAND
PARIS 2^e 742-11-29

Direction des Ventes Travaux Publics **17, Rue Louis-le-Grand
PARIS 2^e**

Tél. 236 : 39-95 - 39-92

Direction des Ventes Agricoles

Service "Après-Vente"

Service "Pièces Détachées"

10, Rue Pierre-Sémard

VIERZON (Cher)

Téléphone 713

Succursales :

ANGOULÊME
(Charente)

CAEN
(Calvados)

PARIS
(Seine)

RENNES
(Ille-et-Vilaine)

VIERZON
(Cher)

186, Route de Paris — Tél. : 95-33-21
GOND PONTouvre

51, Rue des Rosiers — Tél. : 81-48-42

10, Rue de la Fontaine — Tél. : 844-25-28
NOISY-LE-SEC (Seine-St-Denis)

La Bouexière 35 — Tél. : 115 et 145

23, Rue du Bas-de-Grange — Tél. : 713

AGENTS DANS TOUTE LA FRANCE

Nos services techniques sont à votre disposition pour tous problèmes particuliers qui pourraient se poser à vous. N'hésitez pas à écrire à votre direction régionale CASE.

R. C. Seine 59 B 4958

CASE

préconise exclusivement



NOTICE
D'UTILISATION
ET
D'ENTRETIEN

TRACTEUR

C. F. 400

	page
CARACTÉRISTIQUES	3
RODAGE	5
UTILISATION	7
ENTRETIEN	23
GRAISSAGE	41
ACCESSOIRES	42
INDEX	46

Vous venez d'acquérir

un TRACTEUR

CASE C. F. 400

Lisez attentivement cette notice.

Elle vous donnera toutes les indications utiles concernant l'utilisation et l'entretien de votre TRACTEUR.

Respectez-les et vous obtiendrez de ce matériel le meilleur rendement.

Pour toute correspondance que vous auriez à échanger avec nous au sujet de ce matériel, ne manquez pas de rappeler les types et numéro dans la série du type frappés sur la plaque du constructeur.

CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

NOTE. — Les caractéristiques mentionnées une seule fois sont communes aux deux versions.

Les initiales correspondent :

P : à la version Pont Portail.

C : à la version Concentrique.

Attelage

3 points classiques - Standard 1 et 2 - Bras réversibles.

Capacités

	litres
Boîtier de direction	0,30
Bol du filtre à air	0,40
Carter moteur (avec filtre)	4
Carter moteur (sans filtre)	3,50
Circuit de refroidissement	10,25

Réducteurs :

Version : PORTAIL	3,2 (chaque)
-------------------------	-----------------

	litres
Réservoir à combustible.....	50
Relevage hydraulique	7
Boîte de vitesse - Pont	14
Carter de poulie de battage (accessoire).....	0,700

Version : CONCENTRIQUE	1,5 (chaque)
------------------------------	-----------------

Dimensions

	mètres
Longueur hors tout :	
Version P.	3,21
Version C.	3,24
Largeur hors tout :	
Version P.-C. (voie AR 1,32 m)	1,64

	mètres
Hauteur hors-tout :	
Version P.	1,62
Version C.	1,48
Garde au sol :	
Version P.	0,50
Version C.	0,34
Empattement	1,85

Poids

	kilogs
En ordre de marche :	
Version P.	1.790
Version C.	1.730

	kilogs
Possibilités de lestage :	
masses (poids total)	482
eau	230

Direction

Vis globique avec boîtier à 1 sortie.

Freins

- Logés à l'intérieur des trompettes - Type à mâchoires à action externe.
- Commandes par pédales indépendantes et jumelables.

Moteur

Diesel 4 cylindres - 4 temps - culasse alpac

Alésage..... 85 mm

Course..... 80 mm

Cylindrée 1.816 cm³

Rapport volumétrique 21/1

Régime maximum en charge 2.500 tr/mn

Régime ralenti 650 + 50 tr/mn

Injection : indirecte - pompe rotative « Roto Diesel ».

Graissage : sous-pression - pompe à engrenages.

Poulie de commande de faucheuse

Poulie à 3 gorges pour commande de faucheuse : $\varnothing$ 107 mm, vissée sur l'arbre de prise de force médiane.

Version	
PORTAIL tr/mn	CONCENTRIQUE tr/mn
1.140	1.064

Prise de force arrière

Prise de force arrière 2 vitesses

Version	
PORTAIL tr/mn	CONCENTRIQUE tr/mn
570	532
1.140	1.064

La prise de force arrière et la poulie de commande de faucheuse sont indépendantes ; elles sont enclenchables par leviers et débrayables par pédale d'embrayage (2^e position).

Refroidissement du moteur

Refroidissement par eau : Système sous pression 280 g/cm²

Contrôle thermostatique : Début d'ouverture du thermostat 72° ± 1

Ouverture complète 80°

Relevage hydraulique

Pompe à engrenages commandée par l'arbre de transmission.

Distributeur commandé par levier situé à droite du bloc.

Levier sélecteur à l'arrière droit du bloc (voir page 16).

Roues (voir page 27).

Système électrique

Batterie 12 volts 95 A.H.
Génératrice..... 12 volts (2 balais)

Démarreur 12 volts à solénoïde
Bougies de réchauffage. 12 volts (4 bougies)

Transmission

Boîte de vitesses : 8 vitesses avant et 4 vitesses arrière sélectionnées par 2 leviers.

Engrenages en prise constante - Changement par crabots.

Vitesse de rotation du moteur : 2.500 tr/mn - pneus 12-28.

	VITESSES AVANT								VITESSES ARRIÈRE			
	LENTES				RAPIDES							
	1 ^{re}	2 ^e	3 ^e	4 ^e	5 ^e	6 ^e	7 ^e	8 ^e	1 ^{re}	2 ^e	3 ^e	4 ^e
Version P.	1,22	2,06	3,52	5,62	4,46	7,45	12,68	20,19	2,21	3,73	6,33	10,08
Version C.....	1,24	2,09	3,57	5,69	4,51	7,58	12,89	20,53	2,25	3,78	6,43	10,26

Différentiel : 2 satellites - 2 planétaires.

Blocage différentiel par pédale, rappel automatique.

Voies avant et arrière

— Voir pages 21 et 22 pour réglages.

— Voies à la livraison :

	Avant	Arrière
Version P.	1,25 m	1,32 m
Version C.	1,25 m	1,32 m

RODAGE

La période de rodage, très courte, requiert cependant certaines précautions qu'il ne faut surtout pas négliger.

- Pendant les 50 premières heures, effectuer des travaux légers.
- Pendant ces 50 heures, utiliser un rapport de vitesse inférieur au rapport qui devrait normalement être choisi avec un tracteur rodé.

● Après les 20 premières heures de travail :

- Vidanger le carter moteur.
- Contrôler le serrage général des écrous et boulons.
- Contrôler la tension de courroie de ventilateur (voir page 33).
- Contrôler le réglage des culbuteurs (voir page 32).
- Remplacer la cartouche d'huile moteur (voir page 30).
- Nettoyer le filtre à air (voir page 25).

Réglage de la vitesse de ralenti sur pompe Roto Diesel

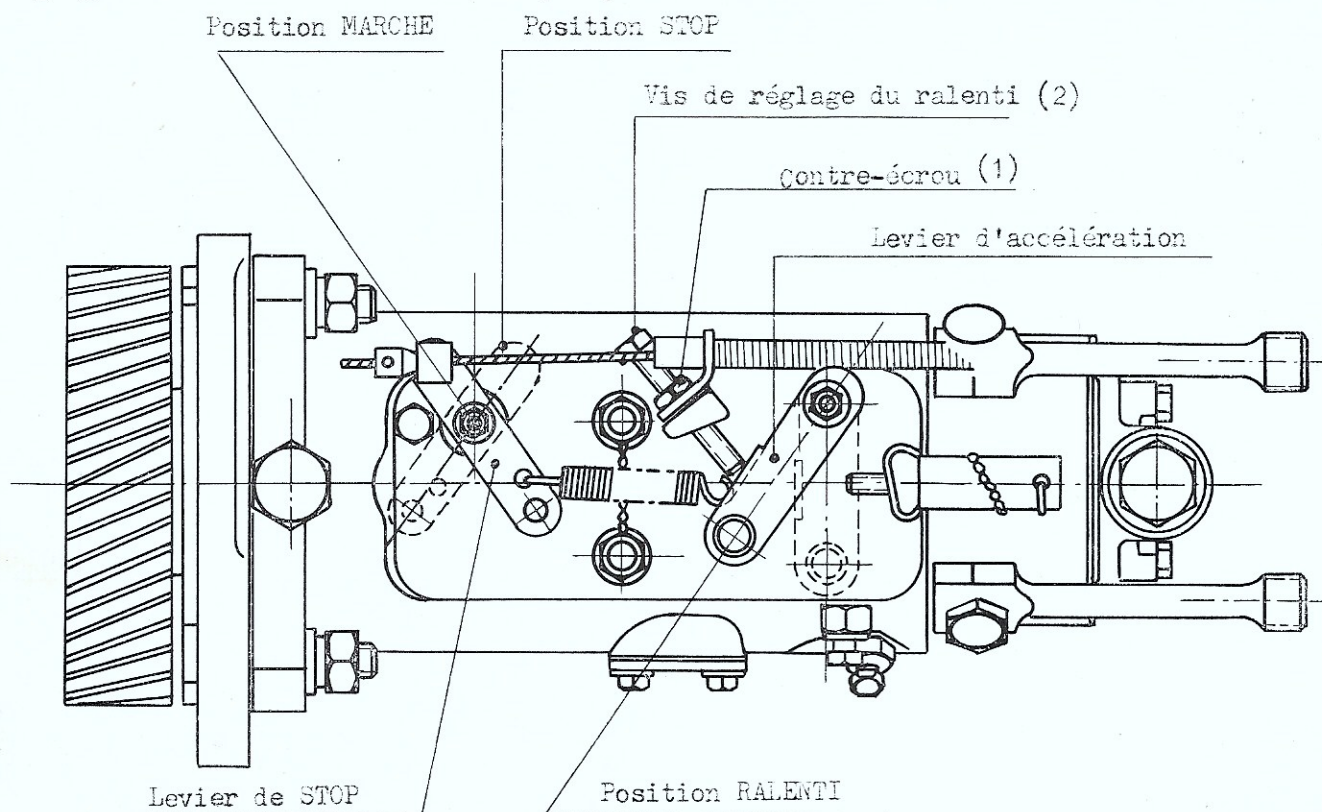


Fig. 1. — Schéma de réglage (Pompe Roto Diesel).

Ce réglage doit être fait moteur chaud 80° C environ.

- Débrancher la commande de « stop ».
- Débloquer le contre-écrou (1) en maintenant la vis six pans (2).
- Régler la vis de ralenti entre 650 et 700 tr/mn en agissant sur la vis de butée (2).
- Visser pour accélérer.
- Dévisser pour ralentir.

Quand le régime désiré est satisfaisant :

- Rebloquer le contre-écrou (1) en maintenant le six pans de la vis de butée (2).
- Effectuer quelques accélérations franches, puis relâcher brusquement l'accélérateur. Le moteur ne doit pas caler.
- Rebrancher la commande de « stop ».

Commande de stop

Brancher le câble de « stop » en laissant une garde de 2 à 3 mm entre le câble et le levier de « stop » lorsque la commande au tableau de bord est en position « MARCHE ».

Course du levier entre position « Marche et stop » 22 mm environ.

Les opérations ci-dessus devront être effectuées lors de la première visite de garantie.

● Après les 50 premières heures de travail :

- Vidanger le bloc de relevage, nettoyer le filtre (voir page 34). Refaire le plein avec l'huile préconisée (voir tableau de graissage).

● Après les 80 premières heures de travail :

- Effectuer à nouveau toutes les opérations ci-dessus propres au moteur.

● Après les 250 premières heures de travail :

- Vidanger la transmission.

Dès que le tracteur a atteint les 20 et 140 heures, prévenez votre Agent CASE qui se chargera d'effectuer conformément à votre carte de garantie, les opérations prescrites.

UTILISATION

Avant la mise en marche

- Vérifier que l'entretien journalier a bien été effectué (se reporter page 23) et que le plein du réservoir à combustible a été fait.
- S'assurer que les leviers de boîte de vitesses, réducteurs et prise de force sont réellement au point mort.
- Mettre le levier de commande du relevage dans la position « baissé » (horizontale).

Au volant

Pour faciliter la conduite : régler la distance du siège par rapport au volant :

- Desserrer les 2 écrous situés de chaque côté de la glissière du siège.
- Avancer ou reculer le siège.
- Bloquer à la position choisie.

Régler la hauteur du siège par retournement des équerres avant ou par le choix d'une position de la patte arrière de la traverse support.

Pour augmenter le confort et régler la souplesse d'amortissement :

- Desserrer l'écrou à ailettes de fixation du ressort à boudin.
- Déplacer le ressort dans sa glissière :
vers l'arrière pour augmenter la dureté d'amortissement,
vers l'avant pour augmenter la souplesse d'amortissement.

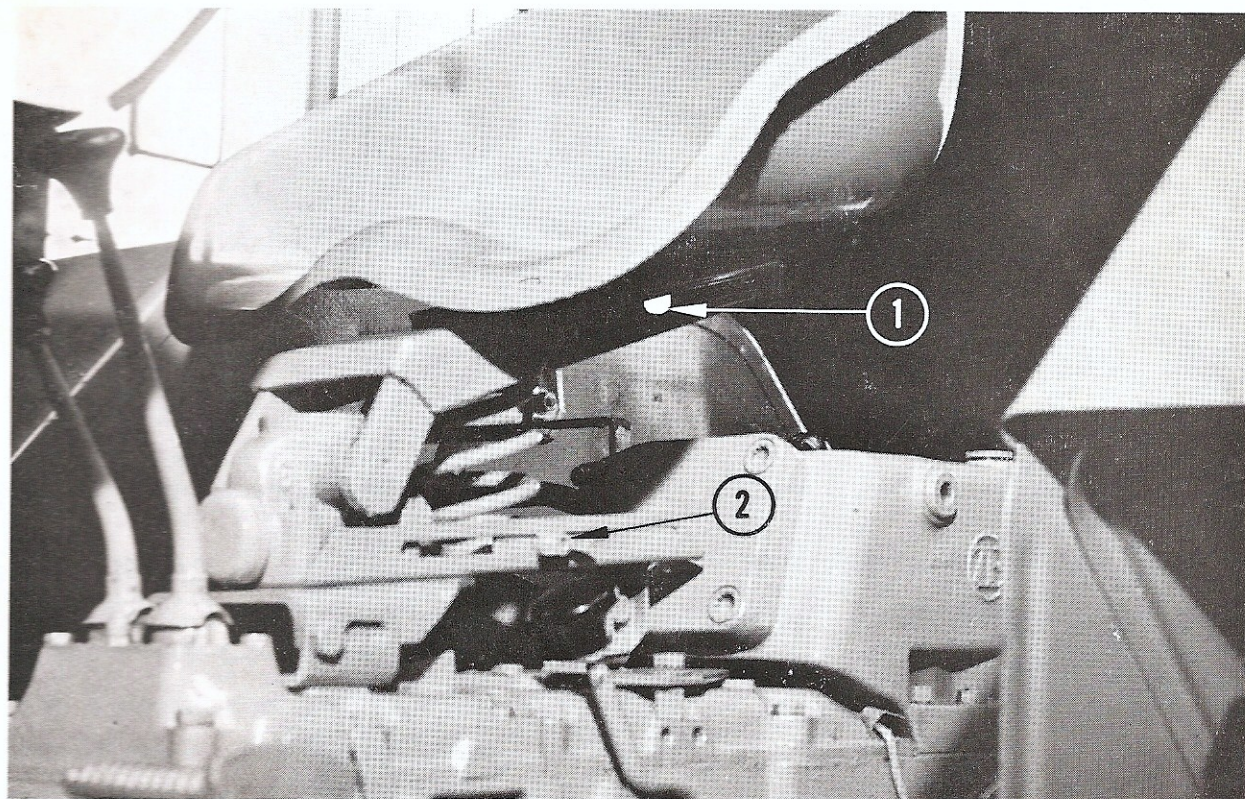


Fig. 2. — Ecrou de réglage de la glissière du siège (1).

Ecrou à ailettes réglant le déplacement du ressort (2).

Pour augmenter l'habitabilité sur les tracteurs version CONCENTRIQUE, les garde-boues peuvent être déplacés et montés à l'extérieur de leur support.

Les différentes commandes du tracteur

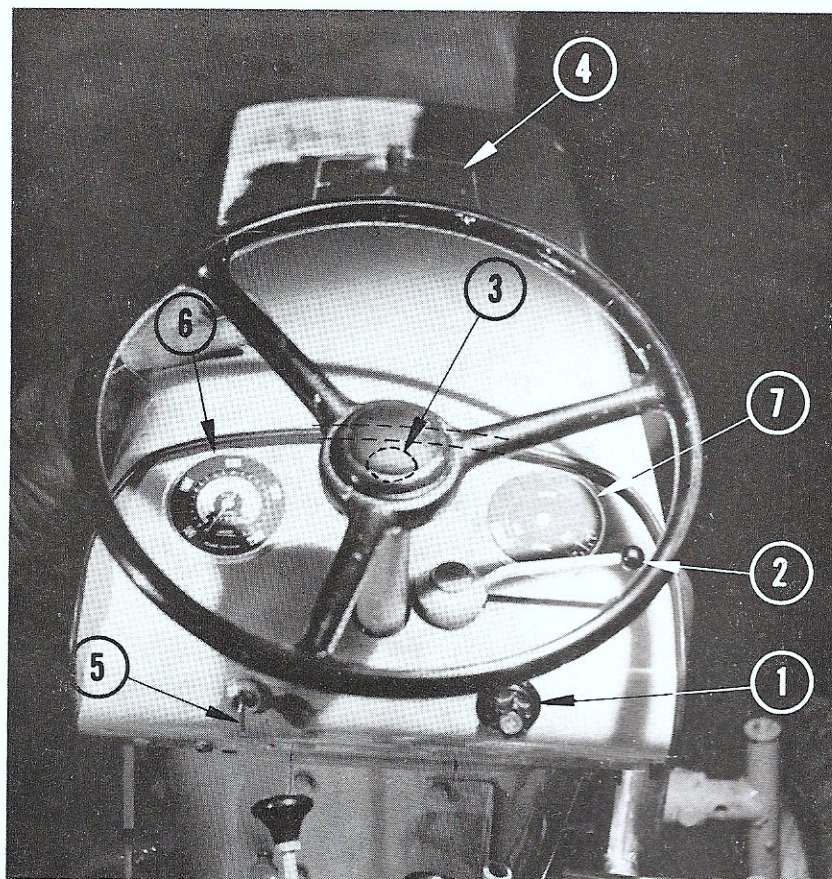


Fig. 3. — Les commandes.

Commutateur d'éclairage (1).

Manette d'accélération (2).

Voyant de chauffage (3).

Trappe d'accès aux bouchons de radiateur et réservoir à combustible (4).

Contacteur de préchauffage-démarrage (5).

Compteur (6) groupant :

1° Le tachymètre gradué de 400 à 2.600 tr/mn ;

2° Indicateur de vitesse (km/h) en 6^e, 7^e et 8^e vitesse ;

3° Le totalisateur d'heures (à 2.400 tr/mn au moteur).

Combiné (7) groupant :

1° A droite l'ampèremètre (— 30 à + 30) ;

2° A gauche, le thermomètre du circuit de refroidissement (40° à 130° C) ;

3° En haut, le voyant rouge indicateur de pression d'huile.

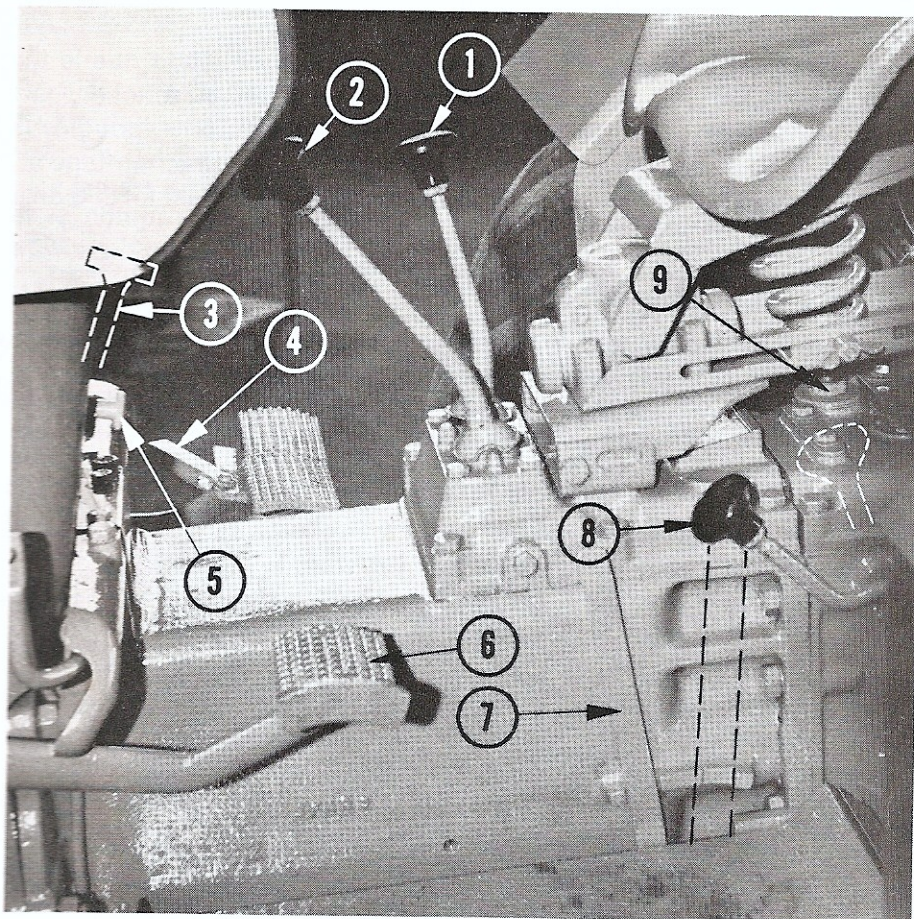


Fig. 4. — Levier de sélection de gammes (1).
 Levier de vitesses (2).
 Frein de stationnement (à main) situé côté droit (3).
 Taquet de jumelage de pédales de frein (4).
 Tirette de stop (5).
 Pédale d'embrayage (6).
 Levier d'enclenchement de la poulie de faucheuse (7).
 Levier d'enclenchement de prise de force arrière (8).

Mise en marche du moteur

- S'assurer que le robinet de combustible est ouvert.
- Mettre le contact à l'aide de la clé, en la tournant au premier cran vers la droite (le voyant d'huile s'allume).
- Placer la manette d'accélération à fond.
- S'assurer que la tirette de stop soit poussée à fond.
- Tourner la clé du contacteur à fond vers la droite et la maintenir sur cette position (réchauffage) jusqu'à ce que la résistance témoin rougisse. Puis enfoncer la clé en tournant vers la droite pour démarrer le moteur. Dès que le moteur tourne, laisser revenir la clé à la position donnée par le ressort de rappel et ramener la manette d'accélération en position ralenti.

Bougies de préchauffage (voir page 37) :

Si après avoir tourné la clé à la position « Préchauffage », l'on constate que le témoin rougit faiblement, ceci est dû à la défaillance d'une bougie. Celle-ci sera détectée au toucher, car dans le cas d'une bougie hors d'état, la borne est froide. Si un doute persiste démonter la bougie, la rebrancher extérieurement et la poser à la masse. Remettre la clé sur la position « préchauffage » pendant quelques secondes. Si la bougie reste toujours froide, c'est qu'elle est inutilisable et son remplacement est nécessaire.

Température du moteur et thermostat :

Si le moteur ne monte pas rapidement en température ou si celle-ci monte au delà de la normale (zone rouge au thermomètre), il y a lieu de penser que le thermostat monté dans le circuit de refroidissement est défectueux. Son remplacement immédiat s'avère nécessaire.

Pour cela :

- Vidanger le radiateur.
- Desserrer les colliers de la durite supérieure et soulever celle-ci.
- Extraire le thermostat défectueux et le remplacer par un neuf.

Au remontage, le collier supérieur sera resserré car il ne sert ici qu'à positionner le thermostat.

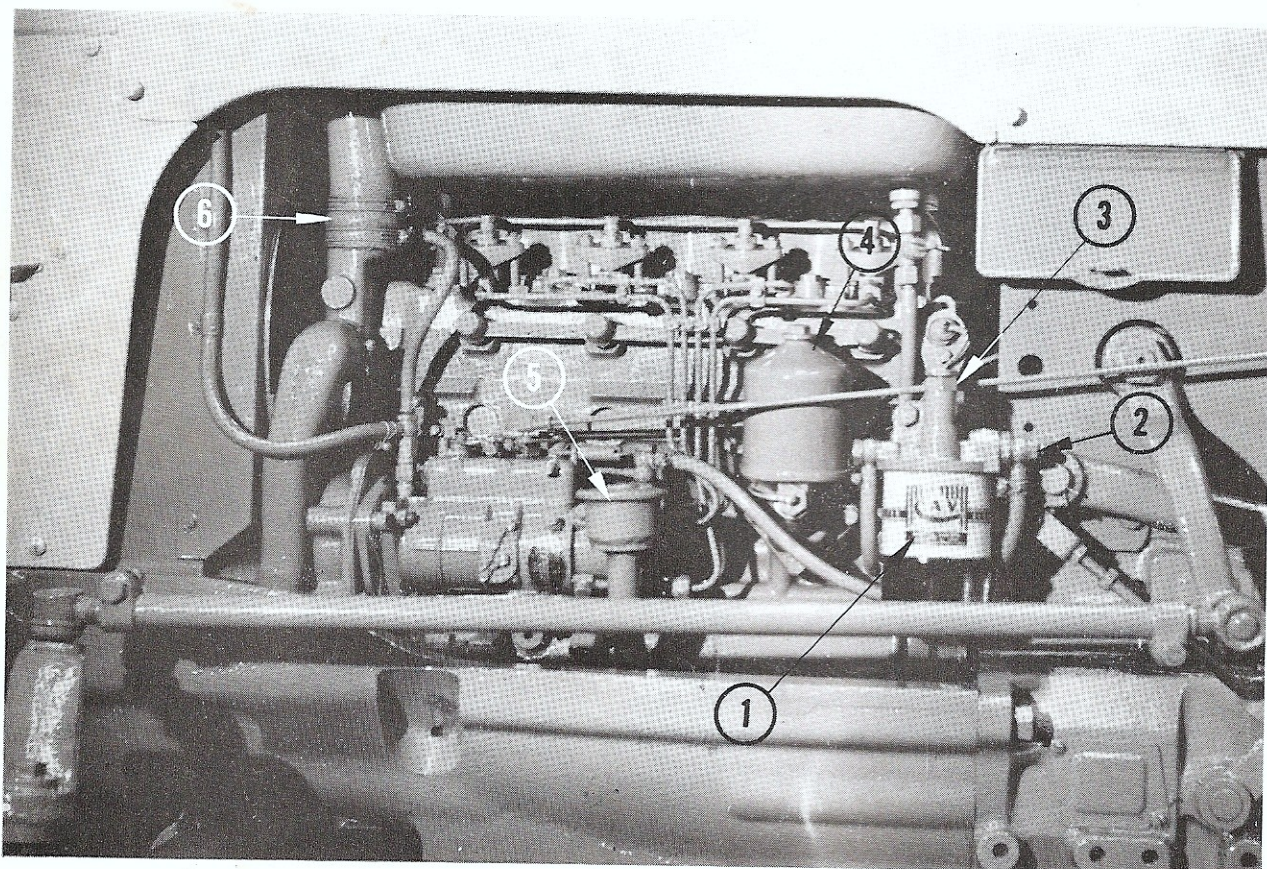


Fig. 5. — Le collier inférieur maintient la durite sur la pompe (6).
Le collier supérieur maintient le thermostat sur la durite (6).

Nota : Après utilisation du tracteur et même si le moteur est encore chaud, il est nécessaire de préchauffer quelques secondes.

Arrêt du moteur

- Placer la manette d'accélération en position de ralenti.
- Tirer à fond la tirette de stop ; la repousser dès l'arrêt complet du moteur.

Attention : Ne jamais arrêter le moteur en fermant le robinet de combustible, ceci risquant de détériorer la pompe dont le piston gripperait en quelques secondes, puisque n'étant plus lubrifié par le combustible. Pour cette même raison, éviter les pannes sèches.

Embrayage

L'embrayage est à double disque commandé par une seule pédale qui, dans la première partie de sa course, permet de désaccoupler la transmission du moteur, et dans la deuxième, permet le débrayage de la prise de force et l'arrêt de la pompe hydraulique de relevage. Pour obtenir cette deuxième position, il est nécessaire de basculer vers la gauche la butée limitant la course de la pédale.

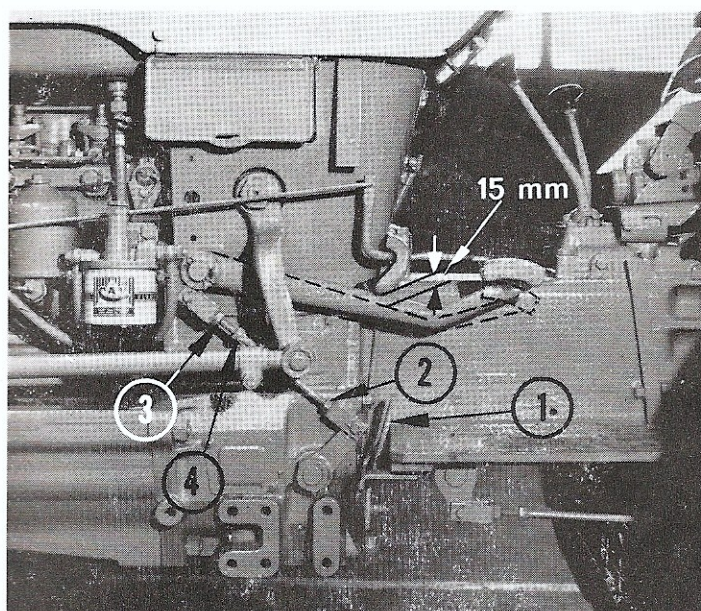


Fig. 6. — Butée de pédale d'embrayage (1).

Pour le réglage de la garde de la pédale, voir page 37.

Sélection des vitesses

Le moteur a été mis en route et a rapidement atteint sa bonne température de fonctionnement (zone verte).

- Débrayer à fond en appuyant sur la pédale d'embrayage jusqu'à la butée escamotable en position relevée. Maintenir celle-ci dans cette position.

Nota : Une butée escamotable limite le déplacement de la pédale d'embrayage pour éviter d'actionner le disque de commande de la prise de force lorsque celle-ci n'est pas utilisée. Pour le passage des vitesses où seule la transmission doit être débrayée, relever cette butée de façon à limiter la course de la pédale d'embrayage.

- Placer le levier de sélection de gamme (Rep. 1, Fig. 7) en position I, II ou AR suivant le travail à effectuer.
- Engager le levier de vitesses (Rep. 2, Fig. 7) dans la position correspondante à la vitesse désirée.

— Desserrer le frein à main.

— Augmenter le régime moteur en relâchant progressivement la pédale d'embrayage ; sitôt embrayé, **retirer le pied de la pédale.**

Le rapport choisi est laissé à l'initiative du conducteur et dépend du travail à effectuer, de l'outil utilisé et de la nature du terrain. Quelles que soient ces conditions, il est recommandé de faire tourner le moteur à un régime élevé avec un rapport de vitesse inférieur.

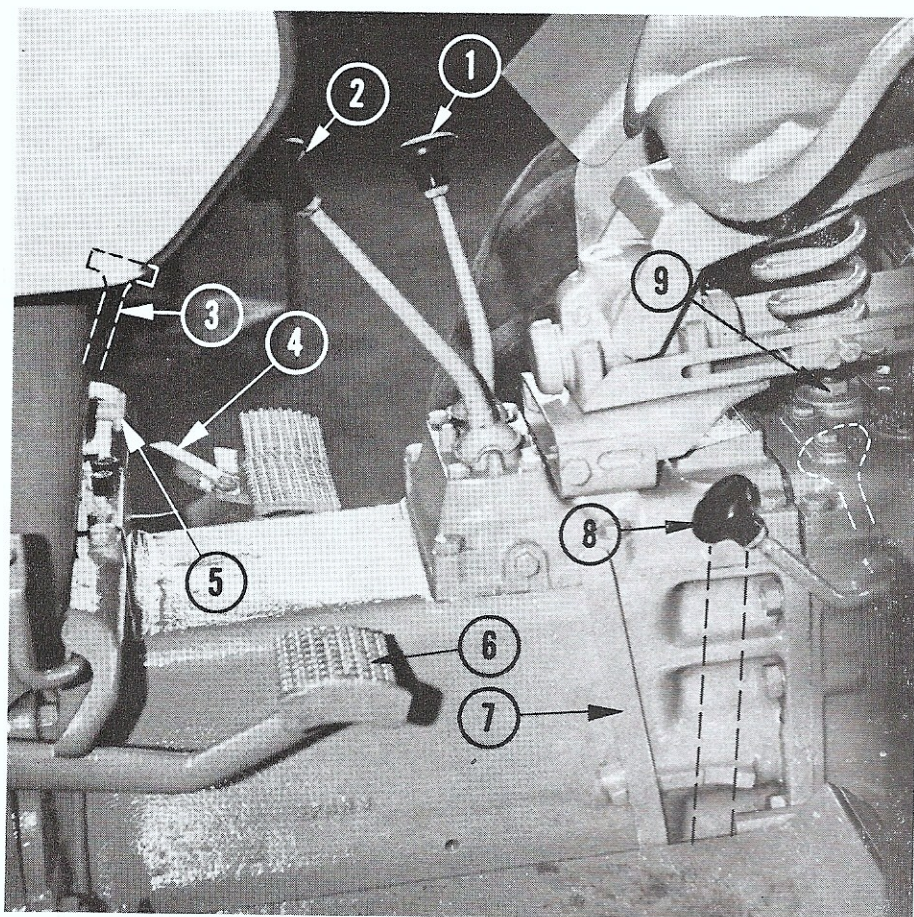


Fig. 7. — Levier de sélection de gammes (1).
Levier de vitesses (2).

Blocage de différentiel

Ce dispositif ne doit être utilisé que pour sortir le tracteur de trous, ornières, passages difficiles, partout où le tracteur manque d'adhérence et patine.

Pour bloquer le différentiel, appuyer sur la pédale de commande (voir figure 9, repère 3).

Le différentiel reste bloqué tant que le pied exerce une pression sur la pédale. Il suffit de relâcher la pédale dès que le passage difficile est franchi pour retrouver les conditions normales de conduite.

Si, éventuellement, après avoir relâché la pédale le différentiel était encore bloqué, une pression sur l'une des pédales de frein, déclenchera le mécanisme de blocage et le tracteur retrouvera les conditions normales de conduite.

Attention : Ne jamais amorcer un virage avec le différentiel bloqué. Ne jamais utiliser le blocage de différentiel sur route.

Freins

Freins à pied

Pour utilisation sur route, les 2 pédales de frein doivent toujours être accouplées à l'aide du taquet. Par contre au travail, désaccouplées elles permettent des virages très courts par blocage de la roue intérieure du virage.

Frein de stationnement

Le verrou de stationnement permet l'immobilisation du tracteur en toute sécurité, même en très forte pente.

Pour cela : appuyer sur les pédales de freins accouplées et tourner la poignée de 1/4 de tour vers la droite.

La poignée de ce verrou se vissant, permet le rattrapage progressif de l'usure des garnitures, conservant ainsi toute l'efficacité du freinage.

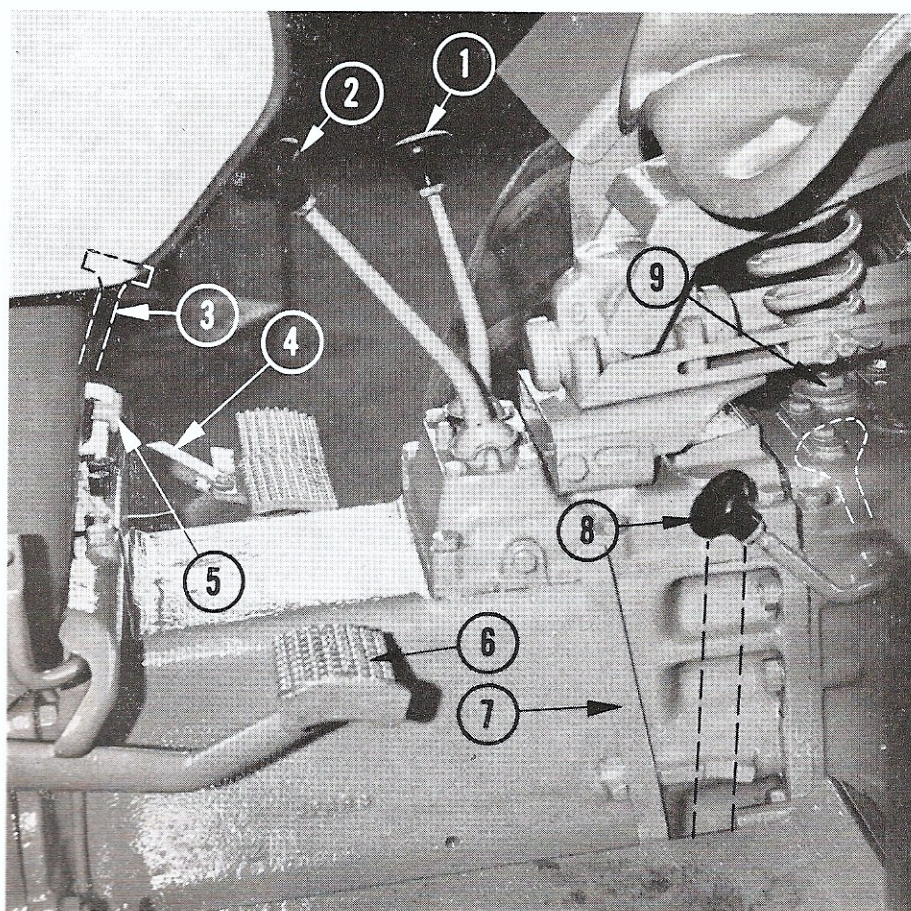


Fig. 8. — Verrou du frein de stationnement (3).
Taquet de jumelage des pédales (4).

RELEVAGE HYDRAULIQUE

Le relevage hydraulique est conçu de façon à pouvoir être utilisé de deux manières différentes suivant l'outil ou les matériels et le travail que l'on veut obtenir.

1° En contrôle de position

La position de l'outil monté sur l'attelage du tracteur varie en hauteur suivant une valeur déterminée au moyen du levier de commande principal.

Cette position est maintenue invariable pendant le travail du sol jusqu'à ce que l'on règle une nouvelle position à l'aide du levier de commande principal.

2° En contrôle automatique d'efforts

La profondeur de travail étant réglée à la valeur désirée, au moyen du levier de commande principal, cette profondeur de travail reste constante indépendamment des inégalités du sol si celui-ci est homogène, grâce au dispositif de régulation mécanique.

Suivant le cas choisi, il suffit de placer bien à fond le levier de sélection du relevage vers **l'arrière** du tracteur pour obtenir le contrôle de position ou vers **l'avant** du tracteur pour obtenir le contrôle automatique d'efforts.

Important : Ne manœuvrer le levier de sélection que lorsque les bras sont dans la **position haute** maxi et le relevage arrêté.

LEVIER DE COMMANDE PRINCIPAL

Le levier de commande principal placé à l'extérieur du secteur occupe trois positions fondamentales :

Position verticale : Correspond à la position maxi des bras..

Position horizontale : (Vers l'avant du tracteur) correspond à la position basse maxi des bras.

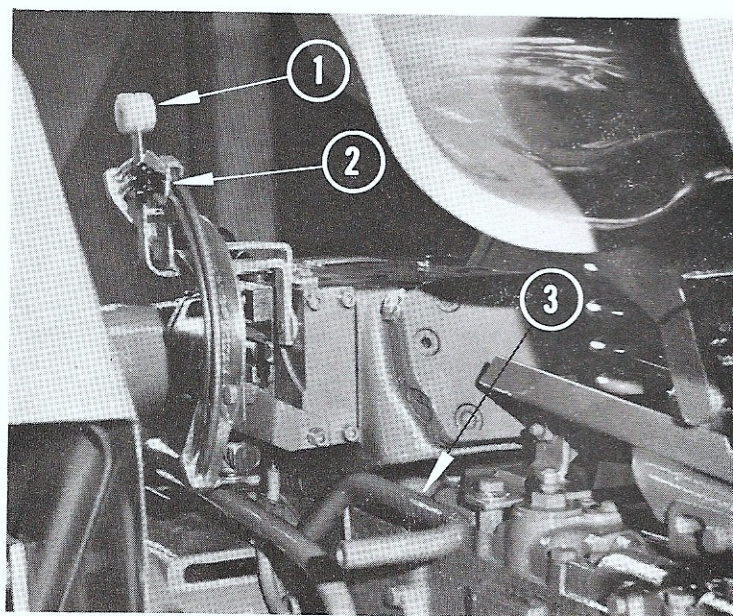


Fig. 9. — Levier de commande principal (1).
Butée mobile (2).
Pédale de blocage de différentiel (3).

Deux butées réglables, fixées au secteur, servent à « afficher » une position du levier de commande, l'une vers la montée, l'autre vers la descente. Sur chaque butée est laissée une plage lisse permettant, par flexion du levier de commande vers l'extérieur du secteur, de lui faire passer cette butée pour corriger si nécessaire et passagèrement, la hauteur de l'outil en cours de travail.

Position flottante : Lorsque le levier dépasse vers l'avant la position basse d'une valeur de 15° , le relevage est dit **flottant**.

Dans ce cas il n'existe plus aucun contrôle de position ni de contrôle d'efforts automatique. Cette position est prise dans certains cas particuliers de travail du sol.

Système d'étranglement du circuit hydraulique : Sur la partie supérieure du distributeur se trouve un petit levier servant à étrangler le circuit hydraulique et régler ainsi le temps de réponse du contrôle automatique d'efforts dans le sens descente de l'outil.

Il peut être réglé de la manière désirée.

- Tourné vers l'arrière du tracteur, l'écoulement est libre ;
- Tourné vers l'avant du tracteur, l'étranglement est maximum.

Il peut de même servir pour freiner la descente d'un outil lourd ou pour obtenir du relevage des manœuvres plus sensibles pour atteler un outil par exemple.

Il est toutefois recommandé d'éviter de faire fonctionner le relevage d'une façon prolongée avec un étranglement trop accentué qui aurait pour inconvénient de faire monter rapidement la température de l'huile de relevage et des organes du distributeur.

Transmetteur de variations de charge

Le transmetteur est la chape arrière fixée au bloc de relevage, sur laquelle vient se brocher la barre de poussée reliée à l'outil. Cette chape est oscillante, stabilisée par un ressort à lame et son rôle est de transmettre les efforts en traction ou en compression donnés par l'outil attelé, à la valve distributrice de régulation (distributeur) par l'intermédiaire d'une tringlerie passant à l'intérieur du bloc de relevage.

Les deux trous supérieurs sont à utiliser dans le cas d'un attelage « trois points » pour les outils devant être soumis au contrôle automatique d'efforts.

Suivant l'amplitude des efforts transmis par l'outil à la chape l'utilisateur choisira le brochage qui fera rendre au relevage les réactions de correction désirées.

Le trou supérieur fera rendre au relevage des réactions de correction plus sensibles et plus franches que le trou inférieur.

A titre indicatif les angles permis pour le débattement de la chape doivent être de 2° pour les efforts appliqués en traction (cet angle est limité par une butée de la chape) et de 5° pour les efforts appliqués en compression.

Attention : Ne jamais se servir de la chape oscillante pour tirer ou pousser une charge incontrôlable ce qui aurait pour effet de fausser la tringlerie de transmission interne.

Dans le cas d'attelage trois points d'un outil pour lequel il n'est pas nécessaire d'obtenir un contrôle de profondeur, brocher la barre de poussée sur la broche se trouvant sur l'articulation de la chape (broche inférieure, figure 10, repère 4).

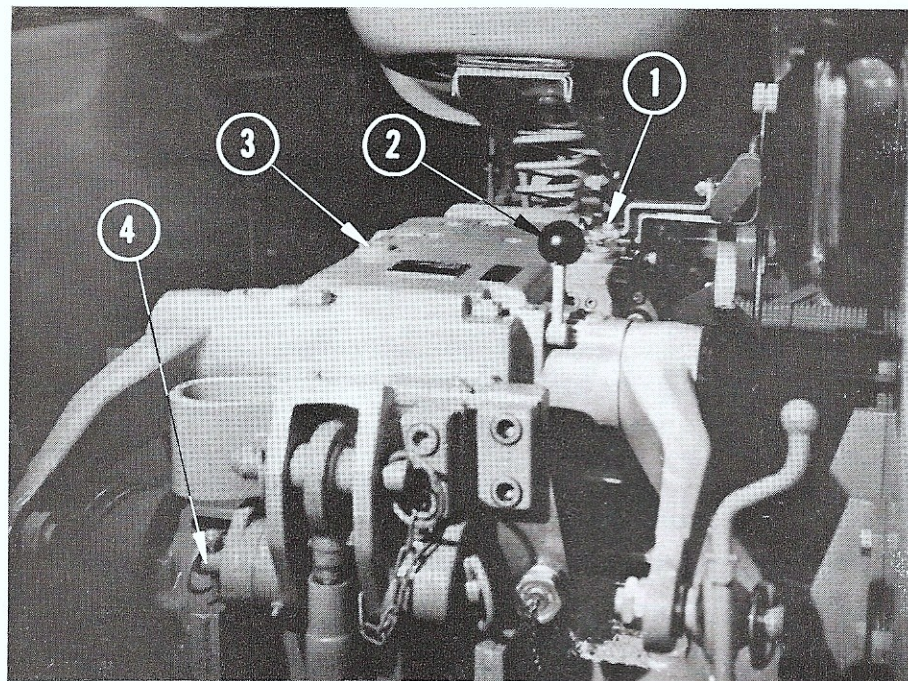


Fig. 10. — Levier d'étranglement du circuit (1).
Levier de sélection du relevage (2).
Bouchon de remplissage du bloc (3).
Broche inférieure d'articulation de la chape (4).

Recommandation importante d'utilisation du relevage

Pour obtenir le rendement attendu du relevage nous mettons l'utilisateur en garde sur les conditions d'emploi rationnelles du relevage en ce qui concerne les outils travaillant particulièrement avec le contrôle automatique d'efforts.

PRINCIPE

Les bras de relevage ont un débattement total de 80° (du point bas extrême au point haut extrême).

Il est à noter que le relevage ne réagit, en contrôle d'efforts que dans une portion faite par les bras de relevage qui est de 55° à partir du point bas maxi, la portion des 25° faisant suite jusqu'au point haut maxi, devient contrôle de position et n'a plus aucun effet sur le contrôle d'efforts.

Pour faciliter un étalonnage rapide et s'assurer en cours de travail que l'outil attelé se trouve dans les conditions requises pour profiter du contrôle d'efforts, une zone est peinte en jaune sur le bossage droit du bloc à la sortie d'arbre de relevage, et un trait jaune sur le moyeu du bras de relevage.

Ce trait doit rester en regard de la zone fixe jaune pour être certain que l'outil au travail se trouve dans la condition favorable. Cette condition étant très importante, il convient pour cela de bien régler l'attelage de l'outil en agissant sur le réglage des tiges de suspension avant de commencer le travail (par exemple) ou sur la position des axes d'attelage sur l'outil.

Attelage 3 points

Les bras d'attelage sont munis :

- à une extrémité d'une rotule percée au diamètre de 22,1 mm,
- à l'autre extrémité d'une rotule percée au diamètre de 28,4 mm.

Si les axes d'attelage de l'outil sont d'un diamètre de 28,4 monter, côté tracteur, la rotule diamètre 22,1.

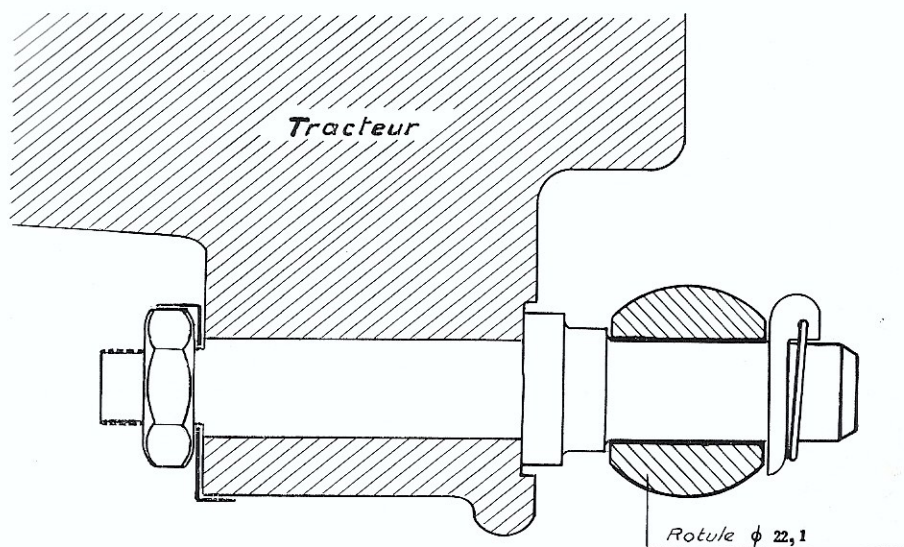


Fig. 11. — Position rotule côté tracteur pour attelage sur axes d'outil standard II (28,4 mm).

Si les axes d'attelage de l'outil sont d'un diamètre de 22,1 monter, côté tracteur, la rotule diamètre 28,4 sur une bague entretoise.

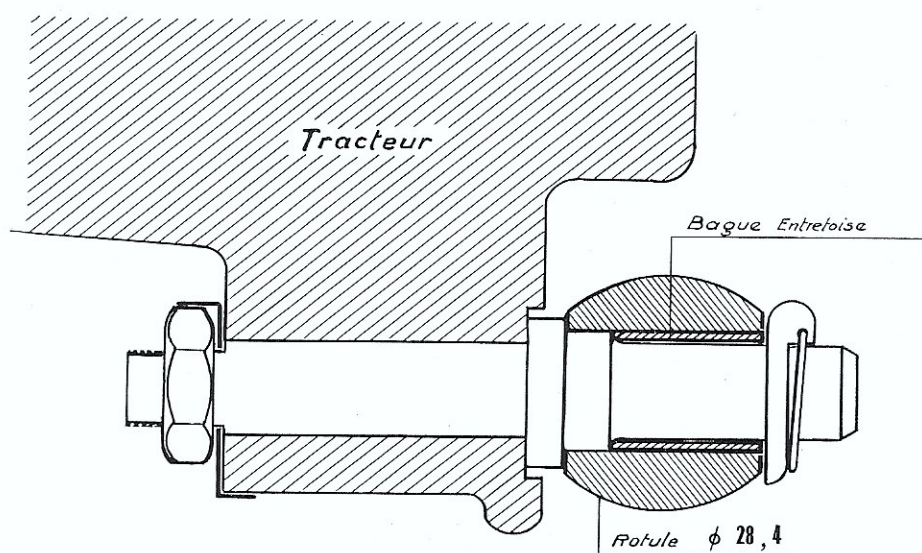


Fig. 12. — Position rotule et bague entretoise, côté tracteur pour attelage sur axes d'outil standard I (22,1 mm).

Les bagues entretoises nécessaires à ce montage sont fournies avec chaque tracteur.

La barre de poussée est munie :

- A une extrémité d'une rotule percée au $\varnothing$ de 25,4 mm et de largeur 51 mm,
- A l'autre extrémité d'une rotule percée au $\varnothing$ de 25,4 mm, mais de largeur 44 mm.

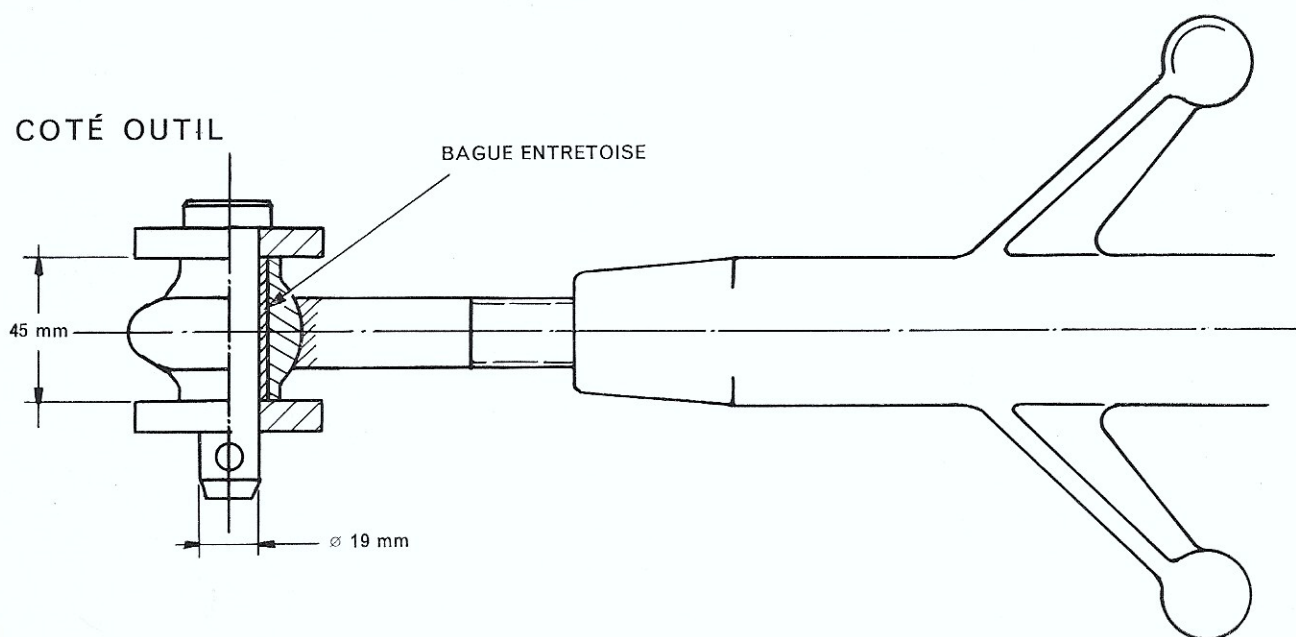


Fig. 13. — Montage de la barre de poussée avec axe de 19, côté outil.

Cette rotule est prévue pour être montée avec une bague entretoise si, côté outil, l'axe du troisième point est au $\varnothing$ 19.

Pour atteler un outil :

- Glisser d'abord la rotule de barre de traction gauche sur l'axe de l'outil en se référant à ce qui précède.
- Goupiller, puis placer ensuite la barre de traction droite en s'aidant, si nécessaire, de la manivelle de réglage d'horizontalité.
- Visser les tendeurs droit et gauche de façon à supprimer au maximum le flottement latéral des barres de traction.
- Fixer la barre de poussée côté outil et mettre celle-ci à la longueur convenant au travail à effectuer (suivant outil).
- Régler l'horizontalité de l'outil à l'aide de la manivelle de tige de suspension droite.

Attention : Ne jamais tirer même une très faible charge en fixant celle-ci soit à la chape oscillante de 3^e point, soit en extrémité de la barre de poussée. Cette traction en un seul point risquant d'endommager le relevage.

Un attelage fixe pour outils traînés est disponible en accessoire. (Voir description page 42.)

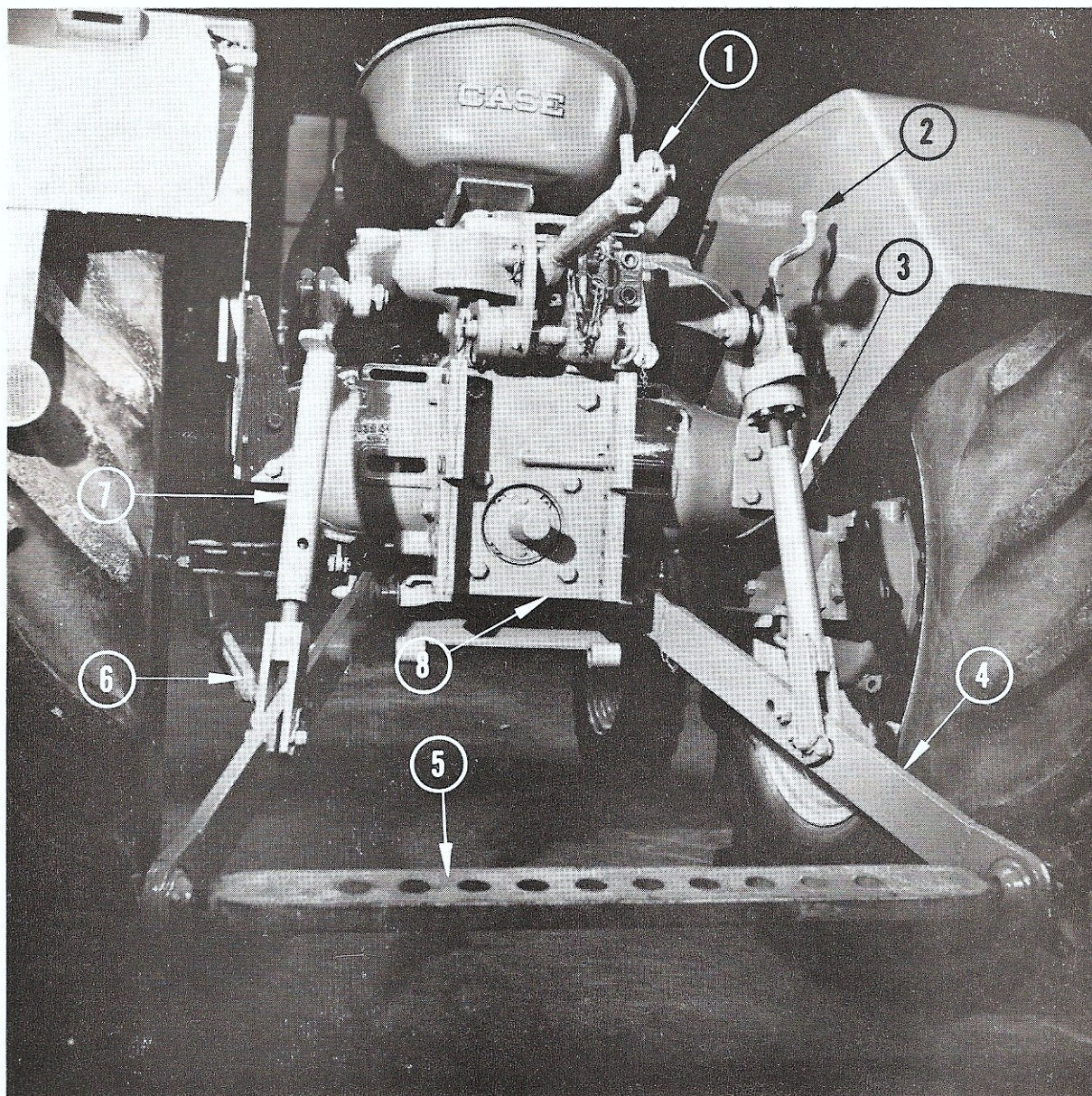


Fig. 14. — Attelage 3 points.

- Barre de poussée (1).
- Manivelle de réglage d'horizontalité (2).
- Tige de suspension droite (3).
- Barre de traction droite (4).
- Barre à trous ou barre d'attelage (non utilisée avec outil attelage 3 points) (5).
- Tendeur de barre de traction, 1 à droite, 1 à gauche (6).
- Tige de suspension gauche (7).

Dans le cas du tracteur CF 400 Concentrique, lorsque les ailes sont montées en voie étroite, les tiges de suspension (3) et (7) pourront être montées sur les bras de relevage, côté intérieur des bras. Il suffit pour cela de démonter les axes fixés à l'extrémité externe des bras et de les remonter côté interne.

Prises de force

- L'utilisation de la prise de force arrière est prévue pour entraîner des machines telles que :
- Ramasseuse-presse, Faucheuse, Arracheuse de pommes de terre, etc.
- La poulie de commande de faucheuse est prévue pour entraîner une faucheuse portée latérale.

Utilisation de la prise de force arrière :

- Placer la manette d'accélération en position de ralenti.
- Débrayer à fond après avoir dégagé la butée d'arrêt (voir chapitre Embrayage, page 11).
- Engager lentement le levier : soit sur la position N (vitesse normale), soit sur la position S (grande vitesse) (voir Vitesses, page 4). Ces positions sont repérées sur la boule de levier.
- Ramener ensuite le moteur à son régime normal.

Utilisation de la poulie de commande de faucheuse :

- Procéder de façon identique pour utiliser la poulie de commande de faucheuse ; il suffit de dégager le levier (7) du cran avant, pour le placer dans le cran arrière.

Les vitesses correctes d'utilisation des prises de force s'obtiennent au régime moteur de 2.500 tr/mn.

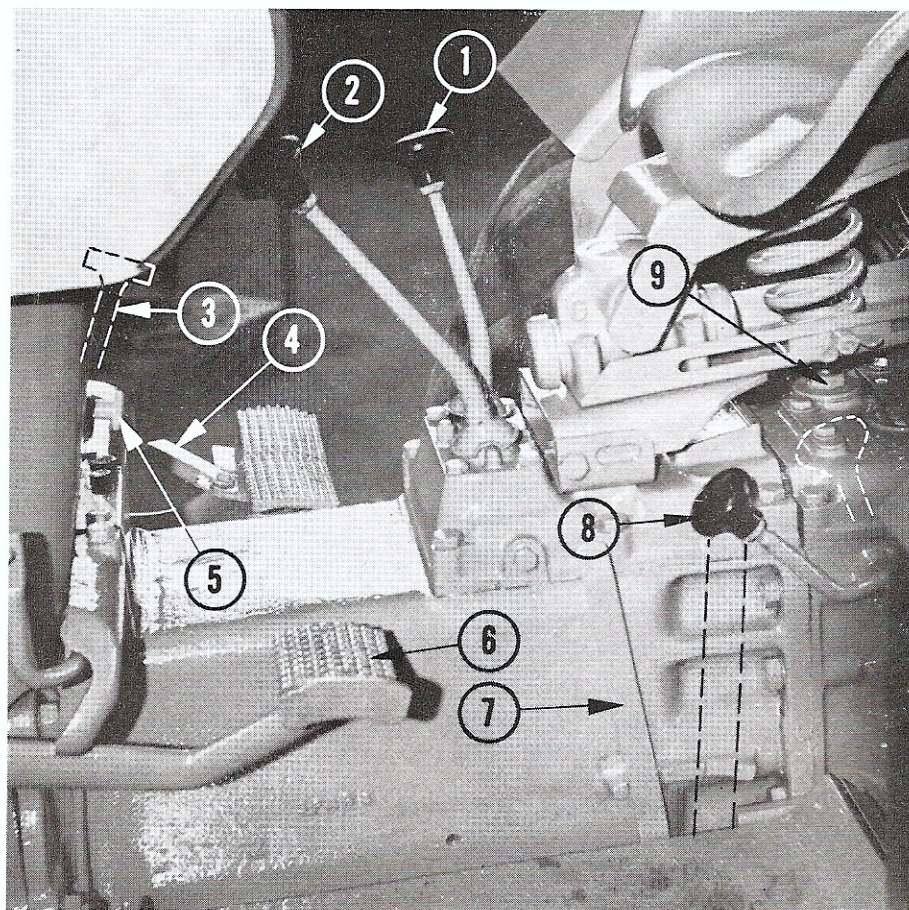


Fig. 15. — Levier de commande de prise de force arrière (8).
Levier de commande de la poulie de faucheuse (7).

Voies

VOIES AVANT :

Elles sont réglables de 9,5 cm en 9,5 cm pour les deux versions, suivant croquis ci-après :

Changement de voie :

- Retirer les 2 boulons de fixation de l'essieu sur le tube.
- Desserrer le boulon du collier côté roue de la barre d'accouplement.
- Choisir la voie, replacer les boulons et les bloquer, ainsi que les boulons des colliers.

Position des trous pour obtenir les différentes dimensions :

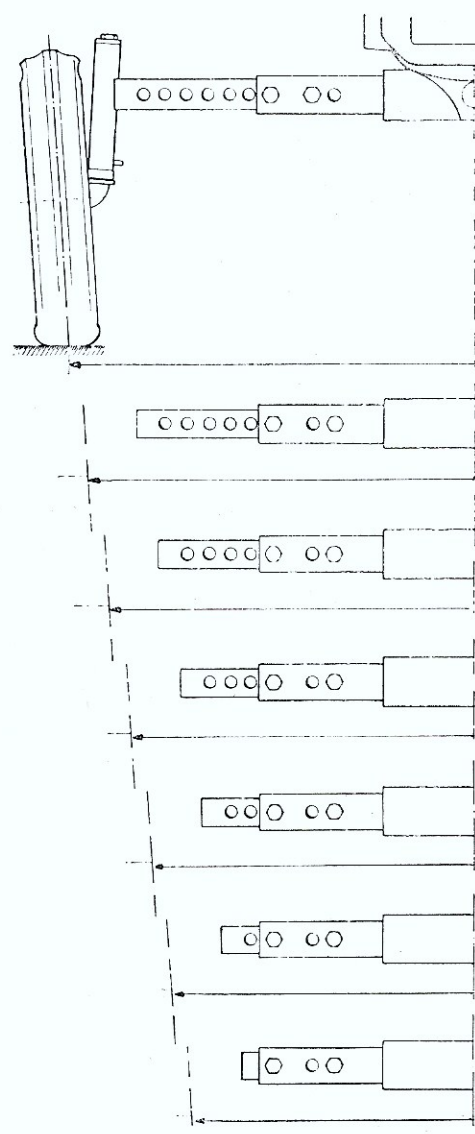
	Version +	
	P	C
	1,82 m	1,73 m
	1,73 m	1,64 m
	1,63 m	1,54 m
	1,54 m	1,45 m
	1,44 m	1,35 m
	1,35 m	1,26 m
	1,25 m	1,16 m

Fig. 16. — Réglage de la voie avant.

VOIES ARRIÈRE :

Elles sont réglables par déplacement ou par retournement du flasque. Pour l'une ou l'autre version PORTAIL ou CONCENTRIQUE l'on obtient 8 positions de 10 cm en 10 cm.

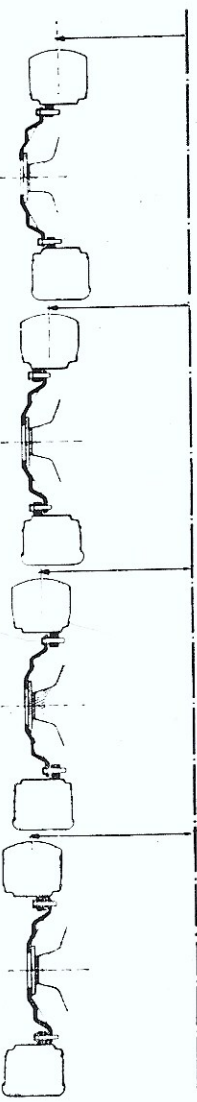
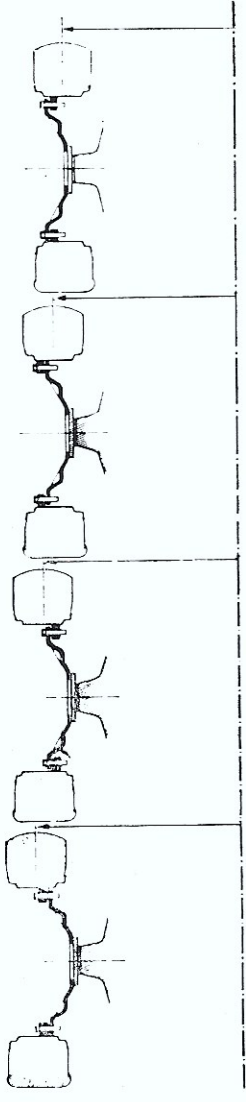
	Version +			Version +	
	P	C		P	C
	1,22 m	1,02 m		1,62 m	1,42 m
	1,32 m	1,12 m		1,72 m	1,52 m
	1,42 m	1,22 m		1,82 m	1,62 m
	1,52 m	1,32 m		1,92 m	1,72 m

Fig. 17. — Réglage de la voie arrière.

ENTRETIEN

Bien que très réduites, les opérations d'entretien ne doivent pas pour autant être négligées. Les quelques minutes que demande cet entretien procurent **sécurité** et **économie** à l'utilisateur.

Les fréquences d'entretien prévues ci-après doivent être assurées suivant nos indications. Nous conseillons de les effectuer chaque matin avant de commencer le travail.

Tous les jours ou toutes les 10 heures

GARNIR :

- Les 2 graisseurs d'essieu arrière.
- Les 5 graisseurs d'essieu avant.

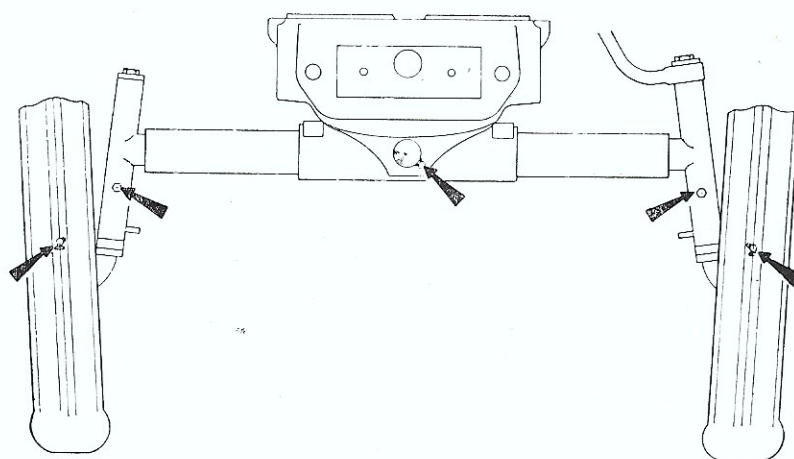


Fig. 18. — Les flèches indiquent les graisseurs d'essieu avant.

VÉRIFIER :

- Le niveau d'eau du radiateur.

L'active circulation de l'eau dans le système de refroidissement du moteur et l'ouverture volontairement retardée du thermostat permettent au démarrage un réchauffage plus rapide.

Le niveau de l'eau dans le radiateur se maintient à 5 cm environ de l'orifice de remplissage et le trop-plein brassé par la pompe s'évacue en quelques instants après la mise en route.

Il est recommandé de prendre des précautions pour éviter les brûlures en retirant le bouchon lorsque le moteur est chaud.

Employer si possible de l'eau de pluie ; éviter l'eau trop calcaire qui, en entartrant progressivement le radiateur, diminue l'efficacité du refroidissement. (Voir page 40, cas particulier par temps froid.)

● Le niveau d'huile moteur.

Il ne doit jamais descendre sous le repère mini. Compléter s'il y a lieu avec de l'huile neuve (voir nos préconisations).

Pour une vérification correcte de ce niveau :

- placer le tracteur sur un sol horizontal ;
- essuyer la jauge avec un chiffon propre et non pelucheux avant de vérifier le niveau.

Attention : Ne vérifier le niveau qu'après un temps d'arrêt de plusieurs heures pour permettre le retour de l'huile au carter (voir page 26, paragraphe Vidange).

● Le combustible.

Un conseil : Effectuer chaque soir le remplissage du réservoir pour éviter la formation de condensation sur les parois pendant la nuit.

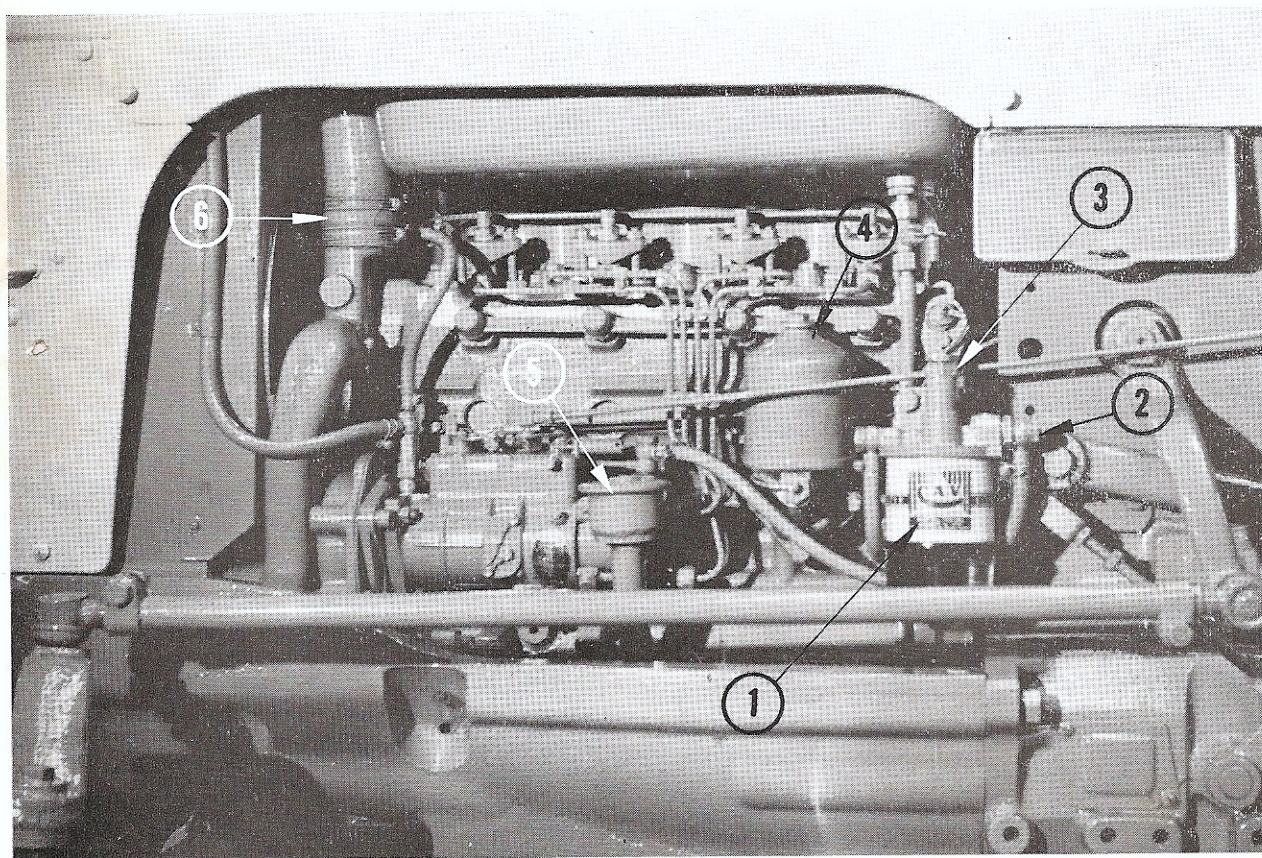


Fig. 19. — Jauge de carter moteur (derrière le filtre à combustible).

NETTOYER :

● Le filtre à air.

Le nettoyage régulier du filtre à air prolonge la vie du moteur en le mettant à l'abri d'une usure prématurée.

Démontage du filtre :

- retirer les deux demi-calandres après avoir dévissé les 4 vis latérales de fixation pour accéder au filtre ;

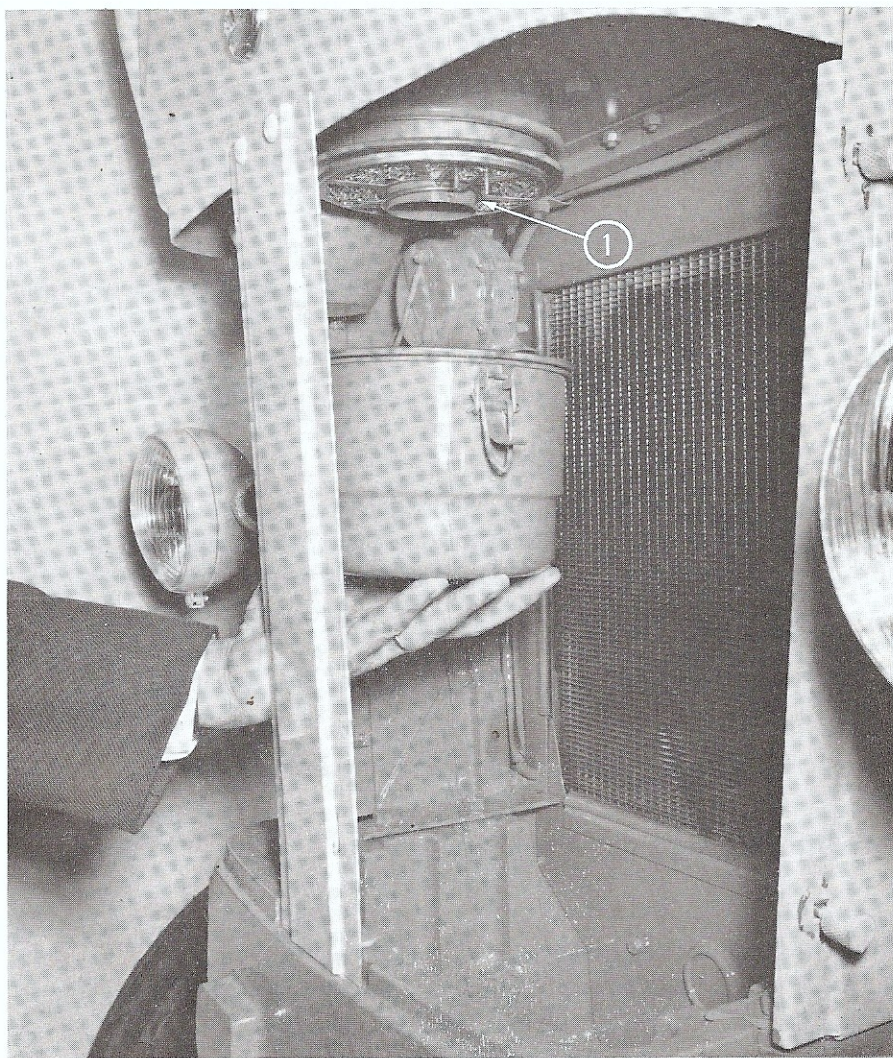


Fig. 20. — Démontage du filtre à air après retrait des 1/2 calandres. La flèche (1) montre le clip de retenue de la cartouche supérieure. On remarque également dans le bâti les logements des masses d'alourdissement.

- enlever la première cartouche placée dans la cuve du filtre, après dépose de la cuve, maintenue par 3 agrafes ;
- enlever la seconde cartouche placée dans le corps du filtre en appuyant sur les 2 languettes du clip d'arrêt et en tirant vers le bas.

Pour une utilisation normale, les opérations de nettoyage de la cuve du filtre, les deux cartouches, ainsi que le renouvellement de l'huile, doivent être effectuées toutes les semaines (60 heures de fonctionnement).

Nettoyer les cartouches par trempage dans l'essence ou le fuel, laisser égoutter 15 minutes puis remonter.

Attention : En atmosphère de battage, il est fortement recommandé d'effectuer les opérations précitées deux fois par jour.

Toutes les semaines ou toutes les 60 heures

VIDANGER :

- **Le carter moteur.**

- La vidange du carter doit se faire « moteur chaud ».
- Dévisser et retirer le bouchon de vidange, à l'aide de la clé spéciale livrée en outillage.
- Laisser s'écouler complètement l'huile usagée.
- Replacer le bouchon sans oublier son joint.
- Refaire le plein avec 4 litres d'huile neuve (voir nos préconisations).

NE JAMAIS DÉPASSER CETTE QUANTITÉ.

Nota : Il n'est pas anormal alors, que le niveau n'atteigne pas le repère « Maxi », mais se situe entre le maxi et le mini. Ceci est dû au fait qu'une certaine quantité d'huile pouvant aller jusqu'à 0,5 litre vient emplir la cuve du filtre à huile moteur ou demeure dans les logements de poussoirs.

LUBRIFIER :

- **Les 2 graisseurs de l'articulation de la chape arrière du relevage.**

- **Le palier arrière de la génératrice.**

- Mettre 2 ou 3 gouttes d'huile moteur à l'exclusion de toute autre, dans le huileur (visible en 2, fig. 27, page 33).
- **Le graisseur de boîtier de tige de suspension droite.**

VÉRIFIER :

- **Le niveau d'huile du carter de relevage.**

- A l'aide de la jauge qui est solidaire du bouchon de remplissage (figure 22, repère 3). Le niveau doit se trouver au trait supérieur, **jamais au trait inférieur**.
Une clé spéciale est livrée avec le tracteur à cet effet.

- **Le niveau de l'électrolyte dans la batterie.**

- L'eau doit recouvrir complètement les éléments.
- Si nécessaire, ajouter de l'eau distillée ou à défaut, de l'eau de pluie.
- Ne jamais ajouter d'acide.
- Maintenir la batterie correctement chargée, ce qui doit donner dans chaque élément une indication de 29° Baumé au pèse-acide à 20° C.
- La batterie doit également être tenue dans un parfait état de propreté par un nettoyage périodique au jet d'eau.

● La pression des pneus.

PRESSIONS DE GONFLAGE kg/cm²

Pneumatiques avant 6.00-16 4 Ply

Pneumatiques arrière 11-28 Route
Labour

12.4/11-28 (Bibagrip) Route
Labour

12.4-28 (11-28) (Stabilarge) Route
Labour

12-28 Route
Labour

DUNLOP	FIREST.	KLÉB. COL.	MICHELIN
	2,25	2	2 maxi
1,4	1,1	1,1	
1,1	0,85	0,85	
			1,4
			1,1
0,9			
0,9			
0,9 (1)	1,1	1,3	1,7
0,9 (1)	0,85	0,85	1,4

(1) Stabilarge.

NETTOYER :

● Le filtre à air (suivant atmosphère).

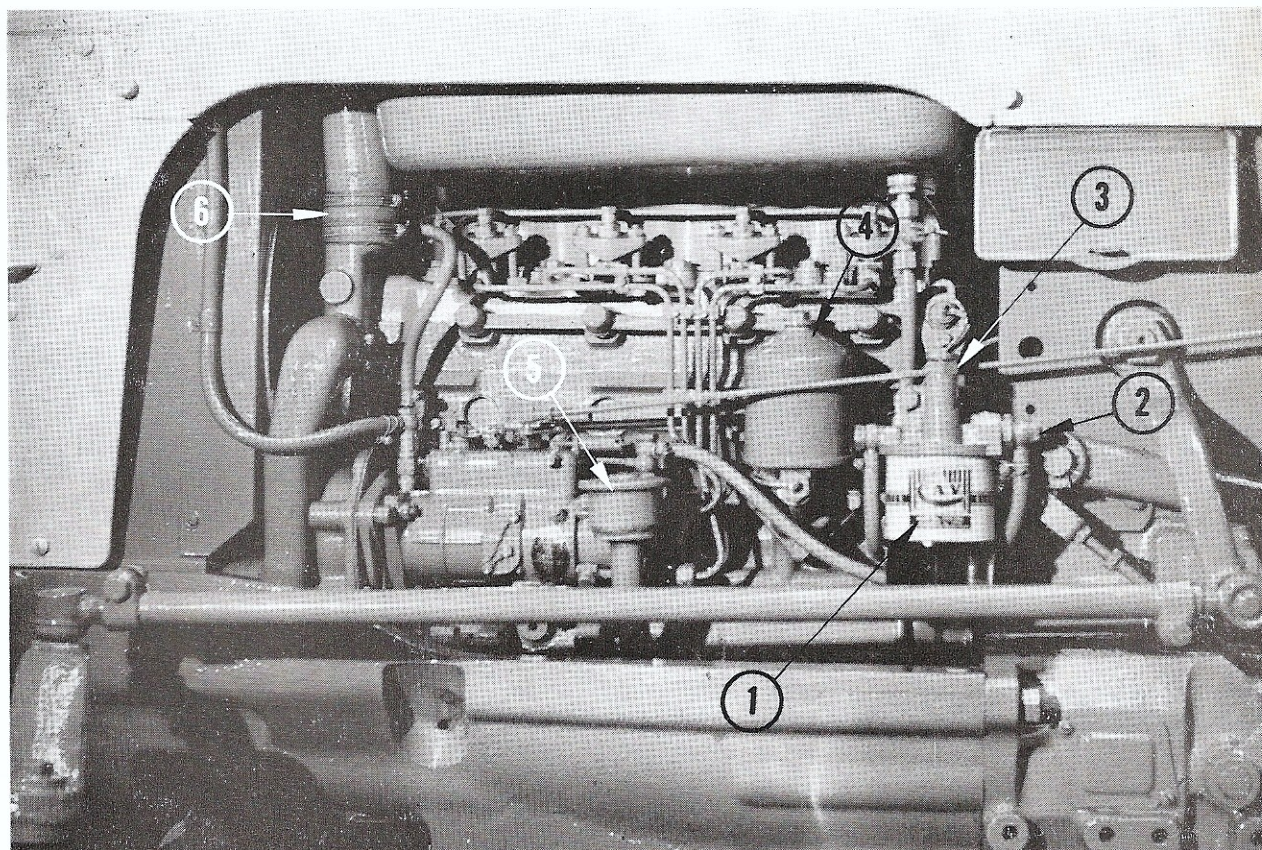


Fig. 21. — Tube de remplissage d'huile du moteur (5).

- Le faisceau du radiateur.

- Le tracteur :

Un lavage hebdomadaire contribue à le maintenir en parfait état et permet de détecter toute anomalie de fonctionnement éventuelle. Ne pas diriger le jet sur le câblage électrique.

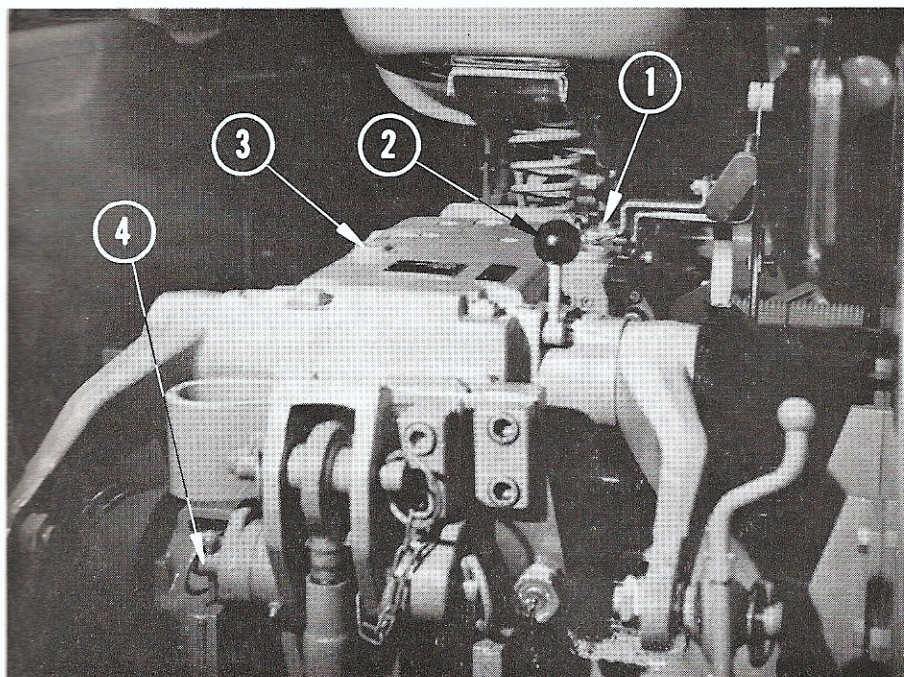


Fig. 22. — Bouchon jauge du bloc hydraulique (3).

CASE *préconise exclusivement*



Toutes les 2 semaines ou toutes les 120 heures

REEMPLACER :

● La cartouche du filtre à combustible.

Celle-ci ne pouvant être nettoyée, son remplacement est impératif.

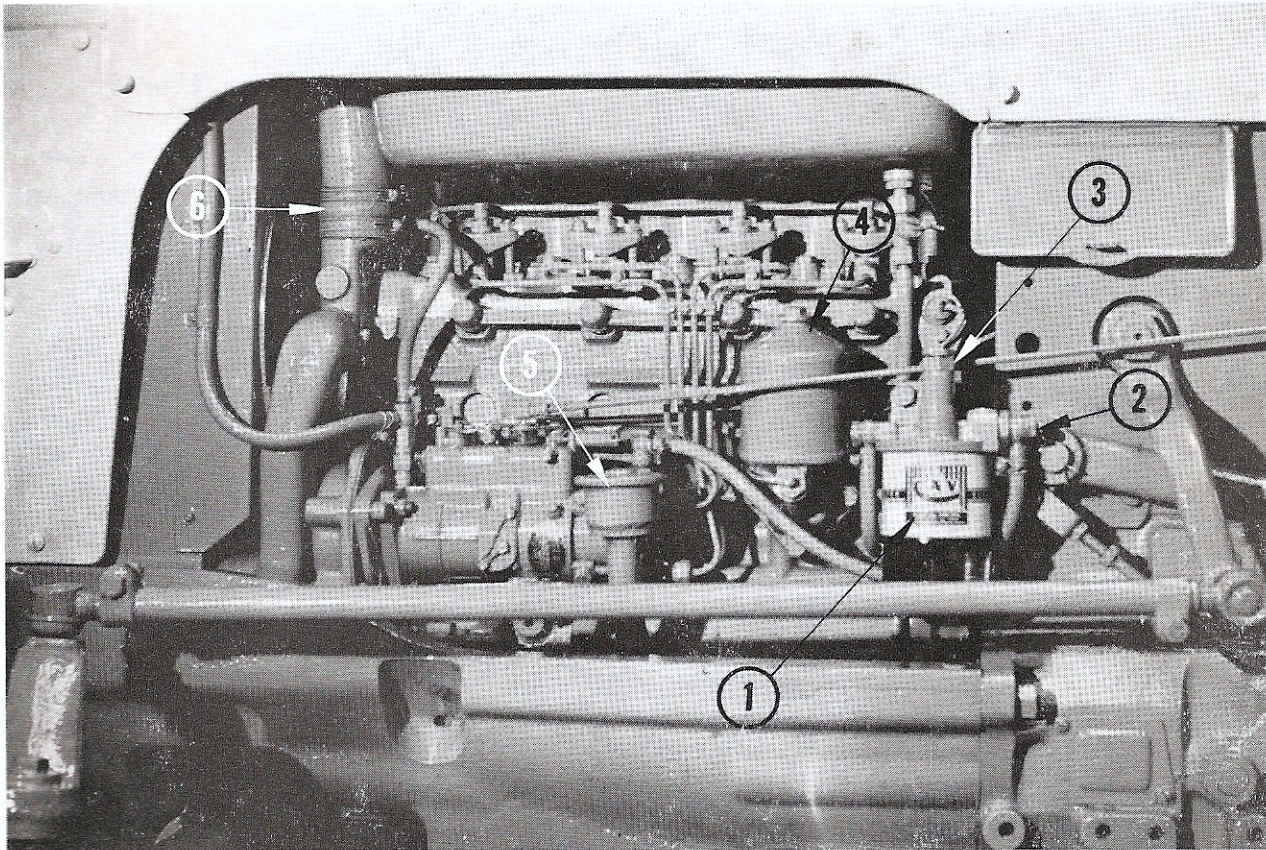


Fig. 23. — Filtre à combustible (1).
Vis de purge (2).
Pompe d'amorçage (3).

Changement de la cartouche :

- Fermer le robinet de combustible.
- Dévisser l'écrou moleté à la partie inférieure de la cuve en verre.
- Retirer la cartouche en prenant garde de ne pas perdre les joints.
- Nettoyer la cuve dans du combustible propre.
- Remonter une cartouche neuve.
- Remonter la cuve en évitant de la faire tourner pendant le serrage de l'écrou.
- Ouvrir le robinet de combustible et s'assurer de l'absence de fuites.

Nota : Après démontage du filtre ou remplacement de la cartouche, il est obligatoire d'évacuer l'air emprisonné à l'intérieur du filtre. Pour effectuer ce réamorçage, dévisser de quelques tours la vis de purge (3), dévisser le bouton de la pompe d'amorçage et actionner la pompe de bas en haut et de haut en bas jusqu'à ce qu'aucune bulle d'air n'apparaisse à la vis de purge. Sitôt que le liquide seul apparaît, resserrer la vis de purge (0,34 m/kg) et revisser le bouton de la pompe. Le réamorçage de la pompe d'injection n'est nécessaire qu'en cas de panne de combustible, lorsque le réservoir a été complètement vidé, ce qui est déconseillé, car préjudiciable à la pompe.

Pour cette raison: nous vous conseillons de faire le plein du réservoir chaque soir.

● **La cartouche du filtre à huile.**

Ce filtre est monté sur le circuit de graissage et de même que pour le filtre à combustible, la cartouche sera systématiquement remplacée sans jamais tenter d'être nettoyée (à l'occasion d'une vidange du moteur).

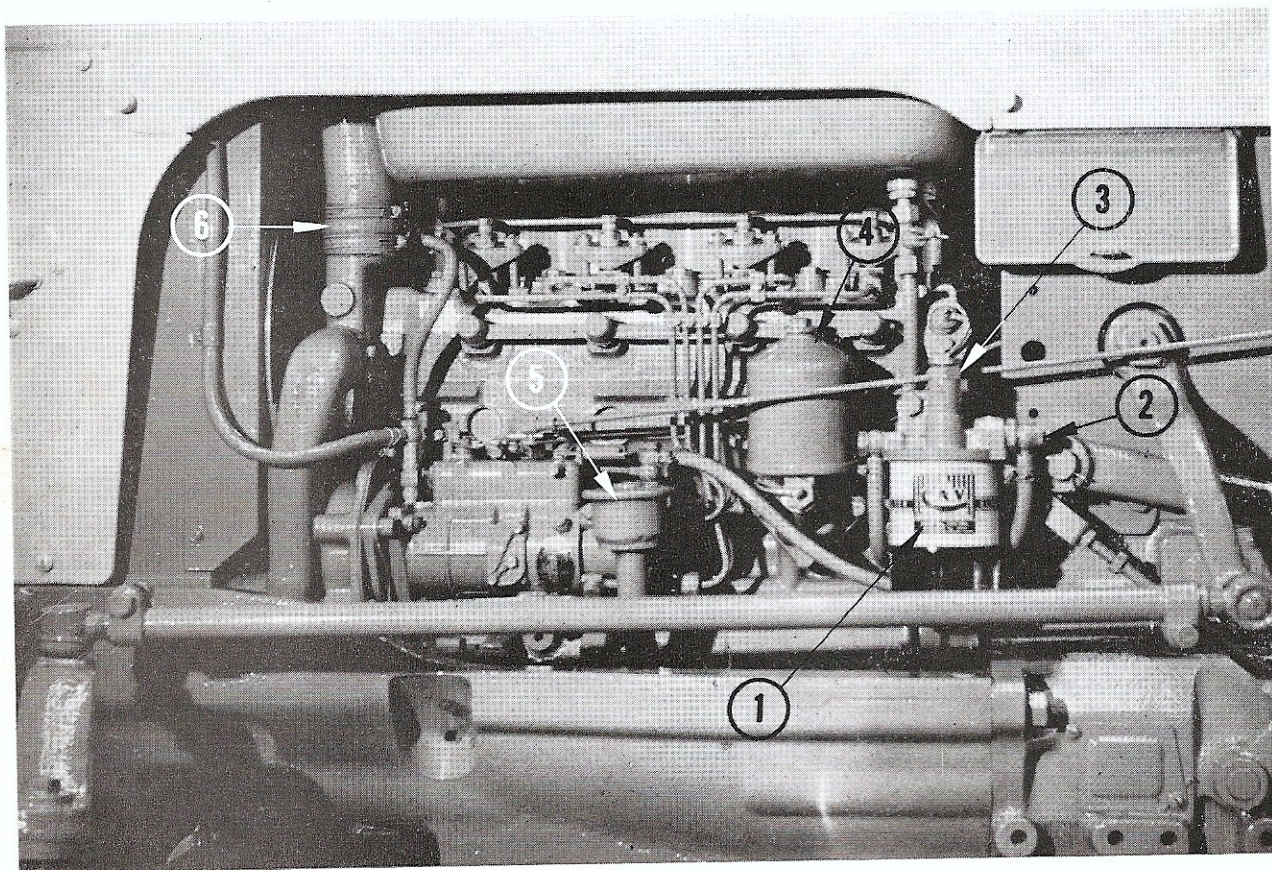


Fig. 24. — Filtre à huile moteur (4).

Changement de la cartouche du filtre à huile :

- Dévisser la vis supérieure de la cloche.
- Déposer la cloche en prenant soin de ne pas détériorer la coupelle d'appui et le ressort supérieur.
- Nettoyer la cuve et la cloche avec soin en s'assurant qu'il ne reste plus ni peluches ni corps étrangers.
- Remplacer la cartouche, et son joint.
- Remonter la cloche et revisser la vis centrale modérément (éviter la déformation de la partie supérieure de la cloche).
- S'assurer à la mise en route, qu'aucune fuite ne se produit.

Tous les mois ou toutes les 250 heures

VÉRIFIER :

- Le niveau de la transmission.

Ceci à l'aide des bouchons jauge situés sur les couvercles de carter.

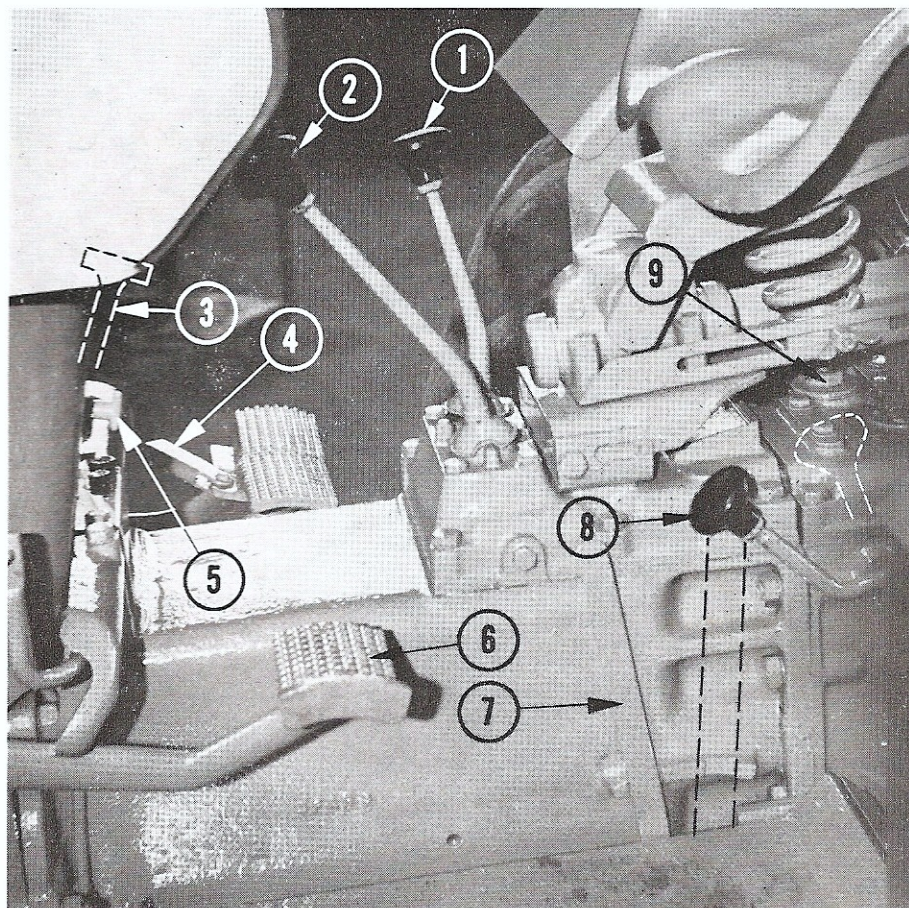


Fig. 25. — Bouchon niveau de transmission (9).

LUBRIFIER :

- La butée d'embrayage.

Attention : Nous attirons votre attention sur le fait que cette butée doit être graissée **sans excès** afin d'éviter les projections de graisse sur l'embrayage.

Pour accéder au graisseur monté sur le corps de butée, desserrer les 2 vis qui maintiennent en place la porte de visite située côté gauche du carter d'embrayage et faire pivoter cette porte. A l'aide d'une pompe à graisse appropriée, mettre 2 cm³ de graisse environ (voir tableau de préconisation).

Tous les 2 mois ou toutes les 500 heures

VÉRIFIER :

● Le réglage des culbuteurs.

Sans être particulière, cette opération doit être confiée aux Agents spécialistes.

Le réglage des culbuteurs doit être effectué moteur froid, n'ayant pas tourné depuis 6 heures au moins.

Si les jeux entre culbuteurs et queues de soupape n'excèdent pas pour ADMISSION = 0,25 mm et pour ÉCHAPPEMENT = 0,35 mm.

Ceux-ci seront encore valables, mais dès le dépassement d'une seule de ces tolérances, il sera nécessaires de régler l'ensemble de la culbuterie aux valeurs suivantes :

ADMISSION = 0,15 mm.

ÉCHAPPEMENT = 0,25 m.

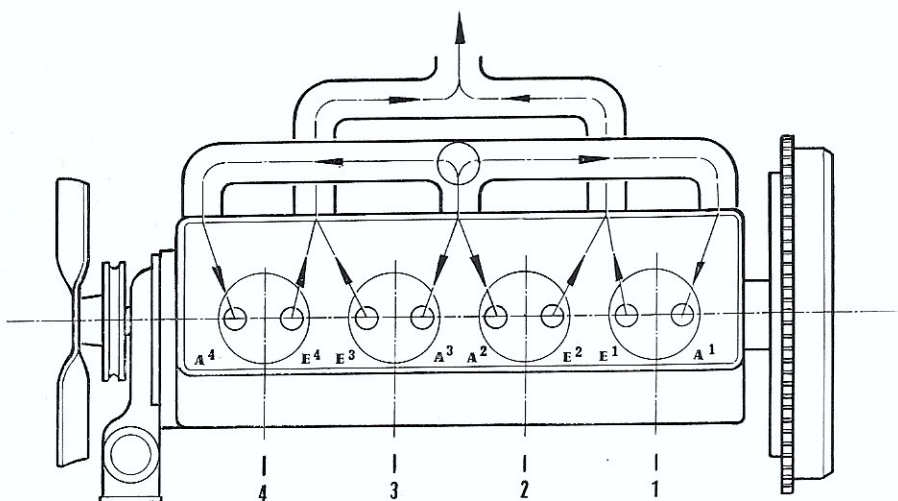


Fig. 26. — Disposition des soupapes.

Nota : Le réglage des culbuteurs doit se faire systématiquement après un resserrage de culasse.

CASE *préconise exclusivement*



● **La tension de la courroie de génératrice.**

Lorsque la tension est correcte, la courroie doit, en appuyant au milieu du brin le plus long, fléchir d'une valeur égale à son épaisseur.

Dans le cas où la courroie aurait besoin d'être retendue ou remplacée on procédera comme suit :
— détendre la courroie en desserrant le boulon de réglage de la glissière de génératrice,

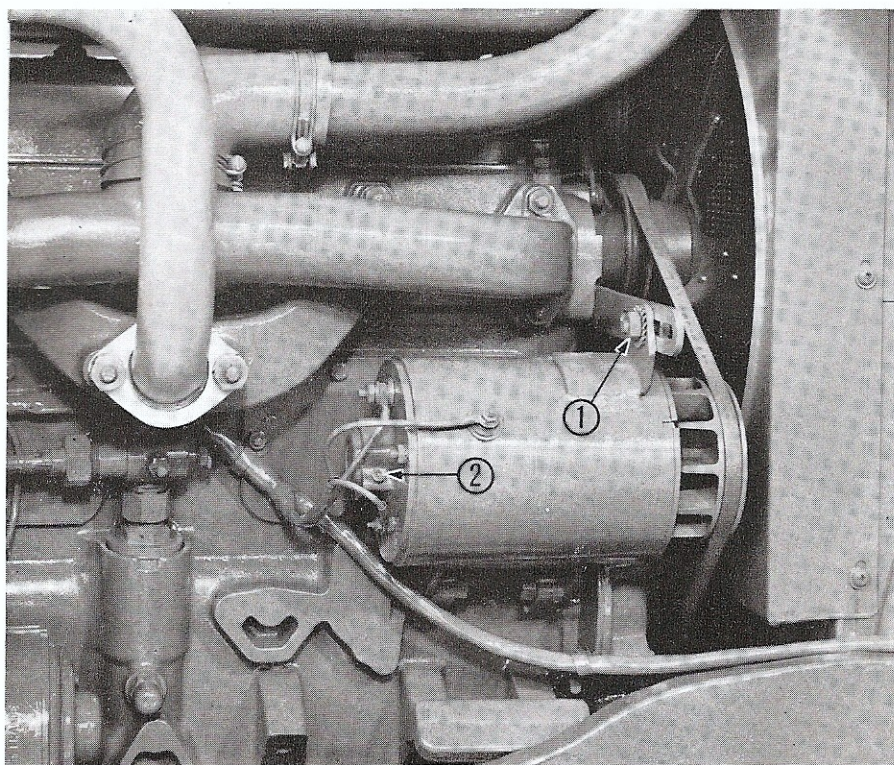


Fig. 27. — Boulon de réglage de glissière (1).

- tracer deux repères distants de 100 mm sur le dos de la courroie,
- tendre la courroie en basculant la génératrice jusqu'à ce que la distance entre ces deux repères n'excède pas 102 mm,
- rebloquer le boulon.

Nota : Cette courroie peut donner l'impression d'être détendue ou semble fouetter, elle n'en continue pas moins à entraîner correctement les poulies. Ceci est dû à son élasticité propre.

● **Le niveau du boîtier de direction.**

Pour accéder au bouchon de niveau et de remplissage, il sera nécessaire de retirer la tôle arrière du tableau maintenue par 6 vis.

CASE *préconise exclusivement*



- Vérifier le niveau du boîtier en dévissant le bouchon situé à l'extrémité du coude. Le niveau doit être à 3 cm de l'embase du bouchon.
- Compléter si nécessaire avec l'huile préconisée.

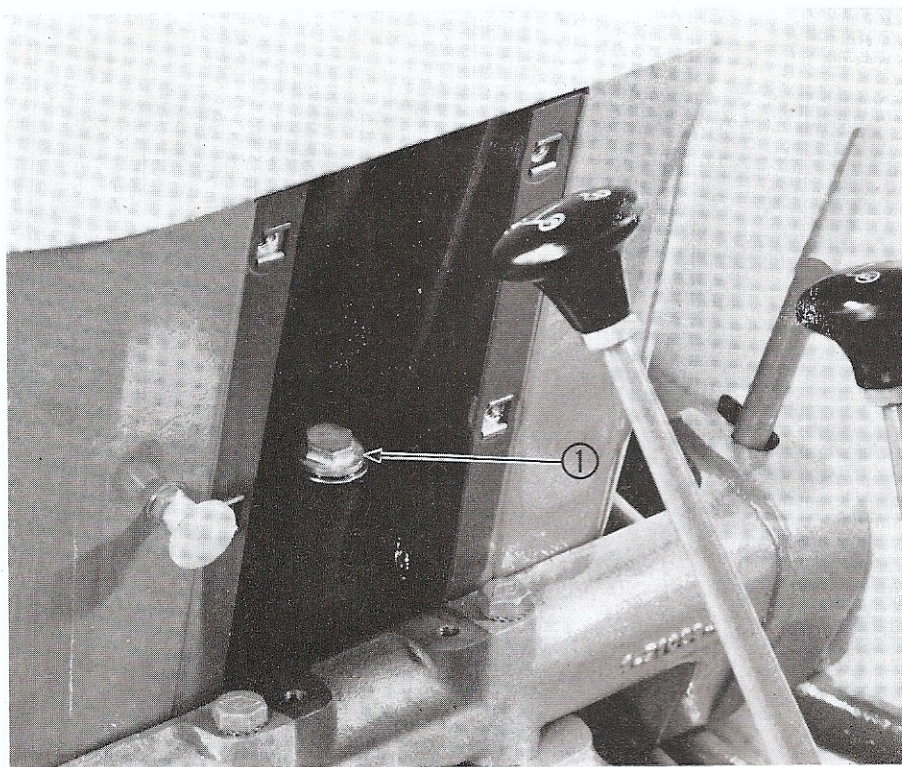


Fig. 28. — Bouchon de niveau du boîtier de direction (1).

Toutes les 1500 heures

VIDANGER :

● Le carter de relevage hydraulique.

- Retirer le bouchon se trouvant sous la partie arrière du bâti (figure 14, repère 8) avec la clé spéciale livrée avec le tracteur.
- Laisser écouler l'huile entièrement. Pour faciliter cet écoulement, dévisser le bouchon jauge de remplissage après en avoir nettoyé le pourtour.

Les bras de relevage devront se trouver en position basse maxi (évacuation de l'huile du cylindre).

- Faire tourner ensuite le moteur **2 à 4 secondes au plus** pour vidanger la pompe hydraulique et les canalisations.

Attention : Il est absolument proscrit de faire tourner plus longtemps le moteur, ceci risquant d'occasionner la mise hors d'état de la pompe hydraulique.

NETTOYER :

● Le filtre de relevage hydraulique.

La vidange étant effectuée :

- Débrancher la tuyauterie d'aspiration (tuyauterie de gros diamètre) à la pompe et au bloc de relevage, puis la faire pivoter de 180° de façon à amener le raccord côté pompe vers l'arrière du tracteur.
- Remettre en place le raccord côté bloc sur le bloc de relevage.

- Par la tuyauterie, introduire du fuel ou du pétrole jusqu'à ce que l'écoulement du liquide à la vidange soit devenu propre.
Parachever ce nettoyage par un jet d'air (exempt d'eau) avec pression modérée (0,500 à 1 kg/cm²).
- Remonter la tuyauterie d'aspiration normalement ainsi que le bouchon de vidange. Faire le plein avec 7 litres d'huile préconisée à l'exclusion de toute autre, et sans enlever la crépine se trouvant à l'intérieur du bloc. Faire tourner au démarreur 3 à 4 secondes pour remplir les canalisations et la pompe. Ajouter de l'huile si nécessaire jusqu'au trait supérieur de la jauge.

Nous insistons particulièrement sur les précautions particulières de propreté à prendre lors des vérifications et remplissage du système hydraulique en rappelant aux utilisateurs que toutes particules, impuretés, terre ou autres corps étrangers introduits dans le relevage entraîneraient de graves perturbations dans son utilisation.

Une fois par an ou toutes les 2000 heures

VIDANGER :

- **Les carters de réduction finale** (concentrique et portail).
 - Retirer le bouchon de vidange situé à la base de chacun des 2 carters (côté droit et gauche).
 - Refaire le plein avec de l'huile préconisée, en respectant les capacités prévues dans notre tableau de caractéristiques suivant le type et la version du tracteur.

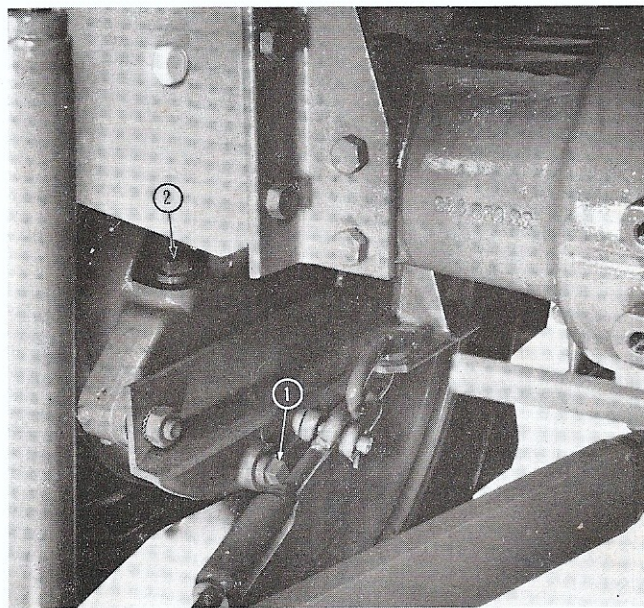


Fig. 29. — Respectivement, en 1 et en 2, les bouchons de vidange et remplissage d'un carter de réduction finale sur pont portail.

- **Le carter de transmission.**

- La vidange de la transmission peut être effectuée par 2 bouchons : le premier est situé sous le carter intermédiaire, le second à la base latérale gauche du carter de boîte.
- Refaire le plein avec l'huile préconisée en respectant les capacités prévues dans notre tableau de caractéristiques suivant la version du tracteur.

Nota : Profiter de la vidange du carter de transmission pour déposer en même temps le bouchon de vidange situé à la partie inférieure du carter d'embrayage et permettre ainsi l'évacuation du peu d'huile qui, par suintement, aurait pu pénétrer dans ce carter.

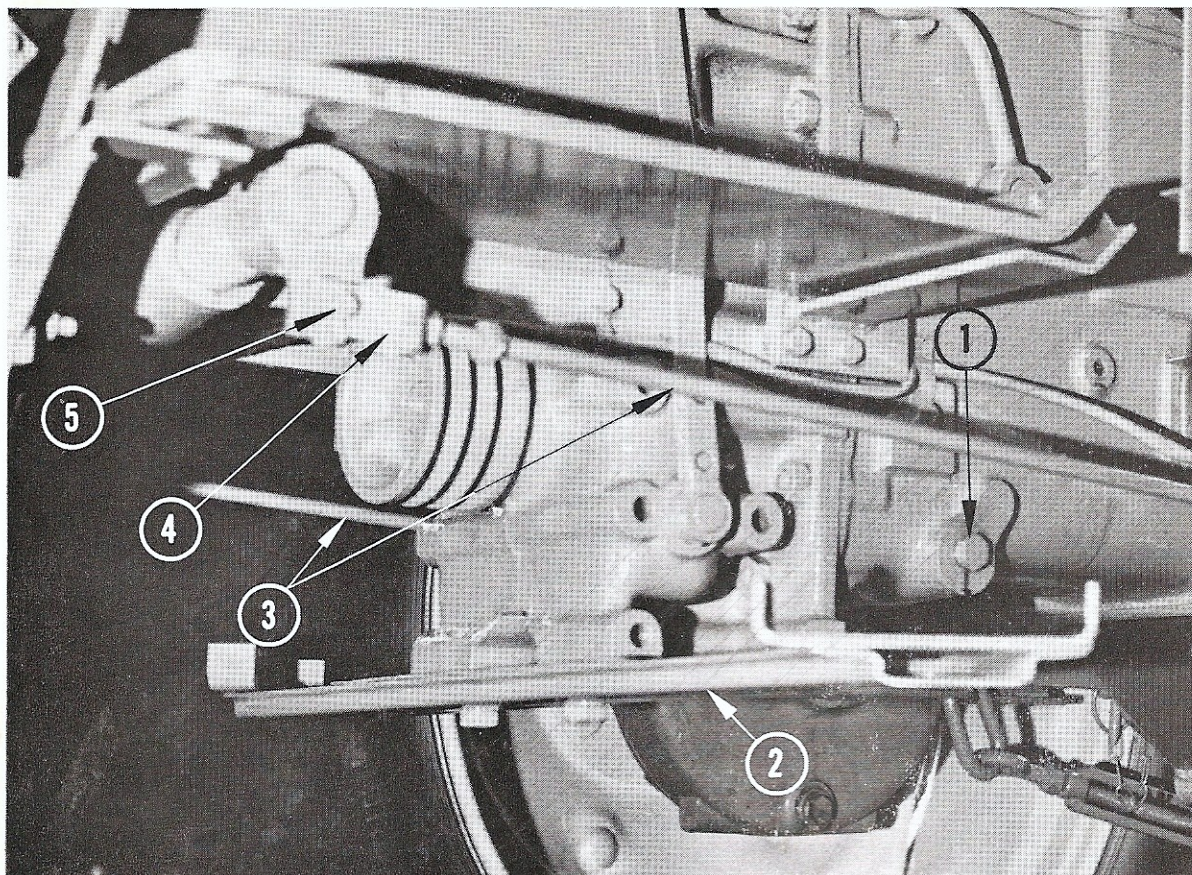


Fig. 30. — Bouchon de vidange de la boîte (1).
Bouchon de vidange du carter intermédiaire (2).

● **Le carter de poulie de battage** (si cet accessoire est monté).

— Refaire le plein, après vidange, avec l'huile préconisée.

La vidange s'effectue par retrait du bouchon situé à la partie inférieure du carter.

Le remplissage s'effectue après retrait du bouchon situé sur le couvercle arrière du carter.

Remplir jusqu'au niveau du trou de remplissage.

● **Circuit de refroidissement.**

Il est recommandé de procéder à une vidange et un rinçage du circuit de refroidissement.

— Vidanger l'eau, moteur froid (voir page 40).

— Refaire le plein avec de l'eau pure.

— Faire tourner le moteur environ 10 minutes en accélérant par paliers progressifs jusqu'à vitesse maximum.

— Vidanger cette eau (avec précautions pour éviter les brûlures).

— Refaire le plein définitif avec de l'eau pure (non calcaire de préférence) ou une solution d'antigel, suivant la saison.

Attention : Attendre le refroidissement complet du moteur avant de refaire le plein (risques de fendre la culasse ou le bloc cylindres).

ENTRETIEN DIVERS

Bougies de préchauffage

Si la résistance témoin du tableau de bord ne rougit que faiblement, il se peut qu'une bougie de préchauffage soit grillée. Celle-ci sera détectée au toucher, sa borne étant froide. En cas de doute :

- Démonter la bougie et la rebrancher extérieurement.
- La poser sur la culasse pour faire masse.
- Placer le contacteur en position « Préchauffage » pendant quelques secondes.

Si la bougie est toujours froide, son remplacement s'avère nécessaire car une bougie grillée est une cause de démarrage difficile.

Si la résistance témoin devient incandescente, elle risque de griller ; c'est l'indice qu'une bougie est en court-circuit. Rechercher la bougie incriminée.

Nota : Lors du remplacement d'un filament de résistance témoin, s'assurer que l'écartement entre spires soit de 2 mm mini.

Embrayage

Garde : Une garde trop importante ne permet pas un enclenchement correct des vitesses. Une garde trop faible peut occasionner un patinage de l'embrayage, un endommagement rapide de la butée d'embrayage, ainsi qu'une usure des doigts d'embrayage.

La garde diminue en fonction de l'usure normale de l'embrayage et il y a lieu de procéder à un réglage périodique.

Lorsque l'embrayage est correctement réglé, la distance entre le corps de la pédale et sa butée supérieure (support d'accélérateur) doit être de 15 mm ; vérifier en appuyant sans effort, à la main, sur cette pédale.

Si cette distance n'est pas obtenue :

- Débloquer les contre-écrous des chapes de la tige de commande.
- Visser ou dévisser cette tige par son écrou soudé pour respectivement diminuer ou augmenter la garde.
- Rebloquer les contre-écrous, après réglage.

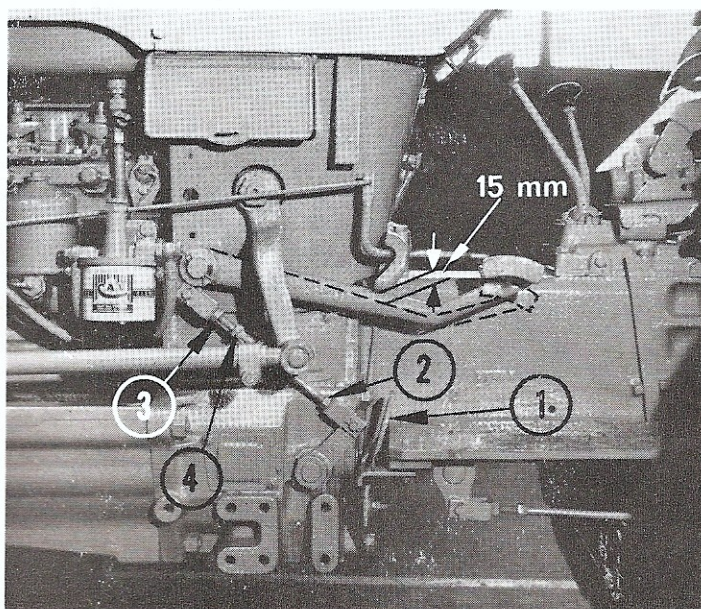


Fig. 31. — Butée de pédale d'embrayage (1).
Ecrans et contre-écrous de chape (2) et (3).
Ecran soudé sur la tige permettant son réglage (4).

Freins

Lorsque l'efficacité des freins diminue, leur réglage s'effectue de la manière suivante :

- Retirer les axes des chapes avant de tringle.
- Débloquer les contre-écrous de chape avant et arrière.
- Visser les écrous intérieurs de manière à diminuer la longueur des tiges et ainsi rattraper l'usure des garnitures.
- Mettre en place les chapes et leurs axes.
- Rebloquer les contre-écrous.

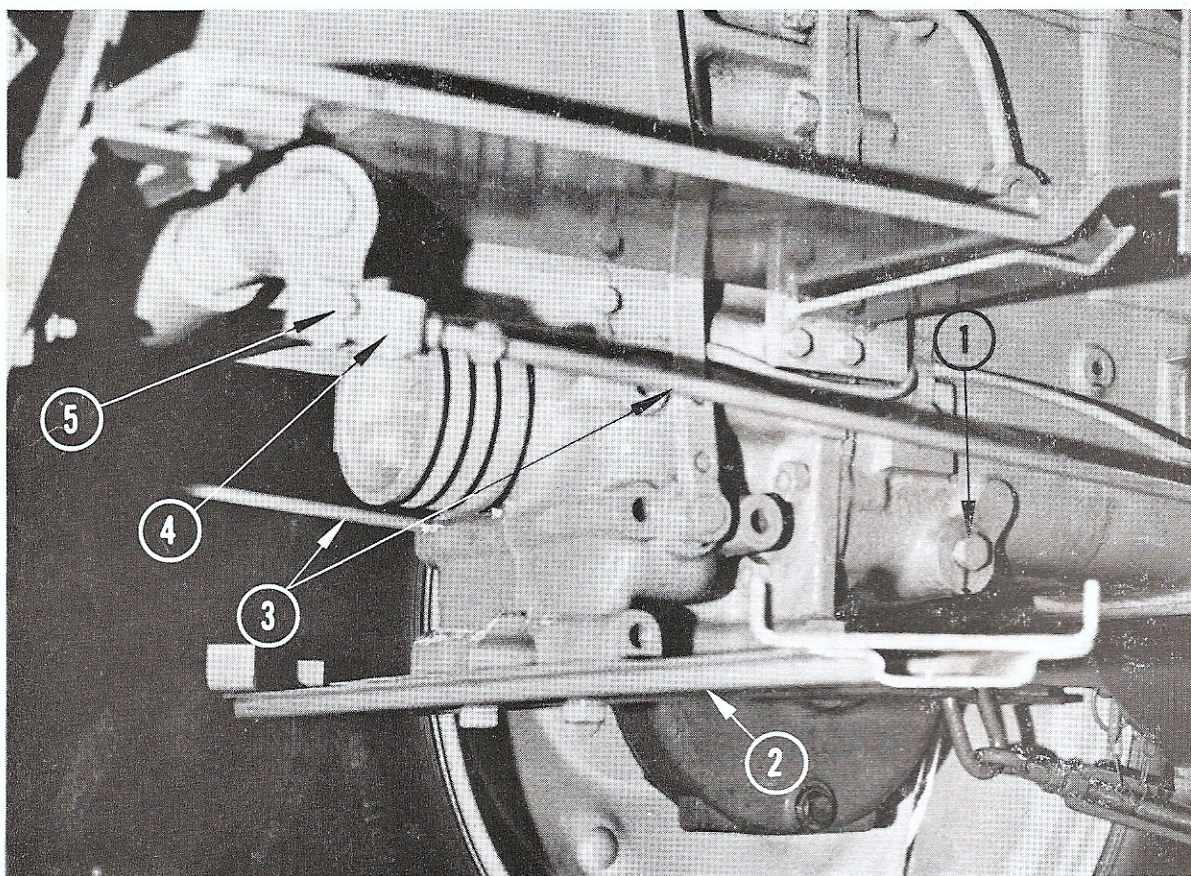


Fig. 32. — Tringles de frein (3).
Chape et ses écrous intérieur et extérieur (4).
Axe de chape (5).

Fusibles

Les circuits d'éclairage et d'avertisseur sont protégés par un fusible situé sur le panneau latéral droit.

Injecteur - Pompe d'injection

- La pompe d'injection ne nécessite aucun entretien ni graissage.
Périodiquement, surveiller uniquement le serrage des raccords des durites sur pompe et filtre à combustible.
- Le réglage du débit de la pompe d'injection est plombé et ne doit être déplombé en aucun cas, sauf par un agent accrédité.
- Toute modification de réglage entraînerait la possibilité de détérioration rapide du moteur et la perte immédiate de la garantie.
Seul le ralenti peut être réglé.
- Ne roulez pas avec un injecteur sale ou déréglé. Si vous entendez un bruit anormal analogue à un « cognement », si votre moteur ne tourne pas « rond », si vous remarquez des bouffées de fumée noire à l'échappement, si vous avez des difficultés de départ, etc. N'attendez pas, faites vérifier immédiatement vos injecteurs par une Station-Service accréditée.
- En hiver, protégez votre moteur contre le gel.
- N'utilisez que des pièces de rechange d'origine.

Pincement des roues avant

Le pincement des roues directrices doit être de 6 mm plus grand à l'arrière qu'à l'avant, cote mesurée sur la bordure du diamètre extérieur de la jante comme illustré ci-dessous.

Réglage du pincement :

- Désaccoupler la barre d'accouplement côté gauche.
- Desserrer le boulon du collier de rotule côté droit et visser ou dévisser la barre d'accouplement pour augmenter ou diminuer le pincement.
- Pour éviter l'influence du voilage sur le pincement et contrôler celui-ci, repérer les points de mesure de la cote A sur la jante et faire avancer le tracteur de façon que les roues avant ayant effectué un demi-tour, les points de mesure de la cote B soient les mêmes.

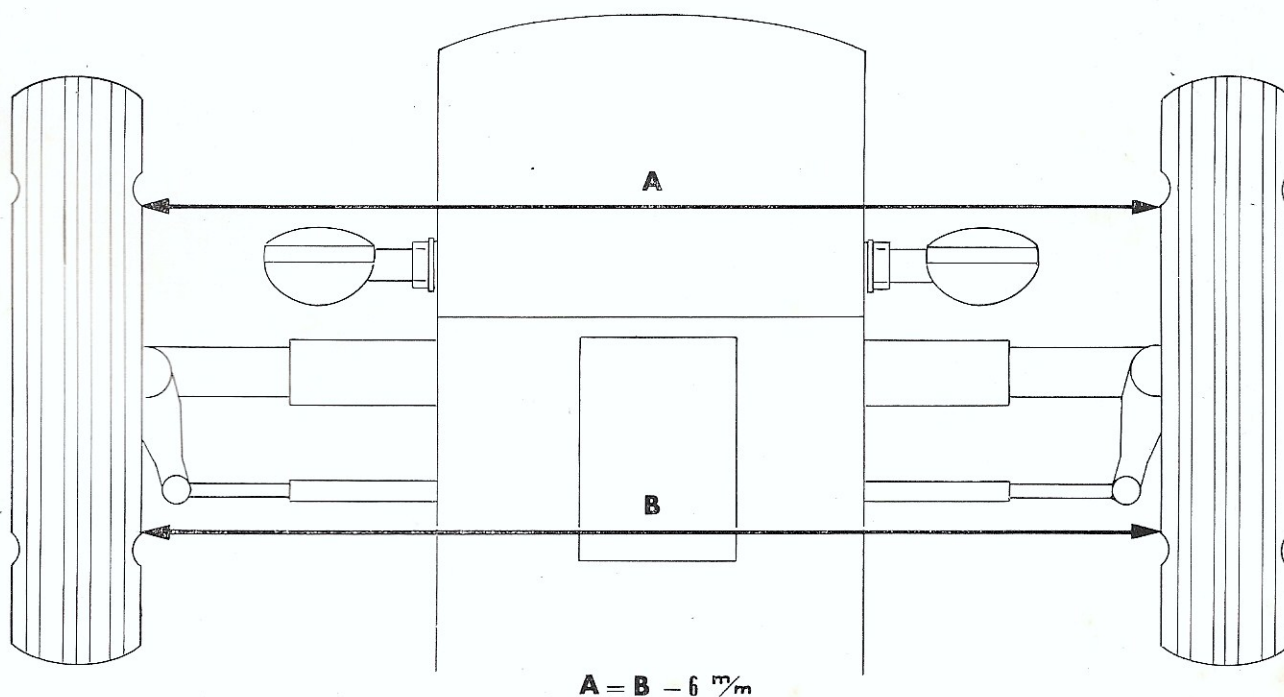


Fig. 33. — Pincement des roues avant.

Remplacement d'une ampoule de phare

- Déposer la porte du phare après avoir dévissé la vis de la partie inférieure.
- Retirer le porte-lampe, changer l'ampoule en ayant soin de la placer dans la position indiquée sur le culot et remonter.

Par mesure de sécurité, il est toujours bon de se munir d'ampoules de rechange.

Précautions à prendre par temps froid

- Employer une huile moteur conforme à nos préconisations.
- Ajouter à l'eau du refroidissement un antigel non corrosif vendu dans le commerce en se conformant au dosage prescrit sur le mode d'emploi.

ATTENTION : Insuffisamment chargée, la batterie peut éclater en cas de gelée et il est recommandé après avoir ajouté de l'eau distillée de mettre le tracteur en marche pour favoriser le mélange de l'eau avec l'électrolyte, faute de quoi l'eau restant en surface peut geler rapidement.

En période d'hiver, lorsque le plein du radiateur est fait avec une solution d'antigel, ne jamais compléter le niveau avec de l'eau ordinaire, mais avec une solution eau et antigel, de la même concentration.

Pour permettre d'atteindre et maintenir la température normale du moteur (zone verte du thermomètre) placer un écran devant **la partie inférieure** du radiateur si cela est nécessaire.

UN CONSEIL : Si le tracteur reste un moment inutilisé, il est préférable de vidanger le circuit de refroidissement complet, de démonter la batterie et de la remiser dans un local tempéré.

Pour vidanger le circuit :

- Retirer le bouchon de remplissage du radiateur.
- Ouvrir le robinet situé à la base du radiateur côté droit.
- Tourner d'un quart de tour, soit à droite, soit à gauche, le bouton moleté fixé sur le côté gauche AR du bloc moteur (voir page 24, figure 19).

CASE

préconise exclusivement



TABLEAU D'ENTRETIEN ET DE GRAISSAGE

ORGANES A LUBRIFIER	CAPACITÉ	LUBRIFIANTS	VÉRIFICATION NIVEAUX	VIDANGE REMPLISSAGE	OBSERVATIONS
CARTER MOTEUR	3,5 l. 4 l. avec filtre	ESSOLUBE HDX SAE 20 (Hiver) SAE 30 (Été)	Journalière	1 ^{re} vidange 20 h ensuite toutes les 60 h	Changer la cartouche du filtre toutes les 120 h. <i>KNECHT OX 156 D</i>
FILTRE A AIR	0,4 l.	ESSOLUBE HDX SAE 20 (Hiver) SAE 30 (été)	Journalière	de 5 à 60 h	
BOITE DE VITESSE - PONT	14 l.	ESSO GEAR OIL ST 90	250 h	2.000 h	Pas de nettoyage de reni- flard.
CARTER POULIE DE BATTAGE	0,7 l.	ESSO GEAR OIL ST 90	250 h	2.000 h ou 1 fois par an	
BOITIER DE DIRECTION	0,3 l.	ESSO GEAR OIL ST 90	500 h		
RÉDUCTEURS Version portail Version concentrique	3,2 l. 1,5 l.	ESSO GEAR OIL ST 90		2.000 h ou 1 fois par an	
CARTER DE RELEVAGE HYDRAULIQUE	7 l.	ESSOLUBE HDX SAE 20 (toutes saisons)	60 h	1.500 h	
GÉNÉRATRICE ET TRINGLERIE		HUILE MOTEUR		60 h	Quelques gouttes seule- ment.
GRAISSEURS BUTÉE D'EMBRAYAGE		ESSO MULTIPURPOSE GREASE H			A effectuer toutes les 10 heures. Toutes les 250 h graisser sans excès.

Ne pas sous-estimer l'importance du graissage
et effectuer les opérations suivant les fréquences indiquées ci-dessus.

ACCESSOIRES

Attelage pour outils trainés

Il est fixé :

- à l'avant sous le carter intermédiaire à l'aide de quatre vis sur un support articulé,
- à l'arrière sur le support de chape.

Un secteur guide timon, permet le débattement horizontal du timon. Le timon peut être fixé avec chape orientée vers le haut ou vers le bas.

Cet attelage peut être utilisé avec la poulie de battage montée à l'intérieur du support de chape arrière.

Barre d'attelage labour

Différente suivant les versions P ou C elle est utilisée pour la traction de remorque, ramasseuse-presse, flail, charrue, etc. Fixée en extrémité des barres de traction, la barre à 10 trous permet un réglage latéral de 540 mm (de 60 en 60 mm). Elle est également maintenue par des tirants dont l'allongement permet 7 variations de hauteurs.

Chape arrière réglable

A l'intérieur du support arrière est fixée par 4 broches goupillées, une chape pouvant occuper des positions de hauteurs différentes suivant version et équipements pneumatiques.

Chape de refoulement

Elle se fixe par 2 vis à l'avant du bâti moteur et est livrée avec 1 broche goupillée. Cette chape n'est pas utilisée lorsque les masses frontales sont montées.

Échappement vertical

Par retournement du silencieux et fixation de celui-ci sur le coffre à outils et adaptation d'un tube d'échappement, l'on obtient l'échappement vertical.

Masses avant (*intérieures*)

Trois masses, disposées dans des logements à l'extrémité avant du bâti moteur, alourdissent le tracteur de 75 kg. Pour la pose de ces masses, déposer les demi-calandres et glisser d'abord la masse du fond (côté radiateur). Voir figure 20, page 25.

Masses frontales

Une première masse pleine et une seconde évidée (livrée avec broche) se fixant toutes deux à l'avant du bâti alourdissent le tracteur de 107 kg et font office de chape de refoulement.

Masses de roues arrière

Possibilité d'adaptation de 1, 2 ou 3 masses par roue augmentant le poids du tracteur de 100, 200 ou 300 kg.

Chaque masse est livrée avec ses boulons de fixations s'adaptant sur le voile de roue.

Poulie de battage

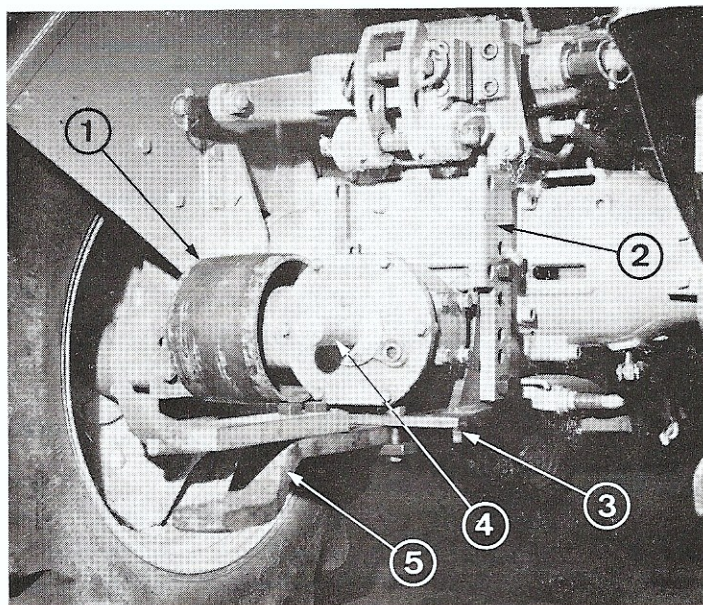


Fig. 34.

- | | |
|-------------------------------|--|
| (1) Poulie de battage. | (4) Arbre de prise de force et son protecteur. |
| (2) Support de chape arrière. | (5) Timon d'attelage pour outils traînés. |
| (3) Secteur guide de timon. | |

Pour monter cette poulie formant un ensemble avec son carter, déposer le protecteur d'arbre de sortie de prise de force. Cet ensemble se monte sur le fond intérieur du support de chape arrière.

Introduire le manchon d'accouplement sur cet arbre et fixer le carter à l'aide des 4 vis livrées avec la poulie complète.

Bien que la position normale de la poulie soit vers la gauche dans le sens de marche, il est possible d'orienter celle-ci vers la droite.

L'entretien relatif à cette poulie de battage est mentionné à la fréquence 2.000 h, page 36.

Attention : L'utilisation correcte de la poulie de battage n'est possible qu'en positionnant le levier de commande de prise de force sur la petite vitesse (N). **Il est dangereux d'utiliser la grande vitesse.**

Projecteur arrière

Utilisé pour les travaux de nuit.

Le projecteur se fixe sur la partie supérieure de la plaque d'exploitation se trouvant sur l'aile gauche.

Le projecteur est livré avec son fil d'alimentation.

Le branchement se fait de la manière suivante :

- Fil noir de masse se fixe sous l'écrou de fixation de la lanterne arrière,
- Fil gris se connecte par fiche avec le fil gris de l'alimentation principale.

Prise de pression arrière et commande de vérins à distance

Pour permettre l'alimentation de vérins de remorques basculantes, de chargeurs, faucheuses latérales, ou autres appareils, un distributeur auxiliaire peut être monté à la place de la plaque de fermeture externe du distributeur principal monté sur le bloc de relevage. Ce distributeur auxiliaire est totalement indépendant du relevage et est commandé par une manette qui lui est propre (figure 35, repère 1).

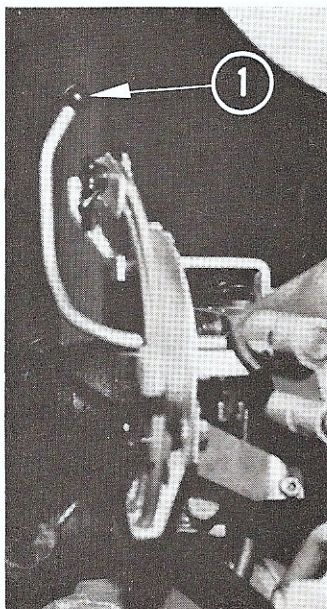


Fig. 35. — Manette de commande de distributeur auxiliaire (1).

Le départ du distributeur est conçu pour obtenir deux directions qui peuvent être indépendantes. Vers une valve arrière (avec son support) pour la première direction, et vers un robinet pour la seconde direction.

Cette installation permet donc les combinaisons suivantes :

- Prise arrière seule (en fermant le robinet).
- Prise avant (par exemple) seule (en ouvrant le robinet et en débranchant le raccord monté sur la valve).
- Prise arrière + prise avant (raccord de valve branché, robinet ouvert).

Cette liste d'accessoires n'est pas limitative. Recherchant toujours de nouvelles possibilités, nos services techniques étudient d'autres accessoires dont votre Agent CASE vous indiquera les disponibilités et vous conseillera sur leurs utilisations.

INDEX ALPHABÉTIQUE

A

Ampèremètre	8
Arrêt du moteur	11
Attelage outils portés	17 à 19-42

B

Barre d'attelage (labour)	42
Batterie	26
Boîtier de direction (niveau)	34
Bougies de préchauffage	37

C

Chape arrière réglable	43
Chape de refoulement	43
Commande de vérins à distance	45
Commande de faucheuse	4
Commande de relevage	14
Commandes diverses	8
Compteur	8
Contrôle de position	14
Contrôle automatique d'efforts	14
Courroie de ventilateur (réglage)	33
Culbuteurs (réglage)	32

D

Différentiel (blocage)	12
------------------------------	----

E

Echappement vertical	43
Embrayage (utilisation et réglage)	11-37
Essieu avant (entretien)	23
Entretien	23 à 41

F

Filtre à air	25
Filtre à combustible	29
Filtre huile moteur	30
Filtre huile relevage	34
Freins (utilisation et réglage)	13-38
Fusibles	38

G

Génératrice	26
Graissage (tableau)	41

H

Habitabilité	7
Huile moteur (niveau)	24
Huile relevage (niveau)	26

I

Injecteurs (réglage)	39
----------------------------	----

L

Lavage	28
Leviers de vitesses	11

M

Masses d'alourdissement	43
Mise en marche	9

P

Phares	40
Poulie de battage (entretien et montage)	36-44
Poulie médiane	4-20
Précautions contre le gel	40
Prises de force	19
Prise de pression	45

R

Ralenti	6
Radiateur	3-23
Réchauffage	10
Réduction finale (vidange)	35
Relevage hydraulique (entretien)	26-34
Relevage hydraulique (utilisation)	14
Réservoir à combustible	24
Rodage	5

S

Siège	7
-------------	---

T

Tableau de bord	8
Température (moteur)	10
Thermostat	10
Thermomètre	8
Tirette de stop	11
Transmission (entretien)	35

V

Vidange moteur	26
Vidange relevage	34
Vitesses (sélection)	11
Voies avant et arrière	5-21-22

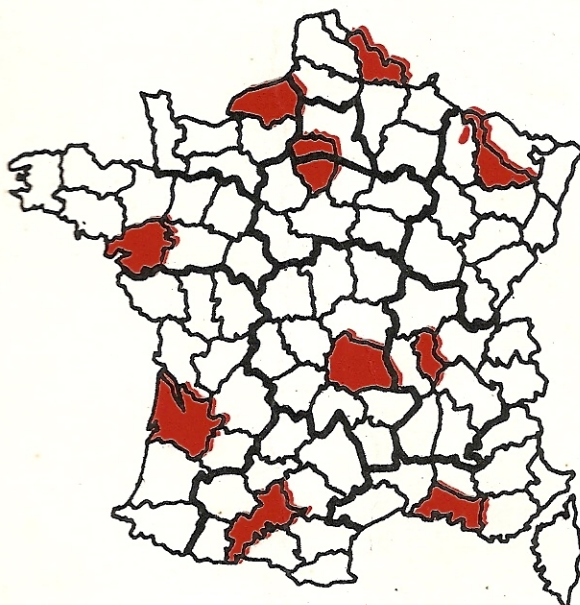
Imp. R. ROUSSEAU
Rue de la Gaucherie
18 - VIERZON

ESSO STANDARD

SOCIÉTÉ ANONYME FRANÇAISE

SIÈGE SOCIAL : 6, AVENUE GAMBETTA - COURBEVOIE (SEINE)

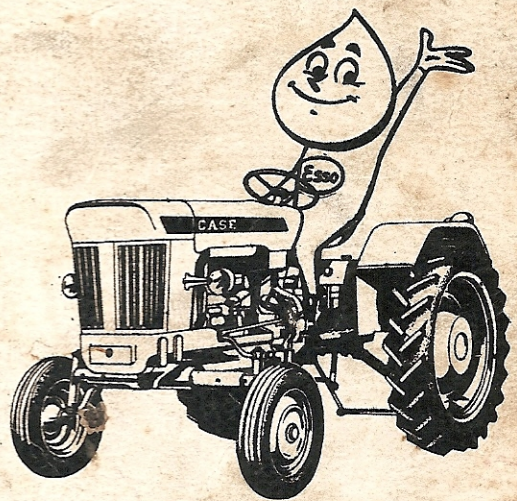
Tél. : 256.50.00



Directions régionales

Bordeaux	107-109, quai du Président-Wilson, Bègles (Gironde) Tél. 92.62.03
Clermont-Ferrand	25-27, boulevard Cote-Blatin, Clermont-Ferrand (Puy-de-Dôme) Tél. 91.28.94
Lille	61, rue Félix-Faure, Saint-André-lez-Lille (Nord) Tél. 55.88.75
Lyon	89, rue des Culattes, Lyon (Rhône) Tél. 72.24.86
Marseille	6, rue Fongate, Marseille (Bouches-du-Rhône) Tél. 59.19.45
Nancy	58, rue Jacquinot, Nancy (Meurthe-et-Moselle) Tél. 53.14.41
Nantes	1, quai Emile-Cormerais, Saint-Herblain (Loire-Atlantique) Tél. 76.56.90
Paris-Nord	1, rue Francis-de-Pressensé, Saint-Ouen (Seine) Tél. MON. 60.80
Paris-Sud	Route des Pétroles, Villeneuve-le-Roi (Seine-et-Oise) Tél. 925.39.30
Rouen	26, rue de Buffon, Rouen (Seine-Maritime) Tél. 71.13.86
Toulouse	25, Port de l'Embouchure, Toulouse (Haute-Garonne) Tél. 62.36.57





VZF 443.422

