

c) ENTRETIEN PERIODIQUE DETAILLE

TOUTES LES 10 HEURES DE FONCTIONNEMENT**1 - Niveau de l'huile du carter moteur**

Pour assurer une circulation d'huile continue même dans une position inclinée du moteur, il faut maintenir un niveau d'huile minimum dans le moteur ce qui est primordial pour sa longévité.

Toutes les 10 heures de fonctionnement (tous les jours) vérifiez le niveau de l'huile immédiatement après l'arrêt du moteur, le tracteur étant à l'horizontale. Pour ce faire, il faut retirer la jauge, l'essuyer, la remettre et la retirer à nouveau. Le niveau d'huile doit alors atteindre le repère supérieur de la jauge (fig. 119). Sinon, complétez le niveau (voir caractéristiques des huiles, page 43).

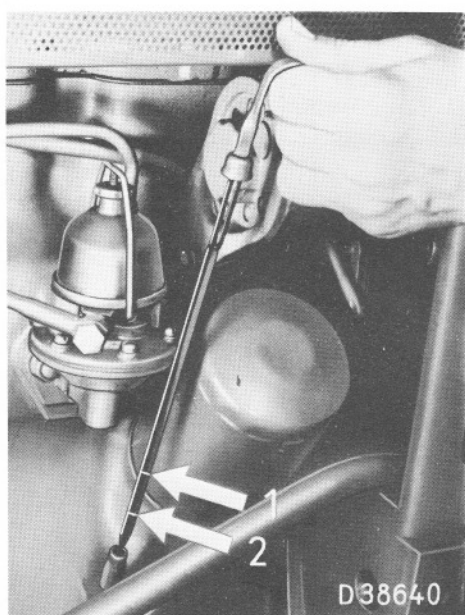


Figure 119 : Jauge de l'huile du moteur

- 1 Niveau maximum
- 2 Niveau minimum (complétez-le immédiatement)

Ne faites jamais tourner le moteur avec un niveau trop bas, de l'huile usée, ou lorsque la lampe-témoin verte de pression d'huile s'allume.

Ouvrez le couvercle du panneau latéral droit et ajoutez de l'huile par le goulot de remplissage (fig. 120). Ne remplissez pas trop.

Observez toujours la propreté la plus rigoureuse lors de la vérification du niveau et du remplissage de l'huile. Le sable et la poussière sont les pires ennemis de la mécanique. Avant d'enlever la jauge et le bouchon de remplissage nettoyez-les à l'extérieur ainsi que leurs alentours.

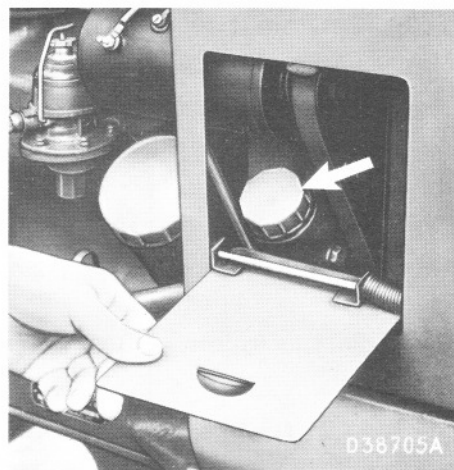


Figure 120: Bouchon de remplissage de l'huile moteur

Les réserves d'huile doivent être conservées dans des récipients propres et bien fermés afin que l'huile ne soit pas exposée aux intempéries.

2 - Niveau du mélange refroidissant dans le radiateur

Vérifiez le niveau du mélange refroidissant tous les jours avant la mise en marche du moteur, le tracteur étant à l'horizontale. En enlevant le bouchon de remplissage du radiateur, pendant le fonctionnement, ou

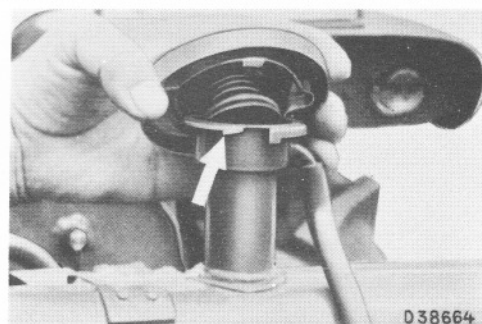


Figure 121 : Orifice de remplissage du mélange refroidissant

peu après l'arrêt du tracteur, il est nécessaire de prendre certaines précautions afin d'éviter de s'ébouillanter la figure et les mains. Tournez lentement le bouchon vers la gauche jusqu'à la butée (voir flèche fig. 121). Attendez l'élimination de l'excès de pression avant de le desserrer complètement.

En cas d'évaporation du mélange, ajoutez de l'eau ; en cas de fuite, ajoutez un mélange comprenant 25% d'antigel (voir page 67 : orifice de remplissage, voir fig. 109). Pour éviter la formation de tartre réduisant le refroidissement, utilisez de l'eau douce non calcaire (eau de pluie ou eau bouillie). Remplissez le radiateur jusqu'à mi-chemin du goulot de remplissage (pas plus haut). Attendez que toutes les canalisations soient remplies, puis complétez le niveau. Il est conseillé de faire tourner le moteur pendant une courte durée et de vérifier à nouveau le niveau du mélange refroidissant.

Un remplissage complet comprend 10,9 litres. Lorsque le moteur est très chaud, ne remplissez jamais le radiateur avec de l'eau froide, (risque d'endommagement du moteur).

Le système de refroidissement doit être étanche. Fermez bien le bouchon de remplissage.

3 - Contrôle du filtre à air à bain d'huile

Suivant l'encrassement du filtre à air, enlever, journalièrement, une fois par semaine ou par mois, la grille du radiateur (fig. 112) pour démonter et vérifier le bol et l'élément filtrant (fig. 122) le moteur étant arrêté. Cette vérification ne doit pas être faite immédiatement après l'arrêt du moteur, mais attendez

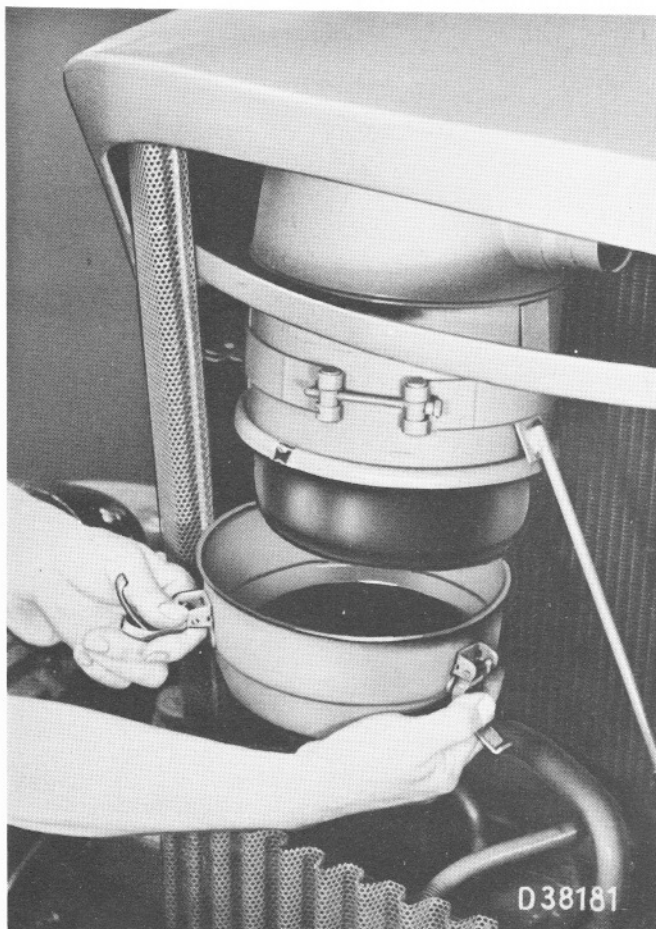


Figure 122 : Démontage de la cuve à sédiments du filtre à air

une heure environ, ou mieux encore, jusqu'au lendemain avant la mise en route du moteur. Ceci permet à l'huile se trouvant dans l'élément filtrant supérieur de s'écouler dans la cuve, permettant ainsi une vérification exacte du niveau.



Figure 123 : Démontage de l'élément filtrant inférieur du filtre à air

Enlevez l'élément filtrant (fig. 123). Si le niveau se trouve au-dessous du repère maximum de la cuve et que l'huile est encore propre, complétez-le avec de l'huile moteur (fig. 124). Ne dépassez pas le niveau.

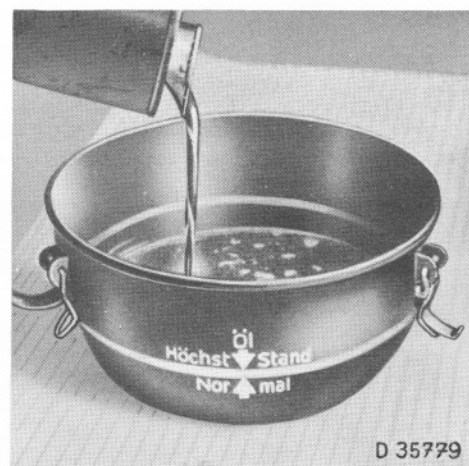


Figure 124 : Remplissage de la cuve du filtre à air

Remontez l'élément filtrant dans la cuve. En positionnant la cuve sur le dôme du filtre, assurez-vous de la bonne étanchéité.

Renouvelez les bagues d'étanchéité endommagées (fig. 148).

Nettoyage du filtre à air, voir page 58.

4 - Pré-filtre à air

Lorsqu'on travaille dans des conditions très poussiéreuses un pré-filtre est disponible (fig. 125) pour être monté sur le filtre à air à bain d'huile. Tous les jours avant de démarrer le moteur, retirez la grille du radiateur (fig. 112). Vérifiez l'accumulation des poussières dans le bol en plastique et videz-le au besoin.

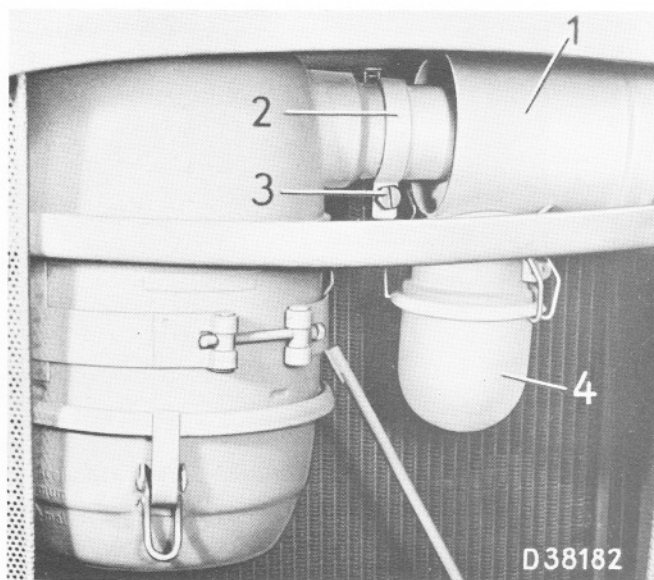


Figure 125 :

- 1 Pré-filtre
- 2 Collier de fixation du tube
- 3 Vis de fixation
- 4 Bol à poussières

5 - Cuve de décantation du filtre à combustible

La cuve en verre de décantation à la partie inférieure du filtre primaire doit être vérifiée tous les jours. S'il y a des présences d'eau et d'impuretés, desserrez

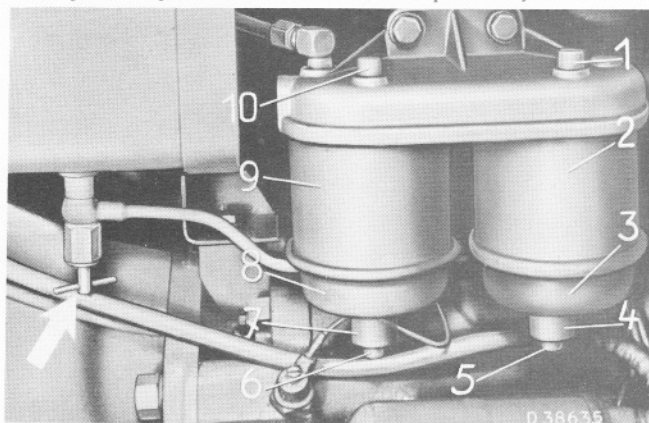


Figure 126 : Double filtre à combustible

- 1 Bouchon de purge du filtre primaire
- 2 Dôme du filtre primaire
- 3 Cuve de décantation (en verre)
- 4 Erou moleté
- 5 Bouchon de vidange du filtre primaire
- 6 Bouchon de vidange du filtre secondaire
- 7 Erou moleté
- 8 Cuve de décantation
- 9 Dôme du filtre secondaire
- 10 Bouchon de purge du filtre secondaire

Flèche = Robinet d'arrêt du combustible

le bouchon de vidange 5 (fig. 126) et actionnez le levier d'amorçage de la pompe d'alimentation jusqu'à ce que l'eau et les impuretés soient évacuées. Resserrez le bouchon à la main. Si la cuve en verre du filtre primaire a dû être vidée entièrement, vidangez également la cuve du filtre secondaire (bouchon de remplissage 6, fig. 126).

(Nettoyage du filtre à combustible, voir page 63).

6 - Pompe d'alimentation

Toutes les 10 heures de fonctionnement (tous les jours) inspectez le bol décanteur en verre de la pompe d'alimentation, s'il y a des présences d'eau ou d'impuretés. Au besoin, nettoyez le bol en verre, le tamis et la pompe d'alimentation (voir page 64).

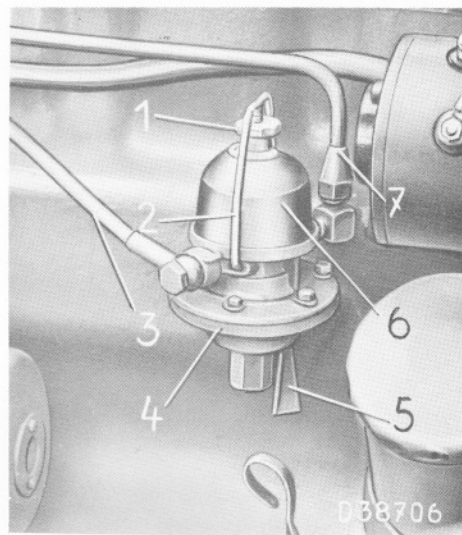


Figure 127 :

- 1 Erou moleté
- 2 Etrier
- 3 Tuyauterie allant vers la pompe d'injection
- 4 Pompe d'alimentation
- 5 Levier d'amorçage
- 6 Bol en verre avec pré-filtre
- 7 Tuyauterie venant du filtre principal

TOUTES LES 50 HEURES DE FONCTIONNEMENT

7 - Entretien des batteries

Maintenez l'extérieur des batteries propre et sec. Enduisez les bornes avec de la vaseline lorsque le câble positif et le câble de masse sont branchés (ne pas utiliser de la graisse). Ne versez pas de l'huile ou du combustible sur les bornes. Essuyez les gouttes d'électrolyte. Ne desserrez les bouchons que pour le contrôle du niveau et de la densité de l'électrolyte. N'utilisez pas des bouchons en liège, etc., pour remplacer un bouchon détérioré ou perdu (ventilation). Assurez-vous que les trous de ventilation ne soient pas obstrués.

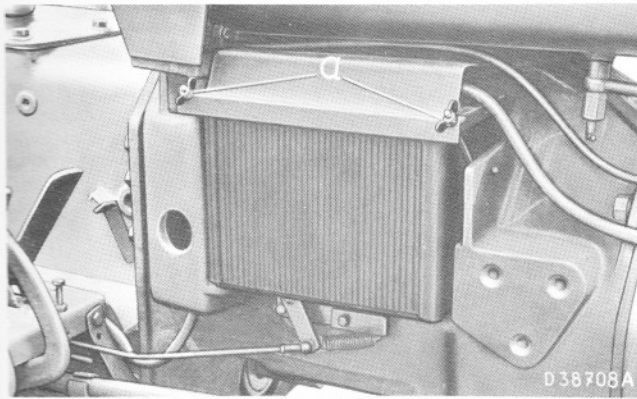


Figure 128 : Fixation de la batterie droite
a - Ecrus de fixation

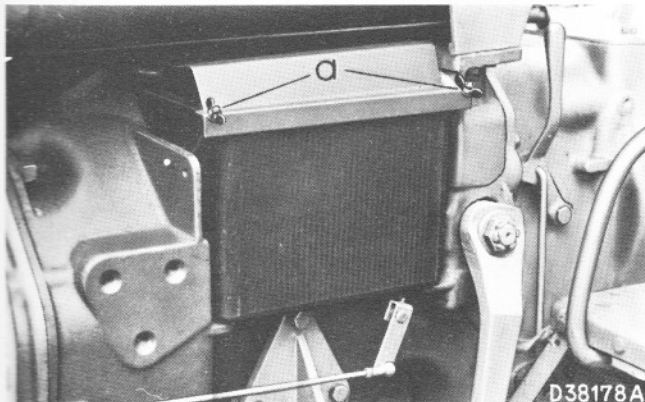


Figure 129 : Fixation de la batterie gauche
a - Ecrus de fixation

Pour contrôler les éléments utilisez toujours une lampe électrique (ne pas approcher une flamme découverte de la batterie - le gaz émis par l'électrolyte étant hautement inflammable). Ne posez pas d'objets, par ex. tournevis, etc., sur la batterie (court-circuit). Desserrez le câble positif avant de travailler sur la génératrice ou un autre équipement électrique. Pour toute réparation de batteries, adressez-vous à un atelier spécialisé. En été, contrôlez les batteries au moins tous les quinze jours et tous les mois en hiver.

Enlevez les bouchons et vérifiez le niveau de l'électrolyte de chaque élément. L'électrolyte doit atteindre le repère blanc ou se trouver à 15 mm au-dessus du bord supérieur des plaques.

Etant donné que la densité de l'électrolyte diminue au fur et à mesure que la batterie se décharge, on peut déterminer la charge de la batterie en contrôlant la densité de l'électrolyte. Par une température ambiante de 20° C la batterie est :

- entièrement chargée si le poids spécifique est de 1,28 (32° Baumé)
- demi-chargée si le poids spécifique est de 1,23 (32° Baumé)
- déchargée si le poids spécifique est de 1,14 (19° Baumé).

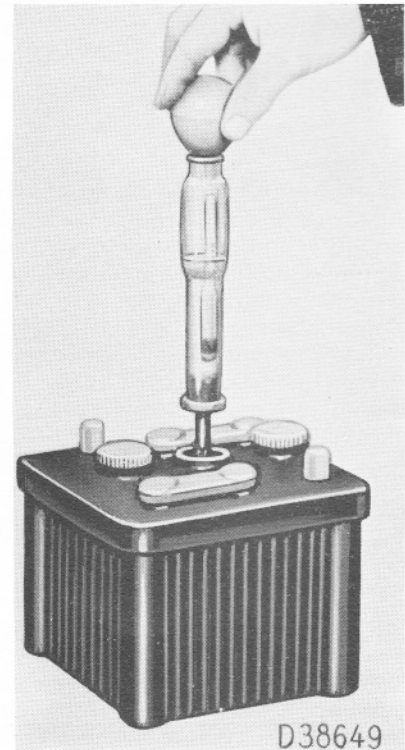


Figure 130 : Contrôle de la densité de l'électrolyte au moyen d'un pèse-acide (disponible dans le commerce spécialisé).

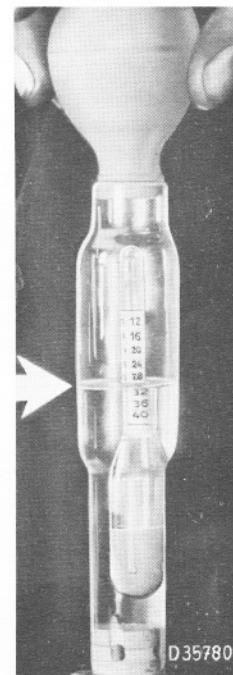


Figure 131 : Graduation du pèse-acide

Maintenir le tube vertical
Ne pas aspirer trop d'électrolyte
Le flotteur doit être libre
Lire au niveau de l'œil

La densité de l'électrolyte ne doit être rétablie que lorsque la batterie est correctement chargée. Vérifiez souvent la densité et le niveau de l'électrolyte.

Si la densité mesurée est inférieure au poids spécifique de 1,21, il est nécessaire de charger la batterie. Une batterie déchargée doit être rechargée dans les 24 heures au plus tard. Une charge insuffisante pendant un certain temps diminue la puissance de la batterie et la détériore rapidement. Quand la batterie ne sert pas, il faut la recharger tous les mois et tous les trois mois la décharger pour la recharger aussitôt. Si la recharge mensuelle n'est pas possible, il faut charger la batterie complètement avant le remisage et remplacer l'électrolyte par de l'eau distillée.

Procédez de la même façon avant d'expédier la batterie pour une réparation.

Si le niveau de l'électrolyte est trop bas, ajoutez de l'eau distillée en utilisant un récipient propre. Evitez que des impuretés ou des corps étrangers pénètrent dans les éléments. N'ajoutez de l'acide que pour compenser les fuites. Utilisez exclusivement de l'acide sulfurique chimiquement pur (acide pour accumulateur) prescrit par le fournisseur de la batterie, et de poids spécifique correspondant, à la même température, à celui contenu dans les éléments (ni solution alcaline, ni les soi-disants produits d'amélioration).

Attention: L'acide attaque les métaux, les vêtements, le bois, etc.. Après le remplissage de l'électrolyte ou de l'eau, contrôlez la densité de l'électrolyte avec un pèse-acide lorsque le liquide est bien mélangé dans tous les éléments. Pour obtenir un bon mélange mettez la batterie en charge pendant 1/2 heure après le remplissage. Ceci est indispensable lorsque de l'eau a été ajoutée par une température ambiante à 0° C. Il n'y a plus de risque de gel si l'électrolyte est correctement mélangé. Ne remplissez pas trop le pèse-acide pour éviter que le flotteur bute dans la poire, ce qui fausserait le résultat.

Avant toute intervention sur le système électrique, (sauf remplacement de fusibles ou d'ampoules) il faut débrancher le câble positif des batteries).

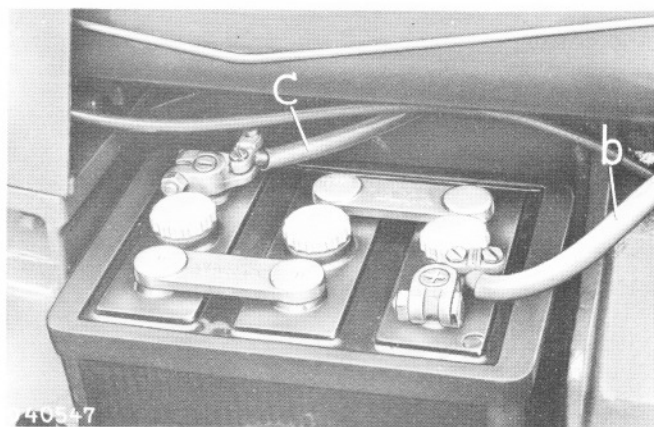


Figure 132 : Connexion de la batterie droite

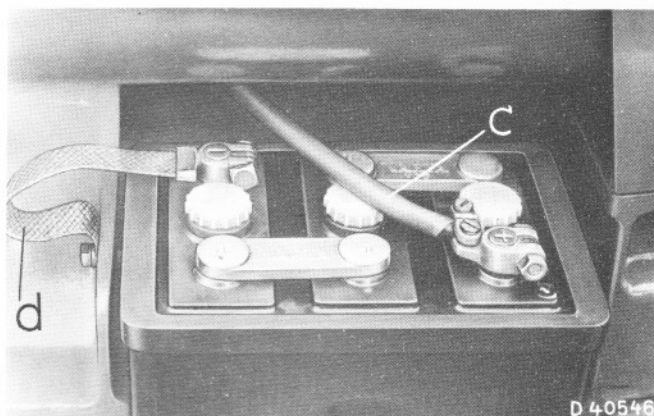


Figure 133 : Connexion de la batterie gauche

Légende des figures 132 et 133 :

- b) Câble reliant la génératrice à la borne positive de la batterie droite
- c) Câble reliant la borne négative de la batterie droite à la borne positive de la batterie gauche
- d) Tresse de masse

8 - Points de graissage du tracteur

TOUTES LES 50 HEURES DE FONCTIONNEMENT

Le moteur étant arrêté, graissez à la pompe tous les points de graissage indiqués ci-dessous jusqu'à ce que la graisse propre sorte des logements. Nettoyez au préalable les graisseurs.

Désignation	Fig.	Nombre de graisseurs
Axe pivot de l'essieu avant	134	1
Pivot de fusée	136	4
Moyeu de roue avant *	137	2
Barres d'accouplement	135/137	4
Barres de direction	135	2
Bras de commande de direction	135	1
Levier de renvoi de frein	138	2
Pédale de frein	139	1
Palier de l'arbre des pédales de frein	139/140	2
Levier d'embrayage	140	1

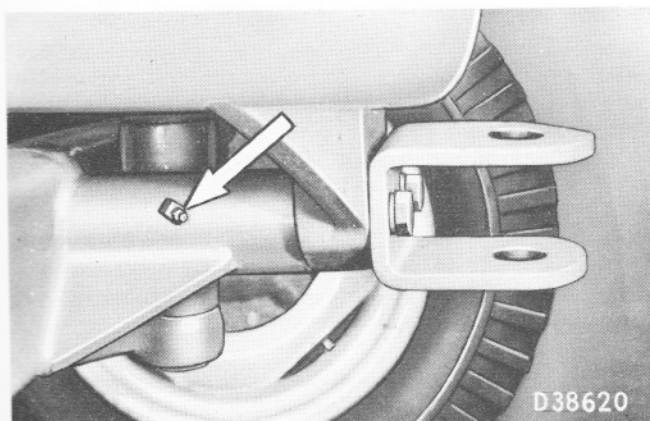


Figure 134 : Point de graissage de l'axe pivot d'essieu avant

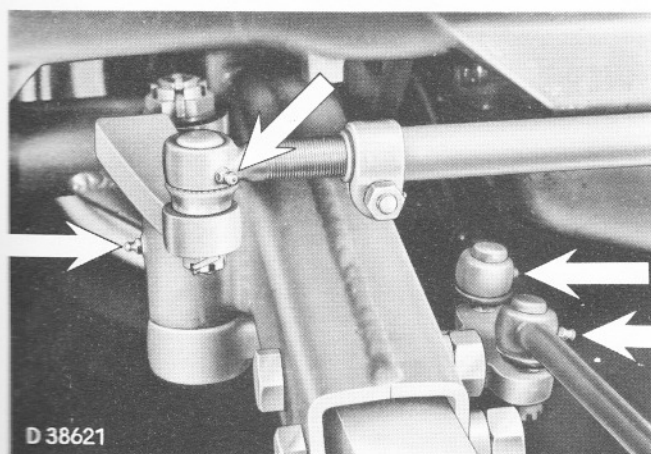


Figure 135 : Points de graissage des barres d'accouplement de direction et de bras de direction

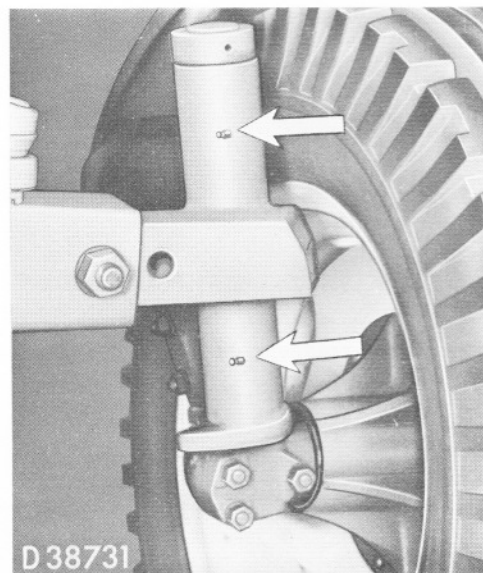


Figure 136 : Graisseurs du pivot de fusée

* Avant chaque remisage de longue durée du tracteur, il faut graisser les deux graisseurs des moyeux de roues avant jusqu'à ce que la graisse sorte entre le moyeu et la fusée. Ainsi, les roulements à rouleaux seront protégés contre l'humidité pendant la période de remisage du tracteur.

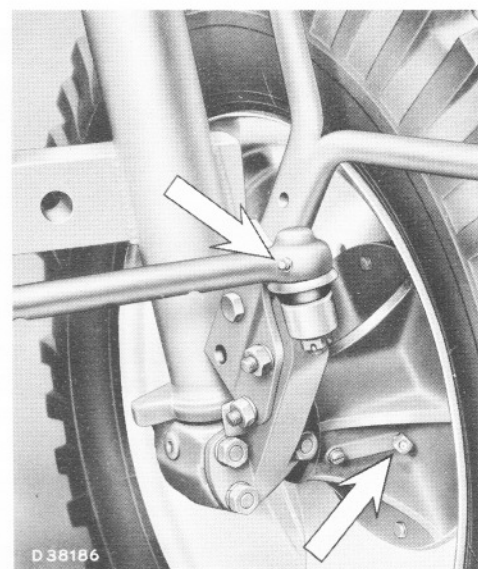


Figure 137 : Points de graissage du moyeu de roue avant et de la barre d'accouplement

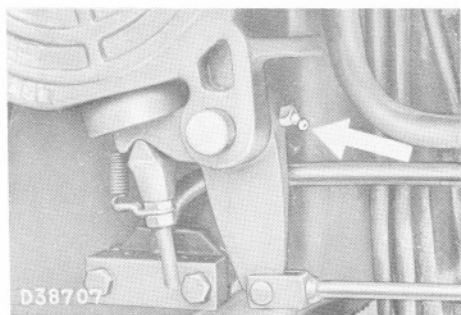


Figure 138 : Graisseur du levier de renvoi de frein



Figure 139 : Points de graissage du palier droit de l'arbre des pédales de frein et des pédales de frein

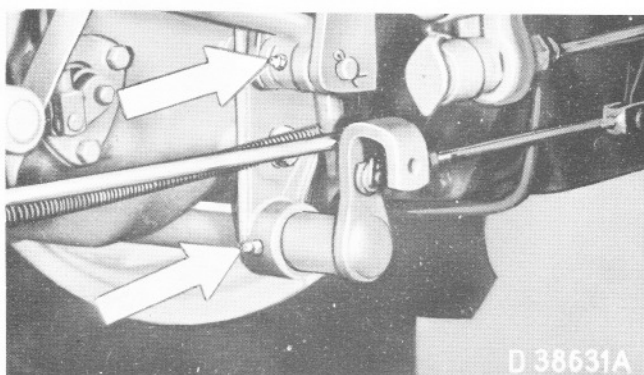


Figure 140 : Points de graissage du levier d'embrayage et du palier gauche de l'arbre des pédales de frein

Toutes les 50 heures de fonctionnement huilez toutes les pièces en mouvement sans graisseur et actionnez les en même temps - par ex. les articulations des tringleries d'embrayage, de freins, etc..

9 - Pression de gonflage des pneumatiques

Toutes les 50 heures, vérifiez les pneumatiques et gonflez-les en respectant exactement la pression prescrite (et non au toucher). Pression de gonflage pour les pneus avant = 2,0 kg/cm² (avec chargeur frontal ou un outil similaire amovible 2,5 kg/cm².)

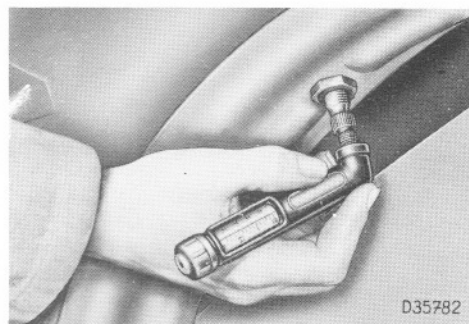


Figure 141 : Vérification de la pression de gonflage

Pour les travaux dans les champs, la pression des pneus arrière est de 0,8 kg/cm² et de toutes façons elle ne doit pas dépasser 1 kg/cm². Un pneu trop dur produit un tassement du sol et a tendance à patiner. Pour le déplacement sur route, la pression pour les roues arrière est de 1,5 kg/cm².

Contrôlez la pression de chaque pneu régulièrement au moins une fois par semaine, en utilisant le manomètre remis avec le tracteur (fig. 141) et gonflez, si nécessaire, à la pression prescrite.

En respectant la pression de gonflage prescrite vos pneus s'useront moins (durée d'utilisation prolongée) auront une meilleure adhérence (meilleure traction), et tasseront moins le sol (sans endommager les semences et les plantes).

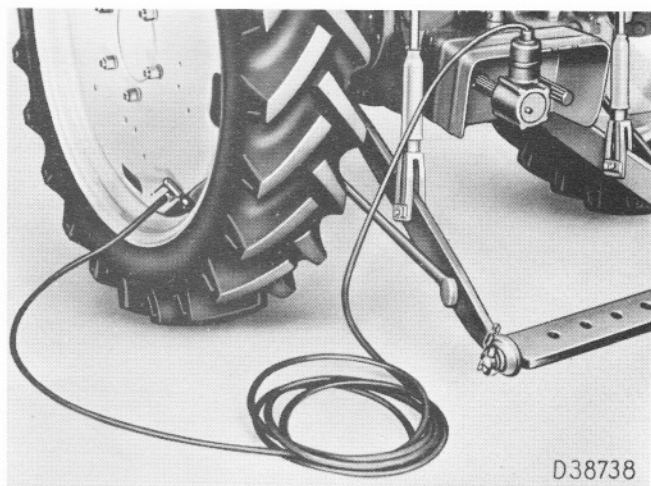


Figure 142 : Gonflage des pneumatiques au moyen d'un gonfleur

10 - Niveau d'huile du système hydraulique

Le système hydraulique doit être toujours rempli d'huile - même pendant le non fonctionnement du relevage - afin que la pompe hydraulique ne soit pas endommagée. Toutes les 50 heures de fonctionnement, le moteur étant arrêté et les outils baissés, dévissez la jauge (fig. 143) vérifiez le niveau, et complétez-le au besoin avec de l'huile moteur propre SAE 20 ou SAE 20W/20 (huile moteur sans additifs - pas d'huile HD), jusqu'au repère de la jauge. L'huile doit être exempte de saletés, et tout autre produit; ne remplissez l'huile que par l'orifice de remplissage (et non

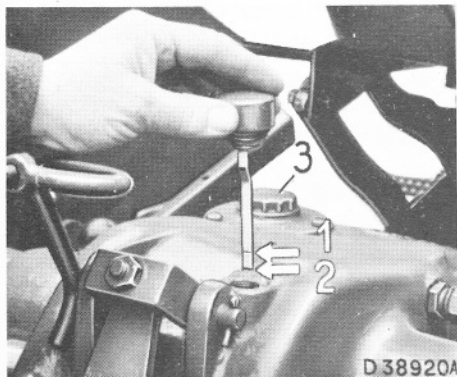


Figure 143 : Jauge d'huile hydraulique

- | | |
|--|---|
| 1 Niveau maximum | } Piston du vérin rentré et attelage trois points abaissé |
| 2 Coche inférieure : niveau minimum admissible (complétez immédiatement) | |
| 3 Orifice de remplissage | |

par l'orifice de la jauge). La propreté la plus rigoureuse est à observer. Par des températures ambiantes, au-dessous de +10°C, chauffez l'huile à environ 50°C avant le remplissage de sorte qu'elle puisse traverser le tamis (utilisez éventuellement le récipient indiqué à la fig. 192).

11 - Vérification de l'étanchéité du tracteur

Pour vérifier l'étanchéité de tous les organes du tracteur, inspectez extérieurement les éléments suivants:

Filtre à huile,
Serrage des carters,
Réservoir à combustible,
Raccords des tuyauteries d'alimentation,
Pompe d'injection,
Injecteurs,
Filtres à combustible,
Pompe d'alimentation,
Carter inférieur du moteur,
Radiateur et Conduites,
Tuyauteries hydrauliques, etc..

Éliminer les fuites en resserrant les raccords ou en remplaçant les joints.

TOUTES LES 150 HEURES DE FONCTIONNEMENT

12 - Vidange de l'huile moteur et remplacement du filtre à huile

Le filtre à huile (fig. 145) est à renouveler toutes les 250 heures de fonctionnement (toutes les 2 vidanges) :

a) Le moteur étant encore chaud, dévissez le bouchon de vidange (fig. 144) et vidangez entièrement l'huile moteur du carter inférieur (pour effectuer ce travail utilisez la clé carrée se trouvant dans le coffre à outils du tracteur).

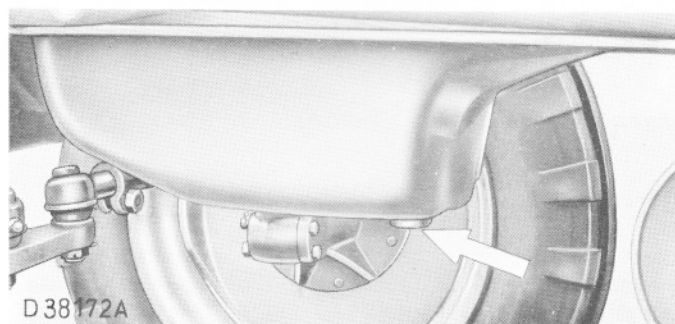


Figure 144 : Bouchon de vidange de l'huile moteur

- b) Avant de retirer le filtre usagé, versez 6 litres de combustible propre dans le carter inférieur.
c) Ne faites tourner le moteur que pendant quelques secondes et vidangez immédiatement le combustible; ne remettez pas le bouchon de vidange.
d) Dévissez l'élément filtrant avec le dôme du filtre en tournant vers la gauche (fig. 145) et mettez-les au rebut.
e) Nettoyez les orifices d'arrivée et de sortie dans l'embase du filtre.

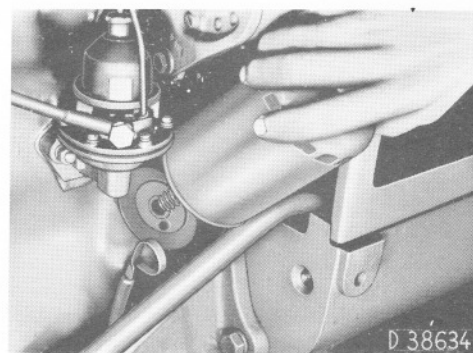


Figure 145 : Changer le filtre à huile

- f) Revissez le filtre neuf. Utilisez uniquement des filtres d'origine - pour éviter des endommagements et une usure prématurée. Pour assurer un montage correct et éviter des pertes d'huile, procédez comme suit :
1. Mettez un film d'huile sur la partie extérieure du joint du filtre.
 2. Lorsque le joint est en contact avec la plaque du filtre, serrez le filtre à la main de 3/4 à 1-1/4 de tour. Ne serrez pas trop.

- g) Après l'égouttement complet du combustible, revissez le bouchon de vidange et faites le plein du carter inférieur avec 5,7 litres d'huile propre (caractéristique, voir page 43). Le niveau de l'huile se trouve alors légèrement au-dessus du repère supérieur de la jauge.
- h) Mettez le moteur en marche. Après 10 minutes de fonctionnement du moteur, vérifiez le niveau et complétez-le au besoin jusqu'au repère supérieur de la jauge.
- i) Vérifiez l'étanchéité du filtre pendant le fonctionnement du moteur. S'il s'avère nécessaire, resserrez-le à la main avec précaution.

Ayez toujours des filtres d'origine en stock.

13 - Nettoyage du filtre à bain d'huile

Nettoyez le filtre à air lorsqu'un encrassement est constaté lors de la vérification (voir page 51), mais au plus tard, toutes les 250 heures de fonctionnement, renouvelez l'huile du filtre à air et nettoyez l'élément filtrant inférieur.

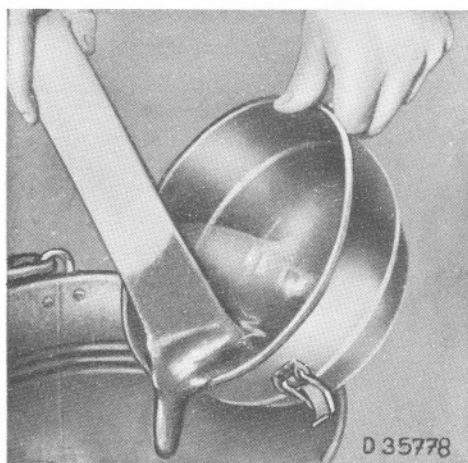


Figure 146 : Vidange de la cuve du filtre à air

Retirez la grille du radiateur (fig. 112), démontez la cuve du filtre à air, enlevez l'élément filtrant de la cuve (fig. 123). Si le niveau de l'huile dans la cuve est au-dessus du repère maximum, que l'huile est épaisse et boueuse, ou que le niveau des impuretés atteint un centimètre, il faut vidanger la cuve à sédiments, (fig. 146) la nettoyer au combustible et remplir avec de l'huile moteur propre (fig. 124).

Ne dépassez pas le repère maximum de la cuve à sédiments.

Nettoyage du filtre à air à sec, voir fin du Livret.

Lavez l'élément filtrant inférieur dans du combustible (fig. 147), séchez-le et remettez-le dans la cuve.

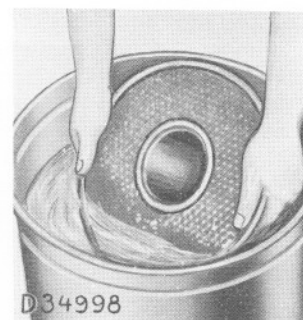


Figure 147 : Laver l'élément filtrant inférieur

Au remontage, veillez à la bonne étanchéité. Remplacez sans faute les joints endommagés.

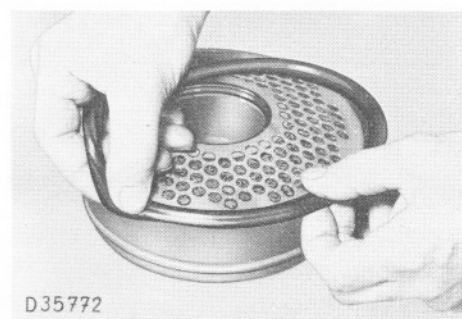


Figure 148 : Remontage de la bague d'étanchéité

14 - Points de graissage

Toutes les 250 heures de fonctionnement, Le moteur étant arrêté, graissez à la pompe les points de graissage indiqués ci-après, jusqu'à ce que la graisse propre sorte des logements. Nettoyez au préalable les graisseurs.

Désignation	Fig.	Nombre de graisseurs
Arbre de fourchette d'embrayage	149/150	2
Chape d'attelage	151	1
Lame de ressort	151	1
Siège rembourré	153	1
Rotules de bielles de relevage	151	2
Huilez les bielles de relevage	154	2 trous

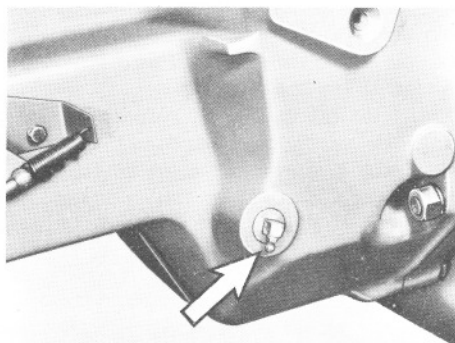


Figure 149 : Graisseur droit d'arbre de fourchette d'embrayage

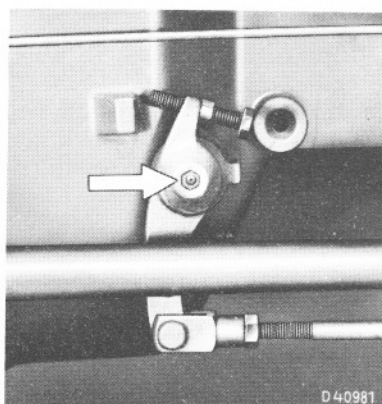


Figure 150 : Graisseur gauche d'arbre de fourchette d'embrayage

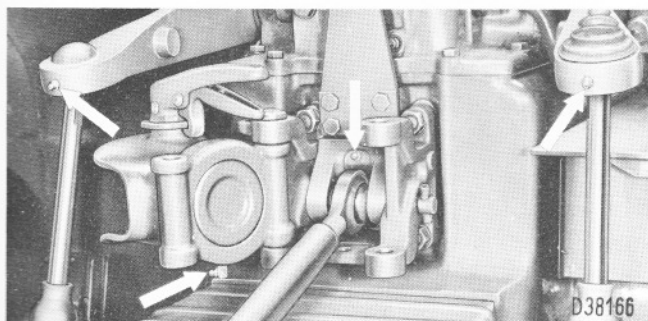


Figure 151 : Bielles de relevage, lame de ressort, chape d'attelage

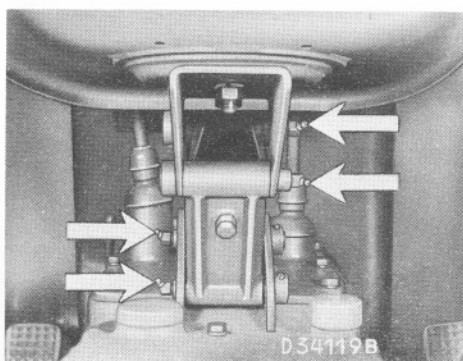


Figure 152 : Graisseurs du siège à cuvette

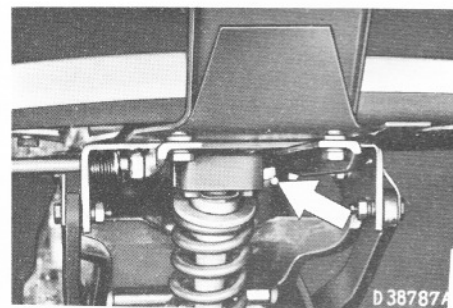


Figure 153 : Graisseur du siège rembourré

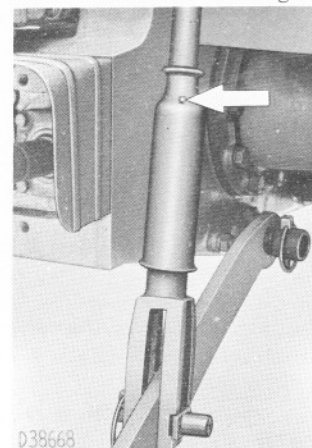


Figure 154 : Huiler les bielles de relevage

15 - Réglage des freins

La sécurité routière exige que les freins soient toujours bien réglés.

Toutes les 250 heures de fonctionnement, vérifiez les freins comme suit : le frein à pied est réglé de sorte qu'il y ait une distance d'environ 35 mm entre la chape du levier de renvoi et le bord du boîtier de freins (voir fig. 155) lorsque la pédale de frein est en contact avec le marchepied.

Le réglage du frein s'effectue au moyen de l'écrou "2" sur la tige filetée "1". Jusqu'au début de l'action de freinage, chaque pédale doit avoir une course libre de 15 à 17 mm mesurée au bord inférieur de la plaque d'appui. Pour cela, réglez l'écrou de réglage "3" sur la tige "4".

Si la course libre est devenue trop importante après un certain temps d'utilisation ou, que l'action de freinage des pédales jumelées (fig. 29) devient inégale d'un côté par rapport à l'autre, il faut régler les freins :

a) Réglage du frein à pied :

Réglez l'écrou de réglage "3" (fig. 155) ; pour cela desserrez le contre-écrou "5" jusqu'à ce que l'arrêt "6" se détache de l'écrou de réglage. En tournant l'écrou de réglage vers la droite, on avance le début de l'action de freinage, et en tournant l'écrou vers la gauche on retarde le début de l'action de freinage. Après avoir effectué ce réglage, positionnez l'arrêt sur l'écrou de réglage de sorte que ce dernier soit bloqué et ne puisse pas tourner. Resserrez le contre-écrou. Vérifiez si la course libre de la pédale au bord inférieur de la plaque d'appui est toujours de 15 à 17 mm environ et freinez simultanément les deux roues arrière

avec les pédales jumelées. Si les traces de freinage sont inégales, réglez les freins en conséquence. Si malgré le réglage du frein, le résultat n'est toujours pas satisfaisant, faites changer les garnitures usées.

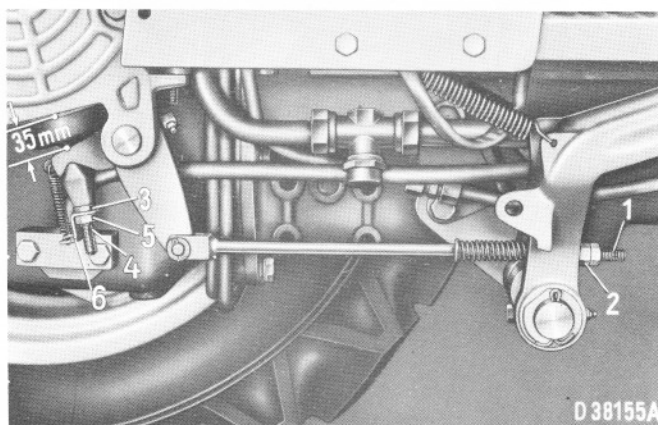


Figure 155 : Réglage du frein (côté droit)

- | | |
|--------------------------|----------------|
| 1 Tige réglable de frein | 4 Tige |
| 2 Ecrou de réglage | 5 Contre-écrou |
| 3 Ecrou de réglage | 6 Arrêtoir |

b) Réglage du frein à main

(Si le tracteur est équipé d'un frein à main indépendant non valable pour la France)

Si la course libre du levier du frein à main est devenue trop importante, procédez au réglage du frein à main. Pour ce faire, desserrez le contre-écrou 5 (fig. 148) jusqu'à ce que l'arrêtoir 6 se détache de l'écrou de réglage 3. En tournant l'écrou de réglage vers la droite, on avance le début de l'action de freinage et en le tournant vers la gauche on retarde le début de l'action de freinage.

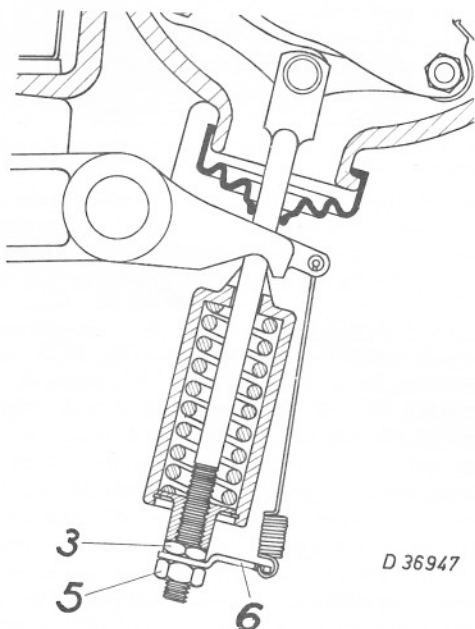


Figure 156 : Timonerie du frein à main

Après avoir effectué le réglage, positionnez l'arrêtoir sur la partie six pans de l'écrou de réglage. Resserrez le contre-écrou.

Si le tracteur est équipé d'un frein à pied et à main combiné, la garde du levier est améliorée en réglant le frein à pied (voir ci-dessus).

Les garnitures de freins sont reconnues de bonne qualité par le constructeur et doivent être commandées chez votre agent compétent.

16 - Réglage de l'embrayage moteur

Toutes les 250 heures de fonctionnement, vérifiez l'embrayage :

L'embrayage moteur est réglé de façon à ce que la pédale d'embrayage puisse être comprimée facilement de 30 mm environ jusqu'à ce que le débrayage devienne perceptible (point de résistance). L'usure des garnitures de l'embrayage réduit au fur et à mesure la course libre de la pédale et nécessite un réglage, sinon la transmission de la puissance du moteur est insuffisante, par suite du patinage de l'embrayage.

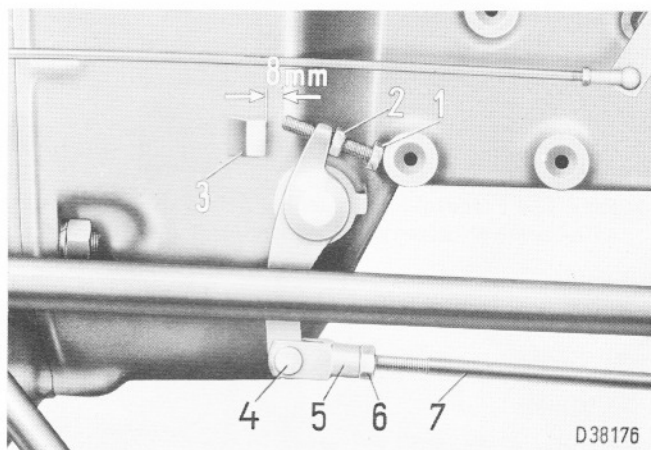


Figure 157 : Réglage de l'embrayage

- | | |
|----------------|--------------------|
| 1 Vis de butée | 5 Chape |
| 2 Contre-écrou | 6 Contre-écrou |
| 3 Butée | 7 Tige de commande |
| 4 Axe | |

MISE EN GARDE : Le tracteur ne doit pas être mis en service si la course libre de la pédale est inférieure à 10 mm.

Desserrez le contre-écrou 6 de la tige de commande 7 (fig. 157) et enlevez l'axe 4, desserrez la chape 5 pour allonger la tige, remontez l'axe et vérifiez la course libre de la pédale. La chape doit être desserrée jusqu'à ce qu'une course libre de la pédale de 30 mm environ c'est-à-dire 13-16 mm du bord de la plaque d'appui soit obtenue. Resserrez le contre-écrou, et bloquez l'axe avec la goupille. Si après plusieurs réglages la course libre correcte ne peut plus être obtenue, il faut changer les garnitures de l'embrayage.

Après le réglage de la course libre, procédez au réglage de l'arbre de fourchette d'embrayage :

Desserrez le contre-écrou 2 de la vis de butée située sur l'axe de fourchette d'embrayage et vissez la vis d'arrêt jusqu'à ce qu'elle se trouve à 8 mm de la butée 3, mesuré à l'horizontale, la pédale étant au point de résistance. Cependant le débrayage complet au deuxième étage, et le passage sans bruit de la 4ème vitesse doivent être assurés.

Si le changement de vitesses provoque trop de bruit, il faut augmenter la distance entre la vis d'arrêt et la butée. Cette distance ne doit pas dépasser 8 mm. Dans le cas contraire, la distance doit être diminuée, afin d'obtenir un réglage correct. Resserrez le contre-écrou.

17 - Resserrage de la boulonnerie

Toutes les 250 heures de fonctionnement, vérifiez et resserrez au besoin toutes les vis et tous les écrous des roues avant et arrière, et de l'essieu avant extensible.

18 - Tension de la courroie trapézoïdale

Toutes les 250 heures de fonctionnement, vérifiez la tension de la courroie. La courroie de ventilateur et de génératrice doit être correctement tendue et être exempte d'huile et de graisse.

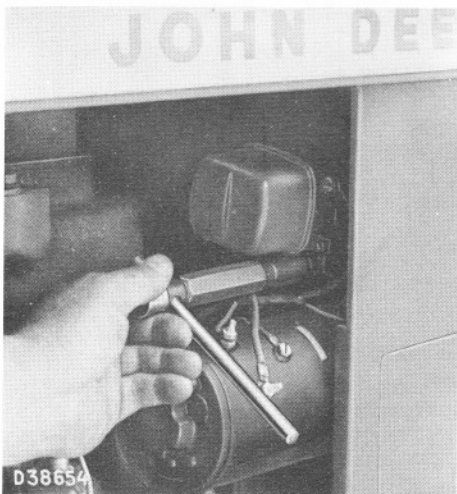


Figure 158 : Vis de réglage de la tension de la courroie

Si avec l'éclairage allumé (position I de la clé, fig. 8) et le moteur tournant à plein régime, la lampe témoin rouge s'allume par la suite du patinage de la courroie de ventilateur et génératrice, il faut immédiatement retendre la courroie pour éviter son usure et des dégâts à la génératrice. Une courroie détendue n'entraîne pas correctement le ventilateur et la pompe à eau et le refroidissement est par conséquent

diminué ; le moteur chauffe et le thermomètre d'eau indique une température élevée (voir page 11). Ouvrez le couvercle du panneau latéral droit (voir fig. 120). Pour tendre la courroie, desserrez les vis 1, 2 et 3 (fig. 159) et tirez la génératrice vers l'extérieur,

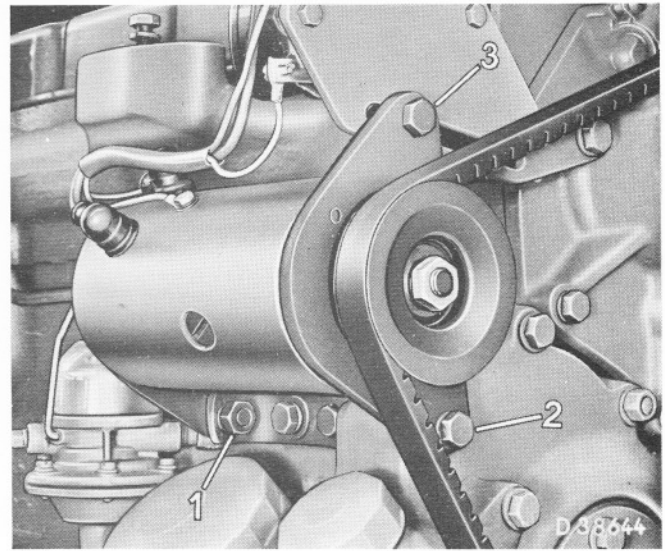


Figure 159 : Tension de la courroie du ventilateur .

- 1) Vis de fixation
- 2) Vis de réglage
- 3) Vis de réglage

jusqu'à ce que la courroie soit suffisamment tendue, puis resserrez les vis. Ne tendez pas excessivement la courroie. Sous la pression du pouce, elle doit avoir un mou de 1 à 1,5 cm.

Une courroie neuve doit être rodée au moins 10 à 15 minutes. Ensuite vérifiez et au besoin réglez la tension de la courroie. Une tension insuffisante ou excessive de la courroie entraîne une usure prématurée de la courroie et des roulements.

19 - Contrôle du niveau de l'huile de transmission

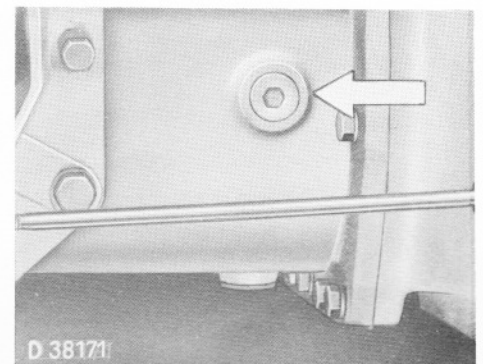


Figure 160 : Vis de niveau, côté gauche de la transmission

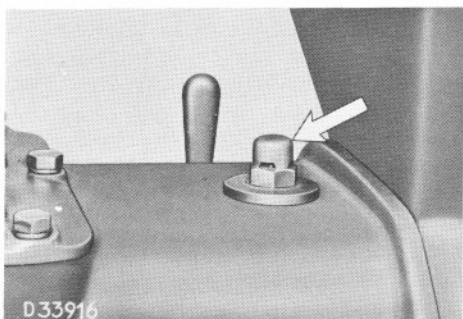


Figure 161 : Bouchon de remplissage de l'huile de la transmission

Toutes les 250 heures de fonctionnement, vérifiez le niveau de l'huile de la transmission et complétez-le au besoin jusqu'à la vis de niveau - pas plus - avec de l'huile de transmission SAE 80 ou SAE 90. Remettez le bouchon de remplissage et la vis de niveau.

20 - Nettoyage du filtre à huile du système hydraulique

Toutes les 250 heures de fonctionnement, nettoyez le filtre du système hydraulique.

a) Le moteur étant à l'arrêt desserrez les vis hexagonales 3 (fig. 162) et enlevez le filtre (fig. 163).

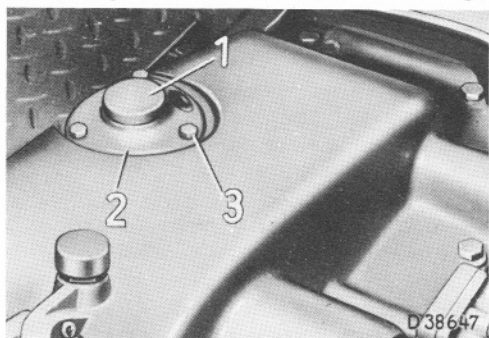


Figure 162 :

- 1 Bouchon de remplissage de l'huile du système hydraulique
- 2 Couvercle du filtre
- 3 Vis hexagonales

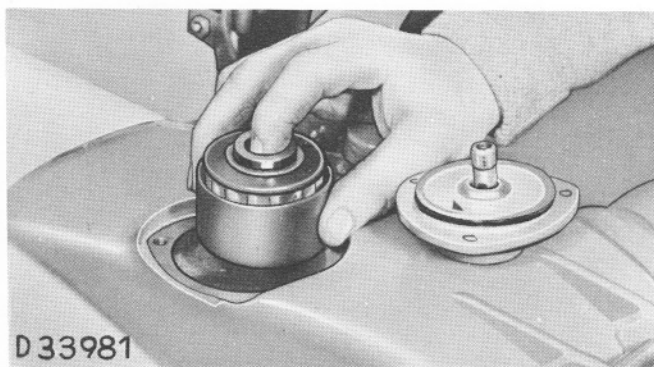
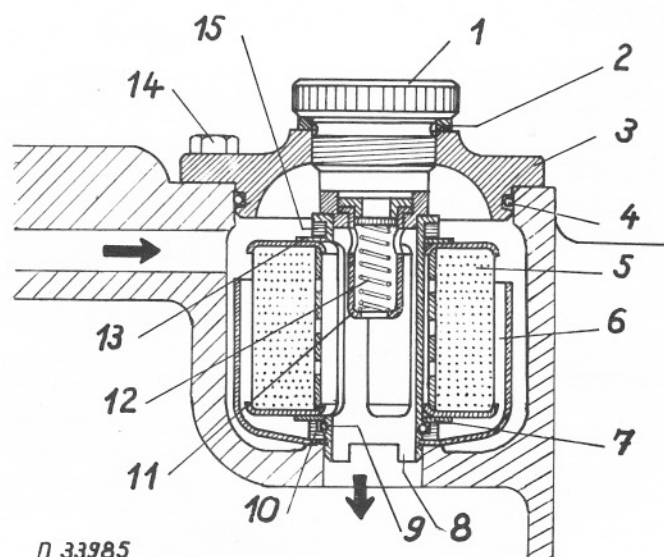


Figure 163 : Démontage du filtre à huile du système hydraulique



Figure 164 : Démontage de l'élément filtrant



D 33985

Figure 165 : Coupe du filtre à huile du système hydraulique

- 1 Bouchon de remplissage
- 2 Joint
- 3 Couvercle du filtre
- 4 Anneau d'étanchéité
- 5 Élément filtrant
- 6 Dôme du filtre
- 7 Rondelle
- 8 Tube support
- 9 Circlip
- 10 Joint
- 11 Douille
- 12 Ressort de la soupape de surpression
- 13 Entretoise
- 14 Vis
- 15 Joint
- 16 Cuvette de ressort
- 17 Pastille de retenue du ressort

- b) Retirez l'élément filtrant (fig. 164) et nettoyez-le dans de l'essence de nettoyage en utilisant une brosse douce.

Soyez prudent en manipulant l'essence de nettoyage, elle est hautement inflammable (si de l'air comprimé est disponible, obturez l'orifice central inférieur et soufflez du haut de manière que le filtre soit nettoyé de l'intérieur vers l'extérieur). Remplacez l'élément filtrant s'il est endommagé.

- c) Jetez le résidu d'huile sale se trouvant dans le dôme du filtre et lavez ce dernier dans du combustible.
- d) Nettoyez les orifices d'arrivée et de sortie, vérifiez si les joints sont en bon état. Assemblez le filtre lorsque toutes les pièces sont sèches (fig. 166).
- e) Rincez le reniflard incorporé dans la jauge d'huile dans du combustible.

Il est primordial d'observer la plus grande propreté pendant toute intervention sur le système hydraulique.

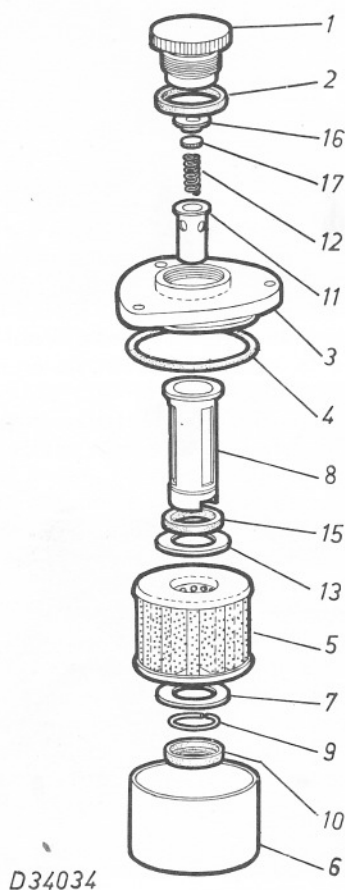


Figure 166 : Ordre de montage du filtre à huile

21 - Contrôle du niveau de l'huile de la poulie de battage

Toutes les 250 heures de fonctionnement, dévissez la vis de niveau 2 (fig. 167), vérifiez le niveau de l'huile et complétez-le au besoin avec de l'huile de transmission propre SAE 80 ou SAE 90 jusqu'au niveau de l'orifice de contrôle.

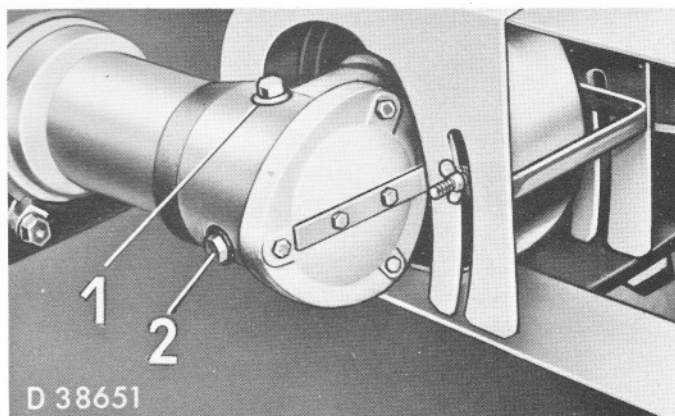


Figure 167

- 1 Bouchon de remplissage
2 Vis de niveau pour la poulie de battage

TOUTES LES 500 HEURES DE FONCTIONNEMENT

22 - Nettoyage du filtre à combustible

Toutes les 500 heures de fonctionnement, fermez le robinet d'arrêt du combustible. Dévissez le goujon 11 (fig. 168). Enlevez la cuve en verre, l'élément filtrant et les joints. Lavez la cuve dans du combustible et séchez-la. Mettez un élément filtrant neuf et un joint neuf et remontez la cuve en verre. Resserrez le bouchon de vidange 13 (voir ordre de montage, fig. 168). L'élément filtrant du filtre secondaire est à remplacer seulement au cours d'une révision générale du moteur et dans le cas où le filtre primaire a été particulièrement encrassé ou très rempli d'eau.

Après chaque renouvellement du filtre, videz et nettoyez également le bol en verre de la pompe d'alimentation (voir page 64). Ouvrez le robinet d'arrêt du combustible. Purgez le système d'alimentation (voir page 71).

Ayez toujours des éléments filtrants et des joints d'origine en réserve.

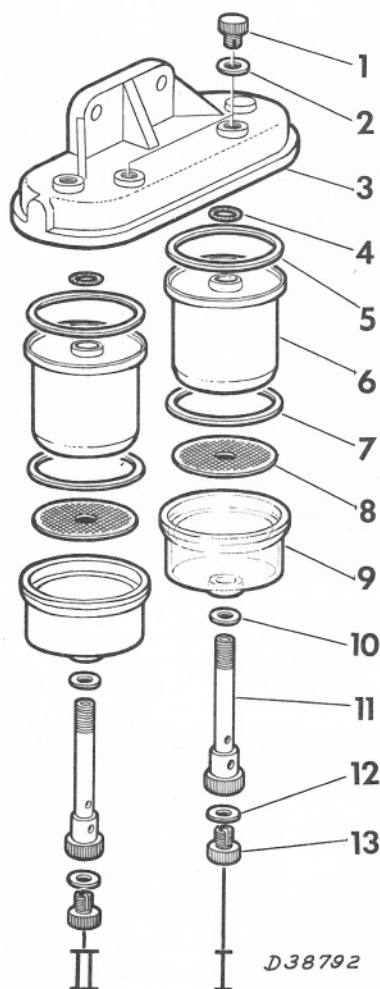


Figure 168 : Ordre de montage des filtres à combustible

- I Filtre primaire
- II Filtre secondaire
- 1 Vis de purge
- 2 Joint
- 3 Couvercle des filtres
- 4 Joint
- 5 Joint
- 6 Élément filtrant
- 7 Joint
- 8 Tamis
- 9 Cuve de décantation
- 10 Joint
- 11 Goujon
- 12 Joint
- 13 Bouchon de vidange

23 - Réglage des culbuteurs

Ce réglage doit être fait toutes les 500 heures de fonctionnement, il est recommandé de le faire effectuer dans l'atelier de votre agent, par un spécialiste :

A l'aide d'une broche que l'on introduit dans le trou de calage (fig. 169) du carter de volant, on obtient le Point Mort haut. Le jeu doit être de 0,35 mm pour les soupapes d'admission et de 0,45 mm pour les soupapes d'échappement - (moteur froid ou chaud) -

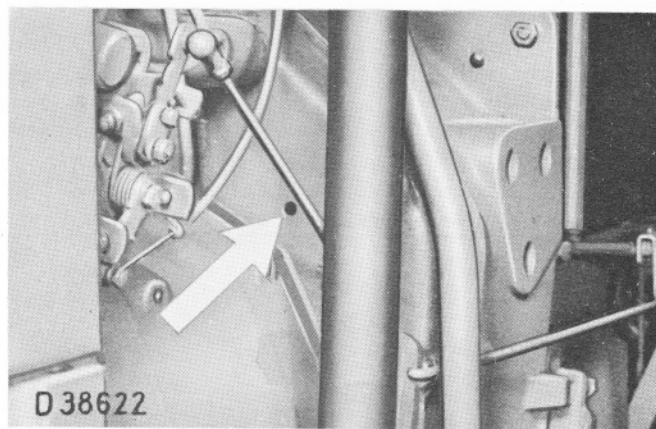


Figure 169 : Trou de réglage du P.M.H.

24 - Nettoyage de la pompe d'alimentation

Lorsque vous constatez pendant la vérification journalière des présences d'impuretés dans le bol en verre, videz-le, mais faites l'entretien au moins toutes les 500 heures de fonctionnement et après avoir remplacé le filtre. Fermez le robinet d'arrêt du combustible, desserrez l'écrou moleté de l'étrier. Enlevez le bol en verre et le tamis pour les nettoyer dans du combustible propre, séchez les. Rincez la partie inférieure de la pompe. Remplacez les joints endommagés. Ouvrez brièvement et fermez le robinet d'arrêt pour vérifier le passage du combustible. Si l'écoulement est insuffisant, la sortie du réservoir est obturée. Dévissez le robinet d'arrêt du combustible, vidangez le réservoir, rincez-le avec du combustible, nettoyez le robinet d'arrêt et revissez-le avec son joint. Remontez le tamis, les joints, le bol en verre et l'étrier. Remplissez le réservoir et ouvrez le robinet d'arrêt de combustible. Avant de serrer l'écrou moleté, actionnez le levier d'amorçage de la pompe d'alimentation (fig. 193) jusqu'à ce que le bol en verre soit rempli de combustible, puis ramenez le levier vers le

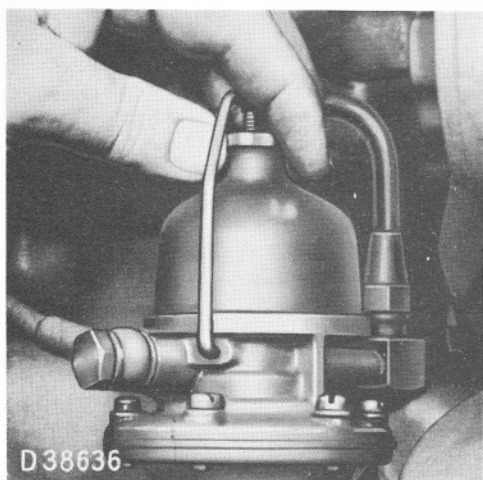


Figure 170 : Ecrou fixant l'étrier sur le bol en verre

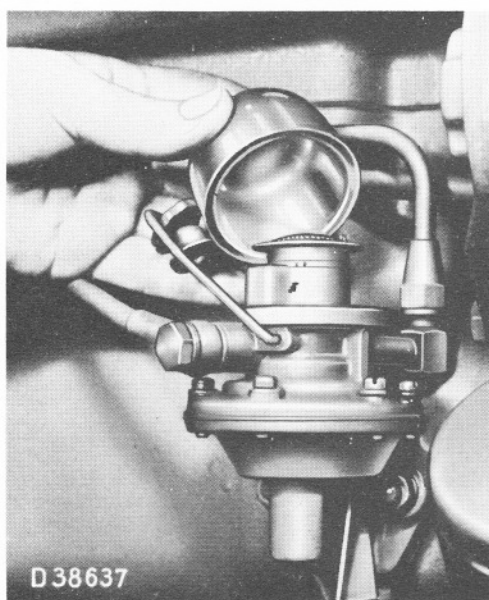


Figure 171 : Dépose du bol en verre de la pompe d'alimentation

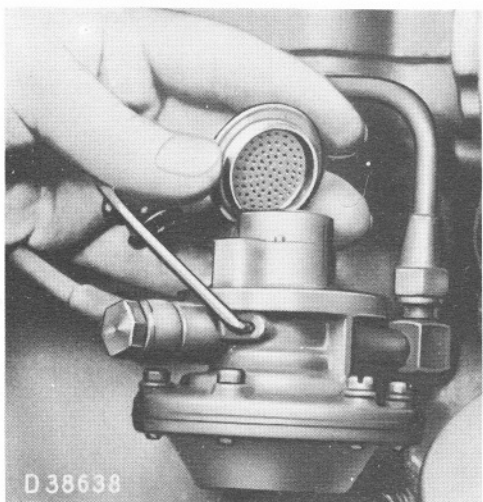


Figure 172 : Dépose du tamis de la pompe d'alimentation

bas et serrez à la main l'écrou moleté. Le moteur étant en marche, vérifiez l'étanchéité du bol en verre et resserrez à la main l'écrou moleté si nécessaire. Purgez le système d'alimentation (voir page 71).

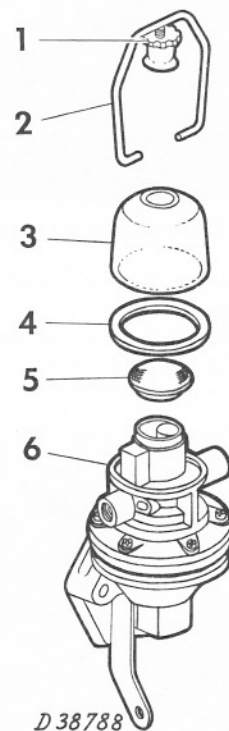


Figure 173 : Ordre de montage de la pompe d'alimentation

- | | |
|------------------------------|------------------------|
| 1 Ecrou moleté | 4 Joint |
| 2 Etrier | 5 Tamis |
| 3 Bol à sédiments (en verre) | 6 Pompe d'alimentation |

Un nettoyage très fréquent du bol en verre de la pompe d'alimentation peut résulter du mauvais stockage du combustible. Conservez le combustible exempt d'impuretés et d'eau (voir fig. 110, page 42).

25 - Réglage du ralenti

Toutes les 500 heures de fonctionnement, faites vérifier et régler si nécessaire le ralenti du moteur par un spécialiste de l'atelier. Ne réglez pas le régime à moins de 630 tr/mn afin que la génératrice reste toujours en circuit.

TOUTES LES 750 HEURES DE FONCTIONNEMENT

26 - Nettoyage du reniflard

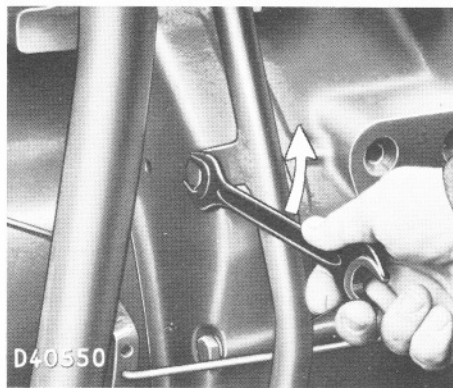


Figure 174 : Desserrage du tuyau de reniflard

Toutes les 750 heures de fonctionnement, desserrez le collier de fixation (fig. 174). Enlevez le tube de reniflard (fig. 175), lavez, séchez-le et remontez-le. Vérifiez que le joint soit correctement en place dans l'orifice du couvercle des culbuteurs.

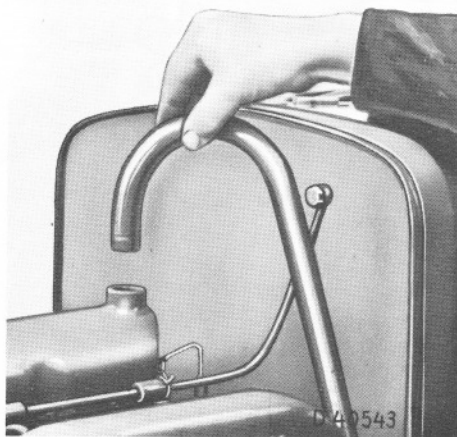


Figure 175 : Démontage du tube de reniflard

27 - Graissage de la direction

Toutes les 750 heures de fonctionnement, faites l'appoint du bôitier de direction (fig. 176) avec de l'huile de transmission SAE 80 ou SAE 90 jusqu'à ce qu'elle sorte par le bas. Pour accéder au bouchon de remplissage, démontez la batterie gauche.

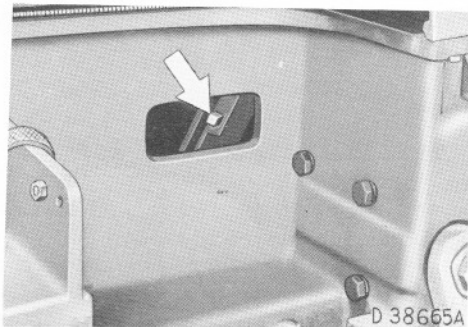


Figure 176 : Bouchon de remplissage du boîtier de la direction

28 - Nettoyage de la partie supérieure du filtre à air

Toutes les 750 heures de fonctionnement, et avant si le filtre est excessivement encrassé, enlevez la grille du radiateur, déposez le filtre à air complet du moteur et nettoyez soigneusement la partie supérieure du filtre en la plongeant plusieurs fois dans du combustible Diesel (fig. 177). Nettoyez le tube d'aspiration à l'intérieur. Secouez le filtre pour l'égoutter, revissez-le afin qu'il soit étanche, et remplissez-le

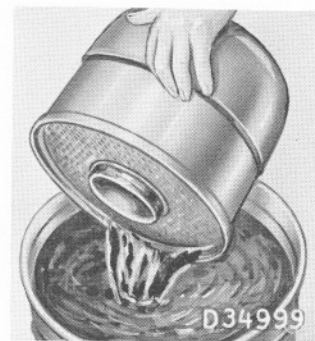


Figure 177 : Nettoyage de la partie supérieure du filtre à air

avec de l'huile de qualité correcte (voir page 51). Vérifiez l'étanchéité des durites. Remontez la grille du radiateur.

29 - Réglage des roulements de roue avant

Toutes les 750 heures de fonctionnement, vérifiez si les roulements à rouleaux coniques des deux roues avant présentent un jeu latéral excessif ; si nécessaire, procédez au réglage.

Dans la mesure du possible faites effectuer ce réglage par un spécialiste.

- a) Soulevez l'essieu avant au moyen d'une chandelle ou d'un autre dispositif de levage jusqu'à ce que les roues avant soient dégagées du sol.

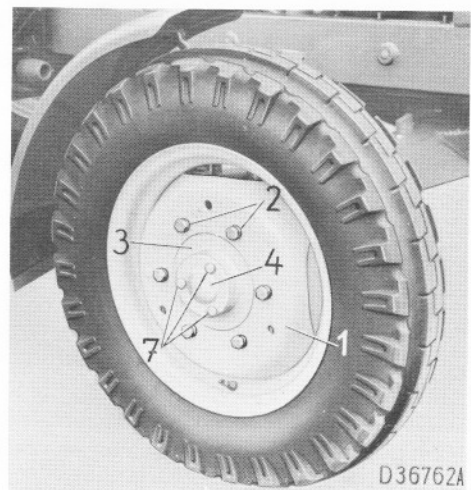


Figure 178 : Roue avant

Ne placez pas le dispositif de levage sous le carter inférieur du moteur.

- b) Dévissez les six vis de roue 2 (fig. 179) et retirez la jante 1 avec son pneu.
- c) Prenez le moyeu 3 avec les deux mains, exercez une poussée axiale sur le moyeu, puis tirez-le vers l'extérieur. Si les deux roulements à rouleaux coniques 9 et 11 ont un jeu axial perceptible, desserrez les trois vis 7, et retirez le chapeau de moyeu 4.
- d) Enlevez la goupille fendue 5, tournez l'écrou crênelé 6 lentement et avec précaution vers la droite, en tournant en même temps le moyeu. Dès qu'une résistance se fait sentir, le jeu axial est supprimé.

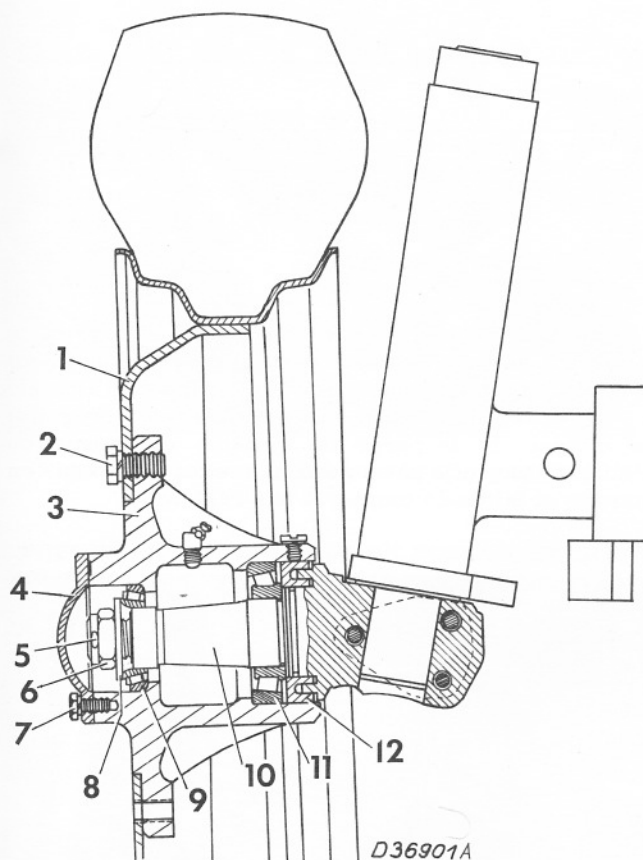


Figure 179 : Coupe du moyeu de roue avant

- 1 Jante avec voile
- 2 Vis de fixation de roue
- 3 Moyeu de roue avant
- 4 Chapeau de moyeu
- 5 Goupille fendue
- 6 Ecou crênelé
- 7 Vis de fixation du chapeau de moyeu
- 8 Rondelle d'arrêt
- 9 Roulement à rouleaux coniques
- 10 Fusée
- 11 Roulement à rouleaux coniques
- 12 Bagues d'étanchéité

- e) Si le moyeu de roue a été trop serré, dévissez l'écrou crênelé et donnez un coup avec le manche d'un marteau ou avec un maillet sur l'extrémité de la fusée, pour le libérer. Refaites le réglage si les roulements ont repris du jeu (voir ci-dessus).

Un jeu latéral (jeu axial) ne doit pas être pris à la légère car il peut entraîner de graves endommagements par le déplacement des roulements.

- f) Remontez la goupille fendue - si nécessaire, desserrez l'écrou crênelé jusqu'au trou le plus près. Révérifiez le jeu latéral des roulements.
- g) Remontez le chapeau de moyeu 4 avec les trois vis et les rondelles Grower sur le moyeu de roue avant.
- h) Fixez la roue avant avec les six vis et les rondelles Grower sur le moyeu de roue.
- i) Réglez l'autre roue avant de la même façon (points b à h).
- k) Graissez à la pompe les deux roulements de chaque moyeu en faisant tourner la roue de temps en temps, jusqu'à ce que la graisse apparaisse sur le bord. Essuyez l'excédent de graisse.
- l) Abaissez le tracteur à l'avant. Enlevez la chandelle ou le dispositif de levage utilisé.
- m) Après environ 50 heures de fonctionnement, resserrez les vis de roue 2 (fig. 179).

TOUTES LES 1000 HEURES DE FONCTIONNEMENT

30 - Remplissage du radiateur

A la livraison du tracteur, l'eau de refroidissement contient un produit de protection qui protège le moteur contre la rouille et contre le gel jusqu'à une température de -20°C . Ce mélange doit rester pendant 750 heures de fonctionnement mais pas plus de six mois dans le moteur. Par la suite, toutes les 1000 heures de fonctionnement, renouvelez ce mélange par 25% d'antigel anticorrosif (Ethylène glycol) et 75% d'eau douce et propre. Par des températures, extrêmement basses, augmentez le pourcentage d'antigel suivant les indications du fournisseur.

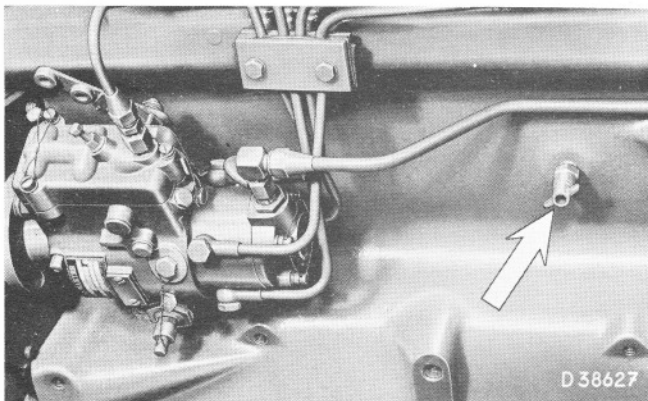


Figure 180 : Robinet de vidange du bloc cylindres

Du fait que ce produit protège le système de refroidissement contre la rouille, le tracteur ne doit jamais être mis en service ou remisé sans ce dernier, - même dans les pays tempérés et pendant les saisons chaudes.

Avant de le remplir avec un nouveau mélange, rincez le radiateur jusqu'à ce que l'eau en sorte propre. Mélangez le produit de protection avec l'eau de refroidissement avant de remplir le radiateur. Après le remplissage, faites tourner le moteur jusqu'à ce qu'il ait atteint sa température de fonctionnement afin que le mélange puisse passer par le thermostat ouvert, circuler dans le système de refroidissement

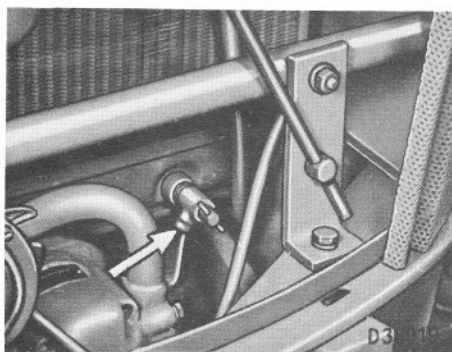


Figure 181 : Robinet de vidange du radiateur

et atteindre également le bloc cylindres. Le système de refroidissement doit être parfaitement étanche. Fermez bien le bouchon de remplissage du radiateur.

Renouvelez les joints et les durites endommagés.

Le système de refroidissement ne doit pas avoir de fuites. Une perte du liquide de refroidissement entraîne la surchauffe du moteur. Vérification de l'étanchéité : le bouchon de remplissage étant bien fermé, ouvrez l'un des robinets de vidange. Si l'eau s'arrête de couler après une courte durée, le système de refroidissement est étanche. Refaites le plein du radiateur. Pour un refroidissement efficace, il est important que le radiateur soit également propre à l'extérieur. Il doit être exempt de poussières, et de graisse. Nettoyez les alvéoles du radiateur avec un jet d'eau de faible pression. De même la grille du radiateur doit être maintenue propre de sorte que le ventilateur puisse aspirer suffisamment d'air pour le refroidissement du moteur.

31 - Vérification de la pompe d'injection

Toutes les 1000 heures de fonctionnement, faites vérifier et si nécessaire, régler la pompe d'injection par un spécialiste de votre atelier.

32 - Injecteurs

Toutes les 1000 heures de fonctionnement, vérifiez les injecteurs. Le mauvais fonctionnement d'un injecteur est indiqué par une mauvaise combustion (fumée), une perte de puissance et un fonctionnement irrégulier du moteur. Si la purge du système d'alimentation n'élimine pas ces phénomènes, mettez le moteur en marche et faites-le tourner à bas régime.

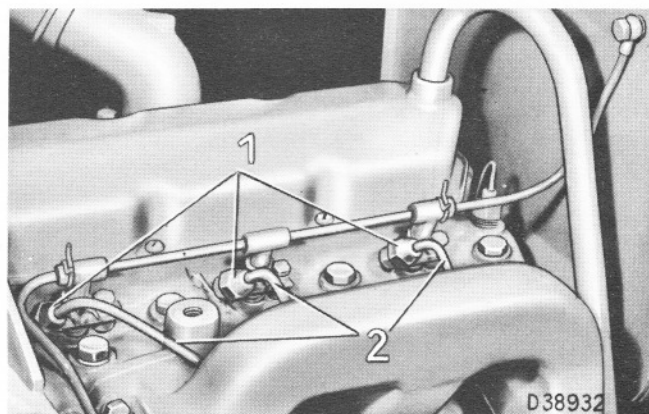


Figure 182 :

1 = Injecteurs

2 = Tuyauteries d'injection

Desserrez d'un tour le raccord de la tuyauterie de pression de l'injecteur 1 et bloquez en même temps l'écrou six pans du coude d'arrivée (fig. 183). Contrôlez le régime du moteur et resserrez le raccord de la

tuyauterie. Procédez de la même façon pour les autres injecteurs. Si le régime du moteur ne baisse pas après le desserrage du raccord de la tuyauterie de pression, l'injecteur correspondant est sale ou défectueux. Dans ce cas adressez-vous à votre agent compétent. Les opérations comme le démontage, le remontage, le désassemblage, la vérification et le réglage des injecteurs doivent être effectuées dans l'atelier de votre agent car elles nécessitent des outils et des appareils de vérification spéciaux ainsi que les connaissances d'un spécialiste en la matière.

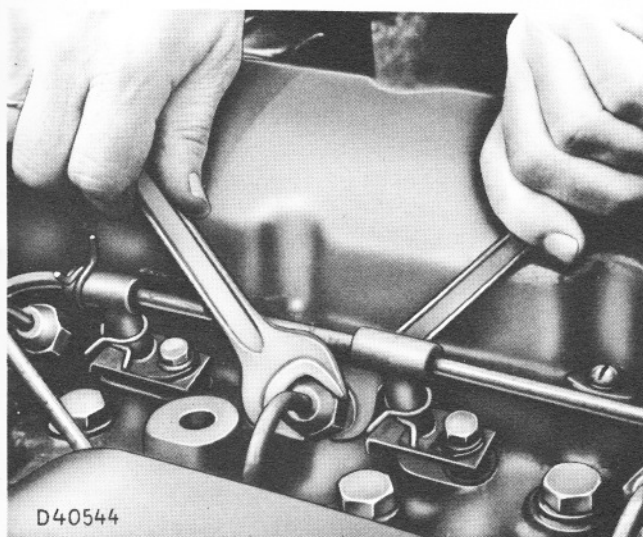


Figure 183 : Serrage des tuyaux d'injecteurs

TOUTES LES 1500 HEURES DE FONCTIONNEMENT

33 - Vidange de l'huile de transmission

Pour faire une vidange complète de l'huile à sa température de fonctionnement, enlevez immédiatement après l'arrêt du moteur le bouchon de remplissage (fig. 161), la vis de niveau (fig. 160) et les trois bouchons de vidange (fig. 184 et 185).

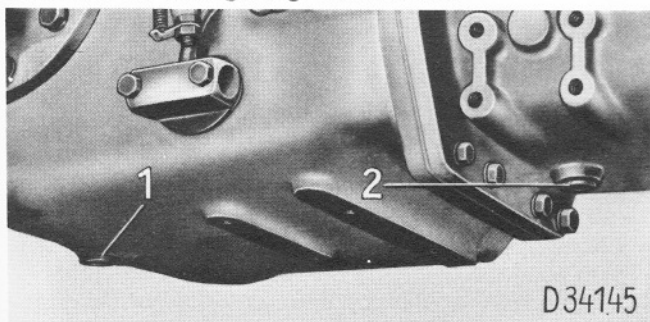


Figure 184 : Bouchons de vidange de l'huile de transmission

- 1 Bouchon de vidange arrière
- 2 Bouchon de vidange avant

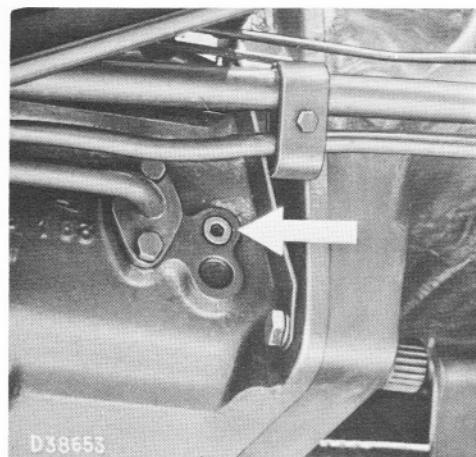


Figure 185 : Bouchon de vidange, côté droit, de l'huile de transmission

Remontez les bouchons de vidange et versez du combustible Diesel par l'orifice de remplissage jusqu'à ce qu'il sorte de l'orifice de niveau. Fermez les orifices de remplissage et de niveau. Pendant cinq minutes environ, conduisez le tracteur sans charge en marche avant et en marche arrière, en engageant les différentes vitesses. Arrêtez le tracteur. Dévissez les trois bouchons de vidange. Dévissez la conduite 3 (fig. 186) permettant la circulation de l'huile de transmission (desserrez les quatre vis 1 et 2 indiquées dans la fig. 186). Retirez le tuyau d'aspiration (fig. 188) et la crépine d'aspiration 6 de la pompe à engrenages (fig. 187). Le moteur étant en marche et l'embrayage engagé, vidangez complètement l'huile de transmission, puis, le moteur arrêté, laissez égoutter le combustible pendant environ 1/2 heure. Ensuite, lavez la crépine d'aspiration 6, avec du combustible, remontez-la, introduisez le tuyau d'aspiration et dirigez son extrémité vers le bas (fig. 188). Refixez la tuyauterie. Remontez les bouchons de vidange et remplissez le carter de la transmission jusqu'à l'orifice de la vis

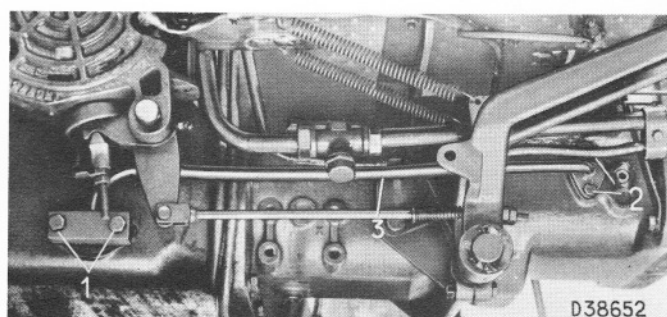


Figure 186 :

- 1 Vis de fixation
- 2 Vis de fixation
- 3 Tuyauterie du circuit de l'huile de transmission

de niveau avec de l'huile de transmission propre SAE 80 ou SAE 90. Revissez la vis de niveau.

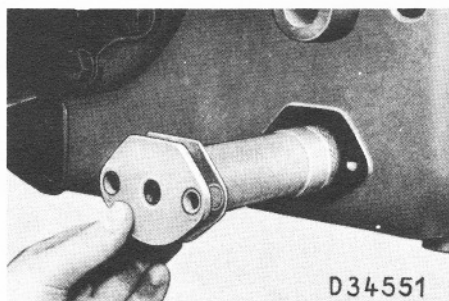


Figure 187 : Démontage de la crépine d'aspiration

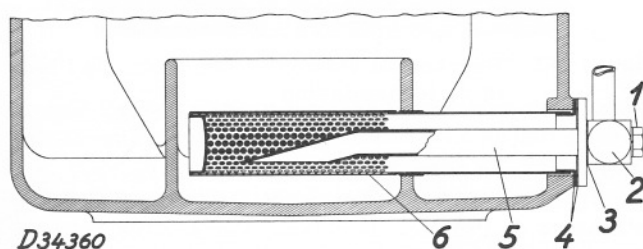


Figure 188 : Coupe de la crépine d'aspiration d'huile de transmission

- 1 Vis hexagonale
- 2 Raccord du tuyau d'aspiration
- 3 Joint
- 4 Joints
- 5 Tuyau d'aspiration
- 6 Crépine d'aspiration

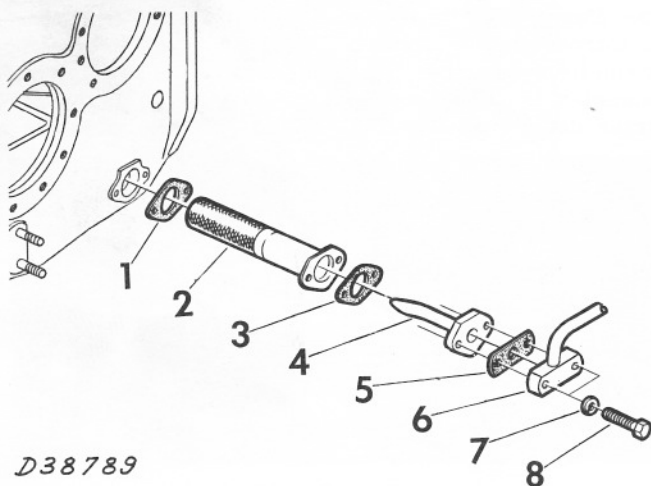


Figure 189 : Ordre de montage de la crépine d'aspiration de l'huile de transmission

- | | |
|------------------------|-------------------|
| 1 Joint | 5 Joint |
| 2 Crépine d'aspiration | 6 Conduite |
| 3 Joint | 7 Rondelle Grower |
| 4 Tuyau d'aspiration | 8 Vis hexagonale |

34 - Vidange de l'huile du système hydraulique

Toutes les 1500 heures de fonctionnement (au moins tous les ans) faites effectuer la vidange de l'huile du système hydraulique dans l'atelier de votre agent : l'huile est vidangée à sa température de fonctionnement au moyen d'un appareil de vidange, le relevage étant dans la position la plus basse et le moteur arrêté. Dévissez la jauge d'huile (fig. 143) et introduisez à sa place le tuyau de l'appareil de vidange pour aspirer toute l'huile.

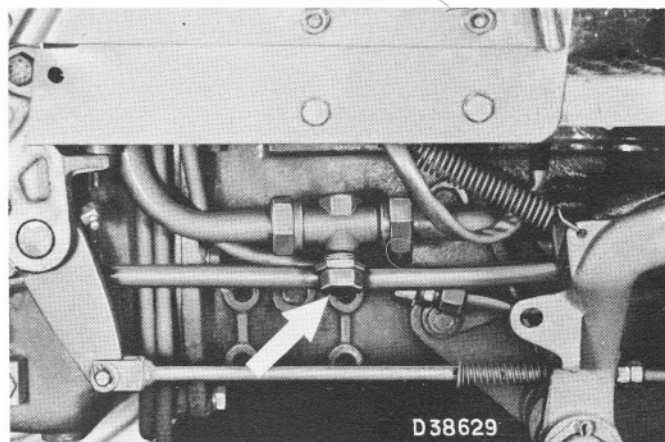


Figure 190 : Bouchon de vidange de l'huile du système hydraulique

S'il n'y a pas d'appareils de vidange disponibles, l'huile peut être vidangée par le raccord en T (voir flèche dans la fig. 190) mais il restera cependant un résidu d'huile (environ 2,5 cm) dans le réservoir :

- a) Faites tourner le moteur pendant 10 minutes environ en actionnant plusieurs fois la manette de commande du système hydraulique afin de remuer les sédiments au fond du réservoir.
- b) Soulevez le tracteur à l'avant de 15 cm environ ou placez-le sur un plan incliné.
- c) Arrêtez le moteur, desserrez le raccord en T (fig. 190) et vidangez l'huile du réservoir. Il est conseillé d'aspirer le résidu d'huile avec une tuyauterie.

Rincez le reniflard de la jauge d'huile dans du combustible, et revissez-la, nettoyez le filtre à huile (voir page 62 et remontez-le).

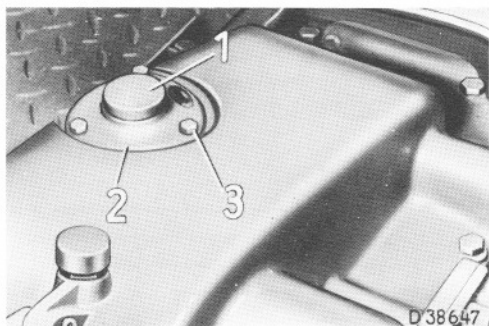


Figure 191:

- 1 Bouchon de remplissage
- 2 Couvercle du filtre
- 3 Vis hexagonale

Dévissez le bouchon de remplissage et faites le plein avec de l'huile moteur fraîche et propre SAE 20 ou SAE 20W/20 (huile moteur sans additifs - pas d'huile HD) jusqu'au niveau prescrit.

Versez toujours l'huile par le filtre à huile avec l'élément monté. Comme l'huile coule très lentement à travers l'élément filtrant il est recommandé d'utiliser un récipient (fig. 192) ayant un raccord approprié.

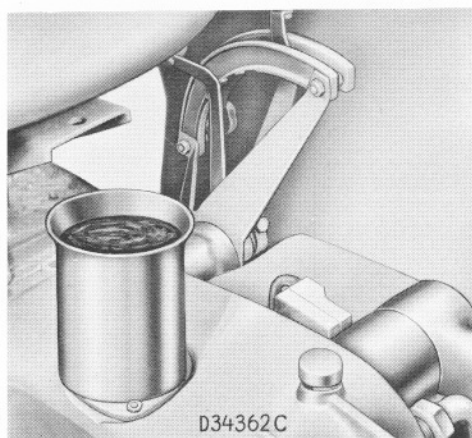


Figure 192 : Récipient de remplissage de l'huile du système hydraulique

Après avoir fermé l'orifice de remplissage, mettez le moteur en marche. Faites fonctionner le système hydraulique, en actionnant la manette de commande pendant un certain temps. Ensuite, ajoutez de l'huile si le niveau est trop bas, le piston étant dans la position rentrée (pour chargeur frontal, etc.), le niveau doit atteindre le repère de la jauge. Nettoyez à nouveau le filtre du système hydraulique. Fermez les orifices de remplissage et de niveau.

Nous vous recommandons de continuer après la dernière visite d'inspection prescrite de faire effectuer la vidange de l'huile du système hydraulique dans l'atelier de votre agent.

35 - Contrôle de la génératrice et du démarreur

La génératrice et le démarreur doivent être contrôlés une fois par an, par un spécialiste.

Vérifiez les balais de la génératrice et du démarreur toutes les 1500 heures de fonctionnement dans la mesure où les conditions de travail (poussières, saletés,) n'exigent pas une vérification plus fréquente :

Débranchez le câble positif, démontez la génératrice et le démarreur. Vérifiez si les balais sont en bon contact sur le collecteur. Remplacez les balais qui sont cassés ou usés au point que le fil se coince dans le support du balai. Si les balais ou les collecteurs sont enduits d'huile, de graisse, ou sales, nettoyez-les soigneusement avec un chiffon propre, trempé dans un solvant exempt de graisse; n'utilisez pas des objets durs ou du papier abrasif. Soufflez les guides. Les balais doivent glisser sans difficulté dans les supports, dans les deux sens.

36 - Vidange de l'huile de la poulie de battage

Toutes les 1500 heures de fonctionnement (au moins tous les ans) démontez la poulie de battage du tracteur, dévissez les bouchons et vidangez le carter. Ensuite, rincez le carter avec du combustible Diesel, vidangez complètement le combustible et remontez la poulie de battage sur le tracteur. Remplissez le carter avec de l'huile de transmission SAE 80 ou SAE 90 jusqu'au bord de l'orifice de niveau (quantité = 0,55 litre). Remontez les bouchons.

37 - Purge du système d'alimentation

Le système d'alimentation doit être purgé dans les cas suivants =

- a) Arrêt ou ralenti prolongé du moteur
- b) Après le nettoyage du filtre à combustible (renouvellement du filtre).
- c) Après le remplissage du réservoir à combustible qui a été complètement vidé auparavant.
- d) Après un essai de démarrage avec le robinet d'arrêt de combustible fermé.
- e) Après le démontage des injecteurs, d'une tuyauterie d'alimentation ou du bol en verre de la pompe d'alimentation.

La purge du système s'effectue comme suit =

1. Le réservoir à combustible doit contenir du combustible propre.
2. Ouvrez complètement le robinet d'arrêt du réservoir à combustible (fig. 9).
3. Desserrez la vis de purge du filtre primaire (avant, fig. 126). Actionnez le levier d'amorçage de la pompe d'alimentation (fig. 193). Resserrez la vis de purge seulement lorsque le combustible s'écoule exempt de bulles d'air.
4. Desserrez la vis de purge du filtre secondaire en répétant les indications données sous 3°

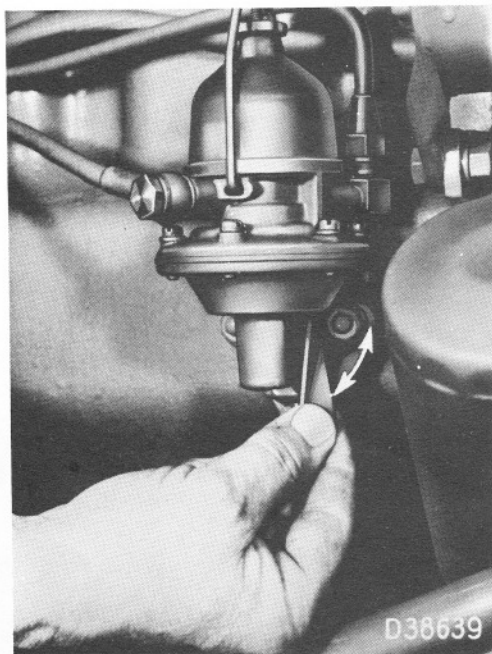


Figure 193 : Manœuvre du levier d'amorçage

Si on ne pompe pas de combustible en actionnant le levier d'amorçage et s'il n'y a pas de résistance à la fin de la course vers le haut, il est nécessaire de tourner le moteur à l'aide du démarreur, jusqu'à ce que la came de la pompe puisse obtenir la position correcte.

6. Si le moteur ne démarre toujours pas, desserrez d'un seul tour l'écrou de la tuyauterie de 2 injecteurs au moins, actionnez le démarreur pour purger et resserrez les écrous. Pour desserrer et resserer l'écrou de la tuyauterie d'injection, il est nécessaire d'utiliser une deuxième clé pour bloquer l'écrou se trouvant sur le coude d'arrivée de l'injecteur. Resserrez l'écrou pour obtenir une étanchéité correcte, pas plus.

7. Démarrez le moteur et laissez-le tourner jusqu'à ce que tous les cylindres s'allument régulièrement. Resserrez avec précaution les raccords de tuyauteries présentant des fuites (sans excès).

38 - Remplacement des fusibles

Il est nécessaire de remplacer un fusible (fig. 194), lorsque le filament de ce dernier est rompu. S'il a fondu à la suite d'une déféctuosité dans le circuit, éliminez-la d'abord avant de changer le fusible. Ayez toujours des fusibles en réserve.

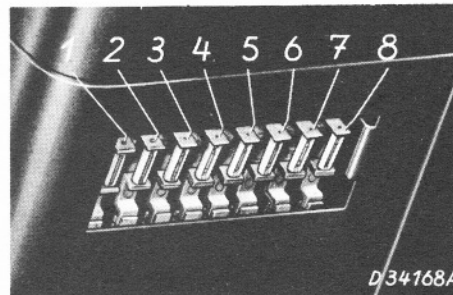


Figure 194 : Fusibles des équipements indiqués ci-après :

- 1 Phares
- 2 Codes
- 3 Veilleuses
- 4 Feu arrière droit
- 5 Feu arrière gauche et éclairage arrière de la plaque minéralogique
- 6 Contacteur de frein, thermomètre et jauge à combustible
- 7 Lampe-témoin verte, clignotants, essuie-glaces (si montés)
- 8 Avertisseur et prise de courant du tableau de bord

N'employez jamais comme fusibles, une autre matière, par exemple du fil de fer car un court-circuit endommagerait le système électrique.