



MODE D'EMPLOI ET D'ENTRETIEN

MOTOCULTEUR

TYPE : 605

MOTOCULTEURS BOUYER

SOCIÉTÉ ANONYME — CAPITAL 187.000.000

TOMBLAINE (MEURTHE-&-MOSELLE) FRANCE

Téléphone Nancy 52.26.62 - 52.63.11

R. C. Nancy 57-B-251

MOTOCULTEUR TYPE 605-A

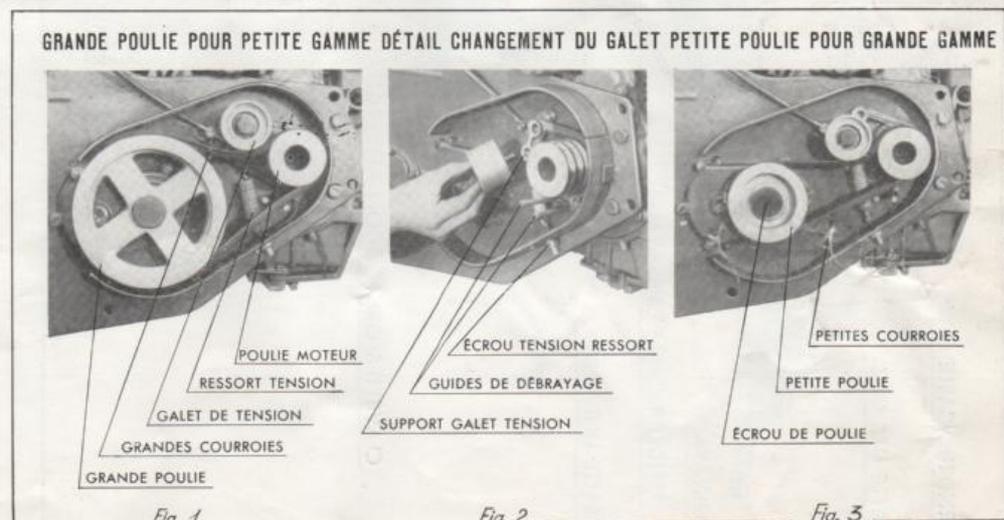
ENTRETIEN - TRANSFORMATIONS DIVERSES - MONTAGE ET RÉGLAGE DES ACCESSOIRES

MONTAGE POULIE POUR GRANDE OU PETITE GAMME VITESSE :

- Bloquer la poignée de débrayage en position débrayée à l'aide du collier se trouvant à l'extrémité du mancheron.
- Enlever le capot des courroies et les trois courroies.
- Dévisser l'écrou de la grande poulie et faire l'échange de poulie.
- Poser la rondelle éventail et visser l'écrou de poulie en serrant énergiquement.
- Dévisser le galet de tension par son axe central.
- Revisser le galet de tension dans son support inférieur et serrer modérément.
- Poser les courroies en respectant leur passage dans les guides de débrayage comme indiqué sur photos ci-dessous.
- Débloquer la poignée de débrayage et régler le tendeur du câble afin que la « garde » soit d'environ 15 mm. à l'extrémité du levier de poignée.

Remarques :

- En principe, il n'y a pas lieu de dérégler l'écrou de tension du ressort. Toutefois, dans les travaux légers, celui-ci pourra être desserré afin d'adoucir la manœuvre de la poignée.
- Dans les travaux durs (fraise, treuil, etc...) le ressort sera tendu assez fortement afin d'éviter un patinage des courroies.



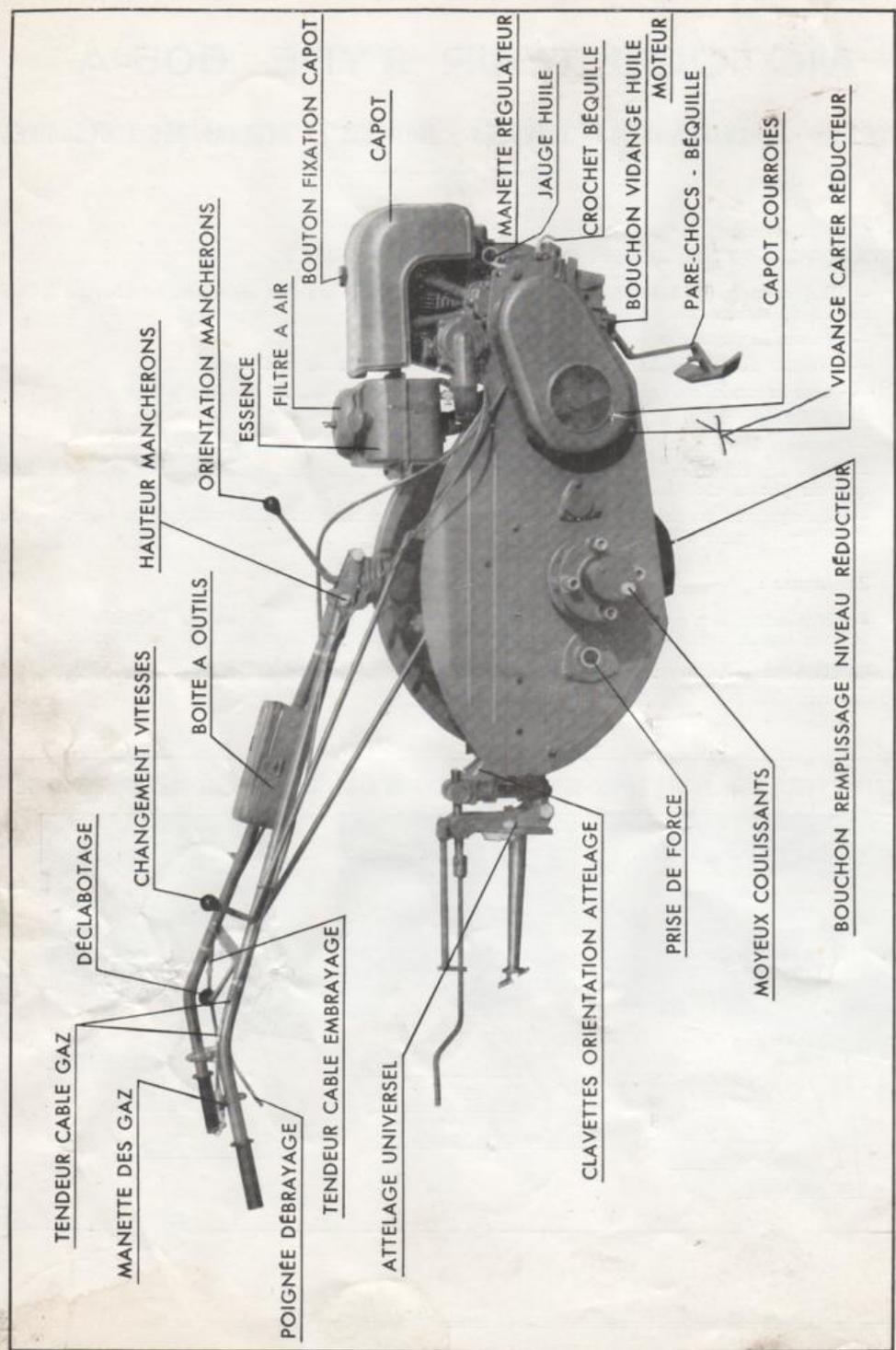


Planche n° 1

MOTEUR BERNARD TYPE W 110 S.P.

Dérivé du moteur BERNARD type W 110, sa puissance a été augmentée à la suite de nombreuses modifications, entre autres :

- Diminution du poids des pièces en mouvement ;
- Augmentation du régime (porté à 3.200 T./Mn.) ;
- Augmentation du taux de compression ;
- Montage d'un carburateur Zénith 22 RX A 17 sur pipe spéciale ;
- Adaptation d'un pot d'échappement à grande expansion ;
- Modification du réglage de l'avance à l'allumage ;
- Equipement d'un filtre à air de grosse capacité.

CARACTERISTIQUES GENERALES :

Alésage : 64 mm.
Course : 64 mm.
Cylindrée : 206 cm³.
Cycle : 4 temps.
Poids : 33 kgs.

Capacité d'huile : 1 litre 1/2.

Puissance :

5 CV à 3.200 T./M.

Ne jamais utiliser ce moteur au-dessous de 1.500 T./M.

REGLAGES DIVERS :

Carburateur : 22 RX A 17 tous terrains, permettant des inclinaisons en tous sens de 35°.

Allumage : Bougie EYQUEM 111. Ecartement points 0,4 mm.

Rupteur : Ecartement des contacts 0,4 mm.

Distribution :

- a) Jeux entre soupapes et culbuteurs (à froid) : admission : 0,15 mm. — échappement : 0,15 mm.
- b) Ouverture admission 10 mm. avant P.M.H.
Fermeture admission 65 mm. après P.M.B.
Ouverture échappement 98 mm. avant P.M.B.
Fermeture échappement 10 mm. après P.M.H.
Avance à l'allumage 60 mm. avant P.M.H.

IRREGULARITES DE MARCHE :

I. — Départ à froid difficile ou impossible. Si le moteur ne part pas, vérifier :

1. L'alimentation en essence ;
2. L'allumage ;
3. La compression.

1. Alimentation en essence : s'assurer :

- que le réservoir contient assez de combustible ;
- que le robinet d'essence est ouvert ;
- que l'essence arrive au carburateur ;
- que les gicleurs ne sont pas bouchés. Démonter, vérifier et déboucher s'il y a lieu, uniquement en soufflant dans les gicleurs ; ne pas faire usage d'objets métalliques qui peuvent agrandir le trou du gicleur. Pour que cela ne se reproduise pas, il faut nettoyer avec soin : réservoir, tuyauterie et carburateur et, à l'avenir, filtrer soigneusement l'essence.

2. Allumage :

a) Détacher le fil de la bougie, approcher l'extrémité dénudée du fil à 2 mm. environ d'une partie métallique du moteur non peinte — mise à la masse — et faire tourner le moteur à la main. S'il n'y a pas d'étincelle, vérifier l'état du fil et, si cela est nécessaire, le changer. En cas d'insuccès, vérifier la propreté des connexions, l'oxydation des bornes et l'écartement des contacts du rupteur.

Pour vérifier la propreté des grains du rupteur, démonter le couvercle du boîtier de rupteur sur le côté droit du moteur (2 vis). Écarter à la main le bras mobile du rupteur et avec une petite lime douce ou une languette de toile émeri fine, rafraîchir les grains.

Vérifier le jeu des contacts du rupteur (0,4 mm.).

En cas d'insuccès, consulter notre Agent.

b) Si on obtient des étincelles à l'opération « a », retirer la bougie du cylindre, la monter sur son fil, mettre le culot à la masse et faire tourner le moteur à la main. Si l'on n'obtient pas d'étincelle, nettoyer les pointes, vérifier leur écartement (0,4 mm.). Sans résultat, changer la bougie.

3. Compression :

Le manque de compression peut provenir des soupapes, des segments du piston. Consulter notre Agent.

II. — Départ à chaud difficile ou impossible :

L'utilisation du volet de départ avec moteur chaud peut rendre le départ difficile par excès d'essence. Fermer le robinet d'essence et mettre en route, papillon de départ à la position ouvert. Dès que le moteur est parti, ouvrir progressivement le robinet du réservoir.

III. — Mauvais ralenti :

Vérifier si le gicleur de ralenti n'est pas bouché, ou s'il n'y a pas une entrée d'air additionnelle (trop de jeu par usure à l'axe du papillon du carburateur, joint de carburateur détérioré ou mal serré, bride du carburateur fendue) qui se manifeste par des retours au carburateur.

Vérifier également si l'écartement des pointes de bougie n'est pas trop grand (0,4 mm.).

IV. — Mauvaises reprises :

Le moteur étant à vide, ne reprend pas franchement son régime quand on le met en charge. Cela peut provenir de ce que :

- le moteur est surchargé : réduire la charge ;
- la timonerie de commande du papillon présente un point dur : vérifier les articulations et voir si le papillon ouvre à fond ;
- le gicleur est partiellement bouché : le nettoyer ;
- la bougie est défectueuse : la remplacer ;
- les contacts du rupteur sont oxydés ou trop écartés : les toiler et ramener à l'écartement prévu : 0,4 mm.

V. — Le moteur chauffe :

S'assurer que le dispositif de refroidissement n'est pas encrassé, le nettoyer ;

— que le pot d'échappement n'est pas bouché : démonter et nettoyer ;

— que le réglage du carburateur n'a pas été modifié ;

Utiliser de l'huile de graissage de bonne qualité et maintenir le niveau.

VI. — Remontées d'huile :

Se manifestent par une fumée bleue à l'échappement, en particulier au ralenti et aux reprises. Elles sont dues à l'usure du piston, segments ou cylindres. Faire réviser le moteur par un Agent de notre Marque.

FAITES CONNAISSANCE AVEC VOTRE 605

(détail des points principaux indiqués sur Planches 1 et 2)

- ARRET MOTEUR** : sur le boîtier des vis platinées se trouvant sous le réservoir à essence. Appuyer pour l'arrêt. Le contact est remis automatiquement au lâché de ce bouton.
- ATTELAGE UNIVERSEL** : reçoit tous les outils (brabant, cultivateur, herse, etc...). Sa conception permet des réglages en tous sens.
- BOUCHON REMPLISSAGE HUILE MOTEUR** : (voir tableau de graissage).
- BOUCHON REMPLISSAGE NIVEAU REDUCTEUR** : (voir tableau de graissage).
- BOUCHON VIDANGE HUILE MOTEUR** : (voir paragraphe entretien et tableau de graissage).
- BOUTON FIXATION CAPOT** : dévisser et enlever ce bouton. Soulever vers le haut pour ouvrir le capot.
- CAPOT COURROIES** : son démontage s'opère en enfonçant les deux tétons supérieur et inférieur et en tirant vers l'extérieur.
- CARBURATEUR** : du type tous terrains. A nettoyer toutes les 100 heures de marche. La vis de réglage d'air du ralenti se trouve à sa partie supérieure. La vis pression avec ressort, montée sur le volet de gaz, permet le réglage du ralenti.
- CHANGEMENT DE VITESSE** : deux vitesses avant, une vitesse arrière et un point mort entre chaque vitesse. Marche AR : levier tiré à fond vers l'arrière. Première vitesse : levier poussé à fond vers l'avant. Deuxième vitesse : levier au centre.
- ATTENTION!** Pour passer une vitesse, bien débrayer à fond, **le moteur étant au ralenti**. Si la vitesse ne passe pas, ne jamais forcer, lâcher **légèrement** l'embrayage en maintenant la poussée sur le levier de vitesse.
- CROCHET BEQUILLE** : maintient le pare-chocs-béquille en position relevée.
- DECLABOTAGE** : pour déclaboter, tirer la tige à fond. Ne jamais faire cette manœuvre en marche. Tirer la commande l'appareil étant à l'arrêt. Reclaboter en poussant la tige, l'appareil étant également à l'arrêt. En cas de mauvais fonctionnement, le réglage s'effectue en vissant ou en dévissant la rotule de commande au carter après avoir débloqué le contre-écrou.
- FILTRE A AIR** : à entretenir avec beaucoup d'attention pour éviter une usure prématurée du moteur (voir paragraphe « Comment entretenir votre 605 »).
- HAUTEUR MANCHERONS** : desserrer les deux boulons transversaux. Régler les mancherons à la hauteur désirée. Bloquer les boulons.
- JAUGE D'HUILE** : sert à contrôler le niveau d'huile. Un motoculteur étant sujet à travailler avec de fortes inclinaisons, **ne jamais** descendre en dessous du niveau moyen. Contrôler très souvent cette jauge pour les gros travaux, notamment en fraise.
- MANETTE DES GAZ** : le réglage du régime moteur étant fait par la « manette régulateur » (voir ci-dessous), la manette des gaz sert uniquement à mettre le moteur au ralenti ou à un régime bas pour passer les vitesses et faire les manœuvres. Cette opération s'effectue en tirant la manette vers l'intérieur du mancheron. Pour remettre le moteur à son régime, pousser la manette vers l'extérieur.
- MANETTE REGULATEUR** : sert au réglage du régime moteur entre 1.500 et 3.000 t./m. Pour augmenter le régime, tourner la manette dans le sens des aiguilles d'une montre. Pour ce réglage, laisser la manette de gaz dans le prolongement du mancheron. Pendant la période de rodage (30 heures) ne pas dépasser les 2/3 du réglage régulateur.
- MOYEURS COULISSANTS** : permettent le réglage instantané de la voie, l'appareil étant en deux roues. Ce réglage sera complété par la possibilité d'inversion des roues dont les voiles sont déportés. Pour manœuvrer ces moyeux, desserrer la vis intérieure et tourner la vis extérieure à droite ou à gauche suivant l'écartement désiré. Resserrer la vis intérieure.
- ORIENTATION MANCHERONS** : débloquent la manette d'un demi-tour. Orienter les mancherons à la position désirée et rebloquer énergiquement la manette.
- PARE-CHOC** : tout en protégeant l'avant de l'appareil, peut être rabattu sous le moteur pour maintenir l'appareil horizontal à l'arrêt pendant les transformations.
- POIGNEE DEBRAYAGE** : sert à débrayer pour passer les vitesses et à l'arrêt de l'appareil. Pour son réglage, voir « Tendeur câble embrayage ».
- POT D'ECHAPPEMENT** : à démonter toutes les 100 heures de marche pour nettoyage des chicanes intérieures.

PRISE DE FORCE : son montage est facultatif. Elle est nécessaire pour l'adaptation de la fraise, de la faucheuse et du treuil (voir paragraphe « Montage prise de force »).

RESERVOIR ESSENCE : capacité 5 litres. Prendre soin de bien filtrer l'essence avant de faire le plein. Employer de l'essence ordinaire.

ROBINET ESSENCE : Position ouvert : poussé vers l'arrière.
Position fermé : poussé vers l'avant.

TENDEUR CABLE EMBRAYAGE : TRES IMPORTANT : la poignée de débrayage doit avoir un minimum de 1 cm. 5 de jeu ou « garde » afin que le galet tendeur puisse osciller à fond pour la tension des courroies. Surveiller ce réglage de temps en temps et rectifier si nécessaire en agissant sur ce tendeur.

TENDEUR CABLE GAZ : doit être réglé pour supprimer un jeu excessif dans la gaine du câble des gaz.

VIDANGE CARTER REDUCTEUR : (voir paragraphe entretien et tableau de graissage).

VOLET D'AIR : Position fermé : tiré vers le haut.
Position ouvert : poussé vers le bas.
(Voir mise en marche moteur).

COMMENT ENTRETENIR VOTRE 605

La durée de votre appareil dépend de son entretien.
N'hésitez pas à « perdre » quelques minutes. Vous gagnerez des heures de travail et de satisfaction.

COMMENT ENTRETENIR VOTRE 605

TOUTES LES 10 HEURES DE MARCHE :

— Vérification du niveau d'huile carter moteur par la jauge et compléter s'il y a lieu (pour ce contrôle, prendre soin de mettre l'appareil bien horizontal). Graissage à la burette des commandes et tringleries, attelage universel, poignée de débrayage et toutes pièces mobiles.
La durée de votre appareil dépend de son entretien. N'hésitez pas à « perdre quelques minutes. Vous gagnerez des heures de travail et de satisfaction.

Vérification du filtre à air : Celui-ci est du type « A SEC ».

DEVISSER l'écrou du filtre à air et enlever le chapeau. RETIRER le filtre « A SEC ».

IL DOIT ETRE NETTOYE par un lavage à l'essence ou au détersif. Pour cela, agiter le filtre dans un récipient contenant un des liquides indiqués ci-dessus. BIEN LE SECHER avant le remontage.

— Il est difficile de donner un nombre d'heures de marche avant nettoyage. — EN PRINCIPE : Pour des travaux dans une atmosphère très poussiéreuse, il est recommandé d'effectuer un nettoyage **toutes les 10 heures**. Pour des travaux dans une atmosphère moyenne, il est recommandé d'effectuer un nettoyage **toutes les 30 heures**.

— Après 4 ou 5 nettoyages, il est nécessaire de changer le filtre à air. Votre Agent pourra vous fournir une nouvelle cartouche.

— Vidanger totalement le moteur et refaire le plein suivant indications du tableau de graissage.

— Vérification du niveau d'huile du réducteur et compléter s'il y a lieu. Le bouchon fait office de niveau, l'appareil étant bien horizontal.

TOUTES LES 200 HEURES DE MARCHE (après période de rodage) :

— Vidanger totalement le carter réducteur et refaire le plein suivant indications du tableau de graissage.

TABLEAU DE GRAISSAGE

Utilisez une huile de bonne qualité : nous vous recommandons :

MOTEUR : Eté : CASTROL XXL

Hiver : CASTROL XL

RÉDUCTEUR-BOITE DE VITESSE : CASTROL ST

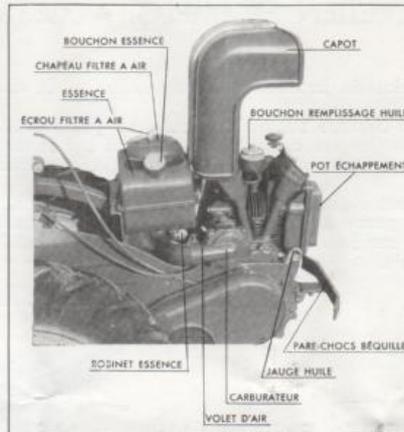


Planche n° 2

COMMENT METTRE EN MARCHÉ ET CONDUIRE VOTRE 605

MISE EN MARCHÉ DU MOTEUR :

- Ouvrir le robinet d'essence (pousser vers l'arrière).
- Fermer le volet d'air (tirer vers le haut).
- Mettre la commande du régulateur à fond de sa course (position haute), la manette de gaz étant réglée dans le prolongement du mancheron.
- Enrouler la cordelette sur la poulie de lancement dans le sens des aiguilles d'une montre et tirer très énergiquement.
- Dès que le moteur part, ouvrir le volet d'air progressivement en le ramenant à sa position basse. Par temps froid, si le moteur a des ratés, il convient de laisser le volet d'air fermé ou demi-fermé, le moins longtemps possible, jusqu'à ce que le moteur ait une marche régulière.

ATTENTION : Lorsque le moteur est chaud, ne pas fermer le volet d'air pour une remise en marche.

ARRET DU MOTEUR :

- Appuyer sur le bouton d'arrêt. Le contact est remis automatiquement au lâché de ce bouton.
- Fermer le robinet d'essence (pousser vers l'avant).

MISE EN MARCHÉ DU MOTOCULTEUR :

- Débrayer à fond (manette côté gauche mancherons) le moteur tournant au ralenti.
- Enclancher la vitesse désirée (voir changement de vitesses, page 3).
- Augmenter le régime du moteur en poussant la manette de gaz vers l'extérieur du mancheron.
- Lâcher doucement la manette d'embrayage.

REMARQUE : Pour passer les vitesses normalement, il est nécessaire que le moteur tourne **au ralenti**.

ARRET DU MOTOCULTEUR :

- Débrayer à fond.
- Mettre le moteur au ralenti.
- Mettre le levier de vitesses au point mort.

MONTAGE, ENTRETIEN ET EMPLOI ACCESSOIRES DIVERS

ATTELAGE UNIVERSEL :

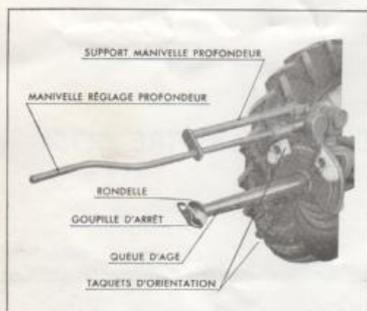
Indispensable pour l'emploi du brabant, cultivateur, herse, et des accessoires divers nécessitant des réglages précis.

Sa conception permet un réglage rapide de l'outil, en profondeur, à l'aide d'une manivelle.

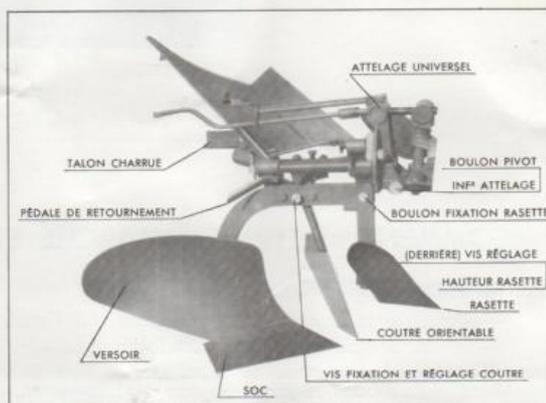
Son oscillation est limitée par les clavettes se trouvant sur le secteur à trous.

L'orientation de l'outil peut être réglée par les taquets d'orientation se déplaçant sur le secteur circulaire.

Le montage des accessoires s'effectue sans outil. Il suffit de démonter la goupille d'arrêt se trouvant à l'extrémité de la queue d'âge, d'enfiler l'outil et de reposer la rondelle et la goupille. Il est possible d'adapter sur l'attelage universel les outils servant habituellement en monoroue, en employant l'âge simple.



ATTELAGE UNIVERSEL



BRABANT 1/4 DE TOUR

BRABANT :

Celui-ci étant monté sur l'attelage universel, les taquets d'orientation seront réglés pour que les charrues soient verticales par rapport au sol afin d'effectuer la première raie.

Un léger piqué sera donné à la charrue en travail par la manivelle de réglage de profondeur afin d'obtenir une pénétration d'environ 8 à 10 cm.

La première raie étant ouverte, une des roues motrices sera placée dans le fond de celle-ci et les taquets d'orientation, réglés à nouveau, de manière à ce que la charrue en travail soit toujours verticale, bien que le motoculteur soit incliné.

Continuer le travail jusqu'à la profondeur désirée (il est nécessaire de faire un minimum de 3 raies pour obtenir une profondeur normale).

Coutres : les coutres étant orientables, les régler bien en ligne afin qu'ils ne provoquent pas une réaction latérale aux charrues.

Rasettes : celles-ci peuvent être montées à l'avant du brabant et leur profondeur est réglée par le déplacement de leur chape de fixation sur le plat support (la profondeur de travail moyenne de la rasette doit être d'environ 3 à 5 cm.).

REMARQUES : Il est possible de transformer le brabant en charrue simple. Pour cela, démonter un des corps de charrue avec son âge et son coutre, suivant le côté désiré.

PORTE-OUTILS UNIVERSEL :

Se monte sur l'attelage universel.

Fixe, il sera maintenu par un taquet d'orientation dans le secteur circulaire.

La roulette de terrage réglée à la profondeur désirée, régler la manivelle de profondeur afin qu'il soit parallèle au sol et que les outils avant et arrière travaillent à la même profondeur.

Il peut recevoir les cultivateurs, bineurs, rasettes à betteraves, etc...

La largeur de travail est réglée par les bras extérieurs maintenus par un blocage central.

BUTTEUR :

Monté sur l'attelage universel et maintenu par un taquet d'orientation, sa profondeur de travail est réglée par la manivelle de l'attelage universel.

HERSE :

Même montage que le porte-outils universel.
La profondeur est déterminée par les roulettes de terrage et la manivelle de profondeur de l'attelage universel sert à régler la herse parallèle au sol.

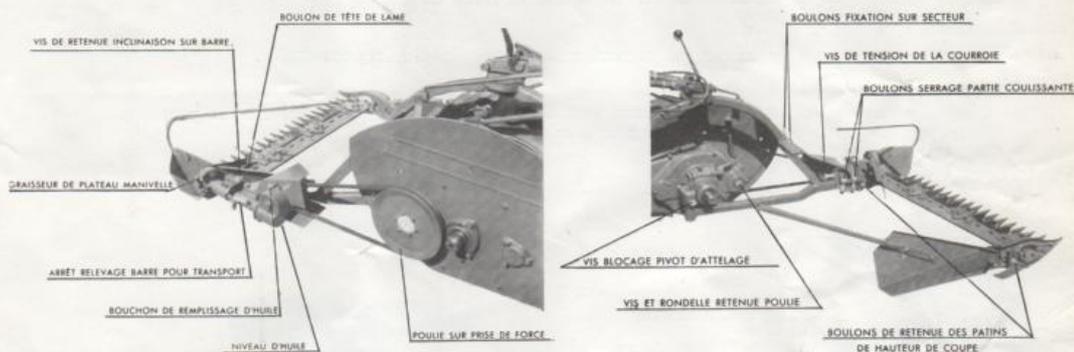
REMORQUE :

- Monter le timon sur la queue d'âge.
- Démontez le boulon fixant le petit secteur de l'attelage universel afin de libérer l'orientation sur le pivot vertical.
- Maintenir l'attelage universel en position fixe au centre du secteur d'orientation par les clavettes d'orientation.

REMARQUE : La remorque étant munie d'un frein, les déplacements en terrain accidenté peuvent se faire en toute sécurité.
Toutefois, il est recommandé de se servir du frein moteur dans les descentes importantes.

BARRE FAUCHEUSE :

L'adaptation de la barre de coupe doit être faite en deux roues. Celles-ci seront réglées au plus petit écartement.
Il est nécessaire que l'appareil possède la prise de force.



MONTAGE :

Inversion des mancherons :

- Démontez le levier de changement de vitesse.
- Démontez le levier de déclabotage.
- Desserrer le levier d'orientation des mancherons et inverser ceux-ci en les plaçant au-dessus du moteur.
- Resserrer le levier d'orientation et remonter les leviers de changement de vitesse et de déclabotage.
- Régler la hauteur des mancherons.

Démontage de l'attelage :

- Démontez l'axe pivot avant en le tirant vers le bas, après avoir desserré la vis pression.
- Démontez la partie inférieure du secteur d'orientation.

Montage de la faucheuse :

- Monter la poulie dans la prise de force et enfilant l'axe et fixer avec la vis en bout.
- Monter l'age support général en le fixant sur le nez du réducteur à la place de l'attelage universel et sur le secteur d'orientation.
- Monter la partie mécanique et barre sur l'age support général en desserrant au maximum la vis de tension de la courroie.
- Monter la courroie et tendre modérément.
- Bloquer les boulons du support coulissant.
- Monter le carter protecteur de courroies.

Hauteur de coupe :

Elle est obtenue en réglant les patins de réglage se trouvant sous le support principal (sabot) et le sabot extérieur.

Vitesse de travail :

Employer la grande poulie trois gorges et la deuxième vitesse.

Entretien :

Huile boîte de vitesse de bonne qualité (nous conseillons CASTROL ST ou SAE-90).

- Vérification et remplissage s'il y a lieu, toutes les 10 heures de marche, par le bouchon se trouvant sur le boîtier de renvoi.
- Graissage du tourillon sur plateau manivelle par le graisseur stauffer prévu à cet effet.
- Graissage à la burette de la rotule de bielle ainsi que des plaques d'usure et guides de la barre.

FRAISE :

Il est nécessaire que le motoculteur soit muni de la prise de force.

Adaptation :

- Démontez les roues de labour et remontez les roues spéciales pour fraise.

Démontage de l'attelage :

- Démontez l'axe pivot avant en le tirant vers le bas après avoir desserré la vis pression.
- Démontez la partie inférieure du secteur d'orientation.
- Enlever l'ensemble attelage.



Montage de la fraise :

- Emboîter l'axe de la fraise dans la prise de force et poser la vis de serrage en bout.
- Plaquer le support arrière de fraise contre le secteur d'orientation et fixer par deux boulons.

Réglage et emploi :

- Equiper l'appareil avec la grande poulie trois gorges (petite gamme).
- Régler la profondeur de travail à l'aide du sabot arrière se trouvant entre les outils rotatifs.
- Régler la hauteur du capot par le plat de réglage.
- Employer la première vitesse pour les travaux profonds et en terrain difficile.
- Employer la deuxième vitesse pour les travaux de surface : binage, pulvérisation des labours, etc...

REMARQUES : Cette fraise peut être équipée en trois largeurs, soit deux couronnes, quatre couronnes ou six couronnes.
Des tiges de serrage centrales de longueurs différentes, peuvent être livrées à la demande.

Entretien :

- Toutes les 10 heures de marche, vérifier le plein d'huile par le bouchon se trouvant à la partie supérieure de la partie mécanique.
- Employer l'huile CASTROL ST ou SAE-90 de bonne qualité.

RALLONGE DE POULIE :

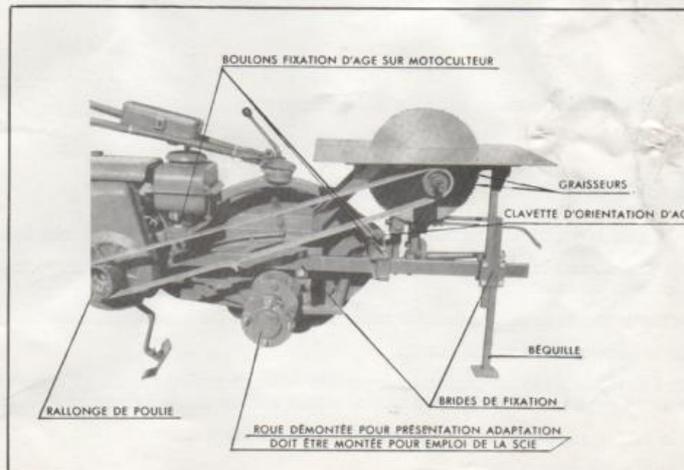
Il est nécessaire de changer la poulie de lancement pour adapter la rallonge de poulie.

Changement de la poulie :

- Démontez la poulie de lancement d'origine.
- Démontez la volute de refroidissement.
- Démontez l'axe support de la poulie de lancement et remonter l'axe spécial fourni avec poulie et rallonge.
- Remonter la volute et la poulie de lancement spéciale.
- Monter la rallonge de poulie en bout de la poulie de lancement.

SCIE CIRCULAIRE :

- Positionner les mancherons du côté moteur et monter les tiges de commande.
- Pousser l'attelage à fond du côté tête-châssis et mettre une clavette pour qu'il soit bloqué dans cette position.
- Monter l'age spécial sur l'appareil (1 boulon sous réservoir et 2 boulons dans le secteur d'attelage).
- Monter le banc de scie comme indiqué sur planche ci-dessous, et après pose de la courroie, avancer l'ensemble pour une tension normale. Bloquer les boulons en réglant la hauteur de la béquille avant afin que l'appareil soit horizontal.



SCIE CIRCULAIRE (Suite) :

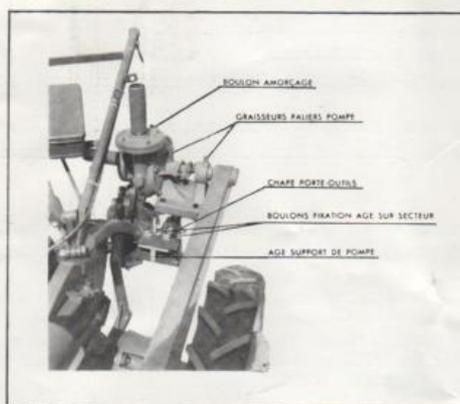
Entretien des paliers de scie :

Toutes les 10 heures de marche, graisser les deux roulements de palier à l'aide des graisseurs à pression se trouvant sur le fourreau support de l'arbre scie.

REMARQUES : Dans le cas où la courroie ne serait pas exactement en ligne sur la poulie de la scie, desserrer la vis de fixation de celle-ci et la déplacer latéralement afin de la remettre en ligne.

POMPE CENTRIFUGE :

- Déporter légèrement les mancherons à droite ainsi que l'attelage.
- Monter l'âge support de pompe sur le secteur d'orientation attelage (voir planche ci-dessous).
- Monter la pompe sur l'âge support avec la chape porte-outils.
- Mettre la courroie en place et tendre normalement. Bloquer les boulons et vis.



Entretien :

Toutes les 5 heures de marche graisser les paliers.

PRISE DE FORCE :

Est indispensable pour l'emploi de la fraise et de la faucheuse.

Montage : Si elle n'a pas été montée à la livraison de l'appareil, il est très facile de l'adapter.

- Démontez les deux plaques de regard et nettoyez les emplacements de joint sur la tôle du châssis et la face du carter.
- Préparer les joints liège des paliers de prise de force en les humectant d'hermétique ou de plastex.
- Emboîter le roulement dans le carter.
- Emboîter l'ensemble pignon-palier fonte monté avec le roulement du côté de la tôle et emmancher en frappant légèrement jusqu'à ce que le palier soit en contact avec la tôle. Mettre les écrous.
- Monter le palier support joint sur le carter et poser les vis.
- Serrer l'ensemble normalement.

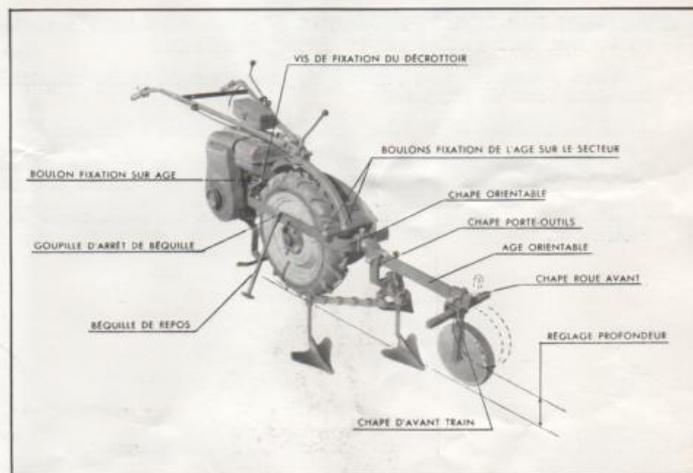
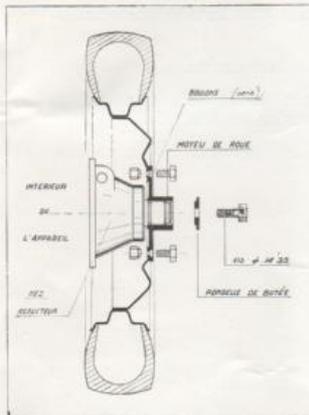
MONTAGE EN MONOROUÉ OUTILS AVANT

GENERALITES :

La nouvelle conception de ce motoculteur permet des transformations rapides. Nous conseillons vivement de bien l'adapter au travail à effectuer pour en obtenir le maximum de rendement.

Si vous possédez le matériel nécessaire à sa transformation en deux roues, n'hésitez pas à le monter de cette façon dès que vos travaux le permettent.

L'emploi en Monoroué Outils Avant est recommandé pour les buttages, binages et travaux légers.



TRANSFORMATION DE L'APPAREIL :

- Démontez la tige de déclabotage en enlevant la goupille rapide sur le levier de commande. Cette tige ne sera pas remontée en monoroué.
- Démontez la tige des vitesses en enlevant la goupille rapide.
- Desserrer la manette d'orientation mancherons et tourner les mancherons d'un demi-tour en prenant soin des câbles de commande afin qu'ils ne s'accrochent pas.
- Bloquer la manette d'orientation.
- Remonter la tige des vitesses du côté gauche des mancherons.
- Démontez l'axe pivot avant d'attelage en desserrant la vis pression et en le tirant vers le bas.
- Démontez les deux boulons de fixation du secteur principal.
- Enlever l'ensemble attelage-secteur.
- Démontez la roue motrice, côté déclabotage, ainsi que le moyeu.
- Démontez la roue motrice, côté opposé, et récupérer le moyeu qui sera remonté, inversé, sur l'axe de roue côté déclabotage.
- Monter la roue motrice comme indiqué sur planche ci-dessus.
- Monter l'âge spécial monoroué en le fixant par les boulons se trouvant sous le réservoir et à l'avant au secteur d'attelage.
- Monter l'âge orientable et l'avant-train.
- Monter le décrotoir (sous le réservoir) et le régler dans sa chape pour qu'il passe à 1/2 centimètre de la roue motrice.

— Mettre la béquille latérale en position de repos pour faciliter le montage et le réglage de l'avant-train et des outils.

BUTTEUR : L'age orientable sera déplacé en latéral par la chape orientable afin que le butteur soit dans l'axe de l'appareil.

- Le motoculteur étant horizontal, la pointe du butteur touchera le sol.
- La profondeur de travail sera déterminée par le réglage en hauteur de la roue avant.
- Les vis de piqué seront réglées afin qu'il y ait une « entrée » suffisante pour la pénétration, sans effort du conducteur.

OUTILS DIVERS SUR TÊTE PORTE-OUTILS : La tête porte-outils étant équipée de ses outils et réglée en largeur, sera montée sur la chape porte-outils.

- L'age orientable sera déplacé en latéral par la chape orientable afin que la tête porte-outils soit dans l'axe de l'appareil.
- Le motoculteur étant horizontal, la, ou les roues avant seront au contact du sol.
- La profondeur de travail sera déterminée par le réglage en hauteur de la tête porte-outils dans la chape porte-outils (contrairement au butteur qui ne doit pas varier en hauteur).
- Les vis de piquage seront réglées afin que les outils avant et arrière travaillent à la même profondeur.

GARANTIE DU CONSTRUCTEUR

La garantie n'est effective qu'après paiement intégral du matériel livré.

La garantie telle qu'elle est précisée ci-dessous à force de loi entre les parties et remplace par convention expresse toutes garanties légales (art. 1.641 et suivant du Code civil).

Pendant une durée de 6 mois à dater de la livraison (cette durée est limitée à 3 mois pour l'équipement électrique) le matériel sera garanti contre tout vice de construction, sauf pour les matériels d'occasion.

La garantie se bornant à l'échange dans les usines du Constructeur des pièces reconnues défectueuses à l'usage et en service normal. Le Constructeur aura la faculté de réparer ces pièces si il le juge possible.

Les pièces reconnues défectueuses doivent être retournées franco de port et d'emballage, les pièces de remplacement sont expédiées en port dû.

Les frais de démontage et de remontage pour le remplacement d'une pièce défectueuse sont à la charge de l'Acheteur.

La garantie ne couvre pas l'usure normal provenant de l'usage, ni les avaries qui résulteraient du mauvais entretien ou mauvaise utilisation, elle ne s'étend pas aux organes du matériel livré portant la marque de fournisseurs, ni aux pneumatiques.

La garantie sera retirée à tout matériel qui aura été modifié sans accord préalable avec le Constructeur.

La garantie ne s'applique pas aux dommages pouvant résulter directement ou indirectement pour l'Acheteur ou pour les tiers, du défaut de fabrication ou de matière: immobilisation, accidents, blessures, etc...

Les Agents du Constructeur n'étant ni employés, ni mandataires du Constructeur, mais commerçants agissant pour leur propre compte, ne sont donc ni qualifiés, ni autorisés à contracter une obligation quelconque pour le compte du Constructeur, ni à engager les responsabilités de celui-ci en aucune manière.

Les parties reconnaissent que cette garantie crée un rapport direct entre les propriétaires de matériel en provenance du Constructeur et que par conséquences légales et au besoin par convention, le lieu de juridiction est le Tribunal de Commerce du lieu de résidence du Constructeur qui devra connaître de tous les différends relatifs à cette garantie, même en cas de demande incidente ou en cas de pluralité de défendeurs.