

Quantité d'huile moteur. — La contenance du réservoir est de 4 litres. Une jauge d'huile permet de tenir le niveau d'huile correctement. Le remplissage d'huile s'effectue par une ouverture située au-dessus du couvre-culbuteurs. Un bouchon ferme hermétiquement ce trou de remplissage.

Ne jamais dépasser le maximum indiqué par la jauge.

La vérification du niveau d'huile sera faite avant chaque séance de travail. C'est une opération très importante qui ne doit pas être négligée.

Vidange du moteur. — Après la période de rodage, soit **trente heures**, il sera indispensable de vidanger le moteur. Par la suite, il sera indispensable de vidanger l'huile moteur toutes les 60 heures. Ainsi que la vidange du régulateur (voir fig. 8).

LA VIDANGE DOIT SE FAIRE MOTEUR CHAUD APRES UNE JOURNEE DE TRAVAIL.

TRES IMPORTANT. — A la suite d'essais rigoureux effectués par nos services techniques, nous sommes arrivés à la conclusion que les produits « BP Energol », fournis par la « Société Française des Pétroles BP », 21, rue de la Bienfaisance, Paris (8*), étaient les plus aptes à assurer une parfaite lubrification de nos machines.

Nous avons donc décidé, en conséquence, de n'accorder dorénavant notre garantie qu'aux utilisateurs qui se conforment à nos prescriptions.

Cette notice s'applique exclusivement à l'entretien et à la conduite des 519 - **moteurs essence 203 et 403.**

Pour tous renseignements concernant l'embrayage - la boîte de vitesse - le pont - les freins - relevage etc. se reporter à la Notice 519 - **moteur Diesel TMD.**

TRACTEURS

Energetic

Type 519 - Essence

Supplément à la Notice d'Entretien 519 - TMD Diesel



Établissements **PATISSIER**

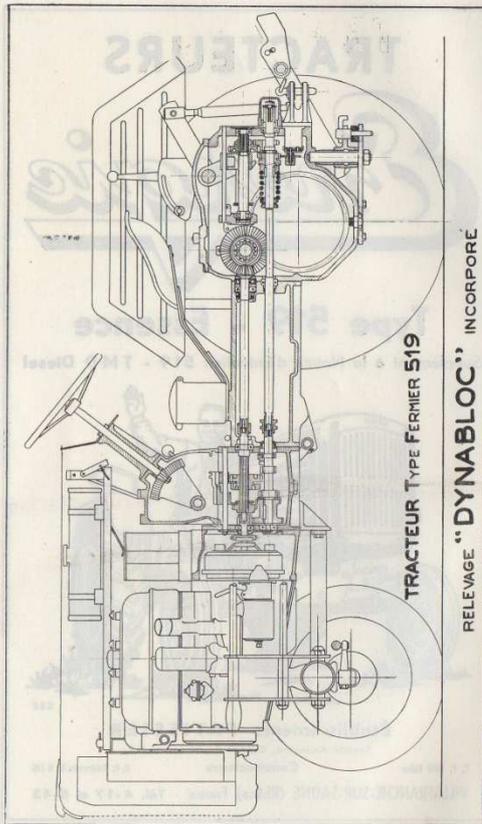
Société Anonyme, Capital 6 millions de NF

R. P. 1240 Rhone

Constructeurs

R. C. Villefranche 57 B 136

VILLEFRANCHE-SUR-SAONE (Rhône) France - Tél. 4-17 et 8-43



CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

propres aux Moteurs Essence équipant les Tracteurs « 519 »
« Vigneron » ou « Fermier »

	Moteur spécialement adapté pour l'usage agricole	
	PEUGEOT 203	PEUGEOT 403
Puissance.....	18 cv à 1.750 tours/minute 25 cv à 2.400 tours/minute	19 cv à 1.750 tours/minute 26 cv à 2.400 tours/minute
Cylindrée.....	1.290 cm ³	1.468 cm ³
Nombre de cylindres.....	4	4
Alésage.....	75 mm	80 mm
Course.....	73 mm	73 mm

Volant lourd spécial pour l'usage agricole
Régulateur centrifuge de vitesse
Capacité d'huile du carter moteur : 4 litres

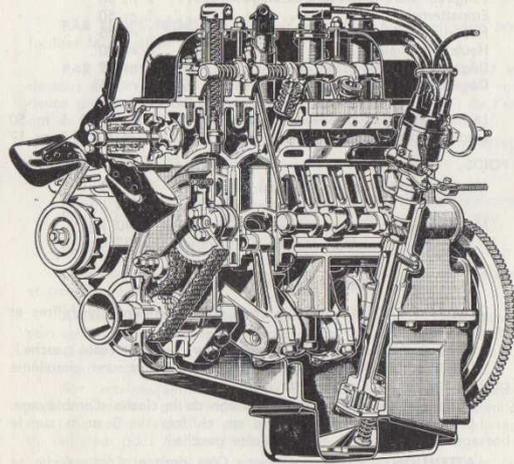


Fig. 2. - Coupe longitudinale du moteur Peugeot 203

Le plus grand soin doit être apporté à cette opération car en cas de gel, et si il reste de l'eau, les avaries les plus graves sont à redouter pour le bloc-cylindre et le radiateur.

Sur les tracteurs « 519 » récents, l'ouverture du bouchon de vidange du bloc-cylindre se fait au moyen d'une tirette (1). Vérifier que le joint caoutchouc « A » ne colle pas le bouchon et que l'eau s'écoule librement.

Si le bouchon est collé, le décoller au moyen d'un outil quelconque. Amener la tirette à la position 2.

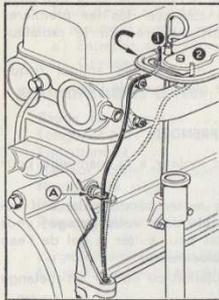


Fig. 3

Vous pouvez employer de l'ANTIGEL et vous trouverez tous renseignements concernant ces produits auprès de nos agents concessionnaires ou votre garagiste habituel.

2° Réglage des culbuteurs. —

Cette opération doit être effectuée moteur froid n'ayant pas tourné depuis au moins 6 heures. Les jeux entre culbuteurs et queues de soupapes doivent être à froid :

de 0,10 m/m pour les soupapes d'admission ;

de 0,20 m/m pour les soupapes d'échappement.

Pour régler les culbuteurs		Mettre à pleine ouverture de la soupape
A 3	E 4	E 1
A 4	E 2	E 3
A 2	E 1	E 4
A 1	E 3	E 2

N.B. — Les soupapes portent le même numéro que le cylindre correspondant (n° 4 côté ventilateur).

3° Réglage de la distribution. — Ce réglage doit nécessairement s'opérer avec des jeux anormalement grands. Placer une cale de 0,7 m/m entre les culbuteurs et les soupapes du premier cylindre ; avec le jeu, le réglage doit être le suivant :

	Angle sur le volant moteur	Course en mm sur le piston
Avance ouverture admission AOA	0° (P.M.H.)	0
Retard fermeture admission RFA	37°30	67,3
Avance ouverture échappement AOE	37°30	67,3
Retard fermeture échappement RFE	0° (P.M.H.)	0

Il est bien entendu que pour la marche normale, les jeux de culbuteurs, après vérification du réglage de la distribution, doivent être ramenés aux valeurs prévues, soit :

- 0,10 m/m pour admission,
- 0,20 m/m pour échappement.

TENSION DE LA CHAÎNE DE DISTRIBUTION.

La nécessité de ce réglage se perçoit par le bruit produit par le flottement de la chaîne. Le réglage s'opère comme suit :

1° Démontez le système d'étanchéité extérieur en retirant l'écrou borgne, la rondelle fibre et le capuchon ;

2° Desserrer le contre-écrou.

3° A l'aide d'une clé anglaise serrant le méplat, tourner l'excentrique dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour obtenir une **tension modérée** ; dans ce but, tourner l'excentrique au maximum puis revenir légèrement en arrière afin d'éviter toute tension excessive qui serait décelable par un sifflement de la chaîne.

4° Resserer le contre-écrou et remonter le dispositif d'étanchéité.

4° VENTILATEUR.

Un ventilateur spécial à six pales est monté sur le tracteur « Energic » type « 519 ». Ce ventilateur tournant à l'intérieur du déflecteur permet d'obtenir un refroidissement parfait même au cours de gros travaux par fortes chaleurs.

TENSION DE LA COURROIE DU VENTILATEUR.

Le réglage de la tension de la courroie du ventilateur s'opère par basculement de la dynamo ; desserrer le boulon de réglage du secteur, faire basculer l'ensemble pour obtenir la tension désirée. Rebloquer l'écrou.

Cette tension est à vérifier fréquemment, car une courroie détendue s'use très rapidement, son patinage excessif occasionne un débit insuffisant de la dynamo et un refroidissement défectueux (pompe à eau, ventilateur, etc...).

5° CARBURATEUR.

Le carburateur est un SOLEX 26 Z.A.C.I. muni d'un dispositif de départ appelé « Starter progressif ».

REGLAGE DU CARBURATEUR.

Le réglage est le suivant :

	203	403
Buse (K)	19	19
Gicleur d'alimentation (Gg)	90	95
Ajustage d'automatisme (a)	170	170
Gicleur de ralenti (g)	45	45
Calibre d'air de ralenti (u)	100	100
Tube d'émulsion (s)	10	10
Pointeau avec siège percé à	1 m/m, 5	1 m/m, 5
Flotteur de	11 gr.	11 gr.
Gicleur d'air de starter (Ga)	2,5	2,5
Gicleur d'essence de starter (Gs)	105	105
Levier de gaz standard.		

Régulateur réglé pour un régime du moteur PEUGEOT 203 et 403 de 1.800 tours/minute à 2.000 tours/minute.

REGLAGE DU RALENTI.

Pour le réglage du ralenti, on agit :

D'une part sur le régime du moteur par la vis de butée du ralenti.

D'autre part, sur la richesse du mélange par la vis de réglage du ralenti : en tournant cette vis à droite, on appauvrit le mélange ; en tournant à gauche, on l'enrichit.

Le réglage du ralenti doit être effectué le moteur chaud. Dans le cas où le réglage du ralenti se révélerait difficile ou impossible, il convient de vérifier l'allumage et de s'assurer qu'il n'existe aucune entrée d'air par les joints de brides du carburateur et de la tubulure.

Il est bon de ne pas régler trop bas la vitesse du ralenti pour éviter le calage du moteur dans les manœuvres.

6° REGULATEUR DE VITESSE (fig. 8) du type centrifuge.

IMPORTANT. — Le régulateur est réglé et plombé par le constructeur. Le déplombage par une personne non accréditée auprès du constructeur risque de faire perdre le bénéfice de garantie.

7° EQUIPEMENT ELECTRIQUE. — a) MISE A LA MASSE.

La mise à la masse de l'installation électrique est réalisée par l'intermédiaire d'une vis bloquant un câble spécial contre le carter d'embrayage. Cette mise à la masse se trouve fixée par une vis de 6 maintenant le faux carter sur la cloche d'embrayage (côté droit).

8

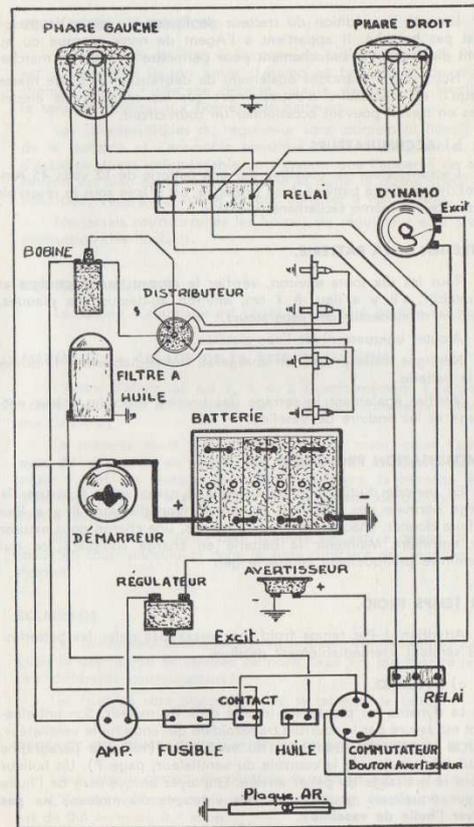


Fig. 4. - Schéma de l'installation électrique du 519 ESSENCE

Lors de l'expédition du tracteur de l'usine, le câble de masse n'est pas branché. Il appartient à l'Agent de notre marque ou au client d'effectuer le branchement pour permettre la mise en marche.

Nous recommandons également de débrancher le fil de masse lorsqu'il est nécessaire d'entreprendre sur les canalisations électriques un travail pouvant occasionner un court-circuit.

b) ACCUMULATEURS.

L'accumulateur est constitué par une batterie de 12 volts 45 Am-pères/heure. Cette batterie, bien protégée, est placée sous le réservoir à essence, lui-même facilement relevable.

ENTRETIEN DE LA BATTERIE.

Tous les dix jours environ, vérifier le niveau de l'électrolyte et le rétablir, s'il y a lieu, à 1 cm. environ au-dessus des plaques, soit 5 m/m au-dessus des séparateurs.

Ajouter uniquement de l'eau distillée.

Négligée, cette précaution abrègerait irrémédiablement la durée de la batterie.

Vérifier également le serrage des bornes. Procéder à leur nettoyage et les enduire de vaseline.

IMMOBILISATION PROLONGEE.

En période d'utilisation normale, la dynamo suffit à assurer la charge normale des batteries. En cas d'immobilisation, il y a lieu de faire donner, chaque mois, aux batteries, une charge pour assurer leur entretien. Maintenir la batterie en charge complète, ce qui l'immunise pratiquement contre le gel.

PAR TEMPS FROID.

Attention ! Par temps froid, ne laissez pas geler les batteries. Elles seraient irrémédiablement perdues.

c) DYNAMO.

La dynamo est placée sur le côté droit du moteur. Son entraînement est assuré par la courroie trapézoïdale qui entraîne le ventilateur. Pour la tension de la courroie du ventilateur (relire le paragraphe relatif à la tension de la courroie du ventilateur, page 7). Un huileur assure le graissage du palier arrière. Employer uniquement de l'huile moteur (quelques gouttes lors des vidanges du moteur ; **ne pas utiliser l'huile de vaseline**).

10

REGULATEUR DE TENSION.

Cet appareil est fixé à l'arrière du tableau de bord. Son rôle est d'assurer la liaison entre dynamo et batterie et de régler, à chaque instant, l'intensité débitée par la dynamo en fonction de la tension existant aux bornes des batteries.

Les caractéristiques du régulateur sont intimement liées à celles de la dynamo et l'ensemble constitue un tout inséparable. En cas d'échange, il est indispensable de s'assurer que l'appareil de remplacement est bien de la même marque et porte la même spécification. Pour cela, vous avez intérêt à vous adresser à nos Agents.

Ne jamais court-circuiter les bornes du régulateur sous peine de destruction des contacts.

BOBINE D'ALLUMAGE.

La Bobine d'allumage est située sur le côté gauche du moteur.

ALLUMAGE — CALAGE DE LA TETE D'ALLUMEUR.

L'ordre d'allumage est 1, 3, 4, 2 (conformément à la nouvelle normalisation, le numérotage des cylindres commence désormais par l'arrière).

La manette étant à la position avance maxi, caler l'allumeur avec 22° d'avance au volant, soit 3 m/m sur la course du piston avant P.M.H. Ce réglage correspond d'ailleurs, la manette étant à plein retard, à une avance de 5° sur le volant, de 0,2 m/m sur la course du piston avant P.M.H.

Ne pas oublier qu'on doit toujours réaliser le calage de l'allumeur en tournant celui-ci dans le sens contraire des aiguilles d'une montre.

ECLAIRAGE.

Les commutateurs d'éclairage se trouvent sur le tableau de bord (voir la description du tableau de bord page 13, qui montre la place des différents commutateurs).

Les fusibles sont placés derrière le tableau de bord.

REGLAGE DES CONTACTS DU RUPTEUR ET DES POINTES DE BOUGIES.

L'écartement correct des contacts du rupteur est de 0,4 m/m.

L'écartement correct pour le réglage des pointes de bougies est de 0,6 m/m ou 0,7 m/m.

11

TRES IMPORTANT.

Prendre soin chaque fois que l'on démonte la bougie de retirer du puits le joint qui pourrait y être resté.

Une superposition de deux joints pourrait entraîner la destruction du filetage de la bougie. N'employer que des bougies à culot longueur 12 m/m.

8° FILTRE A AIR.

La durée de votre moteur dépend du bon entretien du filtre à air. Comme son nom l'indique, en effet, cet accessoire très important filtre l'air avant son arrivée dans le carburateur et empêche l'entrée de poussières de l'atmosphère dans les cylindres.

Il convient de remplacer la fibre de bois, et l'huile du bac, dès que celles-ci sont chargées de poussières.

Pour ceci :

1° Faire sauter le ressort de retenue du bac d'huile.

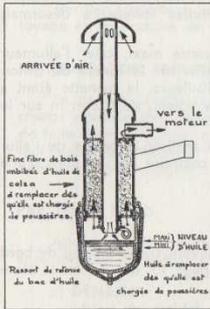


Fig. 5

ETE-HIVER: remplir le bac à huile du filtre à air avec de l'huile B. P. ENERGOL MOTOR OIL S. A. E 40.

9° TABLEAU DE BORD (voir fig. 6).

Lorsque l'observateur est assis au volant d'un tracteur « 519 » Essence, le tableau de bord présente divers commutateurs et appareils.

1° LE COMPTEUR D'HEURES.

Le compteur d'heures (sur demande et avec supplément de prix) qui enregistre le nombre d'heures de travail de l'appareil.

2° L'AMPEREMETRE.

L'ampèremètre indique, pendant le fonctionnement du moteur, si la batterie charge ou décharge.

3° LE COMMUTATEUR DE CONTACT.

En tirant sur le bouton de contact le témoin d'huile (5) s'allume, le contact est établi.

4° L'ATTACHE-CAPOT.

5° LE TEMOIN D'HUILE.

Lorsque le commutateur de contact est tiré la lampe témoin s'allume dès que le moteur fonctionne, la lampe doit s'éteindre sinon c'est l'indice d'un défaut de graissage ou d'une fuite importante du moteur. **NE JAMAIS TRAVAILLER AVEC LA LAMPE TEMOIN ECLAIREE.**

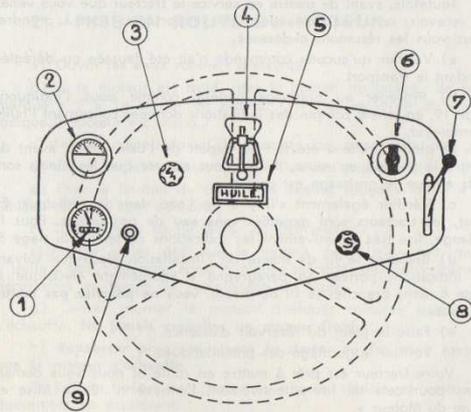


Fig. 6

6° COMMUTATEUR.

Ce commutateur est combiné (phares, codes, veilleuses, bouton avertisseur).

7° LA MANETTE DES GAZ.

Position haute: gaz coupés; il faut l'abaisser pour ouvrir les gaz.

8° LE STARTER (pour les départs à froid).

9° LE DEMARREUR ELECTRIQUE.

La commande du démarreur est constituée par une tige munie d'un bouton que le conducteur tire à lui.

1° - POUR EFFECTUER UN BON RODAGE.

PREPARATION AVANT UTILISATION.

Mise en route des tracteurs neufs. — Chaque tracteur sortant de nos usines a eu l'attention particulière d'un spécialiste metteur au point qui, après terminaison du montage, a vérifié pendant les heures passées aux essais mécaniques le parfait fonctionnement de tous les organes.

Toutefois, avant de mettre en service le tracteur que vous venez de recevoir, certaines précautions très importantes sont à prendre. Nous vous les résumons ci-dessous.

a) Vérifier qu'aucune commande n'ait été faussée ou déréglée pendant le transport.

b) Procéder au graissage général comme nous l'indiquons page 19, en tenant compte des indications données concernant l'huile à employer.

Le plein d'huile a été fait au départ de l'usine, mais avant de mettre le tracteur en route, il faut vous assurer que les pleins sont faits et que le graissage est correct.

c) Vérifier également s'il y a de l'eau dans le radiateur. En effet, les tracteurs sont expédiés **sans eau** de nos usines. Pour la vidange, lire très attentivement les indications portées à la page 5.

d) Brancher le fil de masse de l'installation électrique suivant les indications portées au paragraphe « Equipement électrique », page 8. Sans brancher le fil de masse, **vous ne pourriez pas mettre en route.**

e) Faire le plein du réservoir d'essence.

f) Vérifier le gonflage des pneumatiques.

Votre tracteur est prêt à mettre en route et nous vous demandons pour cela de lire attentivement l'annexe n° 2: « Mise en route du Moteur ».

Néanmoins, vous devez noter que:

LA PERIODE DE RODAGE COMPREND LES VINGT-CINQ PREMIERES HEURES DE TRAVAIL.

Pendant cette période:

NE DEMANDEZ PAS AU MOTEUR TOUTE SA PUISSANCE.

N'EXIGEZ PAS DE VOTRE TRACTEUR UN TRAVAIL TROP DUR (labour de friches, de luzernes, travail en terrain dur, etc...).

N'OMETTEZ PAS D'INCORPORER A L'ESSENCE UN PEU D'HUILE MOTEUR (un verre à liqueur pour 5 litres d'essence).

A LA FIN DE LA PERIODE DE RODAGE, VIDANGER LE MOTEUR, LA BOITE ET LE PONT, et suivez strictement les instructions contenues dans cette notice.

Ensuite:

N'hésitez pas à consulter l'Agent de notre marque si vous avez besoin d'un renseignement, ou bien nos propres Etablissements (Etablissements PATISSIER, Tél. 4-17 et 8-43, à VILLEFRANCHE (Rhône)), et surtout, ne confiez votre tracteur qu'à notre Agent ou à un bon mécanicien.

2° - MISE EN ROUTE DU MOTEUR.

a) Ouvrir **les deux** robinets d'essence.

b) Si le moteur est froid, tirer le bouton du tableau de bord marqué « S ». Le starter est ouvert. (Ne pas se servir du starter lorsque le moteur est chaud.)

c) Fermer complètement la manette de commande des gaz.

d) Mettre le levier des vitesses à l'un des points morts.

e) Tirer le bouton de contact, le voyant rouge « Huile » du tableau de bord doit s'éclairer.

f) Tirer à fond sur le levier du démarreur.

Lâcher le levier dès que le moteur part. Le voyant rouge « Huile » doit s'éteindre après quelques secondes de fonctionnement nécessaires au temps de remplissage du filtre.

g) Laisser tourner le moteur quelques minutes pour qu'il s'échauffe. **Ne jamais emballer un moteur froid.**

h) **Repousser progressivement le starter au fur et à mesure que le moteur s'échauffe.**

i) Ensuite, débrayer, passer la vitesse choisie et embrayer doucement en accélérant.

3° - RECOMMANDATIONS TRÈS IMPORTANTES.

- a) Au départ, n'oubliez pas de desserrer le frein à main.
- b) En travail, **ne laissez pas le pied sur la pédale de débrayage.**
- c) Sur la route, prenez soin de jumeler vos deux pédales de commande des freins.
- d) Pour les manœuvres ou lors des transports sur route, **ne laissez jamais le différentiel bloqué.**
- e) **Ne descendez jamais les côtes au point mort.**
- f) **Ne tirez jamais une remorque non freinée, vous risquez les plus graves accidents.** En descente, la remorque doit pouvoir être freinée énergiquement et le tracteur doit la tirer légèrement.
- g) Surveillez la charge de la dynamo. Si la batterie a été déchargée par un démarrage difficile, le débit de la dynamo sera très élevé au départ puis diminuera progressivement au fur et à mesure que la tension (donc la charge de la batterie) augmentera. Il n'y a donc pas lieu de s'inquiéter si, après un certain temps d'utilisation, l'ampèremètre indique une charge voisine de zéro.

PRÉCAUTIONS A PRENDRE PENDANT LES 25 PREMIÈRES HEURES DE TRAVAIL

Durant ces premières heures, ne pas demander au moteur son effort maximum.

Il est bon d'ajouter, pendant cette période de rodage, un produit de super huilage à l'essence. A partir de la 25^e heure, le super huilage n'est pas conseillé.

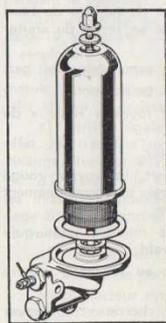


Fig. 7

Vidanger à chaud l'huile de graissage au bout de 25 heures.

Nettoyer le filtre à l'huile.

Enlever la cloche après avoir dévissé l'écrou situé à la partie supérieure, puis retirer vers le haut et dans l'ordre: le ressort, la rondelle métallique, la rondelle caoutchouc et le tamis.

Laver ce dernier à l'essence. Si ce nettoyage est insuffisant, employer du trichloréthylène.

Laisser égoutter le tamis ou le sécher au jet d'air.

Ne pas l'essuyer avec des chiffons qui laisseraient inévitablement des débris pelucheux; ne pas passer de fil de fer dans les oreilles.

Refaire le plein avec de l'huile de bonne qualité (4 litres).

En été : de viscosité S.A.E. 40.

En hiver: de viscosité S.A.E. 20.

ATTENTION. — Dès que l'on desserre l'écrou de la cloche, l'huile contenue dans le filtre s'écoule sur le sol (cet inconvénient pourrait être évité si on effectuait ce démontage plusieurs heures après l'arrêt du moteur). Le support du filtre porte une rainure formant déversoir qui localise l'écoulement de l'huile vers l'arrière à condition de dégager la cloche avec précaution.

Pour le montage, s'assurer que le joint en caoutchouc est en place dans la cuvette; faire reposer la cloche sur le joint avant de visser l'écrou supérieur.

En raison de la finesse de ses mailles, le tamis peut se colmater, surtout pendant les premiers temps de fonctionnement du tracteur. C'est pourquoi un premier nettoyage doit être effectué à la fin de la période de rodage, soit **vingt-cinq heures**. Il faut ensuite opérer un nouveau nettoyage à chaque vidange du moteur.

Il est à remarquer qu'une obstruction du tamis ne provoquerait pas l'arrêt du graissage; dans ce cas, la pression ferait ouvrir le « by-pass » (constitué soit par une bielle, soit par une lame serrée par un ressort) et l'huile passerait directement à l'intérieur du tamis. De toute façon, un arrêt de graissage serait signalé par l'allumage du voyant rouge sur le tableau de bord.

VÉRIFICATIONS AU BOUT DE LA 25^e HEURE

MOTEUR. — Serrage à froid des goujons de la culasse et des paliers des rampes de culbuteurs (**moteur n'ayant pas tourné depuis au moins six heures**) avec une clé dynamométrique tarée à 8 m/kg.

Vérification du jeu des culbuteurs qui doit être réalisée sur moteur froid (n'ayant pas tourné depuis au moins 6 heures).

Les jeux entre culbuteurs et queues de soupapes sont indiqués pages 6 et 7.

Vérification de la tension de la courroie de ventilateur (voir page 7).

Vidanger et remplacer l'eau de circulation du moteur après avoir rincé le radiateur (voir page 5).

Nettoyer le carburateur et son filtre, vérifier le niveau d'essence dans la cuve.

Régler le ralenti s'il y a lieu (voir page 8).

Nettoyer le filtre à air (voir page 12).

APPAREILLAGE ELECTRIQUE.

BATTERIE D'ACCUMULATEURS. — Ajouter à 1 cm. au-dessus des plaques si nécessaire, de l'eau distillée dans les éléments de la batterie et compléter la charge si la densité de l'électrolyte est inférieure à 28° Baumé.

Nettoyer, resserrer, vaseliner les bornes.

En période d'utilisation normale, la dynamo suffit à assurer la charge de la batterie.

En cas d'immobilisation prolongée il y a lieu de faire donner chaque mois à la batterie une charge pour assurer son entretien.

Maintenir la batterie en charge complète, ce qui l'immunise pratiquement contre le gel.

DYNAMO. — Vérifier le débit de la dynamo (un huileur assure le graissage du palier arrière). (Voir page 10).

REGULATEUR DE TENSION (voir page 11).

BOUGIES.

Régler, si nécessaire, l'écartement des électrodes des bougies qui doit être de 0 m/m 6 ou 0 m/m 7.

Les bougies sont du type A.C.F. 10 spéciales 203/403 ou MARCHAL C.R. 36.

N'employer que des bougies à colot: longueur 12 m/m.

Régler également, si nécessaire, l'écartement des contacts du rupteur qui doit être de 0 m/m 4.

ENTRETIEN PÉRIODIQUES

MOTEUR.

Tous les jours. — Vérifier les pleins d'essence, d'huile et d'eau.
NETTOYER LE FILTRE A AIR.

Toutes les 50 heures. — Huiler à la burette: le feutre sous le rotor de l'allumeur, la pompe de circulation d'eau, les articulations des timoneries du carburateur, le palier de dynamo.

Toutes les 60 heures. — Vidanger à chaud l'huile du moteur. Refaire le plein avec de l'huile de bonne qualité (4 litres).

En été : de viscosité S.A.E. 40

En hiver: de viscosité S.A.E. 20

REGULATEUR

REGULATEUR.

Remplir d'huile (même viscosité que pour le moteur jusqu'à ce qu'elle commence à couler par l'orifice de nouveau.

Vidanger le regulateur et faire le plein toutes les 60 heures comme pour le moteur.

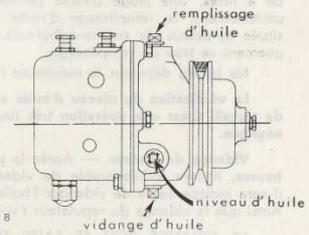


Fig. 8

GRAISSAGE

1° **Graissage général.** — Graisser au moyen d'une burette avec de l'huile de vaseline ou, à défaut, de l'huile moteur, toutes les articulations: commandes de l'accélérateur, attelage, etc. Mettez quelques gouttes d'huile partout où il y a articulation ou frottement.

2° **Graisseurs.** — Sur l'ensemble du tracteur se trouvent un certain nombre de graisseurs qu'il est bon de remplir de temps en temps à l'aide d'une pompe spéciale que vous pouvez vous procurer soit à notre service de pièces détachées, soit chez nos Agents, soit chez les marchands d'accessoires d'automobiles (voir fig. 22, page 28, sur notice 519 Diesel).

3° **Graissage important à la burette.** — Toutes les 60 heures de marche environ, graisser à la burette, avec quelques gouttes d'huile moteur, les points suivants:

- Allumeur (feutre sous le rotor);
- Pompe à eau (1 huileur);
- Articulations de timoneries du carburateur;
- Palier de dynamo.

4° **Graissage du moteur.** — Nous vous recommandons d'employer:

HUILE MOTEUR. — Hiver, Energol Auto S.A.E. 20;
Eté, Energol Auto S. A. E. 40.

Ces huiles lubrifient parfaitement le moteur en évitant, en particulier, tout excès de calamine. De plus, leur haute tenue à la chaleur permet de réduire leur consommation.