

Cie MASSEY-HARRIS-FERGUSON

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
Chapitre I — RENSEIGNEMENTS PRATIQUES ...	3
Contenance ...	3
Caractéristiques ...	3
Numéros de série ...	3
Chapitre II — CONDUITE DU TRACTEUR ...	5 à 8
Précautions indispensables ...	5
Mise en marche du moteur ...	5
Mise en route du tracteur ...	6
Travail normal ...	7
Arrêt du tracteur ...	7
Travail à la poulie ou à la prise de force ...	7
Relevage hydraulique ...	7
Chapitre III — RODAGE ...	9
Après les 20 premières heures de marche ...	9
Après les 50 premières heures de marche ...	9
Après les 100 premières heures de marche ...	9
Chapitre IV — GRAISSAGE ET REMPLISSAGE ...	10 à 21
Tous les jours ...	12 à 15
Toutes les 50 heures de marche ...	16
Toutes les 80 heures de marche ...	16
Toutes les 100 heures de marche ...	17 à 20
Toutes les 300 heures de marche ...	21
Toutes les 500 heures de marche ...	22
Lubrifiants recommandés ...	11
Chapitre V — ENTRETIEN COURANT ...	23 à 27
Vidange du réservoir à carburant ...	23
Purge du système d'injection ...	23
Équipement électrique ...	23
Emplacement de fusible ...	24
Courroie du ventilateur ...	24
Serrage des boulons ...	25
Garde de pédale de débrayage ...	25
Réglage des freins ...	25
Pincement des roues avant ...	25
Gonflage des pneus ...	26
Lavage du tracteur ...	26
Précautions à prendre par temps froid ...	26
Révision périodique ...	27
Chapitre VI — RÉGLAGE DE L'ÉCARTEMENT DES ROUES ...	28 et 29
Voie arrière 9x24 ...	28
Voie avant ...	29
Chapitre VII — BALLAST ET MASSES D'ALOURDISSEMENT ...	30

NOTES

CHAPITRE I

RENSEIGNEMENTS PRATIQUES

CONTENANCES

Réservoir à carburant ...	26 litres
Eau de refroidissement ...	6,1 litres
Carter inférieur du moteur ...	4,6 litres
Boîte de vitesses ...	6 litres
Carter de réduction finale (chacun) ...	1,4 litres

CARACTÉRISTIQUES

Moteur ...	Diesel - 2 cylindres à 2 temps
Alésage et course ...	85 mm x 90 mm
Cylindrée ...	1021,4 cm ³
Taux de compression ...	1 : 18
Commencement du débit ...	27° avant P.M.H.
Pression normale de l'huile de graissage ...	3 kg/cm ²
Régime du moteur :	
en charge ...	1800 tr/mn
à vide ...	1930 tr/mn
Régime de la poulie (1800 tr/mn au moteur) ...	1990 tr/mn
Régime de la prise de force (1800 tr/mn au moteur) ...	540 tr/mn
Garde de la pédale d'embrayage ...	35 mm
Équipement électrique ...	12 volts
Vitesses :	
1 ^{re} ...	Pneus 9x24 2,8 km/h
2 ^e ...	4 km/h
3 ^e ...	6,1 km/h
4 ^e ...	8,8 km/h
5 ^e ...	14 km/h
A.R. ...	3,6 km/h
Pression de gonflage des pneumatiques :	
Pneus avant 4x15 ...	2 kg/cm ²
Pneus arrière 9x24 ...	0,80 kg/cm ²

NUMÉROS DE SÉRIE

Numéro de série du tracteur : sur le côté droit du châssis à l'avant des pédales.
 Numéro de série du moteur : sur le côté gauche du bloc-moteur au-dessus de la soufflante.
 Il est recommandé de noter ces numéros à l'endroit prévu à l'intérieur de la couverture de cette notice.

CHAPITRE VII

BALLAST ET MASSES D'ALOURDISSEMENT

La force de traction sera notablement augmentée en alourdissant le tracteur, soit par des masses en fonte, soit en introduisant de l'eau dans la chambre à air.

Cette dernière méthode présente les avantages d'être peu coûteuse et de ne pas augmenter l'encombrement du tracteur.

Par temps froid, il est recommandé d'utiliser du chlorure de calcium à la dose d'un kilogramme pour 4 litres et demi d'eau. Lors de la préparation de cette solution, éviter de verser l'eau sur le chlorure.

La solution ainsi préparée peut être introduite dans le pneu à l'aide d'une pompe à main ou d'une pompe à moteur ou en plaçant un réservoir au moins deux mètres au-dessus du tracteur. Se procurer un raccord spécial à eau auprès de votre agent. Ce raccord sera fixé à l'extrémité du tuyau d'arrivée d'eau.

Pour introduire l'eau dans le pneu, le tracteur doit être monté sur cric et la roue tournée pour amener la valve en haut. Enlever ensuite le noyau de valve, visser le raccord spécial sur la valve et ouvrir le robinet d'eau.

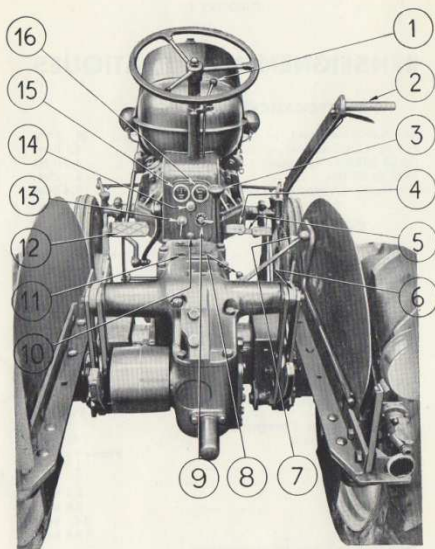
Laisser la pression s'établir en appuyant de temps en temps sur la petite soupape du raccord pour purger l'air.

Lorsque l'eau ressort en un filet continu par cette soupape, le pneu est rempli et l'arrivée d'eau doit être coupée. Enlever ensuite le raccord, remettre en place le noyau de valve et gonfler le pneu à 0,80 kg/cm² (9x24).

Masses d'alourdissement

Dans certaines conditions, il pourra être nécessaire d'utiliser des masses d'alourdissement en plus du ballast.

Ces masses sont livrées avec tous les boulons nécessaires, ainsi qu'une notice de montage. Il est possible d'utiliser une ou deux masses par roue arrière et une masse par roue avant.



(Fig. 1)

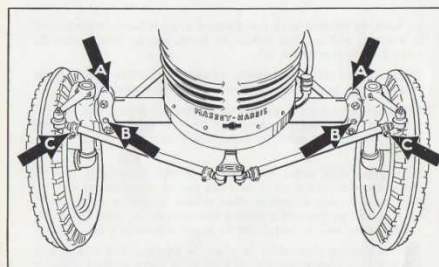
- | | |
|--------------------------------------|---|
| 1 - Manette de commande des gaz | 9 - Commande des phares et de l'avertisseur |
| 2 - Levier de pique | 10 - Bouton d'arrêt du moteur |
| 3 - Levier de changement de vitesse | 11 - Régulateur de descente |
| 4 - Pédale de frein gauche | 12 - Pédale de débrayage |
| 5 - Taquet de jumelage des freins | 13 - Contacteur |
| 6 - Camo de verrouillage des freins | 14 - Voyant de contrôle de préchauffage |
| 7 - Commande du relevage hydraulique | 15 - Ampèremètre |
| 8 - Commande de la prise de force | 16 - Indicateur de pression d'huile |

Huit écartements différents peuvent être obtenus (entre 104 et 175 cm) comme indiqué fig. 26.

Lorsque les roues sont montées avec le disque vers l'intérieur, on peut obtenir quatre réglages différents pour chaque roue en changeant la position de la jante par rapport au disque.

De même, quatre réglages par roue peuvent être obtenus avec le disque vers l'intérieur (voir fig. 26).

VOIE AVANT



(Fig. 27)

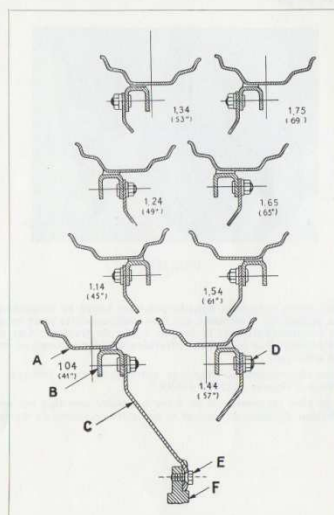
Pour régler l'écartement des roues avant, desserrer les brides sur l'essieu (A) et retirer les broches (B), enlever les boulons des colliers extérieurs (C) sur les barres d'accouplement, et régler la voie comme voulue.

Remplacer les broches et resserrer les brides sur l'essieu.

Remplacer et resserrer les boulons de colliers sur les barres d'accouplement.

CHAPITRE VI

RÉGLAGE DE L'ÉCARTEMENT DES ROUES



(Fig. 26)

VOIE ARRIÈRE (pneumatique 9x24).

CHAPITRE II

CONDUITE DU TRACTEUR

PRÉCAUTIONS INDISPENSABLES AVANT LA MISE EN MARCHÉ :

1. Vérifier le niveau d'eau dans le radiateur.
2. Vérifier le niveau d'huile du moteur à l'aide de la jauge se trouvant à droite (voir fig. 8).
Le repère inférieur indique le strict minimum d'huile permis. Le repère supérieur indique le niveau à respecter lors du remplissage après la vidange.
3. Vérifier le niveau de carburant dans le réservoir (le réservoir contient 26 litres environ).
Eviter que le réservoir ne se vide complètement car il serait alors nécessaire de purger le système d'injection.
4. Vérifier la pression de gonflage des pneumatiques.
5. S'assurer que le robinet d'arrivée de carburant est ouvert (A fig. 18) (le robinet se trouve derrière le volet gauche, sous le réservoir).

Note : Il est préférable de maintenir ce robinet ouvert car si on met le moteur en route avec le robinet fermé, la tuyauterie se vide et il est alors nécessaire de purger le système d'injection.

MISE EN MARCHÉ DU MOTEUR

1. S'assurer que le levier de changement de vitesse est au point mort, et que la prise de force est débrayée.
2. Placer la manette des gaz à mi-course.
3. Tourner le contacteur (13 fig. 1) vers la gauche jusqu'à ce qu'il ait une légère résistance et le maintenir dans cette position. Dès que le voyant de contrôle du préchauffage (14 fig. 1) est suffisamment rouge, tourner le contacteur vers le haut pour démarrer le moteur.
Lâcher le contacteur dès que le moteur tourne.
Si le moteur n'a pas démarré après 30 secondes maximum, attendre quelques instants avant de recommencer.
Ne pas insister après quelques essais infructueux de mise en marche, sous peine de décharger la batterie. Rechercher plutôt la cause de cette anomalie.

La durée de préchauffage peut varier de 20 secondes (pour une température ambiante de $+20^{\circ}\text{C}$) à 60 secondes (pour une température de -5°C).

Pour une température plus basse encore, elle peut être de 2 minutes maximum.

10 à 15 secondes de préchauffage suffisent pour démarrer un moteur déjà chaud.

Par temps très froid, il est recommandé de donner un ou deux tours de manivelle au moteur (très lentement), la boîte de vitesses étant au point mort.

4. Vérifier la pression d'huile qui doit être d'environ 3 kg/cm^2 , le moteur tournant à plein régime. Au ralenti, la pression ne doit pas tomber au-dessous de $0,5\text{ kg/cm}^2$.

MISE EN ROUTE DU TRACTEUR

1. Laisser chauffer le moteur.

Par une température allant jusqu'à $+0^{\circ}\text{C}$, on peut démarrer le tracteur à petite vitesse dès que le moteur se met en marche jusqu'à ce que la température de fonctionnement (80°C) soit atteinte.

Par une température inférieure à 0°C , il est préférable de laisser tourner le moteur pendant une minute environ à un régime assez élevé avant de démarrer le tracteur.

2. Mettre le moteur au ralenti et débrayer en appuyant à fond sur la pédale de débrayage.

3. Placer le levier de changement de vitesse à la position voulue. Les numéros sur la

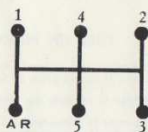
boîte de vitesses et ci-dessous indiquent les différentes positions des vitesses.

Si les pignons ne s'engrènent pas, embrayer légèrement pour les faire tourner et passer la vitesse. Ne jamais essayer de passer une vitesse en forçant le levier.

Placer la manette des gaz à la position correspondant au demi-régime.

Embrayer progressivement jusqu'à ce que le tracteur tire effectivement la charge. Ensuite lâcher la pédale et ouvrir les gaz au minimum.

- Les pédales des freins doivent toujours rester jumelées, sauf lorsque la nécessité de virer court impose l'indépendance des roues.

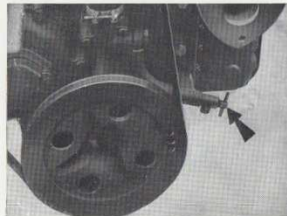


— 6 —

On peut également vidanger l'eau du système de refroidissement à condition de refaire le plein avant d'utiliser le tracteur.

Pour vidanger, enlever le bouchon de remplissage du radiateur, ouvrir le robinet à la base du radiateur, celui sur le côté gauche du bloc moteur (voir fig. 24) et celui à l'avant gauche du moteur (fig. 25). S'assurer que l'écoulement s'effectue normalement et complètement.

Veiller à l'état de la batterie en hiver, une batterie déchargée risquant de geler.



(Fig. 25)

Les indications contenues dans la présente notice ne comprennent que les opérations d'entretien qui sont indispensables pour assurer le bon fonctionnement et la longue durée du tracteur. Ces opérations peuvent être facilement effectuées à la ferme avec un minimum d'outillage.

Pour les réparations ou réglages autres que ceux indiqués ici, s'adresser à l'agent MASSEY-HARRIS.

Il est de plus recommandé de faire procéder une fois par an à une révision générale du moteur et des autres organes du tracteur.

— 27 —

GONFLAGE DES PNEUS

Vérifier la pression une fois par semaine.

Pneus avant 4×15	2 kg/cm^2
Pneus arrière 9×24	$0,80\text{ kg/cm}^2$

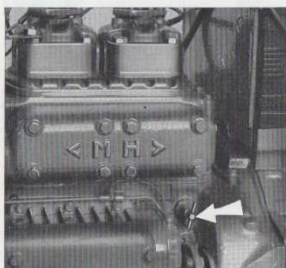
Lorsque les roues arrière sont équipées de masses d'alourdissement, la pression doit être augmentée de $0,1\text{ kg}$ pour chaque jeu de masses. La pression maximum dans les pneus arrière ne doit jamais dépasser $1,10\text{ kg/cm}^2$.

LAVAGE DU TRACTEUR

Des lavages périodiques sont essentiels au bon entretien d'un tracteur. Effectuer un lavage complet une fois par semaine. Pendant les périodes de pluie ou de labour, il est même recommandé de laver le tracteur à la fin de chaque journée.

Apporter une attention particulière au lavage des pneus, surtout si le tracteur a été utilisé pour un travail d'épandage ou de pulvérisation avec des produits corrosifs.

NE PAS ARROSER LE MOTEUR.



(Fig. 24)

PRÉCAUTIONS A PRENDRE PAR TEMPS FROID

A l'approche de l'hiver et dans tous les cas au-dessous de $+5^{\circ}\text{C}$, il est indispensable d'ajouter une solution antigel à base de glycérine à l'eau de radiateur.

— 26 —

TRAVAIL NORMAL

Le moteur doit fonctionner à plein régime.

La manette des gaz doit être tirée à fond.

Ne jamais laisser le moteur tourner au ralenti.

Pendant la marche ne pas laisser le pied sur la pédale de débrayage.

Celle-ci ne doit servir que pour les changements de vitesse et la mise au point mort.

ARRÊT DU TRACTEUR

Débrayer, mettre le moteur au ralenti et mettre le levier de changement de vitesse au point mort.

Relâcher la pédale de débrayage et freiner. Pour arrêter le moteur tirer le bouton (10 fig. 1) jusqu'à ce que le moteur s'arrête complètement.

Ne jamais quitter le tracteur avant de mettre le levier de changement de vitesse au point mort ou en laissant le moteur tourner au ralenti.

TRAVAIL A LA POULIE ET A LA PRISE DE FORCE

Mettre le moteur au ralenti et débrayer.

Pousser vers l'arrière le levier de commande de la prise de force et de la poulie.

Lorsque la poulie et la prise de force sont embrayées, tirer la manette des gaz de quelques crans.

Embrayer progressivement en laissant la pédale revenir complètement.

Mettre le moteur au régime normal d'utilisation au moyen de la manette des gaz.

Sur un tracteur à pneus, l'électricité statique engendrée par le travail à la poulie peut être déchargée en reliant électriquement le tracteur à la terre au moyen d'une chaîne portant sur le sol, ou d'un fil de fer enfoncé dans le sol.

RELEVAGE HYDRAULIQUE

Pour descendre un instrument porté, pousser le levier de commande (7 fig. 1) vers l'avant.

Pour relever un instrument porté, tirer le levier vers l'arrière et le relâcher aussitôt. Le levier reviendra au point mort de lui-même.

— 7 —

A gauche du ressort de siège se trouve le régulateur de descente (11 fig. 1 et fig. 2) qui permet de modifier la vitesse de descente des instruments portés.



(Fig. 2)

RÉGLAGE DU RÉGULATEUR DE DESCENTE

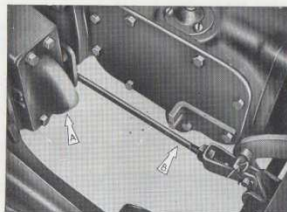
- Le bouton du régulateur étant dévissé, lever l'instrument porté au moyen du levier de commande de relevage hydraulique.
- Visser le bouton à fond.
- Mettre le levier de commande du relevage hydraulique en position de descente et desserrer le bouton progressivement jusqu'à obtention de la vitesse de descente recherchée.

Ne pas rechercher une vitesse de descente exagérément lente car, dans ce cas, la vitesse de montée de l'instrument serait également très lente.

SERRAGE DES BOULONS
Il est recommandé de vérifier régulièrement le serrage de tous les boulons du moteur et du tracteur.

GARDE DE LA PÉDALE DE DÉBRAYAGE

Lorsque l'on appuie sur la pédale au repos, celle-ci doit parcourir environ 35 mm avant d'agir sur l'embrayage. Cette distance (garde de la pédale) peut être réglée en vissant ou en dévissant la tringle qui relie la pédale au bras d'embrayage, après avoir débloqué le contre-écrou et enlevé la goupille fendue.



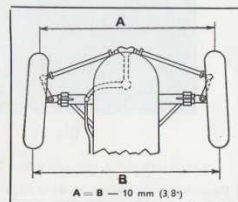
(Fig. 22)

RÉGLAGE DES FREINS

Après un certain temps d'usage, les bandes de frein présentent une usure qui doit être rattrapée en raccourcissant les tringles de commande (B). Si l'usure est plus accentuée, serrer l'écrou sphérique sur chaque came (droite et gauche), après avoir retiré les chapeaux A et s'assurer que les deux freins agissent simultanément.

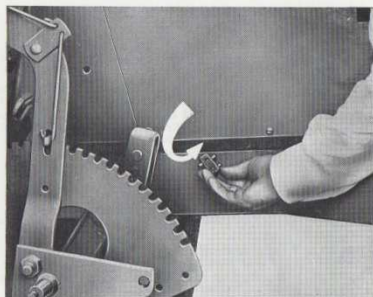
PINCEMENT DES ROUES AVANT

Le pincement des roues avant doit être d'environ 10 mm comme indiqué sur la figure ci-dessus. Pour faire ce réglage, raccourcir ou rallonger les barres d'accouplement en découplant les rotules sur le levier double de direction et en vissant ou dévissant les douilles des rotules sur les barres d'accouplement.



(Fig. 23)

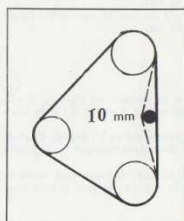
Ne pas ouvrir le régulateur de tension et ne relier en aucun cas la borne d'excitation à la masse.



(Fig. 20)

EMPLACEMENT DU FUSIBLE

L'emplacement du fusible est indiqué figure 20.



(Fig. 21)

COURROIE DE POMPE À EAU ET DE DYNAMO

Vérifier périodiquement la tension de la courroie. La courroie est à la tension voulue lorsqu'elle s'infléchit de 10 mm sous la pression du pouce. La tension de la courroie se règle en faisant basculer la dynamo qui forme tendeur. Une courroie trop tendue s'use et fatigue les roulements de la dynamo et de la pompe à eau. Une tension insuffisante risque de faire patiner la courroie sur les poulies, ce qui peut provoquer un chauffage anormal du moteur ou une charge insuffisante de la batterie.

CHAPITRE III

RODAGE

Les recommandations ci-après relatives à la période de rodage du moteur qui devra durer 50 heures et du rodage de la boîte de vitesses (100 heures) doivent être observées scrupuleusement. Pendant les 50 premières heures, les efforts demandés au tracteur ne devront être augmentés que progressivement.

APRÈS LES 20 PREMIÈRES HEURES DE MARCHÉ

Lorsque le moteur a tourné et que l'huile est chaude dévisser le bouchon fig. 10 pour vidanger le carter.

Enlever également le bouchon de remplissage du carter d'huile (fig. 8) et le rincer soigneusement dans du carburant Diesel.

Dévisser le bouchon magnétique situé à la partie inférieure du filtre à huile (fig. 11) pour vidanger l'huile du filtre.

Après avoir soigneusement nettoyé et revissé les bouchons du carter et du filtre à huile refaire le plein avec de l'huile vierge selon les recommandations de la page 11.

Procéder à une vérification générale du tracteur et resserrer la boulonnerie.

APRÈS LES 50 PREMIÈRES HEURES DE MARCHÉ

Vidanger de nouveau l'huile du moteur et du filtre à huile.

Remettre les bouchons de vidange et refaire le plein du carter moteur avec de l'huile vierge selon les recommandations de la page 11.

APRÈS LES 100 PREMIÈRES HEURES DE TRAVAIL

Vidanger l'huile de la boîte de vitesses à chaud et refaire le plein avec de l'huile vierge selon les recommandations de la page 11.

Le bouchon de vidange situé sous la boîte de vitesses est un bouchon magnétique. Il devra être soigneusement débarrassé des particules métalliques qui pourraient y adhérer avant sa remise en place.

GRAISSAGE ET REMPLISSAGE

Un graissage effectué avec soin suivant les indications illustrées figurant ci-après est essentiel au bon fonctionnement du tracteur. Les opérations suivantes devront être effectuées selon les périodicités prescrites.

TOUS LES JOURS

Graissage des barres d'accouplement, pivots, rotules avant et arrière de barre de direction, arbre avant et arrière de relevage, vérification du niveau d'huile de moteur, vérification ou nettoyage du filtre à air, vérification du niveau d'eau dans le radiateur.

TOUTES LES 50 HEURES

Vérification du niveau du liquide dans la batterie.

TOUTES LES 80 HEURES

Vidange du carter inférieur du moteur et du filtre à huile.

Graissage de la dynamo, boîtier de direction, levier double de direction, vérification des niveaux d'huile des carters de réduction finale, et de la boîte de vitesses, nettoyage des filtres à carburant.

TOUTES LES 300 HEURES

Graissage de la pompe à eau. Roulements de roue avant. Nettoyage du pot d'échappement et du filtre à huile. Vidange de la boîte de vitesses et des carters de réduction finale.

TOUTES LES 500 HEURES

Nettoyage du carter inférieur du moteur et de la crépine de pompe à huile.

ENTRETIEN COURANT

VIDANGE DU RÉSERVOIR À CARBURANT

De temps en temps, il est recommandé de vidanger le réservoir à carburant afin d'éliminer l'eau et les dépôts qui s'y forment. La quantité à vidanger est de 1/2 à 1 litre. Cette opération peut être faite lors du nettoyage du filtre à carburant (plus souvent si nécessaire), lorsque le carburant dans le réservoir a eu le temps de décanter.

Purger le système d'injection après chaque vidange.

PURGE DU SYSTÈME D'INJECTION

Il y a lieu de purger l'air contenu dans le système d'injection dans les cas suivants :

- à la première mise en marche du tracteur ;
- après le nettoyage du filtre à carburant ;
- après avoir débranché et remonté une canalisation de carburant entre le réservoir et les injecteurs ;
- après avoir rempli le réservoir si celui-ci a été complètement vidé ou après l'avoir nettoyé ;
- lorsque l'on soupçonne qu'il y a de l'air dans le système d'injection.

Pour purger :

- s'assurer qu'il y a suffisamment de carburant dans le réservoir et que le robinet (A fig. 17) est ouvert ;
- desserrer la vis (C fig. 17) jusqu'à ce que le carburant coule sans faire de bulles. Resserrer la vis ;
- desserrer la vis (D fig. 12) jusqu'à ce que le carburant coule sans faire de bulles. Resserrer la vis.

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

Batterie :

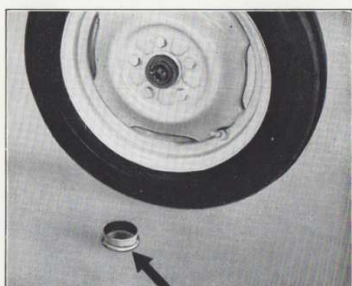
En plus de la vérification périodique du niveau du liquide, il y a lieu d'en faire vérifier son acidité de temps à autre à l'aide d'un densimètre.

La densité requise pour la charge normale est de 25 degrés Baumé. Une densité inférieure diminuerait considérablement la capacité de la batterie.

Une densité très basse (10 degrés Baumé) indique une batterie déchargée et entraîne au surplus le risque de gel (au-dessous de -5 degrés Centigrade).

Faire vérifier par l'agent : dynamo, démarreur, régulateur de tension, circuit de préchauffage, etc., si une défectuosité est soupçonnée.

TOUTES LES 300 HEURES DE MARCHÉ



(Fig. 19)

ROULEMENTS DE ROUE AVANT

Enlever le chapeau de chaque moyeu et le garnir de graisse pour roulements de roue.

BOÎTE DE VITESSES ET CARTERS DE RÉDUCTION FINALE

Vidanger la boîte de vitesses et les carters de réduction finale. Refaire le plein jusqu'au niveau du bouchon de remplissage avec de l'huile vierge.

La boîte de vitesses est équipée d'un bouchon de vidange magnétique qu'il suffira de nettoyer convenablement avant de le revisser.

Nota : Pour vidanger les carters de réduction finale, il est nécessaire d'enlever le carter inférieur.

Utiliser un nouveau joint lors du remontage de ce carter.

TOUTES LES 500 HEURES DE MARCHÉ

Vidanger l'huile du carter moteur et enlever le carter afin de le nettoyer convenablement. Nettoyer en même temps la crépine d'aspiration de l'huile de graissage.

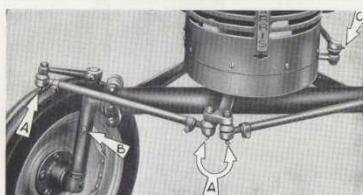
LUBRIFIANTS RECOMMANDÉS

ORGANES DU TRACTEUR	SAISON	B.P. ENEROL	ESSO	SHELL	MOBILIL	CASTROL
Moteur et filtre à air	Hiver	Diesel S2 - 10 w	Dial SDX - 10	Rimula Oil Super-Duty 10	Delvac S 200 - 10	Agricastrol HDX 10
	Été	Diesel S2 - 20 w	Dial SDX - 20	Rimula Oil Super-Duty 20	Delvac S 200 - 20	Agricastrol HDX 20
Boîtier de direction	Toute l'année	Carter SAE 90 EP	XP Compound 90	Synox 90 EP	Mobilube GX 90	Agricastrol gear-oil EP 90
Boîte de vitesses et réduction finale	Toute l'année	Transmission SAE 80	Gear-oil 80	Dentax 80	Mobilil A	Agricastrol LIGHT
Pompe à eau	Toute l'année	Châssis AO	Multipurpose grease N	Relinax A	Mobilgrease MP	Castrolase CL
Roulements de roue avant	Toute l'année					
Graissage général						

Nous ne saurions trop insister sur l'importance à apporter au graissage de votre tracteur. L'utilisation de lubrifiant de qualité est la condition essentielle à la longévité de votre matériel. Les lubrifiants que nous recommandons ci-dessous ont fait l'objet d'essais de longue durée et offrent toute garantie.

Remarque : a) Il est à noter que les recommandations de lubrification sont données sans responsabilité d'ailleurs, même si les vidanges ont été effectuées régulièrement comme recommandé dans les manuels d'instruction.
b) En aucun cas n'utiliser des lubrifiants à haute pression dans le système hydraulique et la boîte de vitesses.

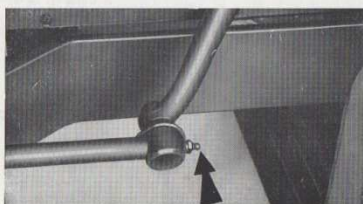
GRAISSAGE ET REMPLISSAGE Tous les jours



(Fig. 3)

ROTULES DES BARRES D'ACCOUPLEMENT (A)
PIVOTS DE DIRECTION (B)
ROTULE AVANT DE LA BARRE DE DIRECTION (C)

Graisser à la pompe à main jusqu'à sortie de la graisse par le joint, 7 graisseurs : 1 sur chaque extrémité des barres d'accouplement, 1 sur chaque pivot de direction, 1 sur la rotule avant de la barre de direction.

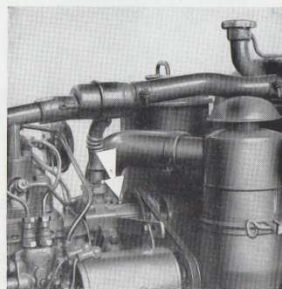


(Fig. 4)

ROTULE ARRIÈRE DE LA BARRE DE DIRECTION

Graisser à la pompe à main jusqu'à la sortie de la graisse par le joint, 1 graisseur.

TOUTES LES 300 HEURES DE MARCHÉ



(Fig. 18 bis)

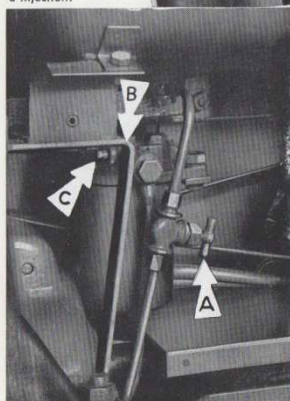
POMPE A EAU

Graisser à la pompe à main. Pomper 3 ou 4 coups. Eviter tout excès.

TOUTES LES 100 HEURES DE MARCHÉ

FILTRE CARBURANT

Fermer le robinet à carburant (A fig. 17). Démontez le filtre après avoir enlevé la vis de fixation supérieure (B fig. 17) et nettoyez le corps filtrant dans du carburant Diesel propre. Remontez le filtre. Si nécessaire, remplacez le corps filtrant. Démontez et nettoyez le filtre situé à l'entrée de la pompe d'alimentation (fig. 11). Après cette opération, il est nécessaire de purger le système d'injection.



(Fig. 17)

TOUTES LES 300 HEURES DE MARCHÉ

POT D'ÉCHAPPEMENT

Enlever l'écrou de fixation situé à la partie inférieure et démonter le pot par le haut. Veiller à ce que les trous de l'élément ne soient pas bouchés et au besoin les nettoyer avec un outil approprié.

(Fig. 17)

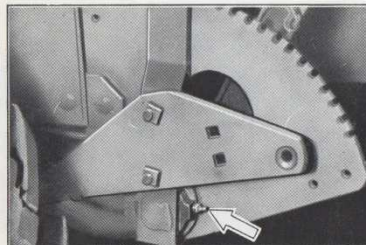
TOUS LES JOURS



(Fig. 5)

ARBRE ARRIÈRE DE RELEVAGE
(sur tracteur équipé du relevage à main).

Graisser à la pompe à main jusqu'à la sortie de la graisse par le joint, 2 graisseurs : 1 à gauche, 1 à droite.

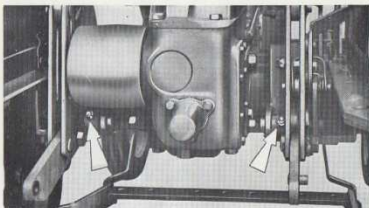


(Fig. 6)

ARBRE AVANT DE RELEVAGE
(sur tracteur équipé du relevage à main).

Graisser à la pompe à main jusqu'à la sortie de la graisse par le joint, 1 graisseur.

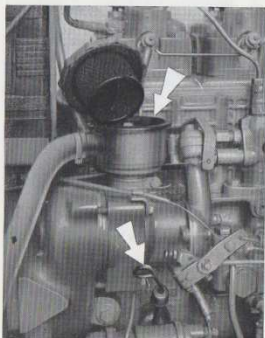
TOUS LES JOURS



(Fig. 7)

ARBRE ARRIÈRE DE RELEVAGE
(sur tracteur équipé du relevage hydraulique)

Graisser à la pompe à main jusqu'à la sortie de la graisse par le joint, 2 graisseurs : 1 à gauche et 1 à droite.

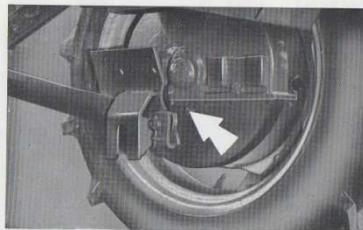


BOUCHON DE REMPLISSAGE DU MOTEUR

Vérifier le niveau à l'aide de la jauge.
Le repère supérieur indique le niveau à respecter lors du remplissage après vidange.
Le repère inférieur de la jauge indique le strict minimum d'huile permis.

(Fig. 8)

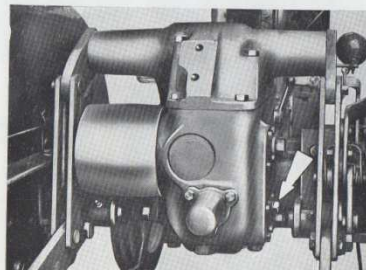
TOUTES LES 100 HEURES DE MARCHÉ



(Fig. 15)

CARTERS DE RÉDUCTION FINALE

Vérifier le niveau. Ajouter de l'huile pour amener le niveau jusqu'au trou de remplissage.
2 bouchons : 1 sur le carter droit, 1 sur le carter gauche.



(Fig. 16)

BOÎTE DE VITESSES ET DIFFÉRENTIEL

Vérifier le niveau. Ajouter de l'huile pour amener le niveau jusqu'au trait de niveau.

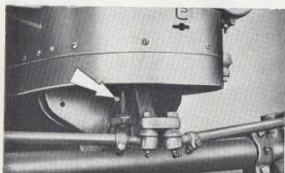
TOUTES LES 100 HEURES DE MARCHÉ



(Fig. 13)

BOÎTIER DE DIRECTION

Vérifier le niveau. Si nécessaire, ajouter de l'huile pour amener le niveau jusqu'au trou de remplissage, 1 bouchon.

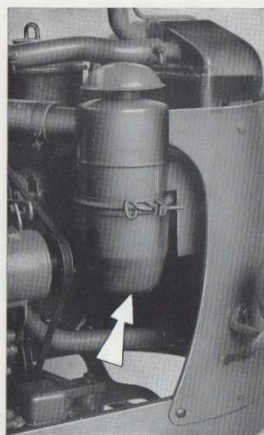


(Fig. 14)

LEVIER DOUBLE DE DIRECTION

Graisser à la pompe à main jusqu'à sortie de la graisse par le joint, 1 graisseur.

TOUS LES JOURS



(Fig. 9)

FILTRE À AIR

Retirer la cuve inférieure et vérifier le niveau de l'huile. Si l'huile est sale vider la cuve et la nettoyer soigneusement.
Ensuite remplir jusqu'au trait avec de l'huile de moteur vierge.
Ne pas dépasser le niveau d'huile indiqué. Il peut être nécessaire de changer l'huile tous les jours.

RADIATEUR

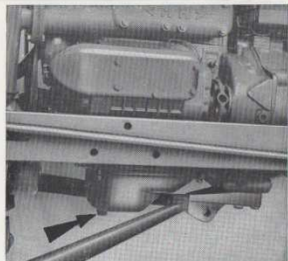
Enlever le bouchon de remplissage, vérifier le niveau et ajouter de l'eau propre si nécessaire (eau de pluie de préférence).
Il est essentiel de vérifier le plein d'eau journalièrement.

TOUTES LES 50 HEURES DE MARCHÉ

BATTERIE

Vérifier le niveau du liquide dans chacun des éléments. Ajouter de l'eau distillée si nécessaire. Les plaques doivent être recouvertes par le liquide.

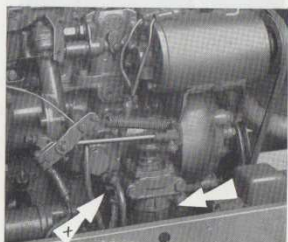
TOUTES LES 100 HEURES DE MARCHÉ



(Fig. 10)

CARTER INFÉRIEUR DU MOTEUR ET FILTRE À HUILE

Vidanger lorsque l'huile est chaude. Refaire le plein avec de l'huile vierge selon les recommandations de la page 11.



(Fig. 11)

TOUTES LES 100 HEURES DE MARCHÉ



(Fig. 12)

DYNAMO

Burette 3 à 4 gouttes d'huile 20/20 W, 1 graisseur.