

*Boues - 17 Juin*

**Massey Ferguson**

**740**  
**750**  
**760**

**LIVRET D'UTILISATION ET D'ENTRETIEN**

1 646284 M 1



## CONSEILS DE SÉCURITÉ

**ARRÊTER LE MOTEUR AVANT TOUTE VÉRIFICATION, RÉGLAGE, RÉPARATION, GRAISSAGE OU DÉBOURRAGE OU LORSQUE L'ON QUITTE LA PLATE-FORME DE CONDUITE POUR QUELQUE RAISON QUE CE SOIT.**

- S'assurer que personne ne se trouve sur l'élévateur convoyeur ou au-dessus de la hotte quand la machine est en fonctionnement.
- S'assurer que tous les garants de sécurité et les capotages sont en place lorsque la machine est en fonctionnement.
- S'assurer que la butée est bien abaissée sur le vérin gauche de relevage de table avant de se glisser sous celle-ci pour une réparation, une inspection, etc.
- S'assurer que la table est abaissée avant de débrancher une pièce du système hydraulique.
- S'assurer que tout le personnel est en sécurité avant de mettre en route le moteur ou d'embrayer la machine.
- Veiller à enlever immédiatement toute huile ou graisse qui pourrait avoir été projetée sur l'escalier, la plate-forme de conduite ou les commandes.
- Être particulièrement prudent lorsqu'on se trouve à proximité de courroie, chaîne, pignon, poulie ou autre pièce en mouvement.
- Faire particulièrement attention aux vêtements lâches qui sont facilement saisis par les pièces en mouvement.

**Attention.** — Lorsque l'on retire le bouchon de radiateur et que le moteur est chaud, desserrer le bouchon au premier cran pour laisser s'échapper la vapeur puis déposer entièrement le bouchon.

## IDENTIFICATION DE LA MACHINE

La machine est identifiée par des numéros de série qui doivent être indiqués lorsque vous demandez une réparation ou des pièces de rechange. Nous vous conseillons d'inscrire ces numéros dans les cadres ci-dessous.

**MOISSONNEUSE-BATTEUSE** - Numéro frappé sur une plaque située comme illustré figure 1.

N° de série \_\_\_\_\_

**MOTEUR** - Numéro frappé sur la plaque du numéro de série de la machine et sur le moteur.

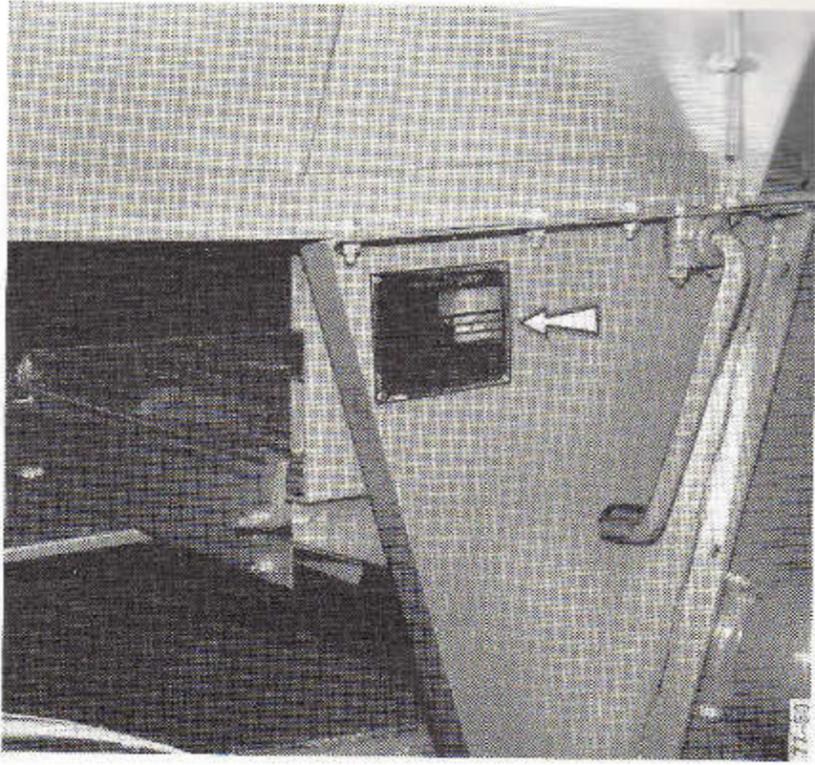
N° de série \_\_\_\_\_

**TABLE** - Numéro frappé sur une plaque à l'extrémité droite de la table.

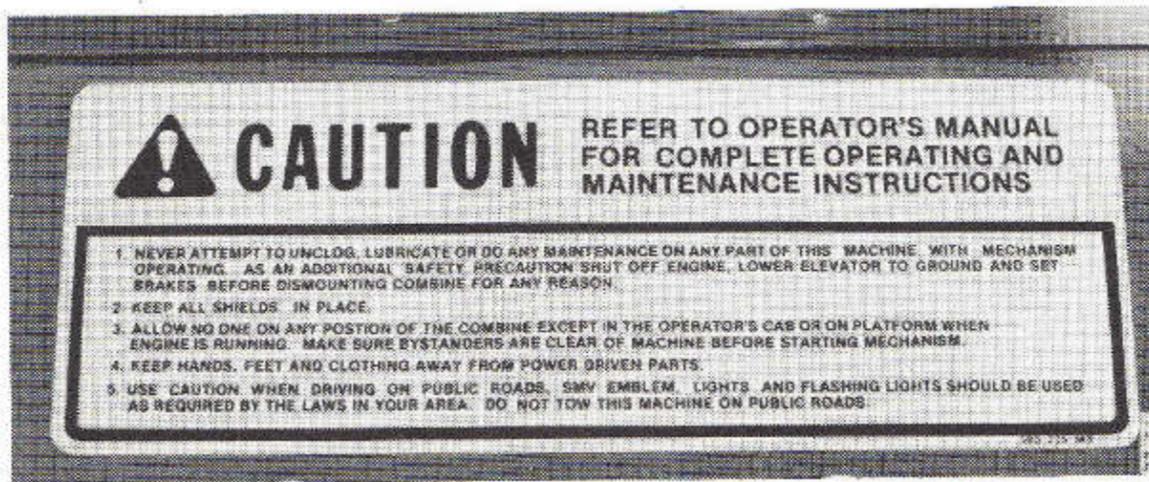
N° de code \_\_\_\_\_ N° de série \_\_\_\_\_

**TRANSMISSION** - Numéro frappé sur la plaque du numéro de série de la machine et à l'arrière du carter de transmission.

N° de série \_\_\_\_\_

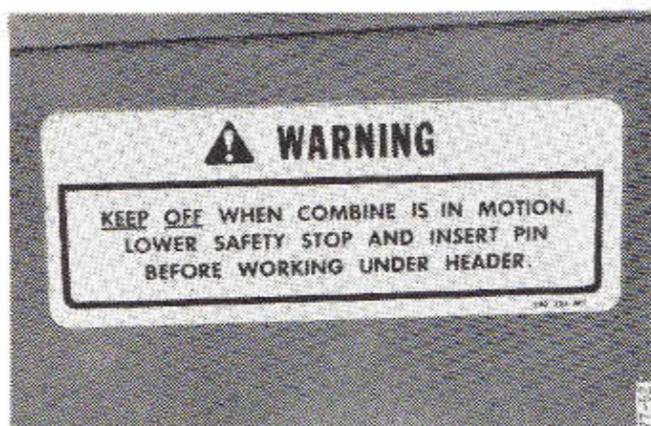


**Fig. 1**  
**Numéro de série de la moissonneuse-batteuse.**



Attention. — Voir le livret d'utilisation et d'entretien pour les instructions complémentaires.

- 1 - Ne jamais essayer de débarrasser, graisser ou effectuer d'autres opérations d'entretien sur la machine pendant son fonctionnement. Arrêter le moteur abaisser la table sur le sol et engager le frein de stationnement avant de descendre de la machine.
- 2 - Laisser tous les garants de sécurité en place.
- 3 - N'accepter personne sur la machine, excepté dans la cabine ou sur la plate forme de conduite pendant le fonctionnement.  
S'assurer que tout le personnel est en sécurité avant d'embrayer la machine.
- 4 - Se tenir éloigné des pièces en mouvement.
- 5 - Être prudent lors de la conduite sur route, se conformer aux règles du code de la route. Ne pas remorquer la machine sur route.



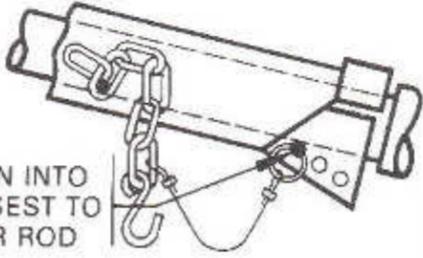
Attention. — S'éloigner de la machine en fonctionnement. Abaisser la butée de sécurité et introduire la goupille avant de travailler sous la table.



Soyez prudent. — Soyez prudent lors du réglage du régime du ventilateur de nettoyage. Ne régler qu'en fonctionnement.

**CAUTION**

FOR PROPER LATCHING —

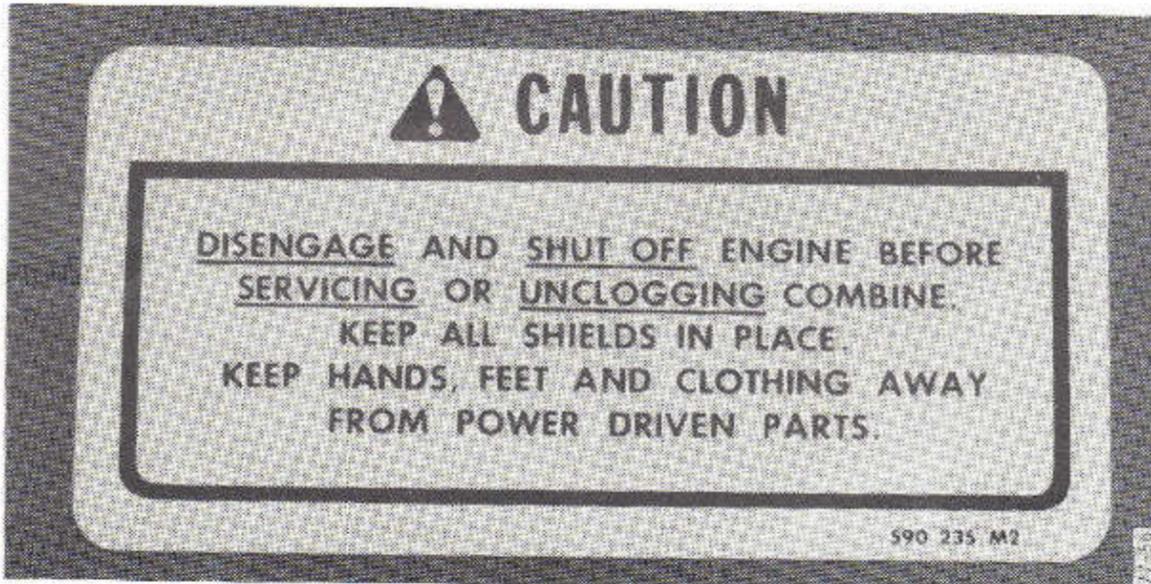


INSERT PIN INTO  
HOLE CLOSEST TO  
CYLINDER ROD

Attention. — Pour un verouillage correct, introduire la goupille dans le trou le plus près de la tige du vérin.



Attention. — Pour votre sécurité, arrêter le moteur avant de débarrasser la table ou de régler.



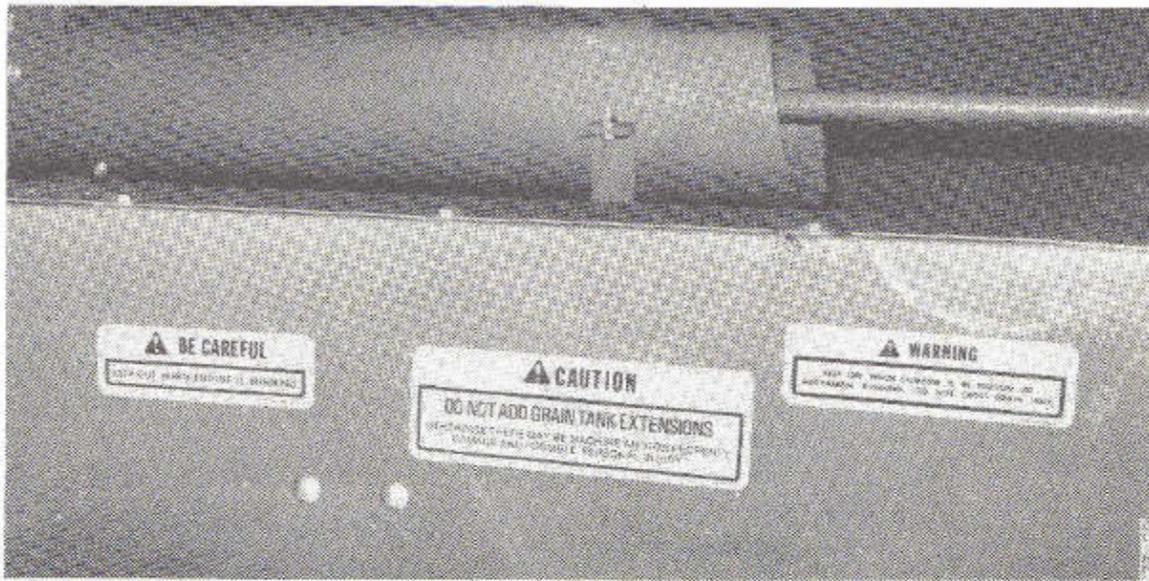
Attention. — Débrayer et arrêter le moteur avant d'effectuer l'entretien ou le débouillage de la machine. Laisser tous les garants en place. Se tenir éloigné des pièces en mouvement.



**Attention. — Nettoyer les portes de l'élévateur convoyeur et du réservoir à grain chaque matin lors de travail en conditions humides. Déposer ces portes pour le remisage de la machine. Ne pas s'approcher de l'élévateur convoyeur lors du travail la porte ouverte.**



**Attention. — Ne pas remorquer cette machine sur route.**



**Soyez prudent. — Se tenir éloigné quand le moteur tourne.**

**Attention. — Ne pas monter d'extensions de réservoir à grain ce qui pourrait entraîner des dommages matériels et peut-être des préjudices personnels.**

**Attention. — Se tenir éloigné de la machine lorsqu'elle se déplace ou est en fonctionnement. Ne pas traverser le réservoir à grains.**

## SOMMAIRE

CHAPITRE I	—	Caractéristiques.....	8
CHAPITRE II	—	Instructions de montage.....	14
CHAPITRE III	—	Vérification avant livraison.....	21
CHAPITRE IV	—	Poste de conduite.....	25
	—	Tableau de bord.....	25
	—	Commandes du moteur.....	25
	—	Commandes de la machine.....	27
	—	Avancement.....	27
	—	Commandes de la cabine.....	31
CHAPITRE V	—	Leviers de commande sur la machine.....	32
	—	Accès.....	32
	—	Siège.....	32
	—	Boîte de vitesses du batteur.....	32
	—	Ventilateur de nettoyage.....	32
	—	Grilles.....	32
	—	Batteur à otos.....	32
CHAPITRE VI	—	Mise en route.....	33
	—	Utilisation du moteur.....	33
	—	Mise en route.....	33
	—	Conduite de la machine.....	35
	—	Arrêt de la machine.....	35
	—	Redémarrage d'urgence.....	36
CHAPITRE VII	—	Pose et dépose de la table.....	38
CHAPITRE VIII	—	Utilisation.....	42
	—	Rabatteur.....	42
	—	Table.....	44
	—	Élévateur-convoyeur.....	44
	—	Tambour engreneur.....	47
	—	Bac à pierres.....	47
	—	Batteur et contre-batteur.....	47
	—	Tableau de réglage initial.....	50
	—	Récepteur à grains.....	55
	—	Tambour de dégagement.....	55
	—	Secoueurs.....	55
	—	Ventilateur de nettoyage.....	55
	—	Coffre de nettoyage.....	57
	—	Réglages initiaux.....	57
	—	Vis à grain et à otos.....	60

	— Retours .....	60
	— Batteur à otons .....	60
	— Avertisseur de bourrage .....	60
	— Élévateur à grain .....	62
	— Vis de répartition du réservoir à grain .....	62
	— Embayage de battage .....	62
	— Commande de décharge du réservoir à grain .....	64
	— Transmission hydrostatique .....	66
	— Transmission standard .....	66
	— Freins .....	70
	— Fixation des roues .....	75
	— Voies avant pour les cultures en lignes .....	75
	— Essieu arrière et direction .....	77
	— Ressorts d'équilibrage de table .....	77
<b>CHAPITRE IX</b>	— <b>Graissage et entretien</b> .....	<b>82</b>
	— Tableau des lubrifiants .....	80
	— Guide d'entretien .....	81
	— Graissage et entretien .....	86
	— Moteur .....	92
	— Transmission .....	92
	— Roues arrière .....	92
	— Chaînes .....	92
<b>CHAPITRE X</b>	— <b>Réglages</b> .....	<b>95</b>
	— Courroies .....	95
	— Chaînes .....	95
	— Filtration de l'air .....	95
	— Alimentation .....	98
	— Moteur .....	102
	— Refroidissement .....	102
	— Freins .....	103
	— Système électrique .....	103
	— Schéma électrique .....	105
	— Système hydraulique .....	113
	— Transmission hydrostatique .....	118
	— Air conditionné .....	118
<b>CHAPITRE XI</b>	— <b>Remisage</b> .....	<b>120</b>
<b>CHAPITRE XII</b>	— <b>Tableau des difficultés de fonctionnement</b> .....	<b>121</b>
<b>CHAPITRE XIII</b>	— <b>Accessoires et équipements divers</b> .....	<b>130</b>
	Index alphabétique .....	131

**CARACTÉRISTIQUES**

MOTEUR	MF 740	MF 750	MF 760
Modèle	Perk. A 6372	AT 6354	AV 8540
Type		à turbo compresseur	8 cylindres en « V »
Alésage	101 mm	98,4 mm	108 mm
Course	127 mm	127 mm	121 mm
Cylindrée	5 800 cm <sup>3</sup>	6 000 cm <sup>3</sup>	8 800 cm <sup>3</sup>
Taux de compression	16 à 1	16 à 1	16,5 à 1
Ordre d'allumage	1.5.3.6.2.4	1.5.3.6.2.4	1.8.7.5.4.3.6.2.
Jeu des culbuteurs (à froid)			
ad. et échappement	0,30 mm	0,30 mm	0,30 mm
Débit de l'alternateur	72 amp.	72 amp.	72 amp.
Régime moteur			
Maxi à vide	2 400 tr/mn	2 400 tr/mn	2 400 tr/mn
Ralenti	850-950 tr/mn	750-800 tr/mn	1 000-1 050 tr/mn
Pression d'huile (minimum)	2,1 bar	2,1 bar	2,1 bar
<b>TABLE</b>			
Rabatteur (type pick-up nombre de battes)	4, 5, 6	4, 5, 6	4, 5, 6
Gamme de vitesses du rabatteur			
Entraînement par courroies	24 à 49 tr/mn	24 à 49 tr/mn	24 à 49 tr/mn
Entraînement par chaîne	22 à 44 tr/mn	22 à 44 tr/mn	22 à 44 tr/mn
Entraînement par variateur	5 à 55 tr/mn	5 à 55 tr/mn	5 à 55 tr/mn
Commande de régime	mécanique	mécanique	mécanique
Commande de hauteur	hydraulique	hydraulique	hydraulique
Commande avant-arrière	manuelle ou hydraulique (option usine)	manuelle ou hydraulique (option usine)	manuelle ou hydraulique (option usine)
<b>LAME</b>			
Course	76 mm	76 mm	76 mm
Régime	500 coups minute	500 coups minute	500 coups minute
<b>VIS DE TABLE</b>			
Type	fermée à doigts rétractables	fermée à doigts rétractables	fermée à doigts rétractables
Régime - pignon 49 dents	154 tr/mn	154 tr/mn	154 tr/mn
Régime - pignon 41 dents	180 tr/mn	180 tr/mn	180 tr/mn

**TAMBOUR ENGRENEUR**

Type	à 4 pales crantées	à 4 pales crantées	à 4 pales crantées
Régime	565 tr/mn	565 tr/mn	565 tr/mn

**BATTEUR**

Type	à battes striées haute inertie	à battes striées haute inertie	à battes striées haute inertie
Nombre de battes	8	8	8
Diamètre	559 mm	559 mm	559 mm
Longueur	1 270 mm	1 270 mm	1 524 mm
Régime	375 à 1 220 tr/mn 2 vitesses	375 à 1 220 tr/mn 2 vitesses	375 à 1 220 tr/mn 2 vitesses

**CONTRE-BATTEUR**

Type	Large espacement plaque obturatrice ajourée ou pleine	Large espacement plaque obturatrice ajourée ou pleine	Large espacement plaque obturatrice ajourée ou pleine
Écartement avant maxi.	32 mm	32 mm	32 mm
Surface du contre-batteur	0,66 m <sup>2</sup>	0,66 m <sup>2</sup>	0,80 m <sup>2</sup>
Surface de séparation (ouverte)	0,35 m <sup>2</sup>	0,35 m <sup>2</sup>	0,42 m <sup>2</sup>
Surface de peigne	0,32 m <sup>2</sup>	0,32 m <sup>2</sup>	0,38 m <sup>2</sup>

**TAMBOUR DE DÉGAGEMENT**

Type	6 pales	6 pales	6 pales
Régime	710 tr/mn	710 tr/mn	710 tr/mn
Diamètre	380 mm	380 mm	380 mm

**SECOUEURS**

Nombre de secoueurs	6	6	6
Type	1 redan à fond ouvert	1 redan à fond ouvert	1 redan à fond ouvert
Course	51 mm	51 mm	51 mm
Vitesse	210 tr/mn	210 tr/mn	210 tr/mn
Longueur	363 cm	363 cm	383 cm
Surface des secoueurs	5,70 m <sup>2</sup>	5,70 m <sup>2</sup>	6,63 m <sup>2</sup>

**VENTILATEUR DE NETTOYAGE**

Nombre de pales	6	6	6
Entraînement	Variateur à courroies trapézoïdales	Variateur à courroies trapézoïdales	Variateur à courroies trapézoïdales
Régime	620 à 1 100 tr/mn	620 à 1 100 tr/mn	620 à 1 100 tr/mn
Type	double corps grilles de protection	double corps grilles de protection	double corps grilles de protection

### COFFRE DE NETTOYAGE

Type	à 3 grilles en cascades CLOSZ	à 3 grilles en cascades CLOSZ	à 3 grilles en cascade CLOSZ
Extension AV et AR de grille inférieure	trous de 3 mm petites graines	trous de 3 mm petites graines	trous de 3 mm petites graines
Extension AV de grille inférieure	trous de 4, 8 ou 11 mm	trous de 4, 8 ou 11 mm	trous de 4, 8 ou 11 mm
En accessoires	Kit petites graines	Kit petites graines	Kit petites graines
Surface de nettoyage	3,26 m <sup>2</sup>	3,26 m <sup>2</sup>	3,96 m <sup>2</sup>
Surface de grille supérieure	1,08 m <sup>2</sup>	1,08 m <sup>2</sup>	1,32 m <sup>2</sup>
Surface de grille intermédiaire	1,08 m <sup>2</sup>	1,08 m <sup>2</sup>	1,32 m <sup>2</sup>
Surface de grille inférieure	0,8 m <sup>2</sup>	0,8 m <sup>2</sup>	0,96 m <sup>2</sup>
Surface de l'extension AV de la grille inférieure	0,7 m <sup>2</sup>	0,7 m <sup>2</sup>	0,87 m <sup>2</sup>
Surface de l'extension AR	0,3 m <sup>2</sup>	0,3 m <sup>2</sup>	0,36 m <sup>2</sup>
Retours batteurs à otos			
Type	à battes striées	à battes striées	à battes striées

### TRANSMISSION

Type	mécanique 4 vitesses	mécanique 4 vitesses ou hydrostatique	hydrostatique
------	-------------------------	--	---------------

### ESSIEU ARRIÈRE

Type	fixe	réglable	réglable
------	------	----------	----------

### ROUES

Avant	18.4.30 10 plis R1	23.1.26 10 plis R1 boîte mécanique	24.5.32 10 plis R1
Arrière	10.00.16 6 plis F2	12.5L.16 6 plis I boîte mécanique	14L.16.1 6 plis F2
Avant		23.1.30 10 plis R1 hydrostatique	
Arrière		10.00.16 6 plis F2 hydrostatique	

### CONTENANCES

Réservoir à combustible	245 l	245 l	340 l
Système hydraulique			
Transmission hydrostatique		32 l	32 l
Transmission mécanique	22 l	22 l	
Réservoir hydraulique			
Transmission hydrostatique		26,5 l	26,5 l
Transmission mécanique	17 l	17 l	
Boîte de vitesses de batteur	4,5 l	4,5 l	4,5 l
Boîte de vitesses d'avancement	3,4 l	16 l	16 l
Réductions finales (chacune)	1,13 l	2,8 l	2,8 l
Réservoir à grains	3 876 l	4 910 l	6 370 l
Refroidissement	36,4 l	36,5 l	22,7 l
Carter moteur seul	13,1 l	13,2 l	15,6 l
Carter moteur et filtre	14,2 l	14,3 l	16,6 l

VITESSES DES DIFFÉRENTS ORGANES (MOTEUR AU RÉGIME MAXIMUM) EN TR/MN

	MF 740	MF 750	MF 760
Régime moteur maxi	2 400	2 400	2 400
Batteur	375 à 1 220	375 à 1 220	375 à 1 220
Ventilateur de nettoyage	620 à 1 100	620 à 1 100	620 à 1 100
Secoueurs	210	210	210
Vis de table - pignon 49 dents	154	154	154
Vis de table - pignon 41 dents	180	180	180
Rabatteur (entraînement standard)	24 à 49	24 à 49	24 à 49
Rabatteur (variateur) en option	5 à 55	5 à 55	5 à 55
Tambour de dégagement	710	710	710
Vis de nettoyage	325	325	325
Vis à otos	325	325	325
Batteur à otos	865	865	864
Vilebrequin de secoueurs	200	200	215
Vis de décharge			
Vis inférieure	460	460	520
Vis verticale	555	555	570
Vis de sortie	610	610	625
Arbre supérieur d'élèveur de table	300	300	300
Arbres à palettes d'élèveur			
convoieur	210	210	210
Tambour engreneur	565	565	565

VITESSES D'AVANCEMENT

MF 740 PNEUS 18.4-26 R1

Vitesse	km/h	
	min.	maxi.
1 <sup>re</sup>	1,27	3,48
2 <sup>re</sup>	1,87	5,12
3 <sup>re</sup>	3,94	10,81
4 <sup>re</sup>	8,29	22,69
Marche AR	4,14	11,35

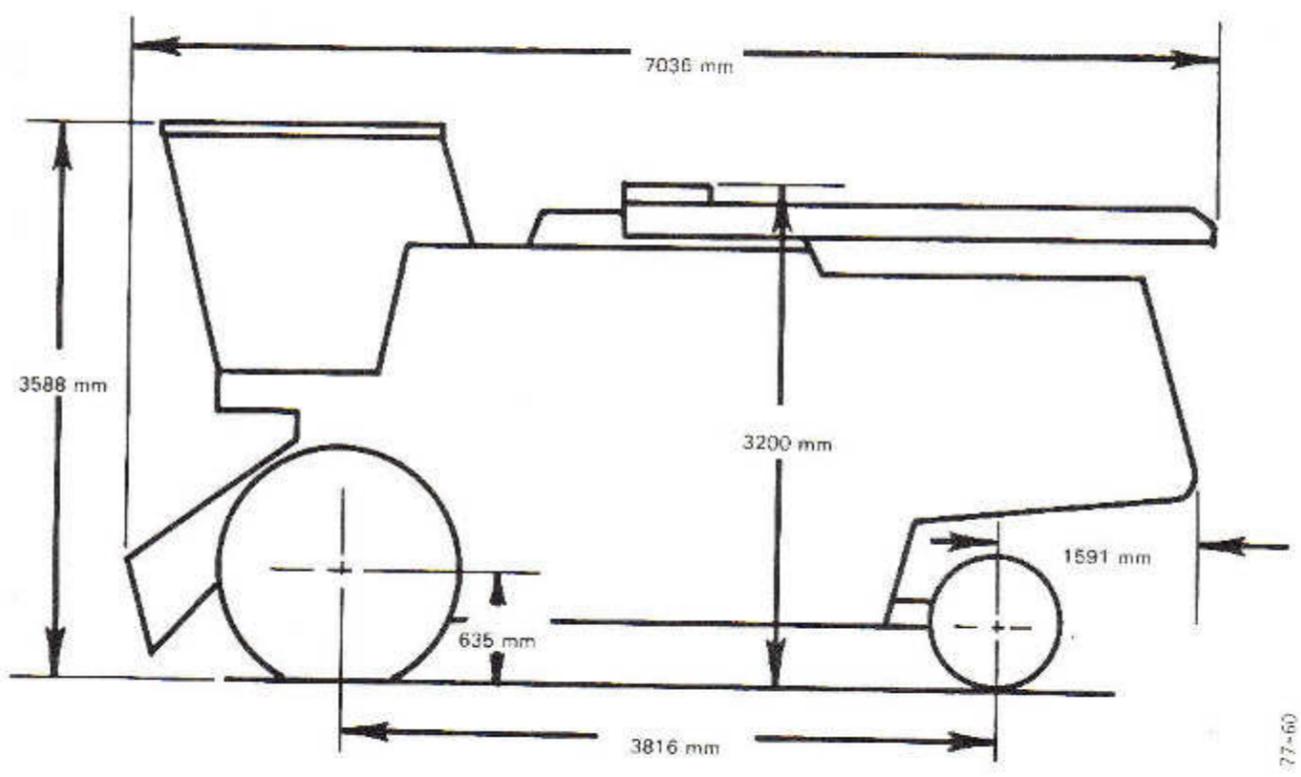
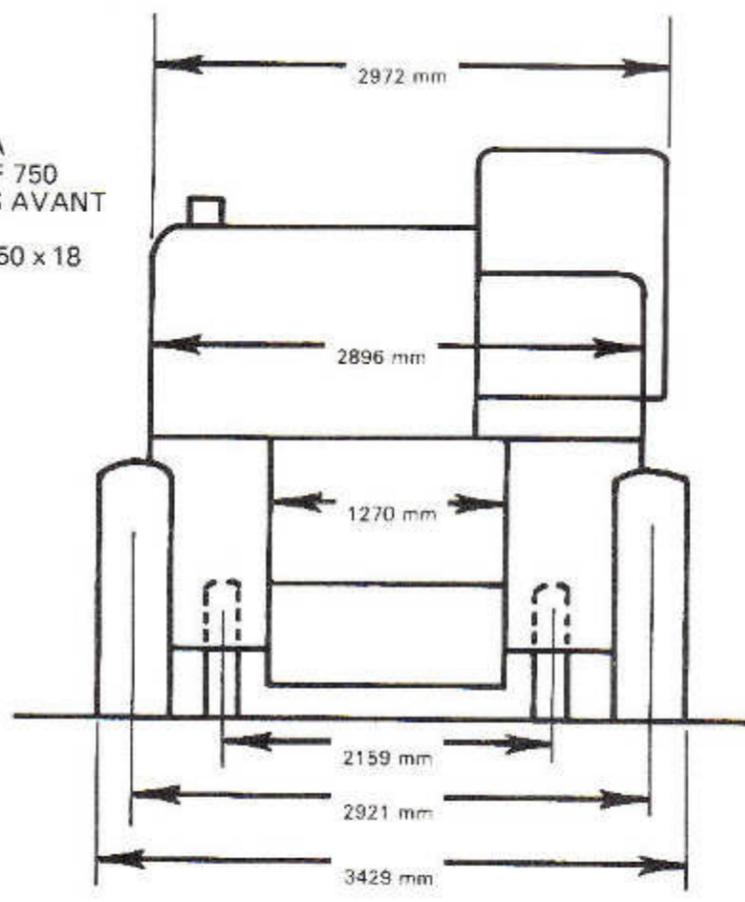
MF 760 - PNEUS 24.5-32 R1

Vitesse	km/h	
	Mini.	Maxi.
1 <sup>re</sup>	2,57	3,54
2 <sup>re</sup>	5,8	7,88
3 <sup>re</sup>	8,53	11,58
4 <sup>re</sup>	18,82	27,75

MF 750

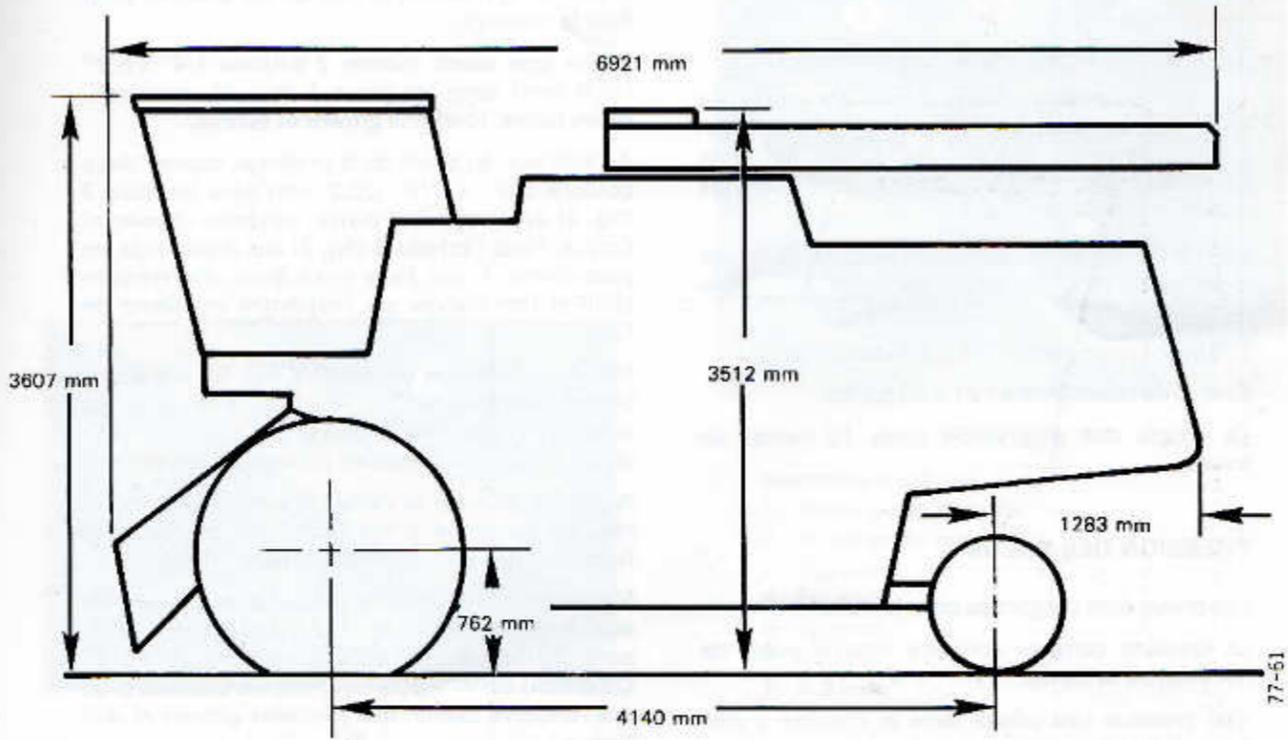
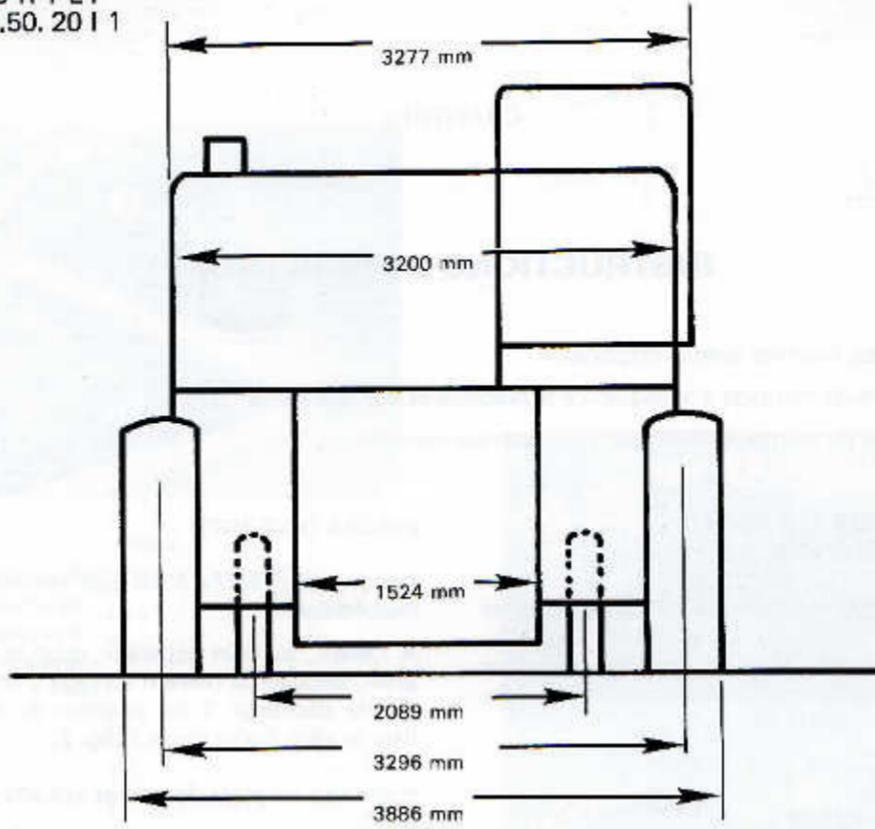
Vitesse	Pneus 23.1-26 R1 transmission mécanique		Pneus 23.1-30 R1 transmission hydrostatique	
	km/h			
	Mini.	Maxi.	Min.	Maxi.
1 <sup>re</sup>	0,8	2,25	2,9	3,38
2 <sup>re</sup>	1,93	5,15	5,63	7,56
3 <sup>re</sup>	3,86	10,46	8,20	11,1
4 <sup>re</sup>	8,53	23,33	18,18	24,8
Marche AR	3,86	10,46		

DIMENSIONS DE LA  
MOISSONNEUSE MF 750  
EQUIPEE DE PNEUS AVANT  
18.4 - 15-26 ET DE  
PNEUS ARRIERE 7.50 x 18



77-60

DIMENSIONS DE LA MOISSONNEUSE  
BATTEUSE MF 760 EQUIPEE DE  
PNEUS AVANT 23.1. 30 R 1 ET  
DE PNEUS ARRIERE 7.50. 20 I 1



77-51

## INSTRUCTIONS DE MONTAGE

Pièces déposées, fournies avec la machine.

Ces instructions de montage s'appliquent à la machine et non à la table.

Les instructions de montage de la table sont fournies séparément.

### SUPPORTS SUR LES ROUES POUR L'EXPÉDITION

Des supports ont été fixés sur les roues avant et arrière pour l'expédition uniquement. Ces supports DOIVENT être déposés avant de rouler sur route, sauf pour de petits déplacements lors du débarquement.

#### IMPORTANT

En aucun cas, la machine ne doit être utilisée dans les champs avec les supports en place.

Pour MF 750 et MF 760 :

Les écrous des roues avant ont été retournés (côté plat sur le support) pour l'expédition. Lorsqu'on dépose les supports les écrous de roues DOIVENT être montés avec le côté conique contre le disque de roue.

Lorsqu'on remet en place les écrous de roues avant et arrière, on devra les serrer au couple correct :

Écrous de roues avant : 37,2 à 40,6 daNm.

Écrous de roues arrière : 21 à 23 daNm.

Ce couple doit être vérifié après 10 heures de travail.

### PRESSIION DES PNEUS

Les pneus sont surgonflés pour le transport.

La pression correcte doit être rétablie avant de commencer le travail.

Voir pression des pneus dans le chapitre « utilisation » de ce livret.

### PIÈCES DIVERSES

Les pièces ci-après n'ont pas été montées pour l'expédition.

A l'avant, au coin supérieur droit du réservoir à grain, déposer la barre d'étayage 2 maintenant la vis de décharge 1 en position de transport et fixer le vérin hydraulique 3 (fig. 2).

#### Prolonge de plate-forme et échelle

Engager la prolonge de plate-forme 1 (fig. 3) dans le bâti de la machine et monter les boulons pour fixer la prolonge.

Sur la jupe avant, monter 2 boulons 1/4" x 5/8" (15,8 mm) dans les trous 1 (fig. 4), avec rondelles plates, rondelles grower et écrous.

A l'intérieur, à l'avant de la prolonge, monter deux boulons 3/8" x 7/8" (22,2 mm) dans les trous 2 (fig. 4) avec rondelles plates, rondelles grower et écrous. Fixer l'échelle 4 (fig. 3) sur la prolonge de plate-forme 1, sur l'axe pivot avec une rondelle plate et une épingle sur l'extrémité extérieure de l'axe.

Monter la prolonge de rampe 2 (fig. 3), utiliser les boulons support 3/8" x 7/8" (22,2 mm) pour les supports avant et les supports 3. Utiliser des rondelles plates, des rondelles grower, et des écrous.

Avant de monter la rampe d'échelle, monter le bloc en forme de V sur l'extrémité courbe et le fixer avec une goupille mécanindus.

Mettre en place la rampe d'échelle en utilisant un seul boulon 3/8" x 7/8" (22,2 mm) sur le support 7 (fig. 3) et deux boulons 3/8" x 7/8" (22,2 mm) sur le support 5. Fixer les boulons avec des rondelles plates, des rondelles grower et des écrous.

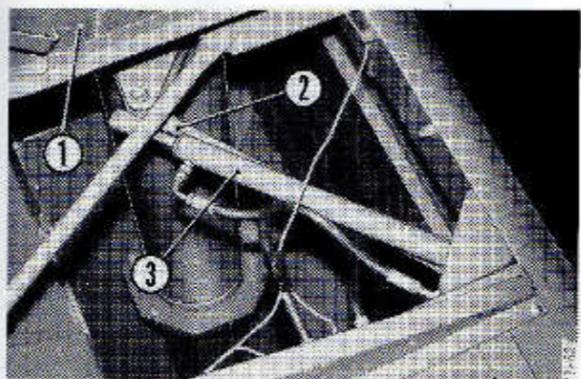


Fig. 2

Vis de décharge - barre (pour l'expédition)  
 1 - Vis de décharge.  
 2 - Barre d'étayage.  
 3 - Vérin hydraulique.

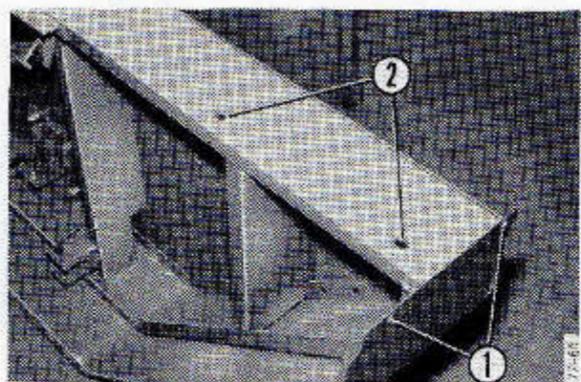


Fig. 4

Détails de la prolonge de plate-forme.  
 1 - Trous (jupe avant).  
 2 - Trous (intérieur avant).

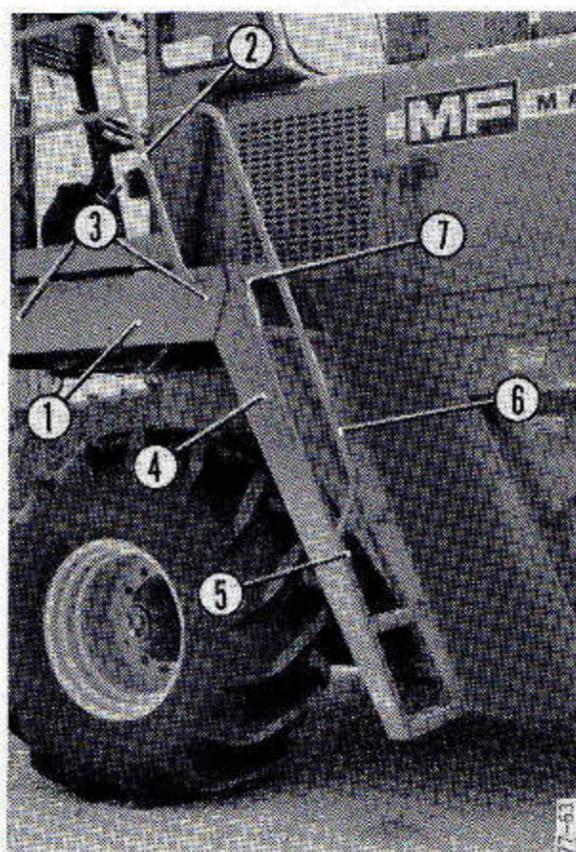


Fig. 3

Ensemble d'échelle.  
 1 - Prolonge de plate-forme.  
 2 - Prolonge de rampe.  
 3 - Supports.  
 4 - Échelle.  
 5 - Support.  
 6 - Rampe.  
 7 - Support.

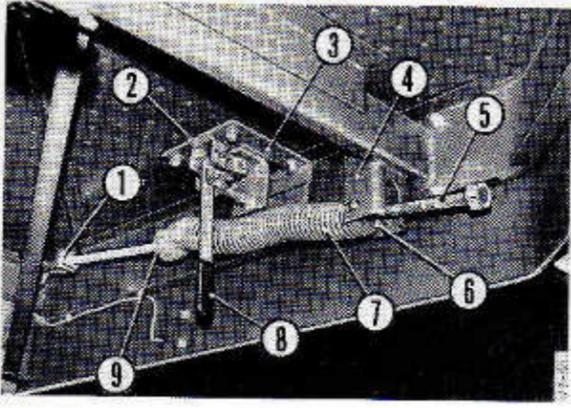


Fig. 5

Verrou d'échelle et détails du ressort.

- 1 - Chape.
- 2 - Plaque.
- 3 - Ensemble de verrou.
- 4 - Support à fente.
- 5 - Tige.
- 6 - Collier à ergots.
- 7 - Ressort.
- 8 - Levier de déverrouillage (pour l'axe du verrou).
- 9 - Écrou.

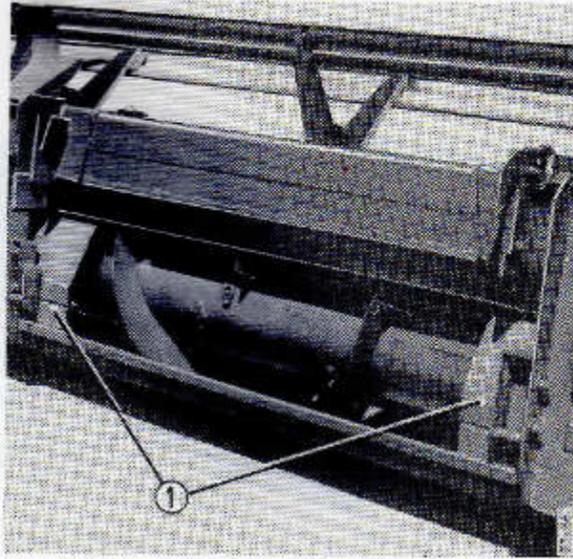


Fig. 6

Plaques d'obturation sur l'ouverture de table.  
1 - Plaques d'obturation.

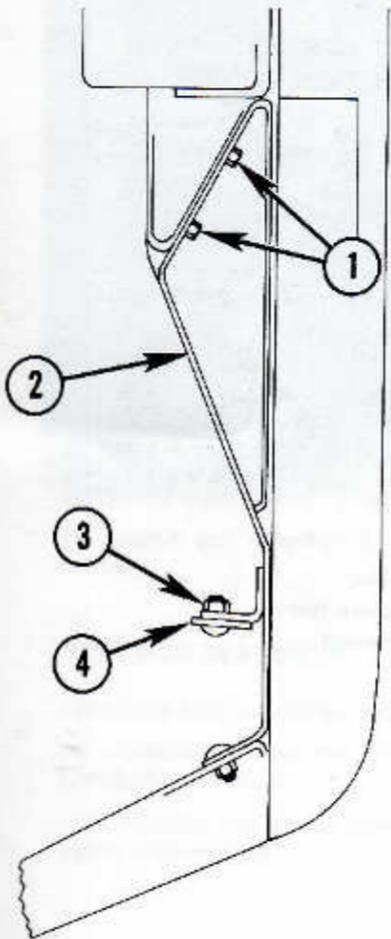


Fig. 7

Plaques d'obturation d'ouverture de table.

- 1 - Vis à tête plate.
- 2 - Plaque d'obturation.
- 3 - Boulon.
- 4 - Plaque.

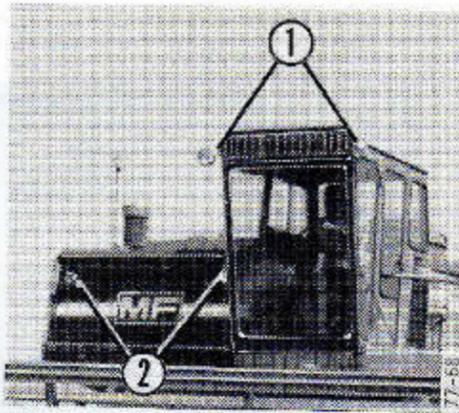


Fig. 8

Phares de travail - emplacement.

- 1 - Phares d'éclairage de coupe (lorsqu'il y a une cabine).
- 2 - Phares d'éclairage de coupe (panneau avant du compartiment moteur).

### ENSEMBLE DE VERROU D'ÉCHELLE

Mettre en place le verrou d'échelle 3 (fig. 5) sous le plancher de l'extension en interposant la plaque 2 entre le verrou et le plancher.

Fixer le verrou avec des boulons  $3/8'' \times 1''$  (25,4 mm) (têtes dans le plancher) rondelles plates, rondelles grower et écrous.

**Note :**

- 1 - Le verrou nécessite un réglage final de position.
- 2 - Les deux plaques avec trous 2 (fig. 5) sont importantes pour obtenir un verrouillage correct de l'échelle en position relevée.

### RESSORT D'ÉCHELLE

Sur l'ensemble de ressort, desserrer le contre-écrou et tourner l'écrou intérieur pour décompresser le ressort avant de monter l'échelle et l'extension.

Fixer la chape 1 (fig. 5) sur le support de l'échelle avec un axe  $1/2'' \times 3/4''$  (19 mm) fixer avec une épingle.

Engager le collier à ergots du ressort dans le support à lumière 4 comme illustré.

Serrer les écrous 9 sur la tringle pour comprimer le ressort.

Pour déterminer la compression correcte du ressort :

- 1 - Échelle en position basse, régler la distance entre le dessous de la tête hexagonale de la tringle et le côté avant des ergots du collier à 133 mm.
- 2 - L'effort à la main sur la dernière marche pour relever et verrouiller l'échelle horizontalement ne doit pas être supérieur à 11 kg.

### VERROUILLAGE DE L'ÉCHELLE

Relever l'échelle jusqu'à ce que l'axe du verrou s'engage dans le bloc en V de la rampe de l'échelle.

Régler le verrou pour obtenir l'engagement de l'axe en desserrant les 4 boulons et en déplaçant l'ensemble dans les lumières.

Le verrouillage de l'échelle est correct si celle-ci reste bloquée lorsqu'on exerce une traction de 22,5 kg sur la dernière marche.

### PLAQUES D'OBTURATION DE L'OUVERTURE DE TABLE

Il peut être nécessaire de monter des plaques d'obturation sur l'ouverture arrière de table, pour faire correspondre la largeur de l'ouverture arrière de celle de l'élèveur.

Des plaques d'obturation sont fournies avec la machine, elles doivent être mises en place avant de fixer la table sur la machine.

Fixer les plaques d'obturation droite et gauche 2 (fig. 7) avec trois vis  $5/16'' \times 5/8''$  (22,2 mm) (1).

### PHARES DE LA MOISSONNEUSE-BATTEUSE

Les phares de route ne sont pas montés et sont livrés séparément.

### PHARES DE TRAVAIL

Pour les machines avec cabine (MF 760 et MF 750 à transmission hydrostatique)

Un phare de chaque côté de la cabine de la grille d'aspiration d'air comme illustré en 1 (fig. 8).

Pour les machines sans cabine (MF 740), deux phares sont fixés sur la rambarde devant la plateforme de conduite.

#### Phares de route et feux de position avant

Mettre en place le phare gauche (fig. 10) dans l'orifice de la jupe de plate-forme les feux de position fixés sur le phare gauche doivent se trouver vers l'extérieur de la machine. Fixer le support de phare sur la plate-forme à l'aide des vis à tête plate  $3/8'' \times 7/8''$  (22,2 mm) des rondelles plates et des rondelles grower.

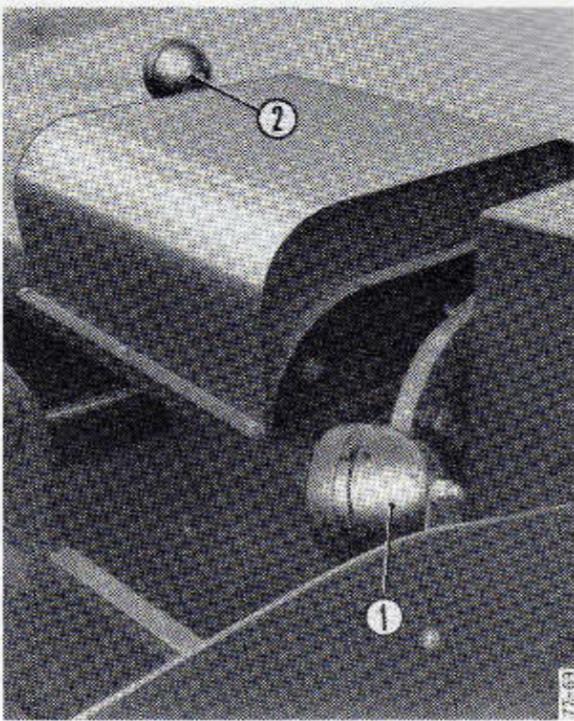


Fig. 9

Phares de travail - emplacement.

- 1 - Éclairage du réservoir à grain.
- 2 - Éclairage de la décharge de grain.



Fig. 11

Phare de route - côté droit.

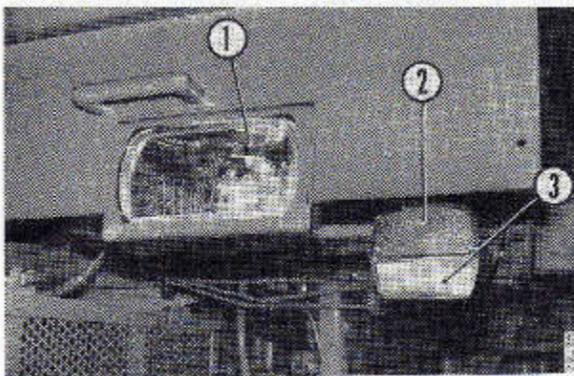


Fig. 10

Phare de route - côté gauche.

- 1 - Phare.
- 2 - Clignotant.
- 3 - Feux de position.

Monter le phare droit (fig. 11) dans l'orifice du côté droit et le fixer comme le phare côté gauche.

Retirer l'adhésif d'expédition des extrémités du faisceau électrique de façon à libérer les fils et les fiches.

Le fil à deux conducteurs (fig. 12) passe dans le tube du phare et dans le passe fil à l'arrière du feu de position.

Pour brancher les fils, déposer le verre et brancher le fil vert/rouge au clignotant (supérieur) et le fil rouge au feu de position.

Opérer de la même façon pour les deux feux de position.

Voir figure 12, brancher les 3 fils du faisceau comme suit :

Le fil bleu/rouge 5 est le fil de phare code et il doit être branché à la fiche sur le côté du bloc de phare.

Le fil bleu/blanc 6 est le fil de phare de route, il doit être branché à la fiche supérieure.

Le fil noir restant est le fil de masse, il doit être branché à la fiche inférieure.

#### **Feux de position/clignotant arrière**

Les feux arrière (fig. 13) sont montés sur une tige

rabattable, ils doivent être montés de façon à éclairer vers l'arrière, lorsque les tiges sont en extension.

Pour monter les feux droit et gauche 1 (fig. 13), monter les plaques triangulaires sur les côtés de la hotte avec des boulons 5/16" x 7/8" (22,2 mm) des rondelles plates, des rondelles grower et des écrous.

Retirer l'adhésif d'expédition à l'extrémité du faisceau électrique pour dégager les fils et les fiches.

Déposer les verres des feux arrière et passer les deux fils dans le passe fil à l'arrière du feu.

Brancher le fil vert/rouge au clignotant (supérieur) et le fil rouge au feu de stationnement.

Fixer les faisceaux sur les tiges à l'aide des bracelets de nylon fournis. S'assurer qu'il y ait assez de mou dans le faisceau aux points de pivotement pour permettre de rabattre les feux le long de la machine lorsqu'ils ne sont pas utilisés.

#### **Catadioptrés**

Monter les deux catadioptrés sur le support à chaque extrémité de l'essieu arrière comme illustré figure 14.

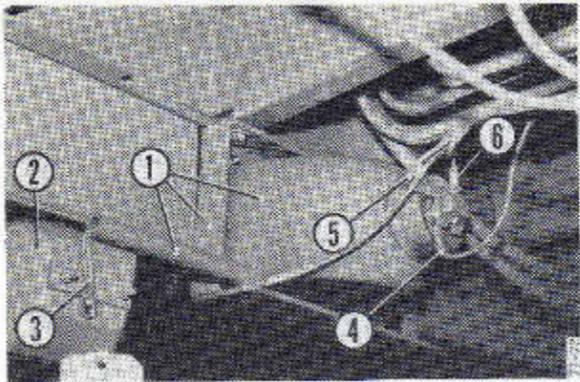


Fig. 12

**Montage des phares.**

- 1 - Phare.
- 2 - Feux de position/clignotants.
- 3 - Fils de feux de position et clignotants en provenance du faisceau.
- 4 - Fil de masse - noir.
- 5 - Fil de code - bleu/rouge.
- 6 - Fil de phare de route - bleu/blanc.

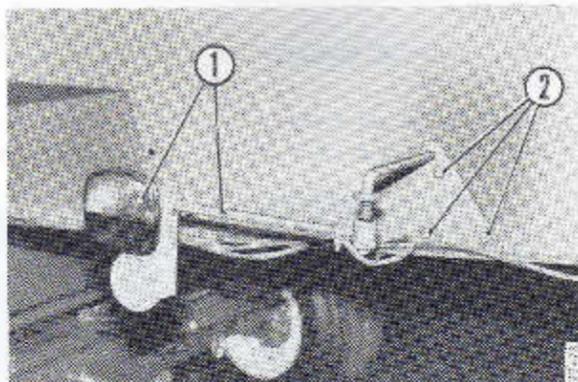


Fig. 13

**Feux arrière.**

- 1 - Lampe et tige support.
- 2 - Boulons.

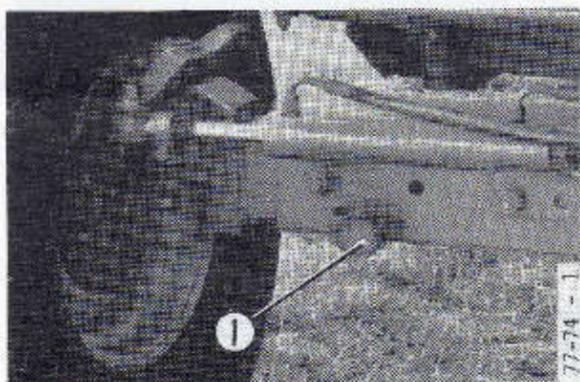


Fig. 14

- Catadioptrés - essieu arrière.**
- 1 - Catadioptrés.

### CHAPITRE III

## VÉRIFICATION AVANT LIVRAISON

La vérification établie ici reprend les séquences utilisées dans la liste des contrôles de mise en route des moissonneuses-batteuses neuves.

Objet	Contrôle	Observations
Radiateur et liquide de refroidissement.	Vérifier le niveau compléter si nécessaire. Vérifier les tuyauteries et les fuites au robinet de vidange.	Toujours utiliser le même anti-gel et la même eau.
Courroie de ventilateur.	Contrôler la tension Régler si nécessaire.	Du côté droit du compartiment moteur.
Grille rotative et courroie d'entraînement de commande.	Vérifier si le joint est en contact tout autour de la grille. Contrôler le montage et la tension de la courroie de commande.	
Pression d'huile moteur.	Contrôler la pression dès le démarrage du moteur en accélérant à fond.	Voir chapitre « graissage » pour les pressions recommandées.
Courroie de commande de l'alternateur.	Vérifier et régler si nécessaire.	6,35 mm de flèche.
Température moteur.	Vérifier la position de l'aiguille du thermomètre d'eau après avoir fait tourner le moteur suffisamment pour qu'il chauffe.	
Filtre à air et raccords (très important).	Vérifier et serrer si nécessaire tous les raccords.	Aviser le propriétaire de l'importance de l'entretien du filtre à air.
Bouchon de vidange de carter d'huile.	Vérifier si le bouchon est bien serré.	
Huile moteur.	Vérifier et compléter si nécessaire le niveau d'huile avec une huile recommandée.	La période de rodage (100 h) doit être effectuée avec l'huile mise à l'usine.
Batterie.	Déposer la batterie* Remplir avec de l'électrolyte <b>NE PAS UTILISER D'EAU</b> Charger la batterie *2 batteries sur les moteurs AT 6354 et AV 8540	Chaque élément doit donner 1,213 à 1,270 au pèse acide (1,275 à 1,300 S.G.)

Filtre à huile et conduites.	Vérifier les fuites éventuelles au joint.	
Branchements électriques.	Vérifier tous les branchements en particulier à l'alternateur au démarreur et à la batterie. Vérifier les tubes supports des fils. S'assurer que les fils ne frottent pas sur le bâti de la machine, surtout sur les rebords et les angles. Contrôler l'alarme de bourrage aux otons (et du hache-paille si monté). Régler si nécessaire.	Les moteurs diesel possèdent un régulateur de tension séparé.  L'avertisseur (machine avec ou sans cabine) fonctionne par intermittence non continuellement.
Pompe d'injection.	Faire tourner le moteur à plein régime. Vérifier la vitesse du tambour de dégagement (710 tr/mn).	Contrôler la tension de la courroie de commande avant de régler pompe d'injection ou régulateur.
Carter de transmission, carters de réductions finales, boîte de vitesses du batteur et carter de commande de lame (boîtier oscillant).	Vérifier et compléter le niveau si nécessaire.	Utiliser l'huile recommandée.
Système hydraulique avec ou sans transmission hydrostatique.	Vérifier et compléter le niveau d'huile hydraulique jusqu'au repère « FULL » sur la jauge.	Compléter le niveau avec l'huile recommandée sur les machines à transmission hydrostatique et avec l'huile recommandée sur les machines à transmission standard.
Graissage des roulements.	Effectuer le graissage toutes les 10 heures (tous les jours) et toutes les 60 heures (toutes les semaines) détaillé ci-après.	
Courroies de commande de transmission et embrayage de transmission (trans. standard).	Vérifier les flèches des courroies de commande en position haute et basse vitesse. Vérifier le jeu de butée d'embrayage - régler si nécessaire.	Aucun réglage de tension. Les courroies doivent être de 1,7 mm à l'intérieur des flasques en vitesse haute ou basse mais ne doivent pas ressortir.
Débrayage de sécurité d'alimentation et de vis d'otons.	S'assurer que les embrayages patinent et ne sont pas durs.	
Tension des courroies et alignement des poulies.	Vérifier l'alignement et la tension de toutes les courroies et chaînes. Ne pas trop tendre les chaînes et les courroies.	La tension doit être vérifiée souvent lorsque les courroies sont neuves car elles s'allongent.
Tension des chaînes et alignement des pignons.		
Variateur de batteur.	Vérifier le mouvement et la variation de vitesse du batteur. Vérifier la variation à la fois en haute et en basse vitesse.	Deux vitesses : vitesse basse de 375 à 775 tr/mn vitesse haute de 590 à 1 220 tr/mn.
Lame et garants de lame.	Déposer la courroie de commande de lame. Tourner la poulie du boîtier oscillant et s'assurer que la lame peut se déplacer librement sur toute sa longueur. Si nécessaire, régler les garants et les attaches.	

Jeu du contre batteur.	Contrôler la commande du contre-batteur et le jeu actuel à l'avant du contre-batteur. Contrôler le mouvement de came d'ouverture de l'arrière du contre-batteur.	
Course de direction.	Vérifier la course de l'essieu arrière en tournant à fond à gauche et à fond à droite.	Les arrêts d'essieu doivent être en contact à gauche et à droite à la fois.
Réglage des freins et niveau du liquide de frein.	Vérifier le niveau du liquide dans chaque maître cylindre - vérifier l'action des freins par un test sur route - vérifier la garde des pédales avant de freiner. Vérifier le réglage du frein de stationnement.	Utiliser du liquide de frein recommandé. Les pédales doivent avoir une garde de 7,9 mm à 12,7 mm.
Pression des pneus.	Régler la pression des pneus avant et arrière. Pneus avant - toutes dimensions gauche 2 bar droite 1,5 bar Pneus arrière 12.5 L - 16 - 2,2 bar 10.0 - 16 - 2,2 bar 7.50 - 24 - 2 bar 9.50 - 24 - 2 bar 14 L 16.1 - 1,8 bar	Les pneus sont surgonflés pour la livraison.
Écrous de roues couple de serrage.	Vérifier les couples de serrage des écrous de roues avant et arrière. Avant 37,2 à 40 daNm. Arrière - 21 à 23 daNm.	Revérifier après 10 heures de travail.
Commandes	Vérifier le bon fonctionnement des commandes de la plateforme.	
Vitesse de la machine.	Faire tourner le moteur à fond à température normale de fonctionnement, et vérifier si la vitesse du tambour de dégagement est de 710 tr/mn.	Utiliser un tachymètre de précision (voir le paragraphe sur la pompe d'injection, il n'est pas nécessaire de revérifier mais le régime du tambour de dégagement doit être vérifié au moins une fois).

#### Vérification du régime du tambour de dégagement (fig. 15).

Le régime doit être compris entre 705 et 710 tr/mn. La vérification doit se faire avec un compte tours précis 2 sur l'arbre de tambour de dégagement côté droit 1.

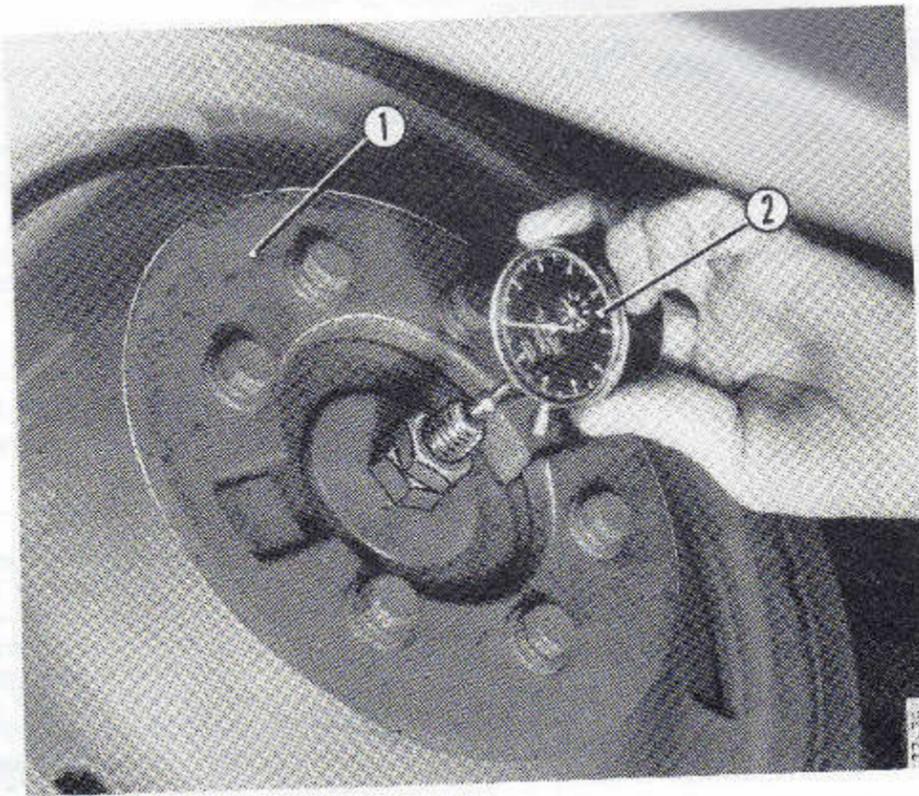


Fig. 15

Contrôle du régime du tambour de dégagement.

- 1 - Poulie de variateur de betteur.
- 2 - Compte tours précis.

## POSTE DE CONDUITE

### Compte-tours du batteur (1 fig. 16)

Il indique le régime du batteur.

### Manomètre d'huile (2 fig. 16)

Il indique la pression d'huile du moteur.

### Ampèremètre (3 fig. 16)

Il indique le débit de charge ou de décharge de la batterie. Lorsque le moteur démarre, l'aiguille doit indiquer une charge puis se placer à la position centrale.

### Thermomètre d'eau du moteur (4 fig. 16)

Il indique la température de l'eau du système de refroidissement. Le moteur doit travailler avec l'aiguille dans la zone verte qui correspond à la température normale d'utilisation.

*Note.* — L'ampèremètre n'indique pas le débit de l'alternateur.

*Note.* — Pour éviter la surchauffe du moteur, un solénoïde, arrête le moteur lorsque la température est excessive voir paragraphe « Démarrage du moteur » et « conduite de la machine » dans ce chapitre.

### Thermomètre d'huile hydraulique Transmission hydrostatique (1 fig. 17) (MF 750 et MF 760)

Il indique la température de l'huile de la transmission hydrostatique. La température de l'huile est variable en fonction des conditions de conduite, cependant l'aiguille doit rester dans la zone verte.

Si l'on travaille constamment à haute température (l'aiguille dans le secteur rouge) on risque d'endommager tout ou partie de la transmission hydrostatique.

### Interrupteurs de phares (5 fig. 16)

L'interrupteur 5 est l'interrupteur de phare principal pour les phares avant et arrière.

### Lampe témoin de frein de stationnement (6 fig. 16)

La lampe témoin de frein de stationnement fonctionne seulement lorsque le moteur tourne et lorsque le frein de stationnement est engagé. Cette lampe témoin s'éteint lorsqu'on dégage le frein de stationnement.

### Manette d'arrêt (2 fig. 17)

Déplacer la manette vers « Run » pour démarrer et utiliser le moteur. Tirer la manette vers l'arrière

à « Stop » pour arrêter le moteur.

*Note.* — Le moteur ne peut pas être mis en route lorsque la manette est à la position « Stop ».

### Manette d'accélération (3 fig. 17)

Placer la manette à la position maximum pour obtenir la puissance maximum du moteur. La placer sur ralenti lorsqu'on ne demande pas la puissance maximum du moteur.

*Note.* — La manette doit être dans l'un des crans du secteur lorsque le moteur tourne, ne jamais la laisser entre les crans.

### Contacteur de réarmement du dispositif de sécurité d'alimentation en fuel

Ce contacteur n'est utilisé que pour remettre en route pour un temps limité un moteur surchauffé. Il n'est pas utilisé en conditions normales 4 (fig. 17), (MF 750 et MF 760).

*Note.* — Se reporter aux paragraphes « Démarrage du moteur » et « Conduite de la machine », dans ce chapitre.

### Contact (5 fig. 17)

Le contacteur peut occuper deux positions arrêt ou circuit électrique de la machine en fonctionnement.

### Bouton de démarreur (6 fig. 17)

Appuyer sur le bouton pour actionner le démarreur, le relâcher dès que le moteur démarre.

**Important.** — Ne pas faire tourner le démarreur plus de 15 secondes pour éviter de le faire chauffer.

*Note.* — Se reporter au paragraphe « Démarrage du moteur » dans ce chapitre.

### Bouton d'injection d'éther (8 fig. 17) (en accessoire)

Utiliser ce bouton pour démarrer le moteur froid. Il est nécessaire d'appuyer en même temps sur le bouton de démarreur pour que l'injection se produise.

*Note.* — Se reporter au paragraphe « Mise en route du moteur » dans ce chapitre.

### Commande de régime du batteur (9 fig. 17)

Tourner la manivelle en sens inverse des aiguilles d'une montre pour augmenter le régime du batteur. Tourner la manivelle dans le sens contraire pour diminuer le régime.

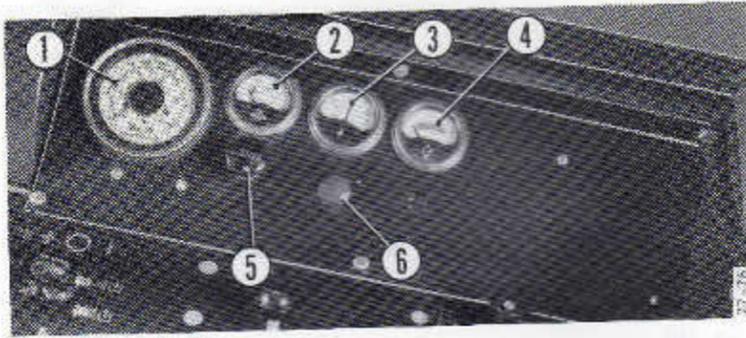


Fig. 16

Tableau de bord

- 1 - Compte tours du batteur.
- 2 - Manomètre d'huile.
- 3 - Ampèremètre.
- 4 - Thermomètre d'eau du moteur.
- 5 - Interrupteur principal de phares.
- 6 - Lampe témoin de frein de stationnement.
- 7 - Non monté.

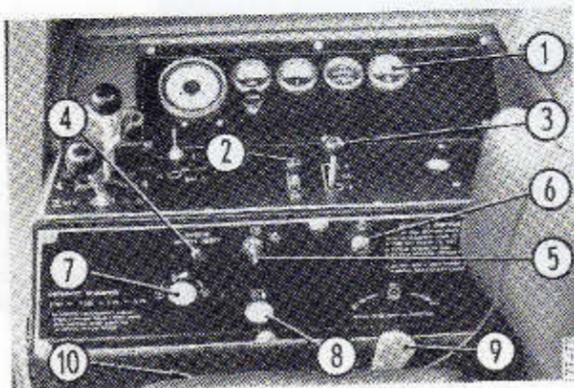


Fig. 17

Console

- 1 - Thermomètre d'huile hydraulique.
- 2 - Manette d'arrêt.
- 3 - Manette d'accélération.
- 4 - Contacteur de réarmement du dispositif de sécurité d'alimentation en fuel.
- 5 - Contact.
- 6 - Bouton de démarreur.
- 7 - Bouton d'injection d'éther (si monté).
- 8 - Commande de régime de batteur.
- 9 - Commande de l'entraînement du mécanisme de battage (non montré, entre le siège et la console).
- 10 - Non monté.

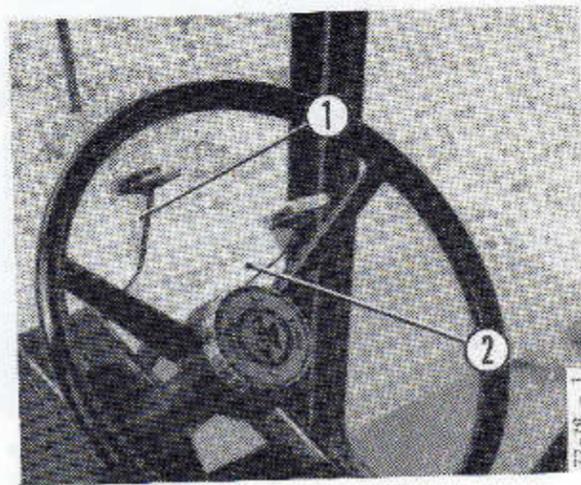


Fig. 18

Levier de vitesses

- 1 - Levier de gamme lente - gamme rapide.
- 2 - Levier de 1<sup>re</sup> - 2<sup>e</sup>.

**Notes :**

- 1 - Il est nécessaire que le mécanisme de battage soit embrayé et en fonctionnement avant de changer le régime du batteur.
- 2 - Les gammes lente ou rapide sont obtenues avec un levier monté sur la boîte de vitesses, voir chapitre utilisation.

**Commande de l'entraînement du mécanisme de battage (10 fig. 17)**

Pousser le levier vers l'avant pour embrayer le mécanisme de battage.

Pousser à fond pour passer le point dur.

Tirer le levier vers l'arrière pour débrayer le mécanisme de battage.

**Leviers de vitesses (1 et 2 fig. 18)**

La transmission comporte deux leviers sélecteurs qui doivent être engagés tous les deux pour obtenir l'avancement.

La gamme de vitesse est :

1<sup>re</sup> lente - 2<sup>e</sup> lente - 1<sup>re</sup> rapide et 2<sup>e</sup> rapide - marche arrière (transmission standard).

Pour les machines équipées de la transmission standard, placer le levier extérieur sur la position R (arrière).

*Note.* - Les machines équipées de la transmission hydrostatique n'ont pas de position « marche arrière ». La marche arrière est sélectionnée par le levier de commande de vitesses.

**Pédale d'embrayage (1 fig. 19)  
Transmission standard**

Appuyer sur la pédale pour débrayer avant de changer de vitesses.

**Important :**

- 1 - La machine doit être complètement arrêtée.
- 2 - Débrayer à fond pour démarrer le moteur.

**Pédale de débrayage d'urgence de la transmission.**

**Transmission hydrostatique (1 fig. 19)**

Appuyer sur la pédale pour faire tomber la pression dans la transmission hydrostatique et pour arrêter la machine.

La pression n'est supprimée que lorsqu'on appuie sur la pédale, lorsqu'on la relâche, la pression remonte.

*Note.* - Le boulon dans le support de pédale ne doit pas être déposé.

**Pédales de frein (2 fig. 19)**

Appuyer simultanément sur les deux pédales pour arrêter ou ralentir la machine, ou utiliser séparément la pédale droite ou gauche pour faciliter les virages de la machine.

La pédale gauche agit sur le frein de la roue avant gauche et la pédale droite sur le frein avant droit.

**Inclinaison du volant de direction (3 fig. 19)**

Pour régler l'inclinaison du volant de direction, appuyer sur la pédale au pied de la colonne et déplacer le volant pour l'engager à l'inclinaison désirée.

**Commande de hauteur de rabatteur (1 fig. 20)**

Pousser le levier vers l'avant pour abaisser le rabatteur et tirer vers l'arrière pour le relever. Lorsqu'on le relâche, le levier revient automatiquement au point neutre.

**Levier de variateur d'avancement (transmission standard) (2 fig. 20)**

Poussé vers l'avant pour augmenter la vitesse, tiré vers l'arrière pour la diminuer, relâcher le levier lorsque la vitesse désirée est obtenue.

**Indicateur de position du variateur (transmission standard)**

Non montré, mais placé à côté du 5 (fig. 20).

**Levier de commande de vitesse d'avancement (transmission hydrostatique) (2 fig. 20)**

Choisir le rapport désiré de la transmission puis déplacer le levier vers l'avant pour démarrer ou augmenter la vitesse d'avancement de la machine. Déplacer le levier en arrière vers le point neutre pour réduire la vitesse et au point neutre pour arrêter la machine.

Pour reculer, tirer le levier en arrière à partir du point neutre.

Pour arrêter, ramener le levier au point neutre.

**Points particuliers à la commande de la transmission hydrostatique**

- 1 - Le moteur ne peut pas être mis en route si le levier n'est pas au point neutre.
- 2 - Il n'y a pas de position marche arrière sur les sélecteurs des leviers de vitesses. La pompe hydrostatique tourne en sens inverse à l'aide du levier de commande, c'est ainsi que l'on peut reculer sur n'importe lequel des quatre rapports de transmission.
- 3 - Déplacer le levier de commande régulièrement mais **PAS TROP RAPIDEMENT**.
- 4 - Lorsqu'on ramène le levier au point neutre, la transmission produit sa propre action de freinage, pour ralentir et arrêter la machine.
- 5 - La machine ne doit pas être utilisée avec le levier de commande près du point neutre. Passer un rapport inférieur et avancer le levier de commande.
- 6 - Se reporter au paragraphe « Marche à suivre pour la mise en température ».

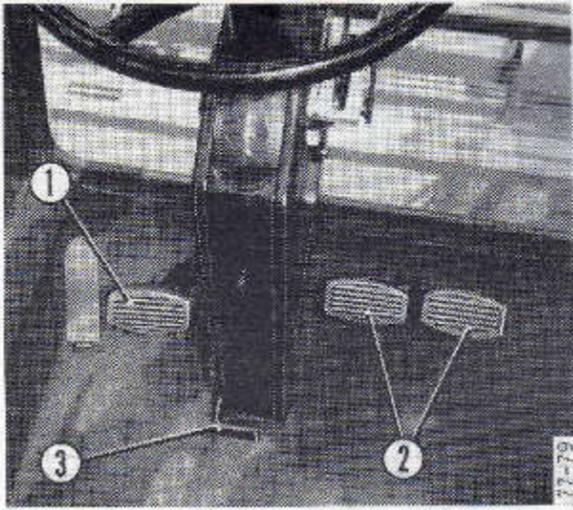


Fig. 19

**Commande de plate-forme**

- 1 - Pédale de débrayage d'urgence (trans. hydrostatique) ou pédale de débrayage. (trans. standard).
- 2 - Pédales de freins.
- 3 - Inclinaison du volant de direction.

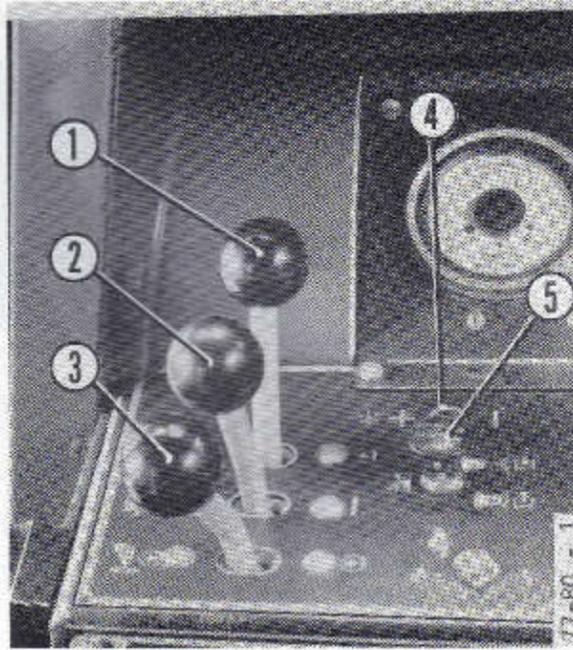


Fig. 20

**Commandes hydrauliques**

- 1 - Hauteur du rabatteur.
- 2 - Variateur d'avancement.
- 3 - Hauteur de la table.
- 4 - Interrupteur de commande de variateur de vitesse de rabatteur.
- 5 - Embrayage automatique de la table (si monté).
- 6 - Indicateur de vitesse d'avancement.

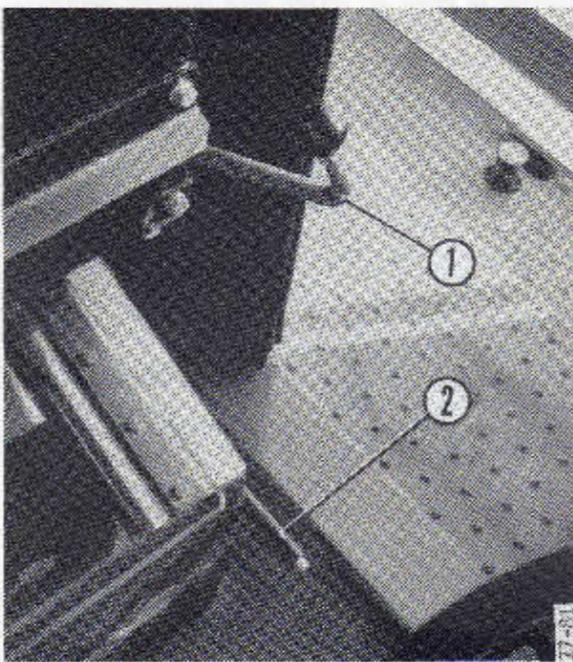


Fig. 21

**Commandes sur la paroi arrière de la cabine**

- 1 - Commande de décharge du réservoir à grain.  
Tourner à gauche - vis de décharge sortie.  
Tourner à droite - vis de décharge rentrée.  
Abaisser - vis de décharge embrayée.  
Lever - vis de décharge débrayée.
- 2 - Frein de stationnement.

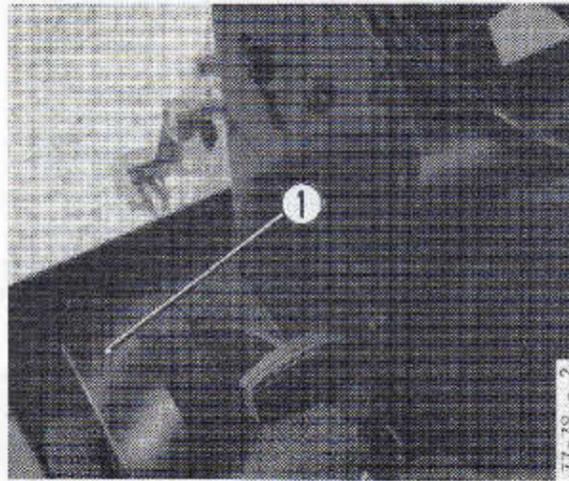


Fig. 22

**Position du rabatteur - Commande avant/arrière**

- 1 - Pédale.

#### Commande de hauteur de table (3 fig. 20)

Pousser le levier vers l'avant pour abaisser la table et tirer le levier en arrière pour la relever. Lorsqu'on relâche le levier il revient automatiquement au point neutre.

#### Interrupteur de commande de variateur de vitesse de rabatteur (4 fig. 20) (en accessoires ou option usine)

Pousser l'interrupteur vers l'avant pour augmenter le régime du rabatteur et le tirer vers l'arrière pour le réduire. L'interrupteur revient automatiquement à la position neutre (moteur électrique stoppé).

#### Embrayage automatique de la table (si monté, 5 fig. 20) en accessoires.

L'interrupteur est tiré en position normale pour entraîner l'élévateur convoyeur et les autres éléments de table.

Pousser l'interrupteur pour débrayer et arrêter l'élévateur convoyeur et les autres éléments de table.

#### Commande de décharge du réservoir à grain (1 fig. 21)

La commande unique remplit deux fonctions séparées indiquées figure 21.

Déplacer le levier vers la gauche pour mettre la goulotte en position de décharge. Déplacer le levier vers la droite pour ramener la goulotte en position de transport.

Pousser vers le bas le levier pour embrayer la commande de décharge et la tirer vers le haut pour débrayer.

Note. — La goulotte de décharge doit être en position de décharge avant d'embrayer le mécanisme de vidange.

#### Lampe témoin et ronfleur (5 fig. 23) (MF 750 et MF 760)

La lampe rouge s'allume et le ronfleur fonctionne lorsque les secoueurs sont encombrés de paille.

Cet avertisseur s'ajoute à celui permettant de déceler les bourrages du circuit des otos et/ou du hache paille (lorsqu'il est monté).

#### Avertisseur sonore (fig. 135) (MF 740)

L'avertisseur figure 135 fonctionne par intermittences lorsqu'il y a un bourrage sur les secoueurs.

Note. — Le fonctionnement intermittent est obtenu par une centrale clignotante en ligne à côté de l'avertisseur.

Cet avertisseur s'ajoute à celui permettant de déceler les bourrages du circuit à otos et/ou du hache paille (lorsqu'il est monté).

#### Essuie-glace (MF 760 et MF 750)

L'interrupteur d'essuie-glace est situé à gauche de la lampe témoin 5 (fig. 23) sur le tableau de commande de la cabine.

#### Frein de stationnement sur la transmission (2 fig. 21)

Le levier permettant d'agir sur le frein de stationnement est illustré en 2 (fig. 21).

Tirer vers le haut pour serrer le frein de stationnement mécanique.

Pousser le bouton en bout de levier, puis repousser le levier vers le bas.

Note. — La lampe témoin 2 (fig. 25) s'allume lorsque le frein est serré et que le moteur tourne.

Important. — Le frein de stationnement n'est prévu que pour maintenir la machine arrêtée et ne doit être utilisé que lorsque la machine est en marche.

#### Levier de changement de vitesse (MF 740)

Le levier de vitesse 1 (fig. 24) est utilisé pour sélectionner l'une des quatre vitesses avant et la marche arrière de la transmission.

La position des vitesses est montrée sur la décalcomanie 2.

#### Commande de position avant/arrière du rabatteur (1 fig. 22), (option usine)

La pédale 1 (fig. 22) actionnée au pied, sur le sol de la plate-forme à gauche de la colonne de direction permet de commander le réglage de position avant/arrière du rabatteur sur les bras.

Pousser sur l'avant de la pédale pour avancer le rabatteur et sur l'arrière de la pédale pour le déplacer vers l'arrière.

Lorsqu'on retire le pied de la pédale, le distributeur revient automatiquement au point neutre et le déplacement du rabatteur s'arrête.

#### Commutateur d'éclairage et indicateurs Interrupteur de phare de travail (1 fig. 25)

Enfoncé : éteint.

Tiré au premier cran : les phares placés sur le panneau du compartiment moteur, sur la cabine ou sur la rambarde de plate-forme sont allumés ainsi que le phare du réservoir à grain.

Tiré au second cran : le phare de décharge s'allume également.

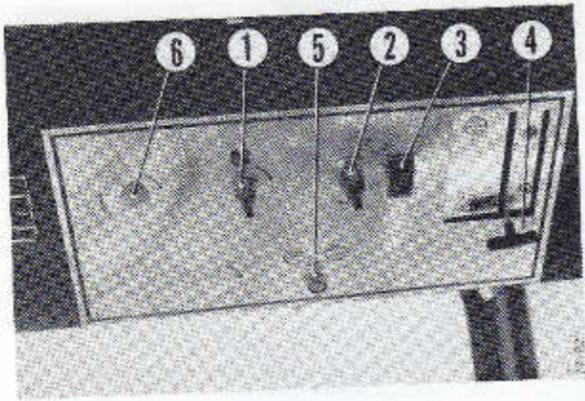


Fig. 23

Commandes de l'air conditionné

- 1 - Interrupteur de ventilation.
- 2 - Contrôle de température.
- 3 - Interrupteur de l'air conditionné (montré en position de fonctionnement).
- 4 - Commande de l'air ventilé.
- 5 - Lampe témoin.
- 6 - Chauffage (si monté).

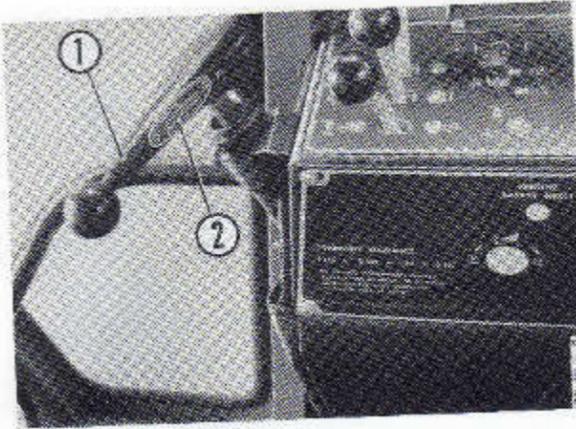


Fig. 24

Levier de changement de vitesses - MF 740

- 1 - Levier de changement de vitesses.
- 2 - Décalcomanie - position des vitesses.

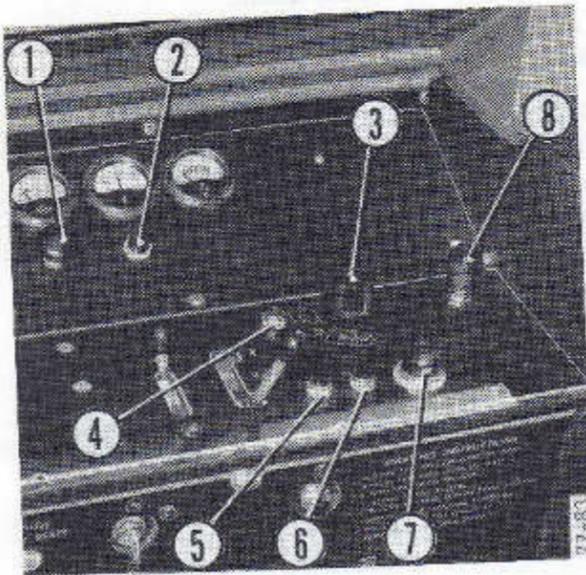


Fig. 25

Interrupteurs d'éclairage et témoins

- 1 - Interrupteur de phare de travail 3 positions.
- 2 - Témoin de frein de stationnement.
- 3 - Commutateur de phares de route - 4 positions.
- 4 - Témoin de phares.
- 5 - Témoin de clignotants.
- 6 - Témoin de clignotants (remorque).
- 7 - Contacteur de clignotants.
- 8 - Bouton de feux de détresse.

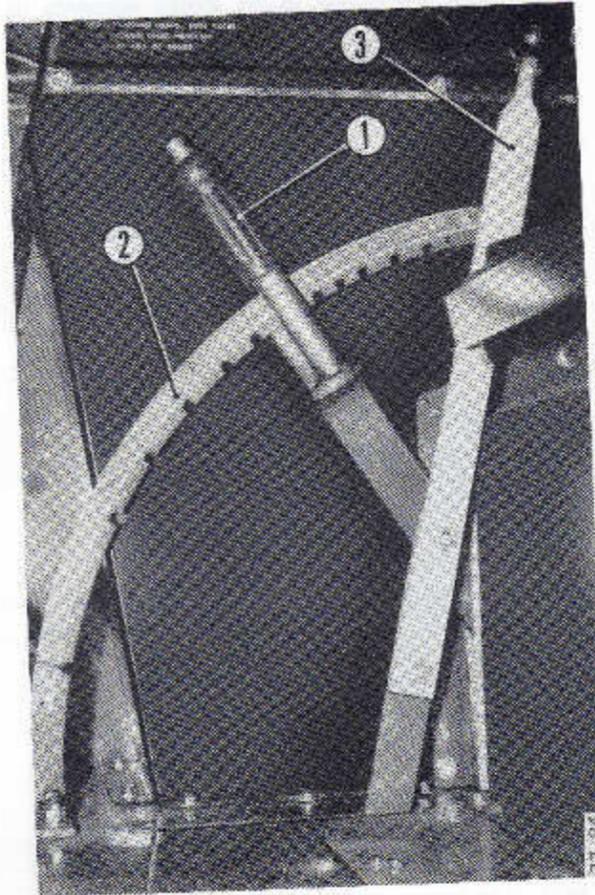


Fig. 26

Levier de réglage du contre-batteur

- 1 - Levier.
- 2 - Secteur de réglage.
- 3 - Levier d'embrayage de battage.

**Témoin de frein de stationnement (2 fig. 25)**

La lampe s'allume si on démarre le moteur, ou s'il tourne lorsque le frein de stationnement (levier 2 fig. 21) est serré, le témoin s'éteint lorsqu'on desserre le frein de stationnement.

**Commutateur de phares de route (3 fig. 25)**

Ce commutateur peut occuper 4 positions :

- 1<sup>re</sup> position : éteint.
- 2<sup>e</sup> position : feux de stationnement allumés.
- 3<sup>e</sup> position : phares codes allumés.
- 4<sup>e</sup> position : phares de route allumés.

**Avertisseur (3 fig. 25)**

Appuyer sur le bouton du commutateur de phare pour actionner l'avertisseur.

**Témoin de phares (4 fig. 25)**

Lorsqu'on tourne le commutateur d'éclairage à la 4<sup>e</sup> position, ce témoin s'allume pour indiquer que les phares de route sont allumés.

**Témoin de clignotants (5 fig. 25)**

Lorsqu'on déplace le commutateur de clignotant 7 (fig. 25) de la position arrêt à la position droite ou gauche, la lampe témoin clignote également.

**Témoin de clignotants (remorque) (6 fig. 25)**

Lorsque la fiche de la remorque est branchée sur la prise de courant de la machine et que l'on actionne le commutateur de clignotants vers la droite ou vers la gauche, la lampe témoin 6 clignote.

**Commutateur de clignotants (7 fig. 25)**

Pour tourner à gauche, tourner le levier du commutateur vers la gauche, les clignotants gauche fonctionnent. Pour tourner à droite tourner le levier de commutateur vers la droite.

Lorsqu'on a fini de tourner, ramener le levier de commutateurs à la position centrale pour arrêter le fonctionnement des clignotants.

**Bouton de signal de détresse (8 fig. 25)**

Tirer le bouton pour actionner simultanément les quatre feux clignotants.

**Levier de réglage de contre-batteur (1 fig. 26)**

Appuyer sur le bouton à l'extrémité du levier et l'abaisser vers l'avant pour augmenter l'écartement entre le batteur et l'avant du contre batteur.

Appuyer sur le bouton et tirer le levier vers l'arrière pour réduire l'écartement.

Le secteur 2 (fig. 26) donne une indication sur le degré d'ouverture de la position fermée à la position 14. Ce secteur n'indique pas la valeur effective de l'écartement en pouces ou en millimètres.

**Frein de stationnement (2 fig. 21)**

Appuyer sur la pédale de frein de stationnement pour serrer le frein de la roue avant gauche de la machine.

**Commandes de la cabine (fig. 23)  
(MF 750 et MF 760)**

Les commandes de la cabine sont illustrées figure 23.

Le rhéostat commande le régime du ventilateur dans l'ensemble de pressuriseur.

Les aérateurs se règlent séparément de façon à diriger l'air filtré dans la direction désirée.

Le choix de prise d'air permet de prélever l'air hors de la cabine ou de faire recirculer l'air à l'intérieur de la cabine.

Lorsqu'on travaille par température extérieure élevée, il est recommandé de placer la commande sur « Inside », intérieur, de façon qu'une partie de l'air à l'intérieur de la cabine soit remis en circulation.

Le contacteur de gauche commande le régime de ventilateur de chauffage.

**Chauffage de cabine (6 fig. 23)**

Un rhéostat placé à gauche de celui existant commande le régime du ventilateur de chauffage ou de la soufflante.

## LEVIERS DE COMMANDE SUR LA MACHINE

### Accès - confort de l'utilisateur

#### Escalier d'accès

Pour relever l'escalier en position de transport, soulever celui-ci jusqu'à ce qu'il s'engage dans le verrou sous la plate-forme.

Pour libérer l'escalier A PARTIR DU SOL, tirer le levier sous la plate-forme.

Pour libérer l'escalier A PARTIR DE LA PLATE-FORME, appuyer avec le pied sur le bouton sur la plate-forme.

**Attention.** — Ne pas utiliser le bord de l'escalier pour monter au-dessus de la machine. Utiliser la marche, qui est prévue à cet effet, sur le flanc de la machine.

#### Réglage du siège

Pour régler la hauteur du siège, tourner le gros bouton derrière le dossier.

Pour régler la position avant-arrière, déplacer le levier à droite du siège.

#### Levier de commande de la boîte de vitesses du batteur

Ce levier permet d'obtenir deux gammes de vitesses du batteur.

Voir page 51, chapitre Utilisation.

#### Ventilateur de nettoyage

Voir page 55, chapitre Utilisation.

#### Grilles de nettoyage

Voir page 57, chapitre Utilisation.

#### Batteur à otos

Les épis mal battus qui ne passent pas à travers la grille inférieure sont ramenés au batteur à otos par une vis et un élévateur à palettes.

Après battage, ils sont renvoyés sur le récepteur à grains sous les secoueurs.

Voir page 60, chapitre Utilisation.

## MISE EN ROUTE

### UTILISATION DU MOTEUR

Important. — Utilisation d'un moteur diesel turbo-compressé. La moissonneuse batteuse MF 750 est équipée d'un moteur turbo-compressé. Il est nécessaire de se conformer aux points suivants :

- 1 - Toujours mettre en route le moteur au ralenti et le laisser chauffer avant d'augmenter le régime.
- 2 - Si le moteur n'a pas tourné depuis longtemps, le faire tourner plusieurs fois au démarreur avec la manette d'arrêt en position « arrêt » avant de démarrer le moteur. Cette opération permet le graissage des roulements du turbo-compresseur avant le démarrage.
- 3 - Éviter les changements brusques de régime soit en accélération, soit en décélération. Agir lentement sur la manette d'accélération.
- 4 - Si le moteur cale en cours de travail, le remettre en marche immédiatement.
- 5 - Laisser tourner au ralenti un moteur très chaud, pendant plusieurs minutes avant de l'arrêter de façon que le moteur et le turbo-compresseur soient à la même température.
- 6 - Changer l'huile et le filtre aux périodicités recommandées.

### MISE EN MARCHÉ DU MOTEUR

#### Système d'injection d'éther (en accessoire)

Le système d'injection d'éther (fig. 27), est utilisé pour faciliter le démarrage du moteur par temps très froid. Il peut également être utilisé dans d'autres occasions, lorsqu'on rencontre des difficultés de mise en route.

Attention. — Utiliser le liquide de démarrage avec précaution et le moins possible. Stocker les boîtes dans des endroits où elles ne seront pas exposées à de trop fortes chaleurs. Ne pas placer les boîtes vides dans des endroits où elles pourraient être brûlées.

Important. — Ne pas utiliser une moissonneuse batteuse sans qu'une boîte vide ou pleine ne soit montée sur le solénoïde.

### MISE EN ROUTE DU MOTEUR

S'assurer que les deux leviers de vitesses sont au point mort.

S'assurer que le levier de commande de vitesse d'avancement est au point neutre (transmission hydrost.) ou appuyer sur la pédale d'embrayage (transmission std).

Placer la manette d'arrêt sur marche.

Placer la manette d'accélération au ralenti.

Tourner la clé de contact sur « ON ».

Appuyer sur le bouton de démarreur et le relâcher dès que le moteur démarre.

Par temps froid appuyer simultanément sur le bouton d'injection d'éther.

#### Note :

- 1 - Ne pas faire tourner le démarreur plus de 15 secondes pour éviter son échauffement et les risques d'endommagement.
- 2 - L'éther ne peut être injecté que lorsqu'on appuie sur le bouton de démarreur.

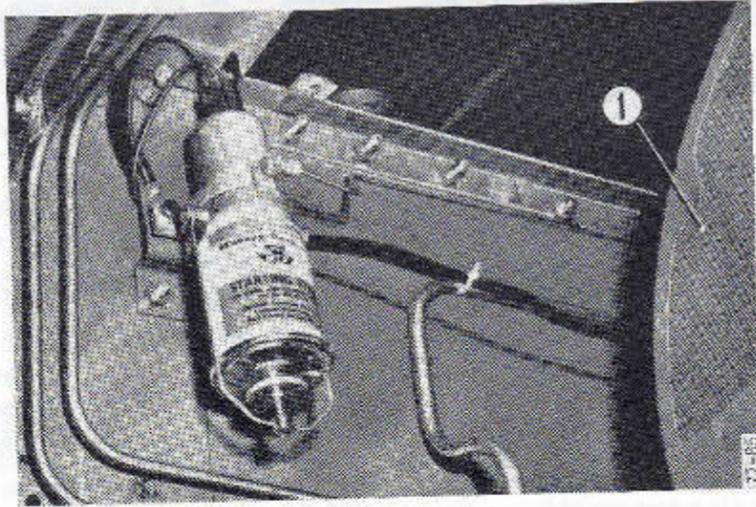


Fig. 27

Système d'injection d'éther (en accessoire).  
1 - Prise d'air rotative.

Laisser tourner le moteur au ralenti jusqu'à ce qu'il ait atteint sa température normale de fonctionnement.

**Attention.** — Ne pas rester dans le compartiment moteur lorsque celui-ci est en marche.

#### MARCHE A SUIVRE POUR LE RÉCHAUFFAGE

(en dessous de  $-17^{\circ}$ )  
(transmission hydrostatique)

Par temps extrêmement froid, il est nécessaire de procéder comme suit pour réchauffer l'huile de transmission.

Le moteur tournant au ralenti et s'étant réchauffé, s'assurer que les deux leviers de vitesses sont au point mort et placer le levier de commande d'avancement à environ un quart de sa course.

Le fluide de transmission peut circuler dans la pompe, le moteur et tout le système, et se réchauffer avant de commencer le travail.

**Important.** — Ne pas placer le levier en position de vitesse maximum en cours de cette période de réchauffage.

#### Pression d'huile du moteur

Se reporter au chapitre « Graissage ».

#### ARRÊT DU MOTEUR

Placer la manette d'accélération au ralenti. Laisser tourner le moteur au ralenti quelques minutes pour permettre un refroidissement régulier du moteur et du turbo-compresseur.

Placer la manette d'arrêt sur « STOP ».

Tourner la clé de contact à la position « OFF ».

#### CONDUITE DE LA MACHINE

**Important.** — Lorsque la machine doit être conduite avec le mécanisme de battage débrayé, par exemple sur route ou d'un champ à l'autre, la prise d'air rotative du côté gauche est arrêtée.

Dans ces conditions de conduite, la poussière a tendance à s'accumuler sur la prise d'air rotative de sorte que le passage de l'air à travers le radiateur est diminué et il est possible que le moteur ait tendance à chauffer.

C'est pourquoi il est important, lorsqu'on roule avec une machine dont la prise d'air rotative est arrêtée, d'embrayer de temps en temps le mécanisme de battage pour faire tourner le tambour et éviter les accumulations de poussières.

Avant d'embrayer le mécanisme de battage, s'assurer qu'il n'y a pas de risques et que personne ne se trouve à proximité, à l'arrière en particulier.

#### Conduite de la machine (Transmission standard) (MF 740 ou MF 750)

Mettre le moteur en marche et le faire tourner jusqu'à ce qu'on ait obtenu la température normale de fonctionnement.

**Attention.** — Se tenir à l'écart de la table lorsque la machine est en marche.

#### Pour se déplacer en avant ou en arrière

Tirer la commande de variateur vers l'arrière et la maintenir jusqu'à ce qu'il soit en position de régime minimum.

**Attention.** — Si on passe une vitesse lorsque le variateur est dans une position de régime relativement élevé, la machine va avoir un à-coup qui risque de blesser l'utilisateur et entraînera un effort inutile sur la transmission.

Lever la table pour la dégager du sol.

Desserrer le frein de stationnement.

Appuyer sur la pédale d'embrayage et choisir le rapport de vitesse désiré.

**Note.** — Il n'est pas possible de débrayer si le frein de stationnement est serré.

Relâcher lentement la pédale d'embrayage. Lorsque la machine se déplace accélérer le moteur jusqu'au régime maximum et avancer le levier de commande de variateur pour augmenter la vitesse d'avancement.

Pour changer de rapport de vitesse ou passer en marche arrière, la machine doit être arrêtée.

#### ARRÊT DE LA MACHINE (Transmission standard) (MF 740 ou MF 750)

Déplacer le levier de commande de variateur vers l'arrière et le maintenir jusqu'à ce que la machine soit à sa vitesse la plus lente.

**Note.** — Cette méthode permet de ralentir plus efficacement qu'en utilisant les freins.

En même temps que la machine ralentit, appuyer à fond sur les pédales de freins puis sur la pédale d'embrayage pour arrêter la transmission.

**Note.** — Ne pas débrayer avant que la machine n'ait ralenti en utilisant les freins, ce qui évite une usure excessive du frein de transmission.

Désengager le rapport de la boîte de vitesse.

**Attention.** — Ne pas serrer le frein de stationnement si la boîte de vitesses n'est pas au point mort et que la pédale d'embrayage n'est pas relâchée.

Amener la manette d'accélération au ralenti et serrer le frein de stationnement.

## CONDUITE DE LA MACHINE (Transmission hydrostatique) (MF 750 ou MF 760)

Mettre le moteur en marche et le faire tourner jusqu'à ce qu'on ait obtenu les températures normales de fonctionnement.

**Note.** — Par temps extrêmement froid se reporter aux indications pour le réchauffage de l'huile de transmission.

**Attention.** — Se tenir à l'écart de la table lorsque la machine est en marche.

### Pour se déplacer en avant

Lever la table pour la dégager du sol.

Choisir le rapport de vitesse désiré.

Desserrer le frein de stationnement.

Déplacer lentement le levier de commande d'avancement vers l'avant pour mettre en marche la machine, puis le pousser progressivement pour obtenir la vitesse d'avancement désirée.

**Important.** — Lors de l'utilisation de la machine, toujours choisir un rapport *lent* et une position *rapide* du levier.

Il est à noter que dans certaines conditions de conduite, tel que lors de montée de côtes importantes à pleine charge, la transmission peut caler. Dans ce cas passer immédiatement sur un rapport inférieur de façon que la transmission hydrostatique ne reste pas calée.

**Important.** — Si la transmission reste calée plus de 30 secondes l'huile s'échauffera. Si l'aiguille du thermomètre d'huile vient dans la zone rouge, mettre les leviers de vitesse au point mort et le moteur tournant au ralenti, placer le levier de vitesse hydrostatique en position de vitesse maximum et laisser tourner jusqu'à ce que l'aiguille du thermomètre soit revenue dans la zone verte.

### POUR RECULER

La machine peut reculer sur chacune des quatre vitesses, cependant on choisira un rapport lent.

Pour reculer engager les rapports de vitesses et déplacer le levier de commande vers l'arrière à partir du point neutre dans la zone de marche arrière de la course du levier.

## ARRÊT DE LA MACHINE (Transmission hydrostatique) (MF 750 ou MF 760)

Pour arrêter la machine, ramener le levier de commande de vitesse au point neutre.

Lorsqu'on ramène le levier au point neutre, la transmission assure un freinage et un ralentissement de la machine. Il est toutefois possible d'utiliser les freins.

### Contacteur de réarmement du dispositif de sécurité d'alimentation (MF 750 et MF 760)

Les moissonneuses batteuses 750 et 760 sont équipées d'un dispositif d'arrêt de l'alimentation monté sur le moteur et relié au thermomètre d'eau. Si le moteur est trop chaud le contact se déclenche et l'alimentation en fuel du moteur est arrêtée.

Si le moteur s'échauffe et s'arrête, le laisser refroidir avant d'essayer de le remettre en marche. De plus, rechercher les causes possibles d'échauffement (fuite du liquide de refroidissement, etc.).

Avant de remettre le moteur en route, appuyer sur le contacteur de réarmement et le relâcher (ne pas maintenir le bouton appuyé). L'alimentation est assurée de nouveau.

Mettre en route le moteur de la façon habituelle.

### Redémarrage d'urgence

Si le moteur s'échauffe et s'arrête dans des conditions peu commodes telle que sur une route, il est possible de remettre le moteur en route en appuyant sur le bouton et **en le maintenant appuyé**. Cependant le moteur ne doit être remis en route que pour un temps très court avec le bouton appuyé. Étant donné que le moteur est déjà trop chaud, il s'arrêtera de nouveau dès qu'on relâchera le bouton.

### Note spéciale

#### Moissonneuses avec la transmission Constant-Mesh

Des problèmes peuvent se poser lors de changement de vitesse dus aux caractéristiques des pignons de transmission constant-mesh.

Ces problèmes sont dus au fait que lorsque les pignons s'arrêtent les autres pignons peuvent ne pas s'arrêter avec les dents alignées, ce qui produit une difficulté pour le changement de vitesse. Pour résoudre ce problème, il faut tourner les pignons doucement pour obtenir l'alignement, de la façon suivante :

### Machines à transmission standard

Lorsque le moteur tourne et en position débrayée, relâcher doucement la pédale d'embrayage de façon à faire tourner les pignons, puis débrayer à fond et engager la vitesse voulue.

### Machines à transmission hydrostatique (MF 750 et MF 760)

Lorsque le moteur tourne, pousser le levier de commande doucement en marche avant ou marche arrière pour faire tourner les pignons de la transmission, puis ramener le levier au point mort et engager la vitesse choisie.

Important. — La direction des moissonneuses-batteuses 740, 750 et 760 est du type hydrostatique, c'est-à-dire que la commande des roues arrière n'est plus actionnée par le système classique de boîtier et de barre de direction mais par un

vérin alimenté par une pompe et un distributeur actionné directement par le volant. En cas d'arrêt du moteur, la pompe d'assistance n'alimente plus le système.

La distribution hydrostatique passe alors automatiquement en position de fonctionnement manuel qui exige une rotation rapide du volant pour assurer la direction de la machine.

Ce dispositif permet donc d'assurer en n'importe quelles conditions d'utilisation une sécurité absolue. Nous vous rappelons toutefois que tout système hydraulique ne remplit efficacement son rôle que dans la mesure où :

- il est parfaitement entretenu, et si l'on utilise des fluides recommandés ;
- le serrage des différents raccords et le niveau d'huile du réservoir hydraulique sont régulièrement vérifiés.

## POSE ET DÉPOSE DE LA TABLE

### Montage de la table sur l'élévateur

S'assurer que le manchon d'accouplement 4 (fig. 28) est placé sur l'arbre de commande de l'élévateur.

S'assurer que le verrou inférieur 6 est en position de transport.

Vérifier que la came de verrouillage 1 est en position déverrouillée.

Avancer doucement la machine vers l'arrière de la table de façon que les axes 3 soient plus bas et sous les crochets de table 2.

**Note.** — Pour obtenir une mise en place correcte, l'arrière de la table doit être sensiblement parallèle à l'avant de l'élévateur.

Relever l'élévateur jusqu'à ce que la table soit dégagée du sol (fig. 29). La table peut alors être verrouillée.

Déplacer la came de verrouillage en position verrouillée comme illustré 2 (fig. 30).

Sur le verrou inférieur, retirer la goupille et déplacer le levier de façon à engager le verrou dans l'axe fixe sous la table. Pousser le levier vers l'arrière jusqu'à ce qu'il passe le point dur et mettre en place la goupille (déposée précédemment) de façon à bloquer le verrou 5 en position fermée (fig. 30).

Recommencer la même opération du côté droit de l'élévateur (fig. 31) brancher le raccord rapide 2 du flexible de relevage de rabatteur.

Du côté gauche, faire coulisser le manchon 3 au-dessus des carrés et mettre en place l'axe de verrouillage 1.

**Important.** — Se reporter au paragraphe suivant : alignement des arbres.

Mettre en place la tôle de protection au-dessus de l'accouplement.

### Réglage des verrous inférieurs

Les verrous inférieurs 5 (fig. 30) et 3 (fig. 31) doivent être tendus suffisamment, l'effort pour verrouiller doit être assez important mais sans excès. Le verrou se règle en tournant l'écrou sur le boulon de verrouillage.

L'écrou doit être réglé avec le verrou libre.

### TABLE

#### Alignement de l'arbre de commande de table

IL EST IMPORTANT que le carré d'élévateur 1 (fig. 32) soit bien en ligne avec le carré de la table et que le manchon carré puisse coulisser librement sur les carrés sans effort ni pression.

L'alignement doit être obtenu en deux directions par réglage du carré de la table. S'assurer que les boulons de retenue de roulement sur le carré de l'élévateur soient bien serrés.

**Important.** — Ne pas se servir du manchon carré comme guide pour régler l'alignement des arbres. Si celui-ci coulisse sur les deux carrés, cela ne signifie pas nécessairement que les arbres soient alignés.

Pour vérifier l'alignement, placer deux morceaux de métal à bord droit 3 (fig. 33) et vérifier l'alignement avant-arrière et bas-haut.

**Note.** — La pièce de métal doit posséder au moins un bord droit, nous conseillons d'utiliser un morceau de clavette.

Le réglage de l'alignement avant/arrière s'effectue par des cales 3 (fig. 32 et 34) se plaçant entre le support et l'arrière de la table. Les cales non utilisées doivent être placées sous les écrous des boulons à l'arrière.

Pour régler l'alignement bas/haut desserrer les écrous 2 (fig. 34) et tourner le boulon de réglage 5 pour remonter ou descendre le carré de table. S'assurer que les boulons 2 sont bien resserrés après réglage.

Sur les tables de grande largeur l'arbre arrière de table est supporté par un roulement monté sur un support avec trous allongés.

AVANT d'effectuer le réglage d'alignement, desserrer les écrous de fixation du roulement. APRÈS réglage resserrer les écrous.

#### Horizontalité de la table

L'horizontalité de la table est réglable par le crochet de table côté droit 1 (fig. 35).

Avant d'effectuer le réglage, s'assurer que les pneus sont correctement gonflés.

Pour effectuer le réglage d'horizontalité, il est important que la table et la machine soient sur un sol horizontal.

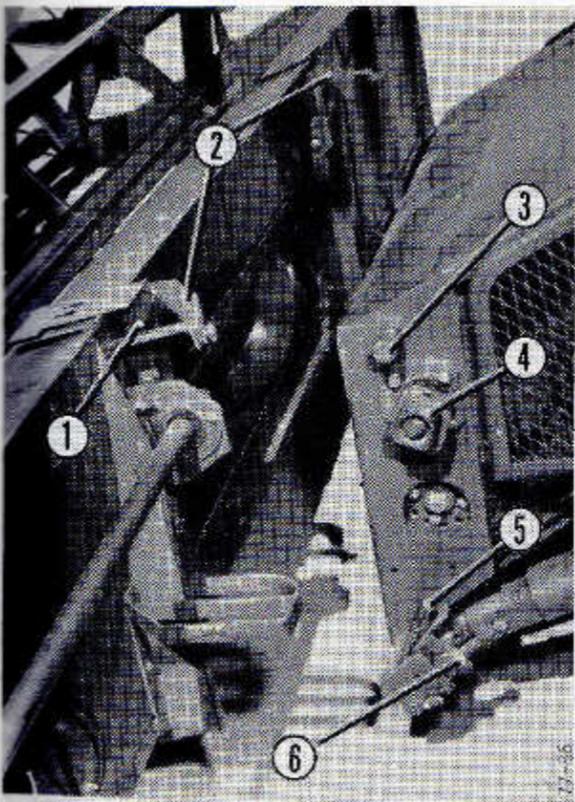


Fig. 28

Alignement de l'élévateur de table

- 1 - Came de verrouillage (position déverrouillée).
- 2 - Crochet de table.
- 3 - Axe d'élévateur.
- 4 - Manchon d'accouplement.
- 5 - Levier de verrouillage.
- 6 - Verrou en position transport.

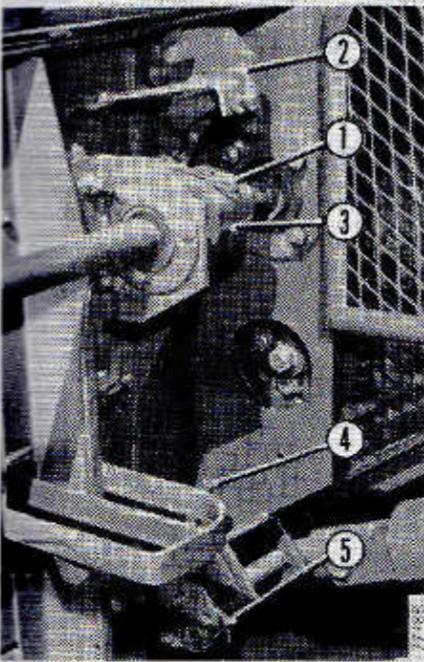


Fig. 30

Fixation finale - côté gauche

- 1 - Axe de verrouillage du manchon.
- 2 - Came de verrouillage (position verrouillée)
- 3 - Manchon d'accouplement.
- 4 - Levier de verrouillage.
- 5 - Verrou en position fermée.

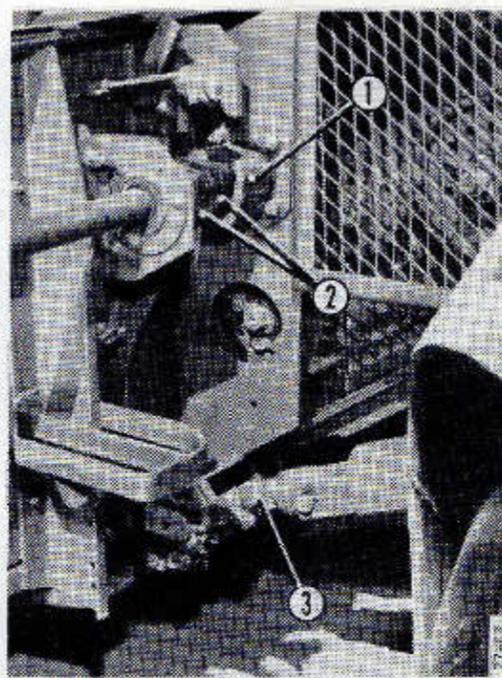


Fig. 29

Table accrochée sur l'élévateur

Important. — Les arbres ne sont pas forcément alignés lorsque le manchon coulisse librement sur les carrés.

- 1 - Manchon d'accouplement.
- 2 - Carrés d'entraînement.
- 3 - Verrou en position de transport.

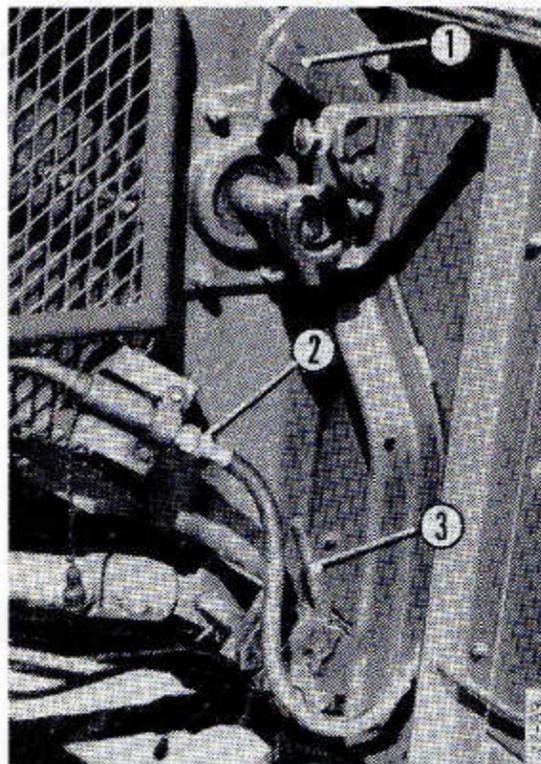


Fig. 31

Fixation finale - côté droit

- 1 - Came de verrouillage (position verrouillée)
- 2 - Flexible hydraulique branché.
- 3 - Levier de verrouillage (verrou fermé).

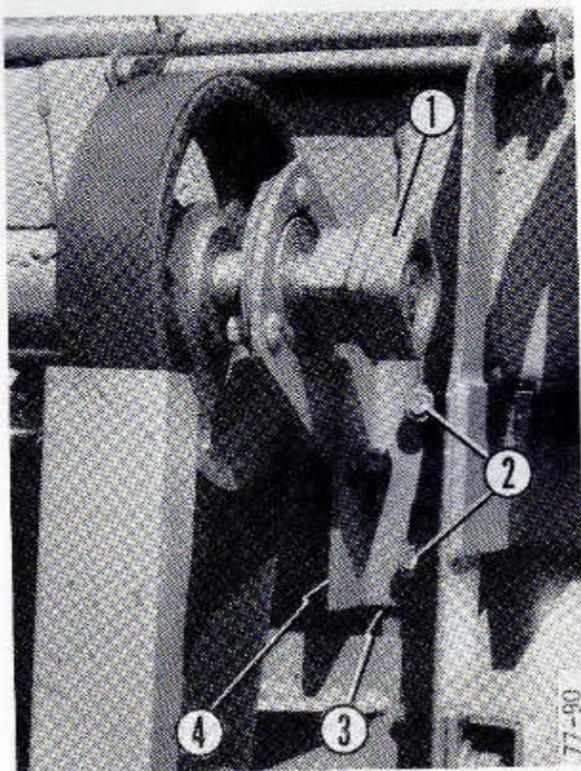


Fig. 32

Alignement de l'arbre de table

- 1 - Carré d'entraînement de table.
- 2 - Écrous (dans les lumières).
- 3 - Cales d'épaisseur (sous le support).
- 4 - Support.

Note. — Un boulon de réglage a été ajouté sur la table après que cette photo ait été prise.

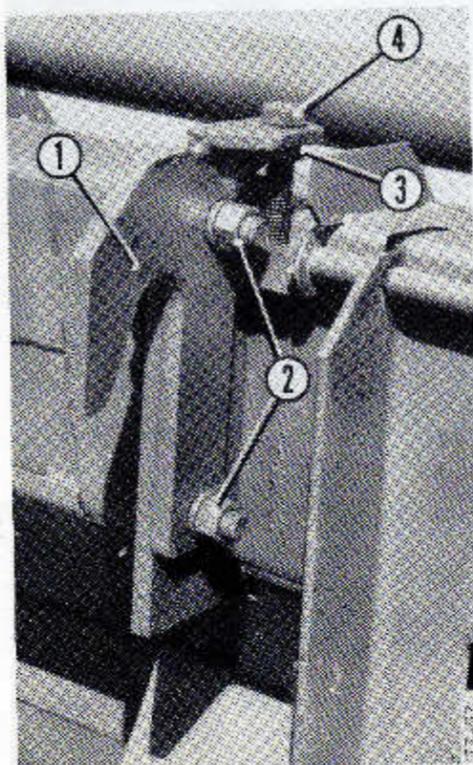


Fig. 35

Réglage d'horizontalité de la table

- 1 - Crochet de table (côté droit)
- 2 - Écrous.
- 3 - Contre-écrous.
- 4 - Boulons de réglage.

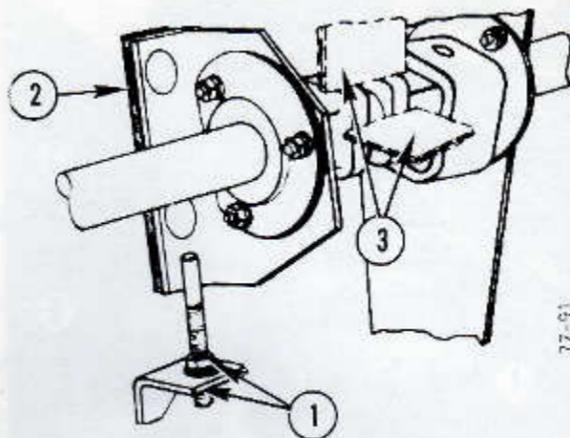


Fig. 33

Alignement de l'arbre

- 1 - Écrous de réglage.
- 2 - Cales.
- 3 - Pièces de métal.

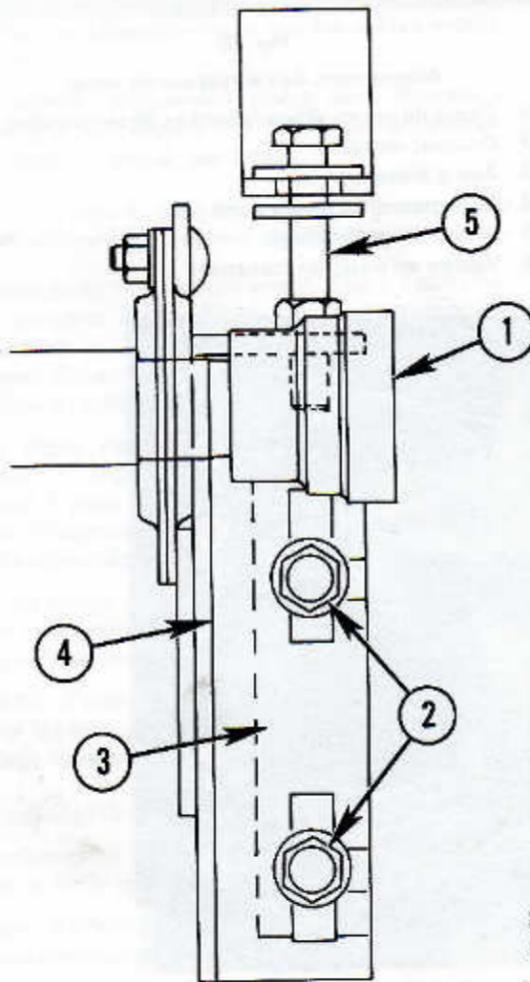


Fig. 34

Alignement de l'arbre de table

- 1 - Carré de table.
- 2 - Écrous.
- 3 - Cales d'épaisseur (derrière le support).
- 4 - Support.
- 5 - Boulon de réglage.

### Vérification et réglage

Déverrouiller la table des deux côtés. Abaisser l'élévateur jusqu'à ce que la table repose sur le sol et que les axes soient juste dégagés des crochets. Relever lentement l'élévateur et vérifier le contact des axes d'élévateur avec les crochets. Les deux doivent toucher en même temps et la table doit se relever régulièrement.

Si l'un des axes touche avant l'autre, régler le crochet côté droit 1 (fig. 35), en desserrant les écrous 2 et le contre-écrou 3 puis en tournant le boulon de réglage 4 pour relever ou abaisser le crochet jusqu'à ce que les deux axes touchent en même temps.

Resserrer correctement les écrous 2 et 3 (fig. 35), après réglage. Sur quelques tables de grande largeur, il est possible qu'on trouve une certaine

inclinaison d'un côté. Le réglage s'effectue alors comme suit : relever ou abaisser la table jusqu'à ce qu'elle soit à environ 150 mm du sol à une extrémité. Mesurer la distance de l'emplacement similaire de l'autre côté. Ces distances doivent être égales. Sinon relever ou abaisser le crochet droit 1 (fig. 35) comme indiqué précédemment jusqu'à ce que la table soit horizontale. On notera que, si la table est plus basse de 19 mm par exemple à une extrémité, le réglage du crochet droit 1 (fig. 35) qui est près du centre de la table sera faible.

**Important.** — Lorsqu'on a terminé le réglage ci-dessus, il est nécessaire d'effectuer l'alignement des arbres d'entraînement comme indiqué précédemment.

## UTILISATION

### Rabatteur

Le rabatteur standard à 5 lattes. Les étoiles de rabatteur sont prévues pour être déplacées sur leur disque de montage pour recevoir 4 ou 6 lattes. Il est également prévu sur les étoiles la possibilité de montage d'un autre jeu de lattes si on a besoin de doubles lattes.

### Position du rabatteur avant/arrière

#### Entraînement par variateur standard ou hydrostatique (option usine)

Le rabatteur peut être réglé d'avant en arrière sur les bras 1 (fig. 36) en desserrant l'écrou 3 et en repositionnant le support 2. S'assurer que le rabatteur est réglé à la même position sur les deux bras et fixer en serrant le boulon 4 de façon que l'extrémité du boulon se place dans un des trous à la position inférieure du bras.

Serrer les contre-écrous 4 des deux bras de rabatteur après réglage.

### Réglage de hauteur de rabatteur

Lorsqu'il est nécessaire d'obtenir un réglage de hauteur au-delà de celui obtenu avec les vérins 1 (fig. 37), repositionner les vérins dans les trous convenables prévus (2).

### Tension de la courroie de rabatteur (ou de la chaîne)

La tension de la courroie d'entraînement du rabatteur, ou de la chaîne, est assurée par un ressort de tension.

Si à un certain moment, la courroie est allongée au point que la tension ne peut plus être assurée, changer la position de la poulie intermédiaire supérieure, grâce aux différents trous du support sur les bras de rabatteur.

### Courroie d'entraînement de variateur de rabatteur (option usine)

La tension de la courroie striée 1 (fig. 38) peut être réglée en modifiant la position de la poulie intermédiaire.

Pour régler, desserrer le boulon 3 (fig. 38) au centre de la poulie puis régler les écrous 4 jusqu'à ce qu'on ait obtenu la tension correcte.

Lorsque la courroie est tendue, s'assurer que le boulon 3 (fig. 38) est bien serré.

### Régime de rabatteur (entraînement standard)

#### ENTRAÎNEMENT PAR COURROIE

Le régime de rabatteur peut être modifié en changeant la poulie de commande 3 (fig. 39) pour une plus grande ou plus petite.

Les régimes obtenus sont indiqués dans le tableau.

Note. — La courroie doit être correctement tendue.

Poulie d'entraînement de rabatteur	Régime du rabatteur
152 mm	24 tr/mn
197 mm	31 tr/mn
233 mm	37 tr/mn
271 mm	43 tr/mn
307 mm	49 tr/mn

Note. — Les poulies 152, 271 et 307 mm sont à commander en accessoires à votre concessionnaire.

#### ENTRAÎNEMENT PAR CHAÎNE

Le régime de rabatteur est modifié en remplaçant le pignon d'entraînement (semblable à la poulie 3 fig. 39) par un pignon plus grand ou plus petit.

Les régimes obtenus sont les suivants :

Pignon d'entraînement de rabatteur, nombre de dents	Régime de rabatteur
10	22 tr/mn
14	31 tr/mn
16	35 tr/mn
18	40 tr/mn
20	44 tr/mn

Note. — Le pignon 14 dents est à commander en accessoire à votre concessionnaire.

#### ENTRAÎNEMENT DE RABATTEUR PAR VARIATEUR (option usine)

Lorsque les tables sont équipées de l'entraînement de rabatteur par variateur on peut obtenir n'importe quel régime entre 5 et 55 tours/minute.

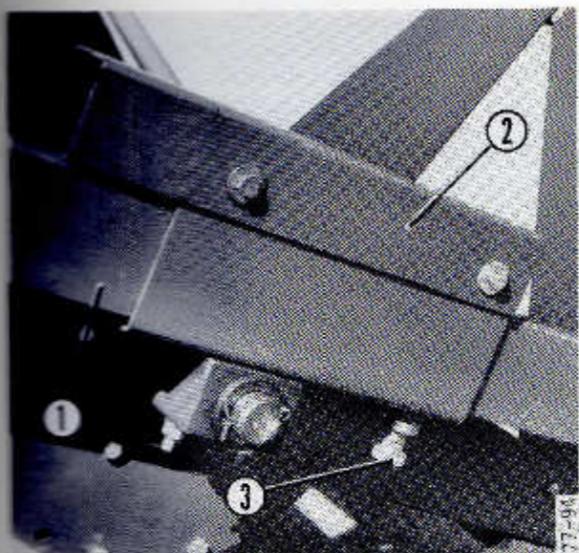


Fig. 36

Réglage de position du rabatteur

- 1 - Bras de rabatteur.
- 2 - Support de rabatteur.
- 3 - Boulon de positionnement.

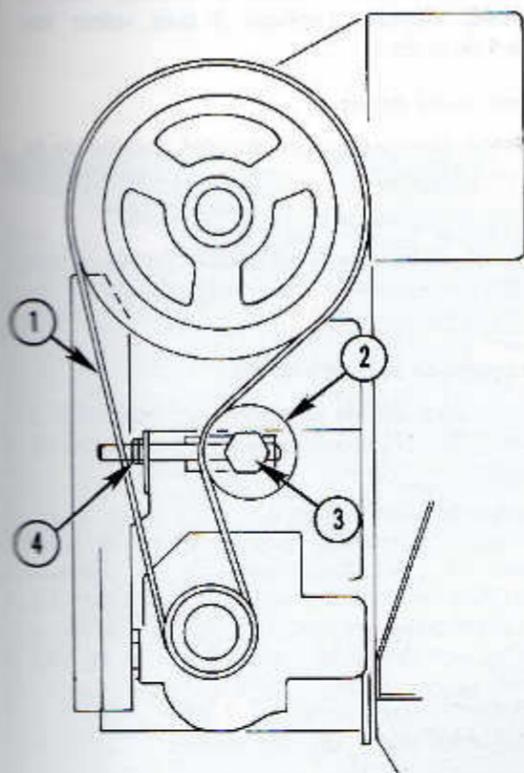


Fig. 38

Courroie d'entraînement de variateur de rabatteur

- 1 - Courroie striée.
- 2 - Poulie intermédiaire.
- 3 - Boulon de poulie.
- 4 - Écrous de réglage.

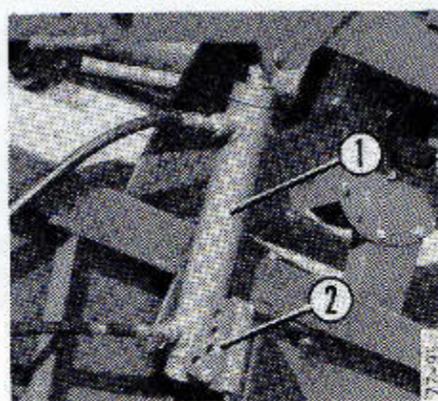


Fig. 37

- 1 - Vérin de hauteur de rabatteur.
- 2 - Trous de réglage.

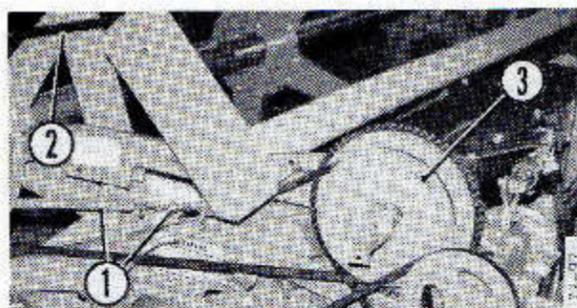


Fig. 39

Courroie d'entraînement du rabatteur

- 1 - Ressort de tension et chaîne.
- 2 - Courroies d'entraînement du rabatteur.
- 3 - Poulie d'entraînement du rabatteur.

### Ensemble de lame

Voir figure 40 - L'ensemble de lame doit être entretenu comme suit :

Sections 4 (fig. 40), maintenir les sections aiguës, remplacer les sections émoussées ou cassées.

Doigts 6 (fig. 40), maintenir l'alignement correct des doigts tout le long de la lame pour conserver un jeu minimum de 0,4 mm entre le dessus de lame et le doigt guide lame 1 (fig. 40), maintenir un jeu de 0,25 mm entre les guides (sous le pince-lame) et le dos de lame 3. Les guides sont munis de lumières permettant de régler le jeu pince-lame 2 (fig. 40). Maintenir un jeu de 0,07 à 0,2 mm entre le pince lame et les sections de lame 5. Courber le pince lame pour obtenir ce jeu.

Il doit y avoir un jeu de 0,1 à 0,4 mm entre le ressort de lame et le premier pince-lame du côté gauche.

### Entraînement de la lame

La tension de la courroie d'entraînement 1 (fig. 41) s'effectue par une poulie 2.

La tension est correcte s'il y a une flèche de 19 mm lorsqu'on applique une force de 24 à 28 kg au centre du brin inférieur de la courroie.

### Lame de rechange

Il est prévu du côté droit de la table, à l'intérieur du longeron arrière de table, un emplacement pour la lame de rechange 1 (fig. 42).

### Vis de table

La vis de table est réglable de façon à laisser un dégagement convenable pour le bon acheminement de la récolte vers les doigts rétractables et l'élevateur convoyeur.

### Réglage de table

L'écartement de la vis se règle en desserrant les écrous 2 (fig. 43) et le contre-écrou 4 des deux côtés de la table, puis en réglant les écrous du boulon 3 pour relever ou abaisser la vis.

**Important.** — Régler la vis de façon que l'écartement soit le même aux deux extrémités.

Après réglage, bloquer les écrous du boulon 3 (fig. 43) et les écrous 2.

Régler le jeu des doigts rétractables avant de resserrer l'écrou 4 (fig. 43).

### Réglage de la barre anti-enroulement

La barre (fig. 44) placée derrière la vis de table a pour but d'arrêter la paille qui aurait tendance à s'enrouler.

Lorsque la table a été réglée, vérifier la distance de cette barre anti-enroulement et la régler si nécessaire.

Lorsqu'il est nécessaire de déplacer cette barre 2 (fig. 44) vers l'avant, desserrer les écrous 3 puis intercaler un objet mince (une pièce de métal) ou un outil dans l'espace au dos de la table et taper la barre vers l'avant. S'assurer que l'écartement entre la barre et les hélices de la vis est le même sur toute la longueur.

### Prolonges d'hélice de vis de table (en accessoires)

Lorsqu'on rencontre des problèmes d'alimentation de la récolte des côtés de la table jusqu'à l'élevateur, en particulier en récolte peu dense, il est possible de monter des prolonges d'hélice de vis. Voir votre concessionnaire.

### Doigts rétractables

La distance entre les doigts et le fond de table est en général compris entre 6,3 et 9,5 mm. Cette distance ne doit pas être inférieure à 1,6 mm.

Le réglage s'effectue par le levier de réglage 5 (fig. 45).

### Dépose et repose des doigts

Pour déposer ou remonter les doigts rétractables, déposer les portes d'accès 2 comme illustré figure 46. Déposer l'épingle 3 puis retirer les doigts 4 de la vis 1.

### Pignon mené de vis

Le pignon standard monté du côté gauche de la table porte 49 dents.

Il assure un régime de la vis de 150 tr/mn.

Lorsqu'on désire un régime plus rapide, il est possible de monter un pignon de 41 dents qui assure un régime de 180 tr/mn.

### Débrayage de sécurité de vis

La commande de vis comporte un débrayage à friction 1 (fig. 47) maintenu serré par des ressorts intérieurs.

Les ressorts sont réglés en usine, mais si on démonte le débrayage pour une raison quelconque, les ressorts doivent être de nouveau réglés. Pour cela serrer tous les écrous 2 (fig. 47) jusqu'à ce qu'ils viennent en contact (à spires jointives) puis desserrer chaque écrou de un tour complet.

### Élevateur de table

L'élevateur figure 47 A achemine la récolte de la table au batteur. L'élevateur comporte 5 tambours à pales, lesquelles doivent être calées de façon à se trouver à 90° de la suivante. Si la chaîne du côté gauche est déposée elle doit être remontée de façon que les pales soient calées correctement.

**Note.** — Étant donné que l'arbre supérieur tourne plus vite que les 4 autres arbres, la pale supérieure ne reste pas calée avec les 4 autres lorsque la machine tourne.

barre 2  
3 puis  
étal) ou  
et taper  
tement  
même

enta-  
squ'à  
ense,  
hélice

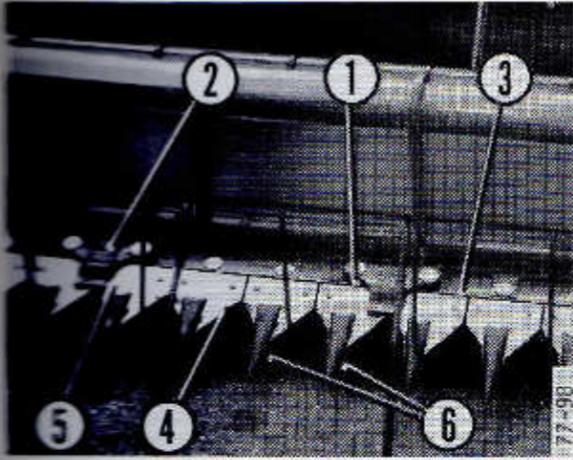
table  
Cette  
e 5

les,  
stré  
les

la

st  
ui

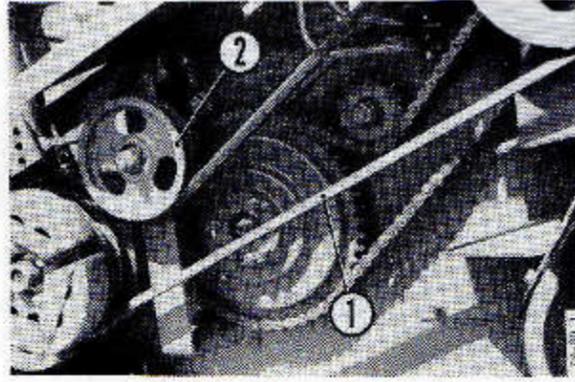
à  
s



**Fig. 40**

**Ensemble de lame**

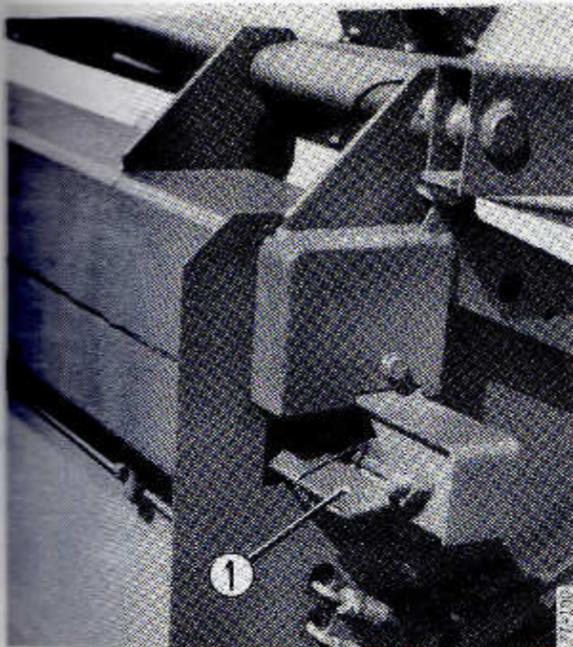
- 1 - Guide-lame.
- 2 - Pince-lame.
- 3 - Conserver un jeu de 0,25 mm au guide.
- 4 - Sections.
- 5 - Conserver un jeu de 0,07 à 0,2 mm aux pince-lame.
- 6 - Doigts.



**Fig. 41**

**Entraînement de lame**

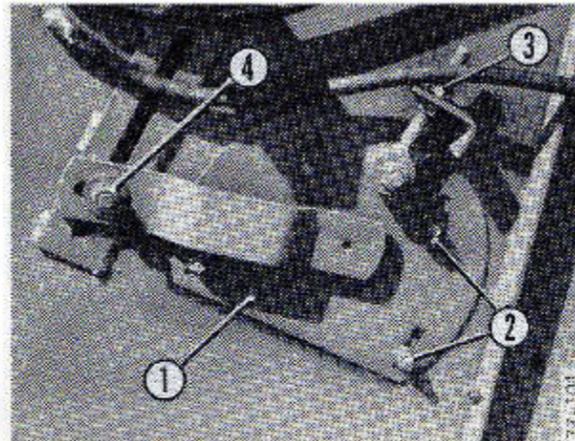
- 1 - Courroie de commande de lame.
- 2 - Poulie de tension.



**Fig. 42**

**Emplacement de la lame de rechange**

- 1 - Lame de rechange (non fournie).



**Fig. 43**

**Réglage de la vis de table**

- 1 - Plaque d'extrémité de vis.
- 2 - Écrous (4 de chaque côté).
- 3 - Boulon de réglage de hauteur.
- 4 - Écrou de blocage de levier.

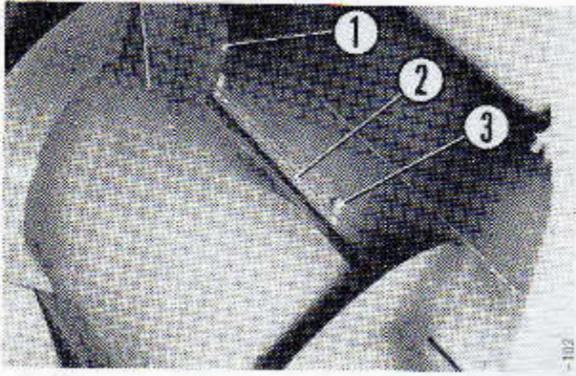


Fig. 44

**Barre anti-enroulement (vis de table)**

- 1 - Hélice de vis de table.
- 2 - Barre anti-enroulement.
- 3 - Écrou.

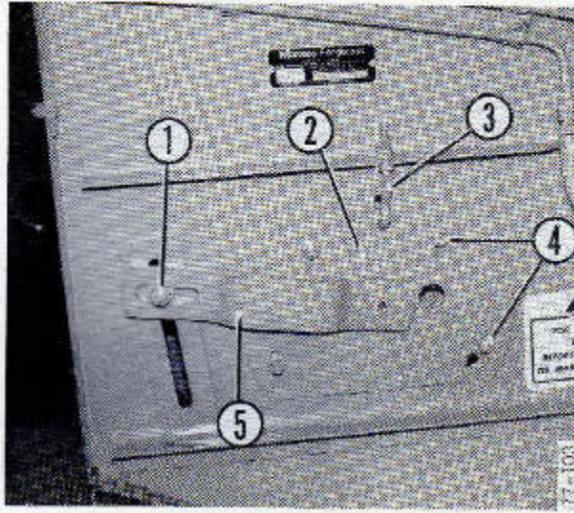


Fig. 45

**Réglage de la vis de table (côté droit de la table)**

- 1 - Écrou de blocage du levier.
- 2 - Plaque en bout de vis.
- 3 - Boulon de réglage de hauteur de vis.
- 4 - Écrous.
- 5 - Levier de réglage (doigts rétractables).

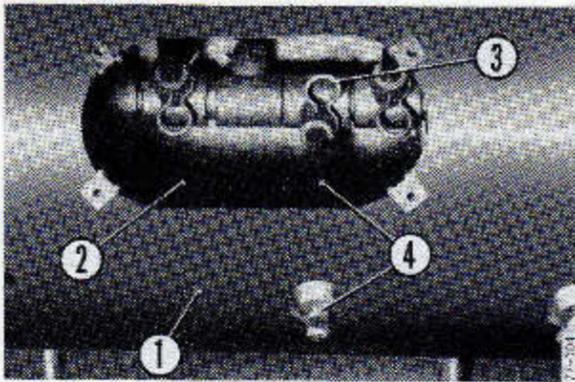


Fig. 46

**Dépose et repose des doigts rétractables**

- 1 - Vis de table.
- 2 - Porte d'accès.
- 3 - Épingle.
- 4 - Doigt.

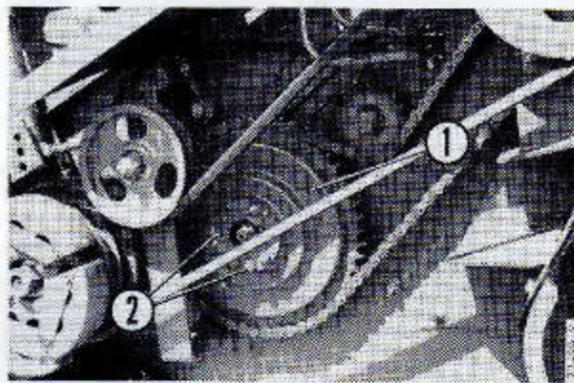


Fig. 47

**Débrayage de sécurité de vis de table**

- 1 - Débrayage de sécurité.
- 2 - Écrous (des ressorts du débrayage).

#### Chaîne d'entraînement - Côté gauche

L'entraînement par chaînes 4 (fig. 48) est muni de pignons tendeurs 2 dont la tension doit être vérifiée et ajustée périodiquement.

Du côté droit de l'élévateur (fig. 49) la tension de la chaîne de commande de table est maintenue par un pignon fou appliqué par un ressort. Vérifier périodiquement que la longueur du ressort 5 de ce pignon est de 152 mm.

Le pignon fou à ressort 1 et le pignon fou réglable 2 peuvent être réglés pour obtenir la longueur de 152 mm.

#### Tambour engreneur (2 fig. 50)

L'ensemble du tambour engreneur est situé directement devant le contre batteur et porte quatre pales en dents de scie qui aident à casser tout paquet et régularise l'alimentation du contre-batteur et du batteur.

#### Bac à pierres (1 fig. 50)

Le bac à pierres est placé directement sous le tambour engreneur. Il comporte une porte qui s'ouvre ou se ferme en tournant l'hexagone 3 (fig. 51), à l'extrémité de l'axe 1 du côté droit de la machine.

Le bac à pierres en position fermée, doit être « serré ». Vérifier ce point périodiquement, afin d'éviter toute perte de grain.

Si la porte 1 (fig. 52) n'est pas « serrée » il est possible de repositionner légèrement la toile autour de la porte 3 (fig. 52) après avoir desserré les boulons de fixation 4.

#### Batteur et contre-batteur

Note. — La figure 54 illustre des pièces types qui ne sont pas celles montées sur les moissonneuses batteuses 760, 750 et 740.

Le batteur à bates striées (fig. 53) et le contre-batteur à grand écartement (fig. 54) constituent les organes de battage.

Un bon battage dépend de deux facteurs principaux :

- 1 - Régime du batteur.
- 2 - Écartement du contre-batteur.

En règle générale le régime du batteur devra être le plus **lent** possible. L'écartement du contre-batteur devra être le plus **grand** possible à l'**avant** et le plus **serré** possible à l'**arrière**.

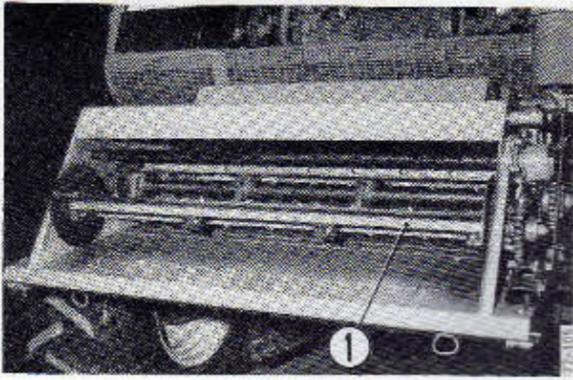


Fig. 47 A

Élévateur du type à palettes

1 - Tambour à deux pales.

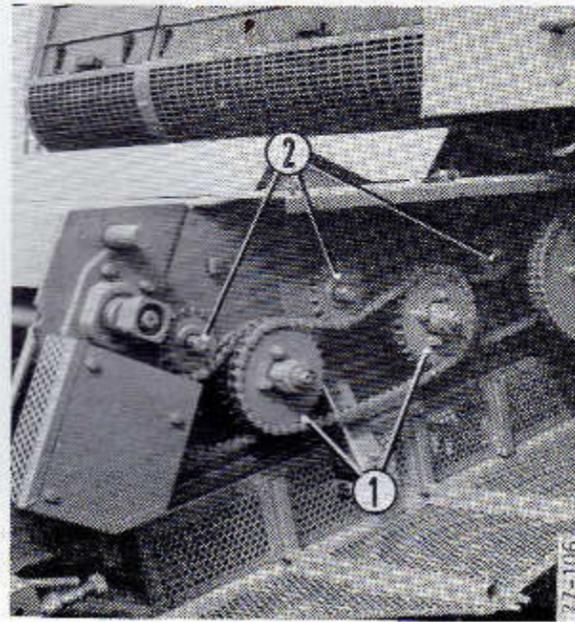


Fig. 48

Commande d'élévateur (côté gauche)

1 - Arbre de commande de table.

2 - Pignons tendeurs.

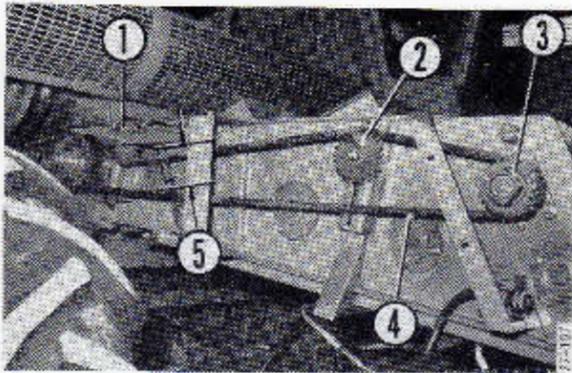


Fig. 49

Commande d'élévateur de table (côté droit)

1 - Pignon tendeur maintenu par ressort.

2 - Pignon tendeur.

3 - Arbre de commande de table.

4 - Chaîne de commande de table.

5 - Longueur du ressort 152 mm y compris les boucles d'extrémité.

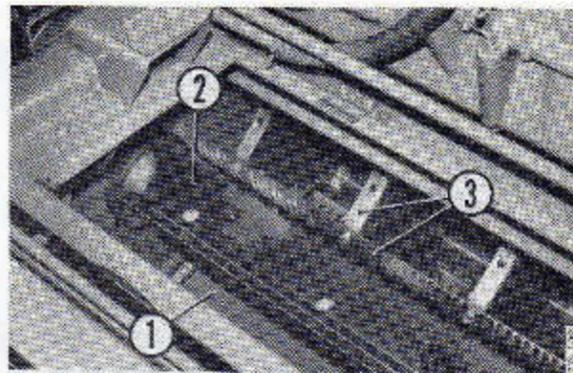


Fig. 50

Tambour engreneur

1 - Bac à pierres.

2 - Tambour engreneur.

3 - Bateur.

Note. — La trappe d'accès au fond du compartiment moteur a été déposée.

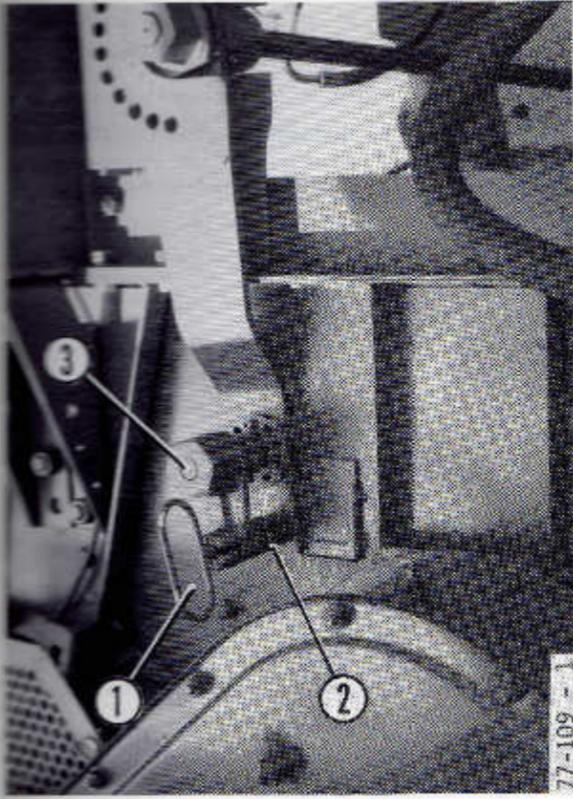


Fig. 51

Commande du bac à pierres

- 1 - Axe du bac à pierres.
- 2 - Téton de verrouillage.
- 3 - Hexagone pour utilisation de la clé spéciale fournie.

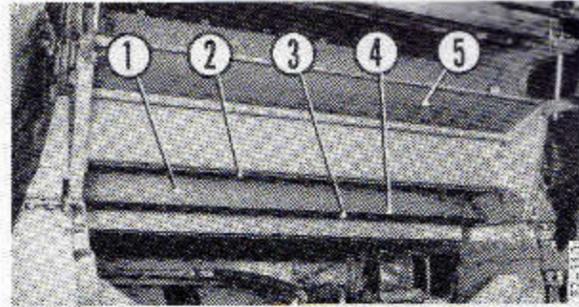


Fig. 52

Bac à pierres

- 1 - Porte du bac à pierres.
- 2 - Bac à pierres.
- 3 - Toile.
- 4 - Boulons.
- 5 - Plaque d'alimentation.

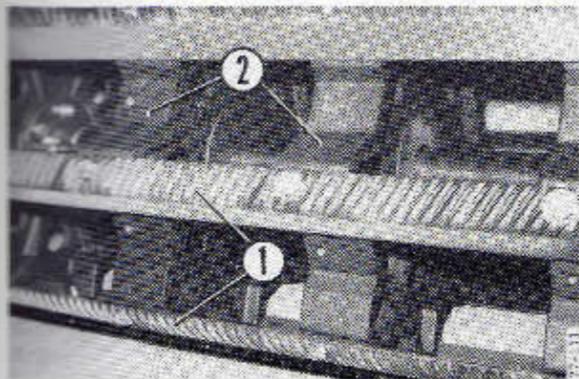


Fig. 53

Batteur haute inertie à battes striées  
(récolte du grain)

- 1 - Battes.
- 2 - Étoiles.

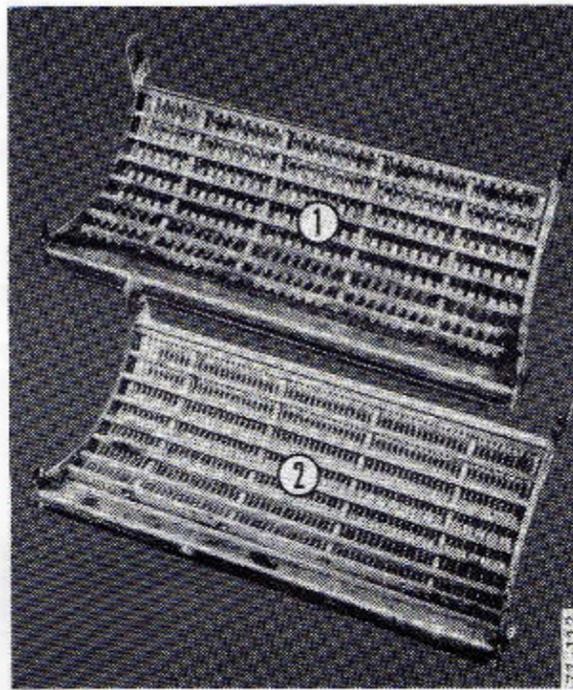


Fig. 54

Contre-batteur (récolte du grain)

- 1 - Grand écartement.
- 2 - Petit écartement.

Le tableau suivant indique les réglages initiaux suivant les récoltes mais il est à noter que ces réglages sont uniquement des réglages de base qui devront être modifiés en fonction des conditions particulières de récolte.

Lors des réglages ultérieurs, n'effectuer qu'un seul réglage à la fois. Commencer par régler le

régime du batteur et si le problème subsiste modifier l'écartement du contre-batteur d'une graduation.

**Important.** — La tendance commune consiste à battre trop énergiquement, par un régime du batteur trop élevé et à régler le contre-batteur trop serré.

**TABEAU DE RÉGLAGE INITIAL**

Récolte	Régime batteur tr/mn	Écartement batteur/contre-batteur			
		Avant		Arrière	
		Inches (pouces)	mm	Inches (pouces)	mm
Luzerne	700	3/16	4,8	1/16	1,6
Orge	850	5/16	7,9	1/8	3,2
Haricots	500	5/8	15,9	1/4	6,3
Soja	550	1/2	12,7	5/16	7,9
Sarazin	850	1/2	12,7	1/8	3,2
Millet	950	3/16	4,8	1/16	1,6
Trèfle	1 150	3/16	4,8	1/16	1,6
Maïs	600	7/8-1 1/4	22,2-31,7	3/8-7/8	9,5-22,2
Lin	900	3/16	4,8	1/16	1,6
Herbe (la plupart des variétés)	1 000	1/4	6,3	1/8	3,2
Lentilles	550	1/2	12,7	5/16	7,9
Lupin	500	3/8	9,5	1/8	3,2
Moutarde	850	3/8	9,5	5/32	4
Avoine	1 000	5/16	7,9	1/8	3,2
Pois	500	3/4	19	1/4	6,3
Semence de radis	900	3/16	4,8	3/32	2,4
Colza	900	3/16	4,8	1/16	1,6
Riz	850	7/16	11,1	3/16	4,8
Seigle	1 000	5/16	7,9	1/8	3,2
Carthame	600	3/8	9,5	5/32	4
Sorgho	800	1/2	12,7	1/8	3,2
Tournesol	600	1/2	12,7	5/16	7,9
Fléole	1 050	3/16	4,8	1/16	1,6
Lotier	1 000	3/16	4,8	1/16	1,6
Blé	950	5/16	7,9	1/8	3,2

### Commande de batteur

#### Courroie de commande de batteur

La courroie de commande 3 (fig. 55) de batteur ne nécessite pas de réglage.

#### Boîte de vitesses de batteur

La sélection de la gamme lente ou rapide agit sur un crabot par l'intermédiaire du levier 2 (fig. 56).

Lorsque le levier est au centre, l'entraînement est au point neutre. En déplaçant le levier de la position neutre vers la machine, on obtient la gamme rapide. Inversement en le tirant vers l'extérieur on obtient la gamme lente.

En gamme basse, le régime du batteur va de 375 à 775 tr/mn.

En gamme haute, le régime du batteur va de 590 à 1 220 tr/mn.

**Important.** — Pour changer de rapport, ne pas forcer sur le levier. Agir sur la courroie de commande pour faciliter l'engagement.

La tension des chaînes est assurée par un bras maintenu par un ressort, aucun réglage n'est nécessaire.

#### Commande de régime de batteur

Le régime de batteur se règle par la manivelle sur la plate-forme de conduite qui est reliée par une chaîne et un arbre au variateur de batteur illustré figure 57.

Cet ensemble se compose d'un pignon 9 sur le carter 7 qui, lorsqu'on le déplace à l'aide de la chaîne de commande 8 déplace la flasque intérieure de la poulie et change la position de la courroie.

Des écrous de butée 2 et 10 (fig. 57) limitent le déplacement du carter et règlent les positions de vitesse maximum et minimum de la poulie et de la courroie.

#### Réglage des régimes minimum et maximum

A la position de régime maximum, les pattes du carter doivent être en contact avec les écrous de butée de régime maximum 10 (fig. 57) et les flasques intérieurs de poulie doivent être écartés de 0,76 mm. Au cas contraire régler la position des écrous de butée de vitesse maximum 2 et 10 (fig. 57) sur le tirant fileté.

A cette position les flasques extérieurs de la poulie entraînée 5 (fig. 55) ne doivent pas être à moins de 77,8 mm.

A la position de régime minimum, les pattes du carter doivent être en contact avec les écrous de butée de régime minimum 2 (fig. 57) et il doit y avoir un écartement de 77,8 mm entre les flasques de poulie 5 et 6 (fig. 57). Si on n'obtient pas cet écartement lorsque les pattes sont en contact, régler les écrous de butée sur les tirants.

#### Remplacement des battes de batteur

(1 fig. 53)

Si les battes de batteur doivent être changées, procéder comme suit :

#### Batte séparée

S'il est nécessaire de remplacer une seule batte, il y aura lieu de remplacer également la batte opposée pour éviter un déséquilibre et une vibration du batteur.

#### Jeu complet de battes

Si on remplace toutes les battes, essayer d'obtenir le meilleur équilibre. Si LES BATTES SONT RECUES PAR PAIRE, les deux battes d'une paire doivent être diamétralement opposées.

SI LES BATTES SONT RECUES EN JEU COMPLET, peser chaque batte et les grouper par paires de poids égal ou les plus proches, monter les deux battes de chaque paire diamétralement opposées sur le batteur.

Les battes consécutives doivent être en sens opposé comme illustré figure 53, c'est pourquoi il y a des battes gauches et des battes droites.

#### Battes pour batteur à haute inertie

Ces battes 1 (fig. 53), ne sont pas interchangeables avec les battes du batteur standard. Cependant les informations ci-dessous sont aussi applicables aux battes du batteur à haute inertie.

#### Réglage de l'écartement du contre-batteur

##### Écartement avant

L'écartement avant se règle par le levier 1 (fig. 26).

**Important.** — Batteur et contre batteur.

Sur les moissonneuses-batteuses neuves, si le contre-batteur est réglé au cran le plus haut, il y aura une interférence entre le batteur et le contre-batteur.

Cette interférence est requise sur les machines neuves afin que l'écartement puisse être obtenu quand les battes sont usées.

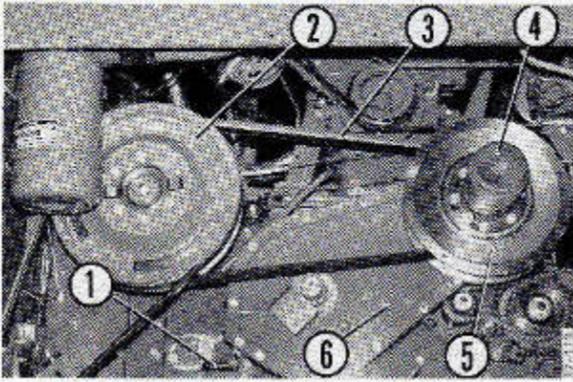


Fig. 55

**Commande de batteur**

- 1 - Levier de changement de vitesse.
- 2 - Poulie de commande de variateur.
- 3 - Courroie de commande de batteur.
- 4 - Boîtier de ressort.
- 5 - Poulie menée de variateur.
- 6 - Carter de commande du batteur.

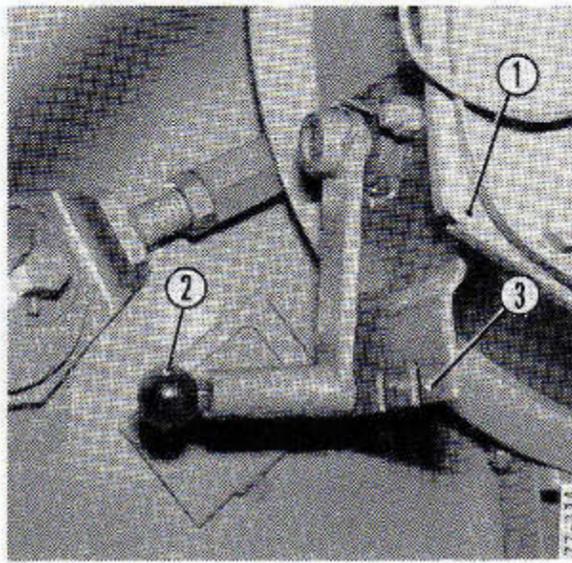


Fig. 56

**Boîte de batteur**

- 1 - Carter de boîte.
- 2 - Levier de changement de gamme.
- 3 - Plaque sélectrice.

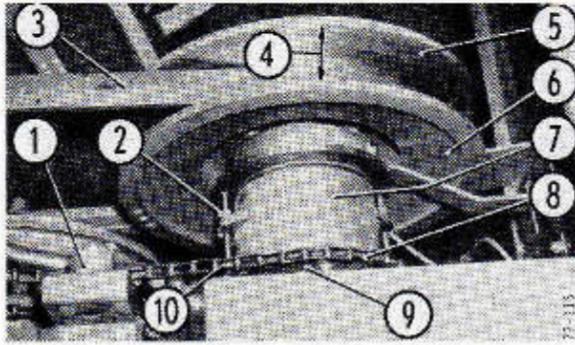


Fig. 57

**Commandes de régime batteur**

- 1 - Bloc tendeur.
- 2 - Écrou de butée vitesse minimum.
- 3 - Courroie de commande de batteur.
- 4 - 77,8 mm en position de vitesse minimum.
- 5 - Flasque extérieur (fixe).
- 6 - Flasque intérieur (mobile).
- 7 - Carter.
- 8 - Chaîne de commande.
- 9 - Pignon.
- 10 - Écrou de butée (vitesse maximum).

Pour é  
L'ÉCA  
à l'aide  
  
Écart  
Le lev  
ment  
Le se  
le ré  
à des  
Coper  
écarts  
au N  
Chac  
l'écar  
  
Note  
si né  
  
Vérit  
De t  
l'éca  
régie  
  
Rep  
Pour  
Dép  
(N°  
  
Note  
ouve  
de la  
  
Ouv  
l'éc  
met  
deu  
  
Né  
des  
ch  
Si  
cor  
par  
cor  
  
Ou  
cor  
ob  
lon  
  
La  
de  
A  
do  
S  
la  
st

Pour éviter cette interférence, il est important que **L'ÉCARTEMENT ACTUEL SOIT CONTRÔLÉ** à l'aide de cales comme indiqué ici.

#### Écartement du contre-batteur

Le levier de réglage illustré figure 26, règle uniquement l'écartement avant.

Le secteur 2 (fig. 26) n'a pas pour but d'indiquer le réglage exact, les chiffres ne correspondent pas à des millimètres ou à des pouces.

Cependant, le secteur est conçu pour assurer un écartement d'environ 1,5 mm lorsque le levier est au N° 1 et 32 mm lorsqu'il est au numéro 14. Chaque déplacement de 1 cran du levier modifie l'écartement d'environ 1,5 mm.

**Note.** — Lorsque l'écartement avant est réglé, vérifier et régler si nécessaire l'écartement arrière.

#### Vérifications et réglages du contre-batteur

De temps à autre, vérifier la correspondance de l'écartement avec les repères du secteur et le régler suivant le réglage d'usine comme suit :

#### Repérage de l'écartement du contre-batteur

Pour vérifier le repérage de l'écartement :

Déplacer à fond le levier à la position ouvert (N° 14) puis le ramener au n° 5 du secteur.

**Note.** — En déplaçant le levier vers le bas à la position ouverte, puis en le ramenant en arrière on élimine tout le jeu de la tringlerie.

Ouvrir les trappes d'accès (fig. 59) et vérifier l'écartement à l'avant des deux côtés, l'écartement doit être de 8 mm et la différence entre les deux côtés inférieure à 0,8 mm.

**Note.** — Si on constate une différence d'écartement entre les deux côtés supérieure à 0,8 mm, se reporter au réglage d'horizontalité ci-contre.

Si l'écartement n'est pas de 8 mm, la tringlerie de commande du contre-batteur doit être réglée par le tendeur 1 (fig. 61) jusqu'à ce que le réglage correct soit obtenu.

Ouvrir la porte d'accès 6 (fig. 60) à l'arrière du contre-batteur et vérifier l'écartement des deux côtés. Le réglage de base à l'arrière est de 3,2 mm lorsque l'écartement avant est de 8 mm.

La différence d'écartement à l'arrière entre les deux côtés ne doit pas dépasser 0,8 mm.

Après avoir effectué ce réglage, vérifier le fonctionnement du couvercle du bac à pierres. S'assurer qu'il ferme correctement pour ne pas laisser passer les petites graines. Régler si nécessaire comme indiqué précédemment.

#### Écartement arrière

L'écartement arrière se règle par un tendeur 5 (fig. 60) des **deux** côtés du contre-batteur. Il se vérifie par les trappes d'accès avec une batte en face de la trappe comme illustré 7 (fig. 60).

**Important.** — L'écartement doit être le même des deux côtés à 0,8 mm près.

#### Mesure des écartements arrière et avant

Nous conseillons de faire de courtes jauges en métal d'épaisseur variable qui seront utilisées pour le réglage et les mesures des écartements.

#### Horizontalité du contre-batteur

Si l'avant du contre-batteur n'est pas horizontal, effectuer le réglage suivant du côté droit du contre-batteur.

Déposer le boulon repère 3 (fig. 62) de la bague excentrique 4 et faire tourner l'excentrique jusqu'à ce que l'écartement soit identique à droite et à gauche.

Placer le boulon index 3 dans le trou fileté en utilisant un des trous de la bague excentrique 4. Régler ensuite le contre-batteur à l'écartement désiré.

#### Débouillage du batteur

Une came excentrique 3 (fig. 60) permet d'abaisser le contre batteur pour faciliter le débouillage du batteur.

Au cas où il y aurait un bourrage au batteur, procéder comme suit :

Déplacer le levier du réglage du contre-batteur 1 (fig. 26) à la position grand ouvert (14) de façon que l'écartement avant soit maximum.

A l'arrière du contre-batteur, des deux côtés, déposer le boulon de blocage 1 (fig. 60). Placer une clé sur l'arbre hexagonal et tourner l'excentrique de façon que l'arrière du contre-batteur se déplace vers le bas le plus possible.

Placer le levier de changement de vitesses de batteur en gamme lente (levier vers l'extérieur).

Mettre le moteur en route et placer l'accélérateur au régime maximum.

Embrayer **rapidement** le mécanisme de battage pour entraîner le batteur.

Laisser tourner le moteur jusqu'à ce que la machine soit vide, puis remonter l'arrière du contre-batteur à sa position d'origine et mettre en place le boulon de blocage 1. Régler de nouveau l'écartement avant.

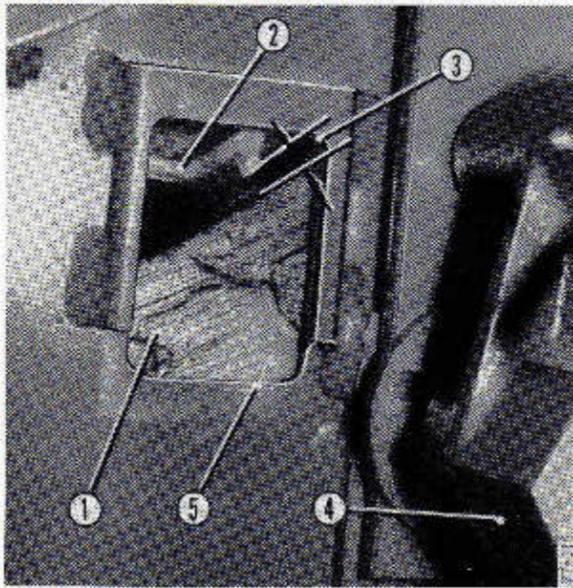


Fig. 59

Mesure de l'écartement avant du contre-batteur

- 1 - Contre-batteur.
- 2 - Batte de batteur.
- 3 - Mesurer l'écartement avant du contre-batteur ici et au même emplacement de l'autre côté.
- 4 - Commande de bac à pierres.
- 5 - Trappe d'accès déposée.

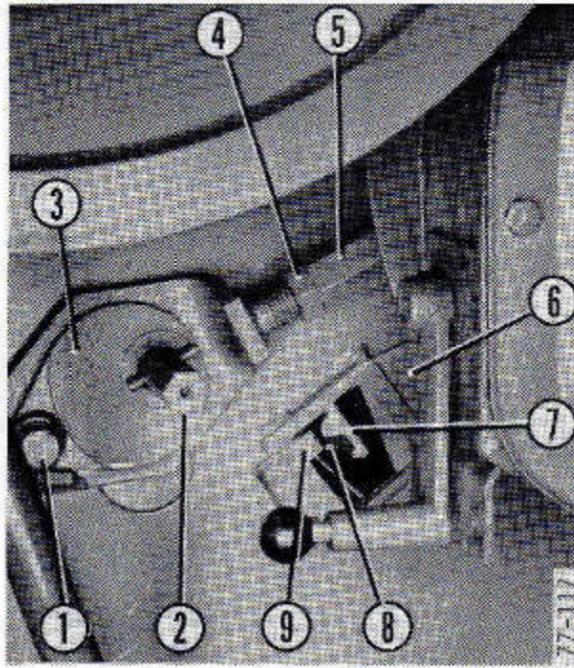


Fig. 60

Mesure et réglage de l'écartement arrière du contre-batteur et détails de la came excentrique.

- 1 - Boulon de blocage 4,4 à 6,6 daNm.
- 2 - Arbre hexagonal.
- 3 - Excentrique.
- 4 - Écrou de blocage 5,5 à 8,3 daNm.
- 5 - Tendeur.
- 6 - Porte d'accès (ouverte).
- 7 - Batte de batteur.
- 8 - Mesurer l'écartement arrière ici et au même emplacement de l'autre côté.
- 9 - Contre-batteur.

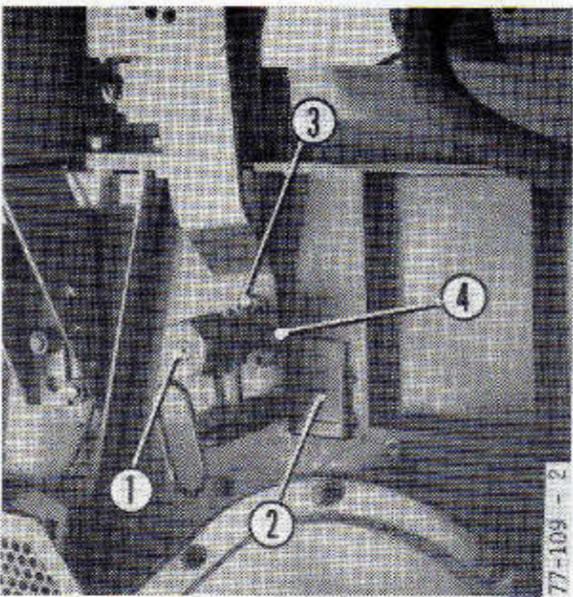


Fig. 62

Avant du contre-batteur  
Réglage d'horizontalité

- 1 - Commande de bac à pierres.
- 2 - Trappe de visite.
- 3 - Boulon repère.
- 4 - Came excentrique (pour l'horizontalité du contre-batteur).

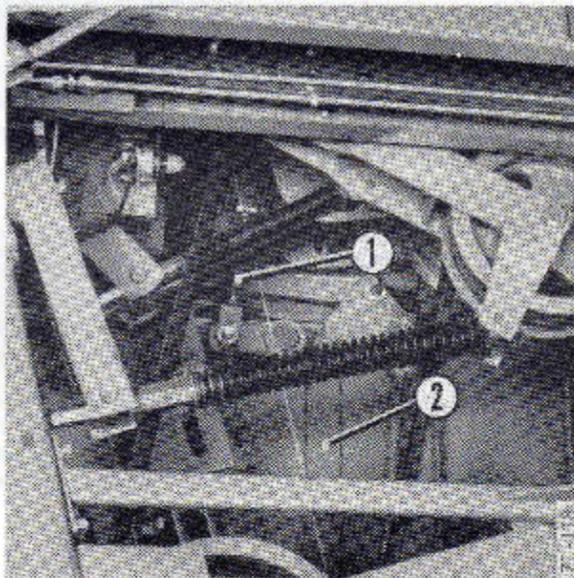


Fig. 61

Commande de contre-batteur

- 1 - Tendeur (commande du contre-batteur).
- 2 - Commande de contre-batteur.

#### Plaques d'obturation du contre-batteur

Les moissonneuses-batteuses 740-750-760 sont livrées avec une plaque d'obturation ajourée et deux pleines non montées.

Ces plaques se montent sur le contre-batteur lorsqu'on désire un battage plus énergique sans utiliser un régime excessif du batteur.

Les plaques pleines conservent les grains sur le contre-batteur plus longtemps en retardant la séparation des grains entre les fils du contre-batteur.

Les plaques ajourées maintiennent le grain mais lui permettent cependant de passer au travers pour tomber sur le récepteur à grain.

#### Mise en place des plaques d'obturation

Les plaques d'obturation sont montées au-dessus des fils et entre les contre-battes et sont maintenues en place par des rondelles spéciales et par des écrous et des rondelles grower.

On accède au-dessous du contre-batteur, pour mettre en place la boulonnerie en déposant les deux sections avant du récepteur à grain.

Attention. — Pour relever l'élévateur pour monter les plaques d'obturation, il faut d'abord déposer la table, puis lever l'élévateur et abaisser la butée de sécurité sur le vérin gauche de relevage de table.

#### Récepteur à grains

Placé directement sous le contre-batteur, il comporte deux sections amovibles pour la pose de la plaque de 5 mm si nécessaire (en accessoires).

#### Tambour de dégagement

Un tambour à 6 pales est placé à l'arrière du contre-batteur, il a pour but de freiner et de diriger régulièrement la récolte sur les secoueurs.

Pour certaines récoltes comme le maïs, le soja, et les haricots, les pales doivent être déposées et les remplacer par des battes à pointes.

Votre concessionnaire vous les procurera.

#### Secoueurs

Il y a 6 secoueurs à un seul redan, à fond ouvert, 1 (fig. 63), situés à l'intérieur du capot arrière directement derrière le tambour de dégagement. Ils ont pour but de diriger la paille vers l'arrière de la machine et de la rejeter au dehors.

#### Réhausse de secoueurs

Note. — Les rehausse de secoueurs 3 (fig. 63) sont particulièrement recommandées pour la récolte du maïs.

#### Rideaux de secoueurs

Un rideau fendu 2 (fig. 63) est placé directement derrière le tambour de dégagement et un rideau de toute la largeur de la hotte est placé plus en arrière. Les deux rideaux aident à contrôler le mouvement et l'épaisseur de la paille sur les secoueurs.

Lors de récoltes à paille « collante » le rideau derrière le tambour de dégagement doit être déposé pour éviter un amoncellement de récolte entre le rideau et le tambour.

#### Ventilateur de nettoyage et déflecteurs

Le ventilateur de nettoyage 5 (fig. 64) est constitué de deux éléments avec deux conduits qui assurent un débit d'air continu et réglable dans tout le coffre de nettoyage pour séparer les balles du grain.

#### Réglage de régime du ventilateur de nettoyage

Le régime du ventilateur de nettoyage est réglable de 620 à 1 100 tr/mn par la manivelle 2 (fig. 65) située à l'arrière du coffre de nettoyage.

La position de la commande à l'arrière et du côté gauche de la machine permet d'observer l'action de l'air sur les balles sortant du coffre lorsque la machine est en marche.

#### Réglage du déflecteur d'air

Le déflecteur d'air se règle par le levier 1 (fig. 64) (les deux parties ensemble) après avoir desserré l'écrou à ailettes.

En remontant le déflecteur, on augmente le débit d'air à l'arrière du coffre. En l'abaissant, on augmente le débit d'air à l'avant.

Note. — Les conseils d'utilisation pour le ventilateur et le déflecteur sont indiqués dans le paragraphe « coffre de nettoyage » ci-après.

#### Courroie d'entraînement de ventilateur de nettoyage

La tension de la courroie de ventilateur de nettoyage est assurée par la commande de variateur, aucun réglage n'est nécessaire.

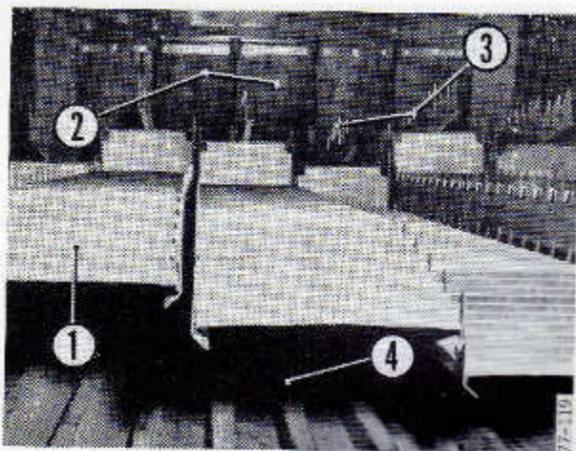


Fig. 63

Secoueurs et récepteur à grain sous les secoueurs

- 1 - Secoueurs.
- 2 - Rideau fendu derrière le tambour de dégagement.
- 3 - Rehausses de secoueurs.
- 4 - Récepteur à grain sous les secoueurs.

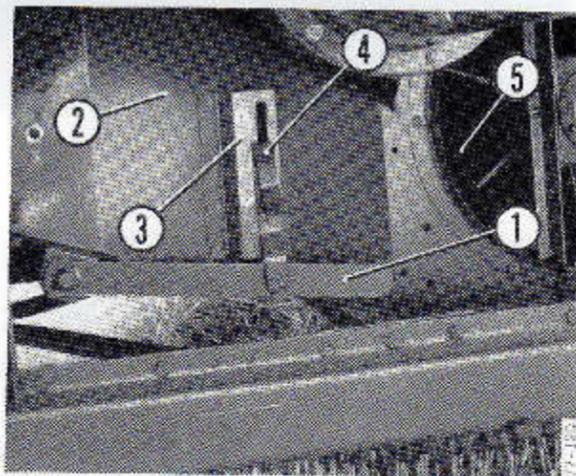


Fig. 64

Réglage du déflecteur d'air du ventilateur de nettoyage

- 1 - Levier de réglage du déflecteur.
- 2 - Corps de ventilateur.
- 3 - Repère de réglage du déflecteur.
- 4 - Écrou à oreilles.
- 5 - Ventilateur de nettoyage.

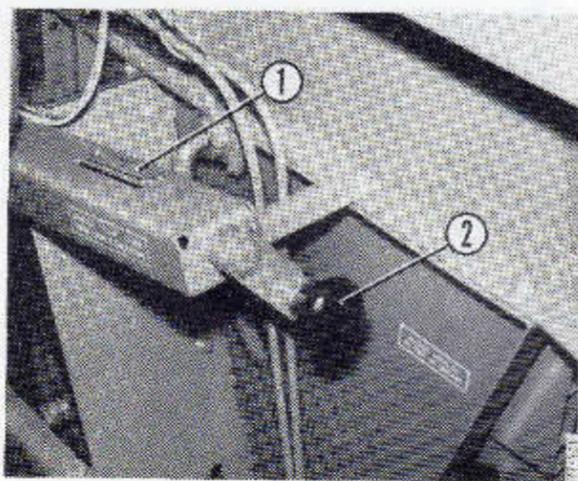


Fig. 65

Réglage de régime du ventilateur de nettoyage

- 1 - Repère de vitesse.
- 2 - Commande de régime de ventilateur.

### Coffre de nettoyage

L'action de secouage du coffre de nettoyage combinée à l'action des grilles et du courant d'air produit par le ventilateur assure la séparation des balles et du grain et permet d'envoyer un grain propre dans le réservoir.

Le coffre de nettoyage est composé de 3 grilles (fig. 66) qui donnent un effet de cascade au grain se déplaçant dans le coffre.

Il est important de se familiariser avec le fonctionnement du coffre à 3 grilles en cascade et de noter les points suivants :

- 1 - S'assurer que la récolte est convenablement battue entre le bateur et le contre-bateur, car le coffre de nettoyage ne peut résoudre un problème de battage.
- 2 - Il est important pour le nettoyage de régler correctement le débit et l'orientation de l'air.
- 3 - Éliminer les matières légères montant jusqu'au réservoir, en augmentant le régime du ventilateur.

4 - Régler le déflecteur de ventilateur pour que l'action de l'air soit dirigée sous la grille supérieure, tout en balayant les deux « entre grilles » de façon à prévenir toute chute de balles dans la vis à grain.

5 - Si une obstruction des grilles apparaît, augmenter le régime du ventilateur. Le déflecteur pourra dans ce cas être relevé **très légèrement** pour envoyer davantage de vent à l'arrière du coffre.

### Grilles

Toutes les grilles du coffre de nettoyage ont une ouverture maximum de 28 mm.

### Réglages initiaux

Le tableau suivant donne les réglages initiaux recommandés.

Ces réglages seront modifiés en fonction des conditions de récolte.

Récolte	Régime	Réglage des grilles				
		Supérieure		intermédiaire	Inférieure	
		avant	arrière		avant	arrière
Orge	rapide	14 mm	14 mm	9 mm	7 mm	14 mm
Soja	rapide	14 mm	14 mm	9 mm	9 mm	16 mm
Lin	lent	3 mm	13 mm	3 mm	3 mm	14 mm
Avoine	moyen	13 mm	13 mm	8 mm	8 mm	9 mm
Colza	moyen	0	13 mm	0	0	13 mm
Blé	rapide	2 mm	9 mm	8 mm	6 mm	13 mm

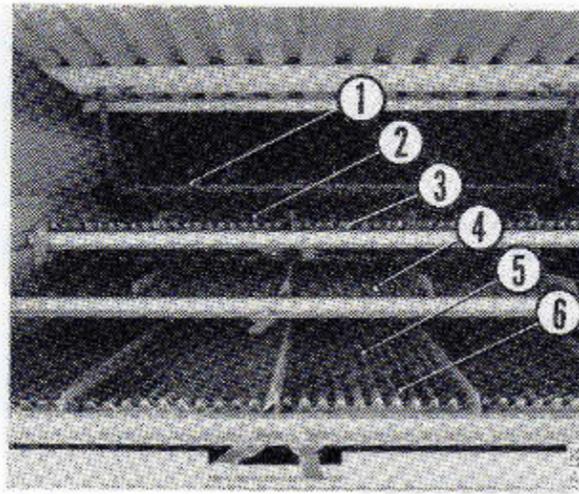


Fig. 66

Coffre 3 grilles

- 1 - Récepteur à grain.
- 2 - Grille supérieure - section avant.
- 3 - Grille supérieure - section arrière.
- 4 - Grille intermédiaire.
- 5 - Grille inférieure - section avant.
- 6 - Grille inférieure - section arrière.

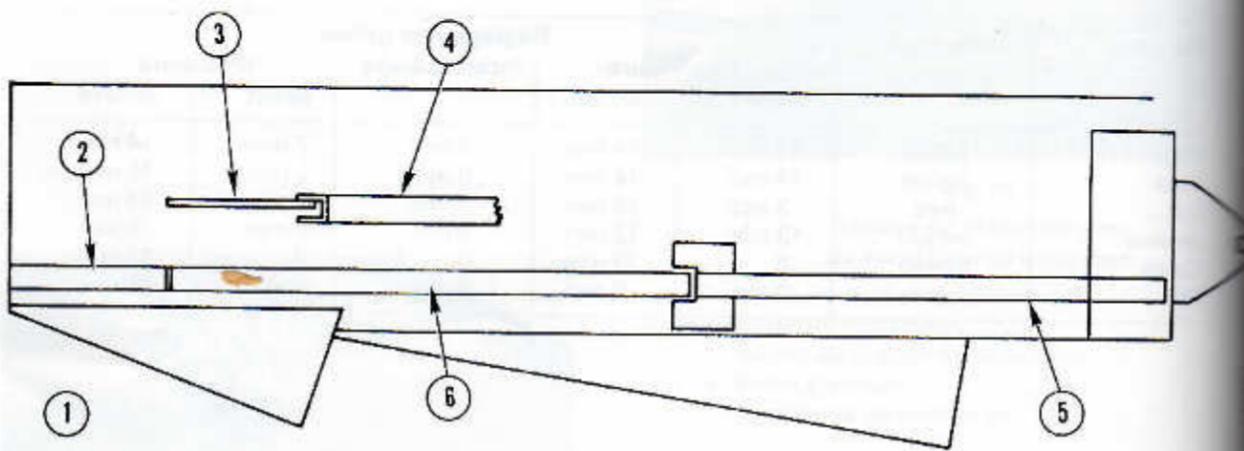


Fig. 67

Détail d'une grille à trous ronds

- 1 - Arrière de la machine.
- 2 - Extension (grille 3 mm).
- 3 - Peigne.
- 4 - Grille intermédiaire (de base).
- 5 - Grille à trous ronds (en accessoires).
- 6 - Grille à trous ronds de 3 mm (en place de la grille de base).

**Note.** — Voir les livrets d'utilisation et d'entretien de cueilleurs à maïs, pour les réglages concernant le maïs.

Quand le grain n'est pas propre dans le réservoir ou quand il sort du grain à l'arrière de la machine, il est recommandé de monter des grilles à trous ronds. Votre concessionnaire vous les procurera (voir le tableau suivant).

Quand plusieurs grilles sont indiquées pour une récolte, il faut juger laquelle est la plus appropriée.

Les grilles de 4, 8, 11 et 16 mm du tableau suivant sont montées à l'avant du coffre de nettoyage comme grille supplémentaire figure 67. La grille de 3 mm s'adapte à l'avant ou à l'arrière. La section arrière remplace la section avant de la grille standard inférieure et joue le rôle d'une extension de grille (fig. 67).

#### Grilles à trous ronds pour les différentes récoltes

Récolte	Dimensions des grilles (mm)
Luzerne	3
Orge	11 et 16
Haricots	11 et 16
Soja	11
Trèfle	3
Dactyle	3
Maïs grain	11 et 16
Maïs	16
Lin	3
Herbe	3
Moutarde	3
Pois	11 et 16
Colza	3 et 4
Saint foin	3
Blé	8 et 11

### Caractéristiques - Nettoyage

La récolte passe du récepteur à grain sur la section avant de la grille supérieure 2 (fig. 66). Le grain passe à travers la grille et tombe directement dans la vis à grain. Pour cette raison cette section de grille DOIT rester FERMÉE pour que seul le grain propre passe au travers. En même temps, le déflecteur doit être tel que l'air du ventilateur empêche les balles de tomber dans le grain propre.

**Important.** — S'il y a du grain sale dans le réservoir, vérifier d'abord cette section de grille et la fermer davantage.

La section arrière de la grille supérieure 3 (fig. 66), la grille intermédiaire 4, et la section avant de la grille inférieure 5, doivent être toutes fermées identiquement pour empêcher les épis non battus de passer au travers.

Voir le tableau des réglages initiaux, donné auparavant.

La pratique commune est de garder ces grilles trop fermées, plutôt que trop ouvertes, ce qui peut provoquer un amas sur les grilles. Si cela se produit, ouvrir davantage les grilles, et augmenter le régime du ventilateur. Il peut être aussi nécessaire de lever légèrement le déflecteur pour diriger l'air vers l'arrière du coffre de nettoyage.

La section arrière de la grille inférieure 6, est plus largement ouverte que les autres pour laisser passer les épis non battus et leur permettre de tomber dans la vis à otos.

### Vis à grain et à otos

#### Courroies d'entraînement

La courroie d'entraînement 2 (fig. 68), de la poulie intermédiaire de commande de ventilateur de nettoyage vers la poulie de vis à grain 5, ainsi que la courroie d'entraînement (fig. 68) de la poulie de vis à grain 5 à la poulie de vis à otos 4 sont équipées de poulies de tension 1 et 3.

Chaque poulie de tension est équipée d'un boulon central et d'un boulon de réglage. Il est important de desserrer le boulon central avant de régler la tension et de le resserrer après réglage.

#### Retours

Les retours tombant dans la vis à otos sous le coffre de nettoyage sont dirigés vers l'élévateur à otos 1 (fig. 69) et dans le batteur à otos. Du batteur à otos, les retours sont chassés sur le récepteur sous les secoueurs pour être de nouveau nettoyés.

Le système de batteur à otos comporte un contacteur électrique qui actionne l'avertisseur si le système commence à être surchargé.

### Débrayage de sécurité de la vis à otos

Un débrayage de sécurité à crabot est incorporé à la poulie de commande de vis à otos 4 (fig. 68). Il protège le système de batteur à otos en cas de surcharge ou de bourrage.

### Élévateur à otos

L'élévateur à otos 1 (fig. 69) est correctement réglé lorsque la chaîne a juste un léger mou sur le pignon inférieur. Ce jeu peut être vérifié en déposant la trappe de visite à sa partie inférieure.

Pour régler la chaîne d'élévateur, desserrer les écrous des plaques support de roulements 2 (fig. 69) puis régler les deux boulons 3 à la partie supérieure en s'assurant que le pignon supérieur et son arbre sont bien perpendiculaires au carter.

### Trappe amovible - Élévateur à otos

(également valable pour l'élévateur à grains)

Une trappe amovible est placée à la partie inférieure de l'élévateur à otos (et de l'élévateur à grain) pour permettre le nettoyage de l'élévateur le réglage et la dépose de la chaîne d'élévateur.

Il est conseillé de déposer ces portes lorsque la machine n'est pas utilisée pour éviter que l'eau ne s'accumule au fond du corps d'élévateur.

### Batteur à otos

Le batteur à otos (fig. 70) est constitué d'un petit batteur muni de battes striées et d'une porte d'accès sur charnière, sur laquelle sont montées 6 contre-battes.

Ces contre-battes 2 (fig. 70) peuvent être enlevées pour faire varier l'efficacité du battage, plus on monte de contre-battes plus l'action du batteur à otos est efficace.

**Important.** — Lorsqu'on récolte du maïs, du soja ou des haricots *toutes* les contre-battes doivent être déposées.

### Trappes de visite

Deux trappes de visite 1 (fig. 70) permettent de vérifier la quantité de récolte dans le batteur à otos. Une trappe est située du côté entrée du batteur à otos et l'autre du côté sortie.

**Attention.** — Ne pas vérifier le système de retours lorsque le mécanisme de battage est embrayé ou que la machine est en marche.

### Avertisseur de bourrage du batteur à otos

Le batteur à otos est muni d'un contacteur électrique 5 (fig. 69) qui actionne un avertisseur sonore lorsqu'il y a un bourrage dans la vis, l'élévateur ou le batteur à otos pour une machine sans cabine (MF 740) ou une lampe témoin pour une machine avec cabine (MF 750 ou MF 760).



- Entr
- 1 - Poulie
  - 2 - Courroie de vent
  - 3 - Poulie
  - 4 - Poulie
  - 5 - Poulie
  - 6 - Bielle

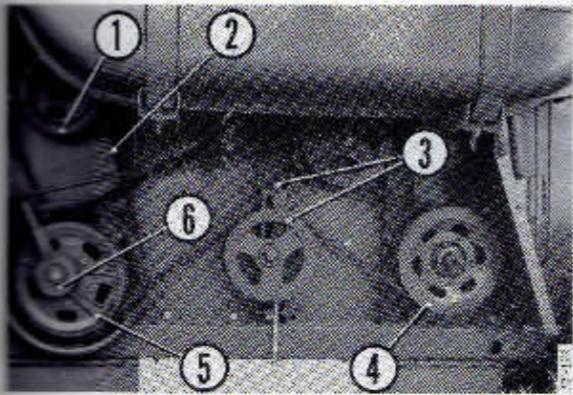


Fig. 68

**Entraînement des vis à grain et à ottons**

- 1 - Poulie de tension et boulons de réglage.
- 2 - Courroie d'entraînement venant de la poulie de ventilateur.
- 3 - Poulie tendeur et boulon de réglage.
- 4 - Poulie de vis à ottons et débrayage de sécurité.
- 5 - Poulie de vis à grain.
- 6 - Bielle de commande de coffre de nettoyage.

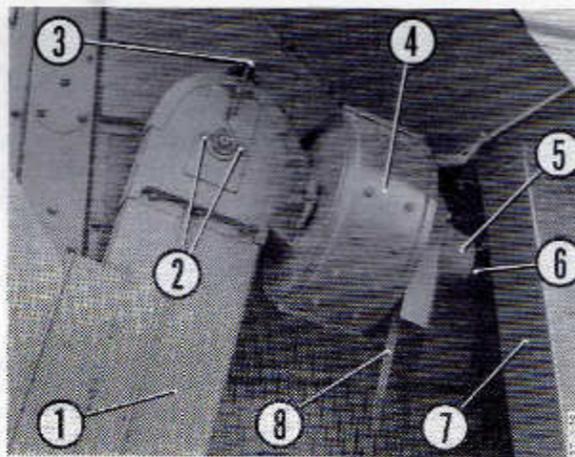


Fig. 69

**Élévateur à ottons**

- 1 - Élévateur à ottons.
- 2 - Écrous de plaque support de roulement.
- 3 - Boulons de réglage.
- 4 - Batteur à ottons.
- 5 - Contacteur d'avertisseur sonore de bourrage du batteur à ottons.
- 6 - Réglage du contacteur.
- 7 - Élévateur à grain.
- 8 - Courroie de commande de batteur à ottons.

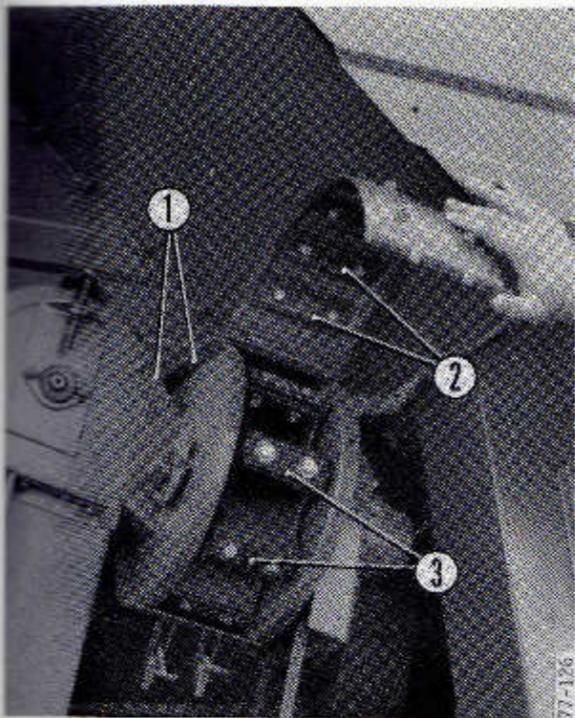


Fig. 70

**Ensemble de batteur à ottons.**

- 1 - Trappes de visite.
- 2 - Contre-battes.
- 3 - Battes.

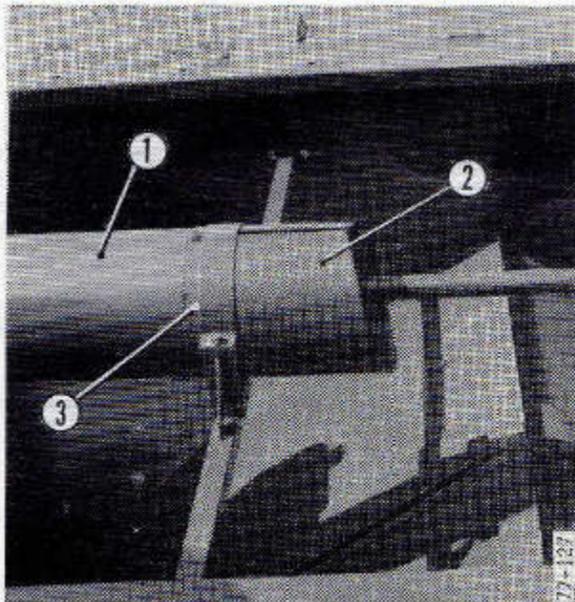


Fig. 71

**Vis de répartition - Réglage**

- 1 - Vis de répartition.
- 2 - Auget réglable.
- 3 - Collier.

**Note.** L'avertisseur fonctionne par intermittence et non continuellement grâce à un relais dans le circuit électrique. La lampe témoin est allumée continuellement. L'avertisseur et le relais sont situés dans la prise d'air rotative.

Lorsque l'avertisseur fonctionne ou la lampe témoin s'allume, débrayer le mécanisme de battage pour arrêter l'avertisseur puis supprimer le bourrage.

**Attention.** — Arrêter le moteur avant de quitter la plate-forme de conduite.

**Note.** — Les avertisseurs de bourrage du batteur à ottons et du hache paille (en accessoire) doivent être vérifiés et réglés de la même façon, cependant les pièces tournantes des contacteurs ne sont pas les mêmes et ne sont pas interchangeables par suite de la différence de régime des deux ensembles.

#### Vérification de l'avertisseur de bourrage

Pour vérifier le fonctionnement du contacteur électrique et de l'avertisseur de bourrage, procéder comme suit :

Si la machine est équipée d'un hache paille, débrancher le fil électrique de son contacteur de bourrage.

Mettre le moteur en route et le faire tourner au ralenti.

Embrayer le mécanisme de battage, l'avertisseur ou la lampe témoin doit fonctionner.

Sinon le régler comme indiqué ci-après.

**Note.** — L'avertisseur ou la lampe témoin ne fonctionnera pas si le moteur tourne au régime maximum ou est arrêté.

Si l'avertisseur ou la lampe témoin fonctionne correctement, rebrancher le fil sur le contacteur de hache paille (s'il est monté).

#### Réglage de l'avertisseur de bourrage

**Attention.** — Le contacteur est réglé avec le moteur tournant au ralenti et le mécanisme de battage embrayé, c'est pourquoi, faire attention lorsqu'on s'approche des pièces en mouvement.

##### Pour régler le contacteur

Débrancher le fil du contacteur du hache-paille (s'il est monté).

Mettre le moteur en route et le faire tourner au ralenti.

Embrayer le mécanisme de battage.

Desserrer le contre écrou sur le boîtier du contacteur (fig. 69).

Serrer l'écrou de réglage 6 de quelques tours pour être sûr que les contacts du contacteur sont séparés.

Tourner l'écrou de réglage 6 en sens inverse,

progressivement jusqu'à ce que l'avertisseur fonctionne. Desserrer de 1/2 tour supplémentaire puis serrer le contre écrou.

Débrayer le mécanisme de battage, arrêter le moteur et rebrancher le fil sur le contacteur de hache-paille (s'il est monté).

#### Commande de batteur à ottons

La tension de la courroie d'entraînement du batteur à ottons 8 (fig. 69) doit être souvent vérifiée et réglée par les poulies de tension pour éviter le patinage.

#### Élévateur à grain - Réglage

Le réglage de l'élévateur à grain est exactement le même que celui de l'élévateur à ottons (fig. 69).

#### Vis de répartition du réservoir à grain

La vis de répartition 1 (fig. 71) est munie d'un auget 2 qui doit être réglé de façon que le remplissage des deux réservoirs s'effectue régulièrement.

#### Embrayage de battage

La courroie de battage 7 (fig. 73), entre la poulie de sortie du moteur et la poulie de tambour de dégagement 5 est entraînée au moyen de la commande d'embrayage 2 qui bascule une poulie folle intermédiaire.

#### Réglage de la tension de la courroie de battage (MF 740 et MF 750 - fig. 74)

La tension de la courroie de battage est réglée (quand elle est neuve) par la tension du ressort 6 (fig. 74) de façon à obtenir une cote de  $143 \pm 3$  mm entre la partie inférieure de la rondelle 5 sur le ressort 6 et la face avant de la butée 7, lorsque le mécanisme de battage est EMBRAYÉ.

Quand la courroie a servi et qu'elle s'est allongée, il n'est pas nécessaire de régler la tension, cependant si elle patine, régler le ressort pour obtenir la cote ci-dessus en réglant l'écrou 4 derrière la rondelle 5.

**Note.** — L'écrou spécial 2, ne permet aucun réglage.

**Attention.** — Arrêter le moteur avant de contrôler, régler, etc. ou avant de quitter la plate-forme de conduite.

#### MF 760 (fig. 75)

La tension de la courroie de battage est réglée (quand elle est neuve) par la tension du ressort 6 (fig. 75) de façon à obtenir une cote de 235 mm entre la partie inférieure de la rondelle 5 sur le ressort 6 et la face avant de la butée à l'extrémité de la tige lorsque le mécanisme de battage est EMBRAYÉ.

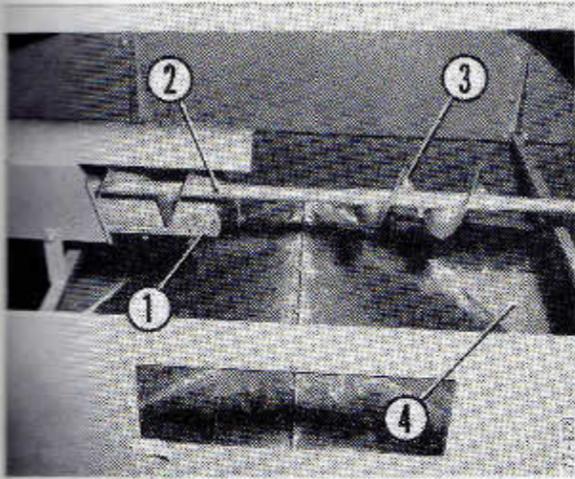


Fig. 72

Vis de répartition - Réglage (MF 760)

- 1 - Auget réglable.
- 2 - Vis de répartition du grain.
- 3 - Hélice réglable.
- 4 - Réservoir à grains.

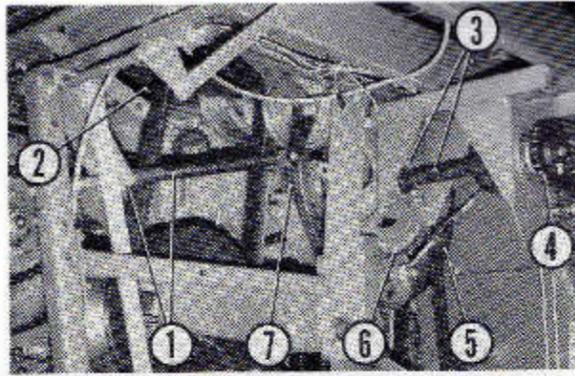


Fig. 73

Embrayage de battage et commande de décharge

- 1 - Commande de décharge.
- 2 - Commande d'embrayage de battage.
- 3 - Poulie de commande de décharge et arbre.
- 4 - Chaîne de commande de décharge.
- 5 - Poulie d'entraînement de battage.
- 6 - Courroie de commande de décharge.
- 7 - Courroie de commande de battage.

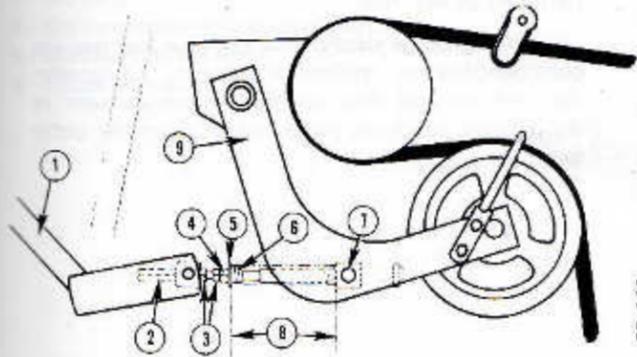


Fig. 74

Réglage de l'entraînement principal

- 1 - Levier de commande en position embrayée.
- 2 - Écrou spécial.
- 3 - Contre-écrou.
- 4 - Écrou.
- 5 - Rondelle.
- 6 - Ressort.
- 7 - Bloc.
- 8 - Courroie de battage en position embrayée. - 143 ± 3 mm.
- 9 - Bras de tension.

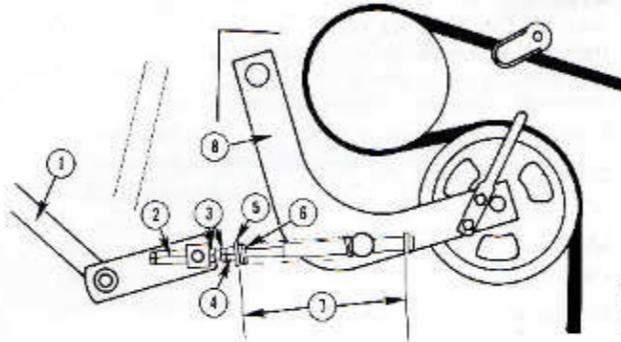


Fig. 75

Réglage de l'entraînement principal

- 1 - Levier de commande en position embrayée.
- 2 - Écrou spécial.
- 3 - Contre-écrou.
- 4 - Écrou.
- 5 - Rondelle.
- 6 - Ressort.
- 7 - 235 mm - courroie de battage en position embrayée.
- 8 - Bras de tension.

Quand la courroie a servi, qu'elle s'est allongée, la tension s'obtient en agissant progressivement sur les écrous 4 de tiges. Cette tension est correcte quand l'effort à exercer sur la commande est ressentie suffisamment au passage du point dur. Cet effort ne doit pas être excessif.

**Attention.** — Arrêter le moteur avant d'effectuer toutes vérifications, tous réglages ou lorsqu'on quitte la plate-forme de conduite.

#### **Guides de courroie**

Le guide de courroie 6 (fig. 76) de la poulie de tambour de dégagement doit être vérifié périodiquement, la courroie ne doit pas avoir tendance à entraîner en position débrayée. Le guide 6 doit être réglé de façon à maintenir la courroie écartée de la poulie de tambour de dégagement. Le guide de courroie peut être réglé, si nécessaire, au moyen de ses trois supports de fixation autour de la poulie de façon à avoir une distance de 6,4 mm entre l'intérieur du guide et le dos de la courroie en position embrayée.

#### **Commande de décharge du réservoir à grain**

La commande de décharge du réservoir à grain 1 (fig. 73) est embrayée ou débrayée par le bras de commande et la tringle munie d'un ressort.

En position embrayée, le ressort sur la tringle maintient la pression sur la courroie d'entraînement 6.

En position débrayée, la courroie est libre et le guide l'écarte de la poulie.

#### **Réglage de la courroie d'entraînement (MF 740 et MF 750)**

Aucun réglage n'est nécessaire pour la courroie d'entraînement de décharge. L'écrou spécial de l'extrémité avant de la commande 1 (fig. 73) est serré à fond.

#### **Réglage de la courroie d'entraînement (MF 760)**

La tension de la courroie quand elle est neuve (fig. 77), est obtenue par la cote de 342 mm du ressort entre la partie inférieure de la rondelle 4 et la partie inférieure de la tête du boulon, quand le mécanisme est EMBRAYÉ.

Quand la courroie a servi et qu'elle s'est allongée, la tension s'obtient en agissant progressivement sur l'écrou 4 de la tige 5. Cette tension est correcte quand l'effort à exercer sur la commande est ressentie suffisamment au passage du point dur. Cet effort ne doit pas être excessif.

#### **Chaînes de commande de décharge (MF 740 et MF 750)**

La commande de décharge s'effectue par des vis commandées par chaînes et pignons. La tension des chaînes doit être vérifiée périodiquement et les pignons tendeurs réglés pour maintenir cette tension.

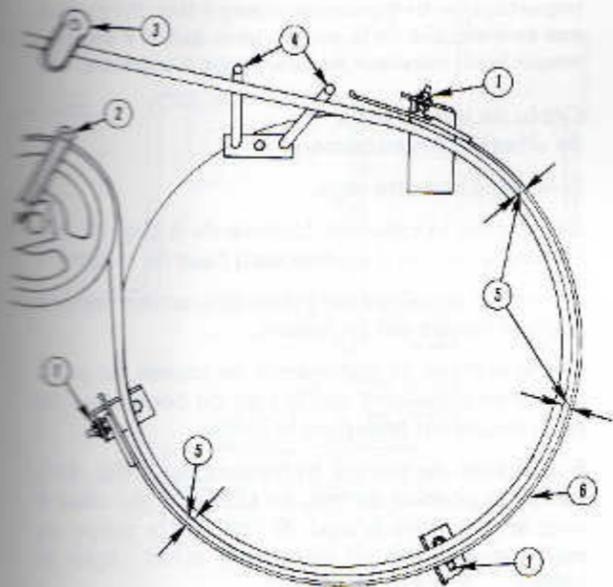


Fig. 76

Réglage du guide de courroie

- 1 - Boulon de réglage.
- 2 - Guide.
- 3 - Guide.
- 4 - Guides (uniquement pour 760).
- 5 - Distance de 6,4 mm.
- 6 - Guide de courroie.

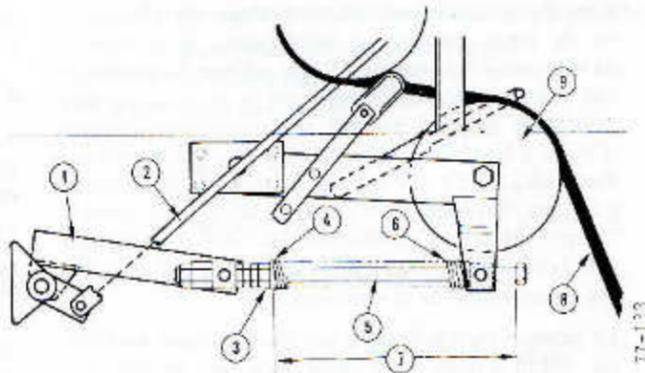


Fig. 77

MF 760 - Commande de l'entraînement de décharge

- 1 - Bras de commande.
- 2 - Tige de commande.
- 3 - Écrou.
- 4 - Rondelle.
- 5 - Tige.
- 6 - Ressort.
- 7 - 342 mm - entraînement engagé (comme montré).
- 8 - Courroie d'entraînement.
- 9 - Poulie tendeur.

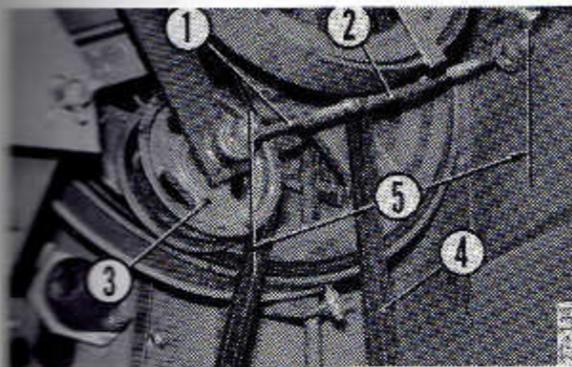


Fig. 78

Courroie d'entraînement - côté gauche

- 1 - Tige de réglage.
- 2 - Tendeur.
- 3 - Poulie tendeur.
- 4 - Courroie d'entraînement.
- 5 - Cote nominale 457 mm.

### **Courroie d'entraînement côté gauche**

La courroie d'entraînement 4 (fig. 78) commande le ventilateur, le coffre de nettoyage et la vis à otos du côté gauche de la machine.

La tige de réglage 1 (fig. 78) a une longueur nominale de 457 mm mesurée entre les centres des extrémités de la tige. Cette longueur peut être augmentée ou diminuée par le tendeur 2, pour obtenir la tension correcte de la courroie 4. Bloquer le contre écrou du tendeur après le réglage.

### **Transmission hydrostatique (MF 750 et MF 760)**

Le circuit hydraulique de la transmission hydrostatique (fig. 79) utilise le même réservoir d'huile que le système hydraulique de la machine mais cependant constitue un ensemble totalement indépendant.

Les pièces du circuit de transmission se composent d'un filtre 2, d'un échangeur de température 3 (refroidisseur) d'une pompe de charge 4 et de deux ensembles principaux, la pompe 5 et le moteur hydraulique 8. La pompe hydraulique est entraînée indirectement par le moteur par des courroies et des poulies et assure un volume d'huile à haute pression, faisant tourner le moteur hydraulique. La pompe et le moteur sont reliés par des flexibles hydrauliques en circuit fermé. L'arbre de sortie du moteur est relié directement à la boîte de vitesses de transmission qui entraîne les roues avant de la machine.

La pompe hydraulique a un déplacement variable (le débit d'huile peut être modifié) et elle est commandée de la plate-forme de conduite.

Le moteur hydraulique a un déplacement fixe de sorte que le débit de la pompe détermine et commande le régime du moteur.

### **Tringlerie de commande**

Si pour une raison quelconque, il est nécessaire de vérifier ou de régler les commandes de la transmission, procéder comme suit :

#### **Réglage du distributeur de débrayage d'urgence**

La pédale 2 (fig. 80) étant en position haute, desserrer le contre-écrou de la chape 5 et retirer l'axe 3 pour désaccoupler la chape 5 du bras 4. Appuyer le piston du distributeur 6 à fond contre son siège, et régler la position de la chape 5 jusqu'à ce que les trous de la chape soient en face du trou du bras. Serrer la chape de 1/2 tour supplémentaire pour être sûr que le clapet s'appuie bien sur son siège.

Remettre en place l'axe sur la chape et serrer le contre-écrou.

**Important.** — Le boulon de butée 1 (fig. 80) ne doit pas être déposé de la pédale pour éviter d'endommager le distributeur de débrayage d'urgence.

### **Câble de commande de vitesse d'avancement**

Si le câble doit être réglé :

Débrancher le câble de commande 4 (fig. 81) du bras de la pompe 3 en déposant l'axe de chape.

Le bras de la pompe est automatiquement ramené au point neutre par un ressort.

Placer le levier de commande de vitesse au point neutre en s'assurant que la bille du contacteur de point neutre est bien dans la gorge.

Sur le bras de pompe hydrostatique 3 (fig. 81), vérifier la position du trou à l'extrémité du câble 4 avec le trou dans le bras. Si l'axe de la chape ne peut pas être mis en place sans effort, régler le câble.

**Note.** — L'axe de la chape doit être mis en place facilement sans déplacer le bras de la pompe qui doit rester en position neutre.

### **Courroies de commande de transmission**

La tension sur les courroies de transmission (fig. 82) est automatiquement établie, aucun réglage n'est nécessaire.

Lorsqu'on remplace les courroies, les écrous des ressorts de tension 3 doivent être desserrés au maximum.

### **Cliquet (Transmission hydrostatique et standard)**

Un cliquet (fig. 83) a pour but de contrôler le mouvement arrière de la poulie de variateur et d'éviter que la courroie ne se détende et ne patine.

Ce cliquet ne demande aucun réglage.

### **Transmission standard (Courroies de commande d'avancement)**

La tension des courroies de traction s'effectue automatiquement et aucun réglage n'est nécessaire.

Lorsqu'on remplace des courroies de traction 2 et 6 (fig. 84) serrer au maximum les écrous des ressorts de tension 4.

### **Courroies de commande (Limite de déplacement)**

Les courroies de commande de traction ont un certain déplacement dans la poulie de variateur (fig. 84) qui doit être vérifié périodiquement.

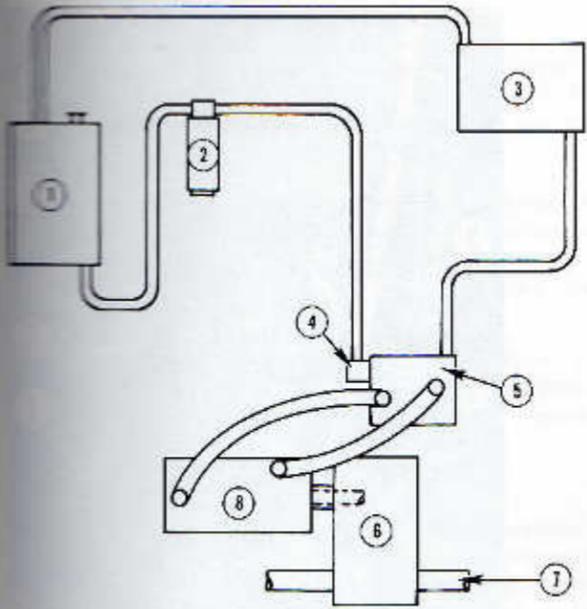


Fig. 79

**Schéma du circuit hydraulique de la transmission hydrostatique**

- 1 - Réservoir d'huile (utilisé également pour le système hydraulique de la machine).
- 2 - Filtre.
- 3 - Refroidisseur d'huile.
- 4 - Pompe de charge.
- 5 - Pompe hydraulique.
- 6 - Boîte de vitesse de transmission.
- 7 - Arbres d'entraînement des roues avant.
- 8 - Moteur hydraulique.

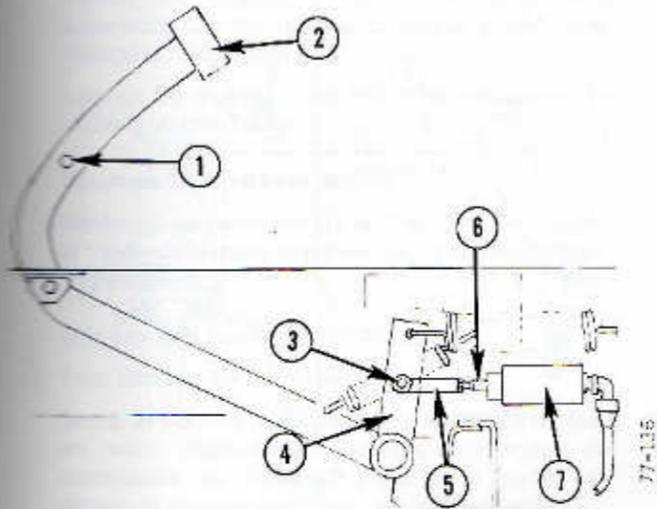


Fig. 80

**Réglage du distributeur de débrayage d'urgence**

- 1 - Boulon de butée.
- 2 - Pédale.
- 3 - Axe de chape.
- 4 - Bras.
- 5 - Chape.
- 6 - Piston de distributeur.
- 7 - Distributeur de débrayage d'urgence.

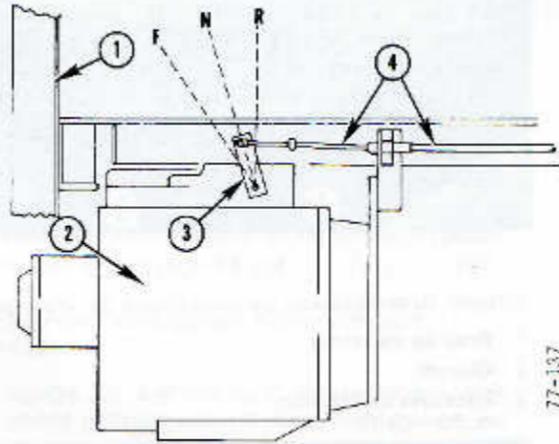


Fig. 81

**Commande de la transmission hydrostatique**

- 1 - Bati de la machine - côté droit.
- 2 - Pompe hydrostatique.
- 3 - Bras de la pompe.
- F - Avant.
- N - Neutre.
- R - Arrière.
- 4 - Câble de commande.

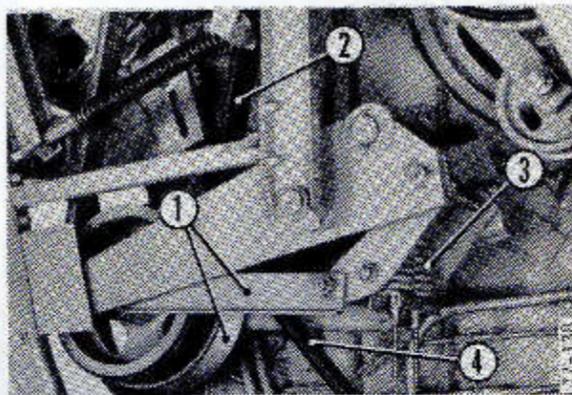


Fig. 82

**Courroies de commande de transmission (hydrostatique)**

Aucun réglage n'est nécessaire, ni prévu pour la tension des courroies de transmission.

- 1 - Poulie intermédiaire et bras.
- 2 - Courroie d'entraînement supérieur.
- 3 - Ressorts de tension.
- 4 - Courroie d'entraînement inférieure.

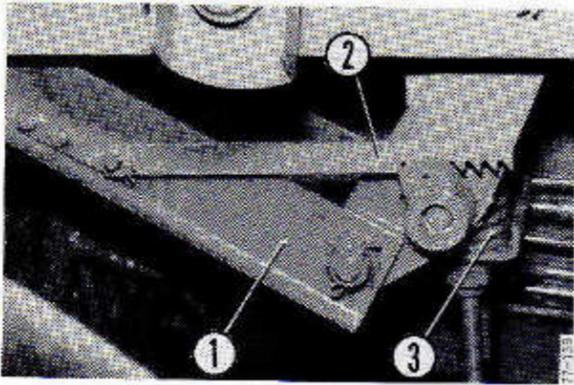


Fig. 83

Cliquet (transmission hydrostatique et standard)

- 1 - Bras de variateur.
- 2 - Cliquet.
- 3 - Ressorts de tension.

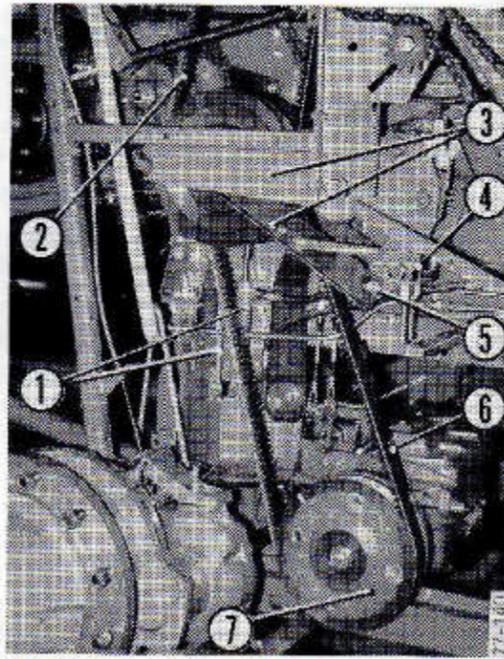


Fig. 84

Commande de traction (transmission standard)

- 1 - Vérin hydraulique et tringle d'arrêt.
- 2 - Courroie supérieure de commande de traction.
- 3 - Variateur.
- 4 - Ressorts de tension.
- 5 - Axe pivot.
- 6 - Courroie inférieure de commande de traction.
- 7 - Embrayage de traction.

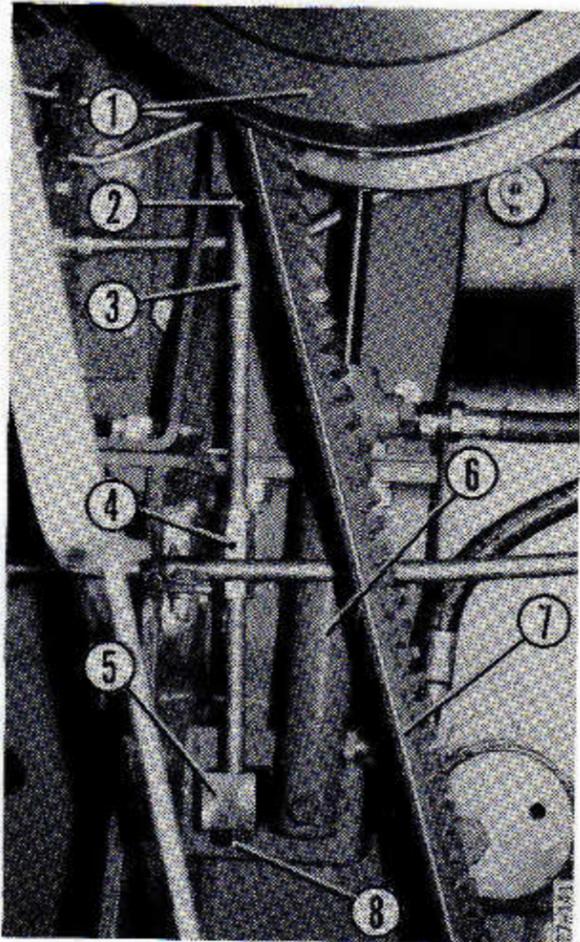


Fig. 85

Courroies de commande de traction  
Réglage du limiteur de course

- 1 - Poulie de variateur.
- 2 - Contre-écrou supérieur.
- 3 - Tringle limiteur.
- 4 - Butée de vitesse maximum.
- 5 - Bloc.
- 6 - Vérin.
- 7 - Courroie d'entraînement inférieure.
- 8 - Boulon de réglage et butée de vitesse minimum.

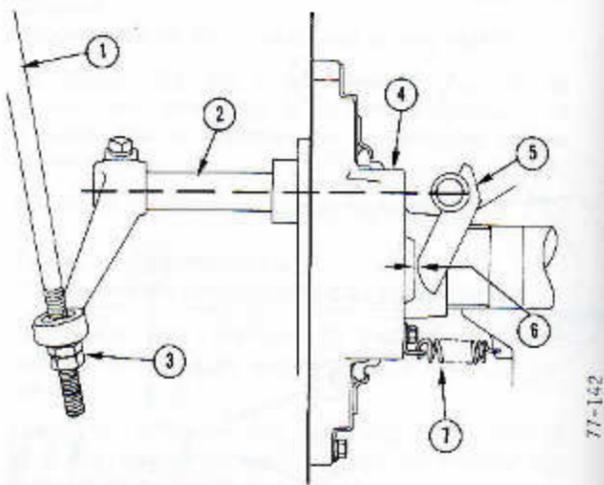


Fig. 86

Réglage de l'embrayage d'avancement

- 1 - Tige de commande (de la pédale).
- 2 - Arbre intermédiaire.
- 3 - Régler pour obtenir un jeu de 3 mm.  
Arrière de l'embrayage d'avancement.
- 4 - Boîtier de butée d'embrayage.
- 5 - Fourchette de butée.
- 6 - Mesurer un jeu de 3 mm avec le boîtier poussé.
- 7 - Ressort.

### Pour vérifier ce déplacement

Mettre le moteur en route, déplacer et maintenir la manette du variateur jusqu'à ce qu'il soit en position de vitesse minimum.

Arrêter le moteur.

A cette position, la tête du boulon de réglage 8 (fig. 85) touche le bloc du support et la courroie supérieure doit être à 3,2 mm ou à fleur du flasque extérieur de la poulie extérieure de variateur 1.

Mettre le moteur en marche puis déplacer et maintenir la manette de commande du variateur jusqu'à ce qu'il soit à la position de régime maximum.

Arrêter le moteur.

A cette position, la butée de vitesse maximum (fig. 85) doit être au contact du bloc du support et la courroie inférieure 7 doit être à 3,2 mm en-dessous ou à fleur de la joue extérieure de la poulie intérieure.

### Réglage de la course de la poulie de variateur

Important. — Lors du réglage de la course de la poulie de variateur; toujours commencer par régler la vitesse la plus lente.

#### Réglage de la vitesse lente

Desserrer le contre-écrou supérieur 2 (fig. 85), (au niveau du tourillon) puis visser ou dévisser l'écrou de réglage dans le tourillon. Serrer le contre-écrou 2.

Vérifier de nouveau le réglage de la courroie supérieure comme indiqué ci-dessus et refaire le réglage si nécessaire.

Lorsque ce réglage a été fait, il est nécessaire de régler la vitesse rapide.

#### Réglage de la vitesse rapide

Desserrer le contre-écrou 2 (fig. 85) puis régler la butée de vitesse maximum 4, refaire le réglage si nécessaire.

### Dépose des courroies de traction

Pour déposer les courroies :

Serrer le frein de stationnement. Mettre le moteur en route, déplacer et maintenir la manette de commande de variateur jusqu'à ce qu'on ait obtenu la vitesse maximum. Arrêter le moteur.

Déposer le garant sur la commande de traction (le cas échéant).

Desserrer les écrous des ressorts de tension 4 (fig. 84).

Déposer l'axe pivot du bras de variateur.

Déposer la courroie inférieure 6 de la poulie d'embrayage, puis déposer la courroie supérieure 2 de l'arbre de sortie moteur.

Déposer la poulie de variateur 3 du bras de variateur et changer les courroies.

Remonter les courroies 2 et 6 et les pièces dans l'ordre inverse du démontage.

### Réglage de l'embrayage d'avancement

Le réglage de l'embrayage d'avancement doit être vérifié périodiquement de façon à conserver l'écartement correct entre la butée et la poulie intérieure d'embrayage.

#### Réglage de l'embrayage d'avancement (MF 740)

Le réglage de l'embrayage d'avancement doit être vérifié périodiquement pour maintenir un jeu correct entre la butée d'embrayage et l'ensemble de l'embrayage à l'intérieur de la poulie.

Pour vérifier et régler le jeu :

Quand la pédale d'embrayage est relâchée, pousser le boîtier de butée d'embrayage 4 (fig. 86) dans l'ensemble de l'embrayage.

Mesurer le jeu entre la fourchette de la butée 5 (fig. 86) et le boîtier 4. Le jeu doit être de 3 mm. Si non, régler le jeu au moyen des écrous 3 à l'extrémité de la tige de commande 1 pour faire tourner l'arbre intermédiaire 2 et ainsi déplacer la fourchette de la butée 5.

Important. — Quand l'embrayage d'avancement est réglé, le frein de transmission doit être réglé comme indiqué dans les paragraphes suivants.

#### Pour contrôler et vérifier l'écartement sur MF 750 et MF 760

Déposer le boulon épaulé 9 (fig. 87) pour dégager la tige de frein de transmission 8 du bras de frein 7. Dévisser les écrous des extrémités de la tige 1 (fig. 87) et les sortir du bras 2.

Dans l'embrayage d'avancement 3 (fig. 87) pousser le boîtier de butée 4 jusqu'en butée. Repérer le boîtier 4 à l'aide du bord du joint 5. Relâcher le boîtier. La pédale d'embrayage étant en position haute maximum, régler les écrous sur la tige 1 (fig. 87) du bras 2, jusqu'à ce qu'il y ait 2,4 mm entre le repère sur le boîtier 4 et le bord du joint 5.

Serrer le contre-écrou à l'extrémité de la tige 1 (fig. 87).

Le réglage terminé, reposer le boulon épaulé 9 pour fixer le bras 7 à la tige 8. Si l'on ne peut pas introduire le boulon, procéder comme suit :

Déplacer le bras 7 longitudinalement sur l'arbre 10 vers l'extrémité du ressort de l'arbre.

**Important.** — Le bras 7 (fig. 87) joue le rôle de butée d'embrayage et ne peut tourner que dans un seul sens sur l'arbre. Ceci signifie que le bras est bloqué sur l'arbre lors du débrayage et que le frein de transmission (à l'intérieur de la transmission) est appliqué. Quand le bras est déplacé longitudinalement sur l'arbre, le diamètre de l'arbre varie et le bras est libre sur l'arbre.

Tourner le bras pour aligner les trous des boulons et reculer le bras à sa position initiale sur l'arbre.

**Note.** — Il peut être nécessaire de frapper légèrement le bras pour le faire revenir à sa position initiale. Il est préférable de débrayer pendant cette opération.

Reposer le boulon épaulé 9 (fig. 87).

#### **Embrayage d'avancement**

Si la tige d'embrayage 2 (fig. 88) est débranchée du bras de pédale 1, le boulon de fixation DOIT être remis en place dans le trou avant comme montré figure 88. La tige d'embrayage 2 (fig. 88) NE DOIT pas être branchée au trou arrière 3.

#### **Leviers de changement de vitesses**

Si on éprouve des difficultés pour changer ou sélectionner une vitesse, les contrôles et les réglages suivants peuvent être faits :

**Important.** — Avant de régler, voir la note spéciale dans le chapitre « Mise en route : conduite de la machine ».

#### **Levier de gamme lente - Gamme rapide**

Engager la gamme lente, puis la gamme rapide ou vice-versa, et vérifier que le levier ne touche pas le fond de la voie de sélection. Si c'est le cas, aucun réglage n'est nécessaire.

Dans le cas contraire, le câble 1 (fig. 89) doit être réglé comme suit :

Placer le levier à fond de la course où il est en contact.

Débrancher la chape 3 (fig. 89) du levier de la tringle avant 5 à la transmission, en déposant l'axe de chape.

Vérifier la tringle avant 5 qui doit être détendue.

Cette tringle a deux positions de détente, une en gamme lente (tringle sortie) une en gamme rapide (tringle rentrée). On peut sentir cette détente dans n'importe quelle position par une légère liberté de mouvement latéral de la tringle.

Si nécessaire, déplacer légèrement la tringle avant pour obtenir cette position.

Déplacer le levier de vitesses afin qu'il ne soit plus en butée.

Régler la chape 3 (fig. 89) afin que l'axe de chape

puisse être introduit librement dans la chape et le levier de la tringle avant 5.

Fixer l'axe de chape et la chape.

Contrôler le déplacement du levier de vitesses de lente à rapide et vice-versa, pour s'assurer qu'il n'entre pas en contact avec le fond de la lumière de grille.

#### **Levier de 2<sup>e</sup>, point mort, 1<sup>re</sup> et marche arrière.**

Placer le levier au point mort.

Débrancher la chape 4 (fig. 89) du levier de la tringle arrière 6 en déposant l'axe de chape. Cette tringle arrière possède une position de détente au point mort qui peut être ressentie par une légère liberté du mouvement latéral de la tringle.

Si nécessaire, déplacer légèrement la tringle arrière pour obtenir cette position.

Quand le levier est au point mort et la tringle en position de détente, régler la chape 4 (fig. 89) afin que l'axe de chape puisse être facilement introduit dans la chape et le levier de la tringle arrière.

Fixer l'axe de chape et la chape.

#### **Frein de transmission (MF 750 et MF 760)**

Le frein de transmission est un frein interne et aucun réglage n'est nécessaire.

### **FREINS**

#### **Système de freins hydrauliques**

Le système de freins hydraulique se compose d'un maître cylindre situé sous la plate-forme de conduite et d'un ensemble de frein à chaque roue avant.

Le maître cylindre comporte deux ensembles agissant chacun sur une roue avant et une valve de répartition de freinage qui assure un freinage égal sur les deux roues lors de l'action simultanée même si les freins ne sont pas réglés exactement de la même façon.

L'ensemble de maître cylindre permet d'actionner les freins simultanément pour ralentir la machine ou pour l'arrêter, ou chaque frein séparément pour faciliter les virages.

#### **Réglage du maître cylindre**

Ce réglage est rarement nécessaire.

Les pédales de frein doivent avoir une garde de 7,9 à 12,7 mm avant que la pression hydraulique arrive aux freins.

Le réglage s'effectue sur les poussoirs du maître cylindre.

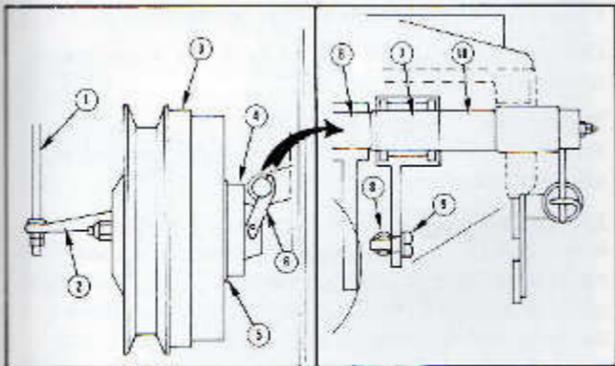


fig. 87

Réglage de l'embrayage d'avancement

- 1 - Tige de commande (de la pédale).
- 2 - Bras (extrémité de l'arbre 10).
- 3 - Embrayage.
- 4 - Boîtier de butée.
- 5 - Joint.
- 6 - Fourchette.
- 7 - Bras de frein de transmission.
- 8 - Tige de frein de transmission.
- 9 - Boulon épaulé (spécial).
- 10 - Arbre intermédiaire.

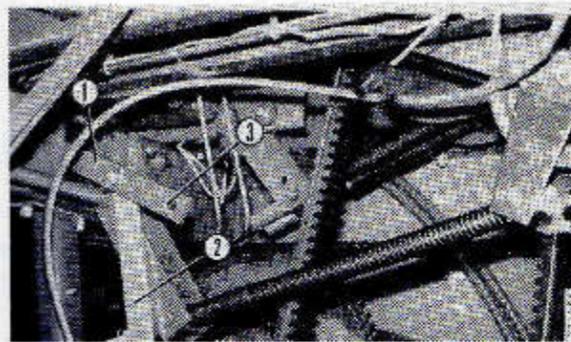


Fig. 88

Embrayage d'avancement

- 1 - Bras de pédale d'embrayage.
- 2 - Tige d'embrayage.
- 3 - Trou arrière - Ne pas utiliser avec transmission Constant-Mesh.

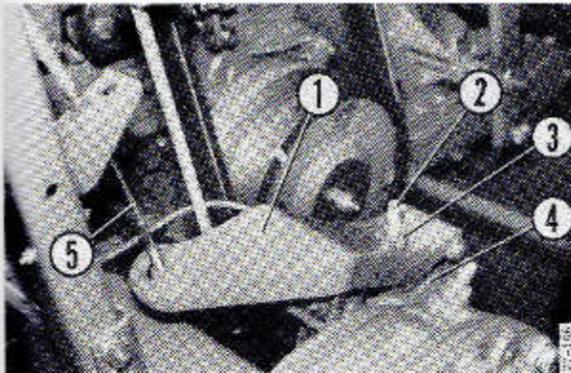


Fig. 90

Freins (côté gauche)

- 1 - Levier de frein.
- 2 - Tige de traction.
- 3 - Écrous de réglage.
- 4 - Freins.
- 5 - Câble du frein de stationnement.

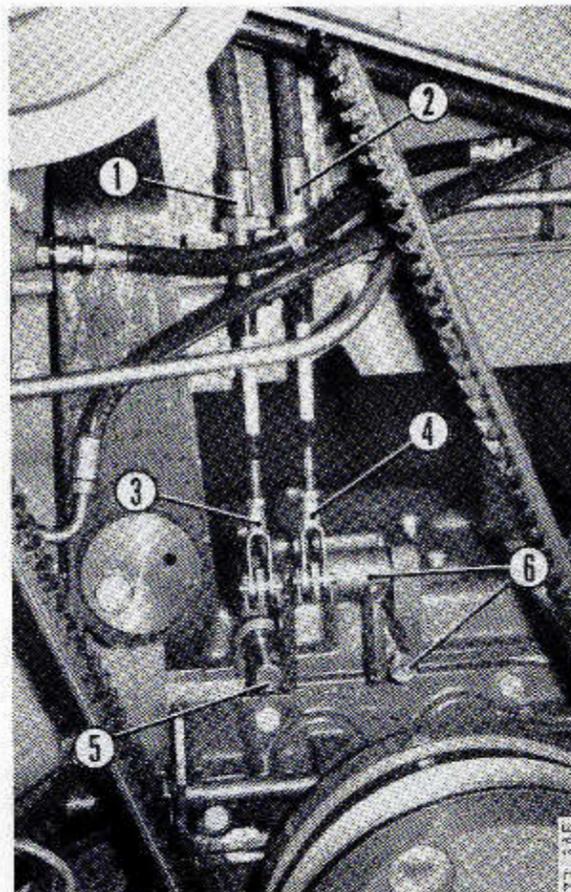


Fig. 89

Réglage des vitesses

- 1 - Câble du levier de gamme lente - gamme rapide.
- 2 - Câble - du levier de 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup>.
- 3 - Chape réglable.
- 4 - Chape réglable.
- 5 - Rail avant et levier.
- 6 - Rail arrière et levier.

### Réglage des freins

Avant de régler les freins, vérifier le niveau de liquide et compléter si nécessaire.

L'accès au bouchon s'effectue au travers de la plateforme de conduite.

**Note.** — Utiliser de l'huile CASTROL GIRLING CRIMSON.

Pour régler les freins, agir d'un seul côté à la fois.

Desserrer le contre-écrou sur l'écrou de réglage du levier de frein 1 (fig. 90), puis serrer l'écrou de réglage 3 de façon que le levier soit bloqué.

Mesurer la distance entre le dessus de l'écrou et l'extrémité de la tige de traction 2.

Dévisser l'écrou de façon que cette distance soit réduite de 3,2 mm ce qui assure aux disques un écartement de fonctionnement de 0,76 mm.

**Note.** — La cote de 3,2 mm doit être mesurée sur la tige et non sur le levier de frein.

Serrer le contre-écrou.

Recommencer l'opération pour l'autre frein.

Vérifier la course totale sur chaque pédale de frein, cette course lorsque les freins sont froids doit être de 66,7 à 76 mm de façon à pouvoir bloquer les freins.

**Note.** — Si les freins sont élastiques lorsqu'on appuie sur la pédale effectuer la purge comme indiqué au chapitre réglages.

### Frein de stationnement

Le levier de frein de stationnement à gauche du siège est relié à un cliquet derrière la paroi arrière de la cabine, qui lui-même est relié par un câble au levier de frein de l'ensemble de frein gauche.

### Réglage du frein de stationnement

Dévisser les écrous 2 (fig. 91) de l'extrémité du câble sous le levier de frein 3.

S'assurer que le levier de frein de stationnement à côté du siège est en position desserré maximum.

Serrer les écrous 2 (fig. 91) afin de supprimer le jeu du câble, mais s'assurer que le levier de frein 3 n'est pas relevé.

Serrer le contre-écrou.

Engager le frein de stationnement et le détendre plusieurs fois pour s'assurer que le levier de frein 3 (fig. 91) est complètement desserré quand le frein est desserré.

**Note.** — La lampe témoin et le ronfleur du frein de stationnement doivent fonctionner dès que le frein de stationnement est juste engagé.

### Réglage du frein de stationnement sur la transmission

Le levier de frein de stationnement du côté gauche du siège de conduite est relié à un méca-

nisme à cliquet derrière la paroi arrière relié à son tour par un câble, une tringle et un arbre au levier de frein 1 (fig. 92) sur le carter de frein.

### Pour régler le frein de stationnement

Déplacer le levier de frein à côté du siège à la position desserrée maximum.

Débrancher la chape 5 (fig. 92 et 93) du bras 4, tirer sur la chape 5 (fig. 93) pour s'assurer que le câble est bien tendu dans le conduit.

En maintenant la chape 5 (fig. 93), tirer sur le levier 4, le plus loin possible et vérifier le recouvrement des centres du bras 4 et de la chape 5 comme illustré dans le cercle (fig. 92). Le dépassement doit être de 3 mm, ce qui indique que lorsque le bras 4 sera relâché il y aura un jeu de fonctionnement de 0,75 mm au niveau du frein dans le carter.

Si ce recouvrement n'est pas correct, régler la chape 5 (fig. 93) pour obtenir cette cote.

Remettre en place la chape 5 (fig. 93).

Serrer le frein de stationnement et le relâcher complètement plusieurs fois pour s'assurer que la tringle de frein 2 (fig. 92) et le levier 1 sont complètement libres lorsque le frein est desserré.

### Réglage du frein de transmission (MF 740)

Le frein de transmission (fig. 94) arrête la rotation de l'arbre d'entrée quand la pédale d'embrayage de traction est enfoncée. Ce frein ne permet pas de changer de vitesse quand la machine avance.

L'action de ce frein est contrôlée quand le moteur tourne au ralenti et que l'avancement est maximum.

Pour vérifier le frein, appuyer rapidement sur la pédale d'embrayage et contrôler le temps mis par l'arbre d'entrée pour s'arrêter. Ce temps ne doit pas excéder 2 secondes.

Pour régler le frein de transmission, se reporter à la figure 95.

**Attention.** — Ne pas effectuer ce réglage le moteur en marche.

Dévisser les écrous 1 (fig. 95). Avec l'embrayage engagé, dévisser les écrous 8, jusqu'à ce que le ressort 7 soit libéré du bras 5.

Dévisser les écrous 6 afin de les libérer du bras 5. Pousser le bras 5 afin que la fourchette 4 soit poussée au maximum dans le carter de transmission 3.

Mesurer la distance entre ce carter 3 et le bras 5. Régler les écrous 6 pour augmenter cette cote de 1,5 mm. Cette augmentation assure un jeu correct au frein à l'intérieur de la transmission.

Régler les écrous 8 (fig. 95) afin que le ressort ait une dimension de 83 mm comme montré à la figure 95. Ce réglage étant effectué, régler les écrous 1 (fig. 95) sur la tige 2 pour obtenir un jeu de 3 mm comme montré.

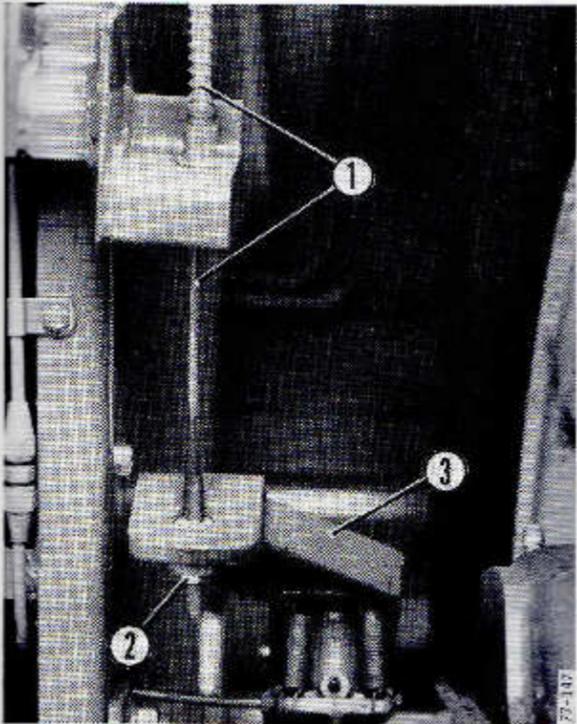


Fig. 91

Réglage du frein de stationnement

- 1 - Câble du frein de stationnement.
- 2 - Écrous.
- 3 - Levier de frein (ensemble gauche).

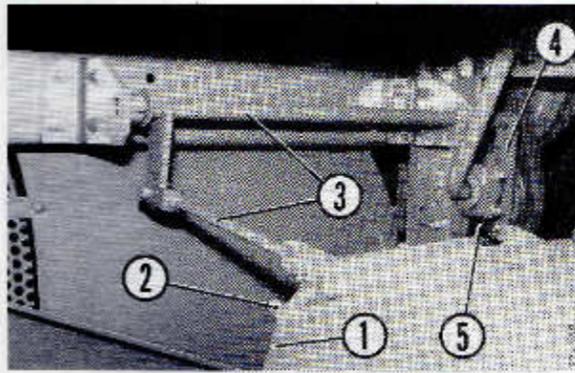


Fig. 92

Frein de stationnement sur la transmission

- 1 - Levier de frein.
- 2 - Tringle de frein.
- 3 - Tringle et arbre.
- 4 - Bras.
- 5 - Chape réglable.

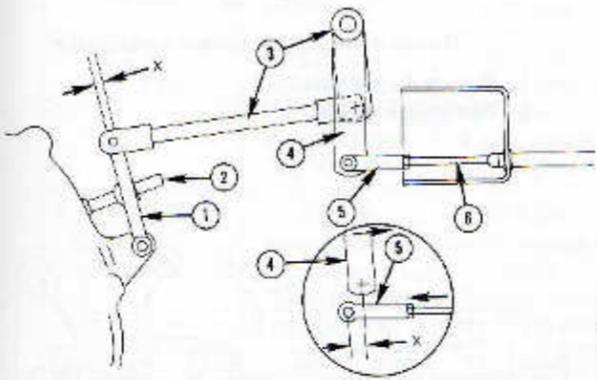


Fig. 93

Réglage du frein de stationnement sur la transmission

- 1 - Levier de frein.
- 2 - Tringle de frein.
- 3 - Tringle et arbre.
- 4 - Bras (partie de l'ensemble 3).
- 5 - Chape réglable.
- 6 - Câble de frein.
- 7 - Course de 3 mm pour obtenir un jeu de fonctionnement de 0,75 mm.

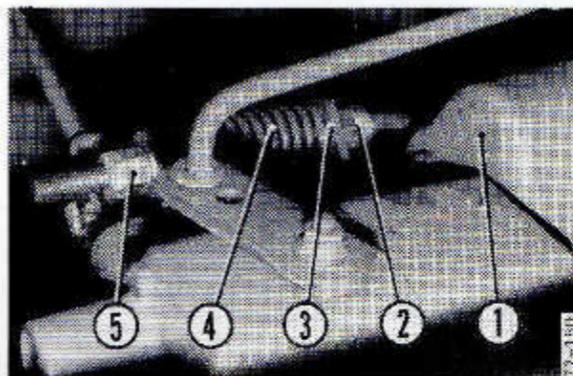


Fig. 94

Ressort du frein de transmission

- 1 - Carter de transmission.
- 2 - Écrous.
- 3 - Bras.
- 4 - Ressort.
- 5 - Écrous.

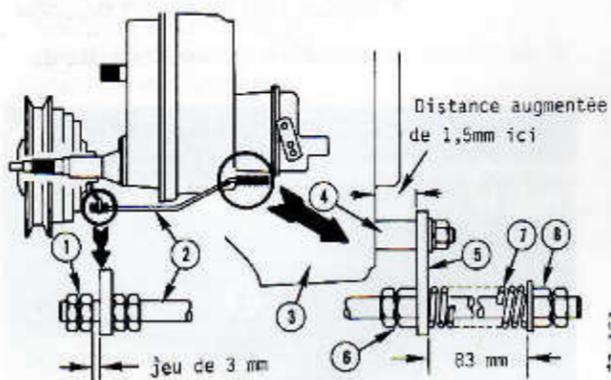


Fig. 95

Réglage du frein de transmission

- 1 - Écrous.
- 2 - Tige de frein.
- 3 - Carter de transmission.
- 4 - Fourchette de frein.
- 5 - Bras.
- 6 - Écrous.
- 7 - Ressort.
- 8 - Écrous.

77-151

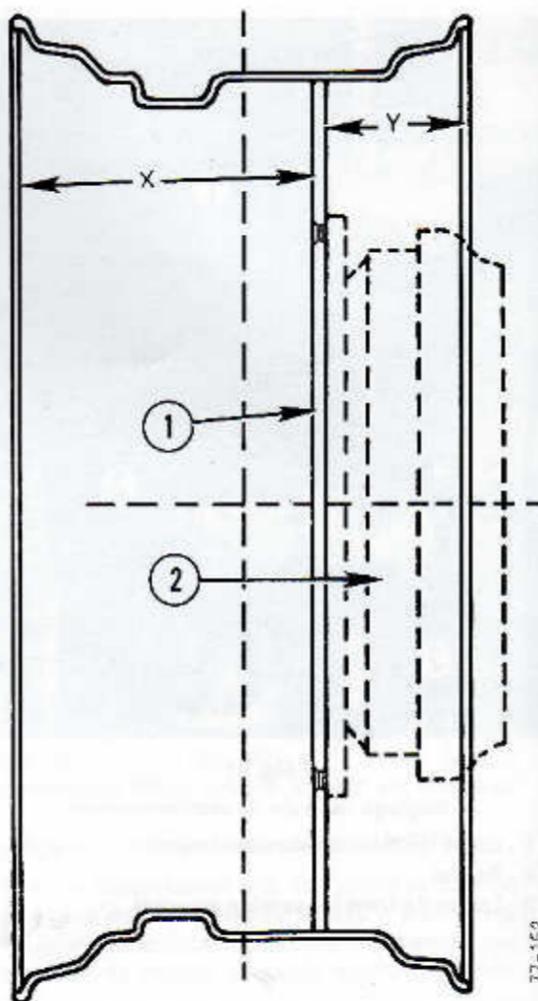


Fig. 96

Roues avec voile intérieure - définition

- 1 - Plaque du moyeu.
- 2 - Réduction finale.

77-152

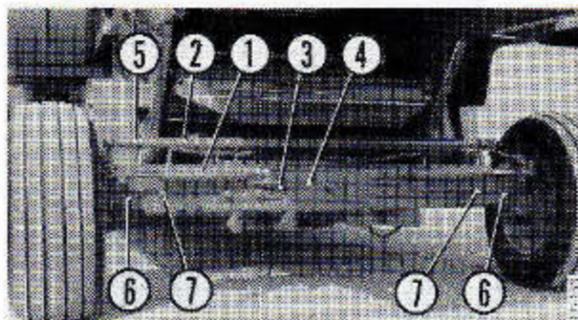


Fig. 97

Essieu arrière réglable

- 1 - Vérins hydrauliques.
- 2 - Barre d'accouplement.
- 3 - Supports.
- 4 - Partie fixe de l'essieu.
- 5 - Boulons de barre d'accouplement.
- 6 - Partie réglable de l'essieu.
- 7 - Boulons.

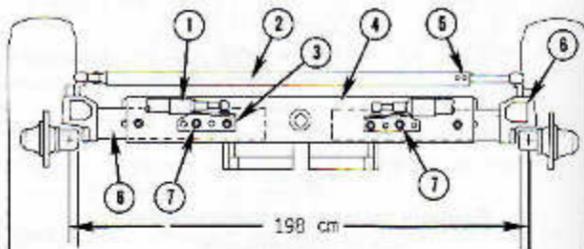


Fig. 98

Essieu réglable arrière

- 1 - Vérins hydrauliques.
- 2 - Barre d'accouplement.
- 3 - Support de vérin.
- 4 - Essieu (partie fixe).
- 5 - Boulons.
- 6 - Essieu (partie réglable).
- 7 - Boulons.

77-153

Vérifier le temps mis par l'arbre d'entrée pour s'arrêter. Si nécessaire régler les écrous 8 afin d'obtenir le temps maximum requis (2 secondes).

**Important.** — Le ressort ne doit pas être complètement comprimé lorsqu'on débraye.

#### Fixation des roues

Lorsqu'on doit remplacer une roue avant ou arrière, les écrous et boulons doivent être serrés aux couples suivants :

Écrous : roue avant (12 par roue) 38 à 41 dam N.  
Boulons : roue arrière (8 par roue) 21 à 23 dam N.

Ces couples de serrage doivent être vérifiés après 10 heures d'utilisation.

**Attention.** — Si on doit enlever une ou plusieurs roues, caler soigneusement la machine sur des blocs de bois, ne pas utiliser de blocs de béton.

**Roues avec voile intérieur ou extérieur (fig. 96)**

Les termes « voile intérieur » ou « voile extérieur »

sont définis comme suit :

Les voiles des roues sont extérieurs quand la grande dimension « X » (entre la plaque de moyeu 1 et l'extérieur de la roue) est à l'extérieur (fig. 96), la petite dimension « Y » est du côté de la machine.

Les voiles de roues sont intérieurs quand la petite dimension « Y » est à l'extérieur et la grande dimension « X » du côté de la machine.

#### Pression des pneus

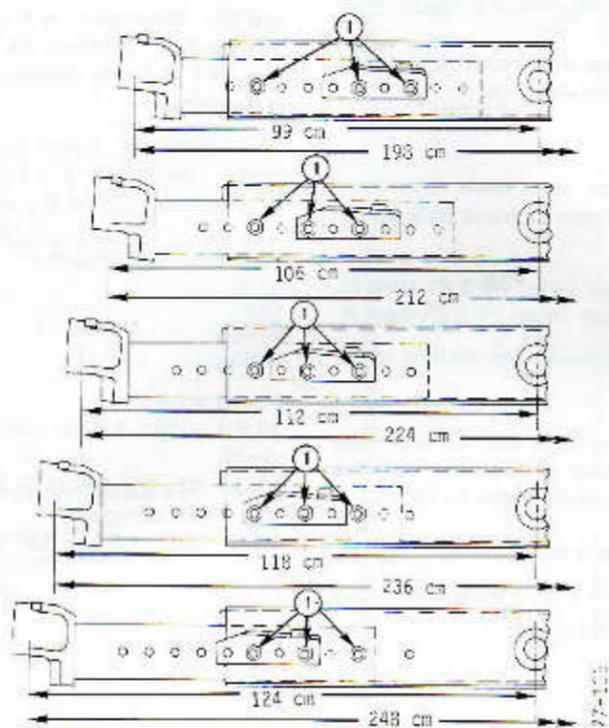
Pneus avant :  
Côté gauche : 2 bar.  
Côté droit : 1,4 bar.

Pneus arrière :  
12.5 L - 16 : 2,2 bar (MF 750 transmission standard).  
10.0 - 16 : 2,2 bar (MF 740 et MF 750 transmission hydrostatique).  
14 L - 16.1 : 1,8 bar (MF 760).

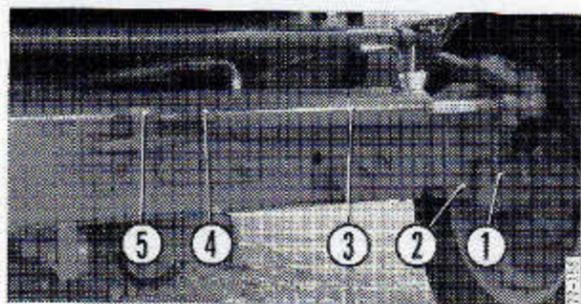
### Voies avant pour les cultures en ligne

Pneus	Interligne 760 mm	Interligne 813 mm	Interligne 915 mm	Interligne 965 mm	Interligne 1 015 mm
* 18.4-26 (MF 740)	305 cm voile extérieur plus 2 entretoises de 63,5 cm	312 cm voile extérieur plus 2 entretoises de 101,6 mm	280 cm voile intérieur	292 cm voile extérieur	305 cm voile extérieur plus 2 entretoises de 63,5 mm
* 23.1-26 ou *23.1-30 (MF 750)	305 cm voile intérieur plus 2 entretoises de 63,5 mm	312 cm voile extérieur plus 2 entretoises de 101,6 mm	280 cm voile intérieur	292 cm voile extérieur	305 cm voile extérieur plus 2 entretoises de 63,5 mm
24.5-32 (MF 760)	302 cm voile extérieur plus 2 entretoises de 63,5 mm	310 cm voile extérieur plus 2 entretoises de 101,6 mm	283 cm voile intérieur	290 cm voile extérieur	302 cm voile extérieur plus 2 entretoises de 63,5 mm
<p><b>Note 1.</b> — Pour les machines à voie arrière réglable, régler la voie arrière en fonction des interlignes. <b>Note 2.</b> — Les entretoises de 63,5 mm et 101,6 mm sont disponibles chez votre concessionnaire.</p>					

\* La chambre doit être tournée sur la jante de roue, en cas de voile intérieur, car il y a un risque d'interférence entre la valve et la réduction finale.

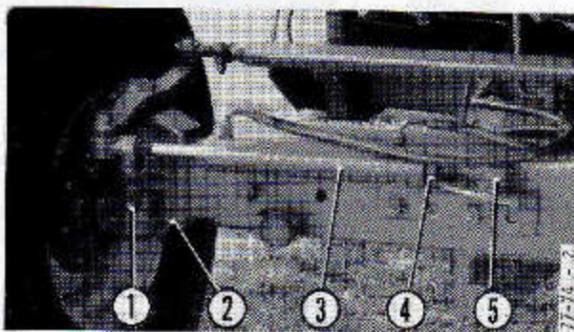


**Fig. 99**  
Détails des réglages de l'essieu arrière



**Fig. 100**  
Direction hydrostatique - côté droit

- 1 - Languette (moyeu de roue).
- 2 - Butée.
- 3 - Vérin hydraulique de direction (droit).
- 4 - Contre-écrou.
- 5 - Rotule.



**Fig. 101**  
Direction hydrostatique côté gauche

- 1 - Languette (moyeu de roue).
- 2 - Butée.
- 3 - Vérin hydraulique gauche.
- 4 - Contre-écrou.
- 5 - Rotule.

## Essieu arrière et direction

Essieu arrière réglable (en option)

L'essieu arrière réglable (fig. 97), a une largeur minimum de 198 cm mesurée aux axes des pivots de roue, et une largeur maximum de 249 cm.

**Important.** — Ne pas utiliser le dernier trou de chaque partie réglable qui donne une largeur de 185 cm. La largeur minimum utilisable est 198 cm.

L'essieu arrière peut être réglé pour assurer les différentes voies comme illustré figure 99 en déposant les boulons de fixation 7 (fig. 97 et fig. 98) et en déplaçant les sections mobiles de l'essieu 6. La barre d'accouplement 2 est réglable avec l'essieu en déposant les deux boulons 5 à l'extrémité de la barre.

Lorsqu'on remet en place les boulons de fixation s'assurer que l'entretoise est placée sous la tête du boulon.

Serrer tous les boulons au couple de 46 à 70 daNm.

## Pincement des roues arrières

Le pincement est correct lorsque la distance entre les flancs intérieurs des pneus mesurée à l'avant au niveau du moyeu, est inférieure de 9,5 à 12,7 mm à la distance mesurée à l'arrière.

Le réglage s'effectue en tournant la barre d'accouplement 2 (fig. 97) après avoir desserré les contre-écrous.

Resserrer les contre-écrous de la barre d'accouplement entre 10,3 et 11,7 daNm.

## Débattement égal des roues arrières (fig. 100 et 101)

Les roues arrière doivent avoir une course égale à fond à droite et à gauche. Les languettes 1 (fig. 100 et 1 fig. 101) sur les moyeux doivent venir en contact avec les butées 2 de l'essieu arrière.

Si l'une des languettes 1 vient en butée lorsqu'on tourne à fond d'un côté mais que l'autre butée ne vient pas en contact lorsqu'on tourne en sens inverse, le vérin vient à fond de course et doit être réglé.

Pour régler :

Désaccoupler la rotule 5 de façon à débrancher le vérin de son support sur l'essieu arrière.

Tourner les roues arrière à la main de façon à amener la languette 1 de la roue qui avait une course insuffisante en butée avec l'essieu.

Débrancher la rotule 5 de façon que le vérin 3 soit libre.

Tourner les roues arrière à la main de façon à amener en butée la languette qui ne touchait pas.

Desserrer le contre-écrou 4 de la rotule et tourner l'ensemble de la rotule 5 jusqu'à ce que la queue de la rotule soit en face du trou du support.

Ne pas refixer la rotule mais continuer à tourner de 4 tours supplémentaires (ce qui donne un débattement d'environ 6,3 mm au fond du vérin).

Tourner le volant pour céplacer le piston et amener la queue de la rotule en face du trou du support. Refixer la rotule. Serrer l'écrou et le contre-écrou 4.

Mettre en route le moteur et tourner le volant pour s'assurer que les languettes viennent en butée des deux côtés.

## SYSTÈME HYDRAULIQUE

### Ressorts d'équilibrage de table

Les ressorts d'équilibrage de table figure 101 A, DOIVENT être montés correctement pour obtenir la pression hydraulique correcte de 17,5 à 21 bar en travail.

### Mise en place de l'épingle

Quand les épingles 1 (fig. 101 A) sont déposées des ressorts 2, elles doivent être remplacées dans les mêmes gorges qu'auparavant, autrement la pression hydraulique serait modifiée.

Il est d'ailleurs conseillé de repérer ces gorges pour assurer une remise en place correcte des épingles.

### Réglage des ressorts d'équilibrage

Ce réglage doit être effectué par votre concessionnaire.

Il faut effectuer ce réglage si :

- 1 - Un rabatteur pick Up est monté.
- 2 - Une table différente est montée.
- 3 - Il y a quelconque dérèglement (d'origine autre que la dépose et la repose des épingles).

Pour effectuer le réglage, un manomètre calibré à 42 bar au moins doit être monté sur le distributeur de commande de hauteur, après avoir déposé le bouchon du centre du distributeur.

**Note.** — On peut utiliser les mêmes manomètres que ceux utilisés pour le contrôle automatique de hauteur de MB MF 300 - MF 410 et MF 510.

2 - Les montages utilisés figure 101 B, proviennent du kit de test hydraulique Nuday pour les tracteurs MF 1100 des kits de tests MFN 50 et MFN 2110. Le raccord rapide femelle est une pièce standard, fileté comme son adaptateur.

**Attention.** — S'assurer que la table soit abaissée avant de déposer le bouchon ou le flexible.

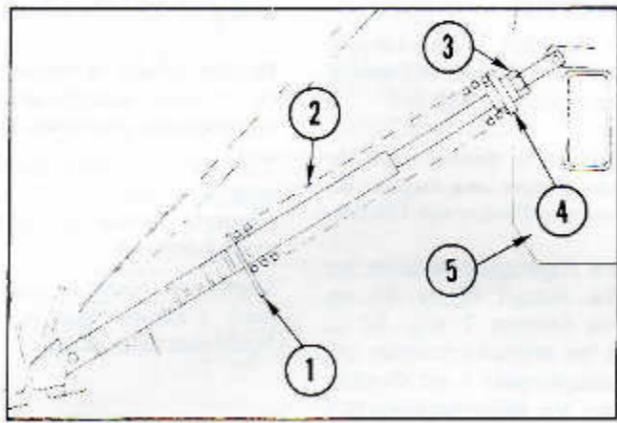


Fig. 101 A

Réglage des ressorts d'équilibrage de table

- 1 - Épingle.
- 2 - Ressort.
- 3 - Contre-écrou.
- 4 - Écrou de réglage.
- 5 - Essieu avant.

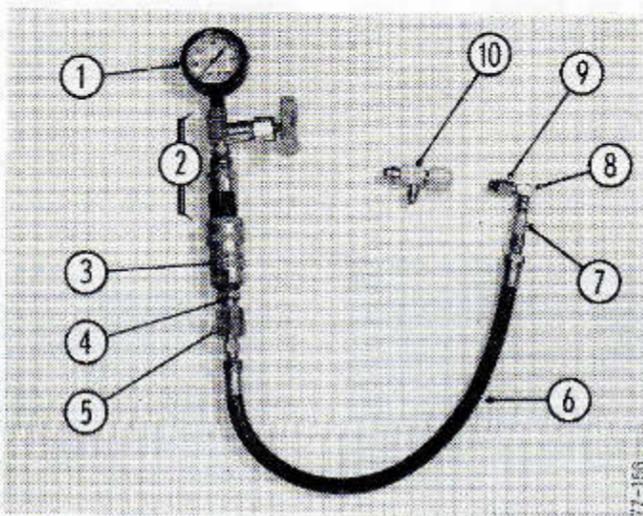


Fig. 101 B

Montages du manomètre

- 1 - Manomètre 42 bar.
- 2 - Raccord rapide HY 91.
- 3 - Raccord rapide standard femelle.
- 4 - Adapteur.
- 5 - MFN 100-D.
- 6 - Flexible N 1100 J.
- 7 - MFN 50 KK.
- 8 - HY 6.
- 9 - HY 25.
- 10 - MFN 50 CC.

**Important.** — Il faut prévoir de couper la pression dans le manomètre ou le déposer chaque fois que la table est relevée pour régler les ressorts d'équilibrage. Ceci est nécessaire du fait de la haute pression régnant dans le flexible de table lors du relevage, qui pourrait endommager le manomètre.

#### **Pour régler les ressorts d'équilibrage**

Démarrer le moteur et relever la table au maximum.

**Attention.** — Quand la table est relevée, abaisser la butée de sécurité sur le vérin de table gauche.

Si on doit travailler sur le système hydraulique, il faut abaisser complètement la table ou la déposer.

Comme pour le réglage initial, dévisser le contre-écrou 3 (fig. 101 A) et tourner l'écrou de réglage 4 afin de faire apparaître 50 mm de tige filetée au-delà de l'écrou.

S'assurer que les deux ressorts 2 soient réglés identiquement.

Mettre la goupille 1 en place dans la gorge centrale du tube.

S'assurer que la goupille du tube opposé soit dans la gorge correspondante.

Abaisser la table et arrêter le moteur.

Poser le manomètre sur l'adaptateur ou sur le robinet ouvert.

Démarrer le moteur et pousser le levier de commande de table en avant jusqu'à ce qu'il soit en position de blocage. Tourner le volant de commande jusqu'à ce que la table soit à 75 mm du sol.

Regarder le manomètre, la pression correcte doit être de 21 bar.

Pour obtenir cette pression, la table doit être relevée, les épingles 1 déplacées dans leurs gorges, la table abaissée et la pression revérifiée.

Le montage des épingles peut donner une lecture de pression de plus ou moins 21 bar. Si ceci se produit, relever la table et régler les écrous de réglage sur la tige filetée. S'assurer que les deux écrous 4 (fig. 101 A) sont réglés de la même façon. Ainsi, les épingles donnent un premier réglage et les écrous de réglage affinent ce réglage.

**Important.** — S'assurer que le manomètre est déposé ou que le robinet est fermé avant de relever la table pour effectuer un réglage.

# Lubrifiants

**MF** Massey-Ferguson S. A.

préconise  
l'usage  
des produits **Mobil**  
ci-dessous

**MF 740**

**moissonneuses-batteuses MF 750**

**MF 760**

été comme hiver ●

moteur système hydraulique et transmission hydrostatique syst. hydr. transmission standard	MOBILAND SUPER UNIVERSAL
commande de lame boîte de vitesse du batteur réductions finales boîte de vitesse avancement	MOBILUBE HD 80W90
graissage général	MOBILGREASE SUPER

CEs PRODUITS ASSURERONT LA LUBRIFICATION CORRECTE  
DE VOTRE MATÉRIEL.  
ILS SONT FABRIQUÉS ET DISTRIBUÉS PAR



**Mobil Oil Française**

TOUR SEPTEMBRE - 92081 PARIS - LA DÉFENSE - TEL. 776 42 41

77-201

**FAIRE**  
les opérations suivantes

**QUAND**  
(1) le nombre d'heures de travail se termine par (2)

**COMME**

indiqué  
page

		CAPACITÉS		1	50	100	200	300	400	500	600	700	800	900	1000	
MOTEUR	Niveau d'huile	740 : 14,2 l		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	86
	Vidange	750 : 14,3 l				●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	92
	Changement de cartouche, filtre à huile	760 : 16,6 l				●		●		●		●		●		92
ALIMENTATION	Nettoyer la cuve en verre sous le réservoir			●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	87
	Changer les éléments des filtres					●		●		●		●		●		98
	Nettoyer la crépine	740 : 245 l							●						●	90
	Vidanger le réservoir	750 : 245 l 760 : 340 l									○			○		
REFROIDISSEMENT	Niveau d'eau			●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	87
	Nettoyer le radiateur	740 : 36,4 l													●	102
	Vidanger le radiateur	750 : 36,4 l							●						●	102
	Nettoyer la prise d'air rotative	760 : 22,7 l		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	98
	Tension de la courroie de ventilateur					●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	102
EQUIPEMENT ELECTRIQUE	Batteries : vérifier le niveau de l'électrolyte			●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	103
EQUIPEMENT HYDRAULIQUE	Réservoir : Niveau			●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	103
	Cartouche du filtre														●	113
TRANSMISSIONS	Boîte de vitesses d'avancement Niveau	740 : 3,4 l		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	92
	Vidange	750-760 : 16 l													●	92
	Réductions finales Niveau	740 : 1,13 l		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	88
	Vidange	750-760 : 2,8 l													●	90
	Boîte de vitesses du batteur Niveau	Chacune		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	88
	Vidange	4,5 l													●	90
	Boîte de commande de lame Niveau			●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	88
Vidange														●	90	
FREINS	Freins hydrauliques Niveau														Occasionnellement	103
DIVERS	Graissage général (voir livret)			●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	86
	ou				●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	88
	ou					●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	89
	ou													●	90	
	Courroies : vérifier l'état et la tension			●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	95
	Chaînes : déposer et huiler			●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	92
	Pression des pneus				●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	75
Resserrer les roues			●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	75	

Les postes marqués ○ devront être effectués par le Concessionnaire ou l'Agent.

(1) Ou chaque jour (2) Ou une fois par an

## GRAISSAGE ET ENTRETIEN

### Carter moteur

MF 740 - Moteur A 6372  
Capacité : sans filtre 13,1 l  
avec filtre 14,2 l

MF 750 - Moteur AT 6354  
Capacité : sans filtre 13,2 l  
avec filtre 14,3 l

MF 760 - Moteur AV 8540  
Capacité : sans filtre 15,6 l  
avec filtre 16,6 l

### Pression d'huile du moteur

A température normale d'utilisation et au régime maximum, la pression d'huile doit être de 2,100 bar minimum.

### Remplacement de l'huile moteur et du filtre

- Toutes les 100 heures de travail, vidanger le carter moteur et faire le plein d'huile neuve recommandée.
- Toutes les 200 heures soit toutes les deux vidanges, remplacer le filtre à huile.

### Période de rodage des moteurs

La durée de rodage des moteurs neufs est de 100 heures de travail.

S'il est nécessaire de rajouter de l'huile avant cette période, n'utiliser que le type d'huile recommandé.

Après 100 heures de travail (pas avant) vidanger le carter et changer le filtre. Refaire le plein avec le type d'huile recommandé.

### Symboles de graissage

-  Toutes les 10 heures
-  Toutes les 50 heures
-  Toutes les 100 heures
-  Toutes les 200 heures
-  Toutes les 500 heures
-  Tous les ans ou à la fin de la campagne

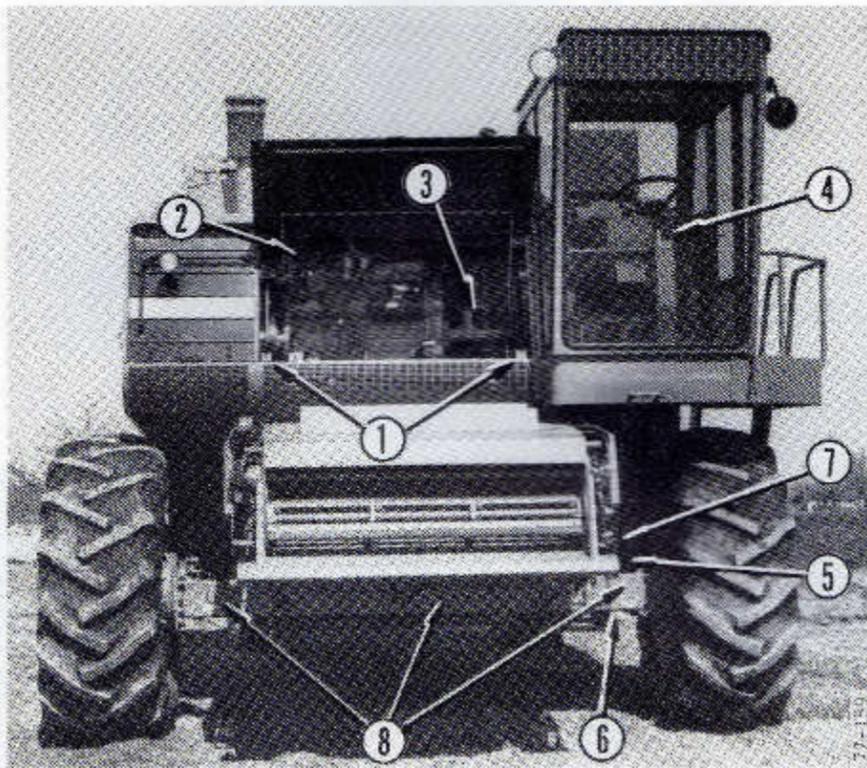


Fig. 102

Graissage - Compartiment moteur -  
Plate-forme et essieu avant

- |  |   |
|--|---|
| 1 - <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">50</span> Arbre de commande de variateur de batteur.                              | 4 - <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">100</span> Siège de conduite.                                      |
| 2 - <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">10</span> Arbre de ventilateur de radiateur - poulie tendeur. | 5 - <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">50</span> A - Butée d'embrayage (boîte standard).                                      |
| 3 - Centrale de graissage (4 graisseurs)   | <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">10</span> B - Poulie de pompe hydrostatique.                           |
| A - <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">10</span> Arbre intermédiaire ventilateur.                    | 6 - <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">10</span> Roulement extérieur d'embrayage (transmission standard). |
| B - <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">50</span> Roulement tambour de dégagement.  | 7 - <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">50</span> Arbre transversal d'embrayage MF 760.  |
| C - <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">50</span> Roulement arbre de batteur.   | 8 - <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">A</span> Arbre de transmission.                                    |
| D - <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">10</span> Arbre sortie moteur.                                |   |

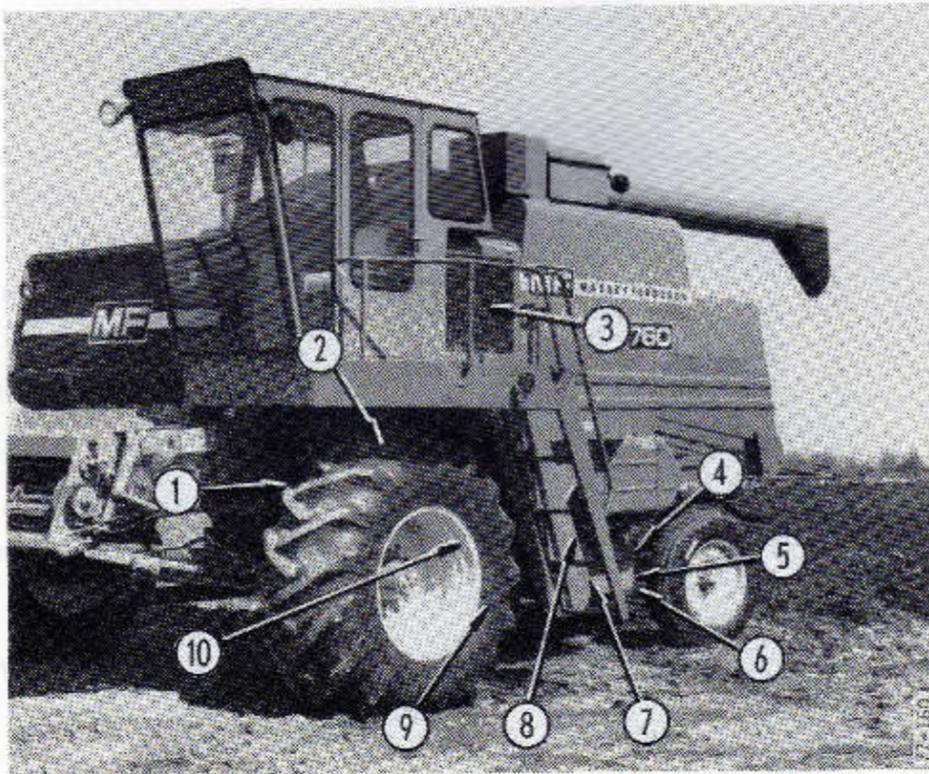


Fig. 103

Graissage côté gauche

- |   |   |
|---|---|
| 1 -  Bloc de graissage.                                      | 6 -  Roulement de vis à otons.                               |
| A -  Articulation d'élévateur.                               | 6 -  Débrayage de sécurité sur vis à otons.                  |
| B -  Roulement tambour engrenneur.                           | 7 -  Roulement de vis à grain.                               |
| 2 -  Commande de transmission hydrostatique - 2 graisseurs.  | 8 -  Vis de décharge verticale.                              |
| 3 -  Commande de tambour d'aspiration rotatif.               | 9 -  Poulie de ventilateur de nettoyage et bras de commande. |
| 4 -  Articulation de poulie tendeur de commande de décharge. | 10 -  Roulement d'arbre intermédiaire.                       |

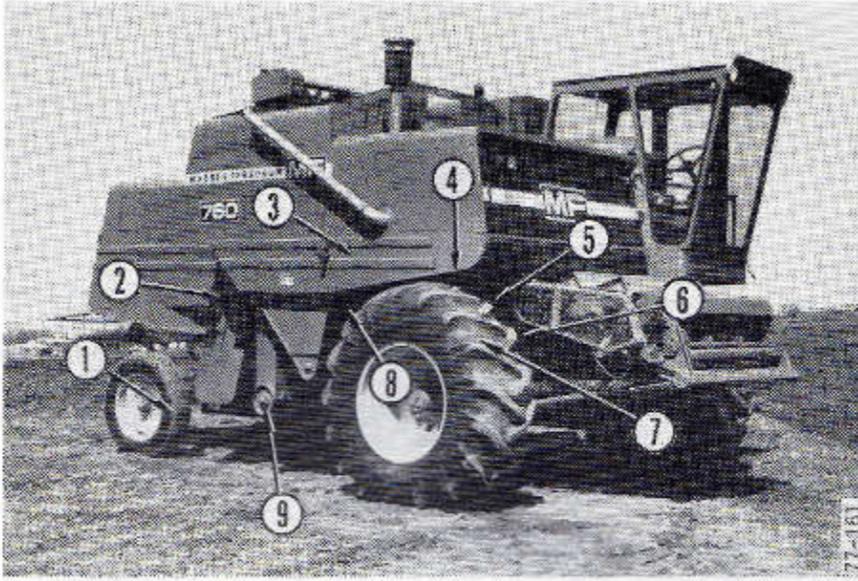


Fig. 104

Graissage côté droit

- |   |  |
|---|--|
| 1 -  10 Essieu arrière (3 graisseurs).  | 6 -  50 Paller de réglage du contre-batteur.   |
| 2 -  10 Vilebrequin de secoueurs.       | 7 -  10 Pivot de l'élévateur.  |
| 3 -  50 Poulie de variateur.            | 8 -  10 Bloc de graissage.<br>A - Commande de régime de batteur.<br>B - Poulie de variateur roulement arrière.<br>C - Arbre transversal ventilateur. |
| 4 -  50 Poulie de batteur.              |  |
| 5 -  10 Roulement de tambour engreneur. | 9 -  10 Vis à grain.   |

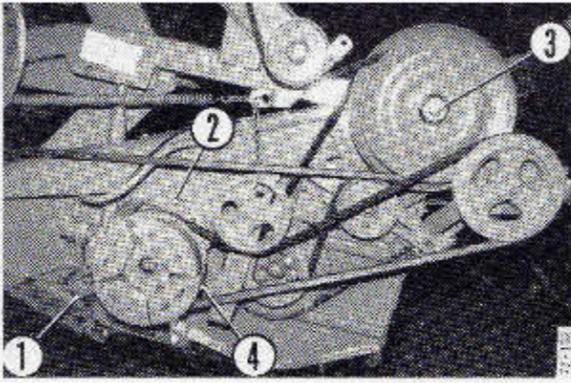


Fig. 105

Graissage de table

- 1 - Tête de lame.
- 2 - Renflard de boîtier de commande de lame.
- 3 - Poulie de commande de rabatteur.
- 4 - Niveau d'huile du boîtier de commande de lame.

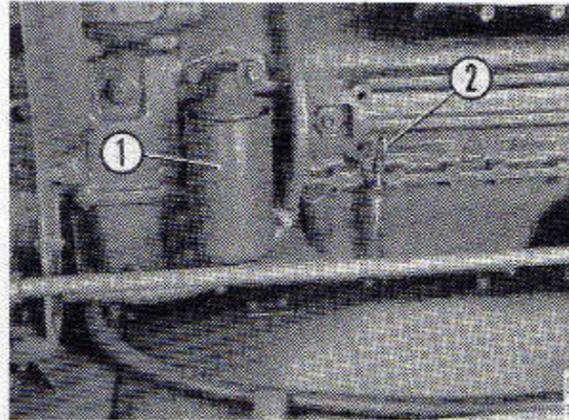


Fig. 106

Graissage

- 1 - Filtre à huile.
- 2 - Jauge.

GRAISSAGE TOUTES LES  HEURES

Ensemble	N° de figure	Graissage	Informations générales
Niveau d'huile du moteur.		Vérifier le niveau, compléter si nécessaire.	Voir huile recommandée dans le tableau.
Arbre de sortie du moteur.	105	Graisser. 2 graisseurs dans une centrale de 4.	Centrale dans le compartiment moteur, côté gauche.
Arbre transversal (ventilateur du moteur).			
Poulie tendeur de ventilateur.	105	Graisser. 1 graisseur.	A droite dans le compartiment moteur.
Table - tête de lame.	108	Graisser. 1 graisseur.	
Table commande de variateur de rabatteur (accessoire).		Graisser. 1 graisseur sur chaque poulie.	A l'arrière de la table, côté gauche.
Articulation d'élévateur - côté gauche - roulement de tambour engreneur.	106	Graisser. Bloc de 2 graisseurs.	Situé du côté gauche au-dessus de l'essieu avant.
Embrayage de traction, roulement ext. (transmission standard).	105	Graisser. 1 graisseur.	Au centre de la poulie.
Pompe hydrostatique poulie d'entraînement.	105	Graisser. 1 graisseur.	Graisser par le tube situé à l'avant du bâti, sous l'essieu avant.
Commande de transmission hydrostatique.	106	Graisser. 2 graisseurs.	1 graisseur sur le pivot, l'autre sur le flasque extérieur de la poulie ou du variateur.
Vis de décharge verticale.	106	Graisser. 1 graisseur.	
Roulement de poulie de vis à grain.	106	Graisser. 1 graisseur.	Graisser par le tube situé au-dessus de la poulie.
Roulement de vis à otos.	106	Graisser. 1 graisseur.	A l'arrière de la poulie.
Articulation d'élévateur côté droit	107	Graisser. 1 graisseur.	Graisser par le tube à l'avant du bâti.
Roulement de tambour engreneur côté droit.	107	Graisser. 1 graisseur.	
Poulie de variateur roulement AR	107	Graisser. Bloc de 3 graisseurs.	Situé du côté droit à l'avant du panneau de réservoir à grain.
Commande de régime batteur et arbre de ventilateur côté droit.			
Vilebrequin de secoueurs.	107	Graisser. 1 graisseur.	
Vis à grain côté droit.	107	Graisser. 1 graisseur.	
Épandeur de paille (si monté).		Graisser - 6 graisseurs.	

TOUTES LES  HEURES - ENTRETIEN

Ensemble	N° de figure	Entretien	Informations générales
Filtre à air (moteur). Préfiltre à air (moteur). Radiateur	121	Vider la poussière du bol. Vérifier le serrage des durites. Vérifier l'état du tamis, le nettoyer si nécessaire. Vérifier le niveau du liquide. Le compléter si nécessaire.	Vider deux fois par jour en conditions très poussiéreuses. En haut du tuyau d'aspiration. Utiliser une solution avec antigel jusqu'à 25 mm du goulot.
<b>Attention. — Si le radiateur est très chaud, desserrer le bouchon au premier cran pour faire tomber la pression, et ne l'enlever qu'ensuite.</b>			
Réservoir du système hydraulique.	143	Vérifier le niveau d'huile qui doit être au repère « Full » le compléter si nécessaire.	Tous les vérins doivent être en position rentrée.
<b>Important. — Utiliser uniquement de l'huile recommandée.</b>			
Réservoir à combustible, bol de décantation.		S'assurer qu'il n'y ait pas d'eau. Le vider et le nettoyer si nécessaire.	Lors du remontage veiller à ne pas enfermer d'eau dans le bol.
Filtres à combustible.	128	S'assurer qu'il n'y ait pas d'eau ou de dépôts, les vidanger si nécessaire.	Purger le système d'alimentation si on a vidangé les filtres.
Filtre à air de la cabine.	125-126-127	Déposer et secouer pour chasser la poussière.	
Condenseur et radiateur (serpentin).	150	Déposer et nettoyer, si nécessaire.	

**GRAISSAGE TOUTES LES 50 HEURES**

Ensemble	N° de figure	Graissage	Informations générales
Arbre de commande de vitesses de batteur. Roulement.	105	Graisser. 2 graisseurs.	Arbre situé en travers du compartiment moteur.
Roulement arbre de batteur et tambour de dégagement.	105	Graisser. 2 graisseurs (centrale 4 graisseurs).	
Butée embrayage de traction (transmission standard).	105	Graisser. 1 graisseur, 1 seul coup de pompe.	Sur le bâti avant (tube de graissage).
Roulement arbre intermédiaire.	106	Graisser. 1 graisseur.	
Poulie de ventilateur de nettoyage et bras de commande.	106	Graisser. 2 graisseurs.	
Poulie de batteur.	107	Graisser. 1 graisseur.	Contre le boîtier du ressort.
Poulie de commande de variateur de batteur.	107	Graisser. 1 graisseur.	A l'extrémité de l'arbre.
Réglage du contre-batteur. Bague	107	Graisser. 1 graisseur.	
Pivot du bâti en « A ».	106	Graisser. 1 graisseur.	A l'arrière gauche du bâti (tube de graissage).
Essieu arrière.	107	Graisser. 3 graisseurs.	Pivot central et 1 à chaque pivot de roue.
Table. Commande de lame.	108	Tourner le reniflard. Vérifier le niveau d'huile.	Table abaissée, arbre de commande de lame perpendiculaire au sol.
Boîtier de commande de batteur.		Tourner le reniflard.	En haut de la boîte.
Boîte de vitesse d'avancement.	113	Tourner le reniflard.	
Réductions finales les deux roues avant.	115	Tourner le reniflard.	
Broyeur de paille (si monté).		Graisser.	
Poulie folle intermédiaire.		2 graisseurs.	
Poulie relais arrière.		1 graisseur.	

**ENTRETIEN TOUTES LES 50 HEURES**

Ensemble	N° de figure	Entretien	Informations générales
Batteries.	135	Vérifier le niveau d'électrolyte, ajouter de l'eau distillée ou de l'eau de pluie si nécessaire.	
Pneus.		Vérifier la pression.	Voir chapitre précédent.
Bouchon de remplissage, système hydraulique.	143	Nettoyer le filtre (tamis métal.) dans le reniflard.	A l'essence ou avec un solvant convenable.
Filtre à combustible (après les 50 premières heures d'utilisation).	128	Déposer et jeter les éléments usagés, remonter des éléments et des joints neufs.	Purger le système d'alimentation après avoir mis en place les éléments neufs.

**GRAISSAGE TOUTES LES 100 HEURES**

Ensemble	N° de figure	Graissage	Informations générales
Huile moteur.	109	Vidanger le carter, refaire le plein avec de l'huile recommandée.	Le bouchon de vidange se trouve à l'extrémité du flexible en caoutchouc du côté droit du compartiment moteur.
<i>Note. — Après les 100 premières heures d'utilisation, le filtre à huile doit également être changé.</i>			
Carter de chaîne d'entraînement de batteur.	112	Vérifier le niveau d'huile et le compléter si nécessaire.	Utiliser l'huile recommandée.
Réductions finales (les deux roues avant).	115	Vérifier le niveau d'huile et le compléter si nécessaire.	Utiliser l'huile recommandée.
Boîte de vitesses (standard et hydrostatique).	113-114	Vérifier le niveau d'huile et le compléter si nécessaire.	Utiliser l'huile recommandée.

**UNIQUEMENT APRÈS LES 100 PREMIÈRES HEURES**

Boîte de vitesses.	113-114	Vidanger, rincer, et refaire le plein d'huile neuve.	
Siège	105	Graisser. 1 graisseur.	

**ENTRETIEN TOUTES LES 100 HEURES**

Ensemble	N° de figure	Entretien	Informations générales
----------	--------------	-----------	------------------------

**UNIQUEMENT APRÈS LES 100 PREMIÈRES HEURES D'UTILISATION**

Filtre de transmission hydrostatique.	149	Déposer et mettre aux déchets l'élément, monter un élément neuf.	Purger le système hydrostatique après avoir monté un élément neuf.
---------------------------------------	-----	--	--

**GRAISSAGE TOUTES LES 200 HEURES**

Ensemble	N° de figure	Graissage	Informations générales
Filtre à huile moteur.	110	Vidanger le carter, monter un filtre et un joint neuf. Refaire le plein du carter d'huile neuve.	Suivre les indications données pour l'échange du filtre sur moteur AT 6354.

**ENTRETIEN TOUTES LES 200 HEURES**

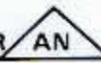
Ensemble	N° de figure	Entretien	Informations générales
Filtres à combustible.	128	Déposer et mettre aux déchets les éléments, remonter des éléments et des joints neufs.	Purger le système d'alimentation après avoir mis en place les éléments neufs.

**ENTRETIEN TOUTES LES 500 HEURES**

Ensemble	N° de figure	Entretien	Informations générales
Crépine de réservoir à combustible (au fond du réservoir).		Vidanger le réservoir. Déposer l'ensemble du bol de décantation Nettoyer la crépine et la remettre en place.	Purger le système lorsque tout est remonté et que le réservoir est plein.

**GRAISSAGE UNE FOIS PAR AN**

Ensemble	N° de figure	Graissage	Informations générales
Vis à otons.	106	Graisser 1 graisseur au centre de l'axe de la poulie.	Déposer le bouchon et monter un graisseur.
Arbre de transmission.	105	Graisser. 3 graisseurs, un de chaque côté de la boîte et un à la roue avant droite.	
Carter de chaîne d'entraînement de batteur.	112	Vidanger, rincer et remplir au niveau correct avec de l'huile propre.	Employer l'huile recommandée ne pas trop remplir.
Boîte de vitesses d'avancement (standard et hydrostatique).	113-114	Vidanger, rincer et remplir au niveau correct avec de l'huile propre.	Employer l'huile recommandée ne pas trop remplir.
Réductions finales (une à chaque roue avant).	115	Vidanger, rincer et remplir au niveau correct avec de l'huile propre.	Employer l'huile recommandée ne pas trop remplir.
Table. Boîtier de commande de lame.	108	Vidanger, rincer et remplir au niveau correct avec de l'huile propre.	Employer l'huile recommandée ne pas trop remplir.
Roues arrière.		Déposer, nettoyer et remplir de graisse les roulements des roues arrière.	Ne pas serrer exagérément les roulements au remontage.
Chaînes à rouleaux.		Déposer toutes les chaînes, les nettoyer, les graisser, les égoutter et les remonter.	Les nettoyer avec un solvant pour enlever la poussière, les tremper dans de l'huile moteur SAE 30 et les laisser égoutter.

ENTRETIEN UNE FOIS PAR  AN

Ensemble	N° de figure	Entretien	Informations générales
En général.		Vérifier l'usure, l'endommagement ou la casse de toutes les pièces de la machine.	
Filtre hydraulique (à l'intérieur du réservoir).	143	Déposer et monter un élément neuf.	Couples de serrage, écrou central de clapet de décharge 0,5 à 0,9 daNm. Boulons de couvercle 0,8 à 1,2 daNm.

ENTRETIEN OCCASIONNEL (SUIVANT BESOIN)

Ensemble	N° de figure	Entretien	Informations générales
Refroidisseur d'huile. Transmission hydrostatique.		Nettoyer de tous déchets et poussières.	Le refroidisseur est placé devant le radiateur du moteur. Des poignées permettent de l'enlever par le haut pour le nettoyer.
Maître cylindre frein.		Vérifier le niveau d'huile de frein dans chacun des deux récipients. Remplir si nécessaire.	Utiliser de l'huile Castrol Girling Crimson.

## DÉTAILS DE GRAISSAGE

### Moteur

#### Vidange du carter d'huile

Lorsque l'on dépose ou que l'on remplace le filtre à huile du moteur (fig. 108) procéder comme indiqué.

La figure 109 représente la dépose du filtre. Lorsque celui-ci est dévissé il ne peut pas être enlevé par suite de la tuyauterie d'huile intérieure et de l'échappement au-dessus, c'est pourquoi il est nécessaire de soulever le filtre 1 puis dévisser la tuyauterie 2 avec une clé et de déposer le tuyau avec le filtre.

**Important.** — Ne pas tenter de forcer sur le filtre en faisant peser sur la tuyauterie d'huile.

Pour monter un filtre neuf, placer la tuyauterie 2 dans l'élément (ne pas visser la tuyauterie dans l'élément) puis mettre en place les deux ensembles en vissant la tuyauterie dans le support 4 et en serrant le tuyau 2 avec une clé, visser ensuite le filtre sur la tuyauterie jusqu'à ce qu'il soit serré à la main.

**Note.** — Le serrage à la main correspond à un serrage tel que le filtre soit monté serré sans utilisation d'une clé, après remontage faire tourner le moteur et s'assurer qu'il n'y ait pas de fuites dans la zone du joint et du support.

## MOISSONNEUSE-BATTEUSE

### Boîte de vitesses et carter (fig. 110, 111, 112, 113)

Les niveaux du carter de chaîne d'entraînement de batteur, du carter de transmission, des réductions finales, et du boîtier de commande de lame se vérifient et se remplissent d'huile de la même façon.

**Note.** — Pour le boîtier de commande de lame, cette opération doit être effectuée table relevée de façon que le bras de commande de lame soit perpendiculaire au sol.

#### Vérification et remplissage

Pour vérifier le niveau d'huile, déposer les bouchons de remplissage et de niveau.

Ajouter une petite quantité d'huile recommandée par le bouchon de remplissage jusqu'à ce qu'elle s'écoule par le trou de niveau. Arrêter de verser de l'huile et laisser s'écouler l'huile en surplus. Lorsque l'huile s'arrête de couler, remettre en place les deux bouchons.

### Vidange

Chaque carter comporte un bouchon pour vidanger l'huile, le remplissage s'effectue de la même façon que la vérification de niveau.

### Roues arrière

Pour garnir les roulements des roues arrière :

- Déposer les deux roues arrière.
- Déposer les cones de roulements intérieurs et extérieurs ensemble, avec les cuvettes de roulement et les laver pour enlever toute la vieille graisse.
- Laisser s'égoutter et remplir les roulements de graisse.

Lors de la repose de chaque roue arrière, régler les roulements en serrant l'écrou du moyeu jusqu'à ce que l'on sente un léger serrage du roulement lorsque l'on fait tourner la roue. Desserrer alors l'écrou jusqu'au cran le plus proche permettant de mettre en place la goupille fendue.

### Nettoyage et graissage des chaînes

Il est recommandé de lubrifier les chaînes de la moissonneuse-batteuse de temps à autre pour éviter qu'elles ne se raidissent.

La périodicité de la lubrification est fonction des conditions de travail, mais on devra vérifier de temps en temps et huiler si nécessaire (huile moteur).

Une fois par saison ou lorsque les chaînes ont tendance à se raidir, les déposer de la machine et les lubrifier comme suit :

Déposer la chaîne de la machine, l'enrouler et l'immerger entièrement dans de l'essence ou dans un solvant similaire. Pour accélérer le processus de nettoyage, actionner les maillons vers l'arrière et vers l'avant pour faciliter la pénétration du solvant.

Retirer la chaîne du solvant et la laisser s'égoutter quelques minutes.

Plonger complètement la chaîne dans de l'huile moteur et la laisser aussi longtemps que possible, de préférence une nuit complète.

Retirer la chaîne de l'huile et la suspendre pour laisser s'égoutter le surplus d'huile. Enfin, essuyer la chaîne avec un chiffon propre.

**Important.** — Laisser s'égoutter la chaîne parfaitement.

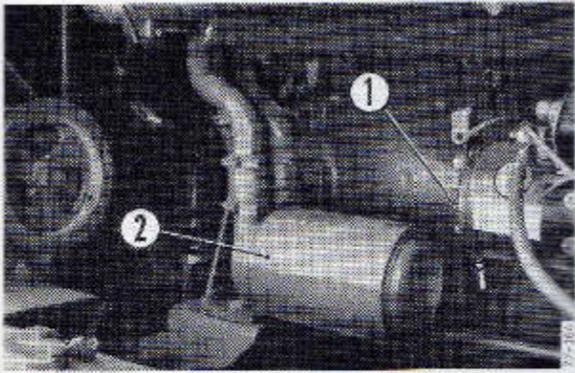


Fig. 107  
Graissage - Moteur AV 8540

- 1 - Jauge.
- 2 - Refroidisseur d'huile.

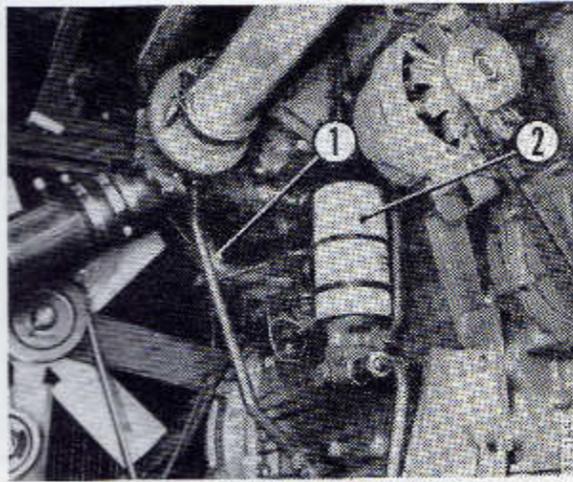


Fig. 108  
Graissage filtre à huile du moteur

- 1 - Bouchon de remplissage.
- 2 - Filtre à huile.

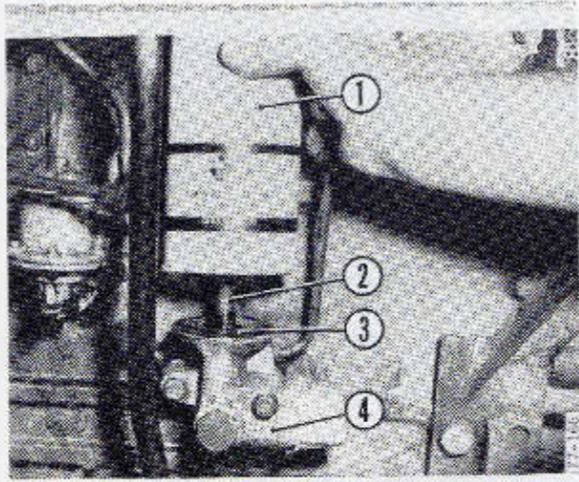


Fig. 109  
Graissage dépose du filtre à huile.

- 1 - Filtre.
- 2 - Tuyauterie d'huile.
- 3 - Hexagone pour l'utilisation d'une clé.
- 4 - Support.

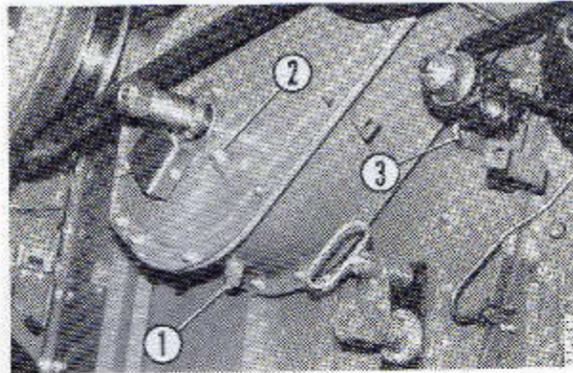
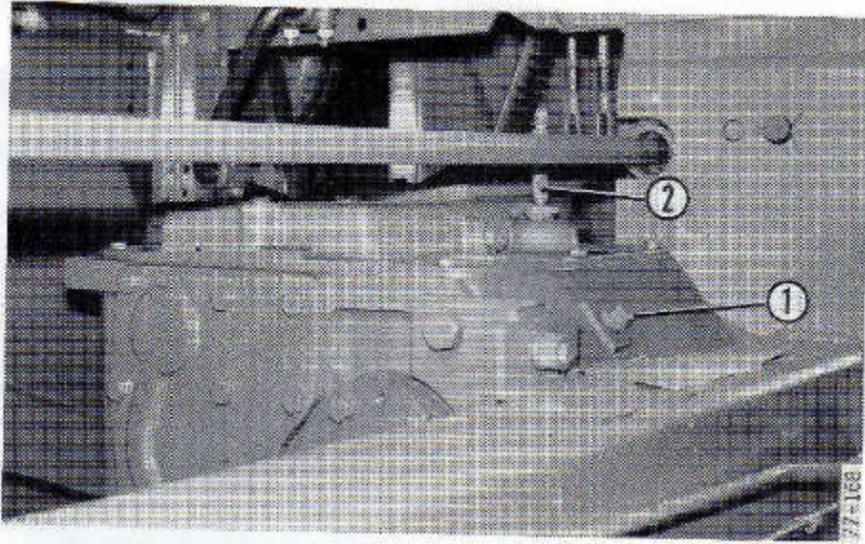
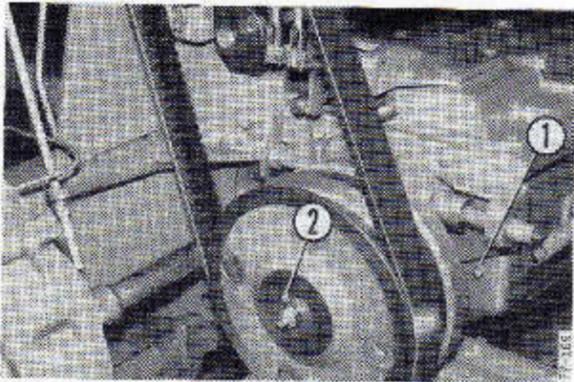


Fig. 110  
Graissage carter de chaîne d'entraînement de batteur

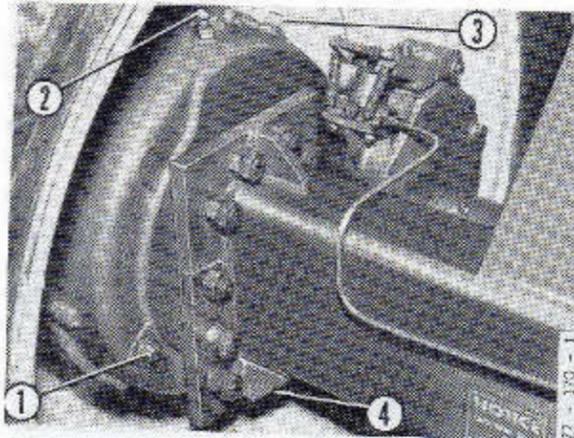
- 1 - Bouchon de vidange.
- 2 - Remplissage d'huile et bouchon de niveau.
- 3 - Roulement de tambour engreneur côté droit.



**Fig. 111**  
**Graissage transmission hydrostatique**  
 1 - Bouchon de remplissage.  
 2 - Reniflard.



**Fig. 112**  
**Graissage transmission standard**  
 1 - Bouchon de niveau.  
 2 - Embrayage d'avancement - Roulement extérieur.



**Fig. 113**  
**Graissage - réductions finales**  
 1 - Bouchon de niveau.  
 2 - Reniflard.  
 3 - Bouchon de remplissage.  
 4 - Bouchon de vidange.

## RÉGLAGES

Ce chapitre traite des opérations d'entretien et de réglage dont certaines sont à effectuer régulièrement pour maintenir la machine en parfait état de fonctionnement et d'autres qui doivent être effectuées lorsqu'on rencontre des difficultés en travail.

Tous les réglages de ce chapitre peuvent être effectués dans les champs sans outillage particulier. Les interventions demandant une compétence spéciale et des outils spéciaux doivent être effectués par le concessionnaire Massey-Ferguson.

### Entretien des courroies

Pour augmenter la durée et l'efficacité des courroies, suivre les principes ci-après.

1° Vérifier fréquemment :

- a) la tension,
- b) l'état d'usure,
- c) les déchirures,
- d) les craquelures,
- e) les gonflements,
- f) l'effilochage.

2° Conserver une tension correcte, on détruit plus de courroies lorsqu'elles sont trop lâches que trop tendues. Cependant une tension trop forte affaiblit la courroie.

3° Lorsqu'on remplace une courroie ne jamais la faire passer par-dessus le bord de la poulie à l'aide d'un levier. Faire passer la courroie au-dessus de la poulie en faisant tourner celle-ci.

4° Essuyer l'huile et la graisse dès qu'elles sont répandues puis nettoyer la machine de façon que le lubrifiant ne vienne pas en contact avec la courroie.

5° Nettoyer périodiquement les courroies à l'eau savonneuse. Ne pas employer de détergents puissants.

6° Il est déconseillé d'utiliser des graisses pour courroies.

7° Commander une courroie neuve en donnant son numéro de pièce et non en mesurant sa longueur.

8° Les courroies de rechange doivent être stockées, pendues et déroulées dans un local frais.

9° Vérifier l'alignement des poulies, leur usure, leur endommagement, leur tension et s'assurer qu'il n'y ait pas d'accumulation de saleté au fond des gorges.

### Entretien des chaînes

1° Les chaînes doivent être déposées de la machine pour les nettoyer et les graisser à la fin de chaque saison, comme indiqué précédemment.

2° Conserver une tension correcte. Un excès de tension entraîne l'allongement des chaînes et des efforts latéraux excessifs sur les arbres de pignons et les roulements. Une chaîne détendue va battre et sauter les dents du pignon, ce qui entraînera une usure excessive.

3° Si nécessaire, ajouter ou enlever des maillons de rallonge pour obtenir une longueur et une tension correcte.

4° Vérifier périodiquement l'alignement de tous les pignons et refaire l'alignement si nécessaire.

La commande par courroie durera plus longtemps, aura de meilleurs résultats, entraînera moins d'ennuis et de dépenses par la suite, si l'on effectue son premier montage avec soin et qu'on lui accorde 48 heures de rodage.

Prendre soin de choisir une courroie de dimension correspondante à la dimension de la gorge de poulie.

Vérifier l'alignement des poulies et des arbres.

Ne jamais mettre en place une courroie à l'aide d'un levier.

Ne pas mélanger les courroies neuves et les courroies usagées. Les courroies seraient surchargées. Remplacer le jeu complet.

### Filtre à air du moteur

L'ensemble du filtre à air 1 (fig. 114) épure l'air aspiré par le moteur. **En aucun cas**, le moteur ne doit tourner sans élément et sans cuve à poussières car il pourrait en résulter une usure rapide du moteur avec une diminution de ses performances.

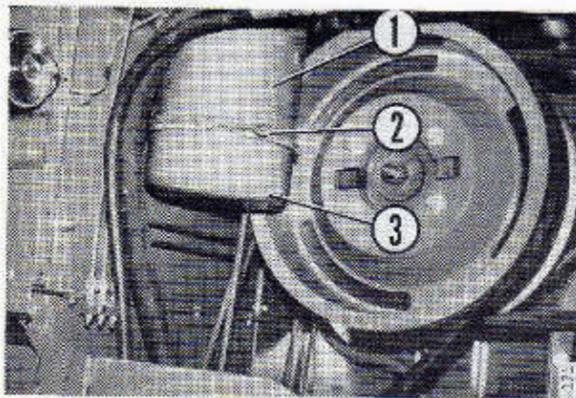


Fig. 114

**Filtre à air du moteur**

- 1 - Filtre à air du moteur.
- 2 - Verrou.
- 3 - Cuve à poussière.

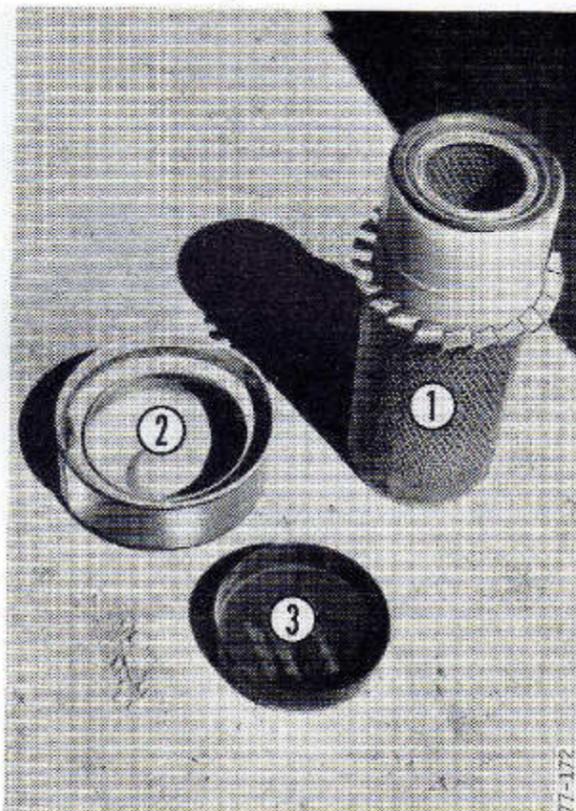


Fig. 115

**Détails du filtre à air**

- 1 - Élément extérieur du filtre à air.
- 2 - Cuve à poussière.
- 3 - Chapeau de caoutchouc.

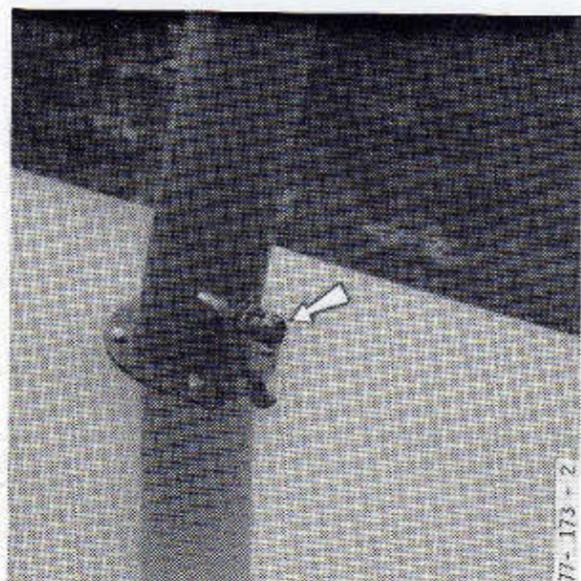


Fig. 116

**Indicateur de colmatage.**

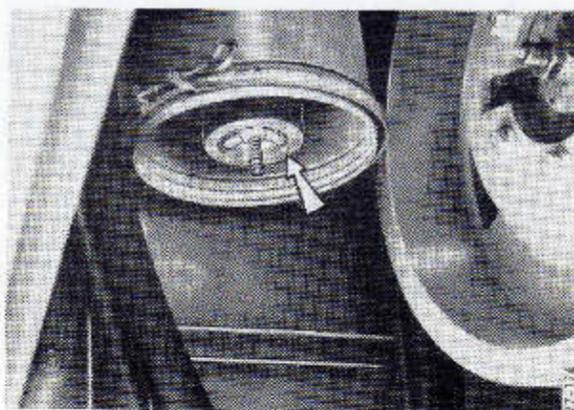


Fig. 117

**Élément de filtre intérieur.**

1° Vider la cuve à poussière 3 (fig. 114) **chaque jour** ou deux fois par jour en conditions extrêmement poussiéreuses.

2° Nettoyer l'élément de filtre extérieur (fig. 115) aux périodicités variables avec les conditions de poussière. Un avertisseur de colmatage devient rouge lorsqu'il est nécessaire de nettoyer l'élément, voir figure 116.

**Note.** — Le filtre à air comporte un second élément à l'intérieur de l'élément extérieur (fig. 117) et un pré-filtre du type cyclone.

#### **Vidange de la cuve à poussière**

Pour vider la cuve à poussière 3 (fig. 114) desserrer le verrou et déposer la cuve. Déposer le chapeau en caoutchouc 3 (fig. 115) à l'intérieur de la cuve et vider la poussière. Lors du remontage de la cuve 2 veiller à bien serrer le verrou.

**Note.** — Ne pas laisser monter le niveau de poussière à plus de 12 mm en dessous de la fente du chapeau en caoutchouc.

#### **Nettoyage de l'élément extérieur**

L'élément du filtre à air n'a pas à être nettoyé tant que le signal rouge de l'indicateur de colmatage n'apparaît pas et ne reste pas bloqué lorsque le moteur est arrêté.

L'élément extérieur 1 (fig. 115) doit être nettoyé suivant une des méthodes ci-dessous.

**Important.** — Ne pas utiliser d'essence, de gas oil ou d'autres solvants pour nettoyer l'élément. De même ne pas se contenter de brosser l'élément pour faire tomber la poussière et de le remettre ensuite en place.

#### **Élément chargé de poussière**

Si l'élément est surtout chargé de poussière, projeter un jet d'air sec et propre, en haut et en bas par l'intérieur de l'élément. La pression ne doit pas dépasser 7 bar et la buse doit être maintenue à 25 mm minimum de l'élément.

**Note.** — Ne pas séparer les ailettes en plastique de l'élément.

#### **Élément chargé de suie**

Si l'élément est surtout chargé de calamine ou de suie, employer à la fois le nettoyage à l'air et le lavage.

Utiliser de l'air comprimé ou de l'eau sous pression pour détacher la saleté (la pression d'air ne doit pas dépasser 7 bar et la pression d'eau 2,8 bar).

Préparer une solution d'eau et de détergent peu moussant. Tremper l'élément au moins 15 minutes (maximum 24 heures) en agitant l'élément dans la solution pour faciliter la chute de la saleté.

Retirer l'élément de la solution et le rincer des deux côtés avec un courant d'eau pour enlever toute la suie et la poussière. Continuer cette opération jusqu'à ce que l'eau passant au travers de l'élément s'écoule claire.

**Note.** — L'élément peut ne pas paraître propre par suite des dépôts qui subsistent.

Sécher l'élément avant de le remonter. Il est possible d'utiliser de l'eau tiède ou un ventilateur pour accélérer le séchage (température inférieure à 80 °C). Ne pas utiliser une ampoule électrique qui pourrait brûler ou arracher l'élément.

Vérifier l'état de l'élément, s'assurer qu'il n'est pas troué ou déchiré en plaçant une lampe à l'intérieur de l'élément. Les défauts se signalent par des endroits plus fins, des trous très petits et de légères déchirures.

#### **Élément extérieur de filtre à air (détails)**

L'élément est du type sec. Ne pas utiliser d'huile.

La durée d'utilisation de l'élément doit se limiter à un an ou 6 lavages. Pour éviter des arrêts prolongés lors du lavage d'un élément sale, il est conseillé d'avoir un élément propre d'avance pour pouvoir faire le remplacement immédiatement.

Conservé l'élément de rechange dans son emballage d'origine.

Ne pas frapper ou frotter l'élément pour chasser la poussière ou la saleté.

#### **Indicateur de colmatage (1 fig. 116)**

Après un colmatage, l'indicateur doit être réarmé, lorsque l'élément propre a été remis en place.

Pour réarmer l'indicateur, appuyer sur le bouton à la partie supérieure de l'ensemble, pour faire disparaître la bague rouge.

#### **Élément intérieur de sécurité (fig. 117)**

Ne pas déposer l'élément intérieur tant que l'indicateur de colmatage ne se remet pas au rouge après que l'élément a été nettoyé.

Ne pas nettoyer l'élément intérieur qui doit être remplacé par un élément neuf. L'élément intérieur doit être remplacé par un neuf chaque année.

#### **Filtre à air de la cabine (MF 750 et MF 760)**

L'élément du filtre à air de la cabine est du type plat. Il est situé en travers à l'avant du ventilateur, à l'intérieur de la cabine.

Cet élément doit être déposé une fois par jour (deux fois par jour en conditions très poussiéreuses) et nettoyé suivant une des méthodes ci-dessous.

1° En tapant légèrement l'élément avec la face sale tournée vers le bas.

2° En dirigeant l'air comprimé au travers de l'élément en sens inverse du courant d'air normal.

Videz également la poussière à l'intérieur du panneau puis essuyer avec un chiffon.

#### **Dépose et repose du filtre à air de la cabine**

Pour déposer l'élément :

Tourner les deux verrous 3 (fig. 118) pour libérer le filtre puis tourner les deux verrous avant 4 pour libérer le panneau. Déposer l'ensemble.

**Important.** — Lorsqu'on dépose le panneau, s'assurer que l'élément du filtre est maintenu dans le panneau.

Sortir l'élément de filtre, du panneau.

Pour reposer l'élément :

Les deux languettes 2 (fig. 119) du panneau doivent être placées vers l'arrière du panneau (éloigné des lèvres 3).

**Note.** — Lorsqu'on engage les languettes, appuyer seulement sur les coins extérieurs du filtre.

Mettre en place l'élément dans le panneau de façon qu'il butte contre les supports 2 (fig. 120).

Mettre en place l'élément et le panneau dans le logement du corps de ventilateur (fig. 118).

Tourner les verrous avant 4 pour verrouiller le panneau dans son logement, puis tourner les verrous arrière 3 pour placer le filtre contre le joint avant 2.

#### **Prise d'air rotative**

La prise d'air rotative évite que les balles et la paille ne viennent se déposer sur le radiateur, vérifier périodiquement qu'il n'y a pas de dépôts sur la prise d'air rotative, la nettoyer et la déposer.

Lorsque la prise d'air a été déposée, veiller lors du remontage à ne pas tordre le joint autour de l'ouverture du radiateur.

**Important.** — Lorsqu'on conduit une moissonneuse batteuse avec le mécanisme de battage DEBRAYÉ par exemple pour les déplacements sur route ou d'un champ à un autre, la prise d'air rotative ne tourne pas.

Dans ces conditions, la poussière a tendance à s'accumuler sur la prise d'air rotative en réduisant le passage de l'air vers le radiateur ce qui peut faire chauffer le moteur.

C'est pourquoi il est conseillé, dans ces conditions, d'embrayer souvent le mécanisme de battage pour chasser la poussière de la prise d'air par la force centrifuge.

Avant d'embrayer le mécanisme de battage, s'assurer qu'on peut le faire sans danger et qu'il n'y a personne à proximité, en particulier à l'arrière.

#### **Système d'alimentation**

##### **Vidange des filtres à combustible**

Il est prévu des robinets de vidange sous chaque filtre 4 (fig. 121).

**Note.** — Voir « purge du système d'alimentation » ci-après.

##### **Remplacement des filtres à combustible**

Pour déposer les filtres dévisser les boulons de fixation centraux 1 (fig. 121).

**Note.** — Voir « purge du système d'alimentation » ci-après.

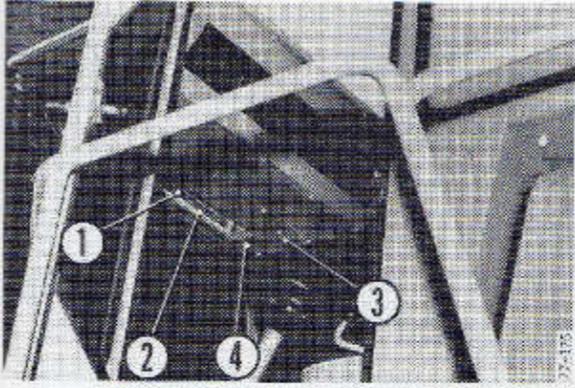


Fig. 118

**Filtre à air de la cabine**

- 1 - Logement du filtre.
- 2 - Joint avant.
- 3 - Verrou arrière.
- 4 - Verrou avant.

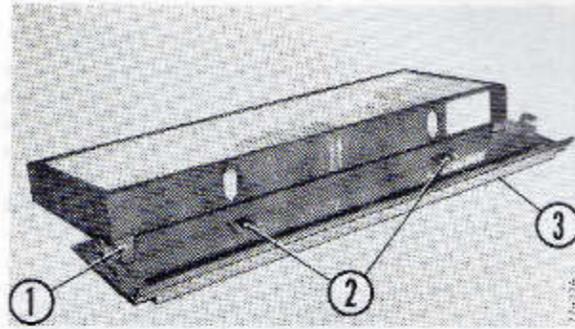


Fig. 119

**Détail de montage du filtre à air de la cabine**

- 1 - Support.
- 2 - Languette.
- 3 - Lèvre.

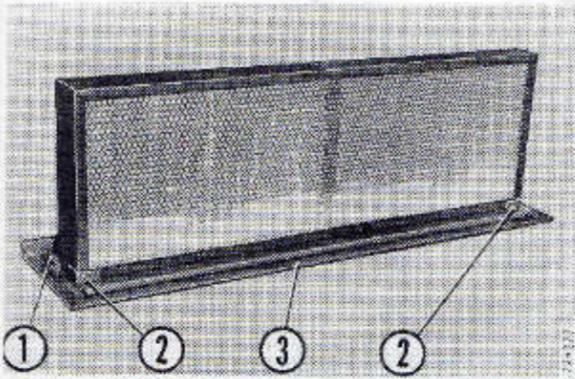


Fig. 120

**Détail de montage du filtre à air de la cabine**

- 1 - Verrou.
- 2 - Support.
- 3 - Arrière du panneau.

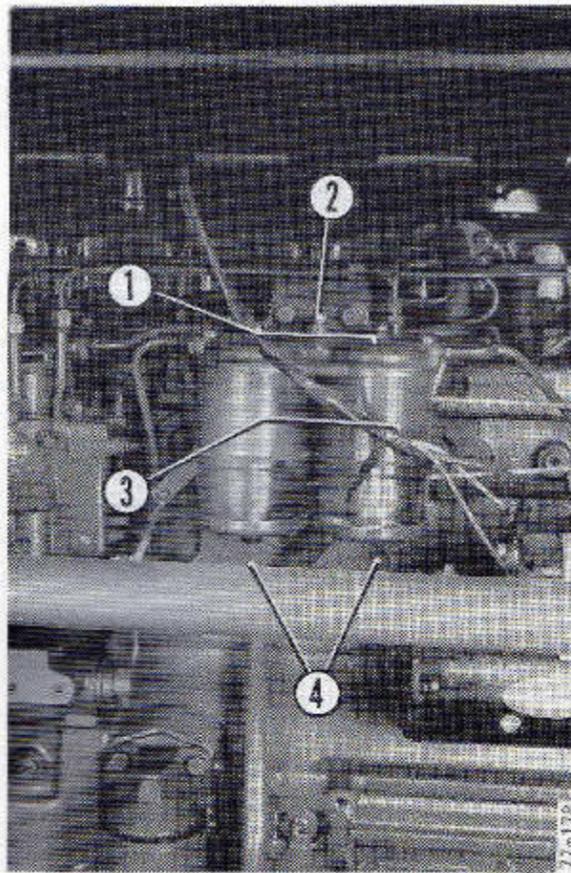


Fig. 121

**Filtres à combustible**

- 1 - Boulon central.
- 2 - Bouchon de purge.
- 3 - Filtres.
- 4 - Bouchons de vidange.

## Purge du système d'alimentation

**Important.** — Les moissonneuses-batteuses MF 740, 750 et 760 sont équipées d'un système d'arrêt automatique de l'alimentation en cas de surchauffe du moteur ou de chute de pression d'huile.

Le clapet d'arrêt est fermé lorsque le moteur est arrêté. Il doit donc être ouvert pour pouvoir effectuer la purge. Pour cela monter un fil de shunt entre la borne du clapet d'arrêt et la borne du démarreur comme illustré figure 122. S'assurer lorsque la purge est terminée que le fil de shunt a bien été enlevé.

Il est nécessaire de purger le système d'alimentation complet quand :

- 1° On a procédé aux opérations précédentes.
- 2° Le moteur refuse de démarrer.
- 3° Le moteur démarre puis s'arrête après quelques instants.
- 4° Le moteur n'a pas tourné depuis longtemps.
- 5° Le réservoir a été vidé complètement.

Pour purger le système : placer la manette d'arrêt sur « Marche ».

Desserrer les bouchons de purge en-dessus des têtes des filtres 2 (fig. 121) et actionner le levier de la pompe d'alimentation 2 (fig. 124) sur toute la course du levier jusqu'à ce que le combustible s'écoule sans bulle d'air. Serrer la vis de purge.

**Note.** — Si le levier ne pompe pas de combustible, tourner légèrement le moteur pour changer la position de la came de pompe d'alimentation.

Desserrer les vis de purge supérieures et inférieures 2 et 3 (fig. 123) de la pompe d'injection 1 et actionner le levier 1 (fig. 124) jusqu'à ce que le combustible sortant de la vis de purge inférieure 2 soit exempt de bulle d'air resserrer la vis de purge inférieure. Continuer à pomper jusqu'à ce que le combustible sortant de la vis supérieure 3 soit également exempt de bulles d'air.

Resserrer la vis de purge supérieure.

Desserrer plusieurs raccords sur les tubulures d'injection.

**Note.** — Il n'est pas nécessaire de desserrer tous les raccords. Placer le levier d'accélérateur sur « Régime maximum » et la tirette d'arrêt en position de marche. Actionner le démarreur jusqu'à ce que le combustible sortant des raccords s'écoule sans bulle d'air. Resserrer les raccords.

Mettre le moteur en route au régime maximum. Lorsque le moteur a démarré ramener le levier en position de ralenti, laisser tourner le moteur quelques minutes pour être sûr qu'il n'y a plus d'air dans le système.

**Note.** — Si on rencontre de nouveaux problèmes de purge, recommencer les opérations ci-dessus.

Lorsque le moteur tourne, ouvrir et fermer rapidement les vis de purge pour chasser tout l'air emprisonné dans la pompe.

## Bouton de suralimentation en combustible Moteur AV 8 540 MF 760

Ce bouton 5 (fig. 125) est une aide au démarrage par temps froid.

Ce bouton est relié à la commande d'arrêt d'alimentation du moteur 6.

Lors de l'utilisation du bouton de suralimentation, s'assurer que la tirette d'arrêt du moteur soit repoussée.

**Important.** — La tirette d'arrêt du moteur sur la pompe d'injection DOIT être en position ouverte quand on appuie sur le bouton. NE PAS essayer d'appuyer sur le bouton si la tirette est en position fermée.

Sur le moteur, appuyer sur le bouton de suralimentation 5.

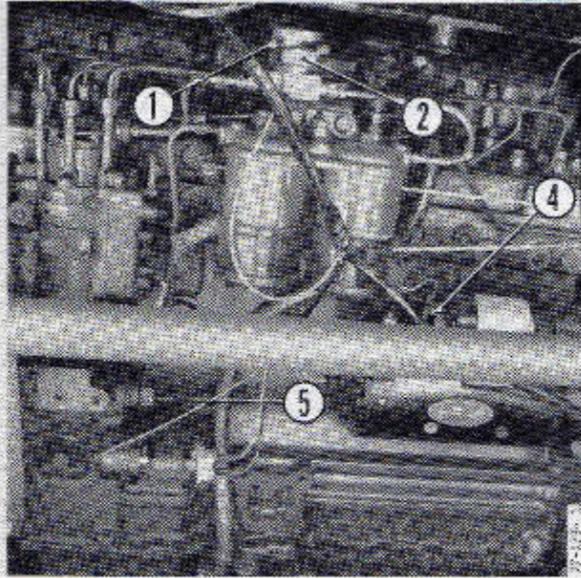
Le bouton doit rester dans cette position.

Quand le moteur démarre, le bouton 5 sera relâché par le régulateur à l'intérieur de la pompe d'injection.

## Contacteur d'arrêt d'alimentation de la pompe en cas de surchauffe du moteur ou de chute de pression d'huile (MF 750 et MF 760)

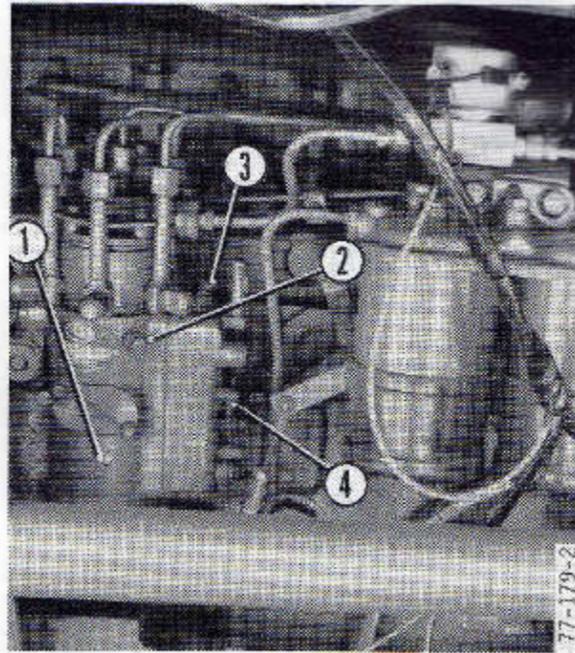
Ce contacteur est muni d'un fusible placé contre l'ensemble.

Si le fusible fond, le contacteur arrête le combustible et le moteur s'arrête (voir le paragraphe « Système électrique » dans ce chapitre).



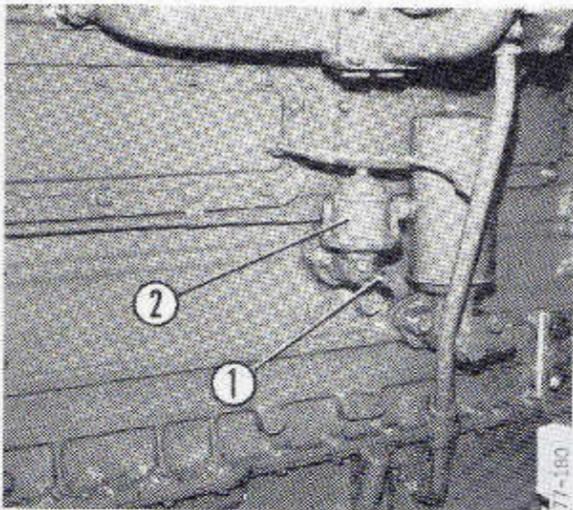
**Fig. 122**  
Purge du système d'injection  
Fil de shunt

- 1 - Cosse.
- 2 - Solénoïde d'arrêt de la pompe.
- 3 - Fil de masse.
- 4 - Borne de démarreur.
- 5 - Entraînement de la pompe.



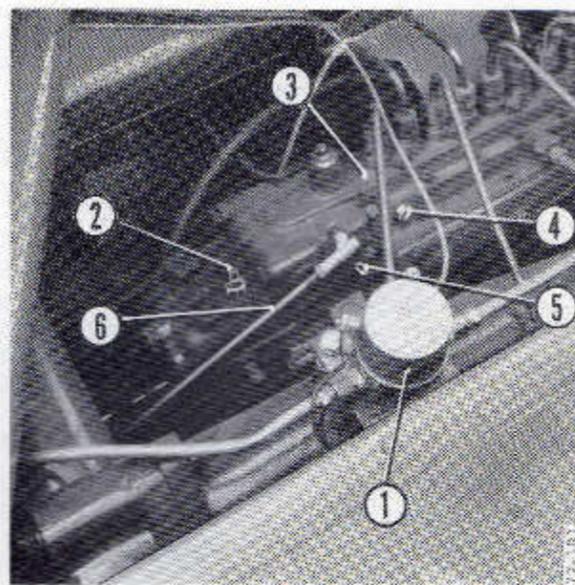
**Fig. 123**  
Pompe d'injection

- 1 - Pompe.
- 2 - Bouchon inférieur de purge.
- 3 - Bouchon supérieur de purge.
- 4 - Vis de réglage de ralenti.



**Fig. 124**  
Pompe d'alimentation

- 1 - Levier de pompe d'alimentation. L'actionner sur sa course complète.
- 2 - Pompe d'alimentation.



**Fig. 125**  
Système d'alimentation

- 1 - Contacteur d'arrêt.
- 2 - Vis de réglage de ralenti.
- 3 - Pompe d'injection.
- 4 - Bouchon de purge.
- 5 - Bouton de suralimentation.
- 6 - Commande d'arrêt d'alimentation.

## Réglages du moteur

### Réglage du régime de ralenti

On vérifie le régime avec un compte tours précis branché sur l'arbre d'entraînement de la pompe comme indiqué 5 (fig. 122).

Si le régime est incorrect, le réglage s'effectue par la vis 4 (fig. 123).

### Réglage du régime maximum

Le réglage de régime maximum sur la pompe est plombé et ne doit être effectué que par le concessionnaire MF.

### Système de refroidissement du moteur

Par temps froid, toujours utiliser un mélange anti-gel. Si on utilise de l'eau pure, vidanger chaque soir après le travail.

Si en été, on utilise de l'eau pure, toujours ajouter un produit antirouille.

**Note.** — Il est recommandé d'utiliser de l'eau de pluie qui ne contient pas de sels minéraux.

### Radiateur

Le moteur est équipé d'un système de refroidissement sous pression. Pour conserver cette pression, il est nécessaire que le bouchon de radiateur soit bien serré.

**Attention.** — Si on doit déposer le bouchon lorsque le moteur est très chaud, desserrer celui-ci au premier cran pour laisser tomber la pression, puis le déposer.

Remplir le radiateur jusqu'à 25 mm en-dessous du col de remplissage.

### Vidange du système

Il est prévu un bouchon de vidange à la partie inférieure du radiateur et un sur le bloc moteur.

Lors de la vidange du système de refroidissement, il est recommandé de placer la machine sur un sol horizontal pour être sûr qu'il ne reste pas dans les tuyauteries de liquide de refroidissement.

### Entraînement du ventilateur de radiateur

Vérifier la tension de la courroie d'entraînement de ventilateur périodiquement et régler si nécessaire sa tension à l'aide de la poulie folle. Pour régler, desserrer l'écrou central de la poulie de tension et tourner le long boulon à la partie supérieure du support pour lever ou baisser la poulie.

Après réglage, resserrer le boulon central de la poulie.

### Nettoyage du radiateur

Déposer la prise d'air rotative et nettoyer les ailettes du radiateur.

## SYSTÈME DE FREINAGE

### Réservoir de liquide de frein (fig. 126)

Vérifier périodiquement le niveau de liquide dans le réservoir hydraulique 1 (fig. 126).

S'assurer qu'il ne descend pas au-dessous du trait marqué « Danger », 2.

Remplir le réservoir de liquide si nécessaire. Utiliser du liquide de frein Castrol Girling Crimson après avoir enlevé le couvercle 3 (fig. 126).

**Important.** — Le couvercle 3 (fig. 126) doit être replacé soigneusement sur le réservoir.

### Purge des freins

Lorsqu'on actionne les freins et que le niveau d'huile dans le réservoir est trop bas, de l'air passe dans les tubulures. Le freinage est alors élastique.

Les freins doivent être purgés.

Si une seule pédale est élastique, il suffit de purger le côté correspondant.

Si les deux pédales sont élastiques, purger un seul côté, puis l'autre ensuite.

Pour purger les freins :

Vérifier le niveau de liquide dans le réservoir et remplir au niveau correct.

La vis de purge 1 (fig. 127) étant fermée, pomper vigoureusement plusieurs fois sur la pédale et la maintenir appuyée.

Ouvrir immédiatement la vis de purge et laisser descendre la pédale, fermer la vis de purge.

Relâcher la pédale de frein et recommencer cette opération jusqu'à ce qu'il ne reste plus d'air dans le circuit.

Vérifier de nouveau le niveau du liquide dans le réservoir et le remplir correctement. Si nécessaire faire la même opération sur l'autre pédale.

### Réservoir hydraulique

#### Commande de rabatteur par variateur (option usine)

Toutes les 10 heures de travail, vérifier le niveau du fluide dans le réservoir hydraulique à l'arrière de la table du côté gauche.

Vérifier le niveau de liquide à l'aide de la jauge. Si nécessaire, compléter le niveau avec de l'huile Mobiland super Universal jusqu'au repère maximum.

## SYSTÈME ÉLECTRIQUE (fig. 128)

### Batterie MF 740

La batterie est branchée avec la borne négative à la masse, et la borne positive reliée au câble de démarreur.

Si une batterie supplémentaire est branchée, les deux batteries doivent être branchées en parallèle, borne négative avec borne négative et borne positive avec borne positive.

### Batteries MF 750 et MF 760

Les deux batteries (fig. 129) sont branchées en parallèle. Les deux bornes négatives sont à la masse et les deux bornes positives reliées entre elles sont branchées au câble de démarreur.

**Important.** — En aucun cas, ne brancher les batteries en série c'est-à-dire une borne positive reliée à une borne négative. La tension serait alors de 24 volts et endommagerait les organes électriques.

### Raccordement électrique de la remorque (fig. 130)

Une prise de courant à l'arrière du côté gauche de la machine permet de raccorder le faisceau électrique de la remorque lorsqu'elle est attelée à la machine.

**Note.** — Sur certaines machines le fil vert arrivant à la borne + de l'ampèremètre peut être connecté à la borne 1 du relais.

D'autre part le fil gris du contacteur de démarreur peut être connecté au contact.

### Entretien des batteries

#### Vérification de l'électrolyte

La densité de l'électrolyte doit être vérifiée périodiquement avec un pèse acide précis. La densité d'une batterie bien chargée est de 1,230 à 1,260. Si elle est inférieure à 1,215, la batterie doit être chargée.

#### Vérification du niveau

Ne pas laisser descendre le niveau de l'électrolyte en-dessous du haut des plaques. Si nécessaire ajouter de l'eau distillée ou de l'eau de pluie pour établir le niveau correct. Ne pas trop remplir pour éviter que l'électrolyte ne sorte par les trous d'évent.

#### Nettoyage des batteries

Les dépôts d'acide sur les batteries peuvent être éliminés à l'aide d'une solution d'ammoniaque 113 g/l. Lorsque les dépôts ont disparu, rincer à l'eau.

La solution peut également être utilisée pour nettoyer les bornes. Lorsqu'elles sont sèches les enduire de vaseline.

Débrancher le câble de masse des batteries avant d'intervenir sur le système électrique.

Ne pas débrancher l'alternateur ou la batterie quand l'alternateur charge.

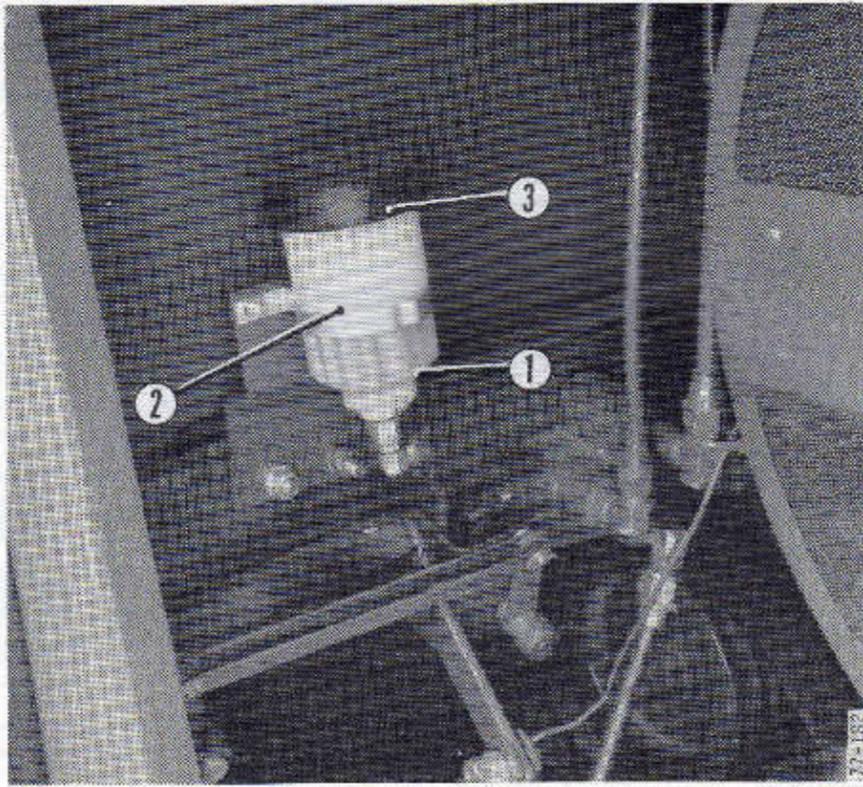


Fig. 126

Réservoir de liquide de frein

- 1 - Réservoir (dans le compartiment de prise d'air rotative).
- 2 - Repère du niveau de liquide de frein.
- 3 - Couvercle.

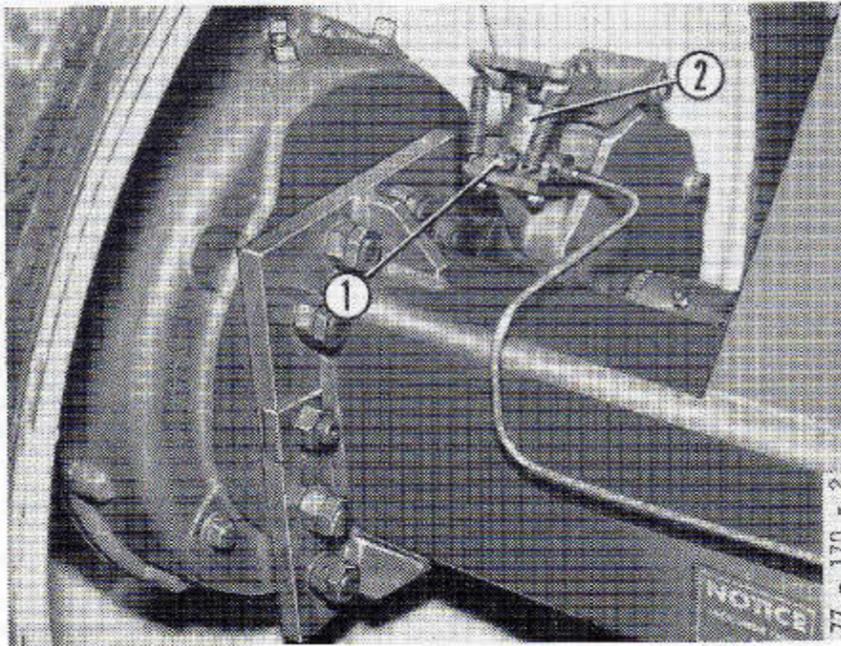


Fig. 127

Frein raccord de purge

- 1 - Bouchon de purge.
- 2 - Cylindre de frein.

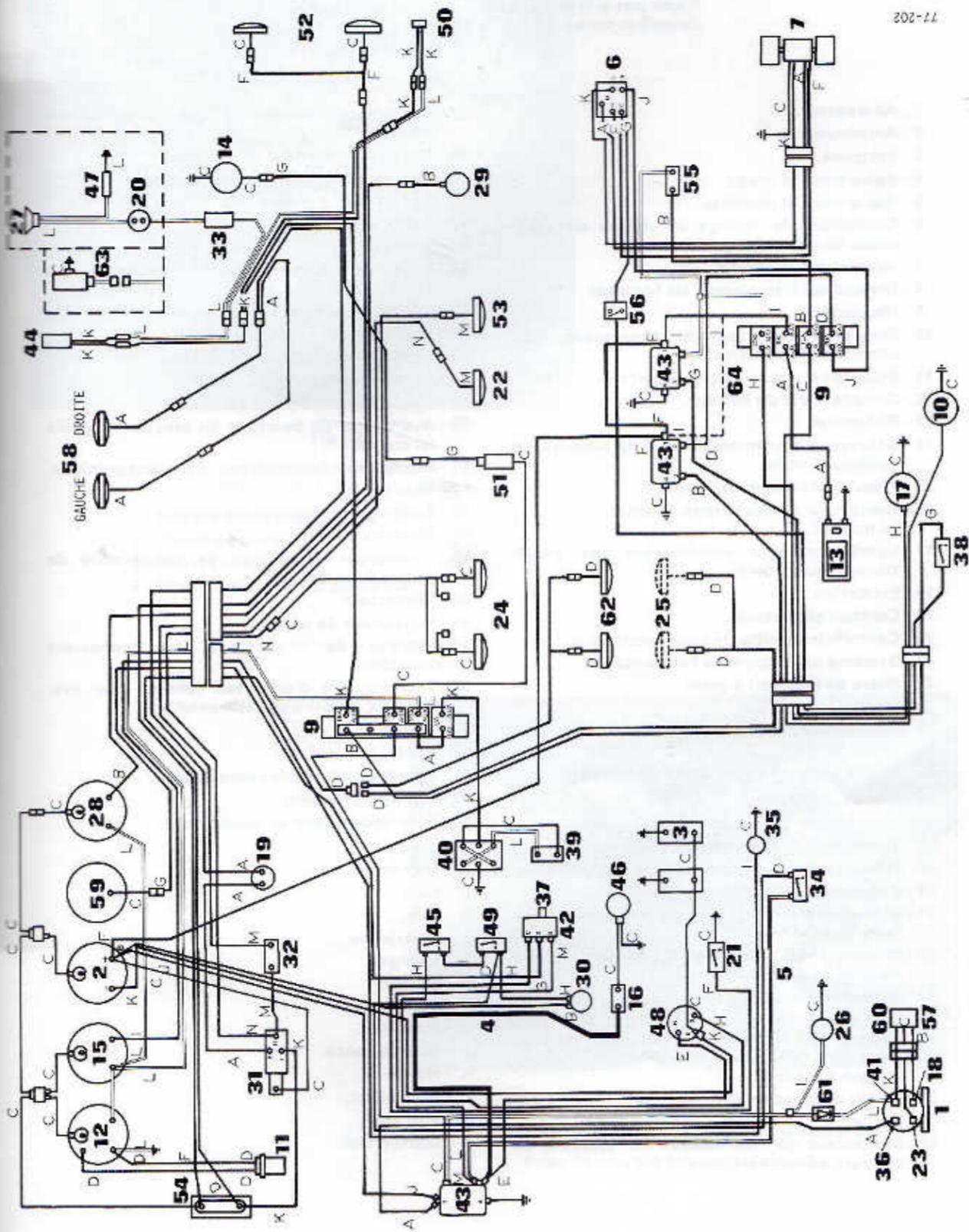


Fig. 128  
Schéma électrique.

Note. — Sur certaines machines, le fil vert arrivant à la borne + de l'ampèremètre peut être connecté à la borne 1 du relais.  
D'autre part le fil gris du contacteur de démarreur peut être connecté au contact.

- |  |  |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>1 - Alternateur.</li> <li>2 - Ampèremètre.</li> <li>3 - Batteries.</li> <li>4 - Gaine noire et rouge.</li> <li>5 - Gaine noire et blanche.</li> <li>6 - Contacteur de réglage de vitesse de ventilateur de cabine.</li> <li>7 - Ventilateur de cabine.</li> <li>8 - Disjoncteur (remplaçant les fusibles).</li> <li>9 - Disjoncteurs.</li> <li>10 - Embrayage électrique du compresseur d'air conditionné (non monté).</li> <li>11 - Éclairage du tachymètre de batteur.</li> <li>12 - Compte tours du batteur.</li> <li>13 - Plafonnier.</li> <li>14 - Débrayage électromagnétique de table (ou de cueilleur à maïs).</li> <li>15 - Pression d'huile du moteur.</li> <li>16 - Contacteur de démarrage à l'éther. (si monté).</li> <li>17 - Ventilateur pour refroidisseur (air conditionné) (non monté).</li> <li>18 - Excitation.</li> <li>19 - Centrale clignotante.</li> <li>20 - Centrale intermittente pour avertisseur.</li> <li>21 - Système de coupure de l'alimentation.</li> <li>22 - Phare de réservoir à grain.</li> <li>23 - Masse.</li> <li>24 - Phares (sur barre support de panneau avant moteur).</li> <li>25 - Phares sur partie supérieure de cabine.</li> <li>26 - Compteur horaire. <span style="float: right;">17</span></li> <li>27 - Avertisseur.</li> <li>28 - Thermomètre d'huile hydrostatique.</li> <li>29 - Éclairage de température d'huile hydrostatique.</li> <li>30 - Contact.</li> <li>31 - Commutateur d'éclairage (3 positions) (éclairage route et travail).</li> <li>32 - Commutateur d'éclairage (2 positions) (phare de tube de décharge).</li> <li>33 - Contacteur pour avertisseur de bourrage.</li> <li>34 - Contacteur de sécurité de pression d'huile agissant sur le système de coupure de l'alimentation. Sens de montage de la diode indiqué par schéma.</li> <li>35 - Sonde de pression d'huile.</li> <li>36 - Sortie.</li> <li>37 - Contacteur de réarmement du système de coupure de l'alimentation.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>38 - Contacteur de sécurité pour compresseur (non monté).</li> <li>39 - Moteur de variateur de rabatteur.</li> <li>40 - Contacteur de variateur de rabatteur.</li> <li>41 - Régulateur.</li> <li>42 - Relais avec fusible.</li> <li>43 - Relais.</li> <li>44 - Contacteur d'avertisseur de bourrage des otos.</li> <li>45 - Contacteur de sécurité (levier d'avancement).</li> <li>46 - Bobinage.</li> <li>47 - Arrêt de l'avertisseur.</li> <li>48 - Lanceur de démarreur.</li> <li>49 - Contacteur de démarreur.</li> <li>50 - Avertisseur de bourrage du broyeur de paille (si monté).</li> <li>51 - Contacteur de débrayage électromagnétique.</li> <li>52 - Feux arrière.</li> <li>53 - Éclairage de décharge de grain.</li> <li>54 - Plaque à bornes.</li> <li>55 - Contacteur de réglage de température de cabine (non monté).</li> <li>56 - Contacteur.</li> <li>57 - Régulateur de tension.</li> <li>58 - Lampes de clignotants (fonctionnement simultané).</li> <li>59 - Thermomètre d'eau avec contact pour système de coupure de l'alimentation.</li> <li>60 - Raccord.</li> <li>61 - Diode.</li> <li>62 - Phares pour machine sans cabine.</li> <li>63 - Lampe du ronfleur.</li> <li>64 - Pour cabine sans air conditionné.</li> </ul> <p>A - Jaune.<br/>B - Vert foncé.<br/>C - Noir.<br/>D - Gris.<br/>E - Vert/jaune.<br/>F - Orange.<br/>G - Pourpre.<br/>H - Bleu foncé.<br/>I - Bleu clair.<br/>J - Marron foncé.<br/>K - Rouge.<br/>L - Noir/blanc.<br/>M - Vert clair.<br/>N - Marron clair.</p> |
|--|--|

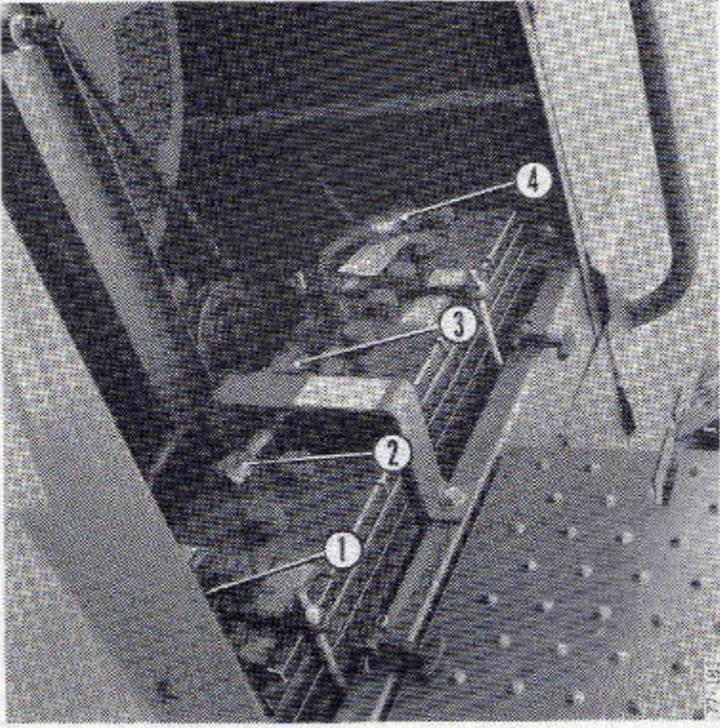


Fig. 129

**Montage des batteries  
(Moteur AT 6 354 et AV 8540)**

- 1 - Négatif à la masse.
- 2 - Positif au positif.
- 3 - Négatif à la masse.
- 4 - Positif à la borne du démarreur.

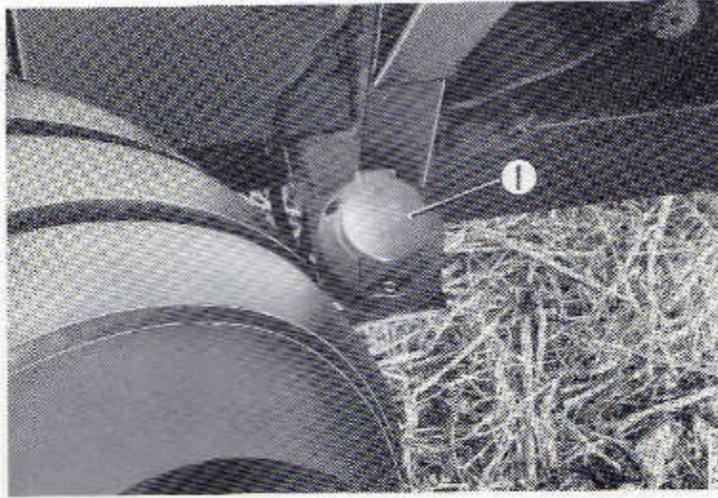
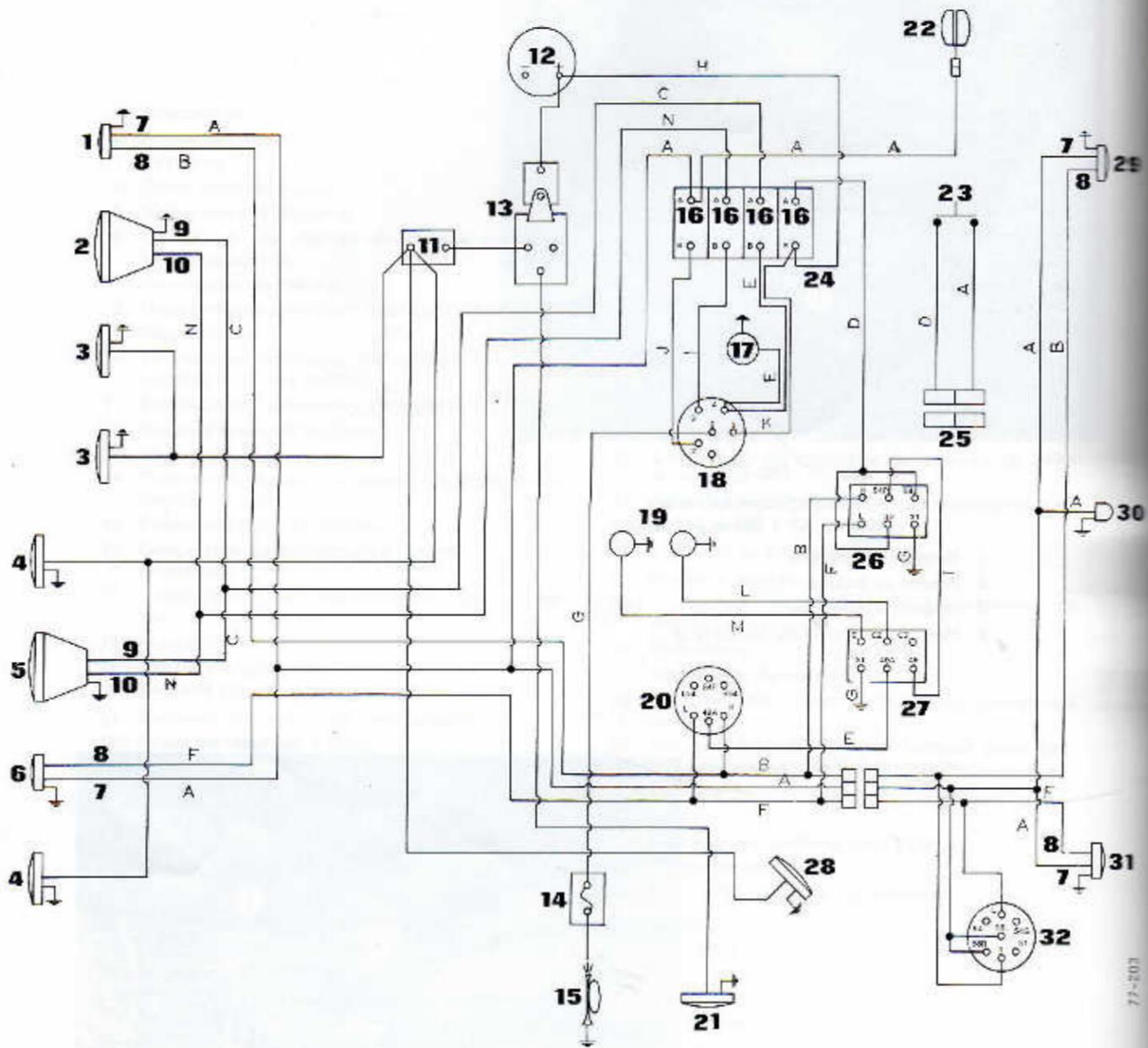


Fig. 130

**Raccordement électrique de la remorque**

- 1 - Prise de courant couvercle fermé.



77-203

Fig. 131

Schéma de câblage - Éclairage.

- 1 - Feux avant droit.
- 2 - Phare droit.
- 3 - Phare de travail.
- 4 - Phare de travail.
- 5 - Phare gauche.
- 6 - Feux avant gauche.
- 7 - Stationnement.
- 8 - Clignotant.
- 9 - Phare.
- 10 - Code.
- 11 - Barre raccord.
- 12 - Ampèremètre.
- 13 - Interrupteur de phare de travail.
- 14 - Fusible 10 ampères.
- 15 - Avertisseur.
- 16 - 10 ampères.
- 17 - Témoin de phare.
- 18 - Commutateur d'éclairage.
- 19 - Témoins de clignotant.
- 20 - Contacteur de clignotant.
- 21 - Phare de décharge.
- 22 - France uniquement (plaque « D »).
- 23 - Avertisseur de bourrage des secoueurs.
- 24 - Coupe-circuit des phares.

- 25 - Faisceau.
- 26 - Contacteur de signal de détresse.
- 27 - Relais de clignotants.
- 28 - Phare de réservoir à grain.
- 29 - Feux arrière droit.
- 30 - Éclairage de plaque de police.
- 31 - Feux arrière gauche.
- 32 - Prise de courant.

- A - Rouge.
- B - Vert/blanc.
- C - Bleu/blanc.
- D - Blanc.
- E - Bleu.
- F - Vert/rouge.
- G - Noir.
- H - Orange.
- I - Marron.
- J - Marron/blanc.
- K - Pourpre.
- L - Vert.
- M - Jaune.
- N - Bleu/rouge.

### Alternateur

La moissonneuse-batteuse est équipée d'un alternateur de 72 amp. (fig. 132).

On observera les points suivants :

1° Si l'on branche un chargeur : brancher la borne positive du chargeur à la borne positive de la batterie.

2° Ne pas faire tourner le moteur avec les batteries débranchées sauf pour de très courts instants. S'assurer alors que les fils de batteries ne viennent pas en contact avec le bâti de la machine ce qui engendrerait une tension très forte qui pourrait être dangereuse pour les personnes qui toucheraient le bâti.

3° Lorsque l'on soude électriquement sur la machine, débrancher la batterie et l'alternateur pour éviter d'endommager le système électrique.

4° Ne pas court-circuiter ou mettre à la masse l'une des bornes.

5° Un alternateur n'a pas à être polarisé.

6° Un alternateur ne demande aucun graissage périodique.

### Courroies de commande d'alternateur

L'alternateur est entraîné par une paire de courroies 2 (fig. 132) dont la tension est réglable en desserrant le boulon pivot 1 et le boulon de fixation 3 et en basculant l'alternateur.

### Coupe circuits

Le circuit électrique est équipé de coupe circuits situés à l'intérieur de la console du poste de conduite. Si la machine est équipée d'une cabine, un autre jeu de coupe-circuits est placé à l'intérieur du bloc de climatisation de la cabine.

**Important.** — Les bornes du coupe-circuits sont marquées BAT et AUX.

La borne BAT (courte) doit être reliée à la batterie ou du côté arrivée (+), autrement le coupe-circuit risque d'être endommagé si une surcharge se produit.

### Fusible - Contacteur d'arrêt

Le contacteur d'arrêt 2 (fig. 134), (avec la tirette d'arrêt) est équipé d'un relais protégé par un fusible de 14 ampère du type automobile 1 (fig. 134) qui doit être remplacé s'il est fondu.

Si le fusible 1 fond le moteur s'arrête. Ce fusible est situé sous le contacteur comme illustré figure 134.

### Relais intermittent - Avertisseur sonore (MF 740)

L'avertisseur 2 (fig. 135), de bourrage de la vis à otions (et du hache paille s'il est monté) est équipé d'un relais 1 le faisant fonctionner par intermittence.

Le relais 1 est situé du côté gauche de la machine

sur le panneau avant à l'intérieur de la prise d'air rotative.

### Indicateur de vitesse du batteur Réglage du transmetteur

L'indicateur de vitesse du batteur sur la console de la plate-forme de conduite est relié à un transmetteur 1 (fig. 136) à la partie supérieure avant de la boîte de batteur.

Si le transmetteur 7 doit être remplacé, il devra être réglé comme suit :

- Déposer le capuchon et débrancher les fils du transmetteur 7.
- Desserrer le contre-écrou 8.
- Tourner le batteur pour aligner les dents du disque 9 avec le transmetteur 7.
- Tourner le transmetteur 7 à la main jusqu'à ce qu'il touche la dent.
- Dévisser le transmetteur de 1/2 tour ce qui assure un dégagement de 0,76 à 1,52 mm nécessaire.
- Serrer le contre-écrou 8 et rebrancher les fils. Replacer le capuchon.

### Vérification de la précision et réglage

Pour vérifier la précision de l'indicateur de vitesse :

- Mettre la boîte de vitesse de batteur en gamme rapide - faire tourner le moteur et engager le mécanisme de battage - régler le batteur à sa vitesse maximum.
- vérifier le chiffre de l'indicateur, à l'aide d'un compte tours précis, vérifier la vitesse sur l'arbre de commande de batteur.
- Comparer les deux chiffres qui doivent être identiques, sinon :
  - déposer le chapeau en plastique de la vis de réglage 3 (fig. 137) ;
  - passer un tournevis à petite lame sur la vis de réglage et tourner lentement dans le sens des aiguilles d'une montre pour augmenter le chiffre indiqué et en sens inverse pour le diminuer jusqu'à ce qu'on ait obtenu le même chiffre que sur le compte tours.

**Important.** — Ne pas forcer sur la vis au-delà des limites de réglage.

**Note.** — Si on dépose le tableau de bord pour accéder à la vis de réglage, brancher le fil de masse 4 du panneau sur le corps de la machine.

Désengager le mécanisme de battage et arrêter le moteur.

### Régulateur de tension

Le régulateur est situé du côté droit sous la boîte de vitesses du batteur (fig. 133).

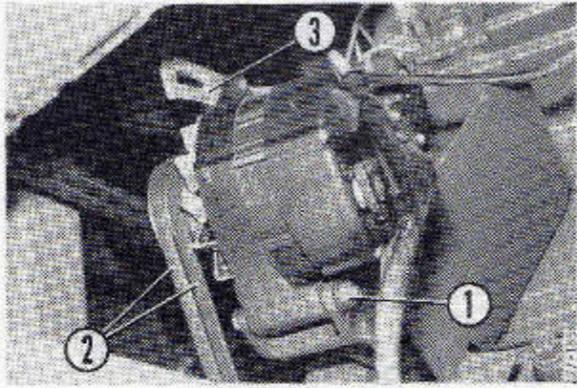


Fig. 132

**Alternateur et courroies d'entraînement**

- 1 - Boulon pivot.
- 2 - Courroies d'entraînement de l'alternateur.
- 3 - Boulon de retenue (dans le support).

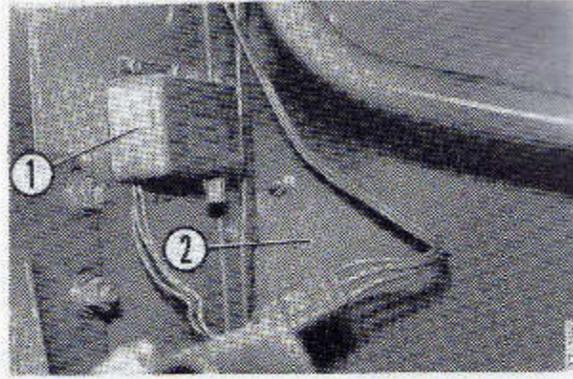


Fig. 133

**Régulateur de tension**

- 1 - Régulateur.
- 2 - Boîte de vitesse de batteur - côté droit.

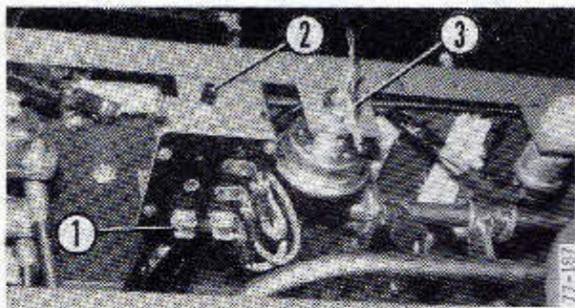


Fig. 134

**Fusible - contacteur d'arrêt**

- 1 - Fusible.
- 2 - Contacteur d'arrêt.
- 3 - Contact.

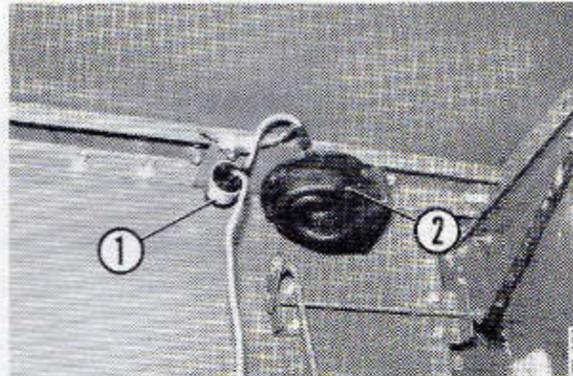


Fig. 135

**Avertisseur sonore - relais intermittent**

- 1 - Relais.
- 2 - Avertisseur.

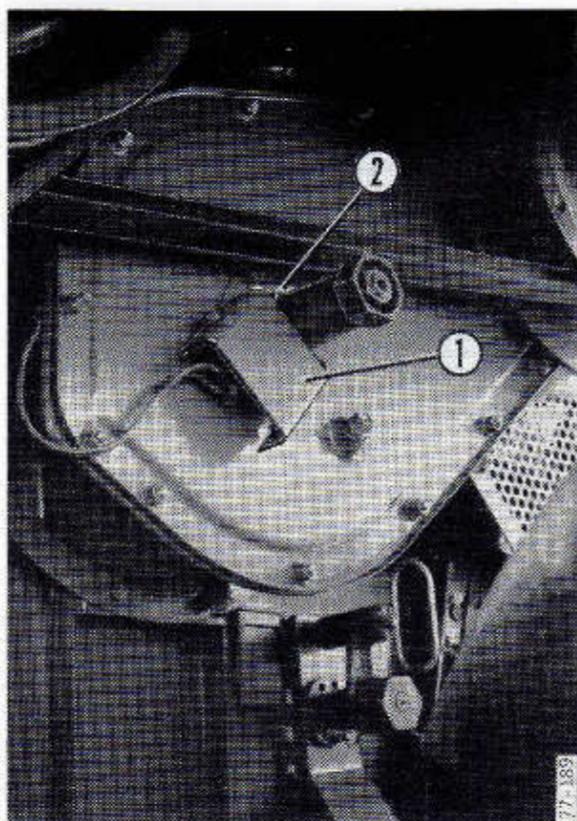


Fig. 136

Transmetteur de l'indicateur de vitesse du batteur

- 1 - Transmetteur.
- 2 - Disque - arbre du batteur.

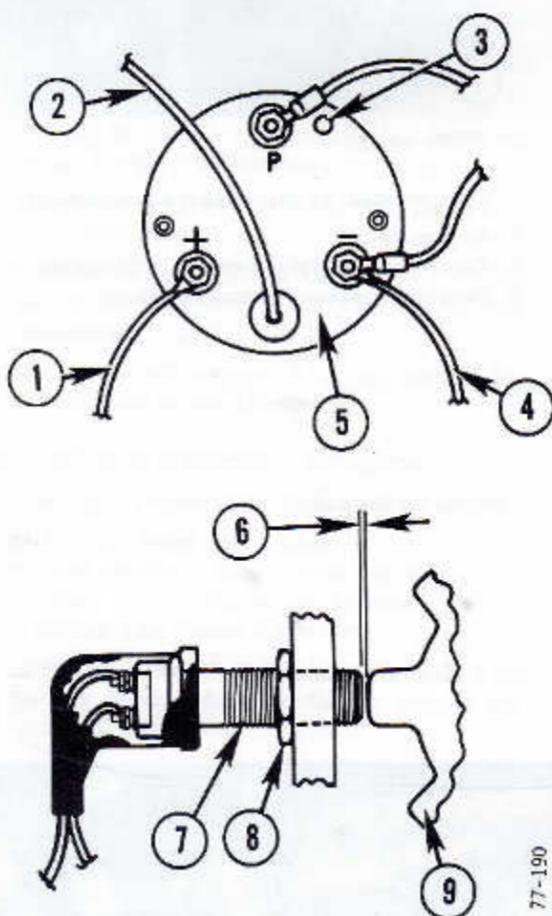


Fig. 137

Réglage du transmetteur de l'indicateur de vitesse de batteur

- 1 - Vers l'alimentation (borne batterie du manomètre d'huile).
- 2 - Vers le faisceau d'éclairage de tableau de bord.
- 3 - Capuchon en plastique sur la vis de réglage de précision.
- 4 - A la masse.
- 5 - Indicateur de vitesse de batteur.
- 6 - 0,75 mm à 1,52 mm.
- 7 - Transmetteur.
- 8 - Contre-écrou.
- 9 - Disque sur l'arbre de commande de batteur.

## Réglages

### Système électrique

Le schéma électrique succinct pour les lampes, interrupteurs et indicateurs est illustré figure 131.

Le coupe-circuits 10 ampères pour les phares, etc., est placé dans la console du poste de conduite.

**Important.** — Les bornes des coupe-circuits sont marquées « B » BAT et « A » AUX, la borne B (Bat) (courte) doit être branchée côté arrivée (batterie) pour éviter d'endommager le coupe-circuit en cas de surcharge.

### Fusible - Avertisseur de route

L'avertisseur situé sous la plate-forme de conduite est protégé par un fusible 10 ampères en ligne dans un support situé à côté de l'avertisseur.

### Centrale clignotante

La centrale clignotante est située à l'intérieur de la console des instruments de bord.

### Contacteur d'avertisseur de bourrage des secoueurs

Le contacteur qui actionne la lampe clignotante dans la cabine ou l'avertisseur à l'intérieur du compartiment de la prise d'air rotative dans les machines sans cabine est situé à l'arrière de la hotte, il est recouvert par une plaque sur charnière.

### Système hydraulique

**Important.** — Maintenez intacte la propreté du système hydraulique. La poussière et la saleté ayant pénétré dans le circuit, sont la cause principale des ennuis rencontrés.

### Contenance du système hydraulique

Le même réservoir hydraulique (fig. 139) est utilisé pour le système hydraulique de la machine et la transmission hydrostatique et les machines à transmission standard.

Transmission hydrostatique 26 litres.

Transmission standard 17 litres.

### Purge du système hydraulique

Une action retardée et saccadée des vérins indique qu'il y a de l'air dans le circuit hydraulique. La réponse aux commandes doit être douce et instantanée.

L'air peut être chassé en actionnant les organes à fond dans les deux sens, et ceci plusieurs fois,

afin de permettre à l'air de retourner au réservoir.

**Important.** — Avant et après la purge s'assurer que le niveau d'huile est au repère maximum du réservoir.

### Purge de la transmission hydrostatique

S'assurer que le niveau d'huile dans le réservoir est au repère maximum. Mettre le moteur en marche et le laisser au ralenti.

Avancer la commande de vitesse environ au 1/3 du secteur et laisser tourner 3 minutes environ.

### Réservoir hydraulique

#### Bouchon de remplissage

Le bouchon de remplissage 3 (fig. 139) sert à la fois de jauge et de reniflard.

La jauge porte des traits minimum et maximum.

Le niveau d'huile doit arriver au repère maximum lorsque tous les vérins sont rentrés.

Le reniflard comporte un tamis métallique. Il doit être nettoyé à l'essence ou avec un solvant toutes les 50 heures ou plus souvent en conditions très poussiéreuses.

#### Filtre hydraulique principal

Le filtre hydraulique principal est situé à l'intérieur du réservoir hydraulique. Il doit être remplacé par un neuf au début de chaque campagne.

Pour changer le filtre, déposer le couvercle du réservoir (fig. 139) puis déposer l'ensemble de l'élément et du clapet de décharge.

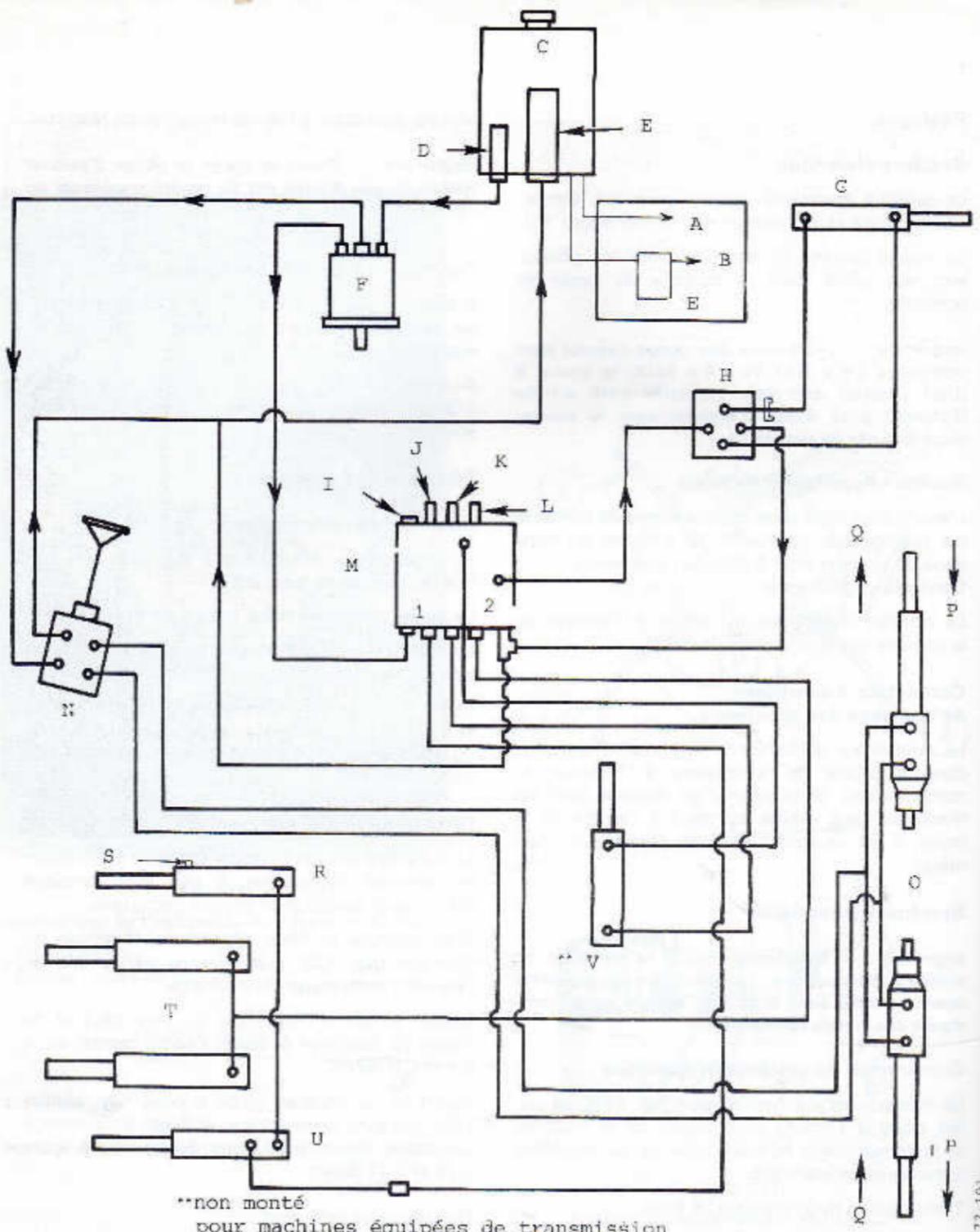
Mettre en place l'ensemble du filtre neuf et de clapet de décharge et serrer l'écrou central entre 0,5 et 0,9 daNm.

Avant de remettre en place le couvercle, vérifier l'état du joint le remplacer si il est endommagé ou cassé. Serrer les écrous du couvercle entre 0,75 et 1,17 daNm.

#### Distributeur principal

Le bloc principal (fig. 140) est placé à l'intérieur du compartiment moteur sous les leviers de commande. Le distributeur peut nécessiter une intervention de temps à autre par suite d'entrée éventuelle de poussière et de saleté dans le système nuisant au bon fonctionnement des différents circuits.

Des jeux de réparations sont disponibles chez les concessionnaires MASSEY-FERGUSON.



\*\*non monté  
pour machines équipées de transmission  
hydrostatique

Fig. 138

Système hydraulique - schéma

- |  |  |
|--|--|
| A - Retour du refroidissement d'huile.   | L - Tiroir de commande du relevage de table.             |
| B - Vers la pompe de transmission hydrostatique (la transmission hydrostatique, utilise le même réservoir que le système hydraulique). | M - Boc distributeur.                                    |
| C - Réservoir.   | N - Distributeur de direction.                           |
| D - Crépine.   | O - Vérin de direction.                                  |
| E - Filtre.  | P - Gauche.  |
| F - Pompe.   | Q - Droit.   |
| G - Vérin de rotation du tube de décharge à grain.   | R - Vérin de rabatteur (alimentation par l'autre vérin). |
| H - Distributeur de commande de tube de décharge.  | S - Bouchon de purge.                                    |
| I - Clapet de décharge.  | T - Vérins de relevage de table.                         |
| J - Tiroir de commande de relevage du rabatteur.   | U - Vérin de rabatteur (alimentation principale).        |
| K - (non montée).  | V - Vérin de variateur.                                  |
|  | 1 - Arrivée.   |
|  | 2 - Retour.  |

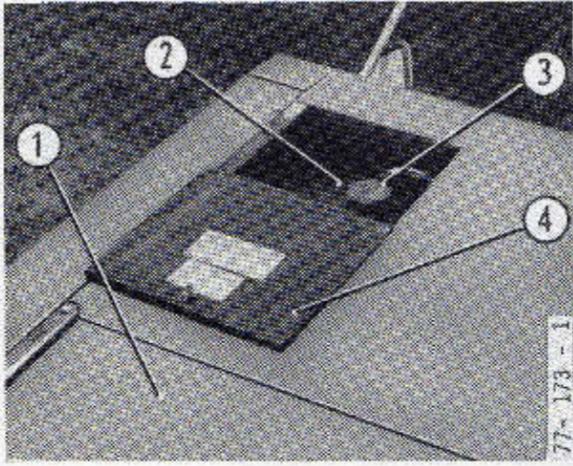


Fig. 139

Réservoir hydraulique - Emplacement

- 1 - Compartiment moteur.
- 2 - Réservoir.
- 3 - Bouchon de remplissage.
- 4 - Porte d'accès.

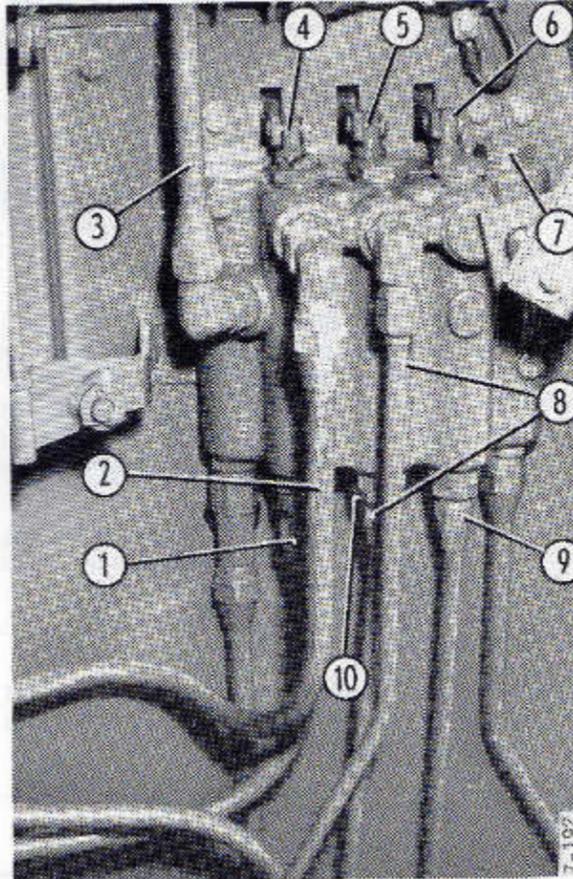


Fig. 140

Bloc distributeurs principal

- 1 - Tuyauterie vers le relevage de table.
- 2 - Non monté.
- 3 - Tuyauterie vers le distributeur de décharge de réservoir.
- 4 - Tiroir de relevage de table.
- 5 - Variateur (transmission standard).
- 6 - Tiroir de relevage du rabatteur.
- 7 - Clapet de décharge.
- 8 - Tuyauteries venant et allant au variateur d'avancement.
- 9 - Tuyauterie vers ou venant du relevage de rabatteur.
- 10 - Cliquet.

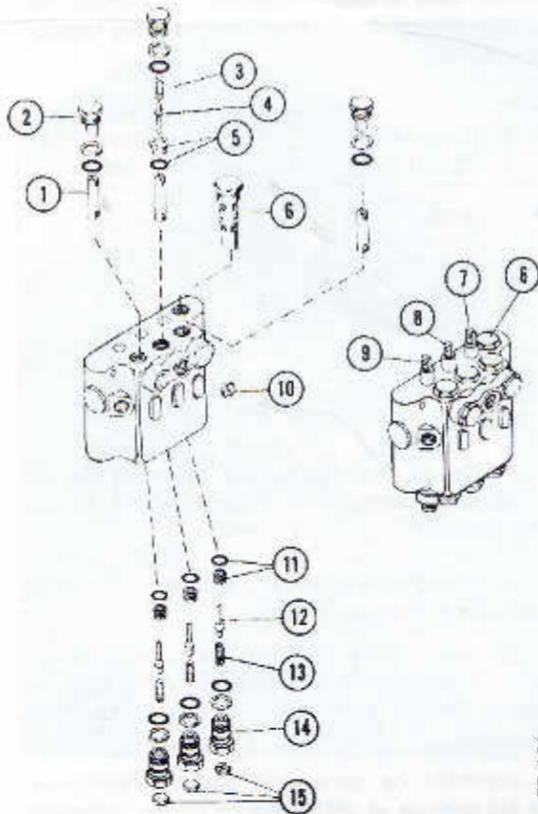


Fig. 141

Bloc de distributeur principal (3 tiroirs)

- 1 - Tiroir.
- 2 - Bouchon d'extrémité.
- 3 - 12 - Ressort.
- 4 - Clapet anti-retour.
- 5 - 11 - Siège avec joint torique.
- 6 - Clapet de décharge.
- 7 - Rabatteur.
- 8 - Vitesse d'avancement (uniquement sur transmission standard).
- 9 - Table.
- 10 - Restricteur.
- 14 - Adapteur.
- 15 - Limiteurs (noter le sens de montage).

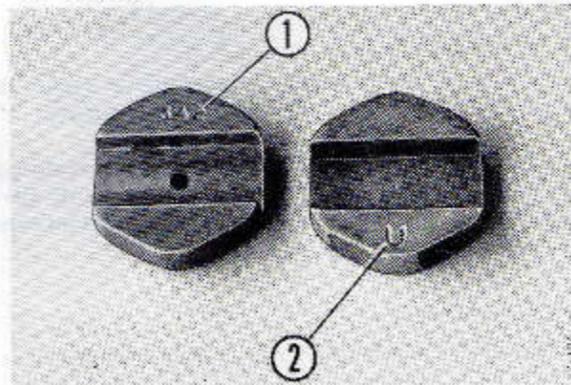


Fig. 142

Dimension du restricteur - Identification

- 1 - Numéro d'identification.
- 2 - Lettre d'identification.

**Attention.** — Avant de commencer une intervention sur le bloc distributeur abaisser le rabatteur et la table (ou l'élevateur). Ne pas utiliser la butée de sécurité du vérin gauche de table.

La figure 141 est une vue éclatée du bloc distributeur, elle a pour but d'aider le démontage et d'indiquer l'emplacement et l'ordre des pièces à l'intérieur du distributeur.

#### Clapet de décharge

Le clapet de décharge 7 (fig. 140), 6 (fig. 141) maintient une pression de 140 bar dans le circuit hydraulique. Un ralentissement des asservissements ou des difficultés de relevage indiquent que le clapet de décharge n'est plus capable de maintenir cette pression, et que l'ensemble du clapet doit être remplacé.

L'emplacement et l'ordre des rondelles et des joints toriques doivent être notés pour éviter des fuites lors du remontage.

#### Clapet anti-retour (fig. 141)

Chaque circuit est muni d'un clapet anti-retour qui retient l'huile dans la tuyauterie de façon que le vérin reste à la position choisie.

Si le vérin ne reste pas à la position choisie, le clapet anti-retour fuit et doit être remplacé.

**Note.** — Le vérin de variateur sur les transmissions standard est muni de 2 clapets.

#### Restricteurs (fig. 141)

Des restricteurs sont montés sur les tuyauteries venant et allant aux vérins. Ils permettent de contrôler le débit de l'huile et par conséquent le temps de réponse des vérins.

Les restricteurs peuvent se boucher avec la saleté se trouvant dans le circuit.

Le système réagit très lentement ou pas du tout, ou dans un seul sens seulement. Dans ce cas déposer et nettoyer le restricteur.

Chaque restricteur est calibré suivant le vérin à alimenter. Les restricteurs ne sont pas interchangeables.

Lorsque l'on dépose un restricteur, noter le sens dans lequel est tournée la fente pour pouvoir le remonter dans la même position, un numéro ou une lettre d'identification est gravé sur les restricteurs (fig. 142).

	Orifice	Dimension du trou	Identification	
			numéro	lettre
Distributeur principal	Table	2,69 mm	357	Z
	Rabatteur	1,7 mm	342	W
	Vitesse d'avanc. trans. std	0,33 mm	311	U
	trou supérieur	0,33 mm	311	U
	trou inférieur			
Clapet de décharge	Orifices droite et gauche	0,71 mm	321	sans

#### Clapet anti-choc

Un clapet anti-choc 1 (fig. 143) pour le système de direction hydrostatique est situé à l'arrière du bâti en A du côté gauche.

Cet ensemble ne nécessite aucun entretien ni réglage.

#### Clapet anti-retour

Si la table ne conserve pas sa position haute, le clapet anti-retour 3 (fig. 144), fuit, le remplacer.

**Attention.** — Abaisser le rabatteur et la table au maximum avant de débrancher une pièce du système hydraulique. Ne pas travailler sur le système

hydraulique du convoyeur sans avoir abaissé ou détaché complètement la table de la moissonneuse-batteuse.

#### Distributeur position avant/arrière du rabatteur (option usine)

Le distributeur 1 (fig. 145) pour la commande du réglage avant/arrière hydraulique du rabatteur est situé directement sous la pédale en-dessous du plancher.

Cet ensemble ne comprend pas de restricteur dans les orifices et ne nécessite aucun entretien ni réglage.

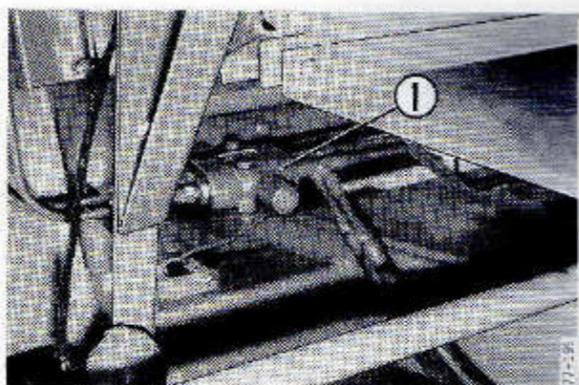


Fig. 143

Clapet anti-choc

1 - Clapet anti-choc.

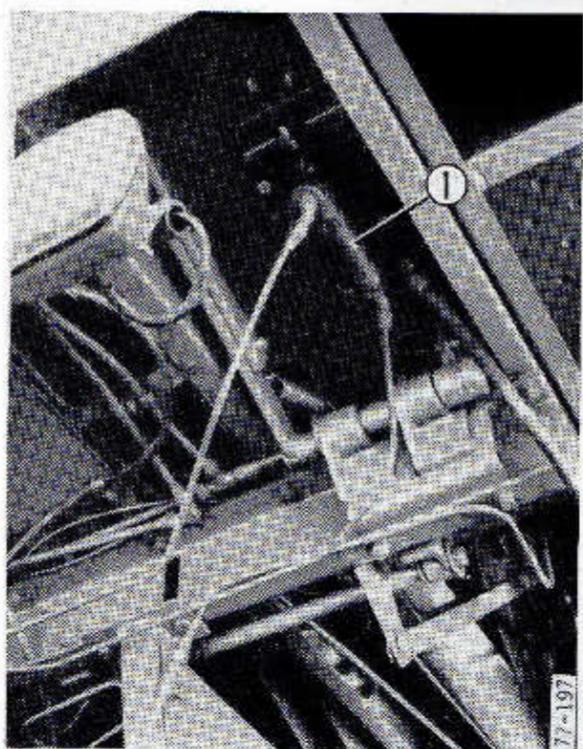
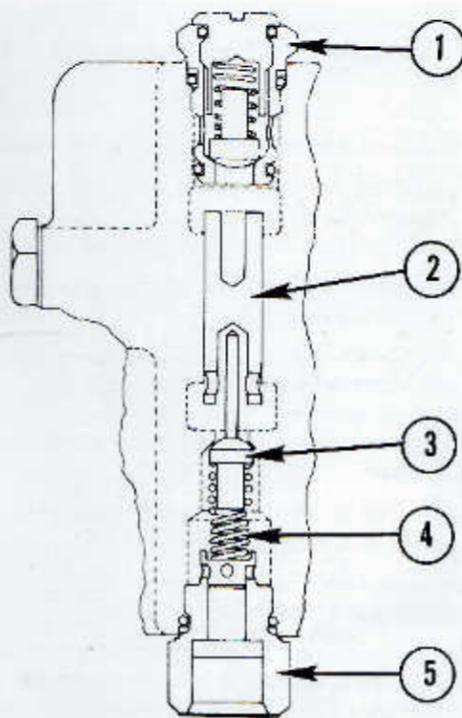


Fig. 145

Distributeur - Position avant/arrière (option usine)

1 - Distributeur.



77-196

Fig. 144

Tiroir de relevage de table  
du distributeur principal

- 1 - Non monté.
- 2 - Tiroir.
- 3 - Clapet anti-retour.
- 4 - Ressort.
- 5 - Adapteur.

### **Distributeur de commande de rotation de tube de décharge**

Le distributeur de commande de vis de décharge (fig. 146) est muni de deux restricteurs situés dans les orifices de distributeur.

Ces restricteurs peuvent être déposés pour leur nettoyage de la même façon que les restricteurs du bloc principal.

Lorsqu'on dépose ces restricteurs, noter le sens dans lequel est tournée la fente, pour pouvoir les remonter dans la même position.

Les deux restricteurs sont identiques, trou de 0,71 mm, numéro d'identification 321.

### **Synchronisation des vérins de rabatteur**

Les vérins de relevage de rabatteur doivent être synchronisés de façon que les deux extrémités du rabatteur se déplacent en même temps.

Pour synchroniser les vérins procéder de la manière suivante :

S'il y a de l'air dans la tuyauterie hydraulique alimentant le deuxième vérin (côté droit) ou dans ce vérin lui-même, mettre le moteur en route et relever le rabatteur le plus haut possible. Arrêter le moteur.

Desserrer la vis de purge du deuxième vérin et laisser l'air s'échapper.

Lorsque l'huile sortant de la vis de purge ne contient plus d'air, resserrer cette vis.

Mettre le moteur en marche puis placer le rabatteur en position haute maximum puis en position basse maximum. Recommencer l'opération plusieurs fois jusqu'à ce que les vérins soient synchronisés.

S'il n'y a pas d'air dans la tuyauterie du deuxième vérin ou dans ce vérin lui-même, manœuvrer la commande de rabatteur plusieurs fois d'une position maximum à l'autre. Maintenir la commande dans ces deux positions jusqu'à ce que le rabatteur ait cessé de se déplacer.

## **TRANSMISSION HYDROSTATIQUE**

### **Filtre hydrostatique**

Le filtre de la transmission hydrostatique 1 (fig. 147) devra être changé après les premières 100 heures de fonctionnement puis toutes les 500 heures de travail.

La dépose de l'élément s'effectue en dévissant le chapeau d'extrémité 2 du corps du filtre.

Lorsque un élément neuf a été mis en place, purger le circuit hydraulique de la transmission.

### **Refroidissement d'huile**

Le refroidisseur d'huile doit être déposé périodiquement et débarrassé de toutes les poussières ou balles obstruant le faisceau.

Le refroidisseur d'huile est placé directement en avant du radiateur du moteur du côté gauche du compartiment moteur.

Pour enlever l'ensemble, ouvrir le panneau sur charnière, déposer le couvercle puis soulever le radiateur.

### **AIR CONDITIONNÉ (en option ou accessoire)**

#### **Contrôle de la charge du système**

Le système peut être vérifié en déposant la grille du radiateur 3 (fig. 148). En fonctionnement, vérifier l'indicateur de niveau en haut du déshydrateur.

Si le système est complètement chargé, aucune bulle d'air n'apparaîtra dans l'indicateur de niveau 4. Les bulles dans l'indicateur de niveau indiquent que le système doit être chargé. Cette opération sera effectuée par votre concessionnaire.

#### **Radiateur et grille**

La grille de radiateur doit être déposée et nettoyée chaque jour. Nettoyer en même temps le serpentin du radiateur si nécessaire.

**Important.** — Le serpentin du radiateur doit être propre pour assurer un bon fonctionnement de l'air conditionné.

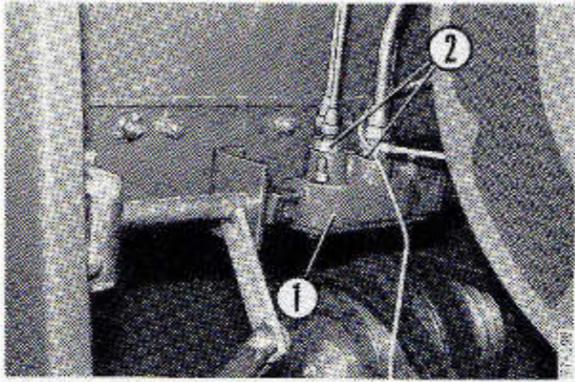


Fig. 146

**Distributeur de commande de vis de décharge**

- 1 - Distributeur de commande.
- 2 - Orifices - Emplacement des restricteurs.

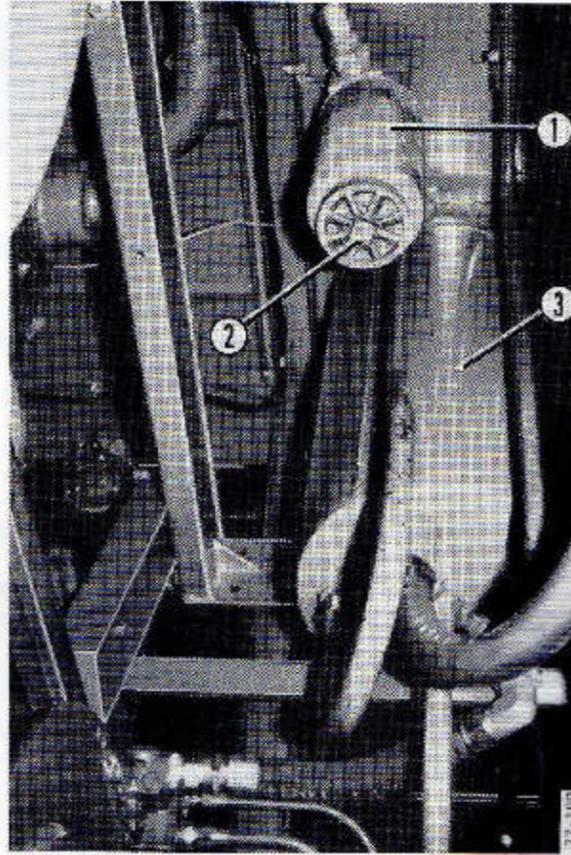


Fig. 147

**Filtre de transmission hydrostatique**

- 1 - Filtre.
- 2 - Chapeau d'extrémité.
- 3 - Réservoir hydraulique.

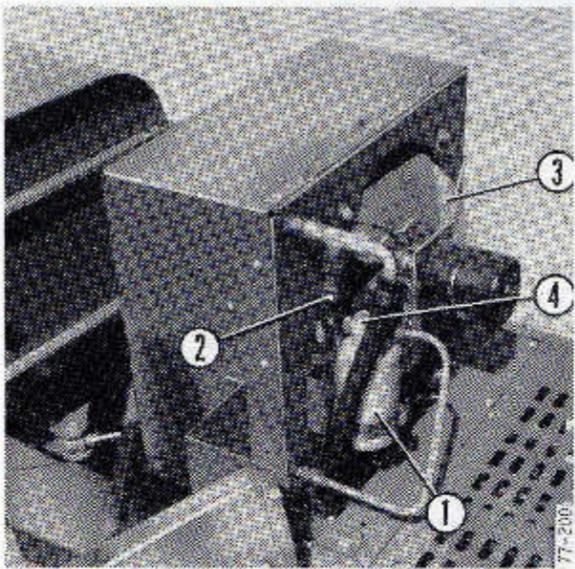


Fig. 148

**Points de vérification de l'air conditionné**

- 1 - Déshydrateur.
- 2 - Interrupteur de pressurisation.
- 3 - Radiateur.
- 4 - Indicateur de niveau.

## REMISAGE DE LA MACHINE

Lorsque la machine doit être remise pendant une longue période, il est recommandé de procéder aux opérations de protections indiquées ci-dessous.

Ouvrir les portes amovibles du fond de la vis de décharge verticale, de l'élevateur à otos et de l'élevateur à grain. Laisser ces portes ouvertes durant le remisage pour permettre à l'humidité et à la pluie de s'écouler.

Nettoyer soigneusement la machine : intérieur et extérieur, ainsi que le compartiment moteur.

Effectuer toutes les opérations détaillées au chapitre « graissage et entretien » (des 10 heures à annuelle) : changement de l'huile du moteur, du filtre à huile moteur, des éléments de filtre à combustible, du filtre de réservoir hydraulique, du filtre de transmission hydrostatique, etc.

Il est recommandé de déposer et de nettoyer la crépine à la partie inférieure du réservoir à combustible car ce récipient retient une grande partie des particules de poussière au cours de la saison de travail qui peuvent éventuellement freiner le débit de combustible.

Pour déposer la crépine, vidanger le réservoir de combustible et déposer l'ensemble du bol de décantation. La crépine est placée entre la sortie du réservoir et le bol de décantation.

Après avoir remis en place la crépine et le bol de décantation, remplir le réservoir de combustible

auquel on ajoutera 7,5 l d'huile anti-rouille.

Purger ensuite le système d'alimentation et faire tourner le moteur 15 minutes environ.

Nettoyer les filtres à air du moteur et de la cabine.

Déposer les batteries et les conserver dans un endroit sec.

Déposer le maximum de courroies et de chaînes. Détendre au maximum celles qui restent sur la machine.

Vérifier le niveau d'eau de liquide du radiateur et vérifier sa densité.

Si on utilise de l'eau pure, vidanger le radiateur et le bloc moteur.

Laisser les robinets ouverts.

Déposer la prise d'air rotative et nettoyer le faisceau du radiateur, la prise d'air et ses alentours.

Sur les machines à transmission standard débrayer la transmission en appuyant sur la pédale et en plaçant un boulon dans le support de pédale sous la plate-forme.

**Important.** — Ceci évite un collage et un grippage des disques d'embrayage.

Mettre les machines sur cales pour soulager les pneumatiques.

## RÉCAPITULATIF DES DIFFICULTÉS ET PROBLÈMES POUVANT SE RENCONTRER

Ce tableau a pour but de vous aider à analyser les problèmes pouvant se présenter en cours de travail :

- 1 - Problèmes de récolte.
- 2 - Problèmes de moteur.
- 3 - Problèmes hydrauliques.
- 4 - Problèmes de transmission hydrostatique pour MF 750 et MF 760.

### PROBLÈMES DE RÉCOLTE

Coupe et alimentation		
Problèmes	Cause probable	Remède proposé
Agitation excessive de la récolte avant la coupe.	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Régime du rabatteur trop élevé.</li> <li>— Rabatteur trop en avant.</li> <li>— vitesse d'avancement de la machine trop élevée.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Réduire la vitesse du rabatteur.</li> <li>— Régler la position du rabatteur.</li> <li>— Réduire la vitesse d'avancement.</li> </ul>
Perte de grain au niveau de la barre de coupe. Un peu de récolte non coupée. Un peu de grain tombant en avant de la table et accumulation devant la vis de table.	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Mauvaise position du rabatteur, n'incline pas la récolte vers la lame et la vis de table.</li> <li>— Vitesse d'avancement trop élevée.</li> <li>— Sections de lame émoussées ou cassées.</li> <li>— Vis de table et doigts rétractables mal réglés (trop haut ou trop bas) l'alimentation vers l'élévateur se fait mal.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Régler la hauteur du rabatteur et/ou sa position en avancée.</li> <li>— Réduire la vitesse d'avancement.</li> <li>— Aiguiser ou remplacer les sections.</li> <li>— Régler la vis de table et/ou les doigts rétractables.</li> </ul>
Enroulement de récolte autour de la vis de table.	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Cornière anti-enroulement, l'arrière de vis trop éloignée de celle-ci.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Régler la cornière anti-enroulement.</li> </ul>
Coupe de récolte effilochée ou irrégulière.	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Sections de lame émoussées ou cassées.</li> <li>— Vitesse d'avancement trop élevée.</li> <li>— Courbure de la lame dans les doigts. Doigts et pince-lame desserrés ou mal réglés.</li> <li>— Patinage de la courroie de commande de lame.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Les aiguiser ou les remplacer.</li> <li>— Réduire la vitesse en fonction de la densité de récolte.</li> <li>— Régler les doigts et les pince-lame.</li> <li>— Régler la courroie.</li> </ul>

La récolte n'arrive pas régulièrement au centre de la table.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vis de table réglée trop haut, trop en avant ou n'a pas la même hauteur de chaque côté.</li> <li>- Vitesse d'avancement trop élevée entraînant une suralimentation.</li> <li>- Nécessité de monter les rallonges centrales d'hélices de vis.</li> <li>- Régime de vis trop lent.</li> <li>- Patinage de la vis, l'entraînement n'est pas continu.</li> <li>- La récolte est coupée trop haut ou trop bas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Régler la vis.</li> <li>- Réduire la vitesse d'avancement.</li> <li>- Monter ces rallonges.</li> <li>- Monter le pignon 41 dents sur l'arbre de vis.</li> <li>- Vérifier le réglage des ressorts de compression.</li> <li>- Régler la hauteur de coupe.</li> </ul>
Enroulement de paille autour du rabatteur.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Régime de rabatteur trop rapide.</li> <li>- Rabatteur réglé trop bas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Réduire la vitesse du rabatteur.</li> <li>- Relever le rabatteur.</li> </ul>
La récolte n'alimente pas correctement l'élévateur. Accumulation de récolte au centre de la table.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vitesse d'avancement trop élevée, alimentation trop importante.</li> <li>- Doigts escamotables trop écartés du fond de table.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Réduire la vitesse d'avancement.</li> <li>- Régler les doigts.</li> </ul>

	<b>Battage</b>	
<b>Problèmes</b>	<b>Cause probable</b>	<b>Remède proposé</b>
Battage insuffisant.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vitesse d'avancement trop rapide entraînant une alimentation trop importante.</li> <li>- Récolte trop humide ou chargée de verdure.</li> <li>- Régime du batteur trop faible pour la vitesse d'avancement de la machine.</li> <li>- Contre-batteur trop serré.</li> <li>- Contre-batteur bouché par la boue, la saleté, etc.</li> <li>- Régime du tambour de déchargement incorrect.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Réduire la vitesse d'avancement.</li> <li>- Attendre que la récolte soit plus sèche ou plus mûre.</li> <li>- Augmenter le régime du batteur.</li> <li>- Régler le contre-batteur.</li> <li>- Nettoyer le contre-batteur.</li> <li>- Régler le régime à 710 tr/mn.</li> </ul>
Le grain reste dans les épis.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Écartement du contre-batteur trop important en particulier à l'arrière.</li> <li>- Alimentation trop importante en récolte fournie.</li> <li>- Alimentation insuffisante en récolte légère.</li> <li>- Régime de batteur trop faible.</li> <li>- Nécessité de monter des plaques d'obturation du contre-batteur.</li> <li>- La récolte n'est pas en état pour être récoltée trop humide ou verte.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Régler le contre-batteur.</li> <li>- Réduire la vitesse d'avancement.</li> <li>- Abaisser la table et augmenter la vitesse d'avancement. Ajouter des plaques d'obturation sur le contre-batteur.</li> <li>- Augmenter le régime du batteur.</li> <li>- Monter des plaques d'obturation.</li> <li>- Attendre que la récolte soit suffisamment sèche ou mûre.</li> </ul>

Excès de grains cassés.	<ul style="list-style-type: none"> <li>* — Régime du batteur trop élevé.</li> <li>— Contre-batteur trop serré.</li> <li>— Trop de retours - casse du grain lors du passage dans le batteur à otos.</li> <li>— Alimentation irrégulière à partir de la table.</li> <li>— Alimentation insuffisante. Pas assez de paille arrivant au batteur.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Réduire le régime du batteur.</li> <li>— Régler le contre-batteur.</li> <li>— Vérifier le nombre de contre-battes du batteur à otos, en enlever une ou deux.</li> <li>— Vérifier les réglages de la table.</li> <li>— Abaisser la table. Augmenter la vitesse d'avancement pour augmenter le débit de récolte.</li> </ul>
-------------------------	--	--

\* Le régime excessif du batteur est la cause principale de casse de grain.

<b>Séparation</b>		
<b>Problèmes</b>	<b>Cause probable</b>	<b>Remède proposé</b>
<p>Accumulation excessive de paille sur les secoueurs empêchant la séparation du grain et causant une perte de grain à l'arrière de la machine.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Action du batteur trop importante.</li> <li>— Paille coupée trop bas, trop de paille.</li> <li>— Mouvement des secoueurs trop lent.</li> <li>— Paille faisant un matelas sur les secoueurs.</li> <li>— Rideaux de secoueurs endommagés ou enroulés.</li> <li>— Vitesse d'avancement trop élevée.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Réduire le régime du batteur.</li> <li>— Relever la table de façon à récolter tout le grain mais une partie de la paille seulement.</li> <li>— Vérifier le régime du tambour de dégagement 710 tr/mn. Vérifier la tension des courroies d'entraînement.</li> <li>— Monter les agitateurs de secoueurs (crêtes de coq livrées avec l'équipement maïs).</li> <li>— Vérifier les rideaux et les remplacer si nécessaire.</li> <li>— Réduire la vitesse d'avancement.</li> </ul>
<p>Perte de grain à l'arrière de la machine.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Régime du batteur trop élevé, contre-batteur trop serré entraînant un battage trop énergique.</li> <li>— Contre-batteur obturé.</li> <li>— Régime du ventilateur trop lent ou trop rapide.</li> <li>— Déflecteurs d'air mal réglés.</li> <li>— Régime de coffre de nettoyage incorrect.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Régler le régime et l'écartement.</li> <li>— Vérifier et nettoyer.</li> <li>— Régler le régime du ventilateur.</li> <li>— Régler les déflecteurs.</li> <li>— Vérifier le régime du tambour de dégagement 710 tr/mn.</li> </ul>

Grain sale.	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Battage trop énergique.</li> <li>— Feuilles et pailles entrant dans le ventilateur de nettoyage.</li> <li>— Régime de ventilateur trop faible.</li> <li>— Déflecteurs d'air mal réglés.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Vérifier le régime du batteur.</li> <li>— monter des grilles fixes (fournies par l'équipement maïs).</li> <li>— Régler le régime.</li> <li>— Régler les déflecteurs.</li> </ul>
Trop de retours.	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Battage très énergique.</li> <li>— Régime de ventilation trop faible.</li> <li>— Déflecteurs d'air mal réglés.</li> <li>— Extension de grille inférieure trop ouverte.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Régler le régime du batteur et l'écartement du contre-batteur.</li> <li>— Régler le régime.</li> <li>— Régler les déflecteurs.</li> <li>— Régler l'extension.</li> </ul>
Trop de grain propre dans les retours.	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Régime de ventilateur trop faible.</li> <li>— Déflecteurs d'air mal réglés.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Régler le régime.</li> <li>— Régler les déflecteurs.</li> </ul>
Bourrage du batteur à otos.	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Obstruction à la sortie du batteur à otos vers le récepteur sous les secoueurs.</li> <li>— Trop de retours.</li> <li>— Battage trop énergique causant le broyage de la paille et des balles.</li> <li>— Patinage de la courroie de commande de batteur à otos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Vérifier et éliminer le bourrage.</li> <li>— Voir ci-dessus.</li> <li>— Régler le régime du batteur et l'écartement du contre-batteur.</li> <li>— Régler la tension.</li> </ul>

Nettoyage		
Problèmes	Cause probable	Remède proposé
Perte de grain à l'arrière due à une surcharge des grilles.	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Battage très énergique causant le broyage de la paille et des balles.</li> <li>— Régime de ventilateur trop faible.</li> <li>— Mauvais réglage de l'extension de grille inférieure.</li> <li>— Déflecteurs d'air mal réglés.</li> <li>— Vitesse d'avancement trop élevée surtout en récolte fournie.</li> <li>— Récolte humide ou verte.</li> <li>— Mouvement du coffre de nettoyage trop lent ou trop rapide.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Régler le régime du batteur et l'écartement du contre-batteur.</li> <li>— Régler le régime.</li> <li>— Régler l'extension.</li> <li>— Régler les déflecteurs.</li> <li>— Réduire la vitesse d'avancement.</li> <li>— Attendre que la récolte soit sèche ou mûre.</li> <li>— Vérifier le régime du tambour de dégagement 710 tr/mn.</li> </ul>

PROBLÈMES DE MOTEUR		
Problèmes	Cause probable	Remède proposé
Le moteur ne démarre pas.	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Batterie déchargée.</li> <li>— Mauvais contacts aux bornes de batteries.</li> <li>— Réservoir d'éther vide (si Kit de démarrage à froid monté en accessoire).</li> <li>— Manque de combustible.</li> <li>— Air dans le circuit d'alimentation.</li> <li>— Filtres à combustible colmatés ou sales.</li> <li>— Injecteurs sales ou défectueux.</li> <li>— Eau dans le combustible.</li> <li>— Commande de pompe d'injection fonctionnant mal.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— La vérifier avec un pèse acide.</li> <li>— La recharger si nécessaire.</li> <li>— Démonter et nettoyer.</li> <li>— Placer une recharge neuve.</li> <li>— Vérifier le niveau.</li> <li>— Purger le circuit.</li> <li>— Monter des éléments neufs.</li> <li>— Voir votre Concessionnaire M.F.</li> <li>— Vérifier le bol de décantation du réservoir et ceux des filtres à combustible.</li> <li>— Vérifier le fonctionnement des commandes.</li> </ul>
Le moteur a des ratés ou tourne irrégulièrement.	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Air dans le circuit d'alimentation.</li> <li>— Eau dans le combustible.</li> <li>— Filtres obstrués ou sales.</li> <li>— Injecteurs sales ou défectueux.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Purger le circuit.</li> <li>— Vérifier le bol de décantation du réservoir et ceux des filtres à combustible.</li> <li>— Changer les éléments.</li> <li>— Contacter votre Concessionnaire M.F.</li> </ul>

Surchauffe du moteur.	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Niveau trop bas du liquide de refroidissement.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Vérifier le niveau et le compléter si nécessaire.</li> </ul>
<p><b>Attention.</b> — Lorsque le moteur est chaud, tourner le bouchon du radiateur au premier cran pour laisser tomber la pression, puis déposer complètement le bouchon.</p>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Faisceau du radiateur obstrué ou trop de balles sur la prise d'air rotative.</li> <li>— Courroie de ventilateur détachée.</li> <li>— Thermostat défectueux.</li> <li>— Pompe à eau défectueuse.</li> <li>— Mauvais calage du moteur.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Vérifier, nettoyer le faisceau du radiateur et la prise d'air rotative.</li> <li>— Vérifier son état.</li> <li>— Remplacer le thermostat.</li> <li>— Remplacer la pompe.</li> <li>— Consulter votre Concessionnaire M.F.</li> </ul>
Manque de puissance.	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Élément de filtre à air sale.</li> <li>— Combustible trop pauvre.</li> <li>— Filtres à combustible colmatés ou sales.</li> <li>— Injecteurs sales ou défectueux.</li> <li>— Pompe d'injection défectueuse.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Vérifier l'indicateur de colmatage, nettoyer comme indiqué dans le chapitre « entretien ».</li> <li>— Utiliser un combustible plus riche.</li> <li>— Monter des éléments neufs.</li> <li>— Voir votre Concessionnaire M.F.</li> <li>— Voir votre Concessionnaire M.F.</li> </ul>
Le moteur consomme trop d'huile.	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Huile moteur trop fluide : viscosité incorrecte.</li> <li>— Fuites d'huile.</li> <li>— Défauts internes du moteur : pistons, chemises, etc.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Utiliser l'huile recommandée.</li> <li>— Rechercher ces fuites.</li> <li>— Consulter votre Concessionnaire M.F.</li> </ul>
Le moteur consomme trop de combustible.	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Élément de filtre à air sale.</li> <li>— Injecteurs sales ou défectueux.</li> <li>— Combustible de mauvaise qualité.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Vérifier l'indicateur de colmatage et nettoyer comme indiqué.</li> <li>— Consulter votre Concessionnaire M.F.</li> <li>— Utiliser du meilleur combustible.</li> </ul>

PROBLÈMES HYDRAULIQUES		
Problèmes	Cause probable	Remède proposé
Défectuosité de toutes fonctions du système ou fonctionnement très lent.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Manque d'huile dans le réservoir.</li> <li>- Défectuosité du clapet de décharge du bloc de distributeur principal.</li> <li>- Courroie d'entraînement de pompe défectueuse ou cassée.</li> <li>- Reniflard du couvercle de réservoir bouché.</li> <li>- Fuites extérieures du système.</li> <li>- Filtre dans le réservoir colmaté.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vérifier le niveau d'huile, le compléter si nécessaire.</li> <li>- Monter un clapet de décharge neuf.</li> <li>- Vérifier la tension et régler si nécessaire.</li> <li>- Déposer et nettoyer.</li> <li>- Les rechercher.</li> <li>- Vérifier, remplacer le filtre si nécessaire.</li> </ul>
Une fonction ne conserve pas la position choisie.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Clapet anti-retour dans bloc de distributeur principal s'appliquant mal sur son siège.</li> <li>- Fuites extérieures.</li> <li>- Fuites internes.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Déposer et vérifier le clapet et son siège, nettoyer ou monter un nouveau clapet.</li> <li>- Vérifier et y remédier.</li> <li>- Déposer l'élément défectueux et pratiquer un échange standard.</li> </ul>
Une des fonctions extrêmement lente ou inopérante.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Restricteur dans les orifices du bloc de distributeur bouché par une saleté.</li> <li>- Air dans la tubulure.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Déposer le restricteur et le nettoyer.</li> <li>- Purger comme indiqué.</li> </ul>
Vérins de rabatteur non synchronisés.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Air dans la tubulure entre le vérin principal (côté droit) et le vérin secondaire (côté gauche).</li> <li>- Vérins décalés.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Purger la tubulure comme indiqué.</li> <li>- Actionner le rabatteur de haut en bas plusieurs fois comme indiqué.</li> </ul>

**PROBLÈMES DE TRANSMISSION HYDROSTATIQUE**  
(MF 750 - MF 760)

Le tableau suivant indique quelques problèmes courants pouvant se rencontrer avec les transmissions hydrostatiques.

Ces problèmes ont trait uniquement aux fonctions extérieures du système et non aux difficultés internes de la pompe ou du moteur hydraulique. Lorsque les problèmes externes ont été éliminés et que l'on suppose que le problème se trouve dans la pompe ou dans le moteur, consulter votre Concessionnaire M.F.

**Important.** — Ne pas essayer d'intervenir vous même sur la pompe ou sur le moteur.

Par temps extrêmement froid (inférieur à 15° C) si l'on rencontre des difficultés, laisser chauffer l'huile et vérifier le fonctionnement.

Le problème peut avoir disparu.

**Note.** — Par temps très froid, si la machine n'est pas remise pour la nuit, il est recommandé de couvrir le réservoir d'huile.

Problème	Cause probable	Remède proposé
Le moteur de la moissonneuse-batteuse ne démarre pas.	<ul style="list-style-type: none"> <li>— La commande de transmission hydrostatique n'est pas au point neutre.</li> <li>— Contacteur de sécurité. Branchement ou câblage défectueux ou contacteur hors d'usage.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Placer le levier d'avancement au point neutre.</li> <li>— Vérifier les branchements et les fils. Vérifier également le contacteur de sécurité le remplacer si nécessaire.</li> </ul>
Difficulté pour choisir le rapport de vitesses avec le levier, ou les vitesses ne s'engagent pas.	<ul style="list-style-type: none"> <li>— La pompe hydraulique n'est pas au point neutre bien que le levier de commande soit en face du repère point neutre.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Vérifier et régler la tringlerie de commande. Vérifier que les tringles de commande ne sont pas tordues.</li> </ul>
La machine ne se déplace pas lorsqu'on agit sur le levier de transmission hydrostatique ou l'avancement ne correspond pas au déplacement du levier dans un sens ou dans l'autre.	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Levier de boîte de vitesses au point mort.</li> <li>— Niveau d'huile insuffisant dans le réservoir.</li> <li>— Air dans le circuit (pouvant être dû au niveau d'huile insuffisant ou à une fuite).</li> <li>— Fuite des tuyauteries hydrauliques.</li> <li>— Filtre hydraulique obstrué.</li> <li>— Tringlerie de commande cassée, débranchée ou défectueuse. L'interrupteur n'est plus réglé correctement.</li> <li>— Rapport de vitesse trop élevé (calage du moteur hydraulique).</li> <li>— Le système est incapable d'assurer une pression suffisante (problème interne).</li> <li>— Huile hydraulique figée (par très grand froid).</li> <li>— Robinet d'arrêt sur le bouchon de remplissage fermé.</li> <li>— Patinage de la courroie.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Choisir le rapport désiré.</li> <li>— Vérifier le niveau et remplir si nécessaire d'huile recommandée.</li> <li>— Purger le circuit.</li> <li>— Vérifier, serrer ou remplacer les joints des raccords.</li> <li>— Vérifier l'état du filtre. Remplacer l'élément si nécessaire.</li> <li>— S'assurer que la tringlerie n'est pas tordue. Régler les commandes de façon que l'interrupteur de sécurité soit à la position neutre.</li> <li>— Engager un rapport inférieur.</li> <li>— Consulter votre Concessionnaire M.F.</li> <li>— Lui permettre de se réchauffer avec le moteur en marche.</li> <li>— Ouvrir le robinet.</li> <li>— Vérifier et régler la tension.</li> </ul>

<p>Le système ne fonctionne que dans un seul sens.</p> <p>Point neutre difficile ou impossible à trouver.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tringlerie de commande défectueuse.</li> <li>- Mauvais fonctionnement interne de la pompe ou du moteur.</li> <li>- Tringlerie de commande défectueuse.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vérifier que la tringlerie n'est pas débranchée et qu'elle n'est pas tordue.</li> <li>- Consulter votre Concessionnaire M.F.</li> <li>- Débrancher la tringlerie de commande sur le bras de commande. Si le système revient au point neutre, la tringlerie est déréglée.</li> </ul>
<p>Vitesse d'avancement de la machine irrégulière et manque de puissance.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Niveau d'huile du réservoir insuffisant.</li> <li>- Fuites des tuyauteries hydrauliques.</li> <li>- Filtre hydraulique colmaté.</li> <li>- Rapport de vitesse choisi trop rapide.</li> <li>- Fuites internes ou mauvais fonctionnement de la pompe ou du moteur.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vérifier le niveau. Compléter si nécessaire avec de l'huile de qualité préconisée.</li> <li>- Vérifier, serrer ou remplacer les joints des raccords.</li> <li>- Vérifier l'état du filtre, remplacer l'élément si nécessaire.</li> <li>- Engager rapport inférieur.</li> <li>- Consulter votre Concessionnaire M.F.</li> </ul>
<p>Température d'huile trop élevée (plus de 93° C).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Prise d'air rotative obstruée de balles, poussières, etc.</li> <li>- Refroidisseur obstrué de balles, poussières, etc.</li> <li>- Niveau d'huile du réservoir trop bas.</li> <li>- Utilisation prolongée du système (plus de 30 secondes avec moteur hydraulique calé).</li> <li>- Problème interne de la pompe ou du moteur.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Déposer le tamis le nettoyer.</li> <li>- Déposer la prise d'air rotative et nettoyer le faisceau.</li> <li>- Vérifier le niveau et compléter.</li> <li>- Voir les indications pages précédentes.</li> <li>- Consulter votre Concessionnaire M.F.</li> </ul>
<p>Fonctionnement bruyant.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Air dans les circuits.</li> <li>- Flexible ou tuyauterie mal monté.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vérifier le niveau d'huile du réservoir et les fuites éventuelles.</li> <li>- S'assurer que les flexibles ou tuyauteries n'interfèrent pas avec une partie métallique de la machine.</li> </ul>
<p>Accélération ou décélération lente.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Air dans les circuits.</li> <li>- Défectuosités internes.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vérifier le niveau d'huile du réservoir ou les fuites éventuelles.</li> <li>- Consulter votre Concessionnaire M.F.</li> </ul>

## ACCESSOIRES ET INSTRUMENTS DIVERS

Les accessoires suivants sont à commander séparément.

### Moissonneuses-batteuses MF 740, MF 750 et MF 760.

- Kit pour petites graines.
- Hache paille.
- Kit maïs pour hache-paille.
- Commande de hache-paille.

### Éparpilleur de paille

Constitué par deux éparpilleurs fonctionnant ensemble derrière la machine. Il n'est pas nécessaire de le déposer pour poser le hache-paille. Déposer simplement les lames et replier les moyeux et l'arbre sous le capot arrière.

### Grilles du récepteur à grain principal :

A trous de 5 mm qui se montent à l'avant du récepteur sous les contre-batteur. Recommandées pour l'élimination des saletés lors de la récolte de haricots, soja, maïs ou de récoltes à grosses graines.

Commande électrique pour la variateur de vitesse du rabatteur.

Entretoises de roue avant : 63 mm ou 102 mm, à droite ou à gauche.

Utilisées pour les récoltes en lignes, et seulement du côté droit en maïs.

Extension de la vis d'alimentation :

Injection d'éther (démarrage par temps froid).

Pick-up MF 67 pour les récoltes en andains.

### Moissonneuses-batteuses MF 740 et MF 750

Tôles anti-enroulement pour tambour d'élévateur.

Cabine (MF 740 et MF 750 transmission mécanique).

### Moissonneuses-batteuses MF 750 et MF 760

Corn heads 4, 5 ou 6 rangs.

- Extension de réservoir à grain.

### Moissonneuses-batteuses MF 740

- Corn Heads 4 rangs.
- Essieu arrière réglable.

### Moissonneuses-batteuses MF 750

Cabine avec air conditionné.

Rétrovisseur pour cabine.

## INDEX ALPHABÉTIQUE

### A

Accessoires et équipements .....	130
Accrochage de la table - détails .....	38
Air conditionné - commandes .....	31
Air conditionné - système de contrôle .....	118
Alarme (otons) .....	29
Alignement de l'arbre d'entraînement - table .....	38
Alternateur .....	110
Arrêt de la machine .....	35

### B

Bac à pierres .....	47
Battage - tableau de réglages .....	50
Batteries .....	103
Batteur - débouillage .....	53
Batteur - remplacement d'une batte striée .....	51
Batteur et contre-batteur - battes striées .....	51
Batteur et contre-batteur - tableau - batte striée .....	50
Batteur à otons .....	60

### C

Cabine - commandes .....	31
Caractéristiques .....	8
Chaînes - entretien et graissage .....	92
Cliquet - avancement .....	66
Coffre d'alimentation - élévateur - table .....	44
Coffre de nettoyage - grille - caractéristiques et montage .....	57
Coffre de nettoyage - grille - trou rond .....	59
Commandes .....	32
Commandes du batteur .....	51
Commande du batteur - réglages .....	51
Commande du batteur - levier de changement de vitesses .....	51
Commandes - décharge .....	64
Commande principale .....	62
Commandes - vis à grains et vis à otons .....	60
Conduite de la machine .....	35
Contacteur de réarmement .....	36
Contacteur de réarmement - fusible .....	110
Contre-batteur - interférences .....	51
Contre-batteur - contrôles .....	53
Contre-batteur - horizontalité .....	53
Contre-batteur - plaques d'obturation .....	55
Contre-batteur - réglages .....	51
Courroie d'avancement (transmission standard) .....	66
Courroies - entretien .....	95

## D

Défecteur d'air - ventilateur de nettoyage .....	55
Détails de la moissonneuse-batteuse - voir caractéristiques .....	8
Disjoncteurs - montage correct .....	113
Distributeur de commande de décharge .....	118
Doigts -rétractables - vis de table .....	44

## E

Élévateur - accrochage de la table .....	38
Élévateur - grains .....	62
Élévateur - otos .....	60
Élévateur - table .....	44
Entraînement de décharge - réglages .....	64
Entraînement principal - courroies - réglages .....	62
Entrée d'air - grille rotative .....	98
Entretien - chapitre .....	82
Essieu arrière - débattement égal des roues .....	77
Essieu arrière - réglable - dimensions .....	77
Essieu arrière - pincement .....	77
Extension de vis d'alimentation - table .....	44

## F

Filtre à air - cabine - entretien .....	98
Filtre à air - moteur - entretien .....	95
Freins - liquide .....	70
Freins - purge .....	103
Freins - réglages .....	70
Fluide hydraulique .....	103
Freins - stationnement - lampe témoin .....	31
Freins - stationnement - réglages .....	72
Fusibles - réarmement .....	110

## G

Graissage - boîte de vitesses et carter - niveau d'huile .....	92
Graissage - chaînes .....	92
Graissage - entretien .....	86
Graissage - moteur filtre à huile remplacement .....	82
Graissage - huile moteur - type .....	80
Graissage - moteur contenances du carter .....	82
Graissage - moteur - pression d'huile .....	82
Graissage-moteur - rodage .....	82
Graissage - roues arrière .....	92
Grille à trous ronds - coffre de nettoyage .....	59

## H

Hydraulique	
- Capacité d'huile du système .....	113
- Distributeur de commande de décharge .....	118
- Distributeur de commande principal .....	113
- Filtre principal .....	113
- Purge .....	113
- Réservoir - détails .....	113
- Restricteur - identification .....	116
- Synchronisation du rabatteur .....	118

<b>I</b>	
Indicateur de vitesse du batteur - réglages .....	110

<b>L</b>	
Lame .....	44
Lampe - avertisseur de sécurité .....	110

<b>M</b>	
Moteur	
— Démarrage .....	33
— Démarrage - injection d'éther .....	33
— Filtre à huile - remplacement - (AT 6 354) .....	92
— Réglages .....	102
— Rodage .....	82
— Système d'alimentation - filtres .....	98
— Système d'alimentation - purge .....	100
— Système de refroidissement .....	102
— Surchauffe - contacteur de réarmement .....	100
— Turbo compresseur - points spéciaux .....	33

<b>N</b>	
Nettoyage - coffre .....	57

<b>P</b>	
Périodicité d'entretien - 10 heures à annuelles .....	87
Périodicité de graissage - 10 heures à annuelles .....	86
Pression d'huile .....	82
Pression des pneus .....	75
Plaques d'obturation - contre-batteur - battes striées .....	55
Prise d'air rotative .....	98
Problèmes (voir tableau des pannes) .....	121

<b>R</b>	
Rabatteur - réglages - vitesses, etc. ....	42
Rabatteur - synchronisation .....	42
Récepteur à grains principal .....	55
Récepteur à grains principal - section remplaçable .....	55
Redémarrage urgence .....	36
Réglage des commandes de transmission .....	69
Régulateur de tension .....	110
Remisage de la machine .....	120
Réservoir à grains - vis .....	62
Restricteur - système hydraulique - identification .....	116
Roues - couple de serrage des boulons .....	75
Roues - arrières - graissage .....	92

<b>S</b>	
Secoueurs .....	55
Système d'alimentation - moteur .....	98
Système électrique .....	103
Système d'otons .....	60
Système d'otons - système d'alarme .....	60
Système de refroidissement moteur .....	102

## T

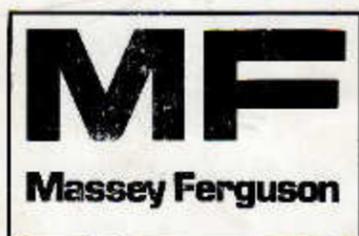
<b>Table</b>	
— Accrochage.....	38
— Arbre d'entraînement - alignement.....	38
— Horizontalité.....	38
<b>Tableau des pannes</b>	
— Battage.....	122
— Hydraulique.....	127
— Moteur.....	125
— Transmission hydrostatique.....	128
<b>Tambour de dégagement</b>	
— Contrôle de vitesse.....	23
<b>Tambour engreneur</b> .....	47
<b>Transmission hydrostatique</b>	
— Calage.....	36
— Cliquet.....	66
— Conduite de la machine.....	36
— Filtre.....	118
— Généralités.....	66
— Pédale de débrayage d'urgence.....	27
— Pédale, réglages (distributeur de débrayage d'urgence).....	66
— Points spéciaux.....	27
— Réchauffage.....	35
— Refroidisseur d'huile.....	118
— Réglages.....	66
— Thermomètre d'huile.....	25
<b>Transmission standard</b>	
— Conduite de la machine.....	35
— Embrayage.....	69
— Réglage de la courroie d'entraînement.....	66
— Réglage des freins.....	72

## U

<b>Utilisation - chapitre</b> .....	42
-------------------------------------	----

## V

<b>Ventilateur de nettoyage et déflecteurs d'air</b> .....	55
<b>Vis d'alimentation - table - réglages</b> .....	44
<b>Vis à grains</b> .....	60
<b>Vis à grains - réservoir et réglages</b> .....	62
<b>Vis de table - réglages</b> .....	44
<b>Vitesse des composants - tableau</b> .....	11



Massey Ferguson aura, à tout moment, la faculté d'apporter aux matériels agricoles Massey Ferguson toutes les modifications qu'elle considèrerait comme une amélioration ou un changement désirable, sans obligation pour elle d'appliquer ces modifications aux matériels précédemment livrés et en cours de livraison ou en commande.