

3. Nettoyer l'extérieur des filtres. Démontez le bouchon G. Fig. 5/11 puis desserrer le raccord H. Actionner la pompe d'alimentation puis resserrer dans l'ordre G puis H pendant que le gas-oil s'écoule à chacun de ces raccords.

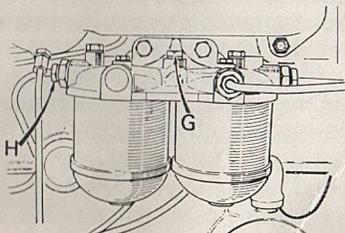


FIGURE 5/11.  
FILTRES A  
CARBURANT

4. Desserrer le bouchon "J" de la pompe à injection ; pomper pour chasser complètement l'air puis resserrer le bouchon "J". Répéter cette opération avec le bouchon "K".
5. Desserrer le raccord "I" et pomper pour chasser complètement l'air puis resserrer.

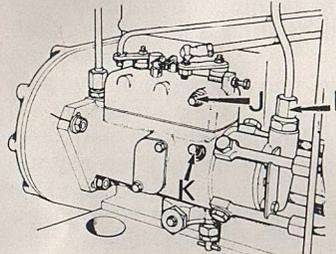


FIGURE 5/12.  
POMPE A INJECTION

6. Desserrer les raccords des tuyauteries haute pression côté des injecteurs, puis le levier d'arrêt de combustible étant en position "marche" et l'accélérateur ouvert à fond, actionner le démarreur jusqu'à ce que le combustible s'écoule aux raccords desserrés. Resserrer les raccords des tuyauteries et actionner de nouveau le démarreur. Le moteur doit se mettre en marche, le laisser tourner pendant quelques minutes et vérifier l'étanchéité des raccords après les avoir essuyés.

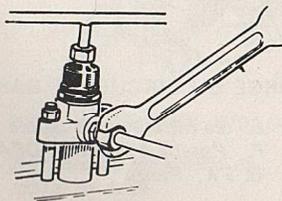


FIGURE 5/13.  
PURGE DES RACCORDS  
DE TUYAUTERIE  
HAUTE PRESSION

## POMPE A INJECTION ET REGULATEUR

La pompe à injection de carburant est montée dans le carter de distribution du moteur et est actionnée par un pignon lent situé à l'avant du vilebrequin.

Le régulateur du type mécanique est logé dans le corps de la pompe d'injection. Il est entièrement lubrifié par immersion dans le fuel provenant du retour de la pompe d'injection. Le régulateur ne nécessite aucun entretien.

Les seuls réglages à prévoir sont ceux des butées de ralenti et de régime maximum situées sur le levier de commande d'accélérateur côté pompe. Ces réglages sont effectués en usine et ne doivent pas être modifiés.

## HUILE (Moteur)

Toujours vidanger l'huile alors que le moteur est encore chaud, le tracteur étant horizontal. Attendre environ cinq minutes avant de remettre le bouchon de vidange afin que toute l'huile puisse s'écouler. Refaire le plein avec l'huile prescrite (voir pages 73 à 76) jusqu'à ce que le niveau atteigne le repère de jauge. Si la cartouche du filtre à huile a été remplacée, faire tourner le moteur au démarreur pour remplir le corps du filtre. Il sera peut être nécessaire de compléter le plein du carter pour compenser la contenance du filtre.

Il faut veiller avec un soin particulier à empêcher l'entrée d'impuretés dans le moteur. Toujours nettoyer les bouchons de remplissage et les surfaces avoisinantes avant d'enlever les bouchons. Nettoyer le bouchon de vidange avant de le remettre en place. Maintenir les bidons d'huile en parfait état de propreté et essuyer le dessus et les orifices avant de verser l'huile. Il est recommandé de procéder au remplissage dans un endroit couvert et en utilisant un entonnoir muni d'une toile métallique. L'huile prescrite pour les moteurs diesel contient des additifs destinés à réduire la formation de dépôts et de calamine dans le moteur. Il est possible que l'huile neuve versée dans le moteur à l'occasion de la vidange se décolore rapidement. Ceci n'affecte en rien ses propriétés lubrifiantes et n'est dû qu'à sa nature absorbante.

## CARTOUCHE DU FILTRE A HUILE

Enlever la vis "A" figure 5/14, déposer et mettre au rebut l'élément filtrant "B" colmaté et nettoyer la tête du filtre avec un petit pinceau. Ne pas utiliser de chiffon pelucheux : les peluches risquent d'obturer le clapet de dérivation monté à la base de la tête du filtre.

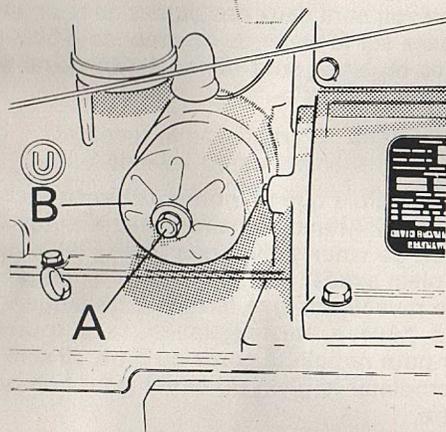


FIGURE 5/14.  
FILTRE A HUILE  
A. Vis de montage  
B. Elément de filtre

Mettre en place un élément filtrant neuf, s'assurer du bon positionnement du joint en caoutchouc sur le bloc-cylindres avant de remonter.

Au remontage, serrer la vis de fixation à 1,4 m. kg (10 lb. pds). Actionner le démarreur pour remplir le bain d'huile, éventuellement rétablir le niveau d'huile dans le carter moteur, démarrer le moteur et vérifier l'étanchéité du filtre sur le carter.

## CREPINE DE POMPE A HUILE

La crépine de pompe à huile est aisément accessible après dépose du carter d'huile de moteur. Vidanger l'huile et déposer le carter. Retirer les vis de fixation de la bride du tuyau d'aspiration. Laver la crépine dans du pétrole. Un petit pinceau peut être utilisé pour éliminer le dépôt d'impuretés, mais ne jamais se servir d'un chiffon. Remettre en place la crépine, le carter et le bouchon de vidange après avoir vérifié le bon état du joint d'étanchéité. On doit se servir d'un joint neuf au remontage. Faire le plein avec l'huile appropriée.

## REGLAGE DU JEU DES CULBUTEURS

Le réglage s'avère plus facile lorsque les injecteurs ont été démontés. On peut alors faire tourner le moteur grâce à la courroie de ventilateur. Numéroté les soupapes de 1 à 8 en partant de l'avant du moteur, tourner lentement le vilebrequin jusqu'à ce que l'une des soupapes soit complètement ouverte (le ressort étant comprimé). Noter de quelle soupape il s'agit puis retrancher le numéro de celle-ci au nombre 9. Le résultat donne le numéro de la soupape à régler.

Exemple : Soupape numéro 7 totalement ouverte  $9-7=2$  : il faut alors régler la soupape N° 2. Il est à noter que les soupapes considérées ont un nombre égal de l'arrière à l'avant du moteur.

Régler la soupape N° 1 lorsque la soupape N° 8 est ouverte  
Régler la soupape N° 6 lorsque la soupape N° 3 est ouverte  
Régler la soupape N° 4 lorsque la soupape N° 5 est ouverte  
Régler la soupape N° 2 lorsque la soupape N° 7 est ouverte  
Régler la soupape N° 8 lorsque la soupape N° 1 est ouverte  
Régler la soupape N° 3 lorsque la soupape N° 6 est ouverte  
Régler la soupape N° 5 lorsque la soupape N° 4 est ouverte  
Régler la soupape N° 7 lorsque la soupape N° 2 est ouverte

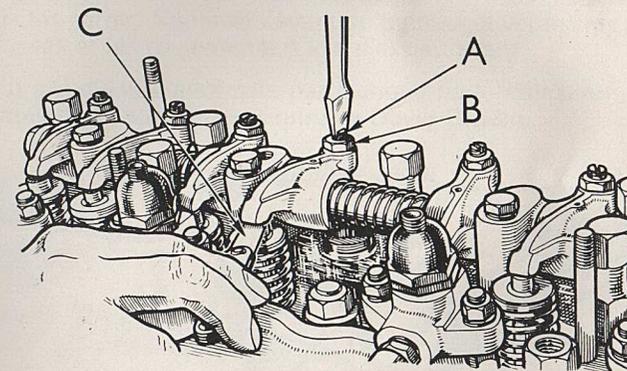


FIGURE 5/15. REGLAGE DU JEU DES CULBUTEURS

A. Vis de réglage  
B. Contre-écrou  
C. Jauge d'épaisseur

Le réglage doit se faire à froid. Le jeu se mesure entre l'embout du culbuteur et la queue de soupape à l'aide d'une jauge d'épaisseur comme indiqué à la figure 5/15 (C). Déposer le capot moteur et le couvre-culbuteurs. Le réglage s'effectue en desserrant le contre-écrou "B" et en tournant la vis "A" dans un sens ou dans l'autre pour obtenir le jeu prescrit. (Voir section Spécifications). Maintenir la vis de réglage pour l'empêcher de tourner pendant le serrage du contre-écrou.

## SERRAGE DE LA CULASSE

L'ordre de serrage des écrous de culasse est indiqué à la figure 5/16. Si l'on dispose d'une clé dynamométrique, la régler pour un couple de 12,5 m.kg (90 lb.pds). Après serrage de la culasse, vérifier les jeux des culbuteurs.

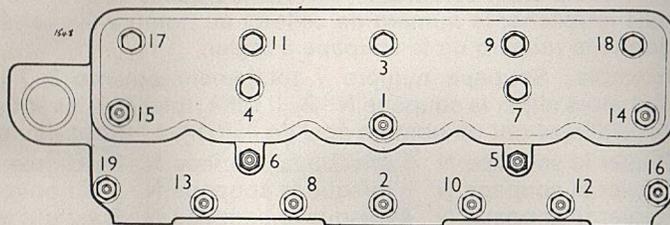


FIGURE 5/16. ORDRE DE SERRAGE DES ÉCROUS DE CULASSE

## CHASSIS

### LUBRIFICATION

Garnir à l'huile le graisseur des pivots de fusées et de l'axe d'articulation de l'essieu avant. Pour tous les autres graisseurs utiliser de la graisse. On trouvera l'emplacement des graisseurs sur le tableau figure 4/4 page 65.

Les périodicités de graissage indiquées, sont uniquement données à titre indicatif. Le graissage en particulier des moyeux de roues avant et arrière dépend essentiellement de leur protection contre les infiltrations d'eau et d'impuretés. En cas d'utilisation difficile du tracteur, faire le graissage tous les jours. Essuyer les graisseurs avant de les garnir de graisse. La pompe à eau du moteur est lubrifiée à vie au montage et n'a donc pas lieu d'être touchée.

### ESSIEU AVANT

L'emplacement des points de lubrification est indiqué aux figures 5/17 et 5/18. Nettoyer soigneusement ces points avant de les garnir. Soulever l'avant du tracteur et vérifier les pivots de fusées et les roulements d'axe d'essieu avant.

En cas d'usure anormale par manque de lubrification régulière, consulter votre concessionnaire David Brown.

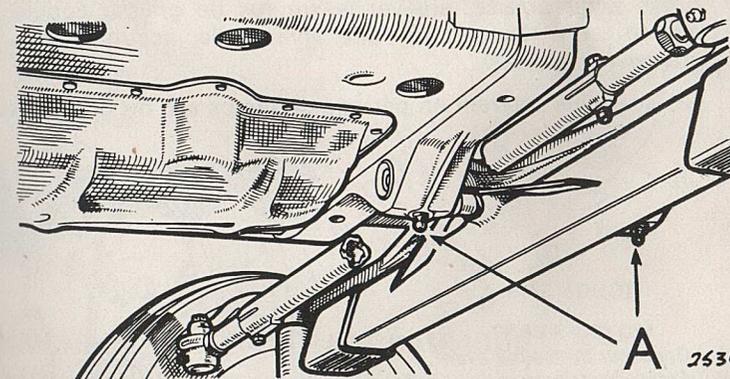


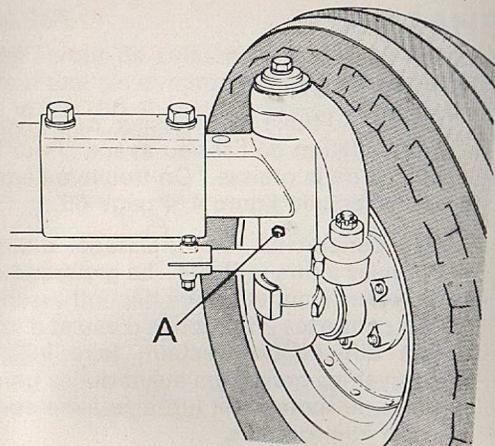
FIGURE 5/17. LUBRIFICATION DE L'ARTICULATION D'ESSIEU AVANT

A. Points de lubrification

FIGURE 5/18.

ESSIEU AVANT

- A. Point de  
lubrification  
du pivot de  
fusée.



MOYEU AVANT

Nettoyer les graisseurs avant de les garnir. Graisser jusqu'à apparition de la graisse à l'intérieur du moyeu. L'apparition de la graisse à cet endroit n'indique pas que le joint est défectueux. Le graissage régulier des moyeux assure, non seulement la lubrification de ces derniers mais chasse les impuretés ou l'eau infiltrée dans les moyeux.

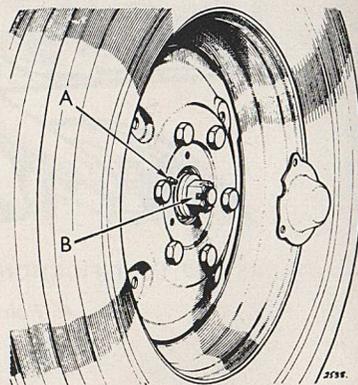
Après avoir graissé, enlever le surplus de graisse écoulé du moyeu afin d'empêcher une éventuelle accumulation de poussière.

Graisser plus souvent en période de temps sec ou poussiéreux.

FIGURE 5/19.

MOYEU AVANT

- A. Graisseur de moyeu avant  
B. Ecrou de réglage de  
roulement de moyeu



Si les roulements de roues avant présentent du jeu, le rattraper de la façon suivante: Déposer les chapeaux de moyeux et la goupille d'arrêt des écrous à créneaux. Serrer les écrous de fusée jusqu'à annulation du jeu et remettre en place la goupille et l'écrou. (goupille à placer dans la cannelure d'écrou la plus près du réglage voulu).

Il existe pour cela 2 trous spéciaux percés dans l'arbre afin de pouvoir tourner l'écrou de 1/24e de tour lorsque l'on engage la goupille fendue.

Soulever l'avant du tracteur pour procéder à cette opération. Après avoir effectué le réglage, s'assurer qu'il n'y a pas de frottement lorsque la roue tourne.

REDUCTEURS DE ROUES (SUR MOYEURS)

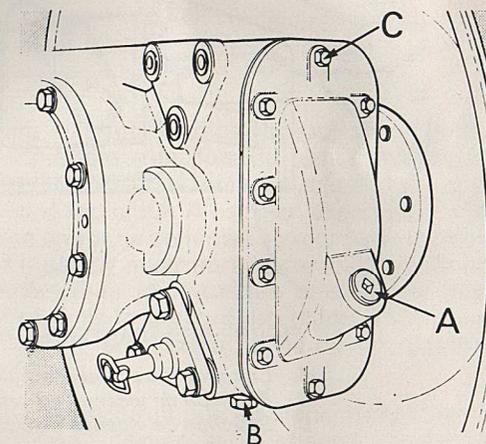
Les réducteurs finaux ont des points de lubrification différents. Les bouchons de vidange (B) et de remplissage (A) sont indiqués à la figure 5/20.

Remplir d'huile par le bouchon de remplissage jusqu'à obtention du niveau correct. S'assurer que la prise d'air C n'est pas colmatée à l'aide de poussière lors de chaque remplissage.

FIGURE 5/20.

REDUCTEURS  
FINAUX DE  
MOYEURS DE ROUES

- A. Bouchon de  
remplissage  
B. Bouchon de  
vidange  
C. Bouchon de prise  
d'air



TRANSMISSION ET CIRCUIT HYDRAULIQUE

L'huile de la transmission est également utilisée dans le circuit hydraulique "Sélectamatic" qui fonctionne sous des pressions pouvant atteindre 140 kg/cm<sup>2</sup> (2000 ppc). Eviter soigneusement la pollution de l'huile par les impuretés et les corps abrasifs. Nettoyer les bouchons ainsi que les surfaces avoisinantes avant d'enlever les bouchons, n'utiliser que des entonnaires et récipients parfaitement propres.

Remplacer la cartouche filtrante du filtre à filtration intégrale, après les premières 50/100 heures et ensuite toutes les 500 heures de fonctionnement. Remplacer ce filtre même si la lampe-témoin jaune de colmatage ne s'allume pas. Si la lampe-témoin reste allumée lorsque le moteur fonctionne à 1800 tr/min. (huile chaude), c'est-à-dire après 30 minutes de marche, remplacer l'élément filtrant même s'il n'a pas effectué 500 heures de travail.

Il ne faut en aucun cas essayer de nettoyer un élément filtrant en papier. Utiliser un élément filtrant neuf. Ne pas détériorer les extrémités de l'élément filtrant qui sont très fragiles. Manipuler cet élément avec soin et ne pas hésiter à changer un élément même un peu ébréché.

Pour remplacer l'élément du filtre intégral, enlever le bouchon B (figure 5/21). Pour vidanger entièrement l'huile contenue dans le pont arrière, enlever également le bouchon C.

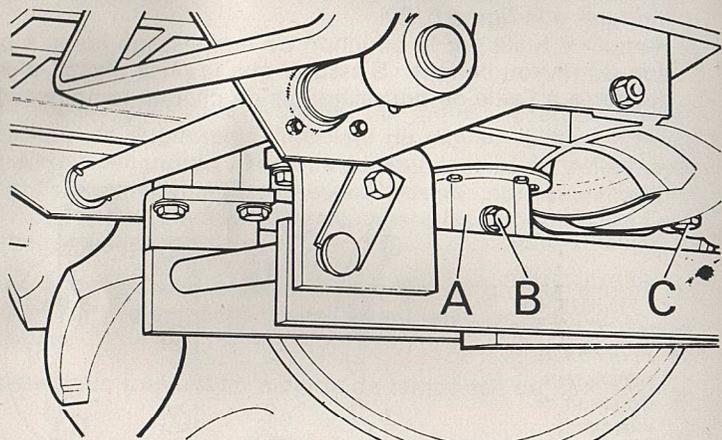


FIGURE 5/21. CARTER DE FILTRE A HUILE

- A. Carter de filtre à huile du circuit de relevage
- B. Bouchon de vidange du carter de transmission
- C. Bouchon de vidange de pont arrière

Un filtre magnétique est également monté et devrait être nettoyé, ainsi que toutes les particules qui y adhèrent. Lorsqu'il s'agit simplement de changer l'élément de filtre, vidanger l'huile en la versant dans un récipient propre; couvrir ce récipient aussitôt après. Reverser l'huile après le changement sauf les 3 derniers litres ( $\frac{1}{2}$ -gallon) contenant, en principe, des sédiments dangereux pour le circuit. Compléter le niveau avec de l'huile propre. Démontez les boulons de fixation puis retirez le carter A, Figure 5/21 pour avoir accès à l'élément de filtre.

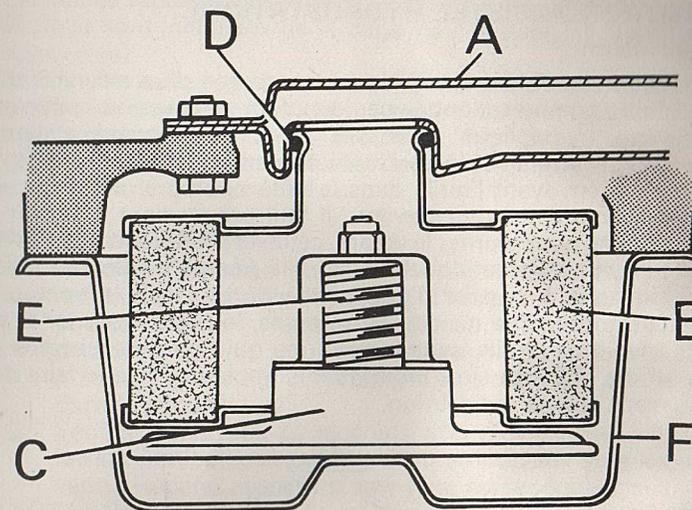


FIGURE 5/22. SCHEMA DU FILTRE HYDRAULIQUE

- A. Tuyau d'aspiration
- B. Élément de filtre
- C. Valve de dérivation et crépine
- D. Joint torique
- E. Aimant
- F. Carter

La figure 5/22 montre en coupe le filtre hydraulique et le tuyau d'aspiration. Il faut prendre soin, lors du remontage du filtre avec la valve de dérivation et la crépine métallique, que le raccord avec le tuyau d'aspiration A est bien exercé par le joint torique D. S'il y a une erreur de commise au montage, le joint ne sera pas étanche et il peut y avoir un écoulement d'huile non-filtrée. Monter un nouveau joint torique et s'assurer que le filtre est bien enfoncé dans le tuyau d'aspiration. Bien que le carter F maintient le filtre en position, il ne devrait pas comprimer l'élément de filtre.

NOTA: Lors de la vidange de l'huile de transmission, de l'air entrera dans le système. Après avoir changé l'huile, faire tourner le moteur au ralenti pendant 30 secondes, le levier de commande hydraulique étant baissé. La purge d'air se fera automatiquement dans le système.

## DIRECTION ASSISTEE HYDROSTATIQUE

### Description

La direction hydrostatique est composée d'un réservoir d'huile, d'une pompe actionnée par le moteur, d'une servo-valve et d'un vérin hydraulique à double effet. La pompe alimente la servo-valve à l'aide de l'huile contenue dans le réservoir, cette valve envoyant l'huile dans le côté approprié du vérin, ce qui fait tourner les roues avant. Il faut uniquement un effort assez minime pour tourner le volant, celui-ci actionnant la servo-valve. Si, pour n'importe quelle raison, la pompe n'alimente plus (par exemple, à la suite d'une panne de moteur), le tracteur peut être tourné à la main. Dans ce cas, le fait de tourner le volant envoie de l'huile dans le vérin, ce qui demande un plus grand effort. S'il faut alors remorquer le tracteur, il faut le faire doucement et avec précaution.

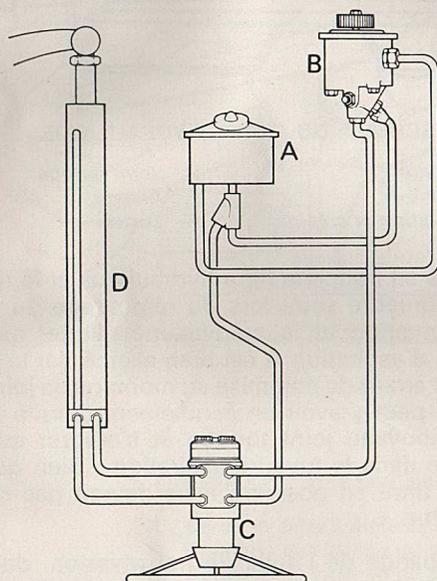


FIGURE 5/23.  
DIRECTION  
HYDROSTATIQUE  
A. Réservoir d'huile  
B. Pompe  
C. Servo-valve  
D. Vérin hydraulique

### Entretien

Les organes de la pompe et de la valve travaillent avec un jeu très infime; il faut donc prendre soin de ne laisser rentrer aucune poussière ou particules à l'intérieur du système.

En remplissant ou en complétant le niveau du réservoir, toujours prendre soin de nettoyer le couvercle avant d'enlever le bouchon de remplissage; s'assurer également que les récipients, entonnoirs etc. sont propres.

Les huiles recommandées pour le système de direction hydrostatique sont indiquées de la page 73 à la page 76 (lubrifiants approuvés).

NOTA: Dans les régions où aucune marque d'huile citée dans ce livret ne peut être trouvée, on peut alors se contenter d'une huile minérale S.A.E. 10, moussant très peu. Les huiles végétales utilisées comme fluides dans des freins ou suspensions sont totalement déconseillées.

### Inspections journalières

1. Nettoyer l'extérieur du réservoir, démonter le bouchon de remplissage; vérifier le niveau d'huile, les roues étant en position droite. Hauteur du niveau: 19 mm ( $\frac{3}{4}$  po) en-dessous du col du trou de remplissage. Un déflecteur flotte à la surface de l'huile et empêche ainsi toute entrée d'air dans le circuit.
2. Vérifier les tuyaux et raccords afin d'éviter des fuites, en faisant particulièrement attention aux tuyaux souples et au vérin. Réparer aussitôt si une fuite est repérée.



NOTA: Ne jamais utiliser le tracteur si l'on aperçoit une fuite; le système de direction ne fonctionnera pas si de l'air entre par la pompe du fait d'une baisse du niveau d'huile.

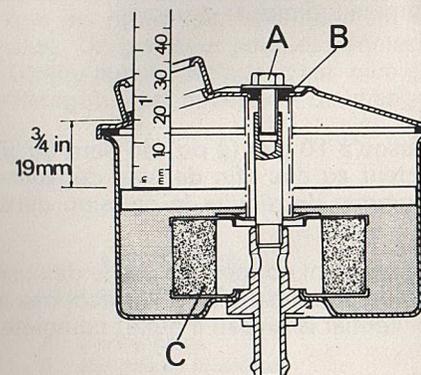


FIGURE 5/24.  
NIVEAU D'HUILE

- A. Boulon de couvercle  
B. Rondelle d'étanchéité  
960 723  
C. Élément de filtre

### Toutes les 500 heures

Monter un nouvel élément comme suit:

1. Nettoyer l'extérieur du réservoir. Vidanger l'huile en démontant le tuyau d'alimentation de la pompe et en tournant le tuyau vers l'extérieur afin de verser l'huile dans un récipient propre. Vidanger l'huile, démonter le tuyau de reniflard, le collecteur d'huile, enlever les deux colliers de durite et démonter les boulons attachant le réservoir à son support. Enlever le réservoir, boucher l'extrémité des tuyaux. Démonter le boulon au centre du couvercle de

réservoir, soulever le couvercle, enlever le ressort, soulever le collecteur, enlever l'élément de filtre puis le jeter. Laver le collecteur, puis l'intérieur du réservoir à l'aide de gas-oil propre. Ne pas essuyer avec un chiffon.

2. Remonter le tout après avoir placé un élément neuf en prenant soin de ne pas bloquer le boulon du couvercle de réservoir, ce qui pourrait endommager la bague d'étanchéité en caoutchouc, figure 5/24 et provoquerait une introduction d'eau.
3. Nettoyer la tuyauterie et inspecter s'il y a des risques de fuite ou d'endommagement. Ses tuyaux flexibles ne doivent pas être obstrués, sans noeuds, sans fissures et les tuyaux en acier ne doivent pas être en contact entre eux avec d'autres pièces.

**!** NOTA : Du fait des vibrations du moteur, un tuyau en contact avec une pièce à bord aigu peut être endommagé très rapidement.

4. Vérifier l'étanchéité des raccords de la tuyauterie, les boulons de la colonne de direction ainsi que les boulons de montage du vérin au châssis.
5. Purger le système comme indiqué ci-dessous.

#### Purge du système

1. Remplir le réservoir jusqu'à 10 mm ( $\frac{3}{8}$  po) du bord du filtre puis remonter le tracteur au cric afin de bien dégager les roues du sol. Cela permet de réduire la pression dans le circuit.
2. L'alimentation en gas-oil étant coupée, utiliser le démarreur pour faire tourner le moteur pendant 10 à 15 secondes afin d'amorcer la pompe. Vérifier le niveau d'huile; compléter si nécessaire.
3. Faire démarrer le moteur et le faire tourner au ralenti. Tourner le volant d'un tour complet dans chaque sens, plusieurs fois, mais empêcher les roues d'atteindre la position blocage.
4. Vérifier à nouveau le niveau d'huile et reconstituer si nécessaire. Le moteur tournant à bas régime, tourner le volant jusqu'à son blocage dans les deux sens, plusieurs fois, mais ne pas maintenir les roues en position bloquée à fond pendant un laps de temps, si court soit-il.

5. Rabaisser les roues avant sur le sol. Vérifier le niveau d'huile, les roues étant droites; compléter si nécessaire. Conduire le tracteur doucement en faisant des 8 pour vérifier la bonne marche de la direction. Celle-ci devrait être douce et facile.

#### FREINS

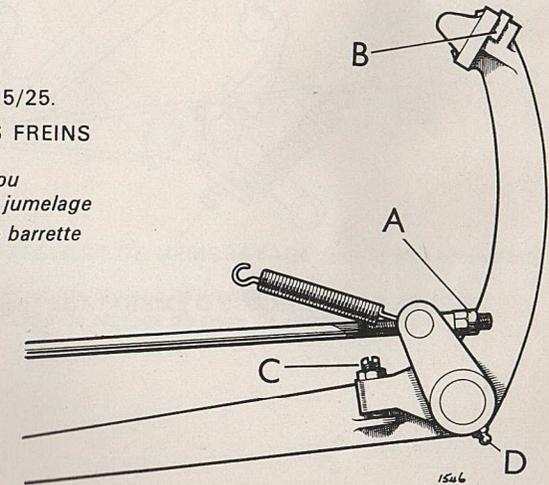
Les freins indépendants doivent être réglés à mesure que les garnitures s'usent. Le réglage doit se faire lorsque le verrou B de jumelage est en place; lorsque les freins sont placés de cette façon, le tracteur ne peut pas faire d'embardees sur la route.

Si on se sert d'un frein plus souvent que l'autre, il faudra vérifier fréquemment l'équilibrage. Le fait d'utiliser un frein pour tourner peut accélérer l'usure de celui-ci. Vérifier chaque semaine et principalement avant de tirer une remorque. Le réglage se fera de la façon suivante:

Soulever les deux roues arrière et enfoncer les deux pédales de 4 cm ( $1\frac{1}{2}$  po) et les maintenir dans cette position à l'aide du frein à main. Desserrer le contre-écrou A figure 5/25 puis serrer ou desserrer les écrous de réglage de tringles de freins de manière que les deux roues serrent également. Après réglage, bloquer les contre-écrous, desserrer le frein à main et vérifier que les roues tournent librement et que les freins ne serrent plus. Un graisseur pour les pédales est prévu (D). Figure 5/25. Lorsqu'aucun réglage n'est plus possible (écrou à fond de filetage), il est nécessaire de changer les garnitures.

FIGURE 5/25.  
REGLAGE DES FREINS

- A. Contre-écrou
- B. Barrette de jumelage
- C. Réglage de barrette
- D. Graisseur



## EMBRAYAGE (pas dans le cas du 996)

Lorsqu'il est impossible, avec un embrayage à deux positions de débrayer entièrement la PRISE DE FORCE ainsi que la POULIE DE BATTAGE lorsque la pédale est enfoncée à fond, remplacer les garnitures de l'embrayage. Si les garnitures ne sont pas entièrement usées, on pourra prolonger leur utilisation en réglant les trois doigts de l'embrayage. Ce réglage ne devra être effectué que par un concessionnaire David Brown.

Vérifier fréquemment le réglage de l'embrayage, une fois par semaine en cas d'utilisation intensive du tracteur avec chargeur frontal. La garde de la pédale ne doit jamais être inférieure à 25 mm (1 po). Au besoin, régler cette garde de la façon suivante : voir figure 5/26.

- lorsqu'il n'y a pas de surcharge s'exerçant sur l'embrayage, desserrer le contre-écrou vers l'arrière sur la tige conduisant au levier à main afin d'avoir un jeu de 6 mm ( $\frac{1}{4}$  po).
- Régler l'écrou A afin de donner 38 mm ( $1\frac{1}{2}$  po) de garde à la pédale d'embrayage.
- Régler à nouveau le jeu de la tige au levier manuel qui doit être 1,6 mm ( $\frac{1}{16}$  po).

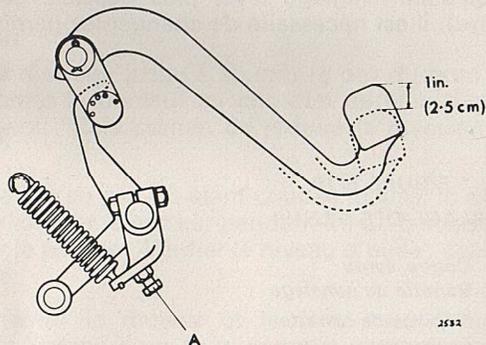


FIGURE 5/26. REGLAGE D'EMBRAYAGE (pas dans le cas du 996)

## EMBRAYAGE DE TRANSMISSION (cas du 996 uniquement)

Vérifier fréquemment le réglage de l'embrayage, une fois par semaine en cas d'utilisation intensive du tracteur avec chargeur frontal. La garde de la pédale ne doit jamais être inférieure à 19 mm ( $\frac{3}{4}$  po). Régler si nécessaire comme indiqué ci-dessous, figure 5/27. Desserrer le contre-écrou, régler la butée A afin qu'il y ait une garde de 22 de à 24 mm ( $\frac{7}{8}$  à  $\frac{5}{8}$  po). Resserrer le contreécrou.

## EMBRAYAGE DE PRISE DE FORCE (sur le 996 seulement)

La garde peut se régler grâce à l'écrou B, figure 5/27 pour donner un jeu de 48 à 54 mm ( $1\frac{7}{8}$  à  $2\frac{1}{8}$  po) en bout du levier manuel lorsque celui-ci est engagé vers l'avant. Resserrer lorsque le réglage est correct.

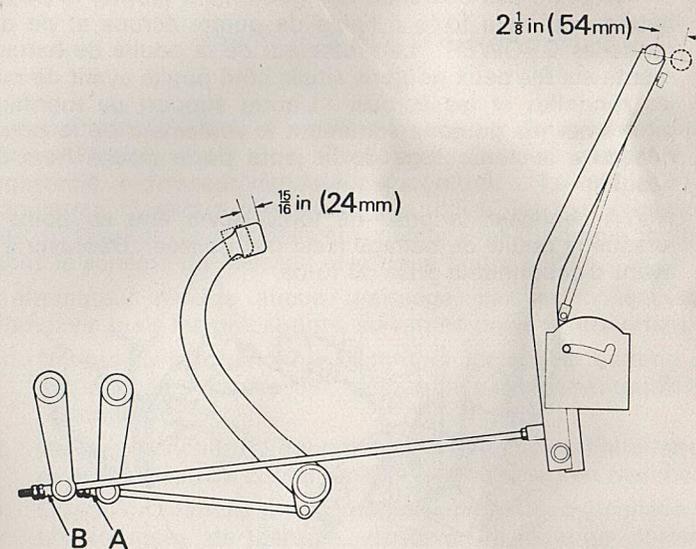


FIGURE 5/27. REGLAGE DE L'EMBRAYAGE (sur le 996 seulement)

- Ecrou de réglage de transmission
- Ecrou de réglage de prise de force

## POULIE DE BATTAGE

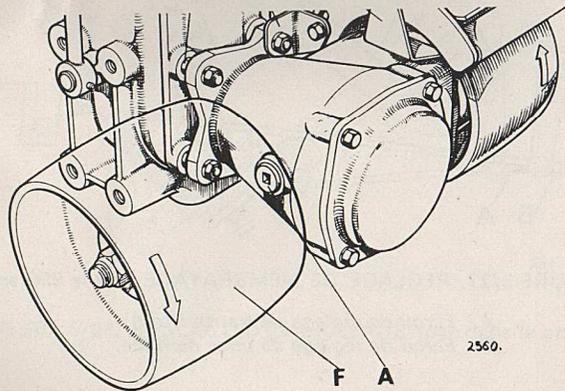
### Lubrification

La poulie doit être lubrifiée avec une huile de viscosité identique à celle utilisée dans la boîte de vitesses, le niveau de l'huile doit correspondre au bouchon A.

### Instructions de montage

La poulie de battage peut être montée dans un sens ou dans l'autre, en fonction du sens de rotation désiré. Lors du premier montage, sauf si la poulie est livrée en place sur le tracteur, il sera nécessaire de remplacer les quatre vis du couvercle disposées symétriquement autour de l'axe de prise de force par des goujons spéciaux B, figure 5/28. Monter les goujons l'un après l'autre. Engager la partie non filetée la plus longue des goujons dans le carter de la prise de force. Une fois en place, ne pas démonter ces goujons et monter la poulie de battage qui sera fixée à l'aide de quatre écrous et de quatre rondelles GROWER. Le protecteur de la poulie de battage se monte sur les deux goujons situés côté poulie avant de monter les rondelles et les écrous. L'autre support de montage se monte sur les goujons soutenant le roulement de la poulie et nécessite le démontage de la jante de la poulie hors de sa flasque.

NOTA: enlevée, la prise de force devra être au point mort lorsque la poulie de battage n'est pas utilisée. Débrayer à fond avant d'actionner la prise de force.



- |  |   |
|--|---|
| A. Bouchon de remplissage                    | D. Patte du protecteur                      |
| B. Goujon spécial                            | E. Levier de vitesses                       |
| C. Patte de fixation de protecteur de poulie | F. Position possible de la poulie de poulie |

## EQUIPEMENT ELECTRIQUE

### Alternateur

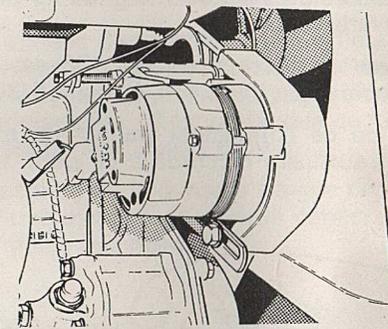


FIGURE 5/29. ALTERNATEUR

Les tracteurs destinés à certains pays sont équipés, non pas d'une dynamo, mais d'un alternateur. Celui-ci comporte un ensemble redresseur/régulateur incorporé. Le câblage du régulateur classique n'est donc pas utilisé, les extrémités des fils du faisceau sont isolées aux points B et C comme indiqué dans le schéma du faisceau électrique figure 5/29.

L'alternateur n'exige aucun graissage, car les paliers sont étanches, mais les précautions suivantes doivent être prises :

1. Ne pas faire fonctionner le moteur lorsque la batterie est débranchée. Auparavant, débrancher la prise-multiple de l'alternateur.
2. Ne pas brancher ou débrancher la batterie ou l'alternateur ou autre pièce du circuit lorsque le moteur est en marche.
3. Lorsqu'on branche un alternateur, une batterie auxiliaire ou un chargeur de batterie, observer la polarité correcte (positif à positif, négatif-négatif).
4. Si la lampe-témoin du circuit de charge ne s'allume pas, (lorsqu'on met le contact sans faire démarrer le moteur), remplacer l'ampoule car dans ce cas, l'alternateur ne commencera à charger qu'à partir de 3000 tr/min (1500 tr/min moteur).
5. Lors de l'enlèvement du revêtement protecteur du tracteur et lors du nettoyage au jet de vapeur, protéger l'alternateur (a) à la dépose du tracteur ou (b) enfermer l'alternateur dans un sac en plastique.

## EQUIPEMENT AUXILIAIRE

Un point de raccordement de l'équipement auxiliaire, par exemple essuie-glace, est prévu sur le connecteur à quatre voies, qui assure le raccordement de la jauge, du thermomètre, de l'avertisseur, etc.

Ce connecteur A figure 5/34 et 5/36 est situé sur le côté gauche du tableau de bord. voir A figure 5/30.

L'utilisation de ce connecteur permet de mettre hors circuit l'équipement auxiliaire raccordé à ce pont, lorsque le contact est coupé.

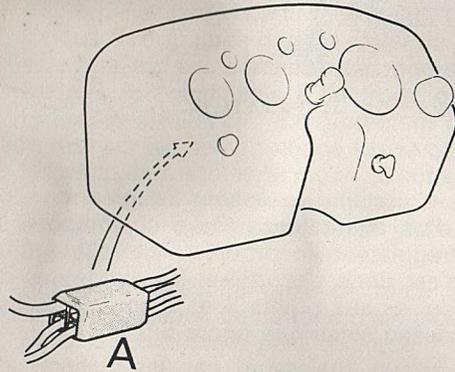


FIGURE 5/30.  
CONNECTEUR  
D'EQUIPEMENT  
AUXILIAIRE  
A. Connecteur

## BATTERIE

Pour y avoir accès et pour compléter le niveau des éléments, enlever la grille de radiateur.

Par temps chaud, le niveau d'électrolyte doit être vérifié couramment. Utiliser de l'eau distillée ou de l'eau de pluie douce lors du remplissage. Sécher et nettoyer le dessus de batterie. Enduire chaque borne de pétrole après l'avoir nettoyée.

*Batterie avec chapeaux différents* – Enlever chaque couvercle et ajouter de l'eau pure afin d'avoir jusqu'à 10 mm ( $\frac{3}{8}$  po) de liquide au-dessus du niveau inférieur aux plaques.

*Batterie Autofil* – Soulever les couvercles Autofil et si le niveau de l'acide se trouve en-dessous du fond des tubes de remplissage, verser de l'eau pure dans le bac jusqu'à ce que tous les tubes soient remplis. Remplacer les couvercles immédiatement.

NOTA: Les couvercles doivent être en place lors du changement.

## DYNAMO (GENERATEUR)

Déposer quelques gouttes d'huile sur le tampon par le trou au centre de la flasque, après avoir enlevé le bouchon en caoutchouc. Après graissage, remettre en place le bouchon.

Après deux années d'utilisation, vérifier l'état des balais de la dynamo (générateur) et les remplacer s'ils sont usés. Nettoyer l'intérieur de la dynamo (générateur) pour enlever la poussière et lubrifier les roulements. Il est préférable de faire ces opérations par un concessionnaire David Brown.

Si le remplacement de la dynamo s'avère nécessaire, avoir soin de remonter une dynamo de polarité correspondant au câblage du moteur (moins à la masse).

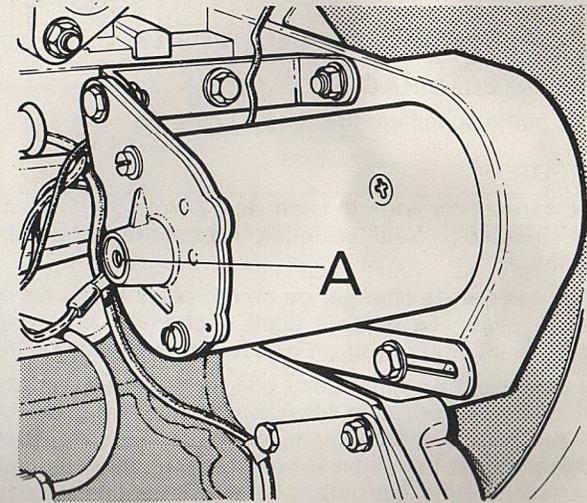


FIGURE 5/31. LUBRIFICATION DE LA DYNAMO (GÉNÉRATEUR)

A. Trou d'huile (remettre en place le bouchon caoutchouc)

## FUSIBLE

Deux éléments de fusible standard de 32 mm ( $1\frac{1}{4}$  po) prévus pour 25 ampères sont engagés dans un support à baïonnette, comme indiqué en figure 5/32. Ne pas remplacer le fusible avant d'avoir déterminé la cause de l'incident. Les tracteurs comportant un signal de détresse ont un troisième fusible du même type et d'une force de 15 ampères.

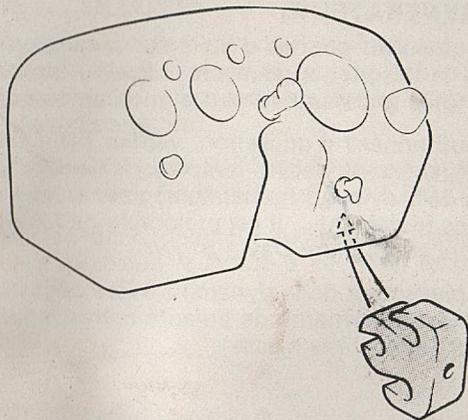


FIGURE 5/32. PORTE FUSIBLES

### AMPOULES d'ECLAIRAGE

Voir la partie spécifications, page 126.

### DEMARREUR

Le démarreur est sous tension de 12 volts de type axial avec relais-solénoïde. Seul entretien nécessaire: une lubrification périodique.

Ne pas essayer de changer ou de régler les balais ou le mécanisme de relais. La batterie étant déchargée, il se peut que la conséquence directe soit un non fonctionnement du démarreur.

Si le démarreur ne fonctionne pas, la batterie étant insuffisamment chargée, vérifier la tension de la courroie de ventilateur. Une batterie insuffisamment chargée, permet cependant le fonctionnement des phares, mais ne permet pas l'utilisation du démarreur. Vérifier les bornes de la batterie ainsi que les cosses du relais de démarreur. Si le démarreur ne fonctionne pas correctement, ne pas chercher à l'utiliser, mais consulter un réparateur agréé.

### FAISCEAU DE CABLAGE

La plupart des connexions comportent des connecteurs enfichables. Tous les câbles de branchement sont repérés par des couleurs différentes, ce qui permet de les identifier rapidement, à l'aide du schéma de câblage.

Il suffit de maintenir les connexions propres, repérer les fils cassés ou brûlés. Lorsqu'un fil est dénudé et vient au contact de la masse, la batterie se décharge rapidement, et peut provoquer l'incendie du tracteur.

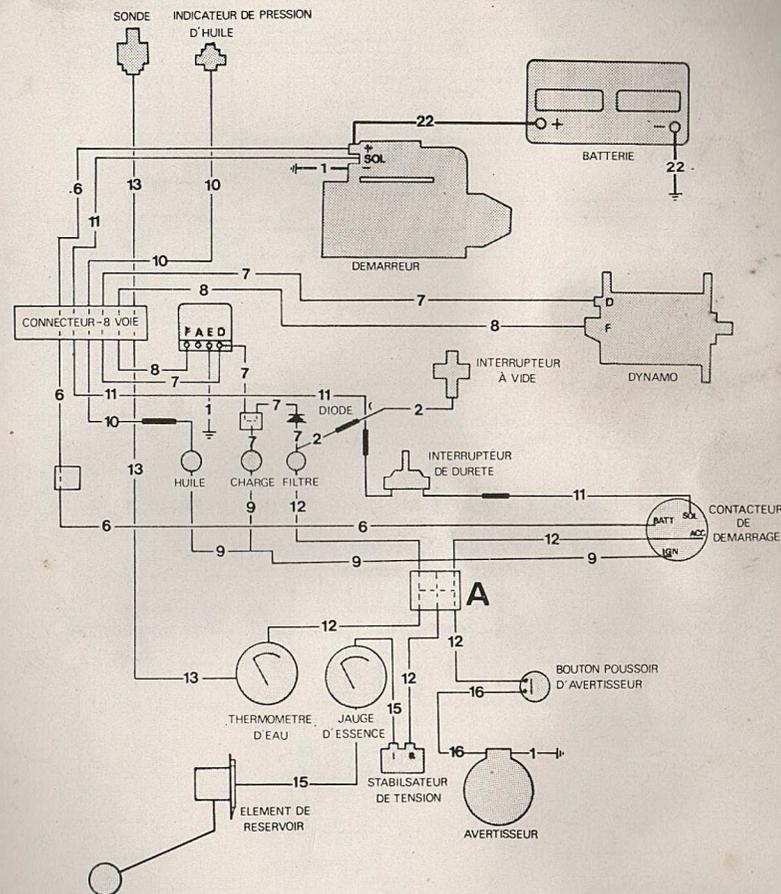


FIGURE 5/33. SCHEMA DE CABLAGE AVEC DYNAMO

#### A. Connecteur auxiliaire

- |                    |                  |                         |
|--------------------|------------------|-------------------------|
| 1. Noir            | 9. Blanc         | 17. Vert/Blanc          |
| 2. Noir/Vert Clair | 10. Blanc/Marron | 18. Vert/pourpre        |
| 3. Rouge           | 11. Blanc/Rouge  | 19. Vert/Rouge          |
| 4. Bleu/Rouge      | 12. Vert         | 20. Vert Clair/Marron   |
| 5. Bleu/Blanc      | 13. Vert/Bleu    | 21. Vert Clair/pourpre  |
| 6. Marron          | 14. Bleu         | 22. Câble gros diamètre |
| 7. Marron/Jaune    | 15. Vert/Noir    |                         |
| 8. Marron/Vert     | 16. Pourpre/Noir |                         |



# SECTION 6 SPÉCIFICATIONS ET CARACTERISTIQUES

## MOTEUR DIESEL

990 – 449001 et 449002

995/96 – 455051/455071

Moteur 4 cylindres à injection directe à caractère robuste : technique flux croisé pour la culasse, gage de faible consommation et de hautes performances. Le vilebrequin, la couronne d'entraînement, les pistons et manetons sont bien équilibrés et ajustés afin de travailler en toute sécurité et avec souplesse.

### Cylindrée – 4 cylindres

990 .. .. .	..	3195 cm <sup>3</sup> (195 po <sup>3</sup> )
995/96 .. .. .	..	3594 cm <sup>3</sup> (219 po <sup>3</sup> )
Alésage .. .. .	..	100,01 mm (3 $\frac{5}{16}$ po)
Course		
990 .. .. .	..	101,6 mm (4 po)
995/96 .. .. .	..	114,3 mm (4 $\frac{1}{2}$ po)
Régime nominal .. .. .	..	1800 tr/mn
Régime maximum à pleine charge ..	..	2200 tr/mn
Régime maximum à vide .. .. .	..	2350 tr/mn
Puissance .. .. .	..	Voir graphiques pages 115 à 118
Taux de compression .. .. .	..	17/1
Ordre d'injection .. .. .	..	1, 2, 4, 3

### Jeu des culbuteurs – A FROID

Admission et Echappement 0–25 mm (0–010 po).

**Refroidissement** – Température de début d'ouverture du thermostat: 82°C (180°F), température de pleine ouverture: 94°C. (200°F). La circulation de l'eau dans le bloc est assurée par thermo-siphon. La poulie de pompe à eau est munie d'un ventilateur à 7 pales. Le circuit de refroidissement est pressurisé. En effet, un clapet est prévu dans le bouchon de radiateur.

**Equipement d'alimentation** – Pompe à injection du type distributrice avec régulateur mécanique, entraînée par un pignon intermédiaire de cet à l'avant du vilebrequin. Mécanisme de retard automatique incorporé à la pompe à injection facilitant le démarrage avec blocage manuel utilisé par temps très froid : tampon de feutre spécial pour utilisation d'éther lors de froid intense.

Dans certains pays, un système "Thermostart" (démarrage par temps extrêmement froid) est disponible.

Pompe d'alimentation à membrane, commandée par un poussoir à partir d'un excentrique de l'arbre à cames. Cette pompe est munie d'un décanteur.

Les injecteurs injectent le combustible directement dans les cylindres par quatre trous. La chambre de combustion est usinée dans la tête des pistons. Tarage des injecteurs : 175 atmosphères (180 kg/cm<sup>2</sup>).

La filtration du combustible est assurée par deux filtres à élément papier montés en série.

**Lubrification** – Pompe à pignons entraînée par l'arbre à cames. Ouverture du clapet de tarage de la pompe à huile : 2,8 kg/cm<sup>2</sup> (40 ppc). La filtration de l'huile est intégralement assurée par un filtre à élément papier, muni d'un clapet de dérivation basse pression qui s'ouvre en cas de colmatage de l'élément filtrant. Distribution disposée en tête : la lubrification est assurée de façon intermittente par le palier arrière de l'arbre à cames.

**Admission d'air** – L'air admis dans le moteur est filtré en deux phases, par un filtre à air à bain d'huile de 17,8 cm (7 po) de diamètre et par un pré-filtre centrifuge. Un pré-filtre à élément papier monté sur la conduite d'arrivée d'air au filtre, peut être éventuellement utilisé en cas de fonctionnement du moteur en atmosphère très poussiéreuse.

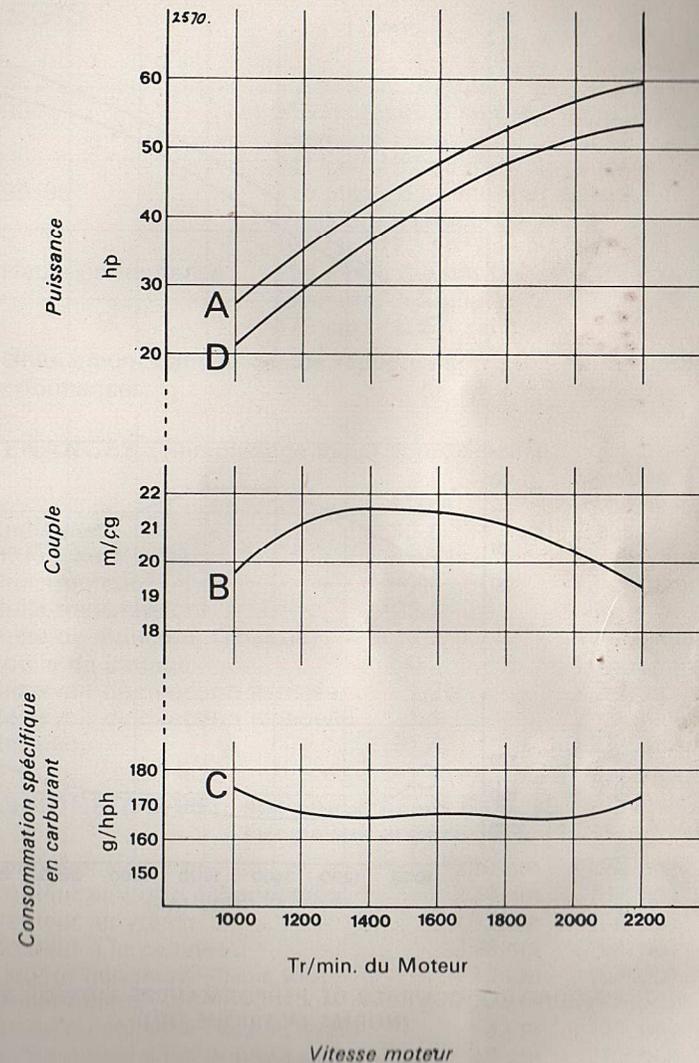


FIGURE 6/1. COURBES DE PERFORMANCES TYPE 990 (NORME MÉTRIQUE D.I.N.)

- A. Puissance – moteur
- B. Couple
- C. Consommation spécifique en carburant
- D. Puissance – Prise de force

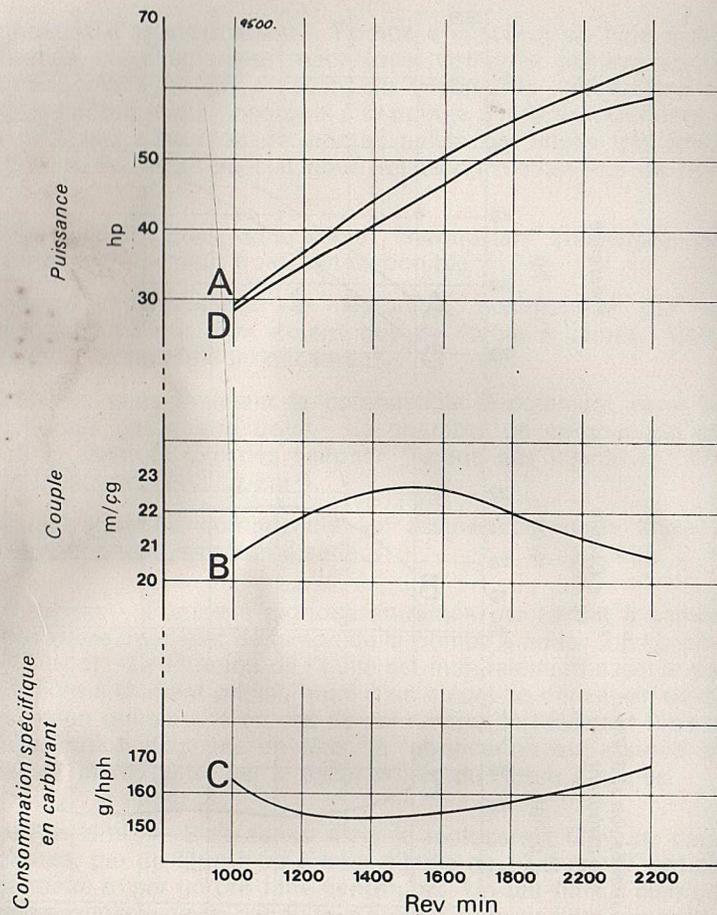


FIGURE 6/2. COURBES DE PERFORMANCES MOTEUR 995/96  
(NORME METRIQUE DIN)

- A. Puissance - moteur
- B. Couple
- C. Consommation spécifique en carburant
- D. Puissance - Prise de force

## CHASSIS

### FREINS

- 990 : 216 mm x 44.5 mm (8½ po x 1¾ po)  
(diamètre x largeur)  
341 cm<sup>2</sup> (52 po<sup>2</sup>) de surface
- 995/96 : 216 mm x 63.5 mm (8½ po x 2½ po)  
(diamètre x largeur)  
464 cm<sup>2</sup> (72 po<sup>2</sup>) de surface
- \*Haute performance : 216 mm x 89 mm (8½ po x 3½ po)  
(diamètre x largeur)  
678 cm<sup>2</sup> (105.1 po<sup>2</sup>)

\*Uniquement dans le cas de réducteurs et pont arrière hautes performances.

### CONTENANCES (Remplissage initial approximatif)

	Litre	Mesure Impériale
Radiateur	13,6	3 gal.
Filtre à air (huile)	0,71	1¼ chopine
Huile moteur	7,4	13 chopines
Huile transmission	22,7	5 gal.
Huile de réducteur (chaque)	2,3	4 chopines
Pouille de battage	0,7	1¼ chopine
Réservoir de direction assistée	1,25	2,2 chopines
Réservoir de direction manuelle	1,1	2 chopines
Réservoir	61,4	13½ gal.

### DIMENSIONS DU 990: sur pneus avant 6.00-19 sur pneus arrière 12.4/11-36

Longueur hors tout	320 cm	(126 po)
Hauteur au pot d'échappement	224 cm	(88 po)
Hauteur au volant	162 cm	(64 po)
Hauteur à la cabine	256 cm	(101 po)
Largeur minimum - hors tout	170 cm	(67 po)
Empattement	200 cm	(79 po)
Garde au sol sous l'essieu avant	53 cm	(21 po)
Garde au sol sous la barre de traction	38 cm	(15 po)
Poids, avec huile, carburant etc.		

Poids total	2 120 kg	(4670 lb)
Essieu arrière	1 350 kg	(2970 lb)
Essieu avant	770 kg	(1700 lb)

Rayon de braquage, avec voie de 132 cm (52 po)		
—sans freins	350 cm	(138 po)
—avec freins	320 cm	(126 po)

**DIMENSIONS DES TRACTEURS 990/995/96 – sur pneus  
7.50-16 à l'avant 13.6/12-36 à l'arrière**

Longueur hors tout (990/995)	323 cm	127 po
Longueurs hors tout (996)	320 cm	130 po
Empattement (990/995)	200 cm	79 po
Empattement (996)	208 cm	81 $\frac{7}{8}$ po
Hauteur à la cabine	256 cm	101 po
Hauteur au pot d'échappement	224 cm	88 po
Hauteur au volant	163 cm	64 po
Largeur minimum hors tout	170 cm	67 po
*Garde au sol – essieu avant	53 cm	21 po
Garde au sol – à la barre de traction	41 cm	16 po

Rayon de braquage avec voie minimum de 52 po (990/995)		
– sans freins	350 cm	138 po
– avec freins	320 cm	126 po

Rayon de braquage avec voie minimum de 52 po (996)		
– sans freins	321 cm	142 po
– avec freins	328 cm	129 po

\*Augmentée de 19 cm (7 $\frac{1}{2}$  po) lors du cas "Grande Garde au Sol".

**POIDS – Avec huile, gas-oil, etc.**

	Tracteur 990	995/96
– total	2160 kg (4760 lb)	2220 kg (4900 lb)
– essieu arrière	1385 kg (3050 lb)	1430 kg (3150 lb)
– essieu avant	775 kg (1710 lb)	790 kg (1750 lb)

*Poids additionnel si on monte Cabine ou cadre de securite DB "Weatherframe".*

Les arceaux "DB" augmentent le poids total de 229 kg (505 lb).

Les arceaux "DB" avec revêtement en métal accroissent le poids total de 356 kg (785 lb).

**LESTAGE**

L'allourdissement des roues par eau en les remplissant à 75-80% augmente approximativement le poids par roue de :

Pneu	13.6/12-36	190 kg	(420 lb)
	16.9/14-30	268 kg	(590 lb)
	14.9/13-28	200 kg	(440 lb)
	12.4/11-36	160 kg	(350 lb)
	13.6/12-38	200 kg	(440 lb)
	12.4/11-32	140 kg	(310 lb)

*Masses de roues arriere*

Chaque masse de roue arrière pèse 40 kg (90 lb). Habituellement deux masses d'alourdissement sont utilisées. Avec davantage, le poids du tracteur risque d'être trop important.

*Masses sur roues avant*

Ces masses peuvent être montées sur les deux côtés des roues et uniquement sur l'extérieur, tout dépendant du type de roue montées. Les masses de roue avant pèsent chacune 35 kg (80 lb). Il est à noter qu'il n'est pas recommandé d'utiliser ce genre de masses en conduisant sur grande route.

*Masses de chassis avant*

Elles sont préférables à monter par rapport aux masses de roues avant. Elles ajoutent à peu près 200 kg (450 lb) de poids.

**PERFORMANCES**

	990	995/6
Puissance à la barre d'attelage	45.3*	51.1**
Puissance à la prise de force – maxi.	52.9*	59.1**
Puissance à la prise de force (540 tr/mn) à la vitesse de 1828 tr/mn du moteur	47.4*	51.1**
Puissance à la prise de force (540 tr/mn) à régime moteur 1100 tr/mn.	28.5	31
Effort de traction maximum sur macadam et avec lestage	3270 kg* (7200 lb)*	3450 kg** (7600 lb)**

\*Rapport test NIAE/DECD N° R 68/5508

\*\*Rapport test NIAE/OECD N° 72/7638 sur tracteur 995.

**RELEVAGE HYDRAULIQUE**

Charge maximum recommandée en bout des barres de traction du relevage : 900 kg (2000 lb).

Pompe à huile à équilibrage de pression montée dans le pont arrière. Débit de la pompe : 22.7 litres/mn (5 gal/mn) pour un régime moteur de 1800 tr/mn.

Pression maximum de travail :	140 kg/cm <sup>2</sup> (2000 lb/po <sup>2</sup> )
Valve de décharge :	175 kg/cm <sup>2</sup> (2500 lb/po <sup>2</sup> )

## EMBRAYAGE (Ne se trouve pas sur le 996).

**Livedrive** – Embrayage à disque double, sec.

Embrayage à transmission – 279 mm (11 po) de diamètre –  
Surface de frottement = 735 cm<sup>2</sup> (114 po<sup>2</sup>).

Embrayage de Prise de Force – 254 mm (10 po) de diamètre –  
Surface = 606 cm<sup>2</sup> (94 po<sup>2</sup>). (Surface de frottement).

**Non-Livedrive** – Embrayage à disque simple.

Diamètre du disque : 279 mm (11 po).

Surface de frottement : 735 cm<sup>2</sup> (114 po<sup>2</sup>).

## EMBRAYAGE (cas du 996)

Un embrayage à double disque est monté avec travail séparé de chaque disque, l'un pour la transmission, l'autre pour la commande de la Prise de Force.

**Transmission** – 279 mm (11 po) de diamètre – Surface de frottement = 735 cm<sup>2</sup> (114 po<sup>2</sup>).

**Prise de force** – 279 mm (11 po) de diamètre – Surface de frottement = 735 cm<sup>2</sup> (114 po<sup>2</sup>).

## BARRE DE TRACTION

Celle-ci a 2 positions alternatives au centre avec 4 positions de hauteur en position étendue. La position de remorquage peut être normale ou étendue pour tous travaux avec Prise de Force.

Hauteur de chape au sol avec pneus de 12.4/11-36 –  
28, 33, 38 ou 43 cm (11, 13, 15 ou 17 po).

Réglage latéral = 15,2 cm (6 po) de chaque côté du centre.

Charge verticale maximum vers le bas à la chape :

Position remorquage = 1360 kg (3000 lb).

Position tirée complètement = 1135 kg (2500 lb).

## CROCHET MOBILE

Celui-ci peut être monté lorsque la barre de traction est enlevée. Les barres de relevage sont percées pour permettre à un crochet d'être placé et à l'attelage d'être utilisé indépendamment.

## Masses de roues arriere

Chaque roue arrière pèse 40 kg (90 lb). Habituellement deux masses d'alourdissement sont utilisées. Avec davantage, le poids du tracteur risque d'être trop important.

## Masses sur roues avant

Ces masses peuvent être montées sur les deux côtés des roues et uniquement sur l'extérieur, tout dépendant du type de roue montées. Les masses de roue avant pèsent chacune 35 kg (80 lb). Il est à noter qu'il n'est pas recommandé d'utiliser ce genre de masses en conduisant sur grande route.

## Masses de chassis avant

Elles sont préférables à monter par rapport aux masses de roues avant. Elles ajoutent à peu près 200 kg (450 lb) de poids.

## PERFORMANCES

	990	995/6
Puissance à la barre d'attelage	45.3*	51.1**
Puissance à la prise de force – maxi.	52.9*	59.1**
Puissance à la prise de force (540 tr/mn) à la vitesse de 1828 tr/mn du moteur	47.4*	51.1**
Puissance à la prise de force (540 tr/mn) à régime moteur 1100 tr/mn.	28.5	31
Effort de traction maximum sur macadam et avec lestage.	3270 kg* (7200 lb)*	3450 kg** (7600 lb)**

\*Rapport test NIAE/DECD N° R 68/5508

\*\*Rapport test NIAE/OECD N° 72/7638 sur tracteur 995.

## RELEVAGE HYDRAULIQUE

Charge maximum recommandée en bout des barres de traction du relevage : 900 kg (2000 lb).

Pompe à huile à équilibrage de pression montée dans le pont arrière. Débit de la pompe : 22.7 litres/mn (5 gal/mn) pour un régime moteur de 1800 tr/mn.

Pression maximum de travail : 140 kg/cm<sup>2</sup> (2000 lb/po<sup>2</sup>)  
Valve de décharge : 175 kg/cm<sup>2</sup> (2500 lb/po<sup>2</sup>)

## REGLAGE DE LA VOIE

**Avant** – Réglable au moyen de prolonges de l'essieu avant de 132 à 183 cm (52 à 72 po) avec axe standard ou de 142 à 203 cm (56 à 80 po) avec essieu avant large par intervalles de 10 cm (4 po).

**Arrière** – Avec garde-boues non renforcés, des pneus de 11-36, 12-36, 11-38, 12-38, et 13-28, les réglages de voie peuvent être ajustés de 132 à 193 cm (52 à 76 po) par intervalles de 10 cm (4 po) au moyen de roues avec voile au centre ou jante décentrée.

Avec garde-boues réenforcés, avec ou sans arceaux ou cabine, le réglage minimum est de 142 cm (56 po).

Pneus 14-30 sur jantes W14 avec centre fixe donnent un réglage de voie de 152,5 ou 173 cm (60 ou 68 po).

Pneus 14-30 sur jantes DW12 avec centre bombé réglable, donnent un réglage de voie de 142, 152,5, 173 ou 183 cm (56, 60, 68 ou 72 po).

Pneus 14-30 sur jantes réglables WD12 (power-adjust), réglables de 152,5 à 213 cm (60 à 84 po) avec intervalles de 10 cm (4 po).

## ATTELAGE UNIVERSEL

Attelage 3 points (BS 1841) pour outils catégorie 1 (attelage étroit) ou Catégorie 2 (attelage large).

	Catégorie 1		Catégorie 2	
	mm	po	mm	po
Diamètre nominal des axes inférieurs	22,2	$\frac{7}{8}$	28,6	$1\frac{1}{8}$
Diamètre nominal de l'axe supérieur	19	$\frac{3}{4}$	25,4	1
Ecartement maxi des barres de traction – Mesure prise entre les épaulements d'axes	68 cm	$26\frac{7}{8}$	82,5 cm	$32\frac{7}{16}$
Hauteur recommandée entre les points d'attelage inférieurs et le point supérieur	53,4 à 63,5 cm	22 à 25	53,4 à 63,5 cm	22 à 25

## EQUIPEMENT DES ROUES

Il y a plusieurs possibilités selon le marché mais la combinaison avant/arrière varie selon les 2 groupes :

### Avant

6.00-19 (4 à 6 plis)

### avec arrière

12.4/11-36 (4 à 6 plis)  
16.9/14-30 (6 plis)  
12.4/11-38 (6 plis)  
13.6/12-36 (6 plis)  
13.6/12-38 (6 plis)

### Avant

6.00-16 (4 à 6 plis)

### avec arrière

12.4/11-32 (4 à 6 plis)  
14.9/13-28 (6 plis)

## EQUIPEMENT D'ÉCLAIRAGE

Une large variété d'ampoules et d'accessoires sont montés sur le tracteur David Brown en vue des conditions locales de travail ou des réglementations spécifiques à certains pays. Le tableau suivant vous permettra de trouver le nom et le type des pièces à monter sur votre tracteur.

Usage	Puissance	Chapeau	Diamètre en mm
Intérieur - Phare à double filament	12 Volts 40/40 Watts	Faisceau Scellé	—
Intérieur - Phare à simple filament	12 Volts 35 Watts	Faisceau Scellé	—
Intérieur - Phares à double filament	12 Volts 35/35 Watts	3 Plots P45	40
Extérieur - Phares à double filament	12 Volts 35/35 Watts	3 Plots P45	40
Lampe de travail arrière	12 Volts 36 Watts	Prefocus Britannique Filament axial à Simple contact	28
Lampes de côté arrière	12 Volts 5 Watts	SBC	18
Clignotants et lampes de côté	Côté : 12 Volts 5 Watts	SCC	18
	Clignotant : 12 Volts 21 Watts	ASCC	25
Stop arrière Clignotant	Stop : 12 Volts 21 Watts	ASCC	25
	Arrière : 12 Volts 5 Watts	SCC	18
	Clignotant : 12 Volts 21 Watts	ASCC	25
Lampe de côté	12 Volts 5 Watts	SBC	18
Lampe de plaque arrière	12 Volts 5 Watts	SCC	18
Commutateur de clignotant	12 Volts 2 Watts	BA 7S	6,7
Commutateur de signal de détresse	12 Volts 3-4 Watts	MCC	11
Témoins du tableau de bord	12 Volts 2 Watts	BA 7S	6,7

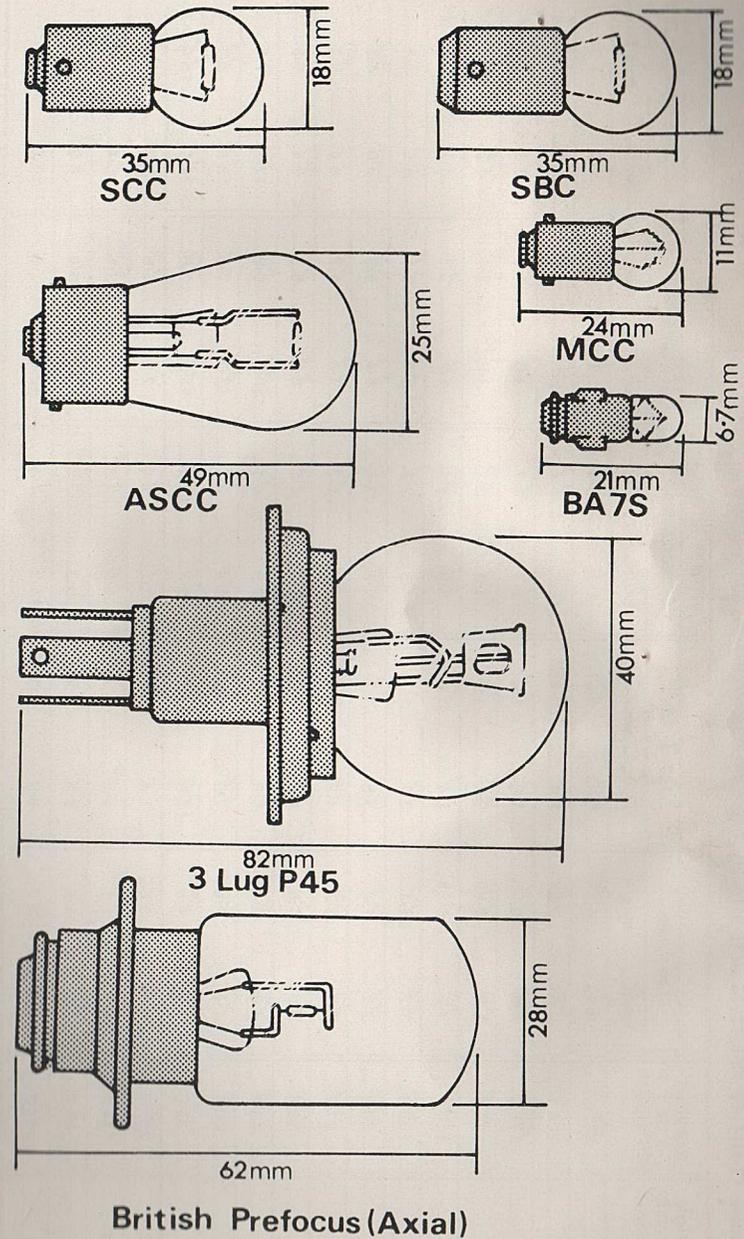


FIGURE 6/3. AMPÔULES DE RECHANGE

**VITESSES D'AVANCEMENT Avec Rapport Des Réducteurs Finaux 10/49**

Pneus arrière : 12-4/11-36, 13-6/12-36 ou 16-9/14-30. Rayon de roulement moyen : 660 mm ; 26-8 po

POSITION DU LEVIER DE VITESSES	VITESSE MOTEUR											
	700 tr/min		1100 tr/min		1800 tr/min		2000 tr/min		2200 tr/min			
	km/h	mile/h	km/h	mile/h	km/h	mile/h	km/h	mile/h	km/h	mile/h	km/h	mile/h
LS1	341.9	0.53	0.33	0.83	0.51	1.4	0.84	1.5	0.93	1.7	1.0	1.7
LS2	206.1	0.87	0.54	1.4	0.85	2.2	1.4	2.5	1.5	2.7	1.7	2.7
HS1	171.4	1.0	0.65	1.6	1.0	2.7	1.7	3.0	1.9	3.3	2.0	3.3
L1	134.1	1.3	0.83	2.1	1.3	3.4	2.1	3.8	2.4	4.2	2.6	4.2
LS3	119.4	1.5	0.94	2.4	1.5	3.9	2.4	4.3	2.7	4.7	2.9	4.7
HS2	103.3	1.7	1.1	2.7	1.7	4.5	2.8	5.0	3.1	5.5	3.4	5.5
L2	80.8	2.2	1.4	3.5	2.2	5.7	3.6	6.4	3.9	7.0	4.3	7.0
H1	67.2	2.7	1.7	4.2	2.6	6.9	4.3	7.6	4.7	8.4	5.2	8.4
HS3	59.8	3.0	1.9	4.7	2.9	7.7	4.8	8.6	5.3	9.4	5.9	9.4
L3	46.8	3.8	2.4	6.0	3.7	9.9	6.1	10.7	6.8	12.1	7.5	12.1
H2	40.5	4.4	2.8	7.0	4.3	11.4	7.1	12.7	7.9	13.9	8.7	13.9
H3	23.5	7.7	4.8	12.0	7.5	19.7	12.2	21.9	13.6	24.1	15.0	24.1
LS AR	207.6	0.87	0.54	1.4	0.85	2.2	1.4	2.5	1.5	2.7	1.7	2.7
HS AR	104.1	1.7	1.1	2.7	1.7	4.4	2.8	4.9	3.1	5.4	3.4	5.4
L AR	81.4	2.2	1.4	3.5	2.2	5.7	3.5	6.3	4.0	6.9	4.3	6.9
H AR	40.8	4.4	2.7	6.9	4.3	11.3	7.0	12.6	7.8	13.8	8.6	13.8

Vitesse maximum à vide : H3 à 2350 tr/min - 25.7 km/h (16.0 mile/h).

**VITESSES D'AVANCEMENT Avec Rapport Réducteurs Finaux 10/49**

Pneus arrière : 14-9/13-28 ou 12-4/11-32 Rayon de roulement moyen = 630 mm ; 24-8 po

POSITION DU LEVIER DE VITESSES	VITESSE MOTEUR											
	700 tr/min		1100 tr/min		1800 tr/min		2000 tr/min		2200 tr/min			
	km/h	mile/h	km/h	mile/h	km/h	mile/h	km/h	mile/h	km/h	mile/h	km/h	mile/h
LS1	341.9	0.49	0.30	0.76	0.48	1.3	0.78	1.4	0.86	1.5	0.95	1.5
LS2	206.1	0.81	0.50	1.3	0.79	2.1	1.3	2.3	1.4	2.5	1.6	2.5
HS1	171.4	0.97	0.60	1.5	0.95	2.5	1.6	2.8	1.7	3.0	1.9	3.0
L1	134.1	1.2	0.77	1.9	1.2	3.2	2.0	3.5	2.2	3.9	2.4	3.9
LS3	119.4	1.4	0.87	2.2	1.4	3.6	2.2	4.0	2.5	4.4	2.7	4.4
HS2	103.3	1.6	1.0	2.5	1.6	4.1	2.6	4.6	2.9	5.1	3.1	5.1
L2	80.8	2.1	1.3	3.2	2.0	5.3	3.3	5.9	3.7	6.5	4.0	6.5
H1	67.2	2.5	1.5	3.9	2.4	6.4	4.0	7.1	4.4	7.8	4.8	7.8
HS3	59.8	2.8	1.7	4.4	2.7	7.1	4.4	7.9	4.9	8.7	5.4	8.7
L3	46.8	3.6	2.2	5.6	3.5	9.1	5.7	10.1	6.3	11.2	6.9	11.2
H2	40.5	4.1	2.5	6.4	4.0	10.6	6.6	11.7	7.3	12.9	8.0	12.9
H3	23.5	7.1	4.4	11.1	6.9	18.2	11.3	20.2	12.6	22.3	13.8	22.3
LS AR	207.6	0.80	0.50	1.3	0.78	2.1	1.3	2.3	1.4	2.5	1.6	2.5
HS AR	104.1	1.6	0.99	2.5	1.6	4.1	2.6	4.6	2.8	5.0	3.1	5.0
L AR	81.4	2.0	1.3	3.2	2.0	5.3	3.3	5.8	3.6	6.4	4.0	6.4
H AR	40.8	4.1	2.5	6.4	4.0	10.5	6.5	11.6	7.2	12.8	8.0	12.8

Vitesse maximum à vide : H3 à 2350 tr/min - 23.8 km/h (14.8 mile/h)

**VITESSES D'AVANCEMENT** Avec Rapport de Réducteurs Finaux 10/49  
Pneus arrière de 13-6/12-38 Rayon de roulement moyen = 725 mm; 28.5 po

POSITION DU LEVIER DE VITESSES	RAPPORT DE REDUCTION	VITESSE MOTEUR											
		700 tr/min		1100 tr/min		1800 tr/min		2000 tr/min		2200 tr/min			
		km/h	mile/h	km/h	mile/h	km/h	mile/h	km/h	mile/h	km/h	mile/h		
LS1	341.9	0.56	0.35	0.88	0.55	1.4	0.89	1.6	1.0	1.8	1.1		
LS2	206.1	0.93	0.58	1.5	0.91	2.4	1.5	2.6	1.6	2.9	1.8		
HS1	171.4	1.1	0.69	1.8	1.1	2.7	1.8	3.2	2.0	3.5	2.2		
L1	134.1	1.4	0.89	2.2	1.4	3.7	2.3	4.1	2.5	4.5	2.8		
LS3	119.4	1.6	0.99	2.5	1.6	4.1	2.6	4.6	2.8	5.0	3.1		
HS2	103.3	1.8	1.1	2.9	1.8	4.8	3.0	5.3	3.3	5.8	3.6		
L2	80.8	2.4	1.5	3.7	2.3	6.1	3.8	6.8	4.2	7.4	4.6		
H1	67.2	2.8	1.8	4.5	2.8	7.3	4.5	8.1	5.0	8.9	5.6		
HS3	59.8	3.2	2.0	5.0	3.1	8.2	5.1	9.1	5.7	10.0	6.2		
L3	46.8	4.1	2.5	6.4	4.0	10.5	6.5	11.7	7.2	12.8	8.0		
H2	40.5	4.7	2.9	7.4	4.6	12.1	7.5	13.5	8.4	14.8	9.2		
H3	23.5	8.1	5.1	12.8	7.9	20.9	13.0	23.3	14.5	25.6	15.9		
LS AR	207.6	0.92	0.57	1.4	0.90	2.4	1.5	2.6	1.6	2.9	1.8		
HS AR	104.1	1.8	1.1	2.9	1.8	4.7	2.9	5.2	3.3	5.8	3.6		
L AR	81.4	2.3	1.5	3.7	2.3	6.0	3.8	6.7	4.2	7.4	4.6		
H AR	40.8	4.7	2.9	7.4	4.6	12.0	7.5	13.4	8.3	14.7	9.1		

Vitesse maximum à vide : H3 à 2350 tr/min = 27.3 km/h (17.0 mile/h).

**VITESSES D'AVANCEMENT** Avec Rapport des Réducteurs Finaux 11/49

Pneus arrière : 12-4/11-36, 13-6/12-36, 16-9/14-30 Rayon de roulement moyen = 680 mm; 26.8 po

POSITION DU LEVIER DE VITESSES	RAPPORT DE REDUCTION	VITESSE MOTEUR											
		700 tr/min		1100 tr/min		1800 tr/min		2000 tr/min		2200 tr/min			
		km/h	mile/h	km/h	mile/h	km/h	mile/h	km/h	mile/h	km/h	mile/h		
LS1	310.8	0.57	0.35	0.90	0.56	1.5	0.92	1.7	1.0	1.8	1.1		
LS2	187.4	1.0	0.59	1.5	0.93	2.5	1.5	2.7	1.7	3.0	1.9		
HS1	155.8	1.2	0.71	1.8	1.1	3.0	1.8	3.3	2.0	3.6	2.3		
L1	121.9	1.5	0.91	2.3	1.4	3.8	2.4	4.2	2.6	4.6	2.9		
LS3	108.5	1.7	1.0	2.6	1.6	4.3	2.6	4.7	2.9	5.2	3.2		
HS2	93.9	1.9	1.2	3.0	1.9	4.9	3.1	5.5	3.4	6.0	3.7		
L2	73.5	2.4	1.5	3.8	2.4	6.3	3.9	7.0	4.3	7.7	4.8		
H1	61.1	2.9	1.8	4.6	2.9	7.6	4.7	8.4	5.2	9.2	5.7		
HS3	54.4	3.3	2.1	5.2	3.2	8.5	5.3	9.4	5.8	10.4	6.5		
L3	42.6	4.2	2.6	6.6	4.1	10.9	6.7	12.1	7.5	13.3	8.2		
H2	36.8	4.9	3.0	7.7	4.8	12.5	7.8	13.9	8.7	15.3	9.5		
H3	21.3	8.4	5.2	13.2	8.2	21.7	13.5	24.1	15.0	26.5	16.4		
LS AR	188.7	1.0	0.59	1.5	0.93	2.5	1.5	2.7	1.7	3.0	1.9		
HS AR	94.6	1.9	1.2	3.0	1.9	4.9	3.0	5.4	3.4	6.0	3.7		
L AR	74.0	2.4	1.5	3.8	2.4	6.2	3.9	6.9	4.3	7.6	4.7		
H AR	37.1	4.8	3.0	7.6	4.7	12.5	7.7	13.8	8.6	15.2	9.5		

Vitesse maximum à vide : H3 à 2350 tr/min = 28.3 km/h (17.6 mile/h)

VITESSES D'AVANCEMENT Avec Rapport des Réducteurs Finaux = 11/49

Pneus arrière de 12.4/11-32 ou 14.9/13-28 Rayon de roulement moy = 630 mm ; 24.8 po

POSITION DU LEVIER DE VITESSES	VITESSE MOTEUR											
	700 tr/min		1100 tr/min		1800 tr/min		2000 tr/min		2200 tr/min		2200 tr/min	
	km/h	mile/h	km/h	mile/h	km/h	mile/h	km/h	mile/h	km/h	mile/h	km/h	mile/h
LS1	0.53	0.33	0.84	0.52	1.4	0.85	1.5	0.94	1.7	1.0	1.7	1.0
LS2	0.88	0.55	1.4	0.86	2.3	1.4	2.5	1.6	2.8	1.7	2.8	1.7
HS1	1.1	0.66	1.7	1.0	2.7	1.7	3.0	1.9	3.4	2.1	3.4	2.1
L1	1.4	0.84	2.1	1.3	3.5	2.2	3.9	2.4	4.3	2.7	4.3	2.7
LS3	1.5	1.0	2.4	1.5	3.9	2.4	4.4	2.7	4.8	3.0	4.8	3.0
HS2	1.8	1.1	2.8	1.7	4.6	2.8	5.1	3.1	5.6	3.5	5.6	3.5
L2	2.3	1.4	3.6	2.2	5.8	3.6	6.5	4.0	7.1	4.4	7.1	4.4
H1	2.7	1.7	4.3	2.7	7.0	4.3	7.8	4.8	8.6	5.3	8.6	5.3
HS3	3.1	1.9	4.8	3.0	7.9	4.9	8.7	5.4	9.6	6.0	9.6	6.0
L3	3.9	2.4	6.1	3.8	10.0	6.2	11.1	6.9	12.3	7.6	12.3	7.6
H2	4.5	2.8	7.1	4.4	11.6	7.2	12.9	8.0	14.2	8.8	14.2	8.8
H3	7.8	4.8	12.2	7.6	20.0	12.5	22.2	13.8	24.5	15.2	24.5	15.2
LS AR	0.88	0.54	1.4	0.86	2.3	1.4	2.5	1.6	2.8	1.7	2.8	1.7
HS AR	1.8	1.1	2.8	1.7	4.5	2.8	5.0	3.1	5.5	3.4	5.5	3.4
L AR	2.3	1.4	3.5	2.2	5.8	3.6	6.4	4.0	7.1	4.4	7.1	4.4
H AR	4.5	2.8	7.0	4.4	11.5	7.2	12.8	8.0	14.1	8.8	14.1	8.8

Vitesse maximum à vide : H3 à 2350 tr/min = (26.2 km/h - 16.3 mile/h)

VITESSES D'AVANCEMENT Avec des Réducteurs Finaux = 11/49

Pneus arrière : 13.6/12-38. Rayon de roulement moyen : 725 mm ; 28.5 po

POSITION DU LEVIER DE VITESSES	VITESSE MOTEUR											
	700 tr/min		1100 tr/min		1800 tr/min		2000 tr/min		2200 tr/min		2200 tr/min	
	km/h	mile/h	km/h	mile/h	km/h	mile/h	km/h	mile/h	km/h	mile/h	km/h	mile/h
LS1	0.61	0.38	1.0	0.60	1.6	1.0	1.8	1.1	1.9	1.2	1.9	1.2
LS2	1.6	0.63	1.6	1.0	2.6	1.6	2.9	1.8	3.2	2.0	3.2	2.0
HS1	1.2	0.76	1.9	1.2	3.2	2.0	3.5	2.2	3.9	2.4	3.9	2.4
L1	1.6	1.0	2.5	1.5	4.0	2.5	4.5	2.8	4.9	3.1	4.9	3.1
LS3	1.8	1.1	2.8	1.7	4.5	2.8	5.0	3.1	5.5	3.4	5.5	3.4
HS2	2.0	1.3	3.2	2.0	5.2	3.3	5.8	3.6	6.4	4.0	6.4	4.0
L2	2.6	1.6	4.1	2.5	6.7	4.2	7.4	4.6	8.2	5.1	8.2	5.1
H1	3.1	1.9	4.9	3.1	8.0	5.0	8.9	5.6	9.8	6.1	9.8	6.1
HS3	3.5	2.2	5.5	3.4	9.0	5.6	10.0	6.2	11.0	6.9	11.0	6.9
L3	4.5	2.8	7.1	4.4	11.5	7.2	12.8	8.0	14.1	8.8	14.1	8.8
H2	5.2	3.2	8.1	5.1	13.3	8.3	14.8	9.2	16.3	10.1	16.3	10.1
H3	9.0	5.6	14.1	8.7	23.0	14.3	25.6	15.9	28.1	17.5	28.1	17.5
LS AR	1.0	0.62	1.6	1.0	2.6	1.6	2.9	1.8	3.2	2.0	3.2	2.0
HS AR	2.0	1.3	3.2	2.0	5.2	3.2	5.8	3.6	6.3	3.9	6.3	3.9
L AR	2.6	1.6	4.1	2.5	6.6	4.1	7.4	4.6	8.1	5.0	8.1	5.0
H AR	5.1	3.2	8.1	5.1	13.2	8.2	14.7	9.1	16.2	10.1	16.2	10.1

Vitesse maximum à vide : H3 à 2350 tr/min = 30.1 km/h (18.7 mile/h)

**VITESSES D'AVANCEMENT** Avec Rapport de Réducteurs Finaux 9/50

Pneus arrière: 12-4/11-36, 13-6/12-36 ou 16-9/14-30. Rayon de roulement moyen: 680 mm; 26.8 po

POSITION DU LEVIER DE VITESSES	VITESSE MOTEUR												
	RAPPORT DE RÉDUCTION		700 tr/min		1100 tr/min		1800 tr/min		2000 tr/min		2200 tr/min		
	km/h	mile/h	km/h	mile/h	km/h	mile/h	km/h	mile/h	km/h	mile/h	km/h	mile/h	
LS1	387.6	0.46	0.28	0.72	0.45	1.2	0.74	1.2	0.82	1.3	0.82	1.5	0.90
LS2	233.7	0.76	0.47	1.2	0.75	2.0	1.2	2.2	1.4	2.2	1.4	2.4	1.5
HS1	194.3	0.92	0.57	1.5	0.90	2.4	1.5	2.6	1.6	2.9	1.6	2.9	1.8
L1	152.0	1.2	0.73	1.9	1.2	3.0	1.9	3.4	2.1	3.7	2.3	4.2	2.6
LS3	135.4	1.3	0.82	2.1	1.3	3.4	2.1	3.8	2.4	4.2	2.4	4.8	3.0
HS2	117.2	1.5	1.0	2.4	1.5	3.9	2.5	4.4	2.7	5.0	3.1	5.6	3.8
L2	91.6	2.0	1.2	3.1	1.9	5.0	3.1	5.6	3.5	6.2	3.5	7.4	4.6
H1	76.2	2.3	1.5	3.7	2.3	6.0	3.8	6.7	4.2	7.4	4.2	8.3	5.2
HS3	67.9	2.6	1.6	4.2	2.6	6.8	4.2	7.6	4.7	8.3	4.7	10.6	6.6
L3	53.1	3.4	2.1	5.3	3.3	8.7	5.4	9.7	6.0	10.6	6.0	12.3	7.6
H2	45.9	3.9	2.4	6.1	3.8	10.1	6.2	11.2	6.9	12.3	6.9	14.1	9.1
H3	26.6	6.8	4.2	10.6	6.6	17.4	10.8	19.3	12.0	21.2	13.2	24.1	15.1
LS AR	235.3	0.76	0.47	1.2	0.74	2.0	1.2	2.2	1.4	2.4	1.4	2.4	1.5
HS AR	118.0	1.5	0.94	2.4	1.5	3.9	2.4	4.4	2.7	4.8	2.7	4.8	3.0
L AR	92.3	1.9	1.2	3.1	1.9	5.0	3.1	5.6	3.5	6.1	3.5	6.1	3.8
H AR	46.3	3.9	2.4	6.1	3.8	10.0	6.2	11.1	6.9	12.2	6.9	12.2	7.6

Vitesse maximum à vide: H3 à 2350 tr/min = 22.7 km/h (14.1 mile/h)

**VITESSES D'AVANCEMENT** Avec Rapport de Réducteurs Finaux 9/50

Pneus arrière de 12-4/11-32 ou 14-9/13-28. Rayon de roulement moyen = 630 mm; 24.8 po

POSITION DU LEVIER DE VITESSES	VITESSE MOTEUR												
	RAPPORT DE RÉDUCTION		700 tr/min		1100 tr/min		1800 tr/min		2000 tr/min		2200 tr/min		
	km/h	mile/h	km/h	mile/h	km/h	mile/h	km/h	mile/h	km/h	mile/h	km/h	mile/h	
LS1	387.6	0.42	0.26	0.67	0.41	1.1	0.68	1.2	0.76	1.3	0.83	1.3	0.83
LS2	233.7	0.71	0.44	1.1	0.69	1.8	1.1	2.0	1.3	2.2	1.4	2.2	1.4
HS1	194.3	0.85	0.53	1.3	0.83	2.2	1.4	2.4	1.5	2.7	1.7	2.7	1.7
L1	152.0	1.1	0.67	1.7	1.1	2.8	1.7	3.1	1.9	3.4	2.1	3.4	2.1
LS3	135.4	1.2	0.76	1.9	1.2	3.2	2.0	3.5	2.2	3.9	2.4	3.9	2.4
HS2	117.2	1.4	0.88	2.2	1.4	3.6	2.3	4.1	2.5	4.5	2.8	4.5	2.8
L2	91.6	1.8	1.1	2.9	1.8	4.7	2.9	5.2	3.2	5.7	3.5	5.7	3.5
H1	76.2	2.2	1.4	3.4	2.1	5.6	3.5	6.2	3.9	6.9	4.3	6.9	4.3
HS3	67.9	2.4	1.5	3.8	2.4	6.3	3.9	7.0	4.3	7.7	4.8	7.7	4.8
L3	53.1	3.1	1.9	4.9	3.1	8.1	5.0	8.9	5.6	9.8	6.1	9.8	6.1
H2	45.9	3.6	2.2	5.7	3.5	9.3	5.8	10.3	6.4	11.4	7.1	11.4	7.1
H3	26.6	6.2	3.9	9.8	6.1	16.1	10.0	17.9	11.1	19.6	12.2	19.6	12.2
LS AR	235.3	0.70	0.43	1.1	0.69	1.8	1.1	2.0	1.3	2.2	1.4	2.2	1.4
HS AR	118.0	1.4	0.87	2.2	1.4	3.6	2.3	4.0	2.5	4.4	2.8	4.4	2.8
L AR	92.3	1.8	1.1	2.8	1.8	4.6	2.9	5.1	3.2	5.7	3.5	5.7	3.5
H AR	46.3	3.6	2.2	5.6	3.5	9.2	5.7	10.3	6.4	11.3	7.0	11.3	7.0

Vitesse maximum à vide: H3 à 2350 tr/min = 21.0 km/h (13.0 mile/h)

**VITESSES D'AVANCEMENT** Avec Rapport de Réducteurs Finaux 9/50

Pneus arrière = 13-6/12-38. Rayon de roulement moyen = 735 mm ; 28.5 po

POSITION DU LEVIER DE VITESSES	VITESSE MOTEUR											
	700 tr/min		1100 tr/min		1800 tr/min		2000 tr/min		2200 tr/min			
	km/h	mile/h	km/h	mile/h	km/h	mile/h	km/h	mile/h	km/h	mile/h		
LS1	0.49	0.30	0.77	0.48	1.3	0.78	1.4	0.87	1.5	1.0		
LS2	0.81	0.50	1.3	0.79	2.1	1.3	2.3	1.5	2.6	1.6		
HS1	1.0	0.61	1.5	0.96	2.5	1.6	2.8	1.7	3.1	1.9		
L1	1.3	0.78	2.0	1.2	3.2	2.0	3.6	2.2	3.9	2.5		
LS3	1.4	0.87	2.2	1.4	3.6	2.3	4.0	2.5	4.4	2.8		
HS2	1.6	1.0	2.6	1.6	4.2	2.6	4.7	2.9	5.1	3.2		
L2	2.1	1.3	3.3	2.0	5.4	3.3	6.0	3.7	6.6	4.1		
H1	2.5	1.6	3.9	2.4	6.4	4.0	7.2	4.5	7.9	4.9		
HS3	2.8	1.7	4.4	2.7	7.2	4.5	8.0	5.0	8.8	5.5		
L3	3.6	2.2	5.7	3.5	9.3	5.8	10.3	6.4	11.3	7.0		
H2	4.2	2.6	6.5	4.1	10.7	6.6	11.9	7.4	13.1	8.1		
H3	7.2	4.5	11.3	7.0	18.5	11.5	20.5	12.7	22.6	14.0		
LS AR	0.81	0.50	1.3	0.79	2.1	1.3	2.3	1.4	2.6	1.6		
HS AR	1.6	1.0	2.5	1.6	4.2	2.6	4.6	2.9	5.1	3.2		
L AR	2.1	1.3	3.3	2.0	5.3	3.3	5.9	3.7	6.5	4.0		
H AR	4.1	2.6	6.5	4.0	10.6	6.6	11.8	7.3	13.0	8.1		

Vitesse maximum à vide : H3 à 2350 tr/min = 24.1 km/h (15.0 mile/h)

## ACCESSOIRES

Les pièces suivantes sont en stock dans le Service de Pièces Détachées David Brown et peuvent être commandées par l'intermédiaire de votre concessionnaire. Renseignez-vous sur les prix et demandez de plus amples détails.

U1160	Filter à air – pré-filtre à élément en papier
U1260	Pouille de battage
U414	Protecteur de pouille de battage
U1386	Batterie – Haut Rendement (128 amp./heure)
U730	Verrou de levier de commande pour relevage
U392	Tuyau d'échappement et silencieux
U765	Barre d'attelage – attache
915004	Rétroviseur de conduite – côté droit
926980	Rétroviseur de conduite – côté gauche
U1390	Frein d'échappement et silencieux
U1320	Frein d'échappement et silencieux (direction hydrostatique)
U1020	Avertisseur et bouton poussoir
<b>Éléments Hydrauliques</b>	
U1054	Valve 3 voies hydraulique sans tuyauterie ni raccord
U1230	Valve 3 voies hydrauliques avec tuyauterie et avec raccord Exactor
U1229	Valve 3 voies hydrauliques avec raccord-rapide
U1122	Raccord universel – attache-rapide à raccord Exactor
U1123	Raccord universel – attache-rapide à raccord Dowty
961768	Valve 3 voies hydrauliques sans raccord Exactor
U1400	Raccord tournant et à attache-rapide (simple)
U1399	Raccord tournant et à attache-rapide (jumelé)
U844	Tiroir de commande pour un vérin
U845	Tiroir de commande pour deux vérins
U939	Valve de dérivation (Abaissement rapide)
U744	Stabilisateurs d'attelage
19814	Plaque d'immatriculation
U1190	Vérin de support d'attelage
U1169	Désaccoupleur de surcharge
U1171	Crochet d'arrimage
U659	Direction assistée
U1072	Direction assistée pour essieu gros se charge
U378	Protecteur de Prise de Force
U1432	Blindage de radiateur
ULS18/9	Protecteur de radiateur
U1313	Guide de siège pour tracteur à garde-boues complets
U1077	Barres de relevage percées
U1613	Thermostart
U1119	Trousse à outils
U1013	Eclairage de la plaque d'immatriculation arrière
U184	Masses d'alourdissement pour roues arrière (11–36, 10–32)
U729	Masses d'alourdissement pour roues arrière (11–28)
U427	Masses d'alourdissement – avant (roues de 19 po)
U475	Masses d'alourdissement – avant (5.50–16)
U436	Masses d'alourdissement – avant (4.50–16)
U731	Masses de lestage du châssis

## GLOSSAIRE DES ABBREVIATIONS

Minute .. .. .	min
Tour par minute .. .. .	tr./min.
Pouce .. .. .	po
Pouce cube .. .. .	po <sup>3</sup>
Pouce carré .. .. .	po <sup>2</sup>
Pound par pouce carré .. .. .	lb/po <sup>2</sup> ou p.p.c.
Centimètre .. .. .	cm
Millimètre .. .. .	mm
Kilogramme .. .. .	kg
Gramme .. .. .	g
Litre .. .. .	l
Mille par heure .. .. .	mile/h.
Degrés Centigrade .. .. .	°C
Degrés Fahrenheit .. .. .	°F
Prise de Force .. .. .	PTO
Transfert de charge .. .. .	TCU

(Brevet DAVID BROWN).

## ANNOTATIONS