

TRACTEUR

FF 30 GS-GE-GV

ESSENCE



MASSEY-FERGUSON
NOTICE D'ENTRETIEN



Manuel Tracteur



UTILISATION
ENTRETIEN

TRACTEUR A ESSENCE

Types FF 30 GS - FF 30 GE - FF 30 GV

Massey-Ferguson S. A.

SOMMAIRE

	Pages
CHAPITRE I - Avis très important	5
CHAPITRE II - Mise en route	7
CHAPITRE III - Conseils d'utilisation	9
CHAPITRE IV - Renseignements techniques	13
CHAPITRE V - Entretien- Périodique	21
CHAPITRE VI - Caractéristiques	23

AVIS TRÈS IMPORTANT

- Ne pas tenter d'effectuer des virages courts en utilisant l'un des freins aux allures rapides;
- Ne jamais remorquer quoi que ce soit par l'attache de la barre supérieure d'attelage;
- Conduire doucement dans les passages difficiles;
- Ne jamais rien transporter sur les outils portés;
- **S'assurer périodiquement que tous les boulons et écrous sont bien serrés. Cette précaution est observée par tous les bons conducteurs qui ont pu constater qu'elle prolonge l'existence du tracteur en conservant toutes ses parties en parfait alignement;**
- Pour l'utilisation de la prise de force, protéger l'arbre à cardans avec un protecteur approprié;
- Ne pas employer la barre transversale d'attelage sans monter ses tirants;
- Attendre 10 secondes avant de réenclencher le démarreur si le premier essai de démarrage n'a pas réussi.

MISE EN GARDE CONTRE LA SURCHARGE

La troisième vitesse est trop rapide pour l'emploi de la plupart des instruments, en particulier charrue et cultivateur qui travaillent en profondeur.

Ces instruments ont été étudiés pour résister aux charges imposées par des vitesses ne dépassant pas 5 à 6 km à l'heure. La croyance générale se basant sur le fait que l'utilisation d'une telle vitesse économise le tracteur et le combustible n'est

pas fondée. D'autre part, le système hydraulique répond parfaitement en première et deuxième vitesses, mais non en troisième. Il en résulte un mauvais contrôle de la profondeur et en cas de rencontre d'obstacles, des dommages peuvent être causés à l'instrument.

Ne l'utiliser que pour des travaux légers et pour des outils opérant au-dessus du sol, tels que rouleau léger, weeder, etc...

ESSAIS DE CONTROLE DE SURCHARGE

Le tracteur étant en travail, placer la commande d'accélération à demi ouverte, puis l'ouvrir rapidement. Si la vitesse s'accroît rapidement, le moteur n'est pas surchargé; si la vitesse du moteur reprend difficilement, il est surchargé. Ces remarques s'appliquent à n'importe quel type de tracteur.

Toutefois, en cas de travail, en montant une pente, il n'y a pas lieu de s'alarmer, la surcharge étant compensée par le travail en descente. Ce qu'il faut éviter, c'est la surcharge continue afin de ne pas causer des dommages sérieux.

MISE EN ROUTE

MISE EN MARCHÉ DU MOTEUR

- 1° S'assurer qu'il y a suffisamment de combustible dans le réservoir pour le travail à effectuer et que le frein est serré au moyen du cliquet d'arrêt.
- 2° Dévisser le robinet d'arrivée d'essence.
- 3° Fermer le papillon des gaz en ramenant la manette vers l'avant.
- 4° Débrayer.
- 5° Tourner la clé de contact dans le sens des aiguilles d'une montre.
- 6° Tirer en arrière la commande du starter.
- 7° Placer le levier de changement de vitesse vers la droite en le levant et pousser vers l'avant pour contacter le démarreur. Ne pas maintenir le contact pendant plus de cinq secondes de suite. Si le moteur ne démarre pas, attendre au moins dix secondes avant de recontacter le démarreur.
- 8° Dès que le moteur démarre, remettre le levier de changement de vitesses au point mort.
- 9° Laisser chauffer le moteur à une vitesse assez rapide tout en maintenant la commande du starter vers l'arrière.
- 10° Relâcher la commande du starter, puis la pédale de l'embrayage.

UTILISATION DU STARTER

Le starter doit être utilisé uniquement lorsque le moteur est froid. Une utilisation prolongée provoque une aspiration abondante d'essence dans les cylindres qui dilue l'huile de graissage, d'où une usure prématurée des organes du moteur; elle peut aussi empêcher le démarrage du moteur.

Dans ce dernier cas, repousser à fond vers l'avant la commande du starter et tirer complètement en arrière la manette des gaz vers la colonne de direction avant de recontacter le démarreur.

Pour arrêter le moteur, tourner la clé de contact dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.

CHAPITRE III

CONSEILS D'UTILISATION

Les indications suivantes ont pour but de vous aider à obtenir le maximum de rendement de votre tracteur et à éviter toutes fausses manœuvres susceptibles de causer des dommages.

MANŒUVRES DE L'EMBRAYAGE

N'utiliser l'embrayage que pour passer les vitesses. Ne jamais le faire patiner pour permettre au moteur de reprendre son régime normal. En cas de surcharge, s'arrêter et prendre la vitesse inférieure.

Ne jamais essayer de changer de vitesse quand le tracteur est en travail. Eviter de laisser le pied sur la pédale de débrayage, ce qui provoque le patinage de l'embrayage et une usure anormale.

ARBRE DE PRISE DE FORCE

L'arbre de prise de force est mis en route ou arrêté par le levier placé sur le couvercle de visite à gauche du carter central. L'arbre de prise de force est embrayé lorsque ce levier est poussé vers l'arrière. Ne jamais déplacer ce levier sans appuyer préalablement sur la pédale de débrayage du tracteur.

RELVAGE HYDRAULIQUE

La pompe hydraulique étant commandée par l'arbre de prise de force, celui-ci doit être embrayé pour pouvoir faire fonctionner le système hydraulique. L'embrayage de la prise de force doit également être effectué lors du transport sur route d'un outil.

Le levier de contrôle de l'hydraulique est placé sur la droite du siège du conducteur.

Tout mouvement en arrière de ce levier permet le relevage des bras; tout mouvement en avant permet l'abaissement des bras de relevage et de l'outil.

Sur le secteur du levier de contrôle à main se trouve une butée réglable qui peut être placée à une position déterminée. Chaque fois que l'on recommence à abaisser l'outil pour reprendre le travail, on pousse le levier de contrôle contre cette butée, ce qui permet de travailler toujours à la même profondeur.

La pompe comporte trois prises d'huile externes pour l'usage de différents outils qui comportent des systèmes hydrauliques commandés à distance, tel que le vérin de la remorque basculante par exemple. Avant de dévisser les raccords de branchement, s'assurer que la pompe ne débite pas.

VALVE DE SURETÉ DE LA POMPE HYDRAULIQUE

La soupape de sécurité est construite de manière telle que, lorsqu'elle est ouverte, toutes ses parties travaillantes sont graissées et submergées par l'huile qui s'écoule. En conséquence, il est préférable que la soupape de sécurité fonctionne à intervalles réguliers quand on n'utilise pas le relevage hydraulique pendant un certain temps. Pour cela, le plus facile est de faire lever aux bras inférieurs d'attelage une charge plus grande que le système hydraulique n'est capable de soulever. L'effort maximum possible est de 450 kg environ au point d'attache de l'instrument sur les bras.

Nota. - Le réglage de la soupape de sécurité ne doit pas être modifié, une mauvaise opération pouvant occasionner un dommage sérieux au système hydraulique.

MÉCANISME DE SÉCURITÉ

Un mécanisme de sécurité a été incorporé dans la réalisation du système hydraulique pour protéger le soc de l'outil en cas de rencontre d'obstacles enfouis dans le sol.

Dans ce cas, le choc brutal a pour effet immédiat de soulager les roues arrière du tracteur du poids de l'outil. Le tracteur perd de l'adhérence, patine et s'arrête sans dommage pour l'outil.

Le conducteur peut alors reculer et lever son outil, puis avancer en dépassant l'obstacle légèrement avant de l'abaisser à nouveau.

BARRE SUPÉRIEURE D'ATTELAGE

En aucun cas n'essayer de tirer ou de remorquer quoi que ce soit directement par la barre supérieure d'attelage ou de changer le réglage du ressort principal de contrôle situé derrière le siège du conducteur.

L'ajustement de l'assemblage de la barre d'attache supérieure est obtenu en plaçant le boulon central dans les différents trous des deux parties; par ce moyen, la longueur peut être augmentée de 622 mm à 672 mm. L'ajustement le plus court ne doit être utilisé que pour certains instruments.

BRAS INFÉRIEURS D'ATTELAGE

Lorsqu'on attelle un outil aux bras inférieurs, se rappeler qu'il faut toujours commencer d'abord par le côté gauche et se servir de la manivelle d'aplomb pour faciliter l'accrochage du bras droit.

Des chaînes de débattement servent à empêcher le balancement latéral de l'outil vers les roues arrière.

Il est particulièrement important de signaler que ces chaînes ne doivent pas être tordues et que leur point de fixation est placé en haut par rapport au centre des plaques d'ancrage.

La partie télescopique du bras d'attelage droit porte une marque circulaire qui, lorsqu'elle vient à niveau avec le sommet du tube dans laquelle elle s'adapte, indique que les deux bras d'attelage sont à niveau.

BARRE D'ATTELAGE RÉGLABLE

La hauteur normale de la barre d'attelage par rapport au sol est de 457 mm, les bras inférieurs étant horizontaux et les crans des haubans en ligne. Sa hauteur peut cependant être réglée entre 254 et 584 mm au-dessus du sol. En élevant la barre, c'est-à-dire en raccourcissant les haubans, on augmente la possibilité d'adhérence. En abaissant la barre, on retient l'avant du tracteur au sol au détriment d'une certaine puissance de traction.

Lorsqu'on met en place la barre d'attelage, bien s'assurer que le levier de commande du système hydraulique est verrouillé à la position basse à l'aide de la butée fixée à l'extrémité de la chaînette du tirant de droite.

Si la barre d'attelage est employée de façon continue, il est possible que les parties travaillantes du système hydraulique présentent une certaine dureté de manœuvre par suite du manque de fonctionnement. Pour éviter cet inconvénient, démonter de temps à autre la barre d'attelage et manœuvrer le système hydraulique pour lever et abaisser plusieurs fois les bras d'attelage.

USAGE DES FREINS

Ne jamais se servir des freins indépendants lorsque l'on roule rapidement, ceci pouvant provoquer des efforts anormaux. S'assurer que le réglage des freins est correct. Il est dangereux de rouler avec des freins mal équilibrés et desserrés. Des freins trop serrés peuvent provoquer une usure rapide des garnitures et une consommation de combustible exagérée.

RENSEIGNEMENTS TECHNIQUES

Il est recommandé que les réglages qui ne sont pas expliqués soient faits par des mécaniciens de votre Concessionnaire MASSEY-FERGUSON.

LUBRIFICATION DU MOTEUR

La lubrification du moteur s'exerce sous pression vers le vilebrequin, l'embiellage, les portées de l'arbre à cames et aussi vers la chaîne de distribution et le régulateur. La rampe des culbuteurs est également lubrifiée sous pression.

FILTRE A HUILE

Une cartouche amovible montée sur le côté du carter retient toutes les impuretés de la circulation d'huile. Pour démonter le filtre, dévisser la vis centrale et retirer le récipient du filtre par le dessous.

Au remontage, vérifier la rondelle et les joints et les échanger si nécessaire pour assurer un joint parfait entre le corps et la tête du filtre. Au remontage, serrer modérément la vis centrale afin de ne pas endommager la rondelle.

Lors du remontage, également, remplir le récipient, au tiers, avec l'huile appropriée.

RÉGULATEUR

Le régulateur est placé dans le carter de distribution. Il est graissé sous pression par la pompe à huile. Il fonctionne entre 400 et 2.000 tours-minute et, toutes les vitesses de marche du moteur sont réglées par le levier à main monté sur la colonne de direction.

FILTRE A AIR

La durée du moteur dépend, pour une large mesure, de la propreté de l'air admis au carburateur. Les instructions figurant au chapitre « Entretien périodique » concernant le nettoyage du filtre à air, doivent être suivies régulièrement.

Vérifier que les raccords souples des tuyauteries d'air allant au carburateur et au carter moteur soient serrés de façon étanche par leurs colliers.

ALIMENTATION D'ESSENCE

Le réservoir d'essence a une contenance de 36 litres. Le filtre à essence est facilement démontable en dévissant l'écrou moleté placé sous le bol.

Retirer et nettoyer le bol et le filtre qui le surmonte lorsque l'on constate que des impuretés ou de l'eau se sont amassées dans le fond du bol.

CARBURATEUR

Un carburateur spécialement protégé de la poussière est adapté et destiné à donner une puissance maximum, à réaliser une économie de carburant quelles que soient les charges appliquées.

RÉGLAGE DU CARBURATEUR

Avant d'effectuer aucun réglage, il est nécessaire que le moteur ait atteint sa température de fonctionnement.

Ralenti : Tourner la vis de richesse dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le moteur marche de façon légèrement irrégulière (mélange trop riche). Dévisser alors légèrement d'environ un tour jusqu'à ce que le moteur tourne régulièrement. Le moteur s'étouffera si la vis est trop dévissée (mélange trop pauvre).

La vitesse de ralenti est réglée par la vis de butée du papillon qui doit être tournée en vissant pour augmenter cette vitesse, ou en dévissant pour la diminuer.

Gicleur principal : Visser à fond, sans forcer, le bouton moleté situé à la base de la cuve du carburateur, puis dévisser d'un tour pour obtenir un réglage économique.

Pour les travaux légers, il convient de dévisser le bouton d'un tour un quart pour assurer un réglage correct.

Pour les gros travaux, un réglage d'un tour et demi doit donner le maximum de puissance.

Il est recommandé de vidanger la cuve du carburateur toutes les 60 heures, simplement en dévissant le robinet de vidange et en laissant échapper une petite quantité de carburant. Ceci a pour but d'éviter l'obturation des gicleurs. Surveiller le serrage des tuyauteries en caoutchouc reliant le carburateur au filtre à air pour éviter toute prise d'air.

SYSTÈME DE REFROIDISSEMENT

Le système de refroidissement comprend un radiateur fonctionnant sous pression car il est muni d'un bouchon étanche. Il comprend, en outre, un thermostat, une pompe à eau et un ventilateur.

La tension de la courroie trapézoïdale entraînant le ventilateur est normale lorsque celle-ci peut être déplacée à la main d'environ 25 mm entre la poulie du ventilateur et celle de la dynamo.

Pour tendre la courroie, desserrer les boulons de palier et du tirant, puis basculer la dynamo vers l'extérieur. Resserrer ensuite fortement les boulons.

Les roulements de la pompe à eau doivent être graissés toutes les 60 heures.

Par temps froids, il est nécessaire de vidanger l'eau du système de refroidissement pour éviter le gel, à moins d'utiliser un bon antigel.

Le système de refroidissement est muni de trois robinets : le premier est situé sous le radiateur du côté gauche (facile à atteindre lorsque le capot est fermé), le second sous le corps de la pompe à eau, le troisième sur le côté droit du bloc moteur.

Pour vidanger, ouvrir ces trois robinets après avoir dévissé le bouchon de remplissage étanche afin de permettre à l'eau de s'écouler.

Attention : Pour enlever le bouchon du radiateur lorsque le moteur est chaud, le dévisser très lentement pour permettre à la vapeur sous pression de s'échapper graduellement.

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

SYSTÈME D'ALLUMAGE

Celui-ci comprend une bobine à haute tension et un distributeur avec avance automatique. Le distributeur et la bobine, qui sont montés au-dessus du filtre à huile, ne demandent aucun entretien particulier; maintenir seulement ces organes propres et exempts d'huile et resserrer les connexions électriques. Périodiquement, enlever le couvercle du distributeur, retirer le porte-disrupteur rotatif et remettre un peu de graisse sur l'extrémité de l'axe.

DYNAMO

La dynamo est montée sur un support placé sur le côté droit du bloc moteur. Le courant de charge est automatiquement contrôlé par un conjoncteur-disjoncteur et un régulateur de tension. Le régulateur agit d'une façon telle que le débit de la dynamo est inversement proportionnel à l'état de charge de la batterie.

L'extrémité de l'arbre du collecteur de la dynamo est supporté par un palier en bronze que l'on devra périodiquement graisser. Soulever le clapet de graissage et verser quelques gouttes d'huile fluide.

Le palier de l'arbre de l'induit de la dynamo, côté poulie, est pré-lubrifié et ne demande aucun soin particulier.

BATTERIE

Nous vous recommandons de contrôler régulièrement la batterie et, en particulier si le dessus est sale ou présente des traces d'humidité, il convient de l'essuyer correctement. Pour éviter le sulfatage, graisser les bornes. Veiller à ce que le niveau de l'électrolyte se maintienne à environ 10 mm au-dessus des plaques en utilisant uniquement de l'eau distillée.

DÉMARREUR

Le contacteur du démarreur est commandé par le levier de changement de vitesses évitant ainsi les accidents provoqués par le démarrage du moteur avec vitesse en prise. Les deux paliers du démarreur sont pré-lubrifiés et ne demandent aucune attention particulière.

BOITE DE VITESSES ET PONT ARRIÈRE

Un bouchon de remplissage d'huile commun à la boîte de vitesses et à l'ensemble du pont arrière, est situé sur le couvercle de la boîte de vitesses, près du levier de changement de vitesses. Cette huile circule dans le système hydraulique et l'on peut contrôler le niveau correct au moyen d'une jauge située sur la porte de visite du côté droit du carter central du pont arrière. Le remplissage demande un certain laps de temps avant que l'équilibre s'établisse à la fois dans la boîte de vitesses et le carter central.

L'ensemble comporte trois bouchons de vidange : deux sous le carter du pont arrière et un sous le carter de la boîte de vitesses.

Pour faire une vidange complète, il est nécessaire de dévisser ces trois bouchons. En ce qui concerne l'entretien du pont arrière et de la boîte de vitesses, le possesseur du tracteur devra s'en tenir strictement aux indications recommandées dans le chapitre « Entretien du tracteur ».

EMBAYAGE

L'embrayage ne nécessite aucune attention entre les périodes de révisions normales du tracteur, si ce n'est un réglage occasionnel de la pédale, ce qui doit être fait par un mécanicien averti.

ESSIEU AVANT ET DIRECTION

Maintenir le niveau d'huile du boîtier de direction au ras du bouchon de remplissage. Graisser régulièrement les accouplements à rotule des bras de direction. Les pièces d'essieu avant gauche et droite comportent des graisseurs pour le graissage des pivots de fusées; les roulements des moyeux des roues avant tournent dans un bain d'huile. Pour le remplissage, tourner la roue de façon que le bouchon soit à environ 45° par rapport à la position maximum haute; remplir jusqu'au moment où l'huile atteint le niveau.

SYSTÈME HYDRAULIQUE ET ATTELAGE

Tous les réglages devront être effectués par des mécaniciens compétents. Le possesseur du tracteur n'a qu'à se préoccuper de l'entretien comme il lui est recommandé dans le manuel d'instructions.

Il est très important de ne jamais graisser les attaches à rotule et les axes des barres d'attelage; graisser seulement régulièrement le boîtier et la vis télescopique de la tringle de relevage droite. Celle-ci est munie d'une gorge circulaire qui, lorsqu'elle effleure en haut du tube intérieur de la tringle, indique que les deux barres d'attelage inférieures sont réglées à la même hauteur.

RÉGLAGE DES FREINS

Avant de procéder au réglage des freins, soulever les roues arrière au moyen d'un cric.

Assurez-vous que toute la timonerie joue librement et que les pédales de freins reviennent d'elles-mêmes contre leurs butées. Desserrer l'écrou du boulon centreur, faire porter les sabots du frein contre le tambour en serrant l'axe de réglage carré jusqu'à ce que la roue soit bloquée. Resserrer alors fermement l'écrou du bouton centreur et desserrer graduellement l'axe carré jusqu'à ce que la roue tourne librement. En général, le réglage optimum est obtenu par un desserrage de 6 à 8 crans de l'axe de réglage à partir de sa position de blocage.

Pour équilibrer les freins, conduire le tracteur en deuxième vitesse et appuyer sur la pédale de frein. Le tracteur ne doit être déporté ni d'un côté ni de l'autre. Resserrer ou desserrer individuellement chacun des freins s'il en est besoin, pour arriver à ce résultat. Mettre ensuite le tracteur sur cric et vérifier que les roues arrière tournent librement.

Note importante : Il n'y a jamais lieu de régler les freins par ajustement la longueur des timoneries. On doit toujours effectuer le réglage par les sabots des freins eux-mêmes, comme il est spécifié plus haut.

CHANGEMENT DE VOIE DU TRACTEUR

La voie des différents types de tracteurs est réglable de 4'' en 4'' (102 mm). Sur les tracteurs normaux, les roues arrière ont une marge de réglage de la voie allant de 48 à 76'' (1.219 à 1.938 mm) et les roues avant de 48 à 80'' (1.219 à 2.032 mm). La gamme sur les tracteurs FF 30 étroit est de 38 à 66'' (1.066 à 1.676 mm) pour les roues arrière et 44 à 60'' (1.117 à 1.524 mm) pour les roues avant.

ROUES ARRIÈRE

Les roues arrière sont réglables en utilisant les différents montages des disques et des jantes.

Tracteur à voie normale FF 30 GS : Les voies de 1.219, 1.320, 1.625 et 1.727 mm s'obtiennent sans changer de côté les roues arrière. Les voies de 1.422, 1.524, 1.828 et 1.930 mm nécessitent le changement de côté des roues.

Une flèche indique, sur le flan du pneu, le sens de rotation. Pour obtenir le maximum de traction, cette flèche doit toujours être dirigée dans le sens de la rotation d'avancement.

Tracteur à voie étroite FF 30 GE : Les voies de 38, 42, 54 et 58'' (965, 1.066, 1.371 et 1.473 mm) sont obtenues sans changer de côté les roues arrière. Les voies de 46, 50, 62 et 66'' (1.168, 1.270 et 1.676 mm) nécessitent le changement de côté des roues arrière.

Remarque : la voie de 38'' ne peut être obtenue qu'en modifiant les supports d'ailes.

Le sens de la flèche doit être respecté comme il est indiqué précédemment.

ROUES AVANT

L'essieu avant est constitué de trois parties qui peuvent être assemblées de façon à obtenir la voie désirée. Pour changer la voie avant, débloquer le boulon vertical de la chape de tirant d'essieu, puis démonter de chaque côté les deux boulons fixant les parties extérieures de l'essieu. Étendre alors l'essieu à la voie désirée. Il n'y a rien à changer aux organes de direction. Au remontage, laisser toujours un trou libre entre les deux boulons de fixation.

Tracteur à voie normale FF 30 GS : La voie peut varier de 1.219 à 2.032 mm. Les réglages correspondant aux voies de 1.930 et 2.032 mm sont obtenus en montant l'essieu dans la position correspondante aux voies de 1.727 et 1.828 mm mais en retournant les roues.

Tracteur à voie étroite FF 30 GE : La voie peut varier de 1.117 à 1.525 mm.

ENTRETIEN PÉRIODIQUE

IMPORTANT

Ne pas huiler :

La commande d'embrayage;
Les rotules d'attelage;
Les tringleries du carburateur et du régulateur.

TOUTES LES 10 HEURES DE TRAVAIL

Moteur

Vérifier le niveau d'huile et refaire le plein si nécessaire jusqu'au trait supérieur de la jauge.
Nettoyer et regarnir le bol du filtre avec de l'huile moteur (en cas de travail en atmosphère très poussiéreuse, effectuer cet entretien deux fois par jour).
Vérifier le tamis du filtre à air. Nettoyer si nécessaire.
Vérifier le niveau d'eau dans le radiateur.

Poulie

Vérifier le niveau d'huile dans le carter de poulie si celle-ci est en service. Employer de l'huile de transmission.

Essieu avant

Graisser les pivots de fusée avant et les rotules de direction.
Graisser le boîtier et la vis télescopique de la tringle de relevage droite.

Freins

Graisser les pivots des pédales des freins indépendants.

Système électrique

Vérifier le niveau de l'électrolyte et refaire le plein à l'eau distillée si nécessaire.

Pneumatiques

Vérifier la pression : (1,8 kg/cm² à l'avant, 0,8 kg/cm² à l'arrière).

TOUTES LES 60 HEURES DE TRAVAIL

Moteur

Graisser les roulements de pompe à eau.
Vider le carburateur pour en éliminer les sédiments.
Démonter et nettoyer le bol et le tamis du filtre à essence.

Transmission

Vérifier le niveau d'huile sur la jauge. Remplir, si nécessaire. Le remplissage alimente la transmission, le système hydraulique et le pont arrière. Attendre le temps suffisant pour que le niveau d'huile puisse atteindre la marque de la jauge.

TOUTES LES 120 HEURES DE TRAVAIL

Moteur

Changer l'huile du moteur.
Changer la cartouche filtrante du filtre à huile toutes les deux vidanges (c'est-à-dire toutes les 240 heures).

Système électrique

Soulever le clapet de graissage du palier arrière de la dynamo et verser quelques gouttes d'huile fluide.
Retirer le couvercle du distributeur d'allumage et enlever le doigt rotatif; soulever la rondelle de feutre et mettre un peu de graisse sur l'extrémité de l'axe.
Graisser les bornes de la batterie avec de la vaseline pour éviter la corrosion.

TOUTES LES 720 HEURES DE TRAVAIL

Transmission

Vidanger de préférence à chaud.
Enlever les trois bouchons de vidange.
Changer l'huile de toute la transmission.

Direction

Vérifier le niveau d'huile dans le boîtier de direction et faire le plein avec de l'huile de transmission jusqu'au bouchon.

TOUS LES ANS

Essieu avant

Vidanger et nettoyer les roulements des moyeux de roues avant.
Remplir avec de l'huile de transmission. Pour le remplissage, tourner la roue de façon que le bouchon soit à environ 45° par rapport à la position haute.
Remplir jusqu'au moment où l'huile atteint le niveau.

CARACTÉRISTIQUES

TYPE FF 30 GS

Moteur

A essence, 4 cylindres. Soupapes en tête commandées par culbuteurs. Chemises amovibles humides. Cylindrée 2,0081. Rapport de compression 6 à 1. Alésage 85 mm. Course 92 mm. Ordre d'allumage 1-3-4-2.

Régulateur

Type centrifuge actionné mécaniquement, à vitesse variable. Règle la vitesse du moteur entre 400 et 2.000 tours p.m.

Batterie

12 volts.

Allumage

Type Delco avec distributeur à avance automatique.

Dynamo

Dynamo shunt à deux balais.

Démarrreur

Type automatique, avec contacteur de sûreté, actionné par le levier de vitesses.

Refroidissement

Circulation d'eau par pompe centrifuge. Radiateur à tubes à ailettes. Thermostat.

Réservoir d'essence

En acier soudé, sous le capot du moteur. Contenance 36 litres.

Carburateur

Classique à courant ascendant. Etanche aux poussières.

Filtre à air

A bain d'huile démontable pour le nettoyage.

Graissage

Sous pression par pompe à engrenages, du vilebrequin et de l'arbre à cames. Contenance du carter d'huile : 6,800 litres.

Filtre à huile

A cartouche amovible de grande capacité.

Embrayage

A disque unique fonctionnant à sec.

Boîte de vitesses

A engrenages, toujours en prise. 4 vitesses AV et 1 AR. Tous les arbres sont sur roulements à rouleaux coniques sauf l'arbre de marche arrière.

Pont arrière

Transmission par couple conique à taille spirale, pignon d'attaque sans porte-à-faux. Rapport 6,66 à 1. Différentiel à 4 satellites monté sur roulements à rouleaux coniques. Demi-arbres du type semi-flottant forgés d'une pièce avec les flasques de moyeux, également montés sur rouleaux coniques.

Vitesses	Taux de démultiplication	Moteur	Moteur
		à 1.500 t.p.m.	à 2.000 t.p.m.
		km/h	km/h
En 1 ^{re}	78,5 à 1	4,0	5,4
En 2 ^e	57 à 1	5,6	7,4
En 3 ^e	41,3 à 1	7,6	10,3
En 4 ^e	19,8 à 1	15,7	21,2
En AR	68 à 1	4,8	6,2

Direction

Les deux roues avant sont commandées indépendamment par couples coniques. Graissage automatique. Volant de 0 m 46 de diamètre. Voie AV variable sans qu'il soit besoin de toucher au parallélisme.

Prise de force

Arbre cannelé de 28,6 mm (1 1/8") à l'arrière du tracteur et au milieu. Vitesse 545 t.p.m. pour 1.500 t.p.m. du moteur.

Poulie (Facultative)

Diamètre 228,6 mm. Largeur 165 mm. Vitesse de rotation 1.018 t.p.m. à 1.500 t.p.m. au moteur. Vitesse de la courroie 730 m p.m. à 1.500 t.p.m. au moteur.

Freins

Auto-serreurs. Réglage individuel. Actionnés par pédales, soit de façon indépendante, soit ensemble.

Roues

Avant : disque acier avec pneus 4×19, jantes à base creuse, pression 1,800 kg.

Arrière : disque acier avec pneus 10×28 tracteur, jantes à base creuse. Pression 0,800 kg.

Commande hydraulique des outils

Une pompe à 4 cylindres placée dans le carter fournit l'huile sous pression au vérin. Commande manuelle par levier placé à droite du siège et automatique. La pompe hydraulique est débrayable par un levier.

Dimensions

Empattement : 1 m 77. Voie normale : 1 m 22 à l'avant, 1 m 32 à l'arrière.

Voie AV variable de 1 m 22 à 2 m 03 par essieu extensible et retournement des roues par intervalles de 0 m 10.

Voie AR réglable de 1 m 22 à 1 m 93 par retournement de jantes et des roues. Par intervalles de 0 m 10.

Longueur hors tout : 2 m 92.

Largeur hors tout : 1 m 62.

Hauteur totale : 1 m 32.

Poids : environ 1.130 kg.

Garde au sol : 0 m 33 au centre - 0 m 53 sous les essieux.

Rayon de braquage : 2 m 45 avec usage des freins.

Contenance des réservoirs

Réservoir à essence : 36 litres.

Carter moteur : 6,8 litres.

Carter transmission : 22,8 litres.

Boîtier de direction : 2,9 litres.

Poulie : 0,28 litre.

Refroidissement* : 8,5 litres.

TYPE FF 30 GE ET FF 30 GV VIGNERONS.

Ces tracteurs de types dérivés du modèle normal FF 30 GS comportent les mêmes perfectionnements.

Le **FF 30 GE VIGNERON** possède une largeur hors tout réduite à 1 m 32 pouvant être portée à 1 m 92 par fraction de 0 m 10 par retournement des jantes et des flasques.

Le **FF 30 GV VIGNERON** possède une largeur hors tout minimum de 1 m 11 à l'arrière et de 1 m 16 à l'avant. Ses voies varient de 0 m 80 à 1 m 42. Sa longueur hors tout est de 3 mètres. Il est équipé de pneus 9×24 à l'arrière et 5×15 à l'avant.



Massey-Ferguson S. A.
