

Lamborghini

S.p.A.



NOTICE D'UTILISATION ET D'ENTRETIEN

DES TRACTEURS

C 352



NOTICE D'UTILISATION ET D'ENTRETIEN
DES TRACTEURS

C 352

Lamborghini Trattori S.p.A.
40066 Pieve di Cento (Bologna) Italie

En vue d'offrir à ses clients des moyens de plus en plus efficaces, Lamborghini S.p.A. s'efforce de réaliser une constante mise à jour technique. Aussi les indications contenues dans le présent livret sont-elles susceptibles de changements: elles n'engagent donc pas notre responsabilité.

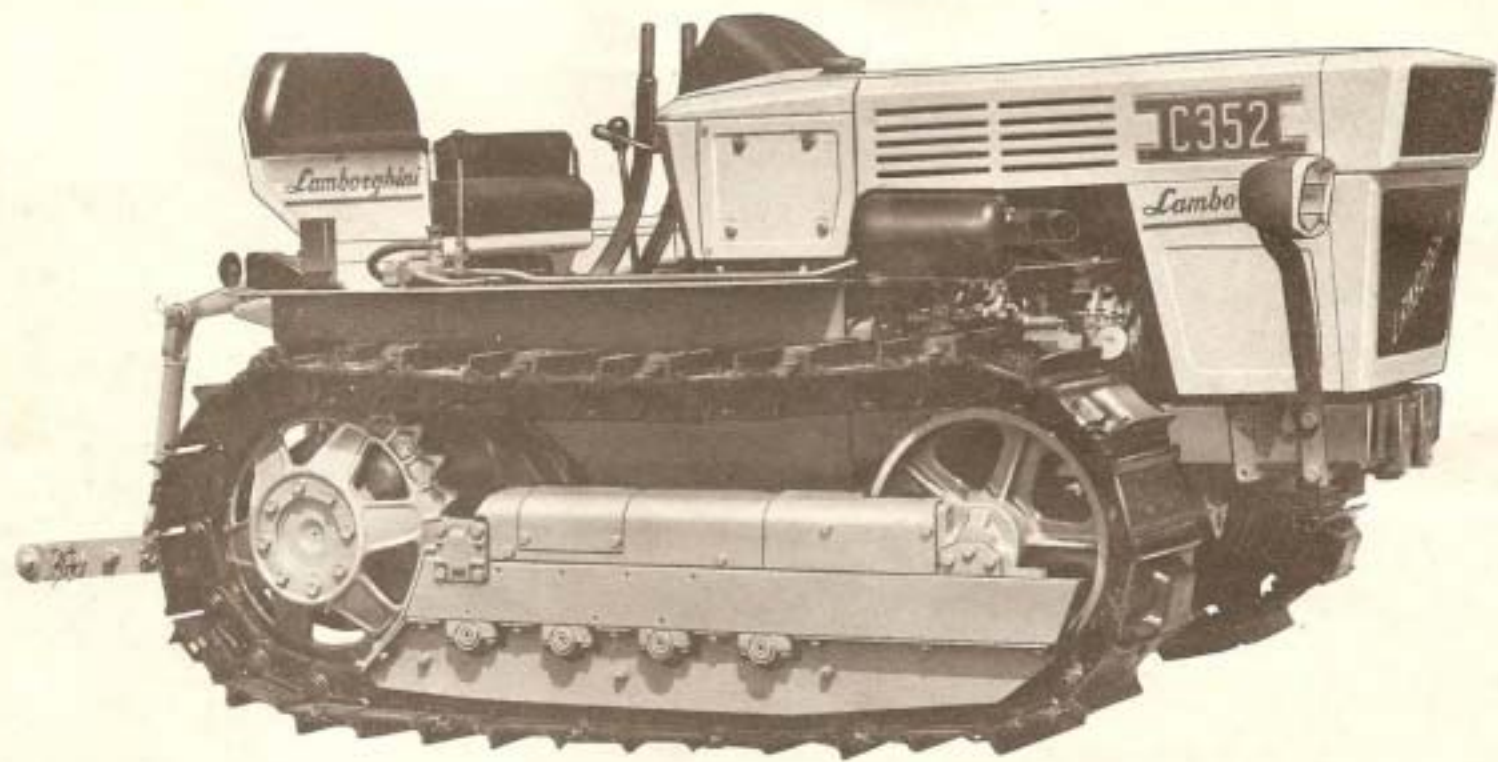
Vous trouverez dans ce livret les caractéristiques et les éléments nécessaires, à notre avis, au bon fonctionnement et à l'entretien correct du tracteur.

Nous sommes certains que l'utilisation de ce tracteur vous permettra d'apprécier la haute qualité de ses performances et qu'il vous donnera entière satisfaction.

Utilisation intelligente des possibilités offertes par le tracteur et entretien soigné de ses pièces: telles sont les règles à même d'assurer le fonctionnement régulier, la durée dans le temps et par conséquent la rentabilité de votre tracteur.

Les négligences et les fausses manoeuvres peuvent en outre être la cause d'annulation des garanties accompagnant toutes nos fabrications. Nous sommes certains que, dans votre intérêt comme dans le nôtre, vous saurez conserver le capital que vous avez investi dans votre tracteur en respectant scrupuleusement nos instructions.

En cas de besoin, pour toute application nouvelle d'outils de culture et en cas de pannes veuillez vous adresser à notre Représentant sans recourir à des tiers. Notre service après-vente est toujours à votre disposition.



Tracteur Lamborghini C352

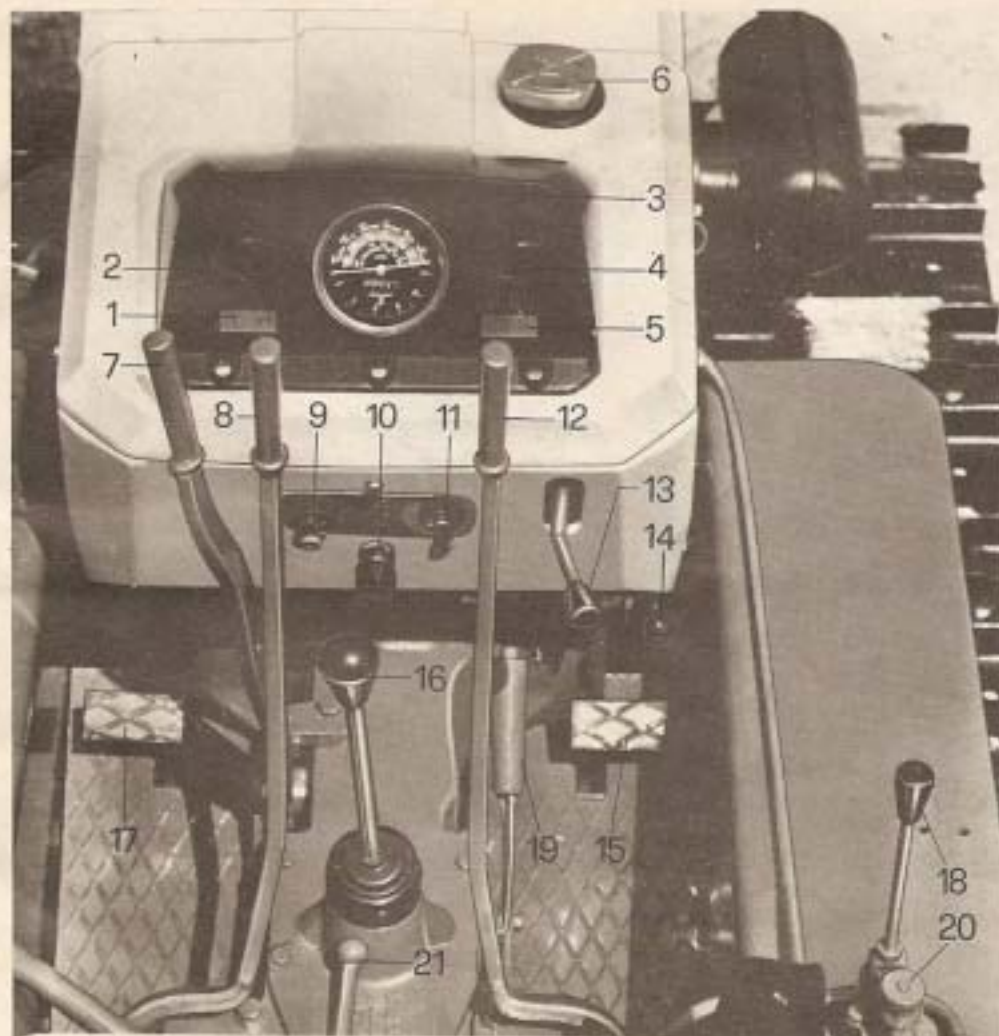


fig. 1 - Appareilles et commandes

1. Lampe-témoin générateur de courant
2. Lampe-témoin pression d'huile insuffisante
3. Compteur d'heures-compte tours
4. Lampe-témoin phares
5. Lampe-témoin réserve de carburant
6. Bouchon réservoir carburant
7. Levier embrayage central
8. Levier débrayage direction gauche
9. Commutateur d'éclairage
10. Lampe-témoin colmatage filtre à air
11. Interrupteur général et de démarrage
12. Levier débrayage direction droit
13. Accélérateur
14. Bouton arrêt moteur
15. Pédale frein droit
16. Levier vitesses
17. Pédale frein gauche
18. Levier relevage
19. Levier frein à main
20. Régulateur vitesse de descente
21. Levier prise de force

Emploi

DÉMARRAGE ET ARRÊT DU MOTEUR

- 1) Contrôler si le levier des vitesses (voir schéma Page 8) est bien au point mort.
- 2) Placer le levier de commande de l'accélérateur sur la position de démarrage.



fig. 2 - Levier accélérateur
1) Position démarrage
2) Position de bas régime
3) Bouton d'arrêt du moteur
(sous le tableau de bord)

- 3) Tirer le bouton de supplément de gas-oil (5 fig. 4).
- 4) Introduire la clé dans l'interrupteur général (11 fig. 1) et la faire tourner dans le sens des aiguilles d'une montre sur la position 2.

Si le démarrage n'a pas lieu, ne pas insister afin d'éviter de décharger la batterie. Refaire cette opération quelques secondes plus tard.

- 5) Dès que le moteur a démarré, lâcher la clé de l'interrupteur général qui revient automatiquement à 1; replacer le levier de l'accélérateur à la position de bas régime (2 fig. 2) jusqu'à ce que le moteur soit assez chaud.



fig. 3 - Arrêt moteur C 352 S

- 6) Pour l'arrêt: placer le levier de commande de l'accélérateur sur la position de bas régime et pousser sur le bouton (3 fig. 2) (fig. 3 pour C 352 S) jusqu'à l'arrêt du moteur.

En hiver il est conseillé de débrayer avant de faire tourner la clé.

DÉMARRAGE ET ARRÊT DU TRACTEUR

- 1) Débrayer et déplacer le levier des vitesses sur la position correspondant à la vitesse voulue.
- 2) Accélérer.
- 3) Embrayer en déplaçant lentement vers l'avant le levier jusqu'à ce que le tracteur commence à se déplacer.
- 4) Pour l'arrêt: réduire la vitesse du moteur, débrayer (levier arrière), freiner avec les deux pédales, mettre le levier des vitesses au point mort et serrer le frein à main.

PURGE DE L'AIR DANS LE CIRCUIT DU CARBURANT

La présence d'air dans le circuit du carburant est due à l'arrêt prolongé du tracteur. Cela peut aussi se produire chaque fois que l'on démonte une des pièces du circuit d'alimentation (ré-

servoir, filtre, pompe d'alimentation, pompe à injection), ou bien quand il n'y a plus de carburant dans le réservoir. Pour cette opération le réservoir doit être rempli et son robinet ouvert. Suivre alors les indications suivantes:

- 1) Dévisser la vis de purge placée sur le filtre (fig. 4) (2 fig. 5 pour C 352 S).



fig. 4 - Purge du circuit du carburant

- 1) Levier à main de la pompe d'alimentation gas-oil
- 2) Vis de purge du filtre
- 3) Vis de purge de la pompe à injection
- 4) Bouchon d'introduction huile moteur
- 5) Bouton supplément gas-oil

- 2) Faire marcher la pompe d'alimentation au moyen du levier (1 fig. 4) jusqu'à ce que le gas-oil sorte sans bulles d'air de la vis de purge du filtre.
 - 3) Bloquer la vis de purge du filtre (2 fig. 4) (2 fig. 5 pour C 352 S) et dévisser celle de la pompe à injection (3 fig. 4).
 - 4) Actionner encore la pompe d'alimentation jusqu'à ce que le gas-oil sortant de la vis de purge de la pompe à injection ne contienne plus de bulles d'air.
 - 5) Bloquer la vis de purge de la pompe à injection.
- Le moteur est alors prêt à partir.

PRESSIION D'HUILE DE LUBRIFICATION MOTEUR INSUFFISANTE

Quelques instants après le démarrage du moteur la lampe-témoin doit s'éteindre. Si elle reste allumée, arrêter le moteur et rechercher la cause de cette anomalie. Lorsque le moteur est chaud et à bas régime, il peut arriver que la lampe-témoin s'allume, même si tout est normal.

CHARGE DE L'ALTERNATEUR INSUFFISANTE

Normalement la lampe-témoin reste al-

lumée tant que l'alternateur n'a pas atteint un nombre de tours permettant la charge de la batterie. Si par contre elle reste allumée plus longtemps c'est que l'alternateur est en panne. Il faut donc en rechercher la cause.

COMPTE-TOURS DU MOTEUR, DE LA PRISE DE FORCE ET COMPTEUR D'HEURES.

L'aiguille de l'instrument indique les tours par minute du moteur, les tours par minute de la prise de force et les tours par minute de la poulie.



fig. 5

- 2) Purge filtre pour C 352 S

Le compteur d'heures comprend un totalisateur à 5 chiffres: les 4 premiers à gauche, en blanc, indiquent les heures de travail, le dernier à droite, en orange, les dixièmes d'heure.

COMMUTATEUR D'ÉCLAIRAGE

Pour que ce commutateur fonctionne: enfiler la clé à fond dans l'interrupteur général (11 fig. 1) et en tournant dans le sens des aiguilles d'une montre, placer la clé sur le No. 1. La même sens de rotation du commutateur donne: au premier cran, l'éclairage des feux de position, au second les codes et au troisième les phares. Sur la position 0 toutes les lumières s'éteignent.

INTERRUPTEUR GÉNÉRAL ET DE DÉMARRAGE

Enfiler la clé. En la faisant tourner sur la position 1, l'installation électrique est prête à servir et répond par conséquent aux positions du commutateur de l'éclairage; si l'on force la résistance d'un ressort situé à l'intérieur la clé arrive en 2: c'est alors le démarreur qui se met en marche.

La clé passe automatiquement du No 2 au No 1 dès qu'on la lâche.

Enfin, la rotation de la clé sur la

position P permet d'allumer les feux de position à l'aide du commutateur d'éclairage.

N.B. Lorsqu'elle est en P la clé peut être retirée.

COMMANDE CHANGEMENT DE VITESSE ET CHOIX DES VITESSES

La vitesse doit être choisie d'après le type de travail à effectuer, le type d'outil utilisé et les conditions du terrain. La vitesse à choisir est toujours celle qui assure une certaine réserve de puissance permettant les surcharges possibles.

Pour le choix des vitesses suivre le schéma indiqué ci-dessous:

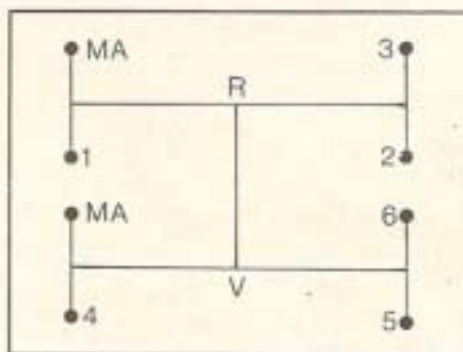


fig. 6

EMBRAYAGE CENTRAL

Le tracteur a un embrayage monodisque à sec commandé par un levier. Pour embrayer, placer le levier en avant. Pour débrayer placer le levier en arrière. Sur demande, le tracteur peut être équipé d'un embrayage double.

EMBRAYAGE DE DIRECTION

Il y a débrayage de direction si l'on déplace vers l'arrière les leviers (8-12 fig. 1).

Pour braquer utiliser le levier de direction et appuyer également sur la pédale du frein correspondant.

FREINS

Si l'on appuie en même temps sur les pédales des freins (15 et 17 fig. 1) après débrayage de direction, le tracteur s'arrête. Par contre, utilisées séparément, elles permettent de braquer.

PRISE DE FORCE

Elle peut fonctionner aussi bien si le tracteur marche que s'il est à l'arrêt. Pour enclencher la prise de force,

effectuer le débrayage central et déplacer en 2 le levier de commande (fig. 7); embrayer à nouveau.

La prise de force peut toutefois fonctionner indépendamment de l'avancement du tracteur en débrayant les deux leviers de direction.

Pour obtenir la vitesse unifiée de la prise de force (540 tr/mn) faire tourner le moteur à un régime de 2077 tr/mn.



fig. 7 - Levier de commande prise de force

- 1) Position de déclenchement
- 2) Position d'engrènement

COMBUSTIBLE

Avant de faire le plein il faut laisser décanter le combustible dans une cuve spéciale pendant au moins 2 heures.

Le prélèvement du combustible du récipient de décantation doit se faire à une hauteur de 15 cm au moins du fond, au moyen d'un robinet muni de filtre.

Pour vidanger périodiquement le cuve des dépôts et de l'eau il faut prévoir un autre robinet placé le plus bas possible. Pour faire le plein dévisser le bouchon du réservoir.

Le tracteur est pourvu d'un indicateur de niveau du carburant situé sur le tableau de bord (5 fig. 1).

RELEVAGE HYDRAULIQUE

Le relevage hydraulique est du type à vérins avec réglage de la vitesse de descente de l'outil et position flottante.

Il comprend une pompe à engrenages entraînée par le moteur, le groupe de commande, les vérins arrière et les canalisations de liaison.

Il utilise dans son circuit l'huile de la boîte des vitesses.

Pour le fonctionnement flottant, pousser à fond en arrière le levier du rele-

vage; utiliser le fonctionnement flottant pour les outils qui, en cours de travail, doivent être complètement indépendants du relevage.

Pour lever les bras du relevage, soulever le levier à fond en avant.

Une fois lâché, le levier du relevage revient automatiquement à sa position intermédiaire, avec arrêt des bras de relevage.

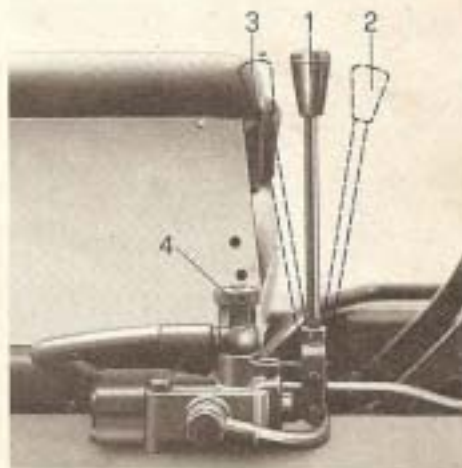


fig. 8

- 1) Arrêt des bras de relevage
- 2) Position haute
- 3) Fonctionnement flottant
- 4) Réglage de la vitesse de descente

UTILISATION DU DISPOSITIF DE RÉGLAGE DE VITESSE DE DESCENTE DES OUTILS

Ce réglage est utile en présence d'outils susceptibles d'être abîmés par une descente trop brusque.

- 1) Faire tourner le bouton de réglage (4 fig. 8) lors de la phase de descente des bras, de façon à obtenir la vitesse voulue.



fig. 9 - Distributeur à deux leviers

- 1) Levier distributeur auxiliaire
- 2) Levier de commande relevage

Un distributeur à deux leviers (fig. 9) remplaçant le distributeur normal est monté sur le tracteur pour actionner un cylindre extérieur.

FONCTIONNEMENT A SIMPLE EFFET

Pour faire sortir ou entrer de l'huile par la prise extérieure (1 fig. 10) actionner le levier du distributeur (1 fig. 9).



fig. 10 - Distributeur à simple effet

- 1) Prise d'huile pour cylindre simple effet
- 2) Tuyau vidange huile

FONCTIONNEMENT A DOUBLE EFFET

En actionnant le levier du distributeur (1 fig. 9) il y a une sortie d'huile par les prises extérieures (1 fig. 11) pour commander un cylindre à double effet.

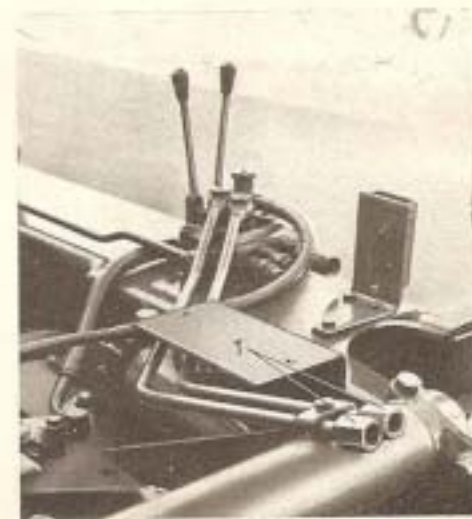


fig. 11 - Distributeur à double effet

- 1) Prises d'huile pour cylindre à double effet.

RÉGLAGE SOUPE DE SÉCURITÉ

Le distributeur normal (fig. 8) comme le distributeur à deux leviers (fig. 9) est pourvu d'une soupape de sécurité réglable (3 fig. 10), réglée à 150 atm.

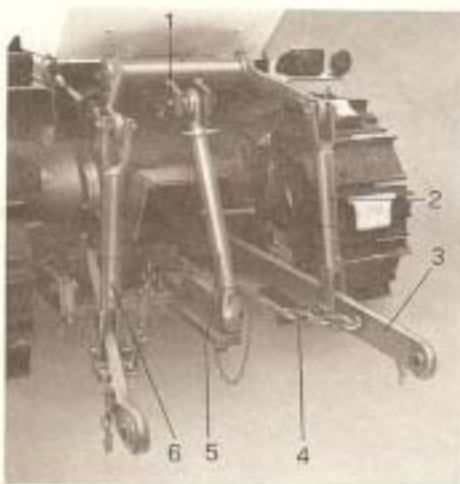


fig. 12

- 1) Pivote attelage bras
- 2) Tirant vertical droit
- 3) Bras de relevage
- 4) Chaînes de bridement
- 5) Bras troisième point
- 6) Tirant vertical gauche

DISPOSITIF D'ATTELAGE OUTILES EN TROIS POINTS

On peut appliquer au tracteur un dispositif pour le relevage des outils comportant deux bras inférieurs, deux tirants qui relient les bras inférieurs aux bras du relevage et un bras central.

Sous aucun prétexte il ne faut trainer les outils en utilisant le bras supérieur de l'attelage.

FIGURE GÉOMÉTRIQUE DE L'ATTELAGE EN TROIS POINTS C 352 S - C 352 SL

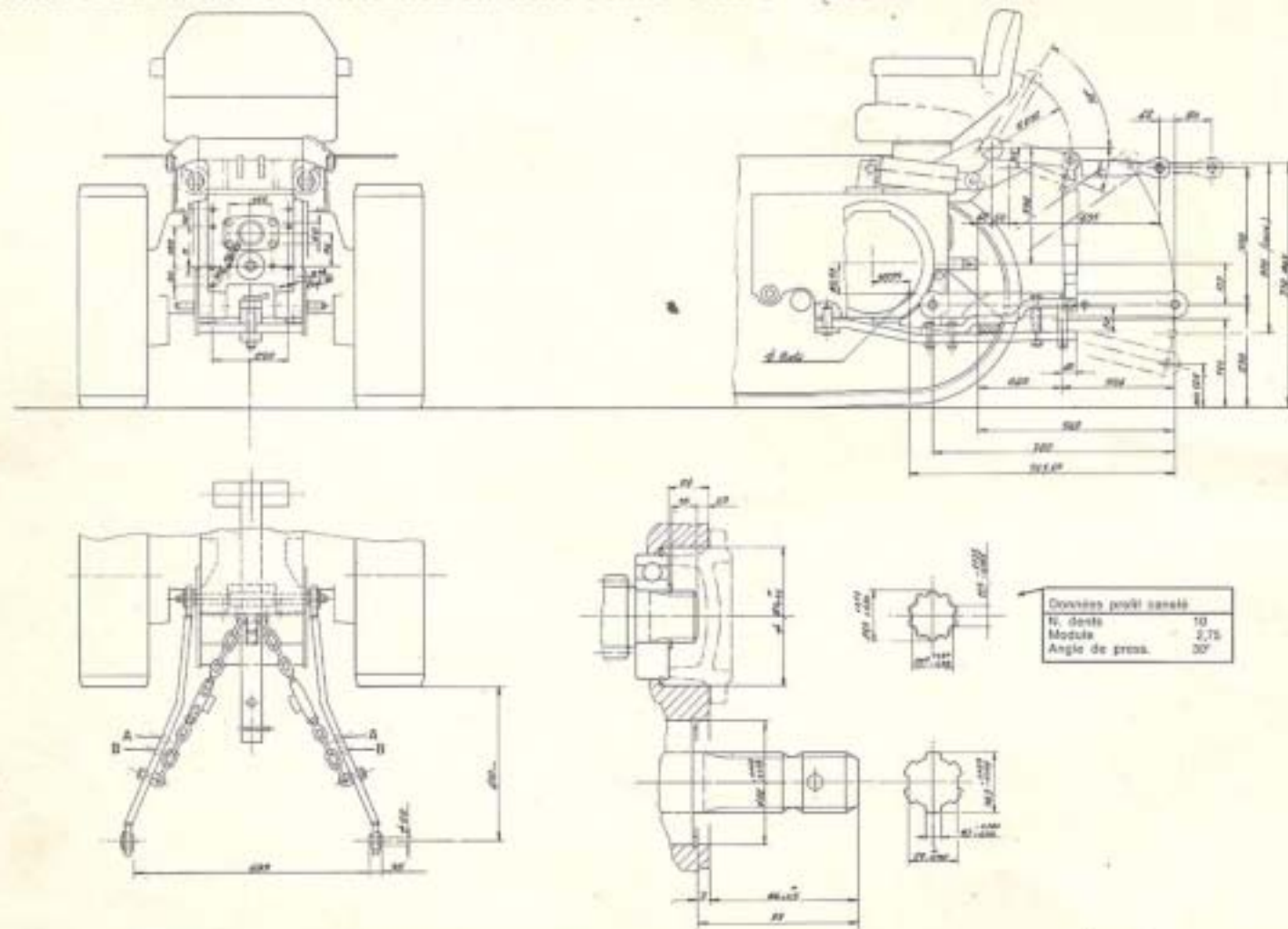
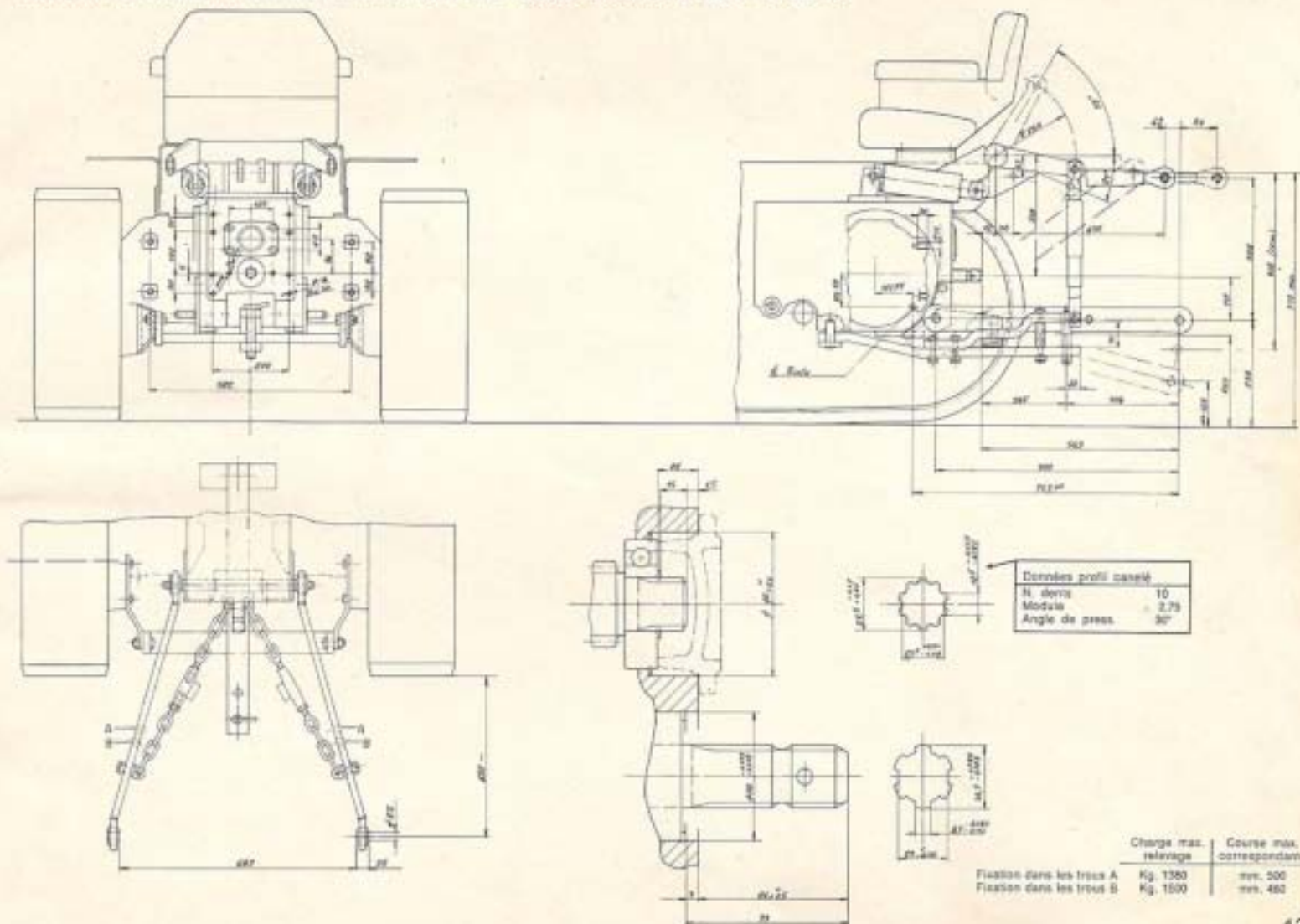


FIGURE GÉOMÉTRIQUE DE L'ATTELAGE EN TROIS POINTS C 352 - C 352 L



Opérations nécessaires à l'entretien

**TOUTES LES FOIS QUE LA
LAMPE-TÉMOIN DE COLMATAGE
DEVIENT ROUGE (FIG. 1) IL FAUT:**

Nettoyer:

la cartouche du filtre à air et appuyer sur le bouton de retour du signal rouge.

**APRÈS LES 50 PREMIÈRES
HEURES DE TRAVAIL:**

Nettoyer:

la cartouche du filtre à huile du relevage.

**TOUTES LES 10 HEURES
DE TRAVAIL:**

Contrôler:

le niveau de l'huile dans le carter du moteur.

**TOUTES LES 50 HEURES
DE TRAVAIL:**

Graisser:

- le pivot d'oscillation du ressort de la suspension avant;
- le pivot d'articulation du levier d'embrayage central et de prise de force;
- les articulations de la suspension arrière;

- les articulations des leviers de débrayage;
- les tirants droit (1 graisseur) et gauche (1 graisseur) de l'attelage des outils;

Contrôler:

- le niveau de l'huile de la transmission;
- le niveau de l'électrolyte dans la batterie.

**TOUTES LES 125 HEURES
DE TRAVAIL:**

Vidanger:

- l'huile du moteur

Contrôler:

- le niveau d'huile des réducteurs latéraux;
- la tension des courroies;

Graisser:

- les roulements des manchons de débrayage.

**TOUTES LES 250 HEURES
DE TRAVAIL:**

remplacer:

- la cartouche du filtre à huile du moteur;
- la cartouche du filtre à huile du relevage.

**TOUTES LES 500 HEURES
DE TRAVAIL:**

remplacer:

- la cartouche du filtre à carburant;
- la cartouche du filtre à air;

nettoyer:

- les ailettes de refroidissement des cylindres;

contrôler:

- le tarage des injecteurs;
- le réglage de l'embrayage central;
- le réglage des embrayages de direction;
- le réglage de la tension des chenilles;
- le réglage des freins;
- le niveau de l'huile dans les galets d'appui des chenilles.

**TOUTES LES 1000 HEURES
DE TRAVAIL:**

vidanger:

- l'huile de la transmission;
- l'huile des réducteurs latéraux;

contrôler:

- le collecteur et les balais du démarreur;
- le bon fonctionnement de la pompe d'injection;

graisser:

- les roulements de l'arbre de l'alternateur (chez un garagiste).

Normes pour l'entretien

FILTRE À AIR

Toutes les fois que le signal rouge de la lampe-témoin de colmatage (10 fig. 1) apparaît, retirer la cartouche filtrante incorporée au filtre et la nettoyer.



fig. 13 - Nettoyage de la cartouche filtrante avec jet d'air comprimé

Ce nettoyage peut être effectué par insufflation d'air comprimé ou par lavage à l'eau.

NETTOYAGE A L'AIR COMPRIMÉ

Faire passer un jet d'air comprimé à une pression maximum de 7 kg/cm², de l'intérieur vers l'extérieur de la cartouche filtrante. Diriger le jet sur toute la surface intérieure en le déplaçant le long des lignes de pliure du papier jusqu'à élimination complète de la poussière (fig. 13).



fig. 14 - Lavage de la cartouche filtrante

LAVAGE À L'EAU

Cette méthode est particulièrement indiquée lorsque la cartouche filtrante est imprégnée d'huile ou encrassée de suie. Elle consiste à laver la cartouche filtrante à l'eau claire (fig. 14). Faire passer un jet d'eau de l'intérieur vers l'extérieur (fig. 15) à une pression maximum de 3 kg/cm².

Éliminer les traces d'eau en secouant la cartouche filtrante; laisser sécher pendant 24 heures environ à température ambiante.



fig. 15 - Élimination au moyen d'un jet d'eau des dépôts formés sur la cartouche filtrante

Après le nettoyage de la cartouche filtrante suivant l'un des systèmes précédemment décrits et avant l'introduction de la cartouche dans le corps du filtre, nettoyer soigneusement, à l'aide d'un chiffon propre et sec, la surface intérieure du corps du filtre et contrôler si la cartouche filtrante n'a pas subi de déformations ou même si elle n'est pas déchirée. Pour ce, faire passer une source lumineuse à l'intérieur de la cartouche et regarder de l'extérieur s'il n'y a pas de trous.

En présence de trous ou de coupures, même très petits, remplacer **immédiatement** la cartouche filtrante.

Pour des raisons de sécurité une autre cartouche est logée à l'intérieur de la cartouche filtrante. Elle évite l'entrée de la poussière dans le moteur en cas de rupture de la car-



fig. 16 - Cartouche filtrante intérieure de sécurité

touche principale (fig. 16). N'étant pas lavable cette cartouche doit être changée toutes les fois que l'on remplace la cartouche principale.

HUILE MOTEUR

Toutes les 10 heures de travail contrôler le niveau de l'huile du moteur. Ce niveau doit être compris entre le trait maximum et le trait minimum de la jauge (1 fig. 17).

Si besoin est, ajouter de l'huile par l'orifice du bouchon (4 fig. 4).

Pour vidanger l'huile dévisser le bouchon (1 fig. 18).



fig. 17 - 1. Jauge niveau d'huile moteur

Cette opération doit avoir lieu quand le moteur est chaud.

Si le moteur est neuf, la première vidange doit être faite après les 50 premières heures. La seconde, après les 50 heures suivantes. Par la suite, toutes les 125 heures de travail.

HUILE BOÎTE DE VITESSES

Toutes les 50 heures de travail contrôler le niveau de l'huile dans la boîte des vitesses en dévissant le bouchon (1 fig. 24) à jauge avec indication des niveaux maximum et minimum.

Le bouchon du niveau d'huile de la



fig. 18 - 1. Bouchon vidange d'huile moteur; 2. Couvercle contrôle embrayage central

boîte de vitesses se trouve sous le siège. Pour l'atteindre, soulever le coussin du siège.

Dévisser également les bouchons (1 fig. 19) et regarder s'il n'y a pas de dépôts ou d'infiltration d'huile.

Vidanger l'huile toutes les 1000 heures par le trou de vidange (2 fig. 19) et remettre de l'huile par l'orifice (1 fig. 24).

Sur la série 1975 les bouchons (1 fig. 19) servant au contrôle des dépôts ou des infiltrations d'huile ont été remplacés par des dispositifs qui éliminent automatiquement les dépôts.

Par conséquent, aucun entretien n'est plus à faire.

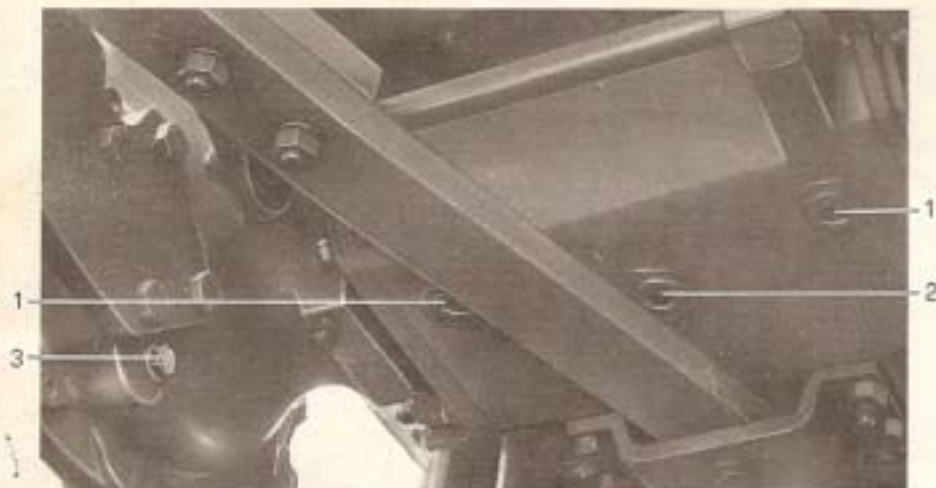


fig. 19

- 1) Bouchon vidange dépôts
- 2) Bouchon vidange huile transmission
- 3) Bouchon vidange huile réducteurs latéraux

HUILE RÉDUCTEURS LATÉRAUX

Contrôler toutes les 125 heures de travail le niveau de l'huile en dévissant le bouchon du trou de niveau (2 fig. 20). L'huile doit arriver à la hauteur de ce trou.

Toutes les 1000 heures de travail vidanger par le trou de vidange (3 fig. 19).

Remettre l'huile par le trou de niveau (2 fig. 20).

FILTRE À CARBURANT

Toutes les 500 heures de travail remplacer la cartouche du filtre à carburant.



fig. 20

- 1) Bouchon reniflard
- 2) Bouchon niveau huile

Pour ce faire, dévisser la vis (1 fig. 21), (1 fig. 22 pour C 352 S), remplacer la cartouche (2 fig. 21), (2 fig. 22 pour C 352 S) et resserrer la vis.

TENSION DES COURROIES

Toutes les 125 heures contrôler la tension des courroies qui commandent le ventilateur et l'alternateur. Pour contrôler cette tension poser le doigt au milieu de la partie libre la plus longue des courroies et appuyer:

elle doit s'abaisser de 25 mm environ. S'il n'en est pas ainsi, desserrer les écrous de fixation (1 fig. 23) et modifier la tension en déplaçant l'alternateur.

ALTERNATEUR

L'équipement électrique du tracteur C 352, comme les automobiles les plus modernes, comprend, à la place de la dynamo, un alternateur qui donne un courant électrique plus sûr



fig. 21 - Filtre du carburant

- 1) Vis de fixation
- 2) Cartouche filtrante

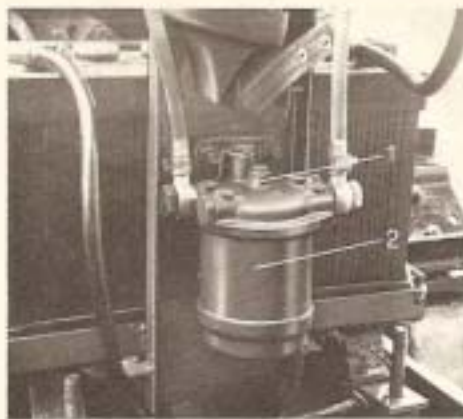


fig. 22 - Filtre à carburant pour C 352 S

- 1) Vis de fixation
- 2) Cartouche filtrante

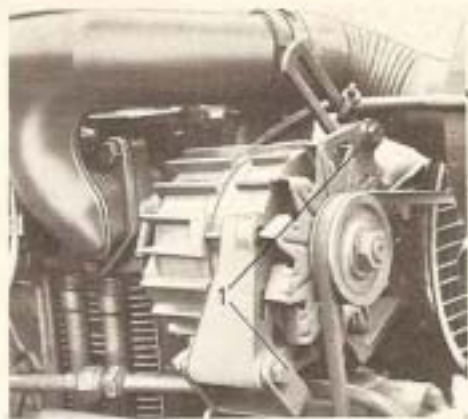


fig. 23

- 1) Ecrus de fixation de l'alternateur

et plus abondant pour la recharge de la batterie.

Pour le bon fonctionnement de l'alternateur observer les normes indiquées ci-dessous:

- 1) Lorsque l'alternateur fonctionne ne jamais détacher les câbles de connexion entre le régulateur de tension, l'alternateur et la batterie.
- 2) Eviter toujours, lorsque le générateur fonctionne, de court-circuiter les bornes de l'alternateur et du régulateur entre elles ou de les mettre à la masse.
- 3) Dans les cas exceptionnels où le tracteur doit fonctionner sans bat-

terie, relier entre elles les bornes D +, DF et D — de l'alternateur arrêté ou du régulateur. De cette façon l'alternateur ne fournit pas de tension.

- 4) Avant d'effectuer une charge rapide vérifier si les connexions entre la batterie et les chargeurs de batterie sont solides et si les bornes de la batterie sont bien serrées.
- 5) Pour les essais d'isolement sur des installations électriques avec retour isolé, ne jamais utiliser de tensions supérieures à 40 V.
- 6) Contrôler le rapport de polarité entre batterie et chargeur de batterie.

- 7) Au cours des travaux de soudure débrancher la batterie et l'alternateur.
- 8) Remplacer immédiatement la lampe-témoin de charge de la batterie (3 W).
- 9) Eviter les surcharges de courant.
- 10) Eviter les inversions de polarité.

DÉMARREUR

Le démarreur n'exige aucun entretien; il n'est donc pas non plus à lubrifier.

Il faut faire particulièrement attention pendant les démarrages car le pignon

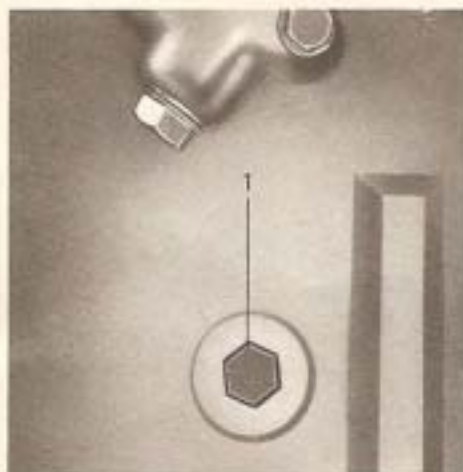


fig. 24

- 1) Bouchon niveau huile boîte des vitesses.

ne doit pas être poussé pour l'enclenchement vers la couronne en mouvement.

Par conséquent, si l'on essaie à plusieurs reprises de démarrer, il faut s'assurer à chaque fois que le moteur est bien arrêté.

PLOMBS FUSIBLES

L'équipement électrique est protégé par 6 plombs fusibles groupés dans une boîte à fusibles en matière plastique.

Lorsqu'un organe de l'installation éle-

ctrique est en panne contrôler le plomb fusible correspondant et si ce dernier a sauté le remplacer par un autre ayant le même ampérage.

Vérifier s'il n'y a pas dans l'installation de court-circuit occasionnel ou permanent.

BATTERIE

Toutes les 50 heures de marche ou plus fréquemment en été, contrôler le niveau de l'électrolyte à l'intérieur de la batterie. Ce niveau doit être compris entre 3 et 4 mm au-dessus du bord supérieur des plaques. Ajouter uniquement de l'eau distillée.

Ne jamais laisser la batterie se décharger complètement.

Si le tracteur doit rester à l'arrêt pendant longtemps, démonter la batterie et la conserver dans un endroit sec.

Si possible, faire recharger la batterie tous les mois.

PIVOT D'OSCILLATION DU RESSORT AVANT

Toutes les 50 heures de travail injecter de la graisse dans le trou de graissage (1 fig. 25).

N.B. - Avant de lubrifier les différents organes pourvus de graisseur à pression nettoyer soigneusement la surface de chaque graisseur pour éviter que la poussière ou la boue



fig. 25

- 1) Graisseur pour pivot d'oscillation du ressort avant

ne se mélange à la graisse. A la fin de cette opération il est conseillé de nettoyer l'extérieur du graisseur et d'y enlever toute trace de lubrifiant pour que la poussière ne s'y accumule pas.

PIVOT D'ARTICULATION DU LEVIER D'EMBRAYAGE CENTRAL

Toutes les 50 heures de travail injecter de la graisse à travers le graisseur (1 fig. 26) situé sur le levier de l'embrayage central.

COMMANDE DÉBRAYAGE LATÉRAL

Toutes les 125 heures de travail injecter de la graisse dans les graisseurs (1 de chaque côté) des roulements



fig. 26

- 1) Graisseur pour levier embrayage central
- 2) Ecrou de réglage embrayage central

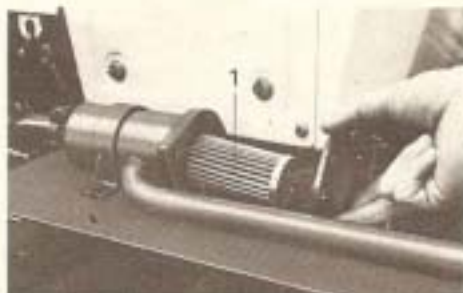


fig. 28

- 1) Filtre huile relevage

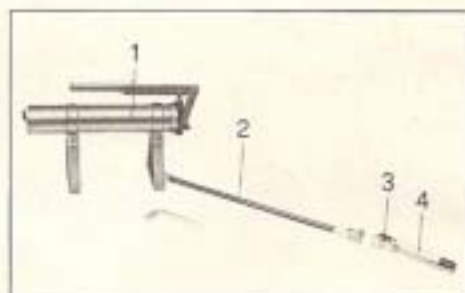


fig. 29

- 1) Seringue
- 2) Tuyau en caoutchouc
- 3) Buse
- 4) Etui buse



fig. 27

- 1) Graisseur pour roulement manchon de débrayage de direction

des manchons de débrayage de direction (1 fig. 27). Injecter la graisse et ne donner que deux coups de pompe.

Toutes les 50 heures injecter de la graisse dans les articulations par le graisseur (3 fig. 34).

GALETS D'APPUI DES CHENILLES

Toutes les 500 heures de travail contrôler le niveau de l'huile, comme il est indiqué ci-dessous (ou après 250

heures s'il s'agit de gros travaux):

- 1) Dévisser les bouchons de lubrification (4 fig. 34) et regarder s'il y a sortie d'huile. Si oui, il est inutile de rajouter de l'huile. Si par contre l'huile ne sort pas ou même si elle sort sale, visser à la place du bouchon de lubrification la buse spéciale (faisant partie de l'équipement de la machine) (3 fig. 29) reliée au préalable à une seringue (1 fig. 29) contenant de l'huile. Pomper jusqu'à ce que le liquide sorte sans bulles d'air du tuyau. (fig. 30).



fig. 30
Graissage galets

Retirer alors la buse et remettre le bouchon en le serrant complètement.

Dans les tracteurs munis d'un galet supérieur de tension de la chenille, lubrifier ce galet en injectant de l'huile à l'aide de la seringue (1 fig. 29) et en mettant l'extrémité du tuyau en caoutchouc (2 fig. 29) dans la fente aménagée sur le galet (fig. 31).

Toutes les 500 heures de travail contrôler le niveau de l'huile de la roue de tension de la chenille. Pour ce, faire arriver le bouchon de la roue (1 fig. 32) le plus haut possible, dévisser ce bouchon et regarder s'il en sort de l'huile. Si besoin est, ajouter



fig. 31
Graissage galet supérieur

de l'huile à l'aide d'une burette jusqu'à débordement. Remettre ensuite le bouchon.

RELEVAGE HYDRAULIQUE

Après les 50 1ères heures de travail et par la suite toutes les 250 heures, nettoyer la cartouche filtrante du filtre à huile (1 fig. 28).

Ce nettoyage peut être effectué avec du mazout propre et un soufflet à air. Lors de la vidange de l'huile dans la boîte de vitesses, remplacer aussi la cartouche filtrante.

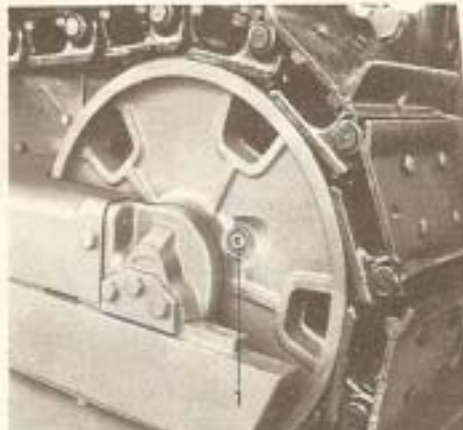


fig. 32
1) Bouchon graissage roue de tension de la chenille

Réglages

EMBRAYAGE CENTRAL

Embrayage monodisque

Avant d'offrir une résistance sensible la course libre du levier d'embrayage du moteur doit être de 4 mm environ à la base du levier (3 cm environ à la hauteur de la poignée). Si cette valeur est plus basse, effectuer le réglage en faisant tourner à l'aide d'une clé l'écrou (2 fig. 26), en ayant soin au préalable de desserrer le contre-écrou, jusqu'au rétablissement de la course indiquée ci-dessus.

A la fin de cette opération resserrer le contre-écrou.

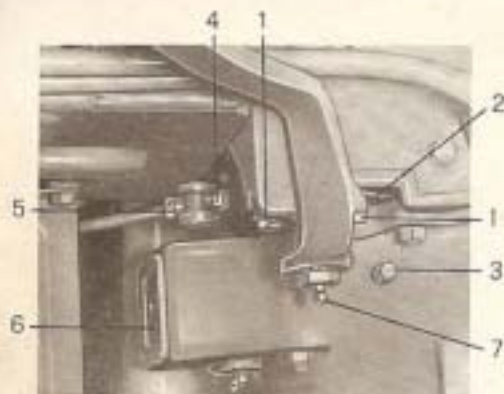


fig. 33

- 1) Vis de fixation bride
- 2) Bride de réglage
- 3) Vis supérieure centrage ruban frein
- 4) Contre-écrou
- 5) Ecrou réglage pivot
- 6) Volet contrôle freins
- 7) Graisseur pivot levier d'embrayage de direction

EMBRAYAGE DE DIRECTION

La course que les leviers à main doivent accomplir avant les débrayages de direction (c'est-à-dire la course libre) doit être de 5 cm environ, à la hauteur de leur poignée. Quand, par suite de l'usure des disques d'embrayage, cette course libre des leviers est de 3 ou 4 cm, régler chaque embrayage de la façon suivante (fig. 33):

- retirer les deux vis de fixation de la bride de réglage (1 fig. 33);
- faire tourner cette bride d'un tour dans les sens des aiguilles d'une

montre et fixer de nouveau; contrôler ensuite la course libre des leviers et, si besoin est, faire tourner encore la bride.

CHENILLES

La tension des chenilles est normale lorsque la flexion de leur brin supérieur est de 2÷3 cm.

Si la flexion est plus grande, effectuer le réglage de chaque chenille de la façon suivante (fig. 34):

- enlever la terre et la pierreaille se trouvant entre les mailles et les tuiles;
- retirer le couvercle situé sur le carter du chariot;
- desserrer le contre-écrou 1 et visser l'écrou 2 jusqu'à obtenir la tension voulue (2÷3 cm);
- bloquer le contre-écrou 1 et remonter le couvercle sur le carter du chariot.

FREINS

La course exacte des pédales est de 2 ou 3 cm, mais elle est susceptible d'augmenter si les rubans freinants sont usés.

Pour le réglage de chaque frein suivre les indications ci-dessous (fig. 33):

- Abaisser le levier à main de blocage des freins;
- visser la vis supérieure 3 ainsi que

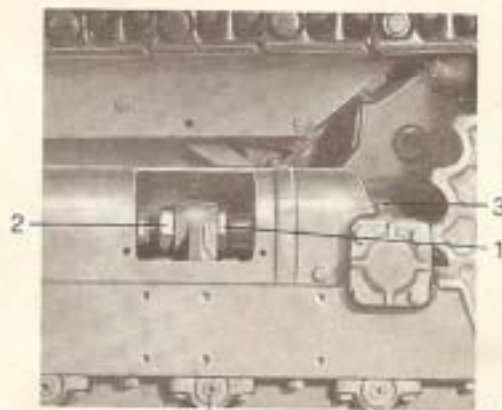
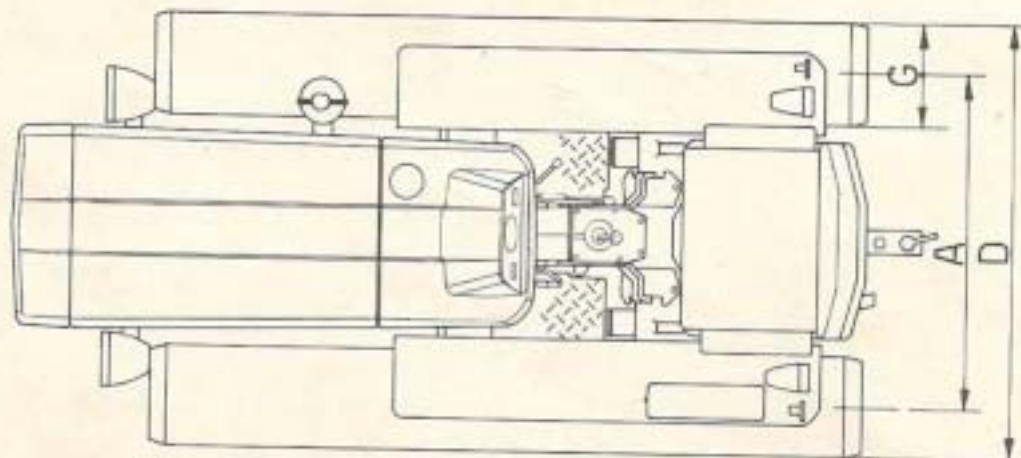
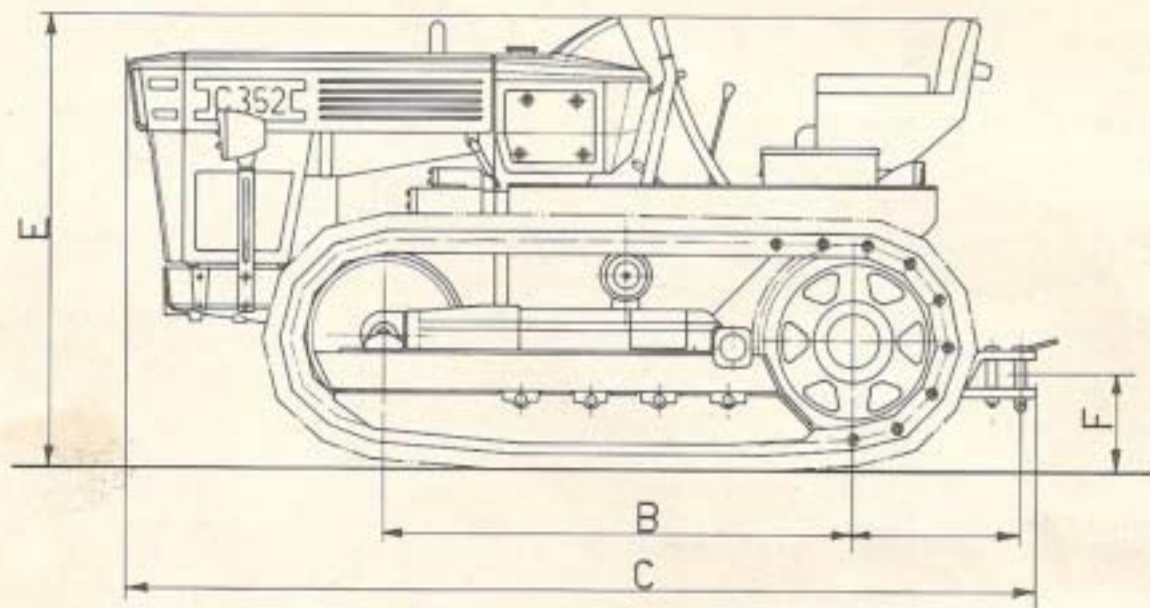


fig. 34

- 1) Contre-écrou
- 2) Ecrou de réglage
- 3) Graisseur suspension arrière
- 4) Bouchon de graissage galets d'appui des chenilles

la vis inférieure de centrage du ruban freinant de façon à ce que ce dernier aille en contact avec le tambour. Dévisser ensuite d'un tour ces vis et les bloquer dans cette position au moyen de l'écrou;

- desserrer le contre-écrou 4 et visser l'écrou de réglage 5 tant que la course de la pédale n'est pas de 2÷3 cm. Bloquer alors le contre-écrou 4;
- contrôler, à travers le volet 6, si le ruban est libre sur le tambour lorsque le frein est au repos. Remonter le volet après contrôle.



Caractéristiques

DONNÉES GÉNÉRALES

Dimensions et poids

		C. 352	C. 352 S.	C. 352 L	C. 352 SL
Voie	(A) mm.	850	680	970	800
Empattement	(B) mm.	1230	1230	1230	1230
Longueur hors-tout	(C) mm.	2180	2180	2180	2180
Largeur hors-tout	(D) mm.	1110	880	1250	1000
Hauteur maxi du sol	(E) mm.	1015	1015	1015	1015
Hauteur min. du sol	(F) mm.	210	210	210	210
Poids du tracteur en ordre de marche, avec tuiles de route	Kg.	1970	1870	1990	1900

VITESSES

Vitesses au régime moteur maximum

1ère vitesse	Km/h	1,5
2e vitesse	"	2,3
3e vitesse	"	3,5
4e vitesse	"	4,6
5e vitesse	"	6,7
6e vitesse	"	10,8
1ère marche arrière	"	1,9
2ème marche arrière	"	5,3

MOTEUR

Cycle Diesel, 4 temps, injection directe

Nombre de cylindres		2
Alésage	mm.	98
Course	mm.	120
Cylindrée totale	cm ³	1810
Rapport de compression		17 : 1
Régime maxi du moteur sous charge	tr/mn	2200
Puissance	ch	34

DISTRIBUTION

A soupapes en tête

— Admission

Début: avant P.M.S. 18°

Fin: après P.M.I. 45°

— Echappement

Début: avant P.M.I. 45°

Fin: après P.M. 18°

Jeu entre soupapes et culbuteurs, à froid 0,20 mm.

Alimentation

Pompe à injection BOSCH immergée, à piston.

Avance à l'injection 22° avant le P.M.S.
Injecteurs avec pulvérisateurs à 4 trous tarés à 200 Kg./cm²

Graissage

Graissage forcé par pompe à rotors. L'épuration de l'huile se fait à travers un filtre à treillage sur l'aspiration de la pompe et par un filtre à cartouche sur le refoulement.

Pression de lubrification lorsque le moteur est chaud et à son régime maxi: 2,6+3,8 kg/cm².

Refroidissement

Air forcé avec ventilateur entraîné par l'arbre moteur au moyen d'une courroie trapézoïdale.

TRANSMISSION

Ebrayage moteur

Monodisque à sec commandé par levier.

Boîte de vitesses

A 6 marches avant et 2 marches arrière.

DIRECTION

Embrayage à disques multiples à sec, commandés par levier à main.

Freins à ruban sur tambours extérieurs des embrayages de direction, commandés séparément par des pédales.

CHARIOTS-CHENILLES

Chariots des chenilles à quatre galets portants; roues de tension de la chenille avec système élastique à ressorts hélicoïdaux. Chenilles formées par 32 mailles chacune.

Largeur tuiles (G):

C 352	260 mm.
C 352 S	200 mm.
C 352 L	280 mm.
C 352 SL	200 mm.

PRISE DE FORCE

Dans la partie arrière du tracteur, de type normal, fonctionnement séparé de celui du changement de vitesse. Vitesse 540 tr/mn avec moteur à un régime de 2077 tr/mn.

DISPOSITIF D'ATTELAGE

Barre avec crochet à fourche, glissant sur traverse.

INSTALLATION ÉLECTRIQUE

Voltage	12	V
Puissance alternature	200	W
Batterie capacité	78	Ah
Puissance démarreur	2,5	ch

TABLEAU DE CONTENANCES

Réservoir à carburant	Litres	30
carter moteur	Kg.	5
Boîte de vitesses avec relevage	Kg.	7,2
Boîte réducteurs latéraux (chacune)	Kg.	1,5
Galets de roulement	Kg.	0,2

TABLEAU DES LUBRIFIANTS

Carter huile
Galets

AGIP F 1 DIESEL GAMMA SAE 30

Boîte de vitesses
réducteurs latéraux

AGIP F 1 ROTRA MP/S SAE 80

Lubrification avec graisse

AGIP F 1 GR MU3

Applications auxiliaires

Galet tendeur de chenille pour C 352
et C 352 L.

Double embrayage

RELEVAGE HYDRAULIQUE

Commande vérin à simple ou double
effet

Chariot à 3 roues caoutchoutées

Demi-jeu tuiles de 200 mm

Demi-jeu tuiles de 260 mm

Demi-jeu tuiles de 280 mm

ATTELAGE A TROIS POINTS

**BARRE DE TRACTION
ET TRAVERSE**



POUR QUE VOTRE
TRACTEUR **LAMBORGHINI**
SOIT TOUJOURS JEUNE
N'UTILISEZ QUE DES PIECES DETACHEES **LAMBORGHINI**