Refroidisseur d'huile de transmission (Fig. 73).

Nettoyer les ailettes du refroidisseur de transmission toutes les 100 heures.

Les ailettes peuvent être nettoyées à l'air comprimé. On accède au refroidisseur en déposant la grille avant et la grille côté droit.

ESSIEU AVANT - 4 ROUES MOTRICES

Réductions finales

Vérifier le niveau d'huile des réductions finales avant toutes les 250 heures (Fig. 74).

L'huile doit arriver au niveau du bouchon de remplissage lorsque celui-ci est placé sur le diamètre horizontal.

Vidanger l'huile des réductions finales toutes les 1 000 heures ou toutes les 500 heures lors de travail dans la boue ou par temps exeptionnellement humide.

Pour changer l'huile :

1 - Placer un récipient sous le réducteur.

2 - Tourner la roue pour amener le bouchon à son point le plus bas.

3 - Déposer le bouchon de vidange.

4 - Lorsque toute l'huile s'est écoulée, tourner la roue pour amener le bouchon sur le diamètre horizontal.

5 - Remplir le moyeu d'huile recommandée jusqu'au niveau du bouchon et reposer le bouchon.

Pont avant (Fig. 75).

Vérifier le niveau d'huile du pont AV toutes les 250 heures.

L'huile doit arriver au niveau du bouchon de mise à niveau (1).

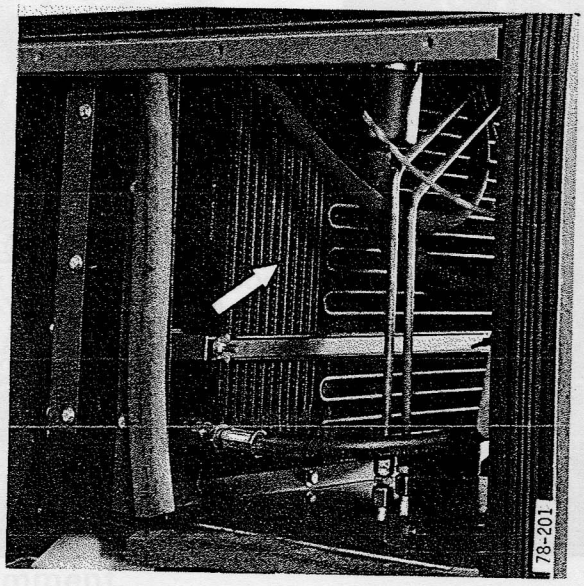

Fig. 73

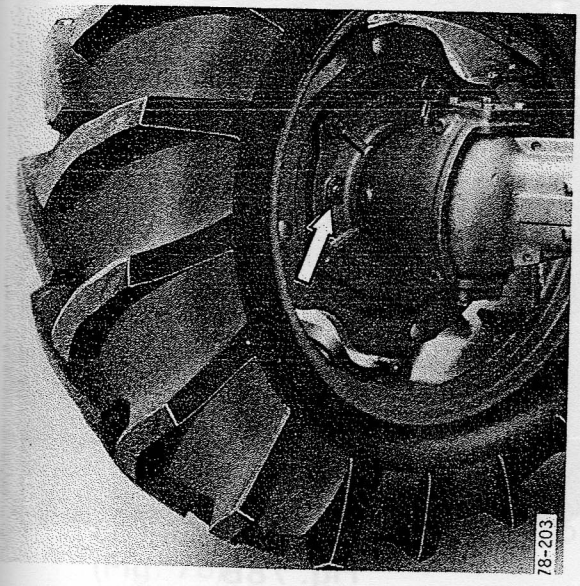

Fig. 74

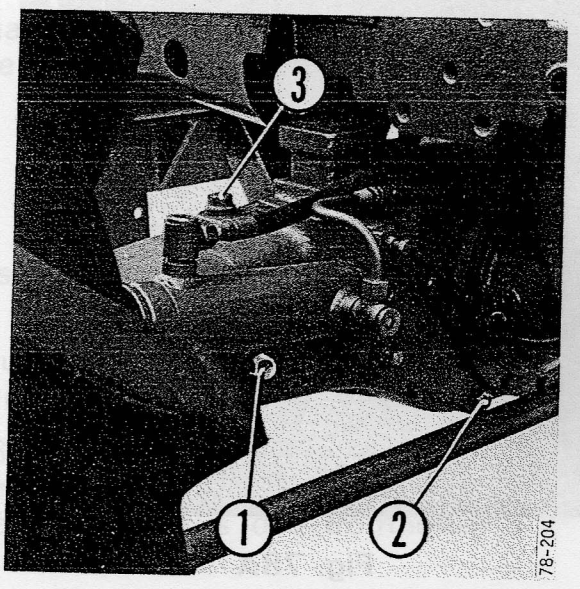

Fig. 75

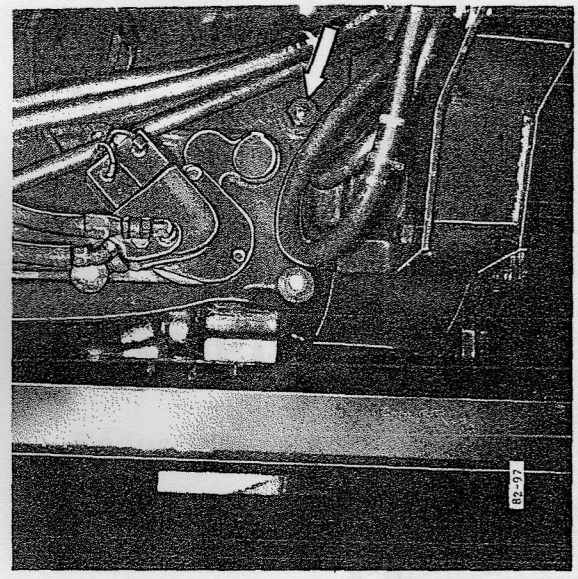

Fig. 76

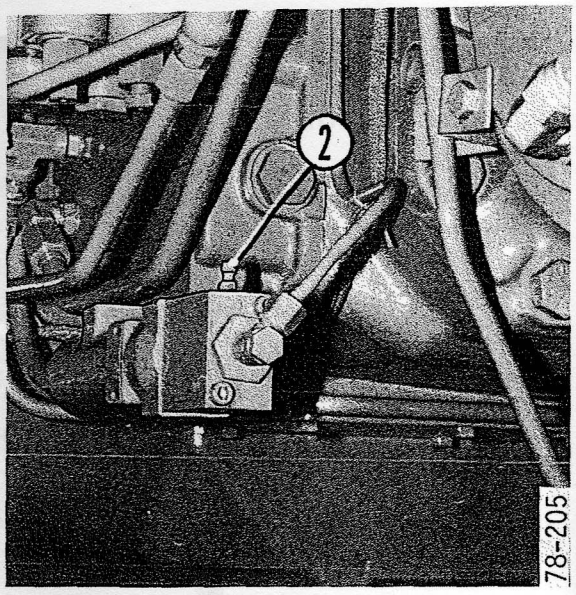

Fig. 77

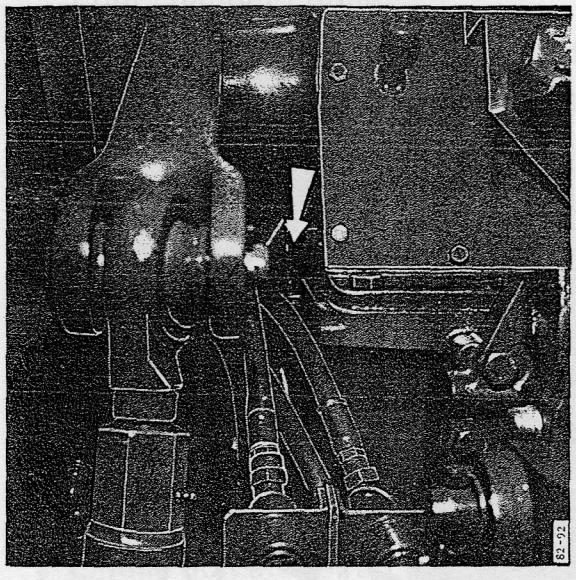

Fig. 78A

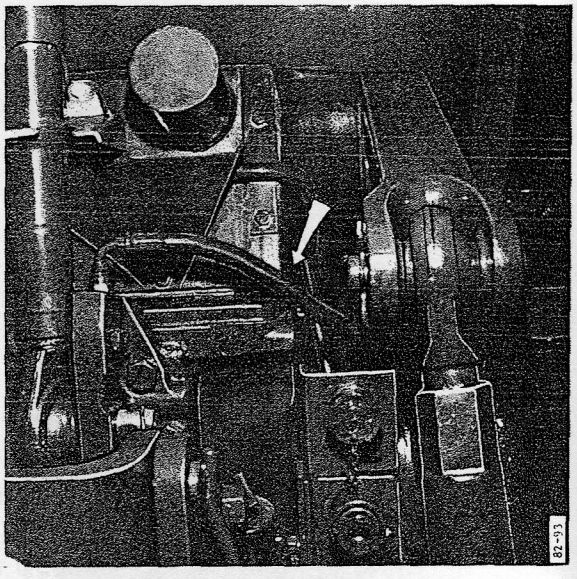

Fig. 78B

Vidanger l'huile du pont avant toutes les 1 000 heures.

Pour changer l'huile :

Placer un récipient sous le pont et :

1 - Déposer le bouchon de vidange (2), le bouchon de remplissage (3) et le bouchon de mise à niveau (1).

2 - Lorsque toute l'huile sera écoulée, reposer le bouchon de vidange (2).

3 - Remplir le pont d'huile recommandée jusqu'au niveau du bouchon de mise à niveau (1) puis reposer les bouchons de remplissage (3) et de mise à niveau (1).

NOTE. - L'entretien à effectuer pour l'utilisation sur la transmission et le système hydraulique doit se limiter aux seules opérations décrites précédemment.

EMBRAYAGE ET FREINS

Réglages

L'embrayage et les freins sont à commande hydraulique et ne nécessitent aucun réglage. Si nécessaire, faire appel à votre Concessionnaire ou Agent.

Purge

Purger le circuit de freinage si nécessaire ou après une réparation ayant entraîné l'introduction d'air dans le circuit.

Le circuit d'embrayage est équipé d'une vis de purge située sur le côté droit du carter d'embrayage (1) (Fig. 76).

Le circuit de freinage est équipé de 3 vis de purge, situées, une en bout de distributeur de freinage de remorque (2) (Fig. 77), et une de chaque côté du carter de pont arrière au dessus des trompettes (Fig. 78).

La purge doit être effectuée dans un ordre bien précis et de la façon suivante :

1 - Démarrer le moteur et le maintenir à un régime de 1 500 tr/mn.

2 - Purger à la sortie du vérin d'embrayage pendant que la pédale d'embrayage est sollicitée par une personne (Fig. 76).

3 - Purger à la sortie du distributeur de freinage de remorque à l'aide de la pédale de frein droit (Fig. 77).

4 - Purger de la même manière le frein droit (Fig. 78).

5 - Purger le frein gauche pendant que la pédale de frein gauche est sollicitée (Fig. 78).

CLIMATISATION - AIR CONDITIONNE

Condenseur (Fig. 79).

Déposer la grille avant gauche pour y accéder. Nettoyer les ailettes à l'air comprimé.

Vérification du système de charge (Fig. 80)

Faire tourner le moteur et faire fonctionner le système de climatisation quelques instants. Observer à travers la fenêtre sur le haut du déshydrateur s'il se forme des bulles. Dans ce cas le circuit doit être rechargé.

Dans le cas contraire, et s'il est évident que la climatisation fonctionne normalement, le système est correctement chargé.

Il est conseillé de faire un complément de charge tous les ans au début de l'été.

NOTE. - Un fusible de sécurité placé à l'arrière du compresseur protège ce dernier en cas d'échauffement anormal (manque de charge, etc.). Ce fusible ne doit en aucun cas être supprimé.

Filtre à air cabine

Nettoyer le filtre à air cabine toutes les 100 heures selon l'atmosphère.

1 - Déposer le capot d'accès au filtre à air en dévissant les 2 boutons moletés (Fig. 81).

2 - Extraire le filtre.

3 - Nettoyer le filtre, soit en le lavant comme indiqué pour le filtre à air du moteur, soit en le soufflant à l'air comprimé (Fig. 82).

4 - Avant de remonter le filtre, essuyer le compartiment avec un chiffon humide pour enlever la poussière.

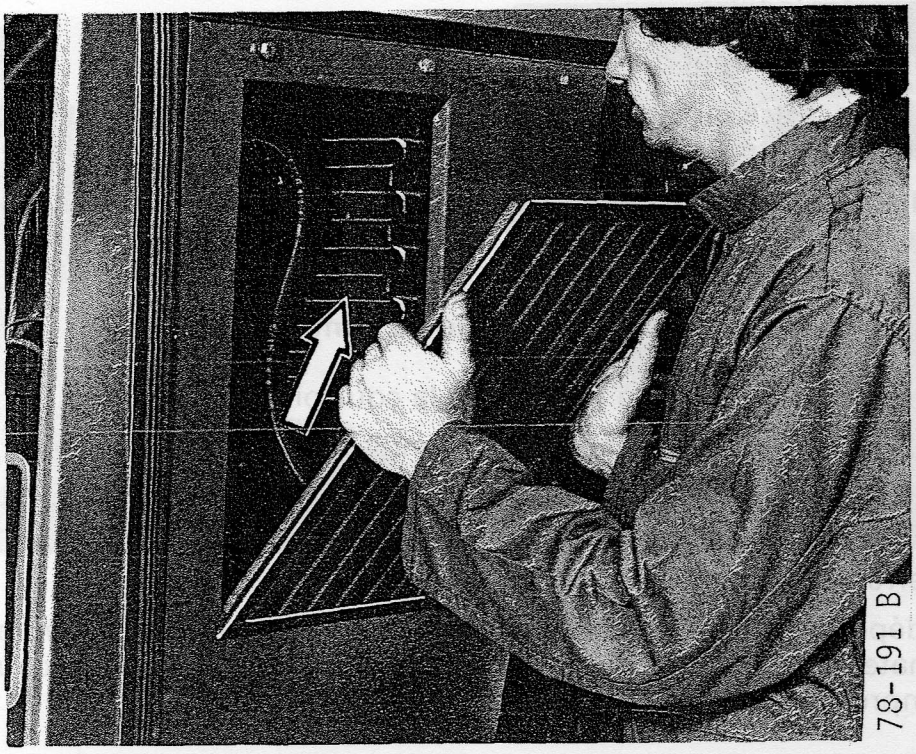

Fig. 79

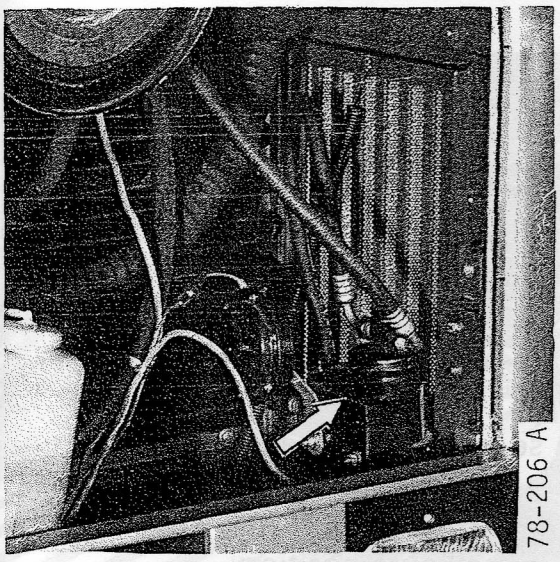

Fig. 80

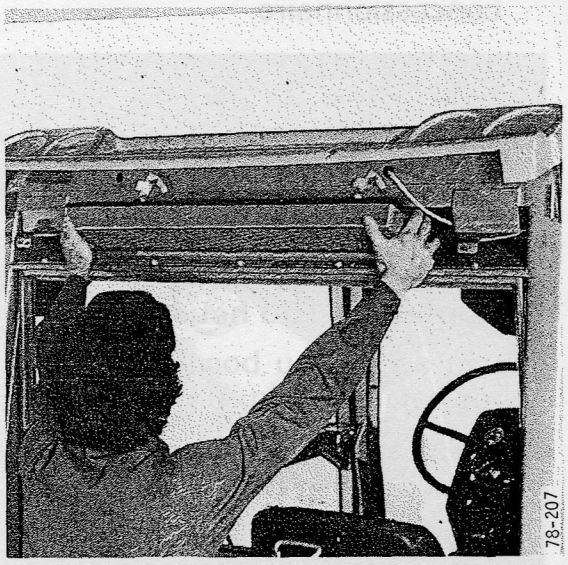

Fig. 81

5 - Remonter le filtre.

6 - Remonter le capot d'accès.

NOTE. - Le filtre à air de cabine peut également se nettoyer en claquant la porte, les fenêtres étant fermées.

Remplacer le filtre à air de cabine toutes les 1 000 heures ou une fois par an.

Réglage de la tension de la courroie de compresseur

Vérifier périodiquement la tension de la courroie.

Pour régler la tension, desserrer la vis moletée et le contre-écrou.

Tourner la vis moletée jusqu'à ce qu'on ait obtenu la tension requise (Fig. 83).

Puis serrer le contre-écrou.

Pour déposer la courroie de compresseur, déposer les courroies de l'alternateur et de la pompe de direction. Pour déposer la courroie du compresseur, la passer derrière les pales du ventilateur.

IMPORTANT : Ne pas débrancher une partie quelconque du circuit de réfrigération du système d'air conditionné. Faire appel à votre concessionnaire.

CABINE DE SECURITE

Vérifier le niveau d'eau des bocaux des lave-glace avant et arrière toutes les 100 heures.

On accède au bocal du lave-glace de pare-brise en déposant la grille de calandre (Fig. 84).

Le bocal du lave-glace de fenêtre arrière se trouve dans la cabine côté gauche (Fig 85).

Les gicleurs de lave-glace peuvent être réglés en plaçant une aiguille dans l'orifice et en tournant les gicleurs à la meilleure position.

Faire vérifier le serrage des boulons de fixation de la cabine par votre Concessionnaire ou Agent toutes les 500 heures.

NOTE. - La cabine de sécurité est conforme aux différentes normes internationales de sécurité. La cabine ne doit jamais être percée ou modifiée pour monter des accessoires ou des instruments.

Fig. 82

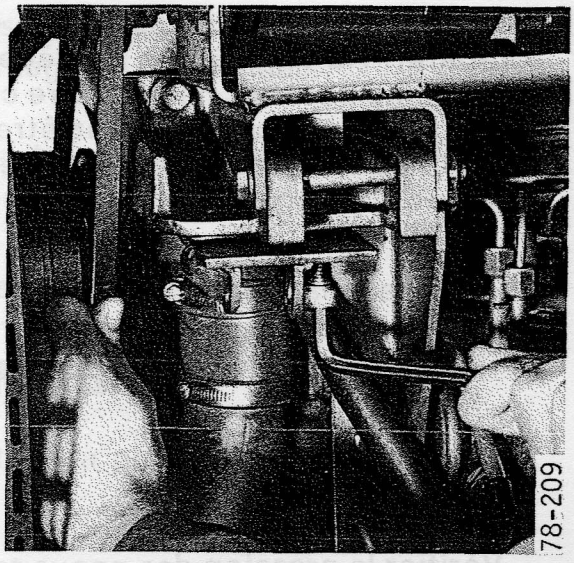

Fig. 83

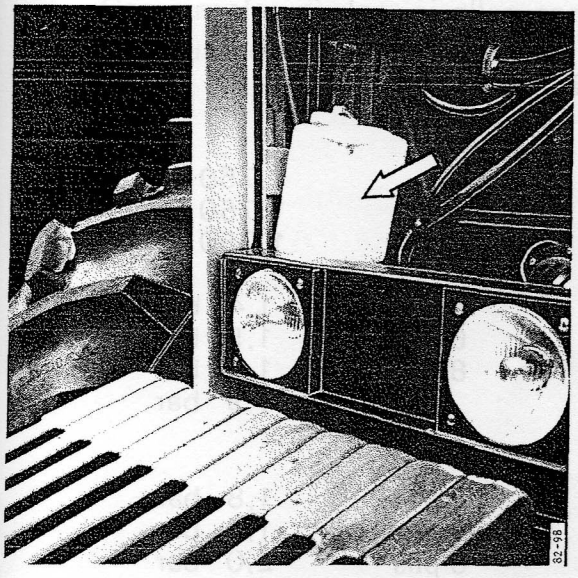

Fig. 84

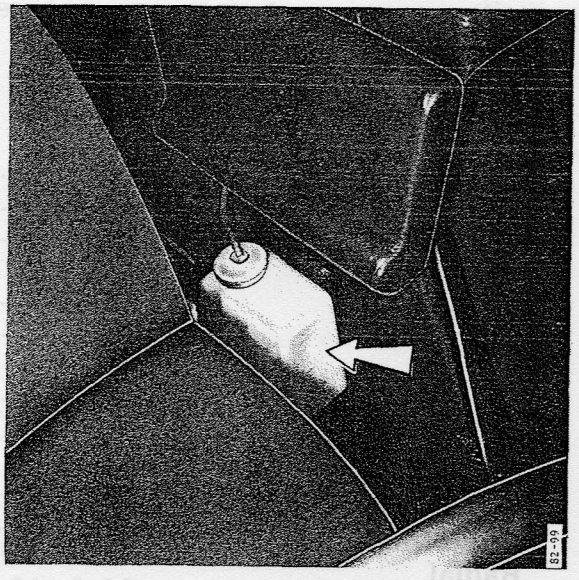

Fig. 85

Il est interdit de souder quoi que ce soit sur la cabine ou de la réparer. Au cas où l'on procèderait à une des opérations ci-dessus, la cabine pourrait ne plus être conforme aux normes de sécurité. Les seules pièces pouvant être utilisées sont les pièces d'origine M.F. qui doivent être montées par votre Concessionnaire ou Agent.

PNEUMATIQUES

Pressions

Vérifier la pression des pneus toutes les 100 heures.

La pression des pneumatiques varie en fonction de la marque, du type, du ply rating, de la charge et de la vitesse de déplacement.

Se reporter aux tableaux de gonflage édités par les manufacturiers de pneumatiques.

Pression maxi sur route à pleine charge

Michelin Bib'x	14.9/13-28		1,750 bar
	16.9/14-28		1,750 bar
	20.8/16-38		1,750 bar
Dunlop Dylon	14.9/13-28	6 plis	1,4 bar
	16.9/14-28	6 plis	1,5 bar
		8 plis	1,9 bar
	20.8/16-28		1,9 bar
Goodyear Supertraction Radial	14.9/13-28	6 plis	1,8 bar
	16.9/14-28	6 plis	1,9 bar
		8 plis	2,0 bar
	20.8/16-38		1,8 bar
Kleber Colombes Super 50	14.9/13-28	6 plis	1,8 bar
		8 plis	2,2 bar
	16.9/14-28	8 plis	2,0 bar
	20.8/16-38	10 plis	2,2 bar

1 - Enlever les traces d'huile, de graisse, d'engrais alcalins ou acides sur les pneus pour éviter d'endommager le caoutchouc.

2 - Faire revulcaniser le plus vite possible toute petite coupure dans les flancs et les crampons, ce qui prolonge la vie des pneus.

3 - Si les roues sont munies de masses, augmenter la pression en fonction du poids supplémentaire. Consultez votre Concessionnaire ou Agent à ce sujet.

4 - Toujours rouler lentement sur route si la pression des pneus a été réduite pour le labour.

5 - Utiliser si possible le type de pneus approprié au travail à effectuer. Il sera souvent avantageux d'avoir un jeu de roues équipées de pneus de types différents.

6 - Pour obtenir l'efficacité maximum en labour, ne pas utiliser de pneus à plus de 30 à 50% d'usure.

Ces simples règles, si elles sont observées, assureront aux pneumatiques une durée maximum.

REGLAGE DES VOIES

Voie avant

Roues PAVT (Fig. 86A)

La voie AV. est réglable de 1 820 mm à 2 170 mm par paliers successifs de 50 mm.
1 675 à 2 170 mm avec pneus 14.9/13-28.

Roues à flasque en acier (Fig. 86B et 86C) (Certains pays Export.)

Le réglage de la voie avant permet d'obtenir les voies suivantes : 1 600, 1 700, 1 760, 1 800, 1 830, 1 900, 1960 ou 2 070 mm.

NOTE : Les voies de 1 600 et 1 700 mm ne peuvent être obtenues avec les pneus 16.9/14.28.

Les différentes voies sont obtenues par changement de position de la jante par rapport au voile ou en retournant les roues.

NOTE. - Si l'on retourne les roues, les changer de côté.

Au remontage, serrer les écrous progressivement au couple de 250-300 Nm.

Voie arrière.

Roues PAVT (Fig. 88).

La voie arrière est réglable de 1 720 à 2 120 mm par paliers de 100 mm pour les roues à jante à 7 positions et de 1 770 à 2 370 mm en retournant les roues.

NOTE. - Etant donné le poids important des roues PAVT, il est conseillé d'utiliser un palan pour faciliter leur dépose et leur repose.

Roues à flasque en acier (Fig. 89 et 90) (Certains pays Export.)

Le réglage de la voie arrière permet d'obtenir les voies suivantes : 1 700, 1 790, 1 900, 1 990, 2 100, 2 190 ou 2 300 mm.

Les différentes voies sont obtenues par changement de position de la jante par rapport au voile ou en retournant les roues.

NOTE. - Si l'on retourne les roues les changer de côté.

Au remontage, serrer les écrous progressivement au couple de 420-480 Nm.

Roues fonte fixe (Certains pays Export.)

1 850 ou 2 050 mm.

Réglage des roues PAVT

1 - Déposer les axes de fixation des butées sur les rampes.
2 - Déplacer les butées sur les rampes pour les placer à la position correspondant à la voie désirée. Mettre en place les axes.
Noter le sens dans lequel doit tourner la roue pour le réglage désiré.
3 - Déposer l'un après l'autre les écrous de pontets, lubrifier les filets et les replacer en les laissant desserrés de 3 tours environ.
4 - Mettre le moteur en marche, utiliser les freins indépendants. Serrer le frein de la roue opposée à la roue à régler et engager un rapport de vitesse avant ou arrière suivant le réglage désiré.
Embrayer brusquement et laisser tourner la roue jusqu'à ce que les pontets soient en contact avec les butées. Arrêter le moteur.
5 - Remonter les butées opposées contre les pontets.
Si on utilise les réglages minimum ou maximum les butées extrême ne sont pas utilisées, elles seront piacées dans des trous quelconques des rampes.
6 - Graisser les rampes.
7 - Serrer également les écrous au couple de 7 da Nm en diagonale en commandant par l'écrou inférieur.
8 - Faire avancer lentement le tracteur de façon que les roues tournent de 3 tours environ puis le faire reculer d'une même distance.
9 - Serrer comme au 7° les écrous au couple de 14 da Nm.
10 - Serrer comme au 7° les écrous au couple de 26 da Nm.

Si après un réglage les roues sont voilées

Avancer et reculer le tracteur de façon que le déport maxi de la roue soit à la partie supérieure, se repérer par rapport à l'aile ou à un point fixe.
Arrêter le moteur et desserrer les boulons des 3 pontets inférieurs de 2 tours.
Resserrer les autres vis (26 da Nm), ce qui tire la roue vers le tracteur.
Resserrer ensuite les 3 boulons inférieurs à 26 da Nm. Vérifier le voile de la roue. Recommencer le réglage si nécessaire.

NOTE. - Durant les premières heures de fonctionnement du tracteur, le couple de serrage des écrous de roues PAVT doit être vérifié toutes les 10 heures ou chaque jour.

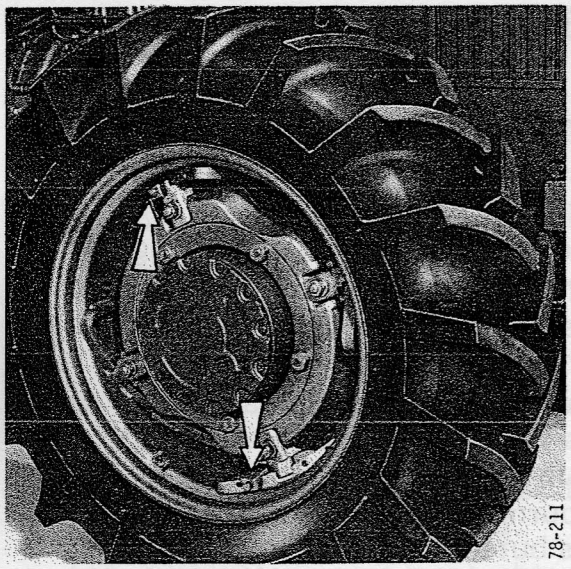

Fig. 86A

Fig. 86B

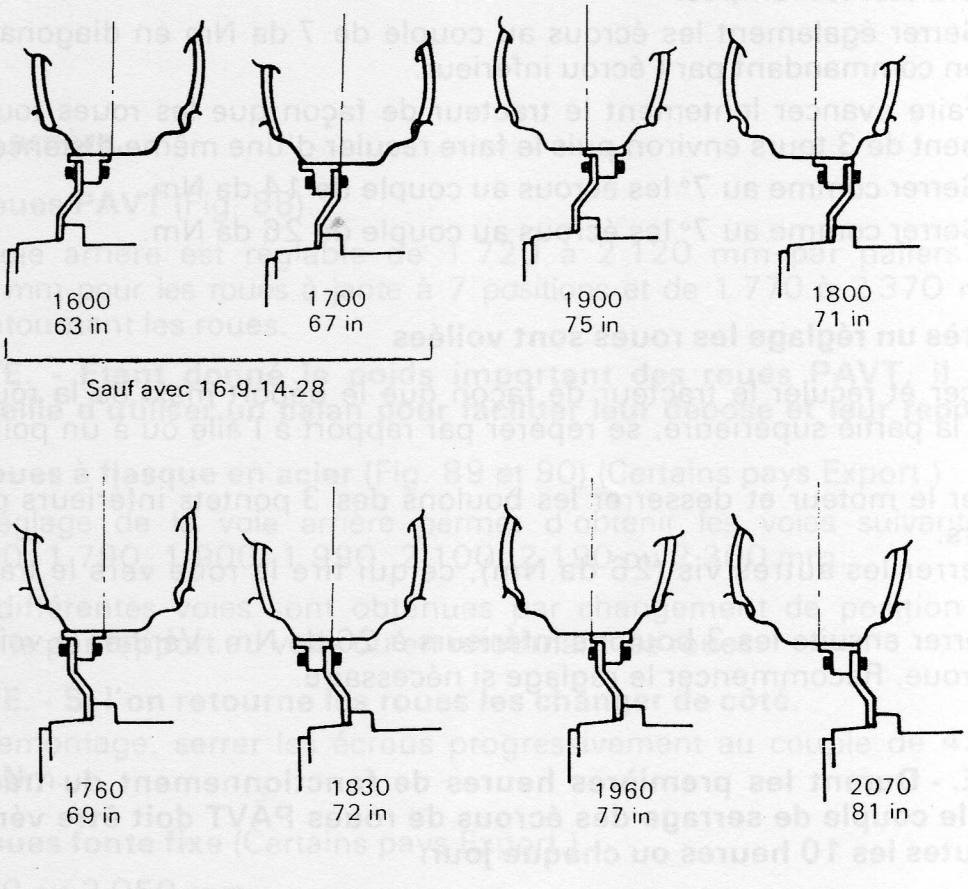

Fig. 86C Voie avant

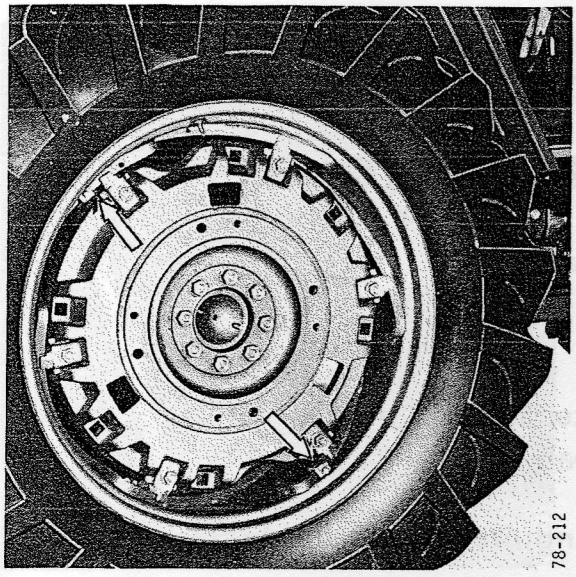

Fig. 87A

Fig. 87B

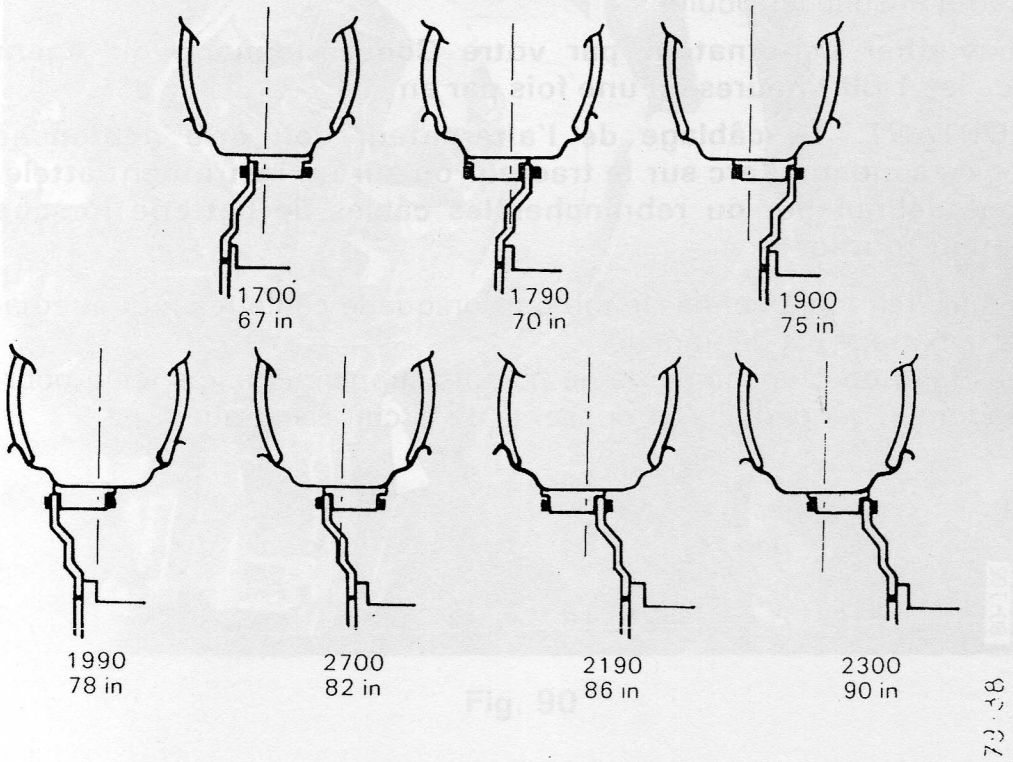

Fig. 87C Voie arrière

EQUIPEMENT ELECTRIQUE

Le circuit 12 volts a le négatif à la masse.

Batterie

Vérifier le niveau de l'électrolyte toutes les 100 heures.
Le niveau doit recouvrir les plaques de batterie (Fig. 91) d'environ 1 cm.

Nettoyer le dessus de la batterie et enduire les bornes de vaseline toutes les 250 heures (Fig. 89).

Alternateur

Vérifier la tension de la courroie de ventilateur et d'alternateur toutes les 100 heures.

Une courroie neuve se met en place et doit être retendue après quelques heures de travail.

Pour régler la tension, desserrer les boulons de fixation de l'alternateur et le basculer (Fig. 90) pour obtenir une flèche de 10 mm sur le brin de courroie le plus long lorsqu'on appuie avec le pouce.

Resserrer ensuite les boulons.

Faire vérifier l'alternateur par votre Concessionnaire ou Agent toutes les 1 000 heures ou une fois par an.

IMPORTANT. - Le câblage de l'alternateur doit être débranché avant de souder à l'arc sur le tracteur ou sur un instrument attelé. Ne pas débrancher ou rebrancher les câbles de batterie lorsque le moteur tourne.

Ne jamais faire fonctionner le moteur lorsque le câble reliant l'alternateur à la batterie est débranché.
Ne pas faire de branchements de circuits supplémentaires, cela pourrait endommager certains composants du circuit électrique.

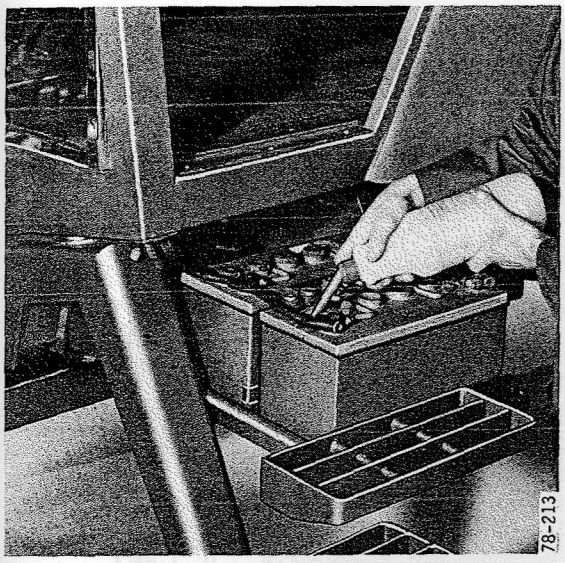

Fig. 88

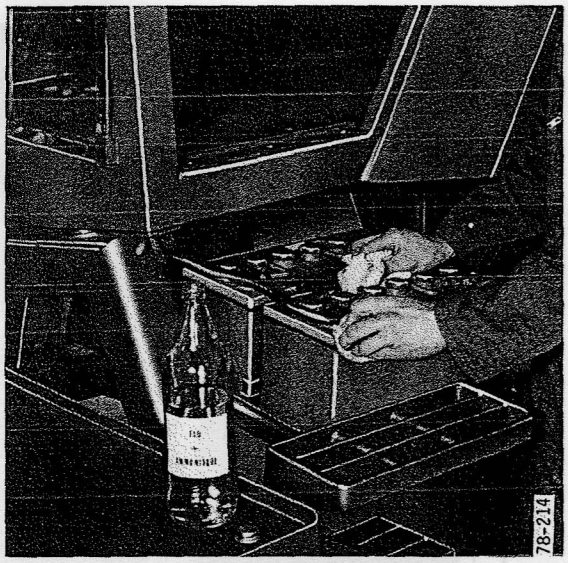

Fig. 89

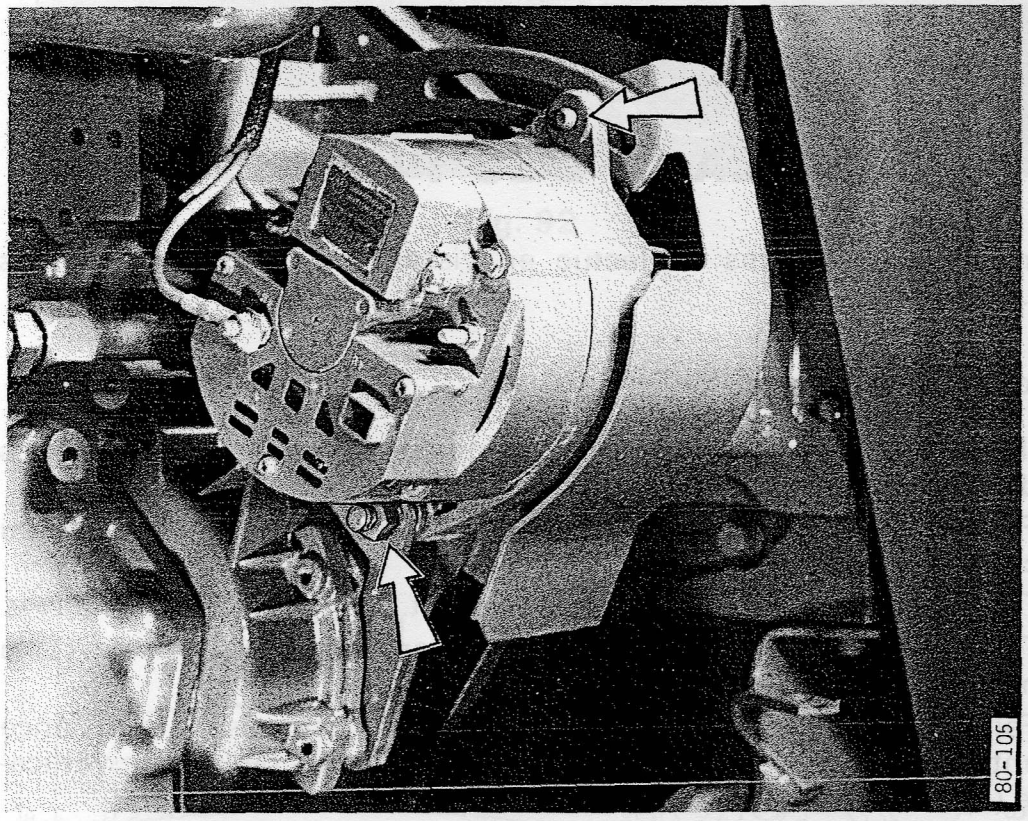

Fig. 90

PRISE DE COURANT

Branchement (Fig. 91)

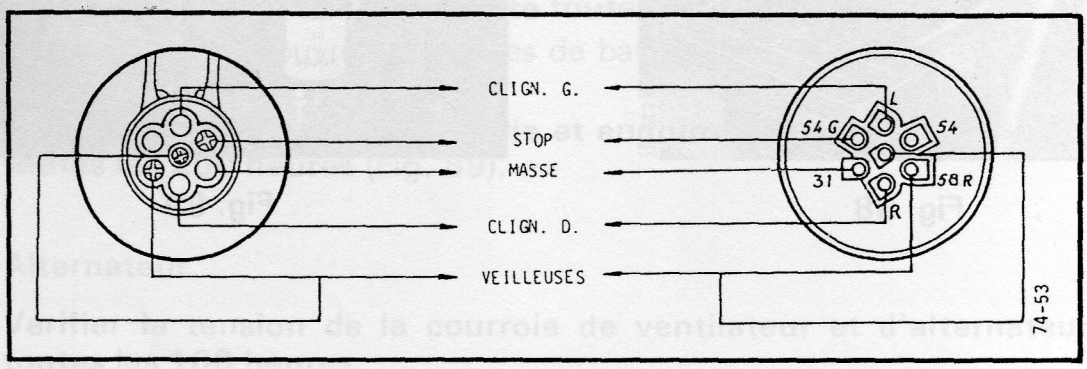

Fig. 91

REGLAGE DES PHARES

Le réglage des phares s'effectue en vissant ou dévissant les 3 vis (Fig. 92).

Procédure de réglage

1 - (Fig. 93) - Placer le tracteur perpendiculairement à deux mètres d'un mur ou d'un écran.
2 - Faire un repère sur le mur ou l'écran en visant suivant l'axe du capot.
3 - Tracer une ligne verticale (1) par ce point.
4 - Tracer une ligne horizontale (2) coupant la ligne verticale (1) à hauteur des phares (4).
5 - Faire deux points (3) sur la ligne horizontale espacés de la distance entre les centres des deux phares et équidistants de la ligne verticale (1).
6 - Régler séparément chaque phare en masquant l'autre de façon que les points (3) tracés sur le mur ou l'écran soient au centre du faisceau. On peut trouver le centre du faisceau en repérant les extrémités du faisceau à la fois dans le sens vertical et dans le sens horizontal et en divisant par deux.

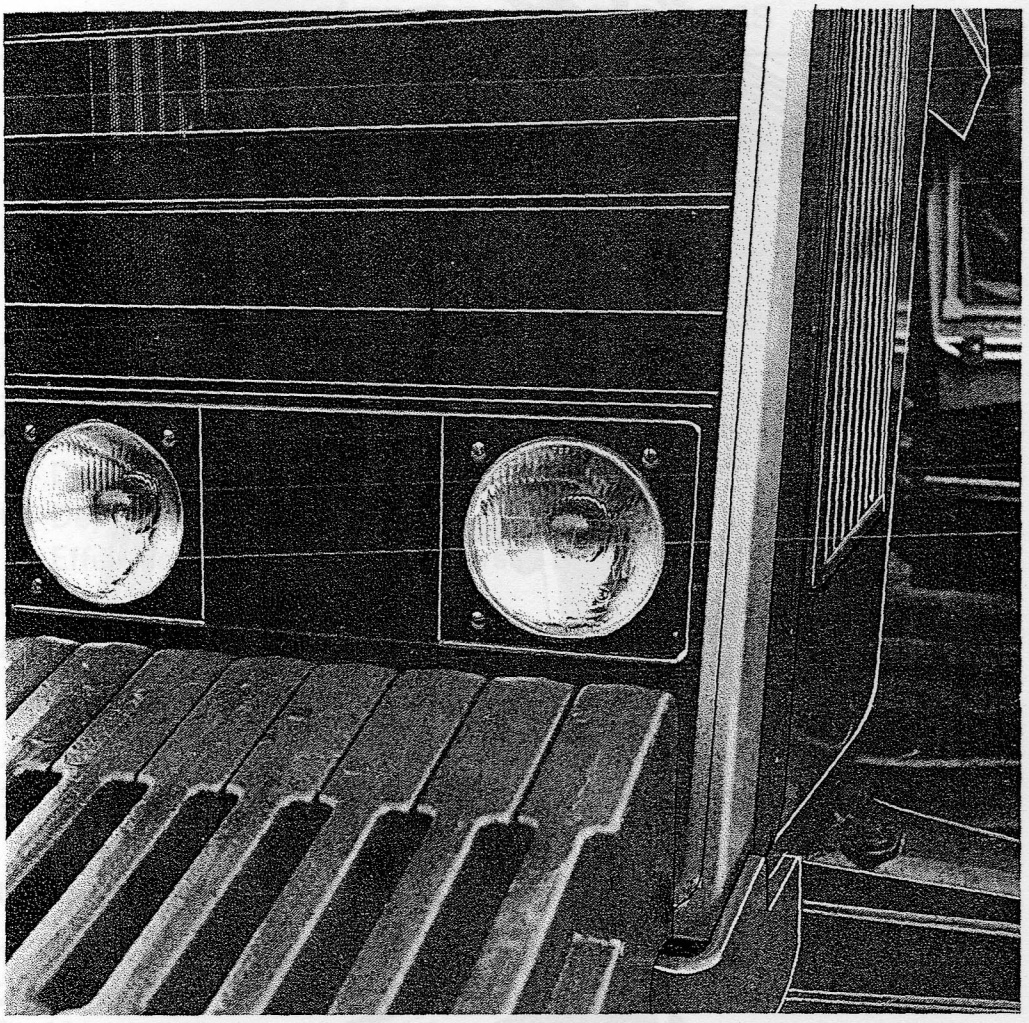

Fig. 92

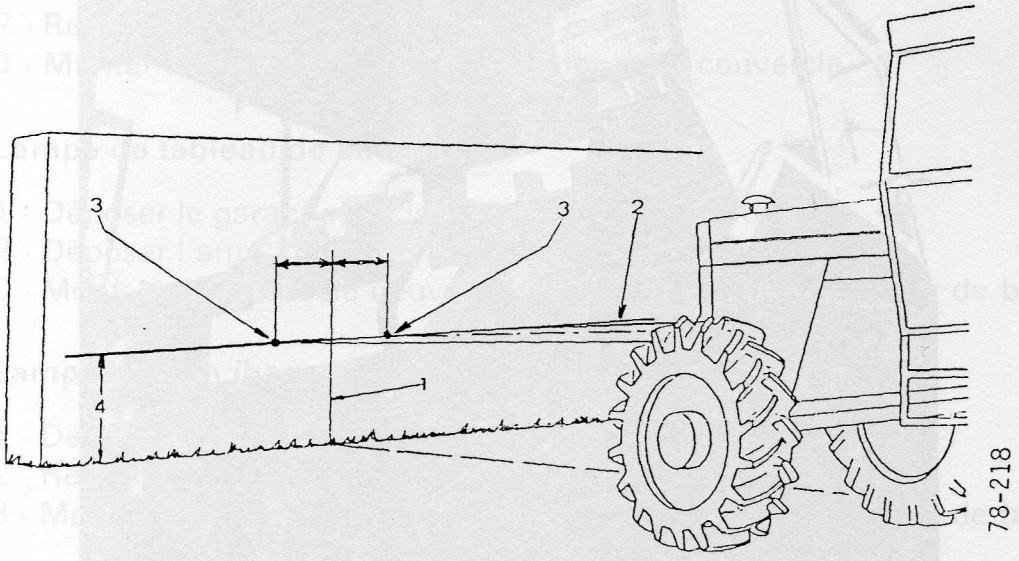

Fig. 93

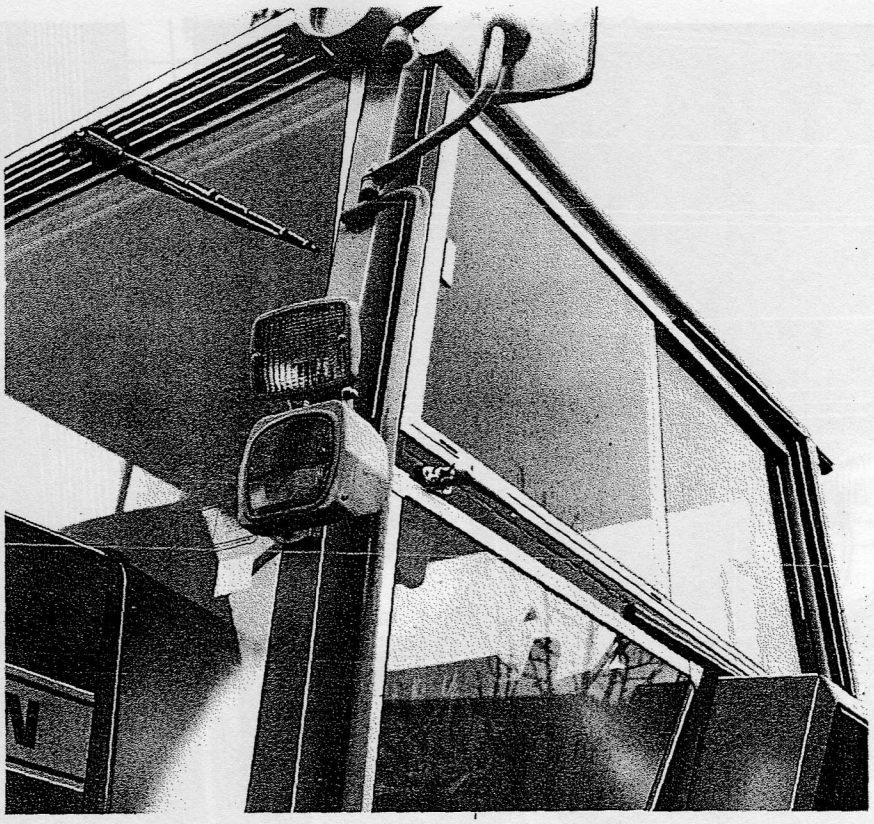

Fig. 94

Fig. 95

REMPLACEMENT DES AMPOULES

Phares

1 - Déposer les câbles de batterie.
2 - Déposer la grille de calandre.
3 - Retirer la broche.
4 - Déposer le cache en caoutchouc.
5 - Déposer l'agrafe.
6 - Déposer l'ampoule.
7 - Effectuer les opérations inverses pour remonter.

Ampoules des feux clignotants et ampoules latérales (Fig. 94)

1 - Déposer les 2 vis et soulever le couvercle.
2 - Retirer l'ampoule défectueuse de sa douille.
3 - Remonter une ampoule neuve et reposer le couvercle.

Lampe arrière - Lampe de stop et clignotants (Fig. 95)

1 - Déposer les 2 vis et soulever le couvercle.
2 - Retirer l'ampoule défectueuse de sa douille.
3 - Monter une ampoule neuve et remonter le couvercle.

Lampe intérieure de cabine (Fig. 96)

1 - Déposer les deux vis de fixation et tirer l'ensemble vers l'avant.
2 - Retirer l'ampoule de sa douille.
3 - Monter une ampoule neuve et remonter le couvercle.

Lampe de tableau de bord

1 - Déposer le garant supérieur de tableau de bord.
2 - Déposer l'ampoule.
3 - Monter une ampoule neuve et reposer le garant de tableau de bord.

Lampe témoin (barrettes complètes)

1 - Déposer le garant supérieur de tableau de bord.
2 - Retirer l'ampoule.
3 - Monter une ampoule neuve et reposer le garant de tableau de bord.