

TRACTO-RETRO ARCHIVES

*Documentations techniques
pour tracteurs*

Sites internet:
<http://tracto.club.fr>
<http://www.chez.com/sfo>
Email: tracto@club-internet.fr



3, rue du Houblon F-67170 KRIEGSHEIM Telfax 03 88 51 18 70



951.073 M3

TRACTEUR MF 865

Notice d'entretien



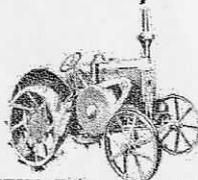


951.073 M3

UTILISATION
ENTRETIEN

TRACTO-RETRO ARCHIVES
Documentations techniques
pour tracteurs

Sites internet:
<http://tracto.club.fr>
<http://www.chez.com/sfo>
Email: tracto@club-internet.fr

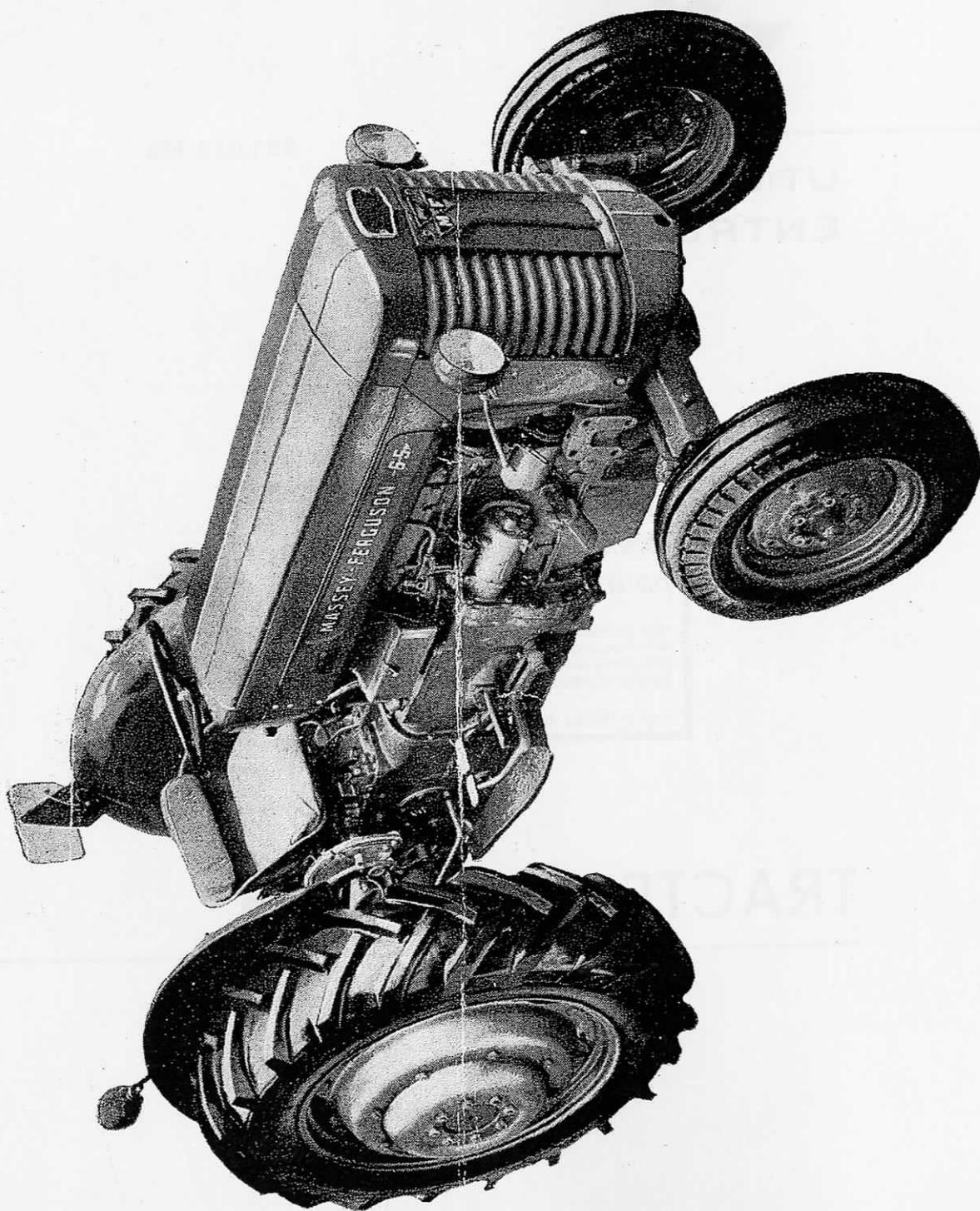


3, rue du Houblon F-67170 KRIEGSHEIM Tëlfax 03 88 51 18 70

TRACTEUR MF 865

Massey-Ferguson S. A.

TractoRétro Archives0388511870



SOMMAIRE

	Page
CHAPITRE I. — Caractéristiques	4
CHAPITRE II. — Commandes et instruments de contrôle	8
CHAPITRE III. — Mise en route	14
CHAPITRE IV. — Attelage des instruments	16
CHAPITRE V. — Utilisation	20
CHAPITRE VI. — Entretien	28
CHAPITRE VII. — Réglages	36

CARACTÉRISTIQUES

MOTEUR :

Type	Perkins 4.203
Nombre de cylindres	4 en ligne
Alésage	91,44 mm
Course	127 mm
Cylindrée	3.330 cm ³
Rapport volumétrique	17,4 à 1
Puissance à 2.000 tr/mn	49 CV
Refroidissement	par pompe et thermostat
Jeu des culbuteurs (admission et échappement, à chaud)	0,25 mm
Pression d'huile	1,8 à 4,2 kg/cm ²
Début d'injection	20° avant P.M.H.
Pression d'injection	125 kg/cm ²
Régulateur	mécanique intégré à la pompe
Régime de ralenti	500 tr/mn
Régime maximum en charge ..	2.000 tr/mn
Batteries	2 batteries, 6 V, 135 A/H montées en série

TRANSMISSION :

Embrayage double fonctionnant à sec
 Garde à la pédale d'embrayage 25 mm
 Réducteurs épicycloïdal de rapport 4 à 1
 Vitesse d'avancement en km/h à 2.000 tr/mn

Tracteur	865 DS (11×32)	865 DH (11×38)	865 DHR (11×38)
Pneumatiques			
— Première	2,1	1,95	2,37
— Deuxième	3,2	2,97	3,61
— Troisième	5,9	5,44	6,60
— Quatrième	8,5	7,80	9,46
— Cinquième	12,9	11,90	14,45
— Sixième	23,7	21,70	26,30
— Marche AR lente	1,7	1,52	1,85
— Marche AR rapide	6,6	6,08	7,38

ROUES :

Pneus avant 6.00×16
 Pression de gonflage 1,8 kg/cm²
 Pincement 3 mm
 Pneus arrière 13×28 ou 11×32
 (11×38 pour le tracteur
 à grand dégagement)
 Pression de gonflage 0,8 kg/cm²
 Voie avant réglable de 1,22 à 2,03 m
 (réglable de 1,27 à 2,08 m pour
 le tracteur à grand dégagement)
 Voie arrière réglable de 1,32 à 2,23 m
 Empattement 2,13 m (tracteur standard)
 2,15 m (tracteur à gd dégag.)
 Rayon de braquage 3,65 m (voie normale
 et sans frein)

FREINS :

Nombre	2 freins indépendants : — pouvant être jumelés — pouvant être verrouillés à l'arrêt
Type	à disques
Garde à la pédale	60 mm

PRISE DE FORCE :

Diamètre	arbre de 34,9 mm à 6 cannelures
Prise de force moteur	= régime moteur \times 0,36 soit 540 tr/mn pour 1.500 tours moteur
Prise de force tracteur	Une rotation de l'arbre pour avancement du tracteur de 0,48 à 0,50 m (suivant di- mensions des pneus)

POULIE :

Diamètre	228 mm
Largeur	165 mm
Régime	= régime moteur \times 0,67

RELEVAGE :

Hauteur de relevage	0,28 à 0,63 m
Charge maximum pouvant être relevée au bout des barres ..	950 kg
Débit de la pompe	12 l/mn à 2.000 tours moteur (sans charge)
Ouverture du clapet de sécurité	160 kg/cm ²

CONTENANCES :

Réservoir à combustible	50 litres
Carter moteur	6 litres
Filtre à air	0,9 litre
Transmission	30,3 litres
Réductions finales	1 litre chacune
Boîtier de direction	1 litre
Boîtier de poulie	0,9 litre
Direction assistée	1,7 litre
Radiateur et circuit de refroidissement	11,3 litres

DIMENSIONS :

	Tracteur standard	Tracteur à grand dégagement
Largeur hors tout (à la voie minimum)	1,82 m	1,82 m
Longueur hors tout	3,37 m	3,48 m
Hauteur hors tout	1,47 m	1,60 m
Garde au sol	0,36 m	0,47 m

POIDS :

En ordre de marche	1.920 kg	1.960 kg
--------------------------	----------	----------

COMMANDES ET INSTRUMENTS DE CONTROLE

CONTACTEUR DU DEMARREUR

La mise en route du moteur s'effectue au moyen d'un contacteur à clé à quatre positions. Il permet le lancement du moteur avec ou sans réchauffage préalable.

En tournant la clé vers la droite on actionne directement le démarreur "D". En tournant la clé vers la gauche, on établit d'abord le circuit alimentant la résistance de réchauffage "T", puis, en fin de course, on actionne le démarreur "DT".

Ces deux dernières positions sont utilisées pour les démarrages par temps froid.

COMMUTATEUR D'ECLAIRAGE.

Le commutateur d'éclairage permet l'utilisation classique des feux de position, codes et phares.

L'avertisseur se commande par pression sur ce commutateur.

COMPTEUR HORAIRE.

Cet instrument est la combinaison d'un tachymètre, d'un indicateur de vitesse d'avancement et d'un totaliseur d'heures de fonctionnement.

Les six graduations en haut du cadran indiquent la vitesse d'avancement en fonction du rapport de la boîte de vitesses (L : vitesses lentes; R : vitesses rapides). La graduation extérieure indique la vitesse de rotation du moteur (par centaines de tours). Le voyant au centre du cadran indique le total des heures de fonctionnement du moteur ramenées à la moyenne de 1.500 tr/mn (soit 90.000 tours à l'heure du moteur).

Si le moteur tourne plus vite que 1.500 tr/mn, le compteur indiquera un total d'heures supérieur au temps réel et inversement. Ce renseignement, qui indique le travail réel du moteur, est très intéressant pour la périodicité des opérations d'entretien.

Deux repères indiquent le régime moteur à observer afin d'obtenir la vitesse de rotation normalisée à l'arbre de prise de force et à la poulie.

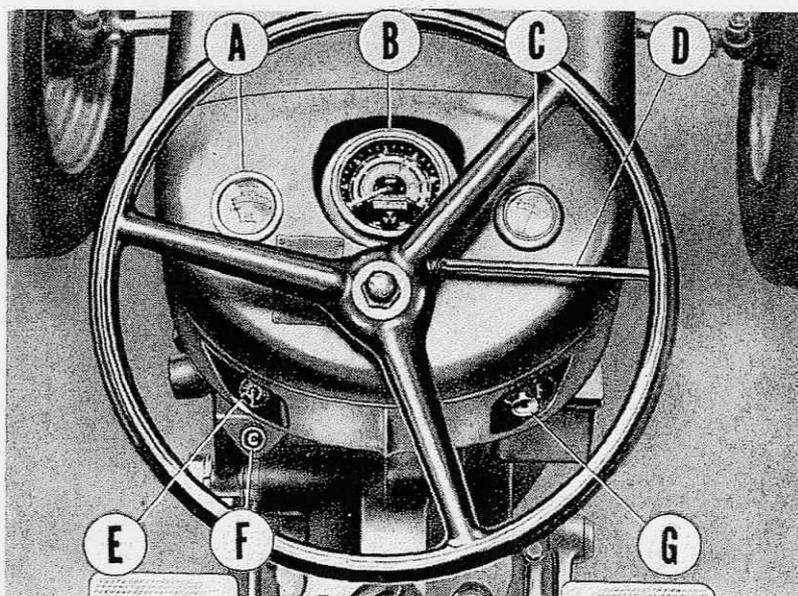


Fig. 1

A - MANOMETRE D'HUILE.
 B - COMPTEUR HORAIRE.
 C - AMPEREMETRE.
 D - MANETTE D'ACCELERATION.

E - COMMUTATEUR D'ECLAIRAGE.
 F - TIRETTE D'ARRET.
 G - CONTACTEUR DE DEMARRAGE.

PEDALE D'EMBRAYAGE.

L'embrayage double est commandé par une seule pédale. La première partie de la course débraye uniquement la transmission, c'est-à-dire que le tracteur s'arrête mais l'arbre de prise de force et la pompe hydraulique continuent à tourner.

Par contre, pour arrêter tout mouvement du tracteur, de la pompe hydraulique et de l'arbre de prise de force, il faut appuyer à fond sur la pédale comme on le ferait avec un embrayage simple.

Il est facile de déterminer la première partie de la course de la pédale à la différence de dureté qu'elle présente lorsqu'elle attaque le deuxième embrayage.

LEVIER DU REDUCTEUR.

Ce levier (B, fig. 2) commande l'engagement du réducteur épicycloïdal placé à la sortie de la boîte de vitesses.

Il permet le choix entre les gammes de vitesses rapides et lentes aussi bien pour la marche avant que pour la marche arrière. Autrement dit, toute vitesse de la boîte peut être transmise directement ou réduite suivant les positions de ce levier inscrites en relief sur le carter de pont arrière.

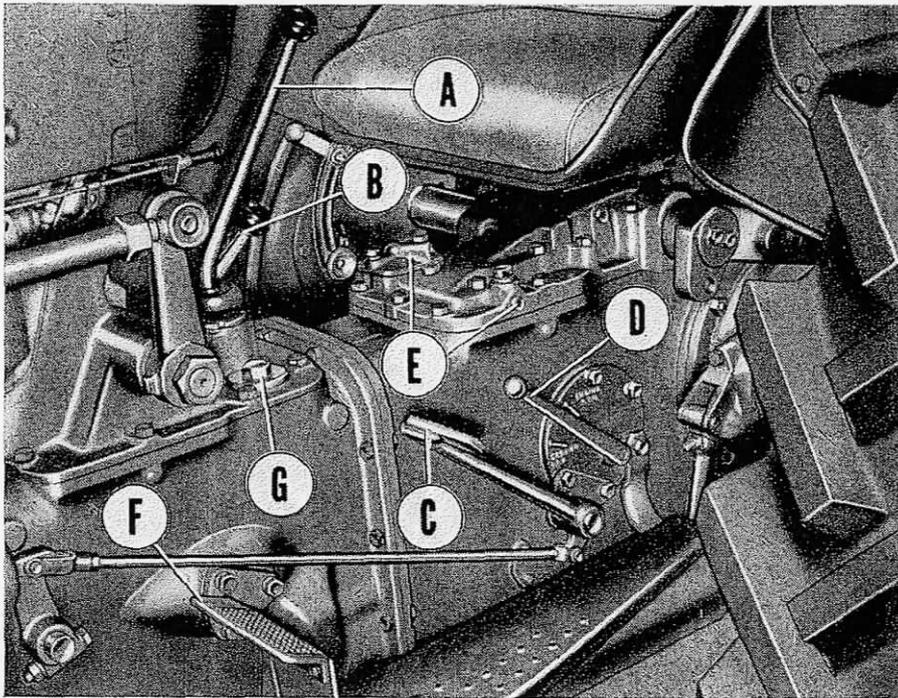


Fig. 2

- | | |
|---------------------------------------|--|
| A - LEVIER DE CHANGEMENT DE VITESSES. | D - MANETTE DE COMMANDE DE PRISE DE FORCE. |
| B - LEVIER DE COMMANDE DU REDUCTEUR. | E - PRISE D'HUILE. |
| C - PEDALE D'EMBRAYAGE. | F - MARCHE-PIED. |
| | G - BOUCHON DE REMPLISSAGE DE LA TRANSMISSION. |

La transmission ne peut fonctionner que si le levier du réducteur est amené à l'une des deux positions L ou R.

Par contre, pour obtenir le fonctionnement du démarreur, il est nécessaire d'amener le levier du réducteur au point mort (entre les lettres L et R.), ce qui procure une sécurité absolue au moment de la mise en route du moteur.

PEDALES DE FREINS.

Chacune de ces pédales commande le frein à double disque situé de part et d'autre du pont arrière. Les deux pédales sont montées côte à côte sur le côté droit du tracteur.

Elles peuvent être actionnées indépendamment l'une de l'autre ou, au contraire, jumelées au moyen d'un verrou (E, fig. 3). Utilisées indépendamment, ces pédales permettent d'agir sur une seule roue et d'effectuer aussi des virages très courts. D'une manière générale on utilise les freins indépendants pour les travaux dans les champs. Pour les déplacements sur route, il est fortement recommandé de jumeler les pédales.

La pédale côté gauche porte un cliquet de sécurité pour le stationnement (F, fig. 3).

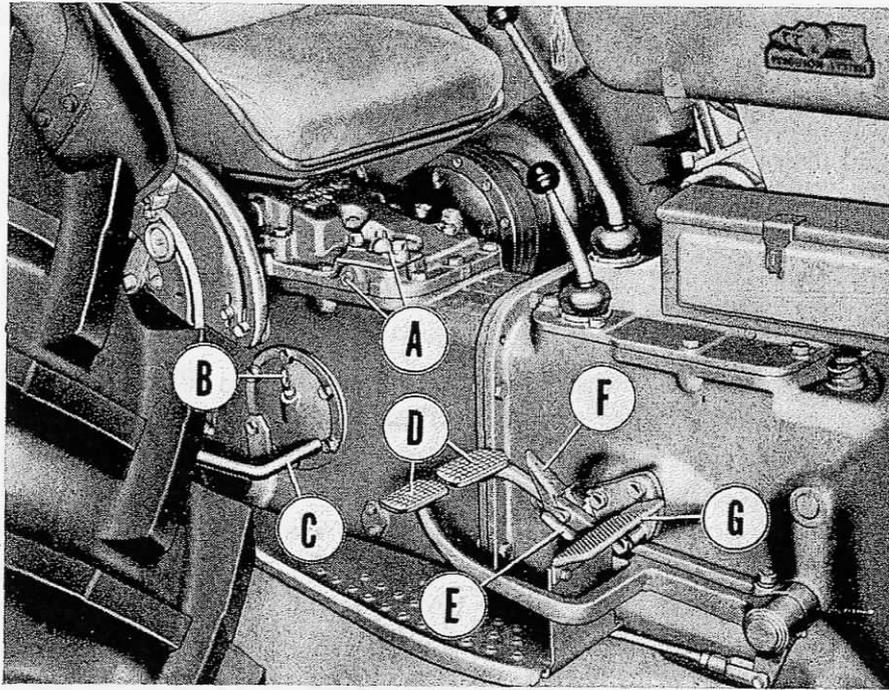


Fig. 3

- | | |
|--|------------------------------------|
| A - PRISES D'HUILE. | D - PEDALES DE FREIN. |
| B - JAUGE D'HUILE DE LA TRANSMISSION. | E - LOQUET DE JUMELAGE DES FREINS. |
| C - PEDALE DE BLOCAGE DU DIFFERENTIEL. | F - CLIQUET DE SECURITE. |
| | G - MARCHE-PIED. |

PEDALE DE BLOCAGE DU DIFFERENTIEL (C, fig. 3).

Cette pédale a pour but de supprimer temporairement l'action du différentiel en rendant les roues arrière solidaires l'une de l'autre. Ce dispositif est très utile en terrain glissant.

Un ressort de rappel dégage les crabots lorsqu'on cesse d'agir sur la pédale.

Ce dispositif doit être utilisé à bon escient. Pour bloquer le différentiel, il suffit d'appuyer sur la pédale prévue à cet effet sur le côté droit du pont arrière, à la condition que le tracteur avance lentement et que l'adhérence soit encore satisfaisante. Si l'une des roues patinait exagérément, il serait nécessaire de débrayer au préalable pour permettre l'engagement convenable des crabots.

Le différentiel restera bloqué tant que le conducteur maintiendra le pied sur la pédale. Il se dégagera de lui-même lorsque le conducteur lèvera le pied, mais il peut arriver qu'il ne se dégage qu'incomplètement, notamment si le tracteur roule en ligne droite. Il suffit, dans ce cas, de donner un petit coup sur l'une des pédales de freins de façon à briser la ligne de marche du tracteur.

Il est recommandé de ne pas laisser le tracteur fonctionner avec le blocage du différentiel à demi-engagé, car les pièces de crabotage risqueraient de s'user rapidement.

Bien entendu, la pédale du différentiel doit être relâchée sur les sols à revêtement dur et avant toute manœuvre du volant.

LEVIER DE COMMANDE DE PRISE DE FORCE.

L'arbre de prise de force aboutit extérieurement au bas et au centre du carter de pont arrière; c'est un arbre cannelé de 34,9 mm.

Un bouchon permet de protéger l'extrémité de l'arbre de prise de force en dehors de son utilisation.

La prise de force est commandée par un levier situé sur le côté gauche du carter de pont arrière.

Il existe trois positions d'enclenchement de ce levier :

- Position "P. de F. MOTEUR" : dans ce cas, l'arbre de prise de force tourne à une vitesse proportionnelle au régime moteur, quel que soit le rapport de la boîte de vitesses.
- Position "NEUTRE" : position intermédiaire où la prise de force est libre.
- Position "P. de F. TRACTEUR" : l'arbre de prise de force tourne alors à une vitesse proportionnelle à l'avancement du tracteur.

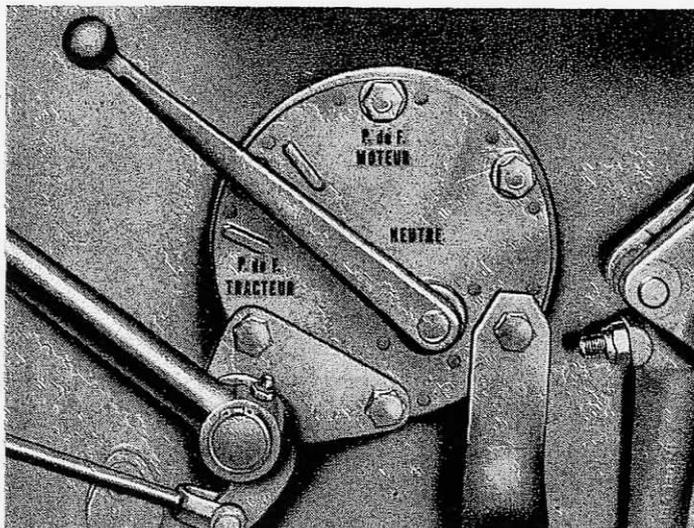


Fig. 4

MANETTES DE CONTROLE DU SYSTEME HYDRAULIQUE.

Situées sur le côté droit du tracteur à portée de main du conducteur, ces deux manettes permettent le contrôle à volonté du système hydraulique.

La manette du secteur extérieur (B, fig. 5 [manette de contrôle d'effort]) permet de contrôler la réaction de l'outil à l'effort de traction; par conséquent, la profondeur de travail.

Elle se déplace à l'intérieur d'une petite glissière pouvant se déplacer elle-même sur le secteur et y être fixée par un bouton moleté (E).

La manette du secteur intérieur (A [manette de contrôle de position]) permet :

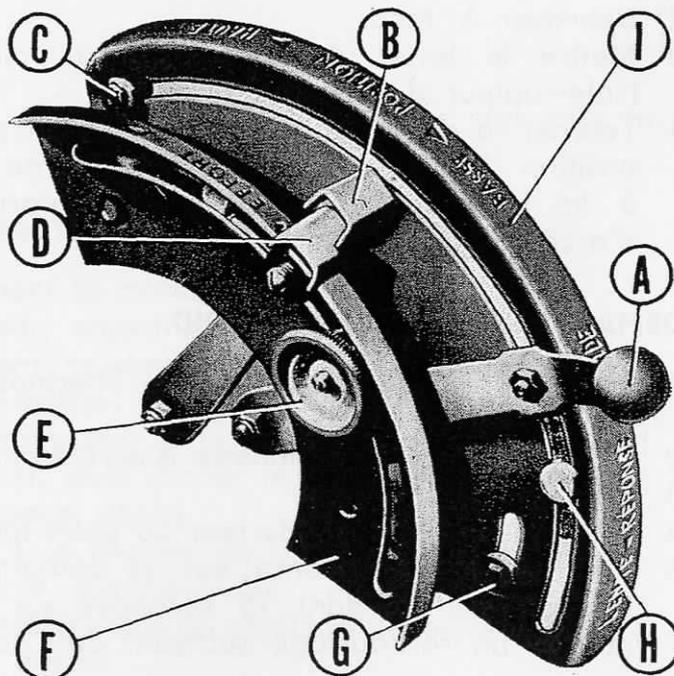
- dans la partie supérieure de ce secteur marquée "Position", de contrôler en hauteur les barres d'attelage; c'est-à-dire que les barres d'attelage peuvent monter ou descendre jusqu'à une position fixe déterminée à l'avance par le réglage de cette manette;
- dans la partie inférieure du secteur marquée "Réponse", de régler l'ouverture d'échappement de l'huile, donc la vitesse de réponse du système hydraulique.

Une butée réglable (H) fixée par un bouton moleté peut être déplacée sur le secteur.

Deux butées fixes (C et G) sont placées aux extrémités du secteur et en aucun cas ne doivent être desserrées ou déplacées.

Fig. 5

- A - MANETTE DE
CONTROLE DE
POSITION.
- B - MANETTE DE
CONTROLE
D'EFFORT.
- C - BUTEE FIXE
DE RELEVAGE
MAXIMUM.
- D - CURSEUR
DE GLISSIERE.
- E - BOUTON MOLETE.
- F - SECTEUR
DE CONTROLE
D'EFFORT.
- G - BUTEE FIXE
DE REGLAGE
DE REPONSE.
- H - BUTEE MOBILE.
- I - SECTEUR
DE CONTROLE
DE POSITION.



MISE EN ROUTE DU TRACTEUR

OPERATIONS PRELIMINAIRES.

Vérifier le niveau d'eau du radiateur, le niveau d'huile du moteur (la jauge est sur le côté gauche du moteur) et le niveau de combustible dans le réservoir.

S'assurer que la tirette d'arrêt de la pompe d'injection est repoussée et le robinet du réservoir ouvert.

Avant la mise en marche du moteur, s'assurer que la manette de commande de la prise de force soit au point neutre, sinon tout instrument relié à l'arbre de prise de force se mettrait immédiatement en mouvement.

Le fonctionnement de la pompe hydraulique étant indépendant de l'enclenchement de la prise de force, s'assurer que les commandes sur les instruments munis d'équipement hydraulique soient fermées.

DEMARRAGE NORMAL.

- 1° Ouvrir en grand la manette d'accélération en la tirant vers soi.
- 2° Débrayer à fond.
- 3° Mettre le levier du réducteur au point mort pour fermer l'interrupteur de sécurité.
- 4° Tourner la clé du contacteur de démarreur vers la droite à la position "D". Dès que le moteur tourne, laisser la clé revenir à la position "O" et repousser partiellement la manette d'accélération.

DEMARRAGE PAR TEMPS FROID.

- 1° S'assurer que le robinet sur le Thermostart est ouvert (levier parallèle à la tubulure).
- 2° Ouvrir en grand la manette d'accélération.
- 3° Débrayer à fond.
- 4° Mettre le levier du réducteur au point mort.
- 5° Tourner la clé du contacteur de démarreur vers la gauche et la maintenir pendant 15 secondes sur la position "T" pour obtenir un réchauffage suffisant de l'admission d'air.

6° Amener la clé sur la position "DT" en la tournant à fond vers la gauche pour enclencher le démarreur. La laisser revenir à la position "O" dès que le moteur tourne.

7° Si après un essai de 5 secondes le moteur ne donne aucun signe de départ, ramener la clé à la première position pendant 10 secondes pour réchauffer à nouveau l'admission d'air et réenclencher le démarreur.

Dès que le moteur est parti, repousser partiellement la manette d'accélération. Il est préférable de refermer le robinet d'alimentation du Thermostart lorsque l'on n'utilise pas fréquemment ce dispositif.

Nota. — Des bulles d'air dans le système d'injection peuvent être la cause d'un démarrage difficile; se reporter à la page 34 pour effectuer la purge du système d'alimentation.

APRES DEMARRAGE.

S'assurer que :

— La dynamo charge correctement. Le débit de celle-ci est fonction de la charge des batteries. Si les batteries ont été très déchargées au démarrage, le débit de la dynamo sera élevé au départ puis diminuera progressivement au fur et à mesure que les batteries se rechargeront.

— La pression d'huile est satisfaisante. L'aiguille doit se déplacer dans la zone verte marquée "normale" (1,8 à 4,2 km/cm²). Arrêter immédiatement le moteur si la pression est vraiment insuffisante.

ARRET DU MOTEUR.

Tirer le bouton d'arrêt (F, fig. 1) et le repousser dès que le moteur est arrêté.

MISE EN ROUTE DU TRACTEUR.

1° Faire monter rapidement le moteur en température.

2° S'assurer que les freins soient bien desserrés.

3° Débrayer complètement la transmission en appuyant à fond sur la pédale d'embrayage.

4° Amener le levier du réducteur à la position L (vitesses lentes) ou R (vitesses rapides), puis placer le levier de changement de vitesses sur le rapport choisi.

5° Augmenter légèrement le régime du moteur et relâcher progressivement la pédale d'embrayage.

6° Retirer le pied de cette pédale et accélérer le moteur jusqu'à obtention du régime désiré.

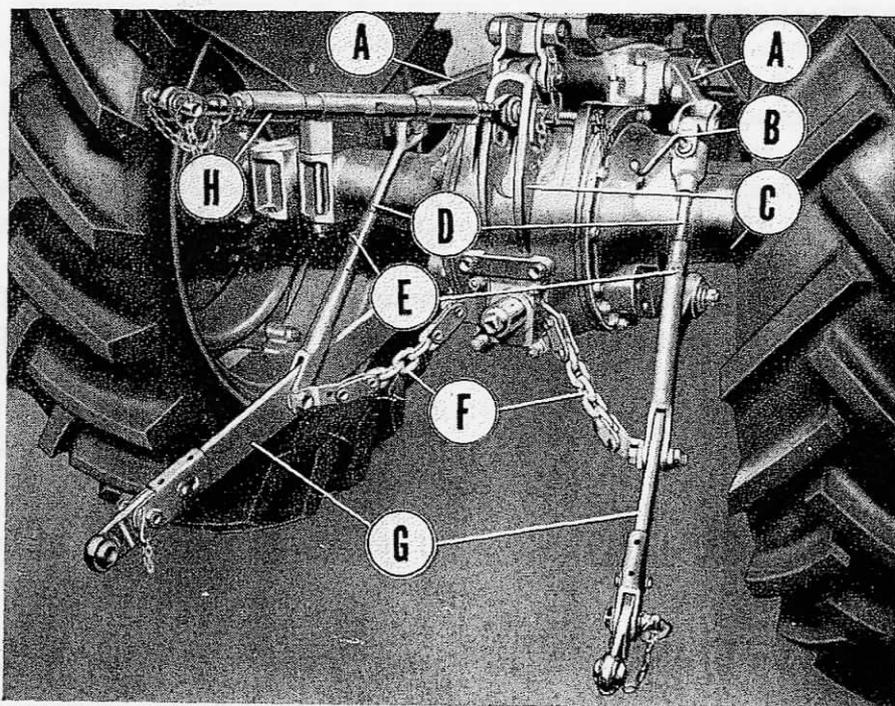
ATTELAGE DES INSTRUMENTS

ATTELAGE DES INSTRUMENTS PORTES (Fig. 6 et 7).

Les barres inférieures d'attelage sont munies d'une extrémité mobile verrouillée par un système à ressort (voir fig. 7), ce qui facilite grandement l'attelage des outils.

Pour libérer le verrou, saisir l'axe (A) entre le pouce et l'index et le pousser à fond de lumière tandis que de l'autre main on relève l'extrémité articulée.

Quand on procède à l'attelage d'un instrument, il faut toujours commencer par fixer la barre inférieure gauche puis la barre droite en s'aidant si nécessaire de la manivelle de réglage d'aplomb.



A - BRAS DE RELEVAGE.
 B - MANIVELLE D'APLOMB.
 C - BASCULEUR.
 D - TIRANTS DE RELEVAGE.
 E - GRAISSEURS.

Fig. 6

F - CHAINES DE DEBATTEMENT.
 G - BARRES INFERIEURES
 D'ATTELAGE.
 H - BARRE SUPERIEURE
 D'ATTELAGE.

Fixer ensuite la barre supérieure en l'adaptant d'abord au pylône de l'outil et ensuite au trou supérieur du levier basculeur sur le tracteur. Au cas où la rotule ne tomberait pas exactement en face du trou de brochage, avancer ou reculer légèrement le tracteur et, au besoin, utiliser le relevage.

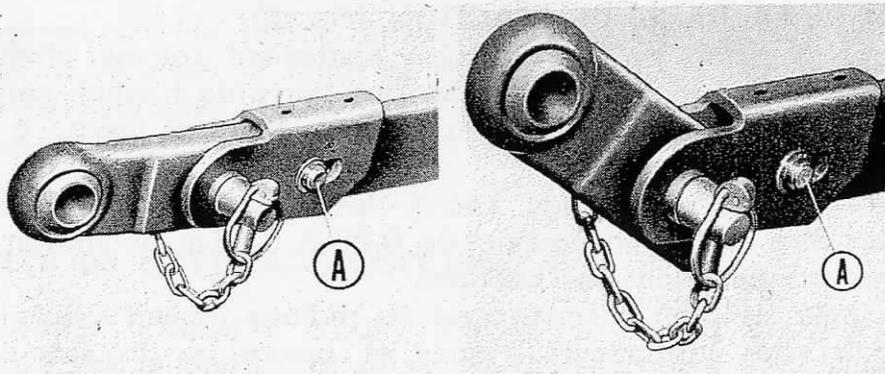


Fig. 7

A - AXE DE VERROUILLAGE.

Le débattement des barres d'attelage est limité par des chaînes reliées à des pattes d'ancrage fixées sur le carter de pont arrière. Il est important que ces chaînes ne soient pas montées vrillées, ce qui aurait pour effet de les raccourcir et de faire fonctionner inutilement la soupape de sécurité en position relevage.

Le poids maximum pouvant être relevé à l'extrémité des barres inférieures est de 950 kg. Bien entendu, il est important de ne pas dépasser cette charge sous peine d'endommager la soupape de sécurité.

Sur le tracteur à grand dégagement, les barres inférieures d'attelage sont fixées sur des supports boulonnés sur le carter de pont, ce qui ramène les axes de pivotement à la même hauteur que sur le tracteur standard.

Les barres d'attelage inférieures et supérieures sont légèrement plus longues que dans la version standard en raison du diamètre des pneumatiques utilisés sur ce modèle de tracteur.

Il est à remarquer que les bras de relevage sont munis de bossages avec trous de fixation. Ces perçages sont destinés à permettre la fixation de tirants pour relever des instruments portés entre-roues ou à l'avant du tracteur.

REGLAGE DE LA BARRE D'ATTELAGE SUPERIEURE.

Cette barre est réglable de 0,61 à 0,76 m sur le tracteur Standard et de 0,68 à 0,83 m sur le tracteur à grand dégagement. Elle doit être réglée suivant les recommandations des notices d'utilisation des instruments. Des repères indiquent toutefois le réglage type à observer.

Cette barre peut occuper deux positions sur le tracteur. En conditions normales, elle doit être fixée au trou supérieur du levier basculeur (C, fig. 6). Le trou inférieur ne doit être utilisé que dans certaines conditions et avec certains instruments. Toutefois, sur le tracteur à grand dégagement, il y a lieu d'utiliser le trou inférieur en conditions normales de travail.

EMPLOI DE LA BARRE DE TRACTION (Fig. 8).

L'attelage 3 points peut être utilisé également comme attelage fixe pour l'utilisation d'outils traînés. Une barre de traction percée de 9 trous et 2 haubans réglables en longueur sont fournis à cet effet avec le tracteur.

La barre permet un réglage latéral des instruments de 0,43 m. Elle peut être réglée en hauteur de 0,28 à 0,63 m au moyen de glissières prévues dans les haubans.

Une hauteur de 0,50 m correspond au réglage moyen requis par la plupart des instruments traînés et assure au tracteur une bonne adhérence en même temps qu'une direction satisfaisante.

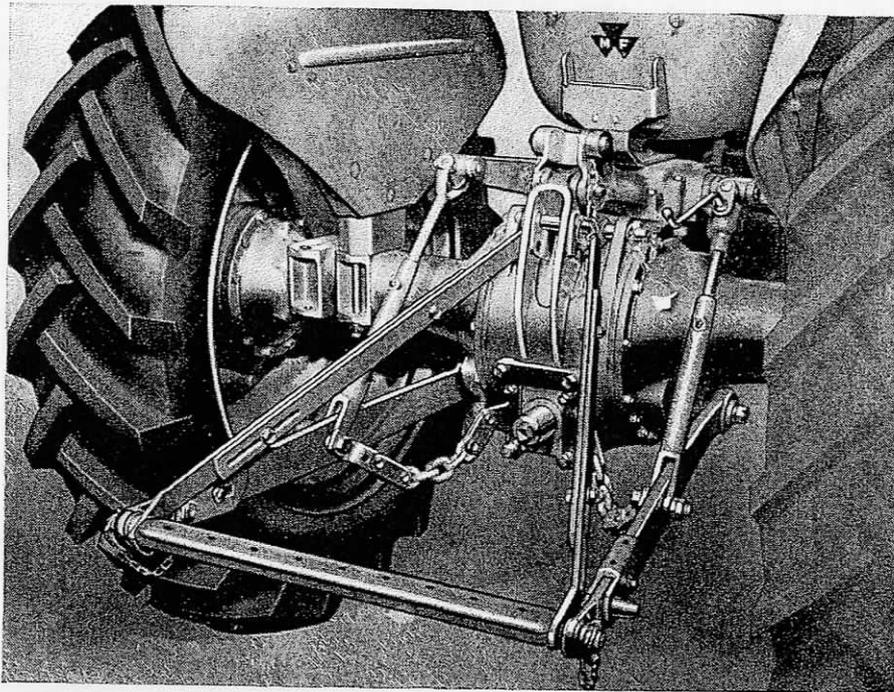


Fig. 8

L'ensemble se fixe sur le tracteur de la façon suivante :

- Abaisser les barres inférieures d'attelage et les mettre de niveau.
- Poser la barre de traction sur le sol et placer les tirants à ses extrémités.
- Relever l'ensemble et le poser sur les barres d'attelage inférieures du tracteur.
- Fixer l'extrémité supérieure des haubans au carter de pont arrière à l'aide de la grande broche articulée.
- Engager les axes de la barre de traction dans les rotules des barres d'attelage et goupiller.
- Régler la hauteur au sol de la barre en allongeant ou en raccourcissant les haubans suivant besoin.

Important. — Ne jamais utiliser la barre de traction sans ses haubans. Abaisser à fond les deux manettes de commande du système hydraulique. Si l'une ou l'autre de ces manettes était relevée, l'effort de relevage des barres d'attelage pourrait provoquer le pliage des haubans.

EMPLOI DE L'ATTELAGE OSCILLANT (Fig. 9).

L'utilisation fréquente d'outils traînés conduit à préférer dans certains cas la barre d'attelage oscillante étudiée pour supporter des efforts de traction importants.

Cette barre est réglable en largeur, en hauteur et d'avant en arrière. Le réglage en largeur s'obtient par déplacement des deux axes situés de part et d'autre de la barre.

Celle-ci peut occuper ainsi 10 positions différentes permettant d'obtenir un déport maximum de 0,30 m.

Le réglage en hauteur s'obtient par retournement de la barre et déplacement de la broche horizontale qu'on peut engager dans l'un ou l'autre des deux trous pratiqués dans les plaques latérales du support.

Le réglage d'avant en arrière est obtenu par simple translation de la barre. La partie avant de celle-ci est en effet percée de deux trous de pivotement et il est possible d'engager l'axe de traction dans l'un ou l'autre de ces deux trous.

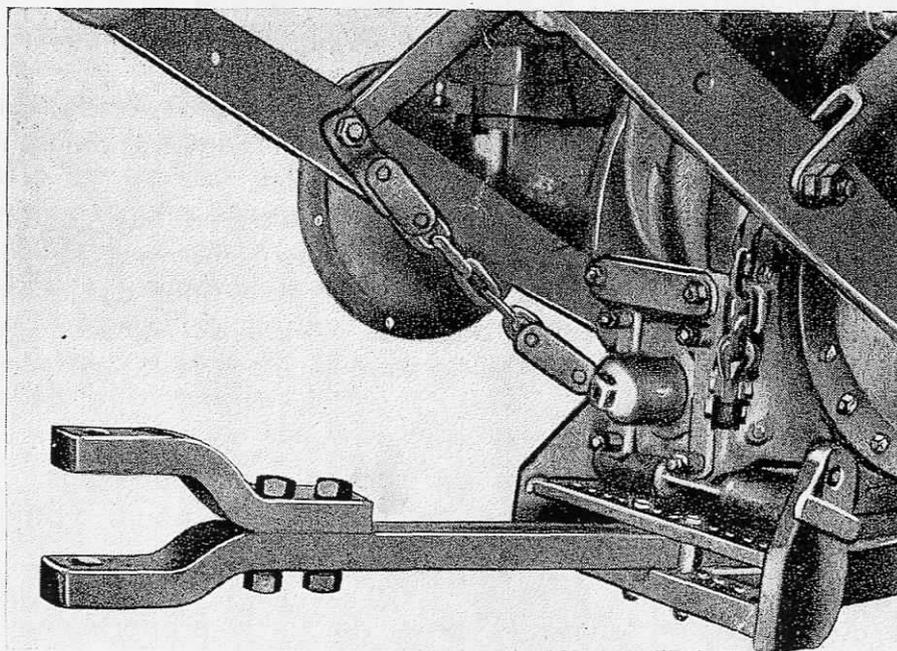


Fig. 9

UTILISATION

RECOMMANDATIONS.

- Au démarrage, faire monter rapidement le moteur en température.
- Eviter d'effectuer des travaux exagérément durs pendant la période de rodage (50 premières heures). Toutefois, il est bon d'utiliser de temps en temps le tracteur à pleine charge pendant 5 à 10 minutes.
- Il est essentiel que le moteur travaille à un régime d'au moins 1.200 tr/mn avec une charge suffisante pour maintenir une température de fonctionnement correct.
- Ne jamais laisser reposer le pied sur la pédale d'embrayage en cours de travail.
- Ne pas faire patiner l'embrayage pour permettre au moteur de reprendre son régime.
- Attendre l'arrêt complet du tracteur avant de changer de rapport à la boîte de vitesses. Placer au préalable la manette d'accélération au ralenti et débrayer ensuite à fond.
- Ne jamais descendre une côte au point mort ou en débrayant avec une vitesse engagée.
- La première et la deuxième vitesses sont des vitesses lentes, étudiées pour certains instruments tels que semoirs, planteuses, bineuses, etc...
Elles ne doivent pas être utilisées inconsidérément en conditions difficiles, le couple transmis étant alors extrêmement important.
- La sixième vitesse est une vitesse de route pour déplacement rapide du tracteur seul et non une vitesse de remorquage.
- Ne jamais braquer les roues lorsque le blocage du différentiel est engagé.
- Ne jamais rien transporter sur les outils portés.
- Ne jamais utiliser la barre de traction sans ses tirants.
- Ne jamais fixer de chaîne de traction au point d'attelage supérieur ou à la barre supérieure.
- Mettre le levier de prise de force au point neutre avant de reculer lorsqu'on utilise la prise de force proportionnelle à l'avancement.

UTILISATION DE LA PRISE DE FORCE.

La combinaison la plus généralement utilisée est la prise de force moteur, car elle permet :

- L'entraînement à grande vitesse d'outils importants.
- L'entraînement de machines à l'arrêt.
- L'utilisation de l'embrayage double.

Pour l'enclencher ou la déclencher, appuyer à fond sur la pédale d'embrayage et agir en conséquence sur la manette placée sur le côté gauche du tracteur.

La prise de force tracteur est utilisée avec certains outils de faible puissance dont la vitesse de fonctionnement doit être proportionnelle à l'avancement du tracteur, comme c'est le cas par exemple, pour les planteuses, les semoirs, les épandeurs d'engrais, etc...

L'avantage de cette prise de force est de ne pas dépendre du rapport choisi à la boîte de vitesses par le conducteur. Pour enclencher ou déclencher cette prise de force, il n'est pas nécessaire de débrayer si le tracteur est à l'arrêt.

Attention. — Lorsque la prise de force est enclenchée sur l'entraînement "Tracteur", il ne faut pas effectuer de marche arrière car le mécanisme de l'instrument pourrait alors tourner à l'envers et risquerait d'être endommagé. Avant d'effectuer une marche arrière la manette de prise de force doit donc être amenée à la position neutre, à moins qu'un dispositif spécial de protection n'ait été prévu sur l'instrument.

Cette prise de force est dite indépendante parce qu'elle peut continuer à tourner lorsqu'on débraye la transmission du tracteur. Cette conception est particulièrement intéressante pour l'entraînement d'outils nécessitant un régime constant. Elle rend également possible l'utilisation continue du système hydraulique, quelles que soient les manœuvres effectuées à l'aide de la boîte de vitesses. L'utilisateur d'un chargeur peut ainsi continuer à relever la fourche ou la benne tout en faisant les manœuvres nécessaires entre le tas et la remorque.

Pour utiliser la prise de force indépendante, il est nécessaire d'enclencher la manette sur la position "P. de F. MOTEUR". Lorsque l'on n'utilise pas la prise de force, amener la manette au point mort pour éviter de faire tourner l'arbre inutilement et mettre en place le bouchon de protection. Le fait de déclencher la prise de force n'empêche pas la pompe hydraulique d'être entraînée.

UTILISATION DU SYSTEME HYDRAULIQUE.

La conception du système hydraulique des tracteurs MF 865 permet au conducteur :

- 1° De transporter un outil sur la route.
- 2° De l'abaisser ou de le relever à volonté pour les manœuvres.
- 3° De régler sa profondeur de travail dans le sol.
- 4° De ralentir ou accélérer la réponse du contrôle automatique de profondeur.
- 5° De maintenir les barres d'attelage à une hauteur fixe au-dessus du sol.
- 6° D'utiliser la pression d'huile de la pompe hydraulique pour faire fonctionner des vérins extérieurs.

Important. — Il faut éviter autant que possible de faire fonctionner la soupape de sécurité. Ceci peut se produire lorsqu'on veut exercer un effort de relevage supérieur à l'effort maximum, ou lorsqu'on remonte dans la partie supérieure de son secteur la manette de contrôle d'effort.

Bien que ce fonctionnement ne risque pas d'endommager le système hydraulique, il peut provoquer à la longue une baisse de pression.

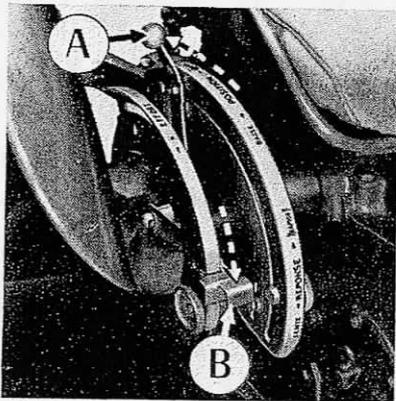


Fig. 10

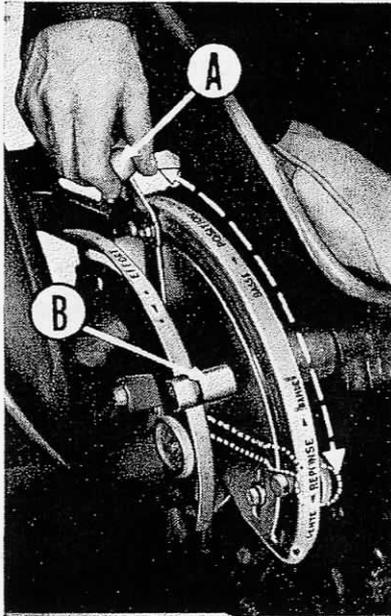
● POSITION DE ROUTE :

Pour le transport de l'outil, il suffirait de relever uniquement la manette (A) comme conseillé précédemment. Mais, dans certaines conditions et suivant le réglage de la manette (B), les à-coups sur le ressort de contrôle provoqués par le porte-à-faux des outils peuvent se répercuter sur le mécanisme de commande de la valve de contrôle.

Il est donc recommandé pour les transports à longue distance et sur relief accidenté d'abaisser complètement la manette (B) de contrôle d'effort.

S'il n'y a pas d'outils à transporter :

Relever complètement la manette (A). La manette (B) doit être obligatoirement au-dessous des repères de son secteur.



● ABAISSEMENT ET RELEVAGE DE L'OUTIL :

Pour relever ou abaisser l'outil au-dessus du sol, agir seulement sur la manette (A) de contrôle de position. Ne pas toucher à l'autre manette (B) qui doit rester au réglage déterminé en travail, sinon la soupape de sécurité risque de fonctionner.

D'ailleurs, la petite glissière étant bloquée à la position de réglage, évite d'utiliser par erreur cette manette.

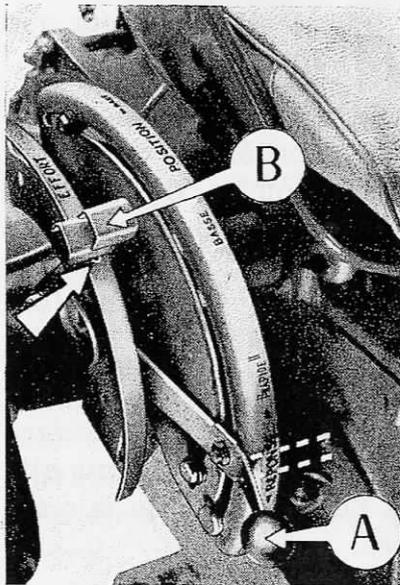
Pour relever l'outil : remonter complètement la manette (A).

Fig. 11

Pour abaisser l'outil : repousser complètement la manette (A) contre la butée de réglage de réponse.

La vitesse de descente ou de remontée de l'outil correspond sensiblement à celle avec laquelle on déplace la manette. Par conséquent, il est possible d'amener doucement les outils au contact du sol et de façon très précise.

Attention. — Si l'on se trouve sur une surface dure et si l'outil est complètement relevé, il faut éviter d'abaisser trop rapidement la manette jusqu'à la réponse "Rapide" car l'outil tomberait brutalement et pourrait être endommagé.



● REGLAGE DE LA PROFONDEUR DE TRAVAIL :

Au début du travail :

- Abaisser la manette (A) et l'arrêter au milieu du mot "Réponse".
- Amener la manette (B) avec sa glissière sur les repères (2 points) de son secteur en laissant le bouton moleté de la glissière desserré (fig. 12).

Fig. 12

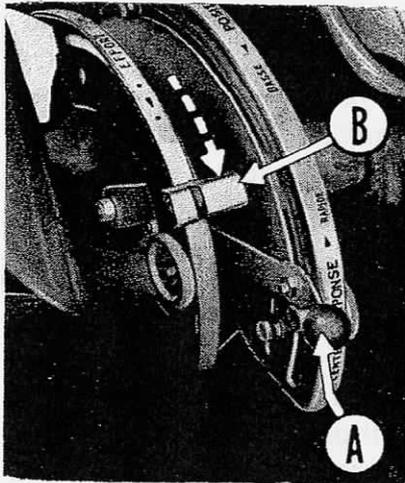


Fig. 13

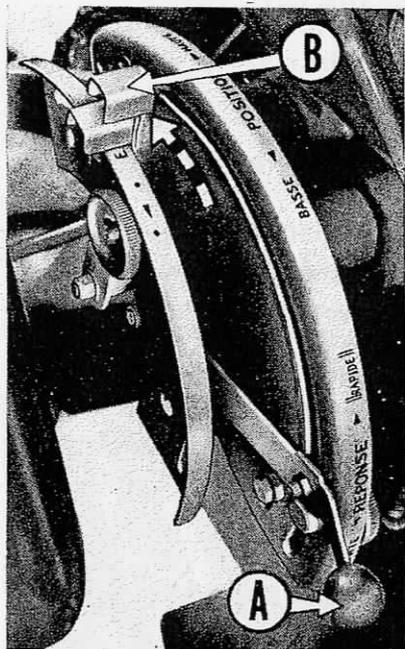


Fig. 14

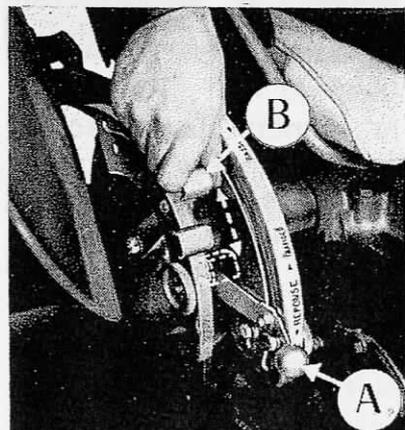


Fig. 15

— Avancer le tracteur assez lentement et observer le travail de l'outil. Suivant son comportement, il sera nécessaire de revoir la position de la manette (B).

Si l'outil ne s'enfonce pas, abaisser progressivement la manette (B) de contrôle d'effort jusqu'à obtention de la profondeur désirée (fig. 13). C'est le cas par exemple des charrues en travail normal.

Si l'outil s'enfonce trop, remonter progressivement la manette (B) jusqu'à obtention de la profondeur désirée (fig. 14). C'est le cas par exemple, d'outils lourds effectuant des travaux superficiels comme les pulvérisateurs à disques.

Après avoir effectué le réglage du contrôle d'effort, amener le curseur de la glissière dans l'alignement de la manette et le bloquer à l'aide du bouton moleté. La profondeur restera constante quel que soit le relief du terrain.

Si l'outil travaille dans un sol dont la dureté varie par endroits, il subit une variation d'effort qui se traduit par des différences de profondeur que le conducteur détermine facilement.

Ce dernier peut alors compenser facilement ces irrégularités en déplaçant la manette de contrôle d'effort (B, fig 15) à l'intérieur de la petite glissière soit vers le bas si l'outil a tendance à travailler à une profondeur insuffisante, soit vers le haut dans le cas contraire.

Après avoir passé la zone hétérogène, le conducteur remet la manette d'effort dans l'alignement du curseur de la glissière.

● REGLAGE DE LA REPONSE :

Une fois la profondeur de travail atteinte, on peut avoir avantage à ralentir plus ou moins la vitesse de réponse du contrôle automatique de profondeur. Il suffit pour cela, d'abaisser plus ou moins la manette intérieure (A) dans la deuxième partie de son secteur. Plus on l'abaissera, plus la réponse sera lente. Plus on la relèvera, plus la réponse sera rapide. Ce réglage est une question d'appréciation.

En général, avec les outils légers, il y a avantage à rechercher une réponse "Rapide", avec les outils lourds une réponse "Lente". Si l'outil remonte et redescend rapidement par saccades et que le tracteur a tendance à patiner, pousser la manette (A, fig. 16) vers la réponse la plus lente possible et, si nécessaire, contre la butée fixe.

Plus la réponse est lente, plus le fond de raie est uni.

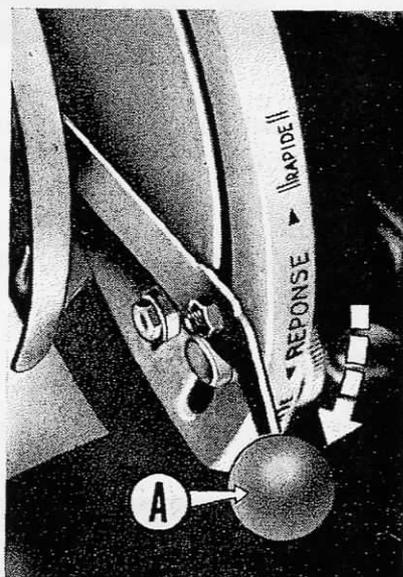


Fig. 16

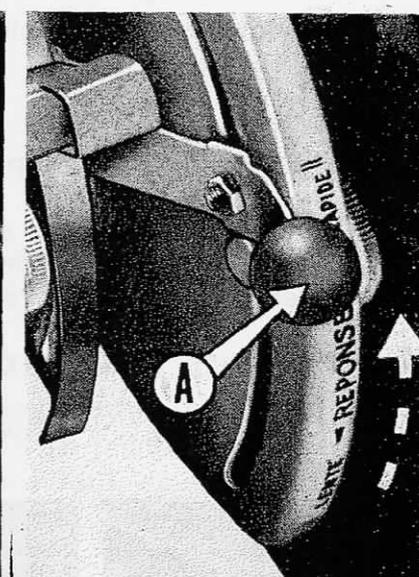


Fig. 17

Si, précisément, l'outil ne suit pas une profondeur régulière, il faut remonter progressivement la manette (A, fig. 17) vers le mot "Rapide". Le réglage de réponse étant déterminé, amener la butée mobile contre la manette et la bloquer à l'aide de son bouton moleté.

Attention. — Ne pas relever la manette (A) en dehors de la deuxième partie du secteur, ce qui aurait pour résultat de faire relever l'outil.

● MAINTIEN DES BARRES D'ATTELAGE A UNE HAUTEUR FIXE :

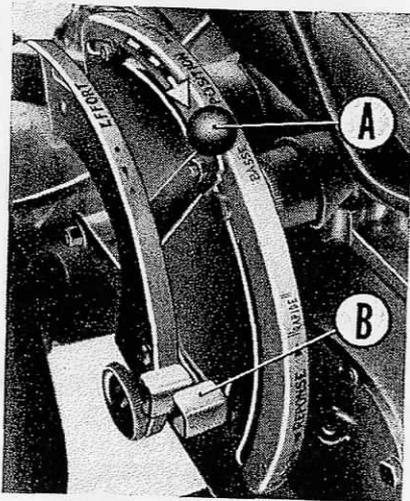


Fig. 18

Les bras de relevage peuvent occuper une infinité de positions fixées à l'avance par le conducteur.

Pour cela :

- La manette extérieure (B) doit toujours se trouver dans le bas de son secteur.
- La manette intérieure (A) étant en haut, l'abaisser progressivement en suivant des yeux le mouvement des barres d'attelage et l'arrêter lorsque les barres arrivent à la hauteur désirée.

Les barres descendront d'autant plus lentement que le déplacement de la manette (A) sera lent.

Le contrôle de position est très intéressant pour l'utilisation de certains outils travaillant très superficiellement le sol tels que la herse.

La butée mobile peut être amenée contre la manette (A) afin de pouvoir retrouver la position après relevage.

● UTILISATION DES VERINS EXTERIEURS

(Remorques basculantes - chargeurs - charrues reversibles hydrauliques) :

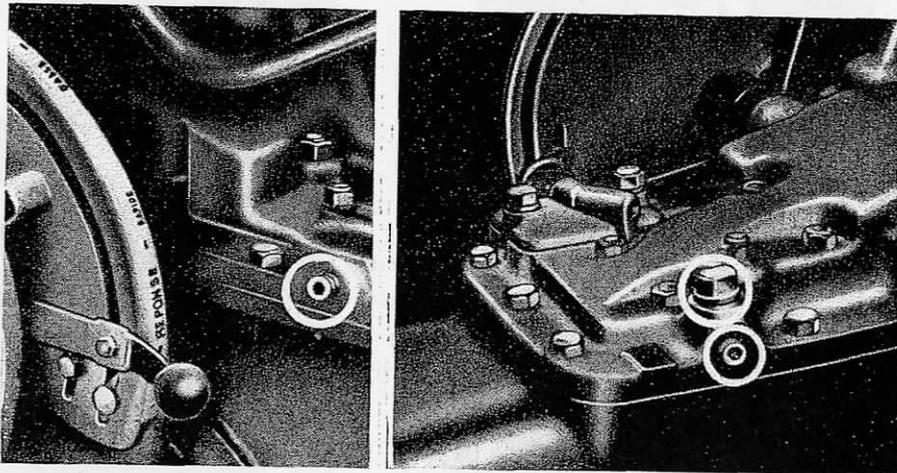


Fig. 19

A - PRISES EXTERIEURES DE PRESSION D'HUILE.

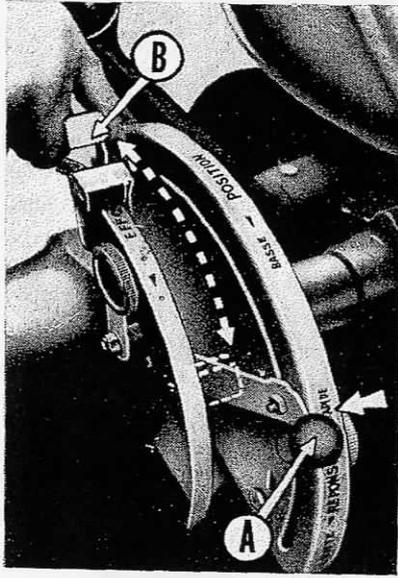


Fig. 20

Pour une remorque à basculement hydraulique, il est possible d'obtenir la pression d'huile en agissant sur la manette (A) de contrôle de position, la manette (B) de contrôle d'effort étant placée au bas de son secteur. Cette méthode ne permet pas un débit suffisant de la pompe. C'est pourquoi nous préconisons l'obtention de la pression d'huile de la manière suivante, même sans blocage des bras par un attelage de remorque.

Placer la manette (A) sur la vitesse de descente choisie (en général RAPIDE). Amener contre elle la butée mobile et la bloquer à l'aide de son bouton moleté.

La manœuvre se décompose en deux temps et s'effectue à l'aide de la petite manette extérieure (B), la glissière mobile permettant de retrouver très facilement les positions montée et descente.

- Après avoir desserré le bouton moleté de la glissière, déplacer la manette (B) vers le haut, pour alimenter les vérins, puis la descendre légèrement pour arrêter l'alimentation. C'est la position neutre.
- Bloquer alors le bouton moleté de la glissière. Il suffit ensuite pour manœuvrer, par exemple le chargeur ou la remorque, de déplacer la petite manette extérieure (B) à l'intérieur de sa glissière.

ENTRETIEN

Les indications ci-après concernent l'entretien courant du tracteur, après la période de rodage. Cependant, il y aura lieu de vidanger le carter moteur au bout des 30 premières heures de marche. Ne pas oublier également de prévenir votre Concessionnaire à l'approche des 120 heures de marche afin que soient effectuées les premières vérifications gratuites, décrites dans le "Carnet-Service".

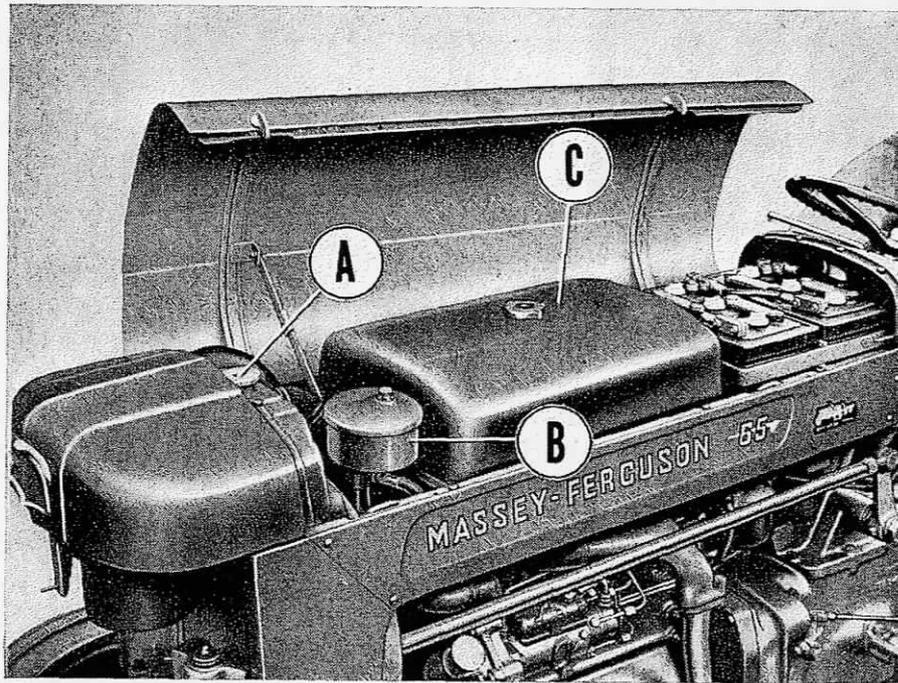


Fig. 21

A - BOUCHON DU RADIATEUR.
B - RESERVOIR D'HUILE DE LA DIRECTION ASSISTEE.
C - RESERVOIR A COMBUSTIBLE.

CHAQUE JOUR :

- Vérifier le niveau d'eau du radiateur. N'employer que de l'eau de pluie ou de l'eau non calcaire.
- Vérifier le niveau d'huile du carter moteur.
- Vérifier l'huile du filtre à air (fig. 22). Si l'on constate des dépôts, la remplacer après avoir nettoyé soigneusement le bol du filtre. Respecter le niveau indiqué sur le bol. Employer une huile moteur SAE 20 ou SAE 30.

- Garnir tous les graisseurs; ils sont au nombre de 12 :

Pivot de l'essieu avant	2	graisseurs
Renvoi de direction à l'avant du radiateur ...	2	"
Axe du vérin de direction	1	"
Pivots de roues avant	2	"
Pédale d'embrayage	1	"
Pédales de freins	1	"
Tirants de relevage	2	"
Boîtier de réglage d'aplomb	1	"
- Vérifier le niveau d'huile du boîtier de la poulie.

Important. — Ne jamais lubrifier les points suivants :

- Rotules des barres d'attelage ;
- Tringles de commande des freins ;
- Tringle de commande de l'embrayage.

TOUTES LES 80 HEURES :

- Vidanger l'huile du moteur à chaud. N'employer que de l'huile supplément 2 de viscosité 20 en hiver, de viscosité 30 en été. Rincer soigneusement le moteur s'il y a changement de marque d'huile, car les huiles supplément 2 sont rarement miscibles.
- Changer l'huile du filtre à air et nettoyer l'élément filtrant dans un bain de gas-oil.
- Vérifier le niveau de l'électrolyte dans les batteries. Le niveau normal est de 10 mm au-dessus des plaques. Le compléter si nécessaire avec de l'eau distillée. Les bornes doivent être propres et enduites de vaseline. Veiller au bon serrage des cosses. Si l'on constate des sels sur les bornes, il y a lieu de les nettoyer soigneusement à l'eau.
- S'assurer qu'il n'y ait pas de dépôts (sédiments ou eau) dans le bol en verre du filtre décanteur placé sous le réservoir. Vidanger ce bol si nécessaire et nettoyer le tamis métallique.

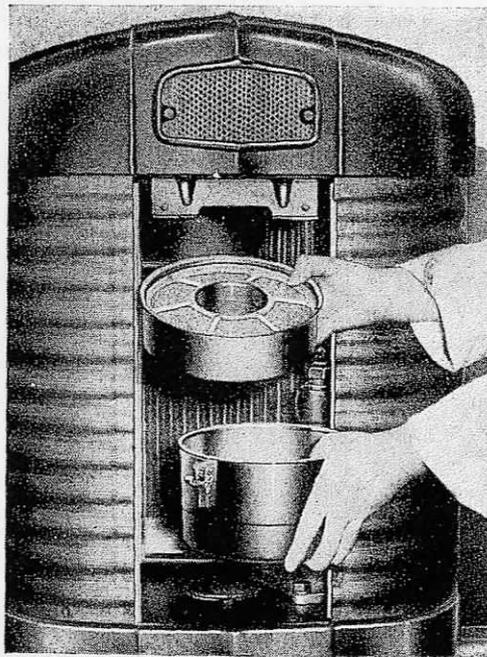


Fig. 22

- Vérifier le niveau d'huile dans le réservoir de la direction assistée. Pour cela, redresser les roues, mettre le moteur au ralenti et remplir si nécessaire jusqu'au repère supérieur de la jauge.
N'utiliser que les qualités d'huile indiquées dans le tableau page 44 à l'exclusion de toute autre.

TOUTES LES 160 HEURES :

- Changer l'élément du filtre à huile (fig. 23). Débloquer la vis de fixation de la cuve à la partie inférieure du filtre sans faire tourner la cuve, ce qui risquerait de détériorer le joint logé dans la tête du filtre.
- Nettoyer soigneusement l'intérieur de la cuve et vérifier le bon état des joints.
- Au remontage, remplir la cuve aux deux tiers d'huile moteur neuve pour réduire le temps mort dans la circulation de l'huile à la remise en route.
- Après remontage, vérifier la bonne étanchéité de l'ensemble.
- Vérifier la tension de la courroie de la dynamo.
- Vérifier le serrage des boulons de fixation du vérin de direction.

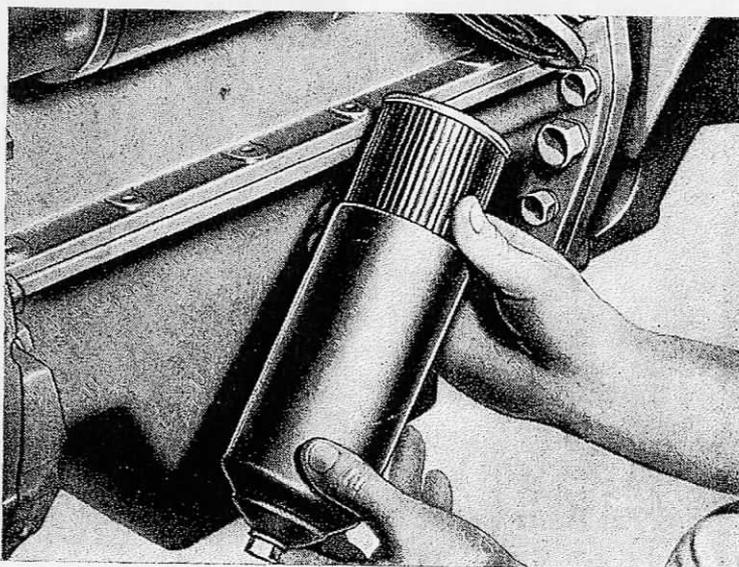


Fig. 23

- Vérifier le niveau d'huile de la transmission (la jauge se trouve sur le côté droit du carter de pont arrière).
- Vérifier le niveau d'huile des réducteurs. Si le tracteur a été utilisé dans des terrains particulièrement boueux ou sous une humidité extrême, vidanger et refaire le plein jusqu'au bouchon de remplissage (voir fig. 26).

DEUX FOIS PAR AN :

- Changer l'élément du premier filtre à combustible (filtre de petit diamètre situé vers l'arrière du moteur), en prenant toutes les précautions utiles de propreté (fig. 24).
- Vidanger le second filtre à combustible en retirant le bouchon situé à la partie inférieure du bol pour évacuer les impuretés déposées au fond du filtre.
- Remettre en place le bouchon dès apparition du combustible propre et purger ensuite le circuit d'alimentation comme indiqué à la page
- Lubrifier le palier arrière de la dynamo à l'aide d'une burette à pression après avoir retiré le chapeau en caoutchouc situé sur le palier (fig. 25).
- Vérifier la pression des pneumatiques :
Pneus AV : 1,8 kg/cm². — Pneus AR : 0,8 kg/cm².

Fig. 24

A - FILTRE SECONDAIRE.
B - FILTRE PRIMAIRE.

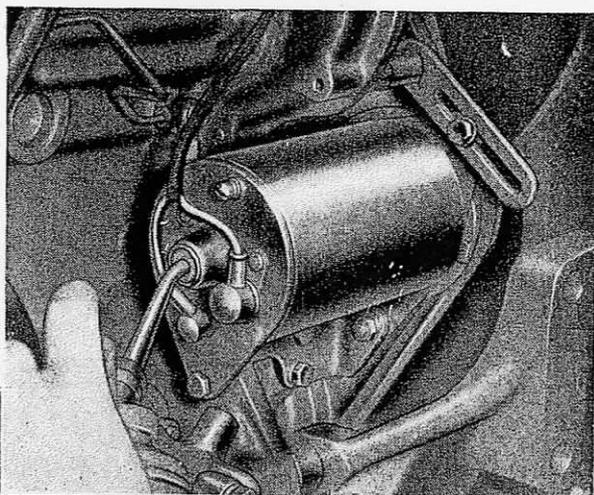
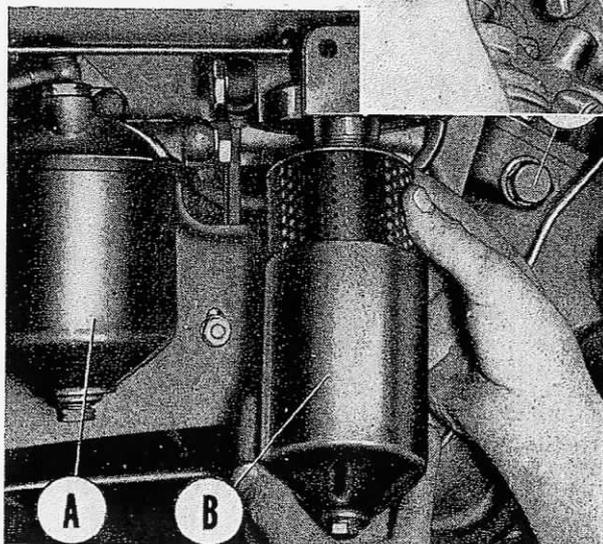


Fig. 25

- Vidanger l'huile des réducteurs et refaire le plein jusqu'au bouchon de remplissage (fig. 26). Utiliser de préférence une huile SAE 80.

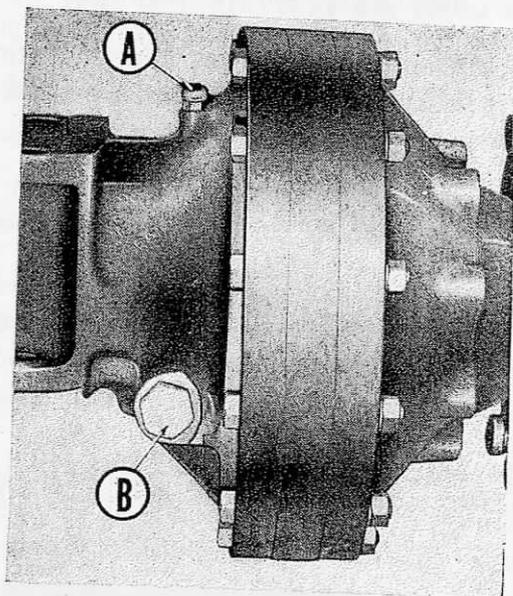


Fig. 26

A - RENIFLARD.
B - BOUCHON DE REMPLISSAGE.

UNE FOIS PAR AN :

Ces opérations seront confiées au Concessionnaire qui pourra effectuer à cette occasion une vérification d'ensemble du tracteur.

Moteur :

- Nettoyer la crépine d'aspiration d'huile placée au fond du carter. Pour cela, démonter la plaque circulaire disposée sous le carter moteur.
- Remplacer les éléments des deux filtres à combustible après avoir effectué au préalable la vidange de ces filtres. En aucun cas les éléments usagés ne doivent être réemployés.
- Vérifier les injecteurs. En règle générale, il n'y a pas lieu de démonter les injecteurs tant que le moteur fonctionne correctement. Ces organes sont en effet usinés avec une grande précision et les démontages fréquents à intervalles réguliers ne sont pas recommandés. Toutefois, une vérification annuelle à l'occasion de la vérification d'ensemble du tracteur constitue une garantie.
- Purger tout le circuit d'alimentation avant de remettre en route.

Système de refroidissement :

- Effectuer la vidange complète du système de refroidissement (un robinet en bas du radiateur et un sur le côté gauche du moteur [voir fig. 27]). Rincer et remplir avec de l'eau de pluie.

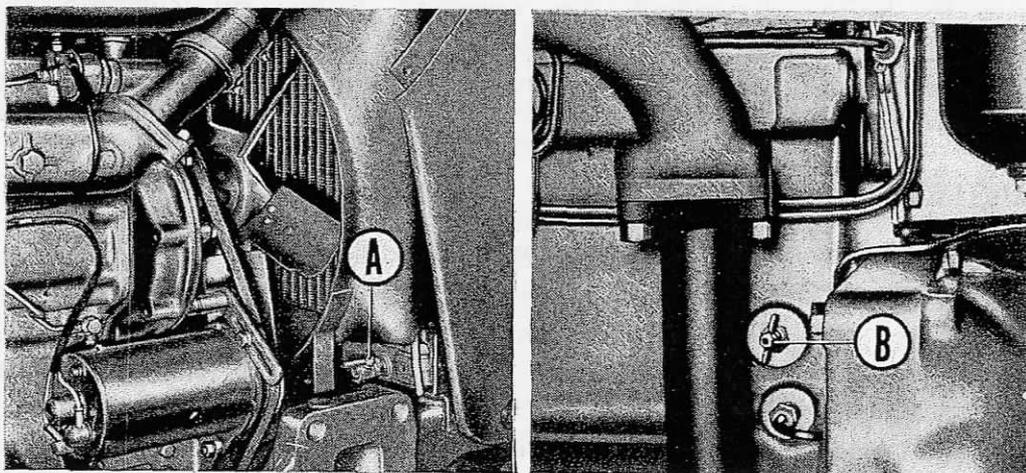


Fig. 27

- A - ROBINET DE VIDANGE DU RADIATEUR.
- B - ROBINET DE VIDANGE DU BLOC MOTEUR.

Direction :

- Vérifier le niveau d'huile du boîtier de direction. Le niveau doit arriver au ras du bouchon de remplissage. Utiliser une huile moteur SAE 40 ou une huile transmission SAE 80 comme indiqué dans le tableau page 44.
- Déposer les chapeaux des roues avant et les remplir de graisse neuve. Vérifier le serrage des roulements.

Transmission :

- Effectuer la vidange complète de la transmission si possible après un travail assez long qui ait élevé la température de l'huile :
Retirer les deux bouchons de vidange situés sur le côté gauche des carters de boîte de vitesses et de pont arrière. Ne pas oublier d'abaisser complètement les deux manettes de l'hydraulique afin de vider entièrement le vérin.
Nettoyer les deux bouchons magnétiques de vidange et faire le plein avec l'une des qualités d'huile recommandées dans le tableau page 44.
La contenance de la transmission est de 30 litres.

A L'APPROCHE DE L'HIVER :

Ne pas oublier d'adjoindre un antigel de marque à l'eau de refroidissement. La quantité d'antigel à utiliser en fonction de la capacité du système de refroidissement est généralement indiquée sur la boîte elle-même. La capacité totale du système de refroidissement est de 11,3 litres.

A défaut d'antigel, vidanger le radiateur et le bloc moteur comme indiqué précédemment.

ENTRETIEN DIVERS.

Purge du système d'alimentation en combustible :

Lorsqu'une entrée d'air s'est produite à la suite du démontage d'un filtre, d'un manque de combustible dans le réservoir ou du desserrage d'un raccord, il est nécessaire de purger le système pour évacuer l'air.

La présence d'air se manifeste par une marche saccadée du moteur et des démarrages difficiles.

Les opérations à effectuer sont les suivantes (voir fig. 28) :

- a) Vérifier le serrage de tous les raccords à l'exception de ceux qui seront desserrés au cours de l'opération.
- b) Desserrer la vis de purge (C) du filtre CAV et actionner la pompe d'alimentation jusqu'à ce que le combustible sorte exempt de bulles d'air. Resserrer la vis (C).

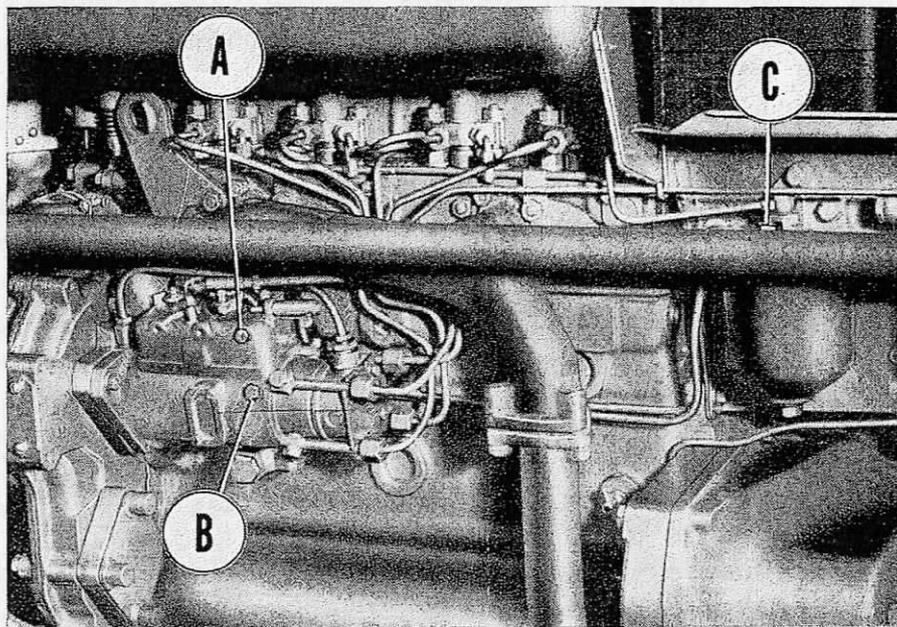


Fig. 28

A et B - BOUCHONS DE PURGE DE LA POMPE D'INJECTION
C - VIS DE PURGE DU FILTRE CAV.

- c) Desserrer les bouchons de purge (A) et (B) de la pompe d'injection et actionner la pompe d'alimentation jusqu'à ce que le combustible sorte sans bulles d'air du bouchon (B); resserrer ce bouchon, et continuer à pomper jusqu'à ce que le combustible sorte également sans bulles d'air du bouchon (A). Resserrer alors ce bouchon.
- d) Desserrer la tubulure d'arrivée de la pompe d'injection, pomper pour chasser l'air, puis resserrer.
- e) Desserrer 2 des 4 raccords de fixation des tubes d'injection. Placer la commande du régulateur en position maximum et s'assurer que la tirette d'arrêt soit bien relâchée. Faire tourner le moteur à l'aide du démarreur jusqu'à ce que le combustible s'écoule sans bulles d'air. Resserrer les deux raccords.

Fusible d'éclairage :

L'éclairage est protégé par un fusible situé sur le commutateur lui-même. Ce fusible est accessible par le dessous du tableau de bord.

Gonflage à l'eau :

Le tracteur peut être alourdi, si les besoins l'exigent (utilisation d'outils traînés), soit au moyen de masses en fonte, soit en introduisant de l'eau dans les chambres à air.

Cette dernière méthode présente l'avantage d'être peu coûteuse et de ne pas augmenter l'encombrement du tracteur.

Toutefois, par temps froid, il est indispensable d'utiliser du chlorure de calcium à la dose de 1 kg pour 4,5 litres d'eau. Lors de la préparation de cette solution, éviter de verser l'eau sur le chlorure.

Le réservoir contenant la solution ainsi préparée sera disposé à 1,50 mètre au moins au-dessus du sol de façon à permettre le remplissage de la chambre par gravité.

Procéder comme suit :

- 1° Mettre le tracteur sur cric. Placer la valve vers le haut et retirer l'intérieur de la valve (valve ordinaire) ou de la pièce démontable (valve air-eau).
- 2° Laisser l'air s'échapper.
- 3° Brancher le tuyau et laisser la solution s'écouler.
- 4° Débrancher de temps en temps pour permettre à l'air de s'échapper.
- 5° Quand l'eau s'écoule par la valve, remonter l'intérieur de la valve ou la pièce démontable.
- 6° Compléter le gonflage à l'air.

RÉGLAGES

Les indications ci-après ne concernent que les principaux réglages demandant à être vérifiés périodiquement. Ces réglages sont relativement simples, mais il est toutefois conseillé de s'adresser au Concessionnaire ou à son représentant local si une intervention s'avère nécessaire.

REGLAGE DE LA GARDE A LA PEDALE D'EMBRAYAGE.

La pédale d'embrayage doit avoir normalement une course libre de 25 mm, ce qui correspond à un jeu de 3,2 mm entre le levier de commande et le carter d'embrayage (fig. 29).

Le réglage s'effectue de la façon suivante : desserrer l'écrou (C) puis agir sur le levier (A) en maintenant l'axe à l'aide d'une broche engagée dans le trou (B). Resserrer l'écrou (C).

Le réglage de la tringle (705 mm) s'effectue en agissant sur la chape avant après enlèvement de l'axe.

Une garde trop importante diminue la course de l'embrayage de la prise de force et peut être une cause de mauvais engagement de la manette de commande. Il peut s'ensuivre également des risques d'accident avec les outils commandés par la prise de force. Une garde insuffisante, par contre, peut entraîner une usure anormale de la butée d'embrayage.

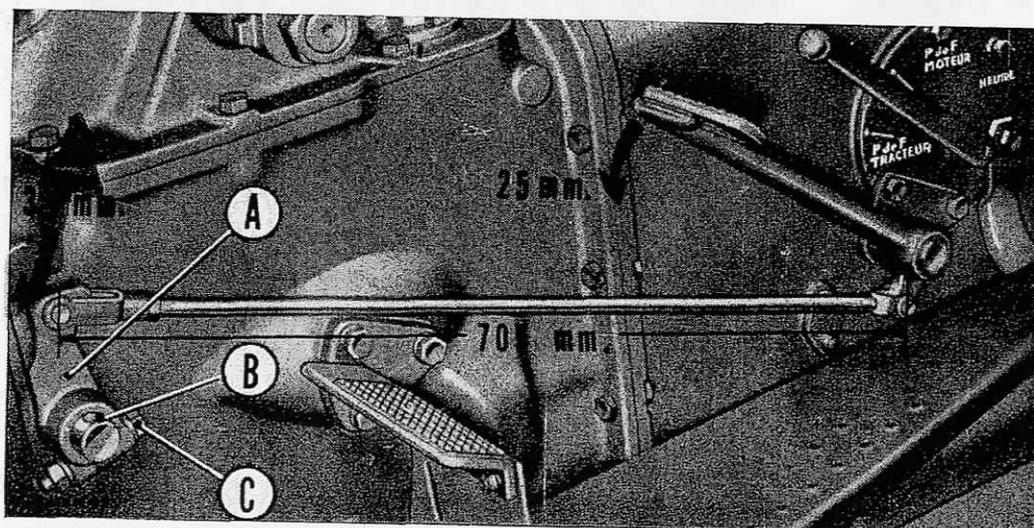


Fig. 29

A - LEVIER. — B - TROU DE BROCHAGE. — C - ECROU DE BLOCAGE.

REGLAGE DES FREINS.

Les freins ne nécessitent aucun réglage en eux-mêmes. Le seul réglage à effectuer concerne la garde à la pédale. Pour ce faire, mettre le tracteur sur cric, déposer les ressorts de rappel des pédales, tourner l'écrou (fig. 30), en vissant pour réduire la garde ou en dévissant pour l'augmenter.

La garde normale à la pédale est de 60 mm, les freins étant froids; cette cote se trouve diminuée lorsque les freins ont chauffé. La garde se mesure sur la pédale elle-même. Pour cela, appuyer à l'aide de la main jusqu'à sentir une résistance; mesurer le déplacement de la pédale et régler si nécessaire comme indiqué plus haut.

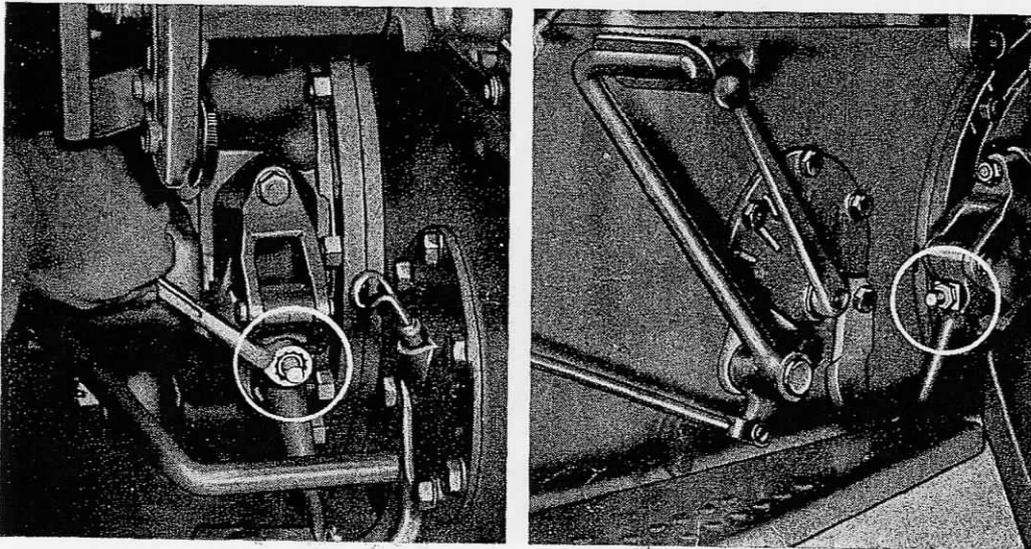


Fig. 30

Les pédales doivent avoir une course libre identique de façon à pouvoir être jumelées. Si à l'usage, il est constaté que le tracteur a tendance à chasser d'un côté ou de l'autre lorsqu'on freine brutalement, augmenter légèrement la garde de la pédale commandant la roue trop serrée.

DIRECTION ASSISTEE.

Les réglages à effectuer sur cet ensemble sont au nombre de deux et relèvent de la compétence du Concessionnaire. Pratiquement ces réglages sont effectués une fois pour toutes et n'ont besoin d'être rétablis que s'ils ont été volontairement modifiés. La conception de cette direction mérite une mention particulière.

Elle peut en effet être éventuellement isolée, sans démontage de pièces, par simple modification des réglages. La commande des roues avant du tracteur est alors réalisée mécaniquement comme c'est le cas pour une direction ordinaire et non plus hydrauliquement. Si, pour une raison quelconque, l'utilisateur est amené à isoler le dispositif d'assistance hydraulique, comme indiqué ci-dessus, il lui

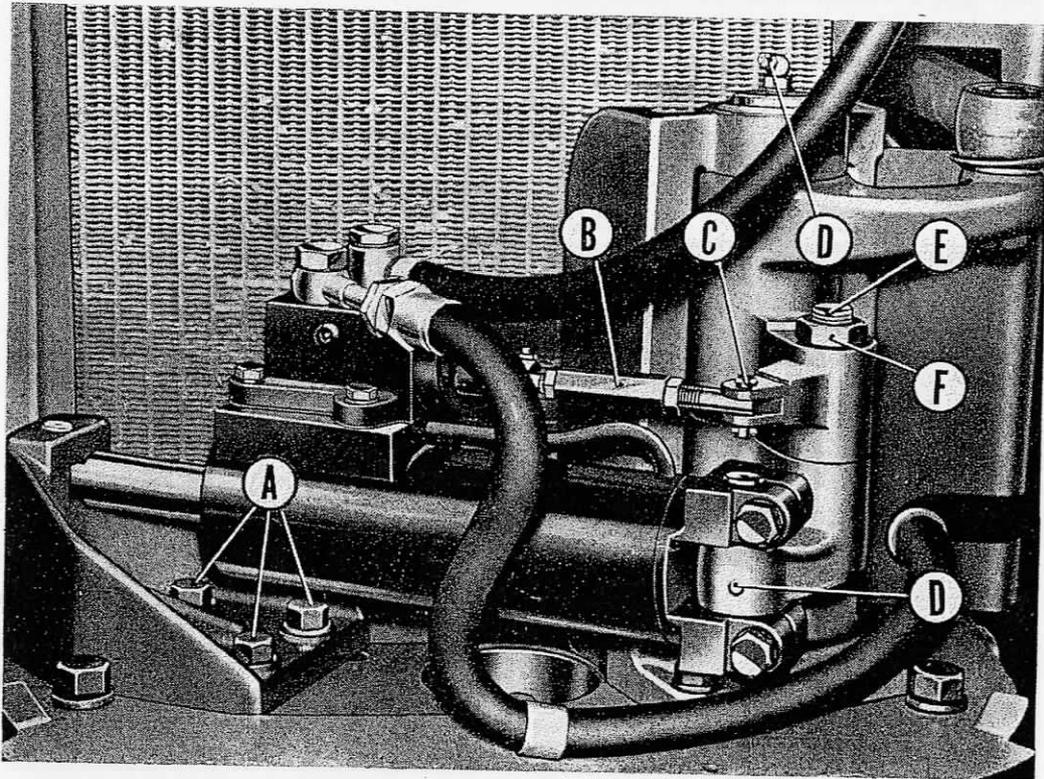


Fig. 31

A - VIS DE FIXATION DU SUPPORT
DE VERIN.
B - MANCHON DE REGLAGE.
C - AXE DE LA TIGE DE
COMMANDE DU DISTRIBUTEUR.

D - GRAISSEURS.
E - VIS DE REGLAGE.
F - CONTRE-ECROU.

suffit de serrer à fond mais néanmoins modérément la vis (E) après avoir débloqué le contre-écrou (F).

A la remise en service de la commande hydraulique, il sera nécessaire d'effectuer le réglage suivant :

- 1° Placer les roues avant du tracteur bien droites.
- 2° Mettre le moteur en route et le faire tourner à un régime de 1.500 tr/mn.
- 3° Desserrer le contre-écrou (F) de la vis de réglage (E) et serrer cette vis à fond.
- 4° Déposer l'axe (C) de fixation de la tige de commande du distributeur et tourner le manchon de réglage (B) jusqu'à ce que l'axe (C) se mette en place sans difficulté.

5° Reposer l'axe (C) en disposant la rondelle plate vers le haut et goupiller.

6° Desserrer la vis de réglage (E) de sept tours complets et bloquer le contre-écrou (F).

Le jeu ainsi créé à la partie inférieure de la vis de réglage (E) (dont l'extrémité est conique) doit permettre un déplacement de 1 mm du tiroir de distribution.

CHANGEMENT DE VOIE DU TRACTEUR.

Roues avant :

La voie avant est réglable de 1,22 à 2,03 m par paliers successifs de 10 cm (fig. 33).

Les 7 premières positions de réglage (1,22 m à 1,82 m inclus) sont obtenues par extension de l'essieu. Les 8^e et 9^e positions (1,93 m et 2,03 m) sont obtenues par retournement des roues avant. Ces deux dernières voies mettent les roues en porte-à-faux et exposent les roulements à la surcharge. Il est recommandé de ne les utiliser qu'en cas de nécessité absolue et jamais avec des outils portés à l'avant du tracteur comme le chargeur.

Le changement de voie nécessite les opérations suivantes :

- Déposer les boulons (A, fig. 32).
- Desserrer les vis (B).
- Régler à la voie désirée.

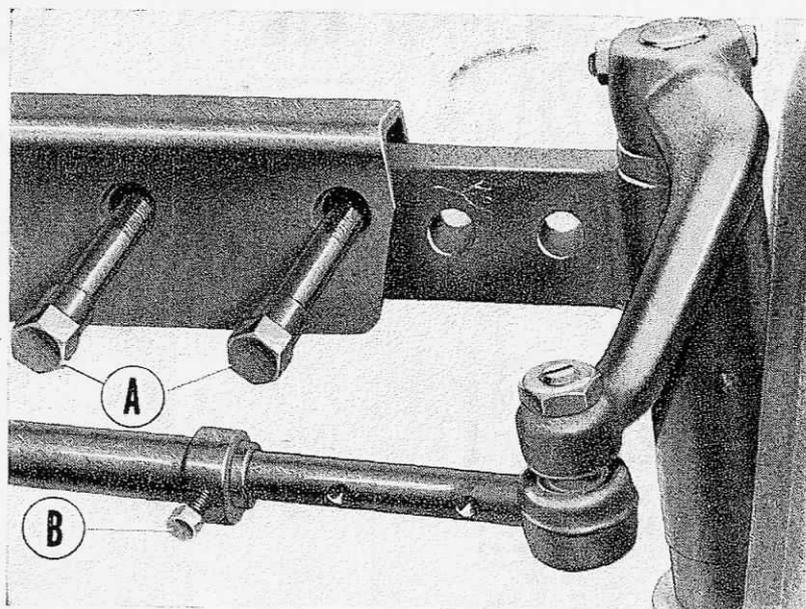


Fig. 32

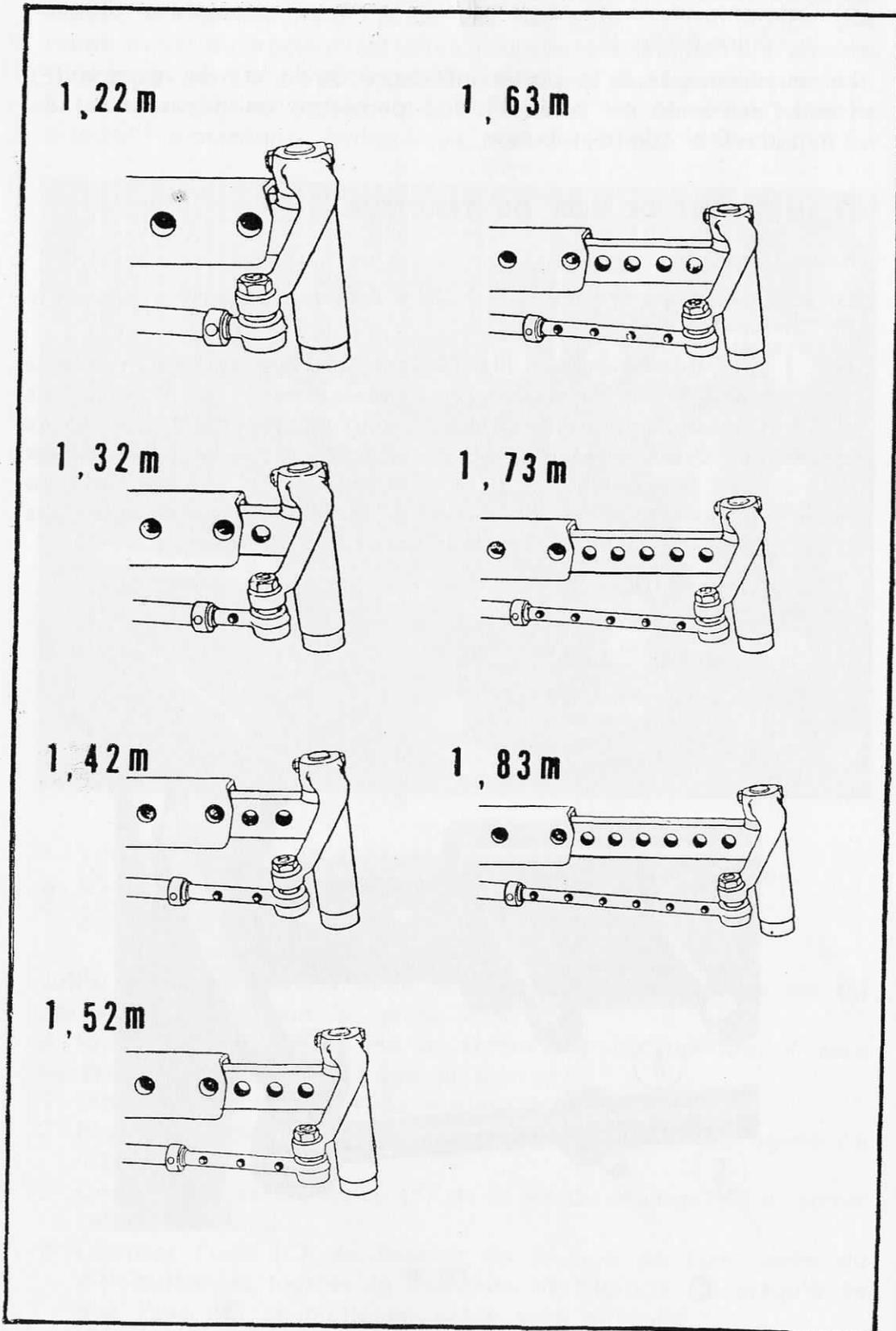


Fig. 33

— Replacer les boulons (A) et les vis (B) en ayant soin de les engager convenablement dans les avant-trous des barres d'accouplement.

Les tracteurs à grand dégagement sont munis de bras de fusée plus longs ce qui augmente toutes les voies d'une valeur de 5 cm.

Roues arrière :

La voie arrière est réglable par déplacement du flasque sur la jante, par retournement de la partie extérieure du flasque et par retournement de la partie intérieure du flasque (fig. 34).

Ces trois réglages donnent 10 largeurs différentes de 1,32 m à 2,23 m par paliers de 10 cm.

Certains montages obligent à intervertir les roues, afin de conserver le sens de rotation normal des pneumatiques. Le flanc des pneus porte une flèche indiquant le sens de montage à observer.

Important. — Afin de ne pas contrevenir aux prescriptions du Code de la route, le tracteur ne devra pas être utilisé sur la voie publique à une voie supérieure à celle de 1,83 m.

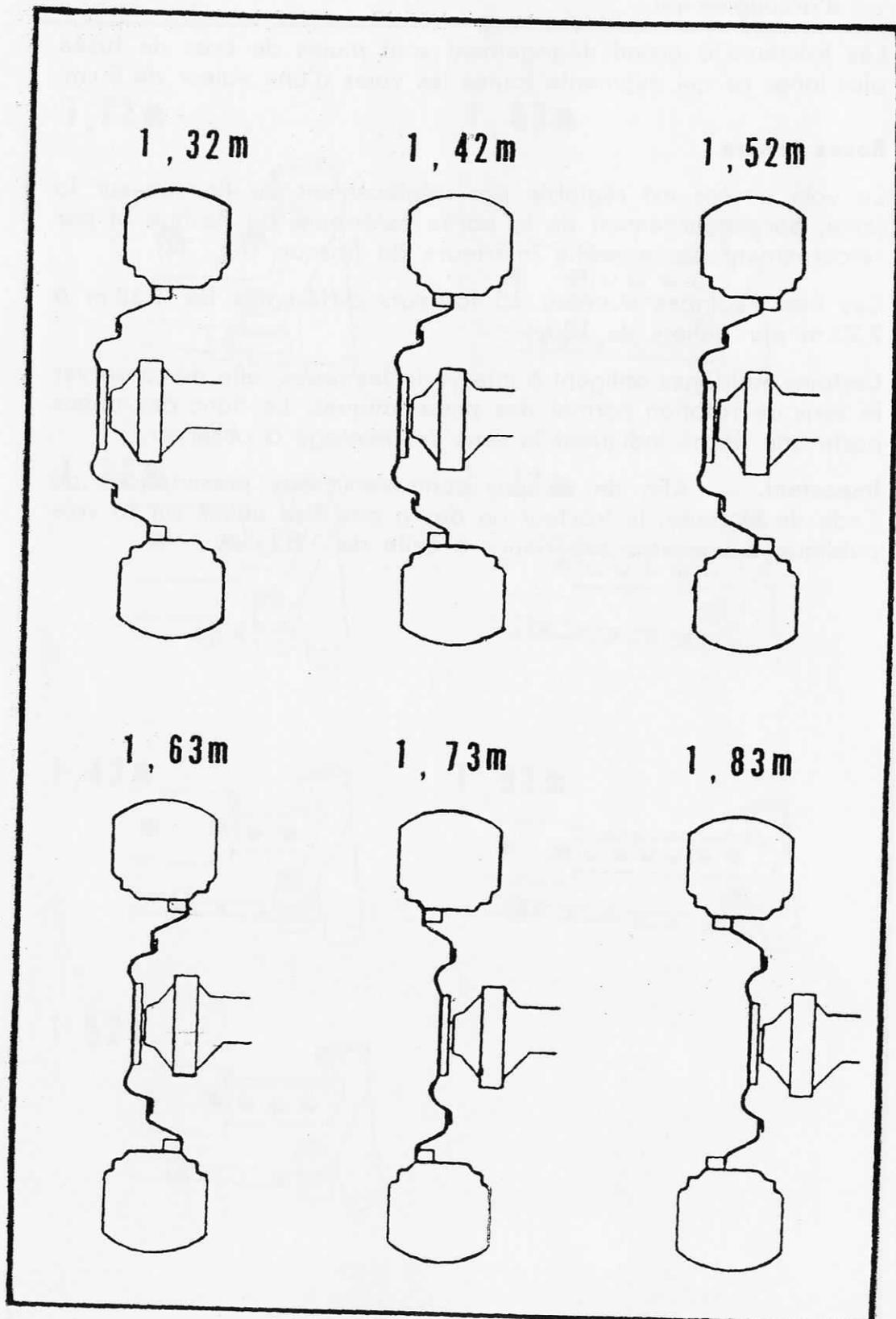


Fig. 34

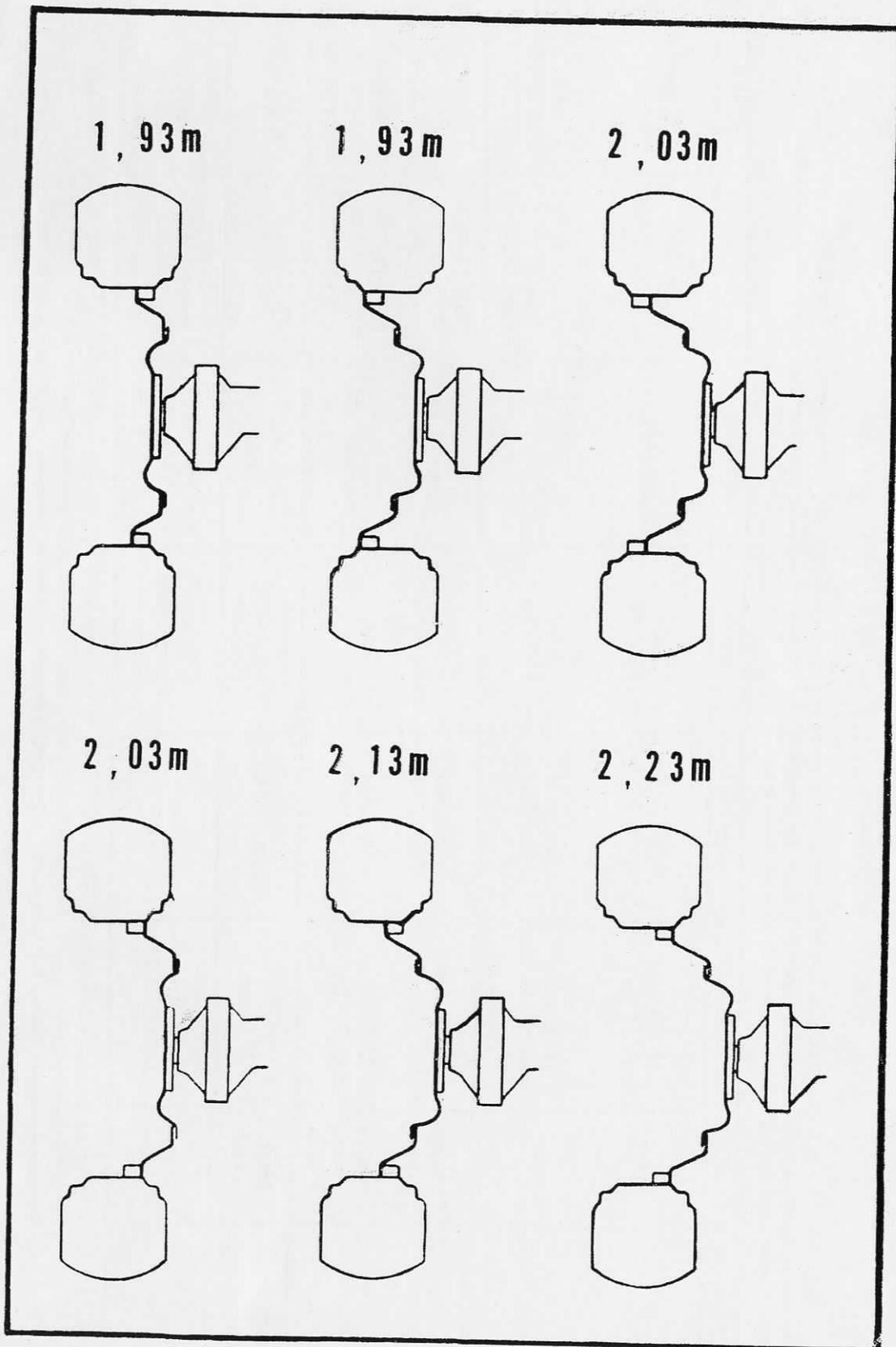


Fig. 34

HUILES RECOMMANDÉES - TRACTEUR MF 865

Nous ne saurions trop insister sur l'importance à apporter au graissage de votre tracteur. L'utilisation de lubrifiants de qualité est la meilleure garantie du rendement et de la longévité de votre matériel. Les lubrifiants que nous recommandons ci-dessous ont fait l'objet d'essais de longue durée et offrent toute garantie.

DESIGNATION	SAISON	BP ENERGOL	CASTROL	ESSO	MOBILLOIL	SHELL	TOTAL
Moteur	Hiver	BP Energol Diesel S2 SAE 30	Agricastrol HDX 30	Estor SDX 30	Delvac S 230	Shell Rimula oil 30 ou Shell Super Duty 30	Total HD2-30
Filtere à air	Eté	BP Energol Diesel S2 SAE 20W	Agricastrol HDX 20	Estor SDX 20	Delvac S 210	Shell Rimula oil 20/20 W ou Shell Super Duty 20	Total HDS-20W/20
Boîte de vitesses	Régions chaudes	BP Energol Motor Oil SAE 50	Agricastrol Heavy 50	Eso Motor Oil 50	Mobiloil BB	Shell Dentax 90 ou X100 SAE 50	Total boîtes et ponts 90
Réducteurs	Régions tempérées	BP Energol Motor Oil SAE 40	Agricastrol Médium 30/40	Eso Motor Oil 40	Mobiloil AF	Shell Dentax 80 ou X100 SAE 40	Total boîtes et ponts 80
Boîtier de direction	TOUTES SAISONS						
Direction assistée	Toute l'année	Energol ATF Type A	Castrol TQ	Automatic Transmission Fluid 55	Mobilfluid 200	Donax T 6	Fluide A
Graisse	Toute l'année	BP Energolgrease Châssis A 1	Agricastrol A P	Eso Multipurpose Grease H	Mobilgrease MP ou Mobilgrease n° 4	Shell Retinax CD ou Shell Retinax A	Total Cardans ou Total Multis

Remarque : a) Il peut se produire une décoloration de l'huile avec l'usage, sans importance d'ailleurs, même si les vidanges ont été effectuées régulièrement comme recommandé dans les manuels d'instructions.

b) En aucun cas n'utiliser les lubrifiants « Extrême Pression » dans le système hydraulique et la transmission.