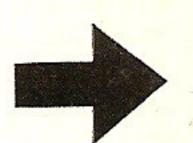
D'ENTRETIEN



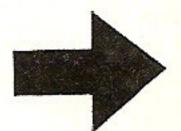
COMPAGNIE DES TRACTEURS SOCIÉTÉ FRANÇAISE CASE

CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DESCRIPTION



Pages 3 à 5

ENTRETIEN



Pages 6 à 18

NOTICE D'UTILISATION

ET

D'ENTRETIEN

SUPER 204

FONCTIONNEMENT
ET CONDUITE



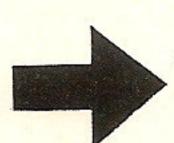
Page 19

GRAISSAGE



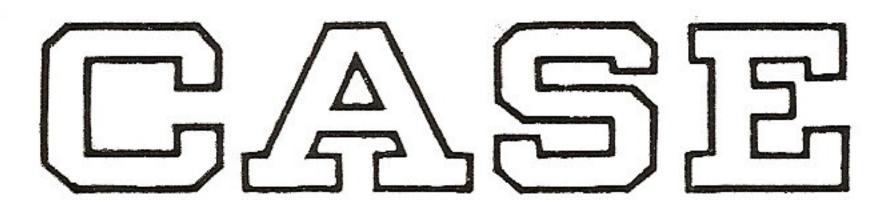
Pages 20 à 23

TABLE DES MATIÈRES



Page 27

COMPAGNIE DES TRACTEURS SOCIÉTE FRANÇAISE



Usines: VIERZON (Cher)

SERVICES COMMERCIAUX: 17, rue Louis-le-Grand - PARIS-2e - OPÉ. 21-54

DIRECTIONS RÉGIONALES

VERSAILLES - NORD (S.-et-O.), 21, rue Benjamin-Franklin. Tél.: 950.78.75

VERSAILLES - SUD (S.-et-O.), 21, rue Benjamin-Franklin. Tél.: 950.78.75

NANCY (M.et-M.), 32, rue de Malzéville.

Tél.: 53.55.62

RENNES (I.-et-V.), 31, boulevard de Chézy.

Tél.: 40.34.60

ANGOULEME (Charente), 14, rue de la Corderie.

Tél.: 321

TOULOUSE (Hte-Garonne), 1. boulevard Bon-Repos.

Tél.: MA. 18.35

LYON (Rhône), 22, quai Fulchiron (5e).

Tél.: 37.53.93

Agents dans toute la France



IDENTIFICATION DU TRACTEUR

La plaque d'identification du tracteur est rivée sur le côté droit du bâti, un peu au-dessous de l'articulation du frein à pied.

Pour toute commande ou correspondance relative à votre appareil, nous vous prions de rappeler le type et le numéro de série.

Caractéristiques générales

MOTEUR

A combustion interne monocylindrique horizontal.

Cycle: Deux temps à balayage par le carter.

Alésage: 155 mm. Course: 170 mm.

Régime nominal : 1.100 t/mn. Piston : Alliage léger, 3 segments.

Cylindrée totale : 3,200 litres.

Cylindrée utile : 2,860 litres.

Volume de compression : 0,520 litre.

Taux de compression : 5,5.

Taux de compression : 5,5.

Puissance de référence : 27 CV.

Puissance fiscale : 7 CV *.

(*) Devant figurer sur la carte grise, d'après la circulaire du 28 décembre 1958, parue au « Journal Officiel », n° 18 du 22 janvier 1957.

SPECIFICATIONS

Injection

Par pompe mécanique à piston unique. Injecteur ouvert spécial.

Batteries

2×6 V - 90 AH.

Poulie latérale

Tourne au régime du moteur 800 à 1.100 t/mn.

Diamètre: 325 mm. Largeur: 125 mm.

Rotation: Sens des aiguilles d'une montre (tracteur vu du côté gauche).

Prise de force arrière

Normalisée indépendante ou asservie, à volonté, par la manœuvre d'un levier spécial.

Régime: 540 à 965 t/mn.

Diamètre: 34,9 mm, soit 1 pouce 3/8 Cannelures: 6 (normalisées).

Rotation: Sens des aiguilles d'une montre, le tracteur étant vu de l'arrière.

Prise de force latérale

Régime: 675 t/mn.

Roues avant

Pneus:

204 V : 4.00 - 15. 204 N et E : 5.00 - 15. 204 L : 5.00 - 15.

Pression de gonflement : 2 kg/cm².

Roues arrière

Pneus:

204 V : 9-24. 204 N et E : 10-28. 204 L : 9-36.

204 L: 9-36.
Pression de gonflement:
0 kg 850 aux champs.
1 kg 100 sur route.

Voies variables

Modèle	Voies arrière	Voies avant			
Etroit	0 m 75 à 1 m 35	0 m 80 à 1 m 25			
Normal	1 m 20 à 1 m 50	1 m 10 à 1 m 45			
Large	1 m 20 à 1 m 90	1 m 20 1 m 85			

(Voir les détails et schémas de réglage à la rubrique « VOIES ».)

Dimensions

Hauteur hors tout:

Echappement horizontal: 1 m 62.

Echappement vertical: 1 m 70.

Longueur hors tout: 2 m 99.

Empattement : 1 m 64.

Largeur en fonction de la voie et du type de tracteur, voir

« VOIES ». Garde au sol : 204 V : 0 m 30.

204 N : 0 m 35. 204 L : 0 m 45.

Poids

En ordre de marche avec réservoirs pleins, relevage, attelage, outillage, masses d'alourdissement normales et sans conducteur:

204 V : 1.500 kg. 204 N et E : 1.600 kg. 204 L : 1.650 kg.

Boîte de vitesses

Cinq vitesses avant, une marche arrière et, sur demande, une vitesse rampante. Au régime de 1.100 t/mn, et pour chaque type de tracteur, ces vitesses sont en km/heure:

	Vigneron	Etroit et normal	Large
1°	2,7	3,1	3,3
2°	3,8	4,4	4,55
2°	5,5	6,4	6,6
4° 5°	8,2	9,6	9,9
5°	17,2	17,6	18,2
M. AR	3,2	3,6	3,7
Vitesse rampante	1,1	1,3	1,4

Relevage hydraulique

Pompe hydraulique. Distributeur haute sensibilité.

Silencieux d'échappement

Horizontal (vertical sur demande).

Avant-train

Type tubulaire télescopique.

Masses d'alourdissement

Dans les roues avant.

Masse d'alourdissement sous cylindre sur demande, pour 204 N
et L.
En série sur 204 E et V.

Sur roue AR, sur demande.

CONTENANCE des réservoirs et carters

Réservoirs

Combustible: 47 litres fuel-oil (couvrant très largement la journée de travail).

Carburant de démarrage : 2 litres d'essence additionnée de 5 % d'huile.

Huile moteur: 4,5 litres. Huile relevage: 5,5 litres.

Carters

Régulateur: 0,50 litre. Boîte de vitesses, pont arrière et prise de force: 15,5 litres.

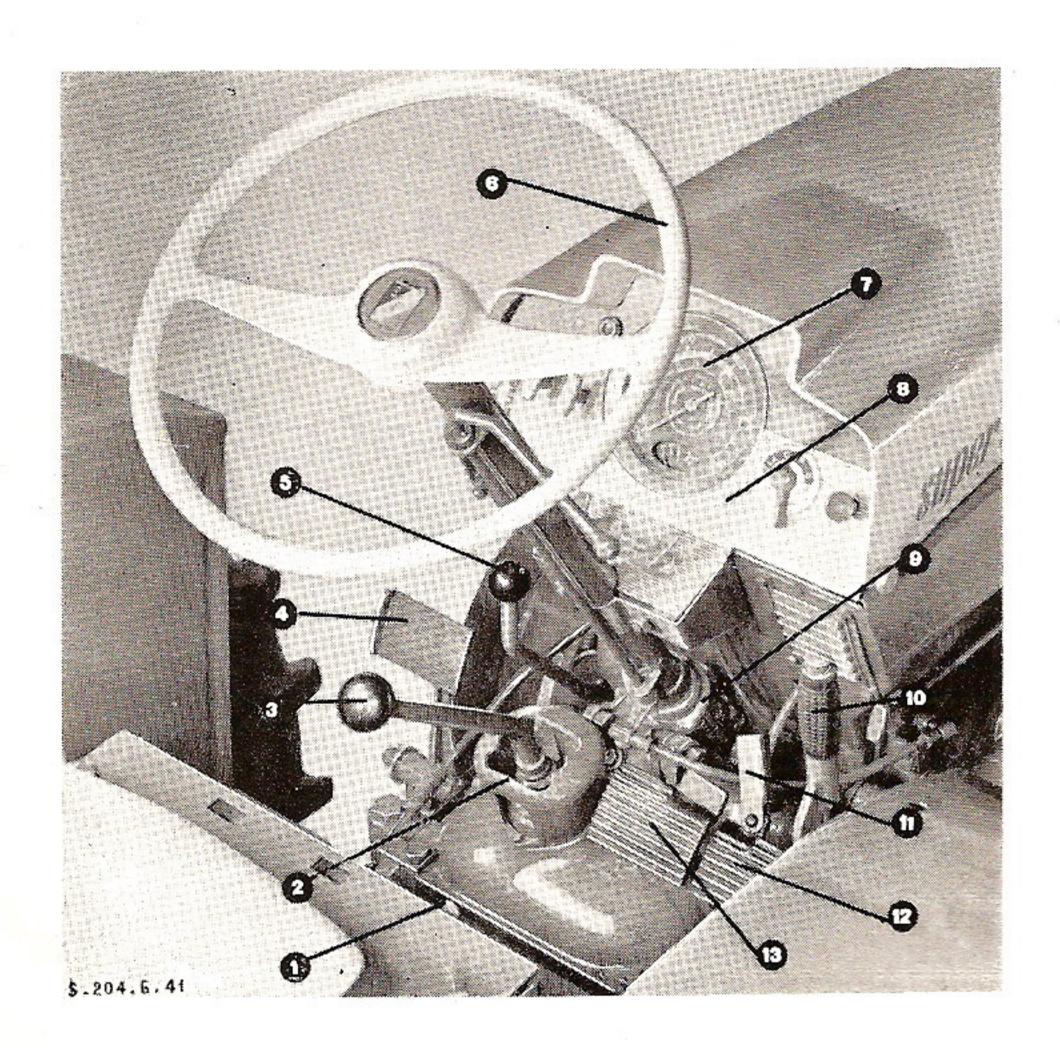
Boîtier de direction

0,4 litre.

Système de refroidissement

16 litres d'eau.

Commandes et Contrôles



POSTE DE CONDUITE Vue d'ensemble

- 1. Robinet de batterie.
- 2. Grille extérieure des vitesses.
- 3. Levier de changement de vitesses.
- 4. Pédale d'embrayage.
- 5. Levier de commande de prise de force.
- 6. Volant de direction.
- 7. Cadran "VISAMATIC".
- 8. Tableau de bord.
- 9. Boîtier de direction.
- 10. Levier de commande du régulateur.
- 11. Barette de verrouillage des pédales de frein.
- 12. Pédale du frein droit.
- 13. Pédale du frein gauche.

Fig. 1

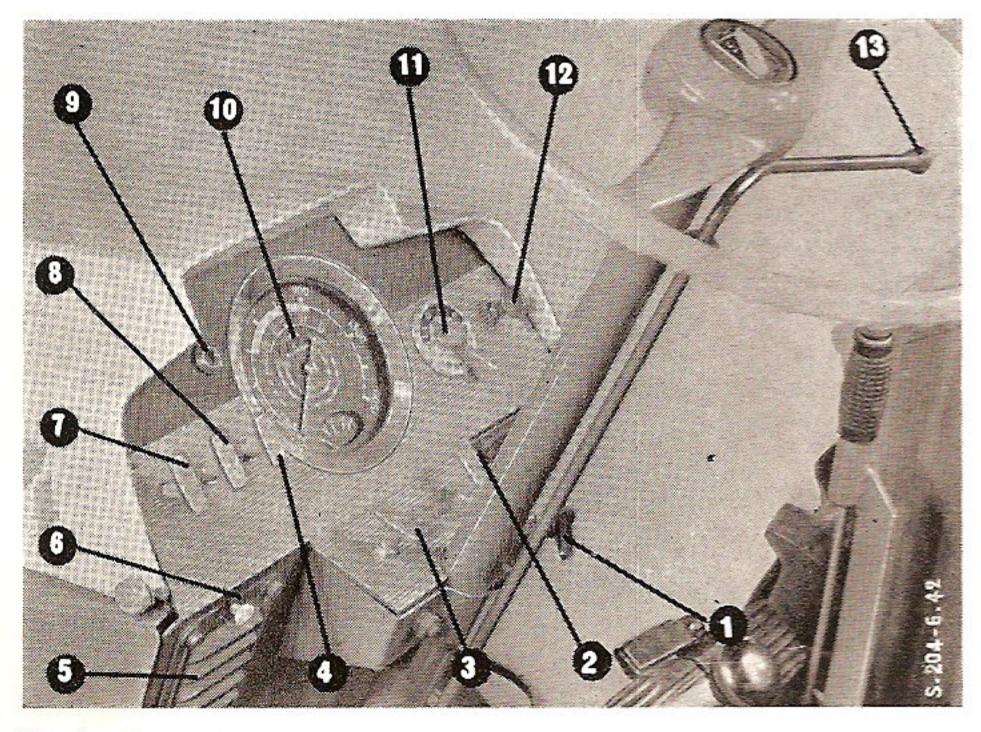


Fig. 2

Détails de la planche de bord

- 1. Commande à main de la pompe d'injection.
- 2. Starter.
- 3. Avertisseur.
- 4. Démarreur.
- 5. Persienne gauche du chauffage 'CLIMA-TISOR''.
- 6. Rideau de radiateur.
- 7. Contact.
- 8. Vibreur.
- 9. Voyant de fonctionnement du vibreur.
- 10. Cadran "VISAMATIC".
- 11. Commutateur d'éclairage.
- 12. Ouverture du capot supérieur.
- 13. Manette des gaz.

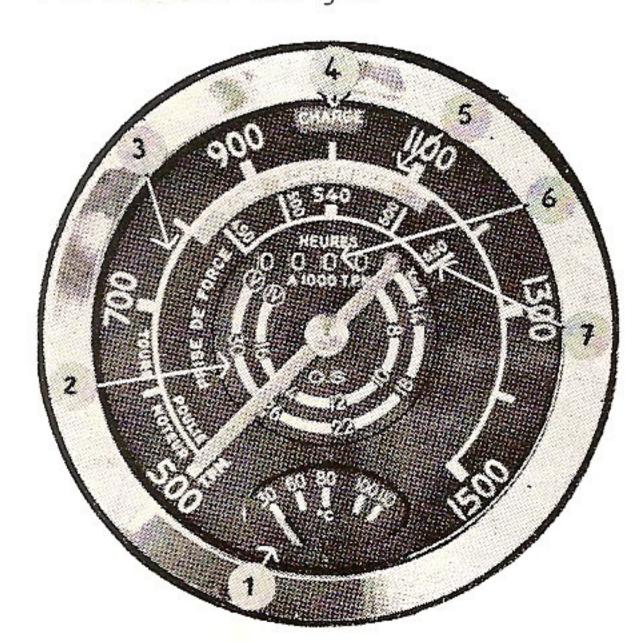


Fig. 3

Détails du cadran "VISAMATIC"

- 1. Thermomètre du circuit de refroidissement.
- 2. Indicateur de vitesses routières en km/h (4^e et 5^e vitesses).
- 3. Îndicateur de vitesse du moteur et de la poulie.
- 4. Témoin de charge.
- 5. Zone économique d'utilisation.
- 6. Compteur horaire (au 1/10º d'heure).
- 7. Vitesse de la prise de force.

VUE ARRIERE DU "SUPER 204"

avec relevage hydraulique

- 1. Manette de commande du relevage.
- 2. Coffre de batterie.
- 3. Plaque d'exploitation.
- 4. Point fixe d'attelage, dit "troisième point".
- 5. Arbre de relevage.
- 6. Capot protecteur de prise de force.
- 7. Chandelle de relevage, réglable par manivelle.
- 8. Tendeur de barre de traction.
- 9. Chape d'attelage, normalisée.
- 10. Broche de chape d'attelage.
- 11. Prise de force, normalisée.
- 12. Barre de traction, à rotules.
- 13. Bielle de relevage, réglable.
- 14. Tambour de frein.
- 15. Barre de poussée, réglable.
- 16. Bras de relevage.
- 17. Frein à main.
- 18. Eclairage de la plaque d'exploitation.
- 19. Prise de courant (pour remorque ou baladeuse).
- 20. Feu de position (rouge arrière).

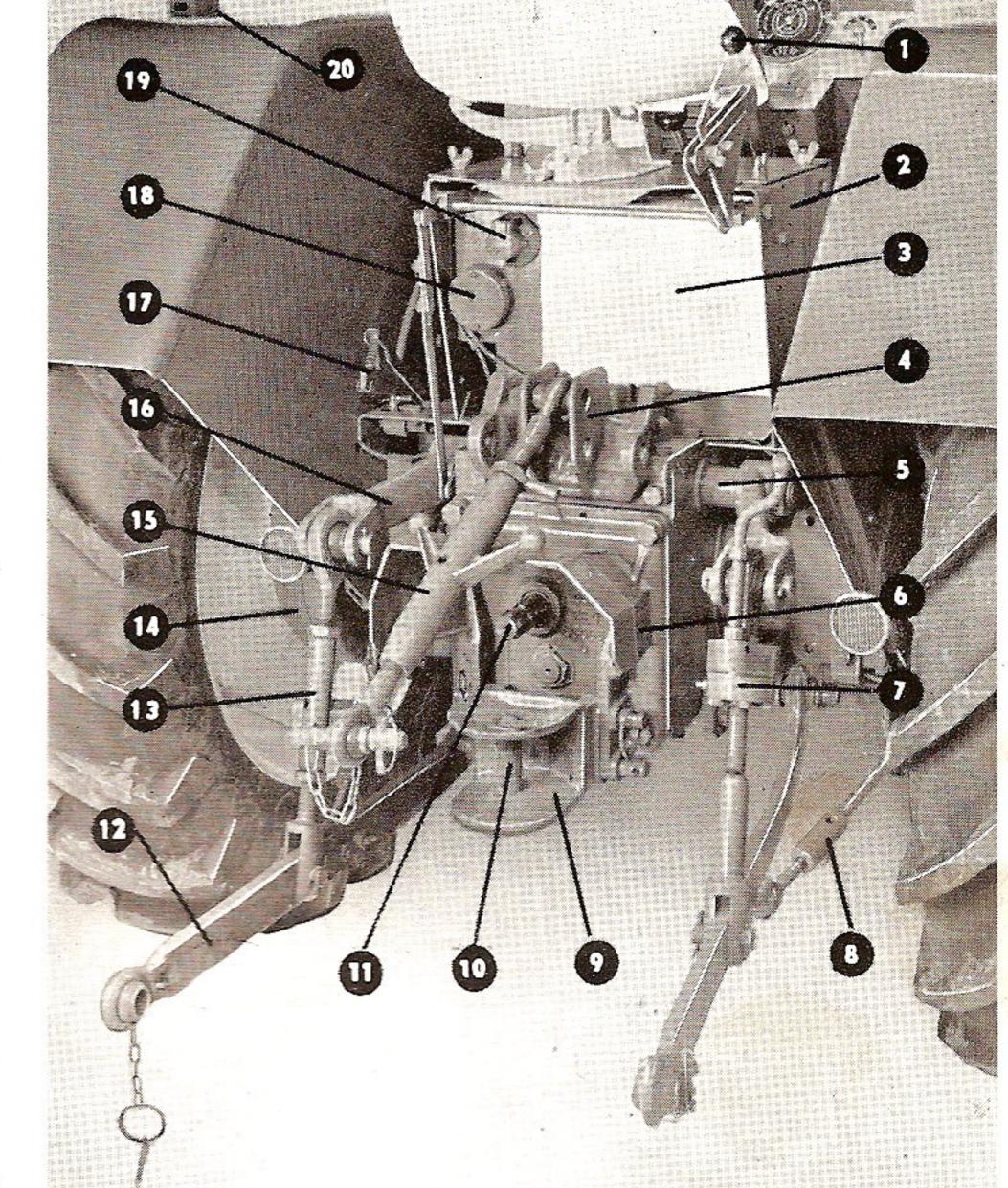


Fig. 4

CIRCUIT COMBUSTIBLE

- 1. Bouchon de réservoir.
- 2. Filtre de réservoir.
- 3. Réservoir combustible.
- 4. Robinet de réservoir.
- 5. Tuyauterie réservoir à filtre.
- 6. Starter (robinet 3 voies).
- 7. Pompe d'injection.
- 8. Tuyauterie starter à pompe d'injection.
- 9. Filtre à combustible.
- Bouchon de réservoir carburant de démarrage.
- 11. Réservoir carburant de démarrage.
- 12. Filtre carburant de démarrage.
- Tuyauterie réservoir carburant de démarrage à starter.
- 14. Tuyauterie pompe à injecteur.
- 15. Injecteur.

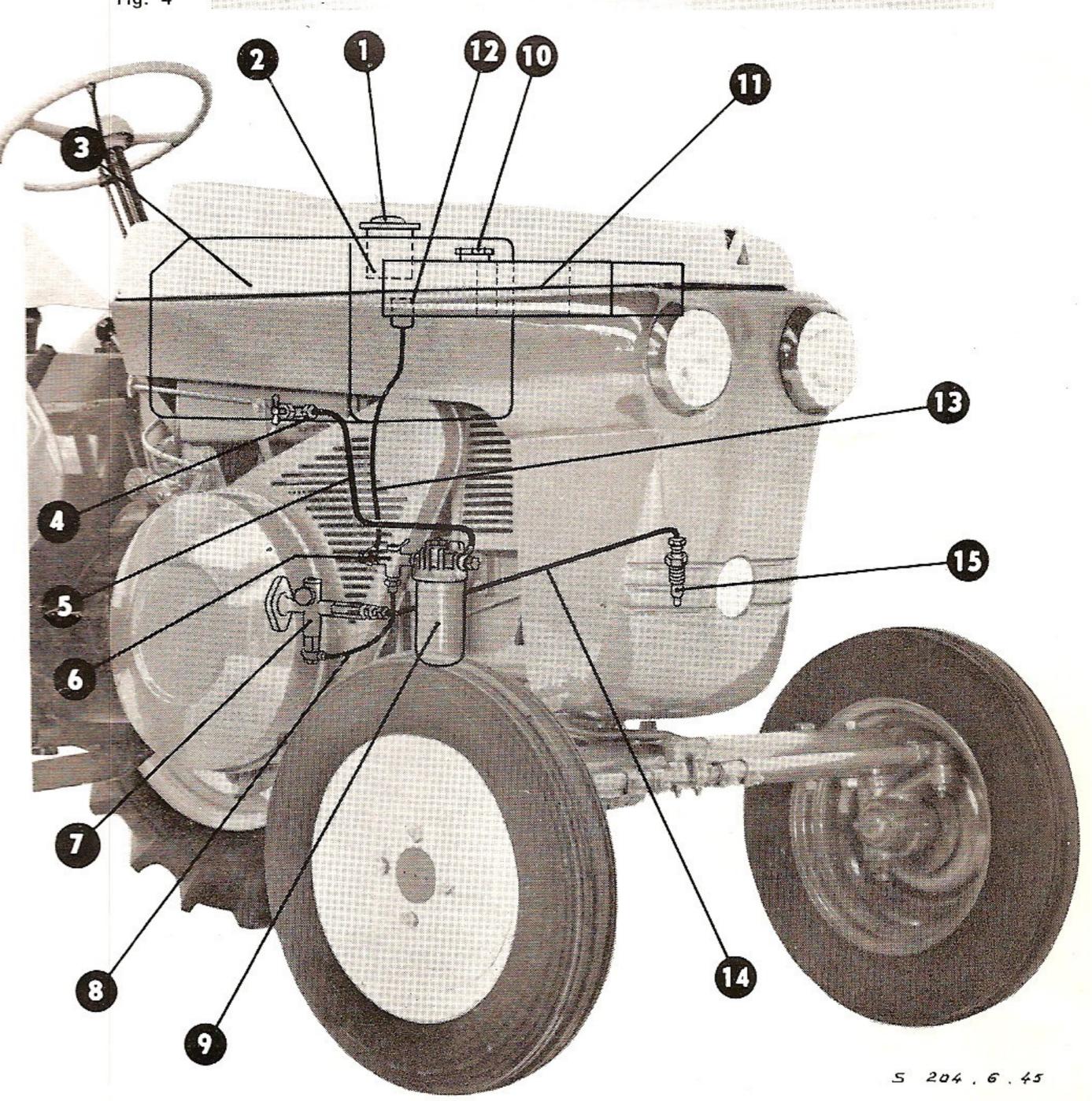


Fig. 5

ENTRETIEN

Pour faciliter vos recherches, les rubriques de ce chapitre ont été classées par ordre alphabétique. Celles qui se rapportent aux organes sur lesquels l'utilisateur n'a pas à intervenir, ont été réduites au minimum.

ALOURDISSEMENT:

(Voir "MASSES D'ALOURDISSEMENT".)

AMORÇAGE DE LA POMPE D'INJECTION :

(Voir ''POMPE D'INJECTION''.)

ATTELAGE:

Remorquage:

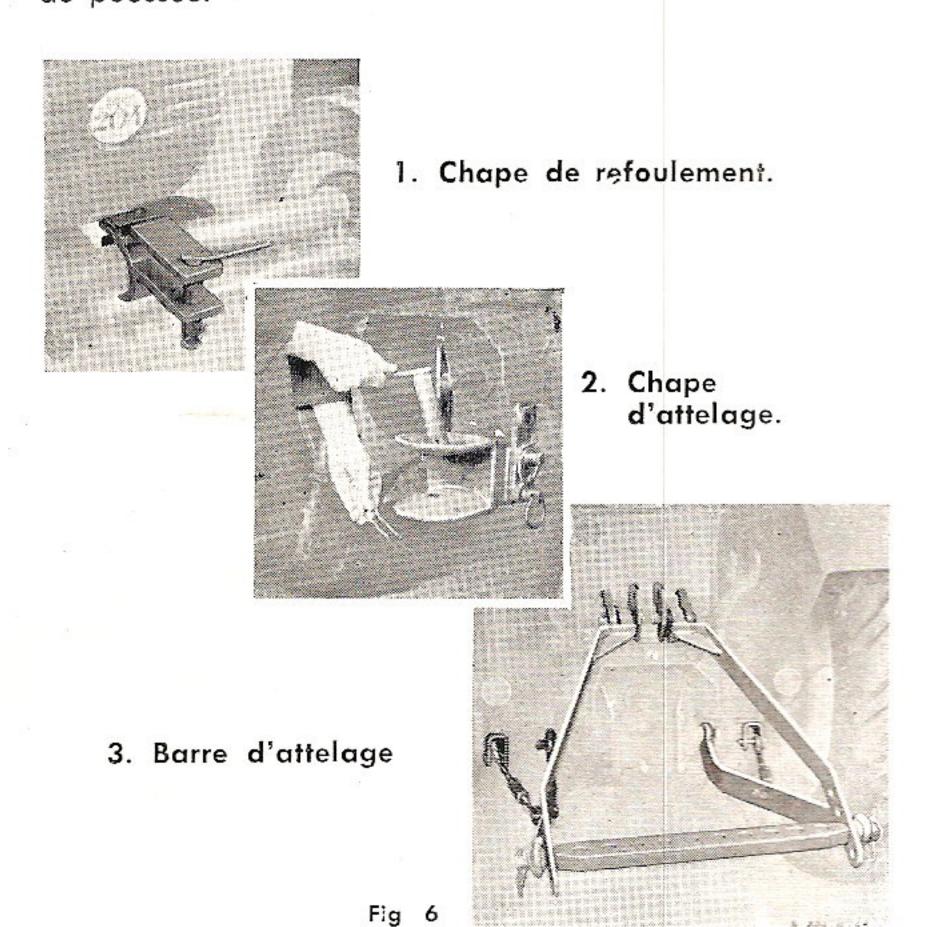
Une chape d'attelage avec une broche est placée à l'arrière du tracteur (2 fig. 6).

Une chape de refoulement avec broche est fixée sur l'essieu avant du tracteur (1 fig. 6).

Matériel traîné:

D'autre part, pour l'attelage de certains outils non adaptés spécialement au "Super 204", une barre d'attelage de hauteur réglable peut être fixée rapidement sur les rotules des barres de traction et attachée au point fixe supérieur par deux tirants réglables.

En aucun cas ne tirer ou ne remorquer quoi que ce soit directement par la barre supérieure d'attelage ou barre de poussée.



Matériel porté :

AVANT-TRAIN:

Tubulaire et télescopique, donc à largeur réglable (voir ''VOIES''). Il supporte les pivots et les moyeux des roues avant et les barres d'accouplement.

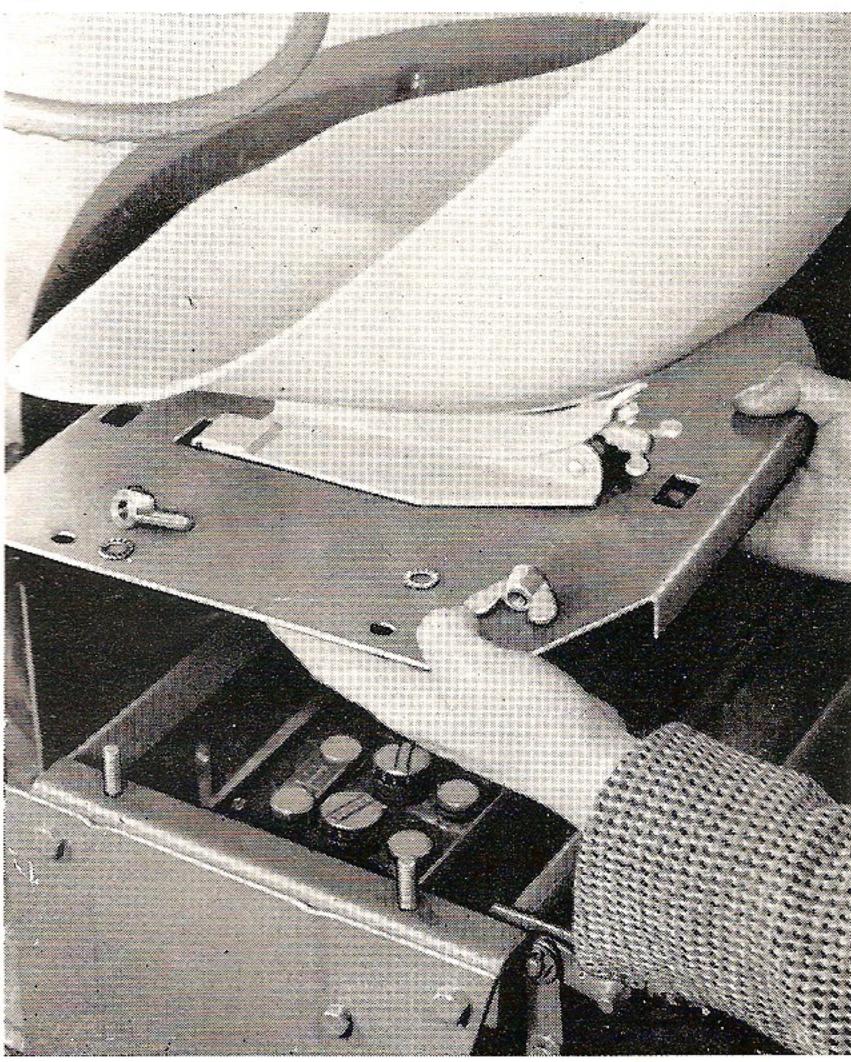
Entretien. — Vérifiez le bon serrage des écrous. Si vous observez un jeu anormal ou une direction dure, faites appel à votre Agent.

BATTERIES:

Deux batteries 6 V 90 Amp/h équipent le "Super 204".

Entretien. — Il réside essentiellement dans la vérification du niveau des batteries. Fermez le robinet de batterie, dévissez les quatre écrous à oreilles et enlevez la plaque support de siège pour accéder aux batteries (fig. 6). Vérifiez le niveau de l'électrolyte dans chaque élément en dévissant les bouchons. Si le niveau est trop bas, il faut ajouter de l'eau distillée ou, à défaut, de l'eau de pluie. Ne jamais ajouter d'acide. Le niveau correct est à 1 cm au-dessus des plaques. Graissez les cosses des bornes avec de la vaseline.

Fig. 7



Après avoir ôté les quatre écrous à oreilles et desserré l'écrou de blocage inférieur, dégagez la plaque support de siège en la soulevant verticalement.

BLOCAGE DE DIFFERENTIEL OU CRABOT

Il facilite la sortie d'un passage difficile lorsque les roues ont tendance à patiner.

Le crabot est à commande au pied et à rappel automatique. La commande de crabot se trouve près du siège, côté droit (fig. 8).

Le crabot supprime le fonctionnement du différentiel en bloquant planétaires et satellites. Les roues AR sont alors solidaires l'une de l'autre et ne peuvent tourner qu'à la même vitesse.

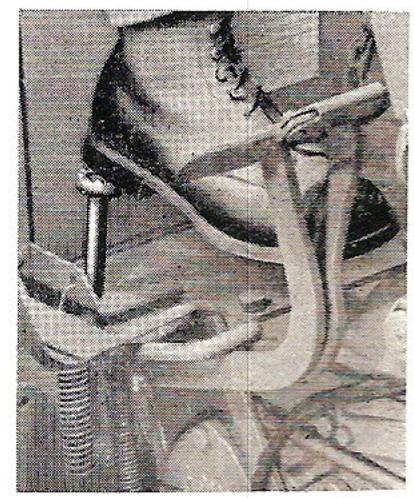


Fig. 8

ATTENTION. — Vous ne pouvez vous servir du crabot que pour rouler rigoureusement en ligne droite. Si vous devez tourner, il faut laisser le crabot revenir au point mort en lâchant la pédale de crabotage.

Pour bloquer le différentiel :

- 1° Arrêtez le tracteur;
- 2° Appuyez à fond, avec le pied, sur le crabot;
- 3° Après avoir passé une vitesse, embrayez doucement;
- 4° Au moment où les dents de crabot s'engagent, la pédale s'enfonce : embrayez alors franchement.

Pour décraboter :

Abandonnez simplement la pédale de crabot. Le ressort la rappelle automatiquement en position de route.

BOITE DE VITESSES:

Les différentes vitesses ont été données dans les "CARACTERISTIQUES GENERALES" (page 3).

Passage des vitesses. — Le moteur est suffisamment puissant pour démarrer le tracteur, même en charge, en n'importe quelle vitesse.

Etant à l'arrêt, passez le levier de vitesse à la position que vous aurez choisie et démarrez directement sur cette combinaison.

Vitesse lente (ou rampante). — Peut être montée à la demande. Elle est constituée par une boîte supplémentaire montée sur le côté du tracteur et reliant directement le moteur au différentiel sans passer par la boîte de vitesses normale. Par conséquent, toute manœuvre de la vitesse lente exige obligatoirement que le levier de changement de vitesses normal soit au point mort ; de même que pour se servir des vitesses normales, il faut obligatoirement débrayer la vitesse lente.

Ensuite, débrayez et agissez sur le levier spécial, puis embrayez doucement.

On obtient ainsi une vitesse de 1,3 km/h.

Entretien. — Ne nécessite pas d'autres opérations que celles indiquées à la rubrique "GRAISSAGE" (voir page 20), c'est-à-dire, périodiquement : vidange, plein et vérification du niveau d'huile. Le bouchon de niveau est placé sur le couvercle des arbres de la boîte de vitesses, un peu à gauche du numéro de fonderie (côté gauche du tracteur).

BOULE:

La boule, en acier matricé, a pour rôle d'assurer un point chaud dans la culasse pour volatiliser n'importe quel combustible, même parmi les plus lourds, et en favoriser la combustion.

Son volume est de 140 cm².

L'étanchéité entre la boule et la culasse est assurée par un joint en cuivre rouge de 3 mm à section circulaire (joint torique).

Entretien. — Son nettoyage régulier est essentiel, car une boule encrassée nuit à la bonne marche du moteur.

Quand la boule est calaminée, le tracteur tire mal et fume blanc. Dans ce cas, démontez la boule et ôtez la calamine qui s'y trouve. Profitez-en pour nettoyer la culasse (voir ''CULASSE'').

Son état vous renseignera pour le nettoyage éventuel des lumières d'échappement (voir ''CYLINDRE'') :

- Une calamine sèche et friable indique un échappement propre;
- Par contre, si la calamine est abondante et grasse, l'échappement doit être soigneusement nettoyé.

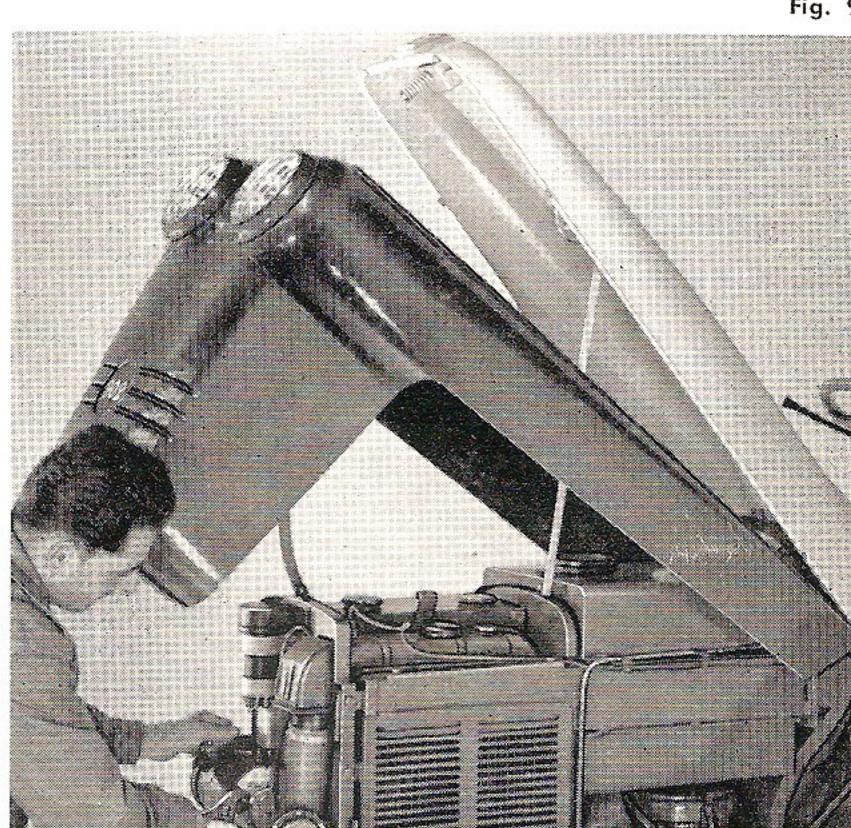
Au remontage, attention à la bonne mise en place du joint torique.

Cette vérification de l'état de la boule doit être effectuée tous les 15 jours environ.

Ne jamais employer de graisse graphitée (genre graisse Belleville) ou de laque (type Hermétic) pour remonter le joint de boule. Employez un peu de graisse rose pour tenir le joint dans sa bonne position. Au remontage, serrez alternativement et progressivement les deux écrous d'enveloppe de boule, afin d'assurer une bonne portée.

CAPOTS:

Fig. 9



Le capot du tracteur est en deux parties (fig. 9) :

- La partie supérieure soulevée permet d'effectuer le remplissage des divers réservoirs et l'examen des fusibles. Son ouverture est commandée par une tirette placée sur la planche de bord (fig. 2, rep. 12, p. 4);
- La partie inférieure doit être soulevée lorsque l'on veut examiner plus particulièrement le moteur ou ses accessoires: dynamo, démarreur, bobine, etc.

Les deux parties du capot sont en plastique stratifié. Ce matériau moderne, particulièrement résistant, est teinté dans la masse et recouvert d'une couche de laque. (Pour l'entretien, voir ''CARROSSERIE''.)

En cas de démontage des capots, coupez la batterie et débranchez les fils des phares.

CARBURANTS:

Le moteur fonctionne normalement au carburant agricole. Vous pouvez employer, également, les pétroles et gas-oil, soit purs, soit mélangés au carburant agricole en toutes proportions. Vous pouvez les utiliser en mélange avec vos huiles de vidange, décantées au préalable, dans la proportion de 20 à 50 % d'huile.

Enfin, en carburants de remplacement, les fuels légers et les huiles végétales donnent un fonctionnement normal jusqu'à + 12° centigrades. Au-dessous de cette température, leur viscosité devenant trop grande, il faut employer un réchauffage.

Pour le bon fonctionnement et la conservation de votre moteur, vous avez intérêt à utiliser un carburant parfaitement propre et préalablement décanté.

CARROSSERIE:

L'entretien de la carrosserie du tracteur est semblable à celui d'une automobile. Il suffit, le plus souvent, de nettoyer à l'éponge et d'essuyer ensuite avec des chiffons propres.

Enlevez au préalable les taches d'huile ou de graisse avec un peu d'essence ou un détergent du commerce.

Cependant, si votre tracteur est couvert de boue, n'attendez pas. Un bon nettoyage au jet est indispensable avant que la boue sèche, mais évitez de faire entrer l'eau dans le filtre à air, les accessoires électriques et les réservoirs.

CARTER D'ENGRENAGES INTERMEDIAIRES :

(Voir "ENGRENAGES INTERMEDIAIRES".)

CHAPE DE REFOULEMENT :

(Voir ''ATTELAGE''.)

CHAUFFAGE:

(Voir "CLIMATISOR".)

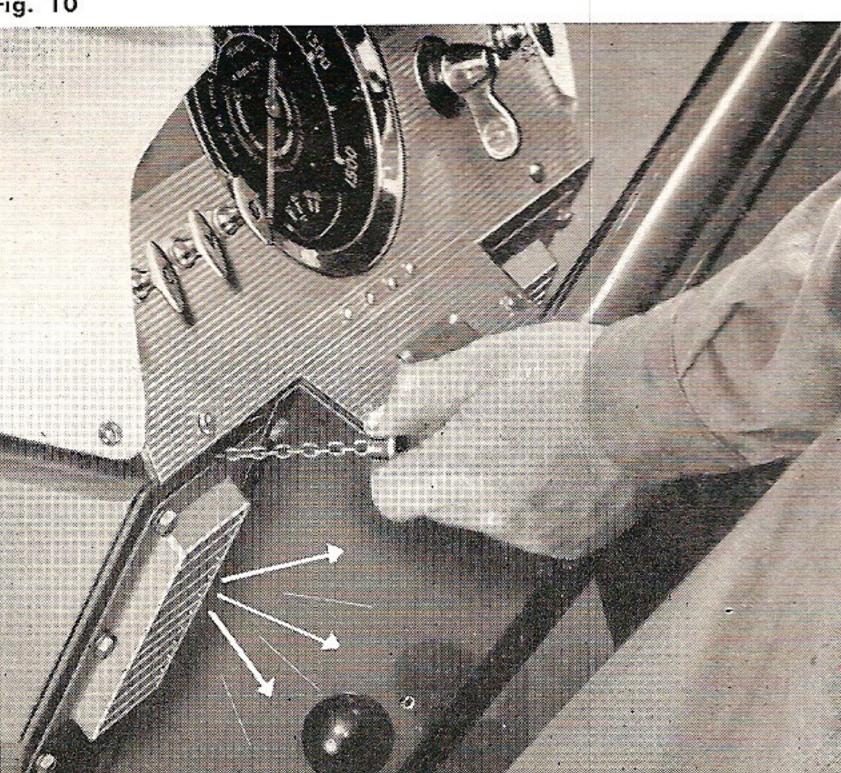
CLAPETS D'AIR:

Le démontage du filtre à air (voir cette rubrique) permet l'examen rapide des clapets d'air. Ils sont destinés à retenir l'air emmagasiné dans le carter et à l'empêcher de ressortir lorsque le piston revient vers le point mort bas. A la longue, les clapets finissent pas s'abîmer à leur extrémité. Ils ne sont plus aussi étanches, d'où perte de puissance. Il convient alors de les changer.

CLIMATISOR:

Une des particularités du "Super 204" est la place importante donnée au confort du conducteur. C'est pourquoi en prévision des travaux d'hiver, une captation d'air chaud a été réalisée. Deux "persiennes" situées de part et d'autre de la colonne de direction en dirigent le courant sur les pieds du conducteur (fig. 9).





COMBUSTIBLES:

(Voir ''CARBURANTS''.)

COURROIES:

(Voir "GENERATRICE", "REFROIDISSEMENT et "RELE-VAGE".)

COURSE DE POMPE D'INJECTION :

(Voir "POMPE D'INJECTION".)

CRABOTAGE:

(Voir "BLOCAGE DE DIFFERENTIEL".)

CULASSE:

La culasse est fixée à l'avant du cylindre par quatre goujons et écrous. Elle est à circulation d'eau. A la partie supérieure se trouve le siège d'injecteur. Sur le côté droit l'emplacement de bougie. L'étanchéité entre culasse et cylindre est assurée par un joint métalloplastique.

Le volume de la culasse est de 290 cm^a.

Entretien. — Il réside dans un décalaminage périodique à effectuer avec celui de la boule. Enlevez la calamine autour des sièges d'injecteur et de bougie, après avoir préalablement ôté ces derniers.

CYLINDRE:

L'alésage du cylindre est de 155 mm.

Sur le côté droit du cylindre, à sa partie inférieure et juste avant le support d'avant-train, se trouve un bouchon de vidange. Il permet d'évacuer l'eau du système de refroidissement, notamment en période de gel (fig. 11).

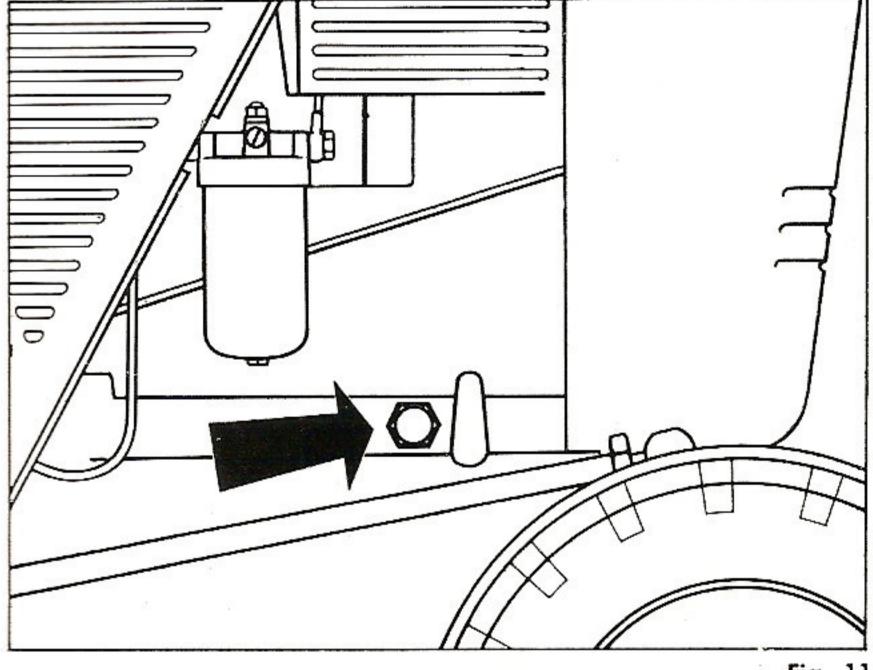


Fig. 11

Entretien. — Se réduit simplement au nettoyage des lumières d'échappement tous les deux mois environ. Pour nettoyer ces lumières, profitez du démontage du pot d'échappement. Mettez le piston au point mort-haut, c'est-à-dire complètement à l'avant, pour éviter que la calamine grattée ne tombe dans le cylindre et le raye. Opérez avec un outil émoussé, de façon à ne pas rayer les segments et le piston en enlevant la calamine qui se trouve tout autour des lumières (voir 'BOULE' et "ECHAPPEMENT".)

DÉMARRAGE:

(Voir "FONCTIONNEMENT ET CONDUITE".)

DÉMARREUR:

Il est à induit coulissant, c'est-à-dire que le passage du courant provoque le déplacement longitudinal de l'induit et, par suite, l'engrènement du pignon du démarreur sur la couronne.

Entretien. — Son graissage a été effectué une fois pour toutes en usine, par le constructeur. Le démarreur ne nécessite aucun entretien.

DIFFÉRENTIEL :

Le différentiel est à engrenages coniques.

Le corps de différentiel côté droit est muni de la denture spéciale de crabotage.

Entretien. — Ne nécessite pas d'interventions. Son graissage et sa vidange sont assurés en même temps que ceux de la boîte de vitesses dont le carter est commun.

DIRECTION:

A vis et galet.

Entretien. — Vérifiez périodiquement le niveau de l'huile dans le boîtier de direction (fig. 1, rep. 9, page 4). Suivre les prescriptions de graissage journalier et hebdomadaire pour les articulations (voir "AVANT-TRAIN" et "GRAISSAGE").

ECHAPPEMENT:

Echappement horizontal (vertical à la demande). Pot d'échappement en fonte. Silencieux, en tôle d'acier avec pare-étincelles, le tout facilement démontable.

Entretien. — En travail normal, démontez le silencieux une fois par semaine pour décalaminage. En cas de travail très dur et de journées très longues, il y a intérêt à nettoyer le silencieux deux fois par semaine.

Le pot d'échappement en fonte doit être décalaminé tous les deux mois. Profitez-en pour vérifier si les lumières d'échappement ne nécessitent pas également un décalaminage (voir 'CYLINDRE').

ECLAIRAGE:

(Voir aussi "EQUIPEMENT ELECTRIQUE".)

Il est conforme aux prescriptions du Code de la Route et comprend :

— A l'avant : Deux projecteurs phare-code ;

Sur les ailes: Deux veilleuses - feux de position;
 A l'arrière: Dispositif d'éclairage de la plaque d'exploitation.

Pour changer une ampoule de phare, enlevez d'abord la porte du phare en tirant sur la languette qui se trouve à la partie inférieure.

Otez le verre qui est tenu par un loquet et changez l'ampoule en ayant bien soin de la placer dans la position indiquée sur son culot.

Les phares étant solidaires du capot inférieur, on peut, dans certains cas, se servir de cette particularité pour éclairer le haut d'une meule, ou un grenier par exemple.

EMBRAYAGE:

A cône, situé sur le côté gauche du tracteur.

La liaison entre le cône et la poulie d'embrayage est assurée par quatre segments de férodo fixés sur cette poulie. Ces segments de férodo ont les dimensions suivantes:

 Largeur

 50 mm

 Epaisseur

 5 mm

 Longueur

 130 mm

La pédale d'embrayage doit présenter une certaine garde, c'est-à-dire que lorsque vous appuyez sur cette pédale, elle doit avoir une course de 2 à 3 cm avant d'agir. Si la pédale agit immédiatement sur l'embrayage ou si au contraire elle présente une course trop grande avant d'attaquer, il convient d'effectuer sans tarder le réglage de l'embrayage, sans quoi vous risquez de détériorer la butée ou les garnitures des poulies et de frein d'embrayage.

Si vous désirez employer la poulie pour entraîner une batteuse ou une pompe, par exemple, vous observerez que la poulie continue à tourner quand vous commencez à débrayer. En débrayant à fond, le frein d'embrayage arrête la poulie, ce qui permet de monter une courroie d'entraînement. Le frein d'embrayage ne doit agir qu'en fin de course de la pédale d'embrayage. S'il agit plus tôt, faites-le régler par votre Agent.

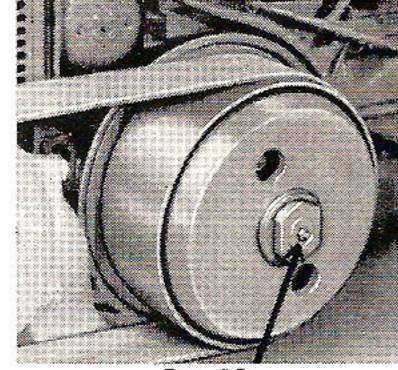


Fig. 12

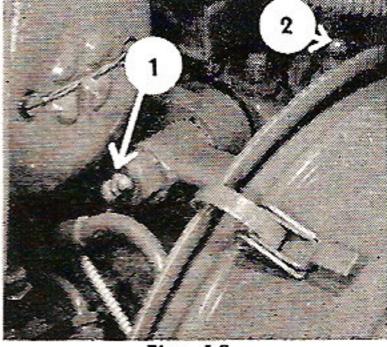


Fig. 13

Entretien. — Il consiste à graisser les trois points suivants :

— Graisseur LUB qui se trouve en bout d'arbre manivelle au centre de la poulie (côté gauche du tracteur) et qui lubrifie, notamment, la butée d'embrayage (fig. 12);

— Graisseur de frein d'embrayage placé en haut et à gauche de la poulie d'embrayage (fig. 13, rep. 1);

— Graisseur de levier d'embrayage (fig. 13, rep. 2). Pour les fréquences de graissage, se reporter au tableau (page 22).

Le réglage du frein de poulie et de l'embrayage doit être confié à votre Agent.

ENCOMBREMENT:

(Voir "CARACTERISTIQUES GENERALES" ou "VOIE".)

ENGRENAGES INTERMÉDIAIRES :

Ils servent de liaison entre le pignon d'embrayage et la boîte de vitesses.

Son carter reçoit de l'huile: du carter de boîte de vitesses avec lequel il communique, et de la canalisation de retour d'huile qui récupère l'excès d'huile envoyé au moteur par le graisseur et lubrifie les pignons intermédiaires et d'embrayage.

Entretien. — Le niveau ayant tendance à monter dans ce carter, il convient de le contrôler toutes les deux semaines.

Pour cela, ouvrez le bouchon de niveau qui se trouve sur le couvercle des arbres de vitesses; côté gauche du tracteur (fig. 14).

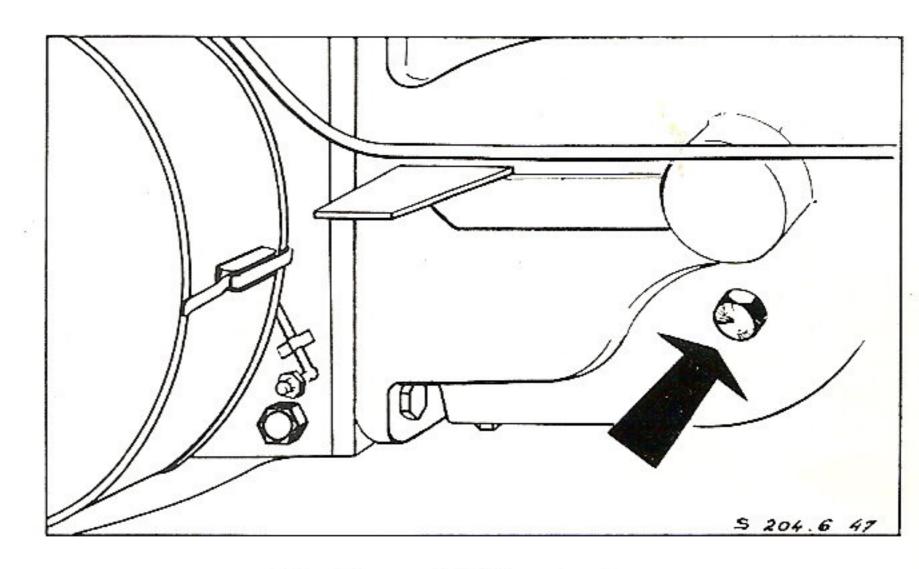
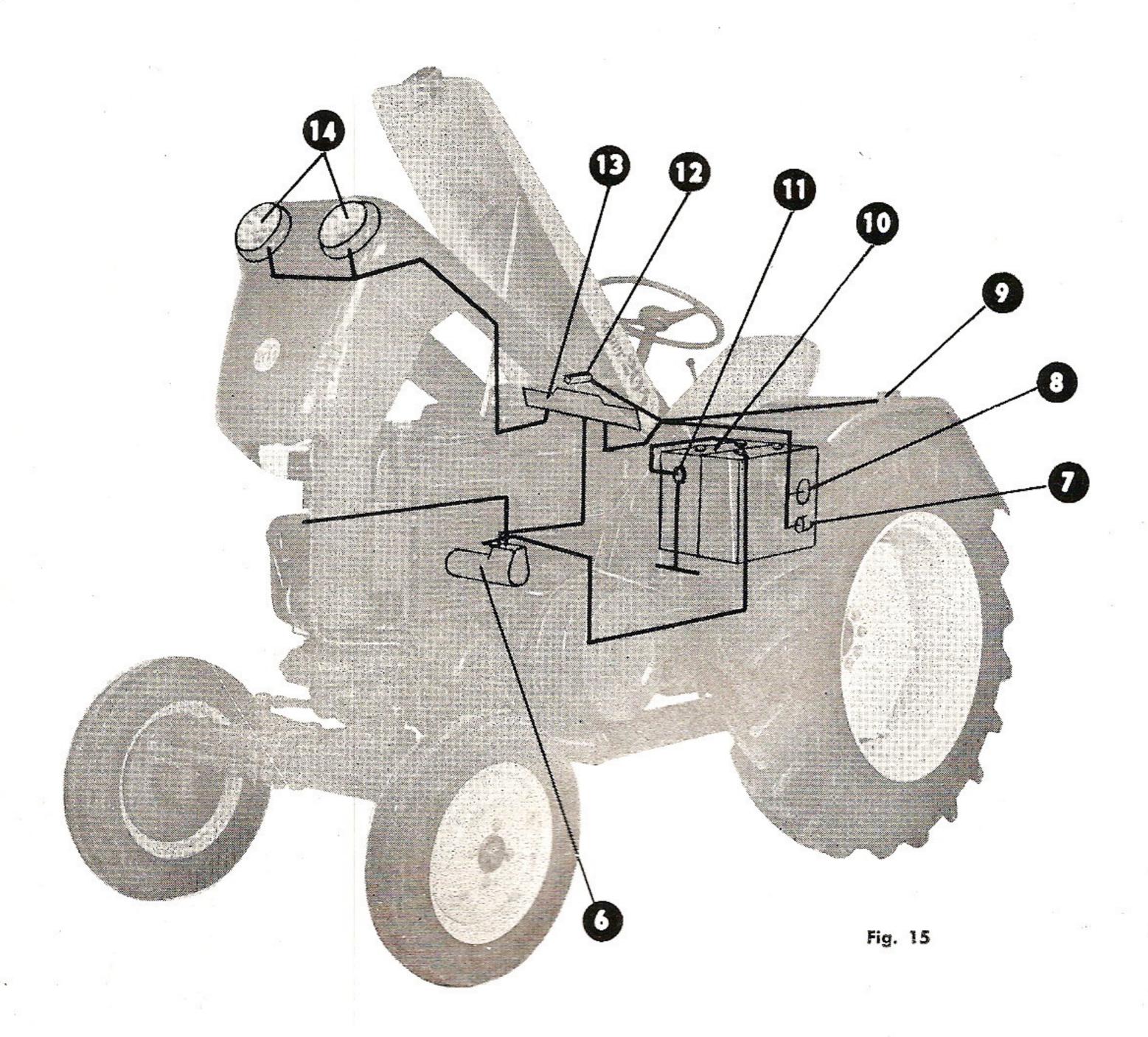


Fig. 14. — Bouchon de niveau.

Revissez le bouchon dès que vous voyez que le débit baisse.



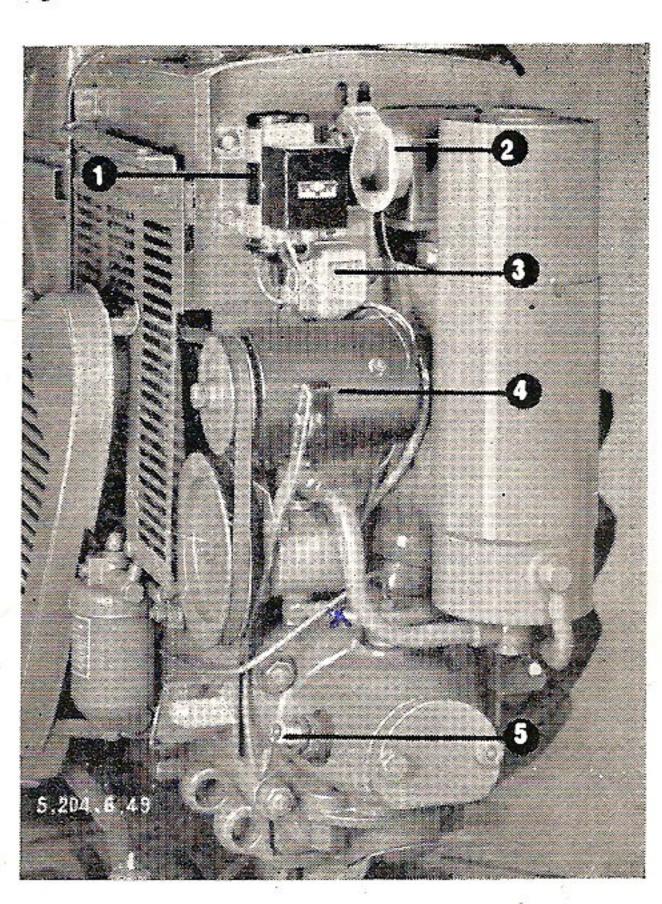
EQUIPEMENT ELECTRIQUE

L'installation électrique est comparable à celle d'une voiture automobile. Elle est composée de :

volture automobile. Elle est co	mposee ae:		
1 lampe-témoin de charge .	Repère	4	Figure 3
1 bobine-vibreur	Repère	1	Figure 16
1 avertisseur	Repère	2	Figure 16
1 régulateur de tension	Repère	3	Figure 16
I génératrice	Repère	4	Figure 16
1 bougie de démarrage	Repère	5	Figure 16
1 démarreur		6	Figure 15
1 prise de courant (arrivée)		7	Figure 15
1 dispositif d'éclairage de pla	que Repère	8	Figure 15
2 feux de position	Rep. 9 et	12	Figure 15
2 batteries 6 V 90 AMP/H	Repère	10	Figure 15
1 robinet de batterie		11	Figure 15
l tableau de bord complet .		13	Figure 15
2 projecteurs avant droit et gau	che. Repère	14	Figure 15
Derrière le tableau de bord, du cadran 'VISAMATIC', les de l'installation électrique. P nécessaire de soulever le capo	vous trouvere deux fusibles our les atte	ez,	à gauche e sécurité

Si l'installation électrique présente un ennui de fonctionnement, adressez-vous à votre Agent.

Fig. 16



FILTRE A AIR:

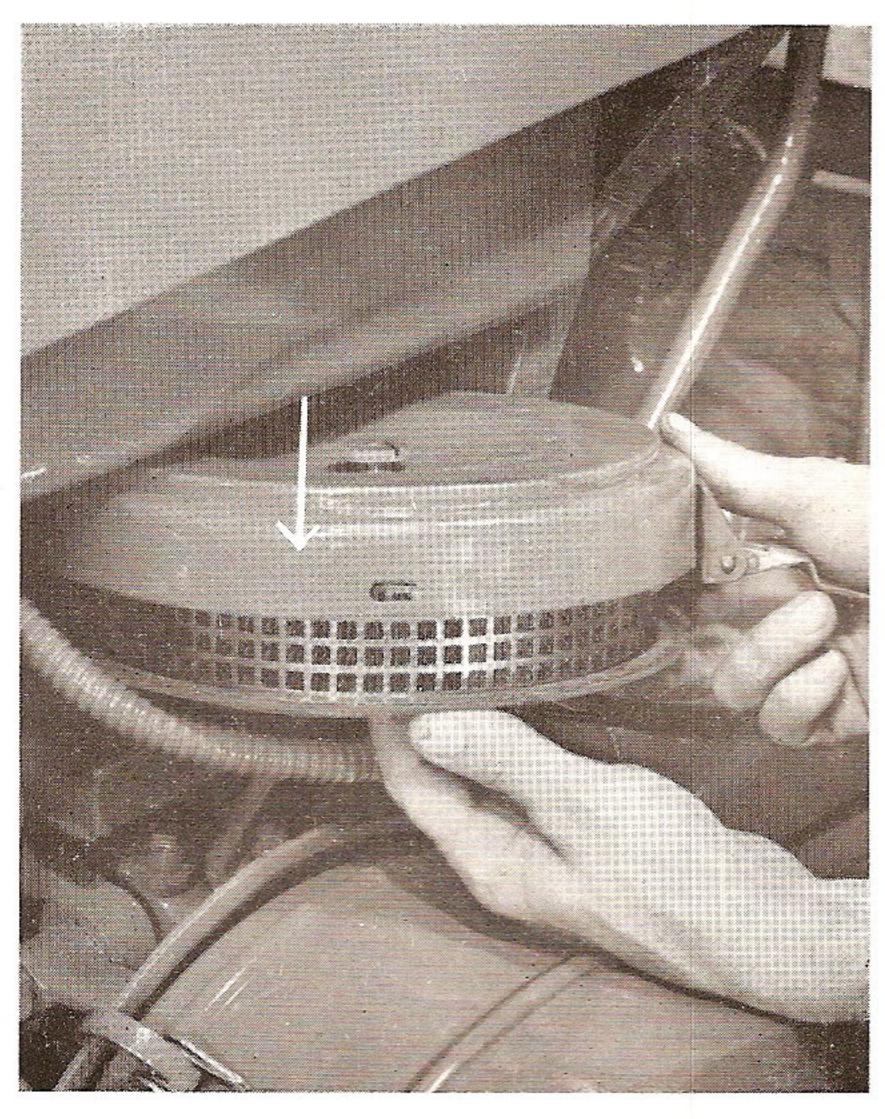


Fig. 17

Le filtre à air est composé d'un boîtier-filtre placé sous le réservoir à combustible, son démontage et son remontage sont faciles, grâce à deux attaches rapides (fig. 17).

Entretien. — Le nettoyage du filtre est recommandé, une fois par semaine en atmosphère normale, tous les jours en atmosphère très poussiéreuse et notamment en période de battage. Sortez le filtre. Dévissez l'écrou moletté et enlevez le bloc filtrant, lavez la matière filtrante avec un détergent ou, à défaut, à la lessive. Après séchage, trempez la matière filtrante dans l'huile moteur. Après un égouttage de 5 à 6 heures, remontez le filtre.

Nous vous conseillons de vous procurer auprès de votre Agent, un deuxième élément filtrant, pour vous éviter une perte de temps. Ainsi, pendant qu'un des filtres sera en nettoyage, l'autre sera en service.

FILTRE A CARBURANT:

C'est un filtre à cartouche filtrante.

Entretien. — Il est indispensable de le nettoyer toutes les semaines. Pour cela, le robinet du réservoir à fuel étant fermé, nettoyez le filtre en procédant de la façon suivante :

- Mettez le starter sur la position "départ";
- Dévissez la vis de vidange (fig. 18, rep. 1);
- Désaccouplez la cuve de la tête du filtre en dévissant l'écrou borgne qui se trouve sur le couvercle (fig. 18, rep. 3);

— Nettoyez l'intérieur de la cuve à l'aide d'un pinceau imbibé d'essence et plongez l'élément filtrant dans un récipient rempli d'essence, en l'agitant pour décoller les impuretés.

Ne pas oublier, en remettant l'élément filtrant dans la cuve, de placer la marque en haut ;

- Effectuez le remontage dans l'ordre inverse, sans oublier de mettre à leur place la rondelle d'étanchéité sur la tige d'assemblage et le joint de cuve;
- Revissez la vis de vidange de trois tours, sans abîmer la rondelle d'étanchéité;
- Ouvrez le robinet du réservoir à fuel en laissant couler le combustible par la vis de vidange pendant 15 secondes avant de la bloquer;
- Dévissez la vis de purge (fig. 18, rep. 2) d'un tour et bloquez-la quand le fuel s'en échappe sans bulle d'air.

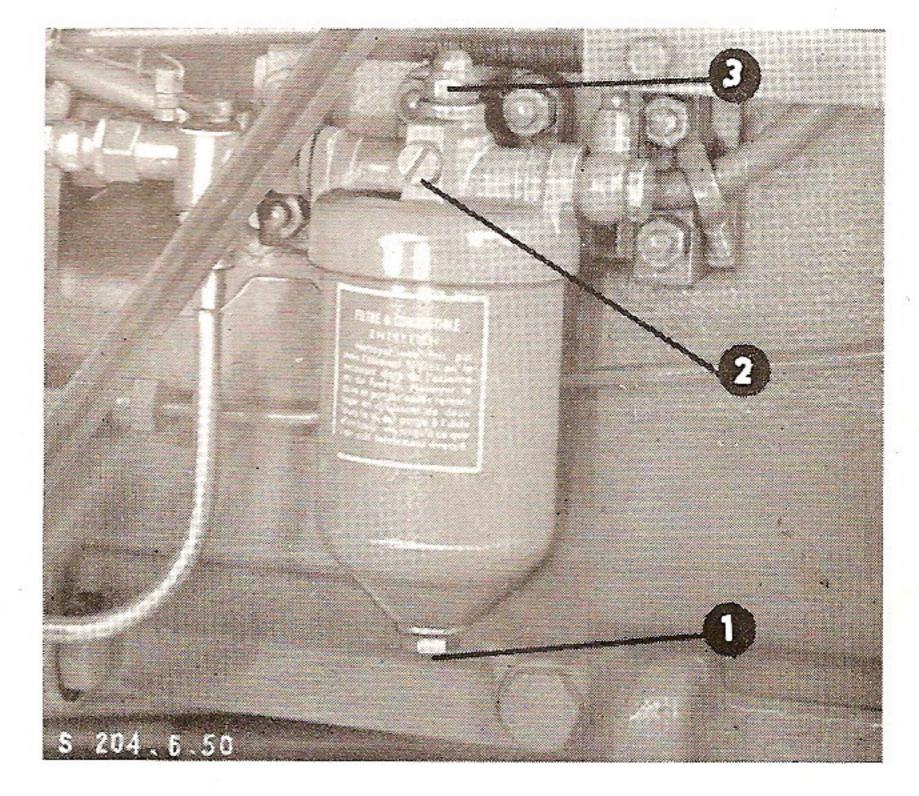


Fig. 18

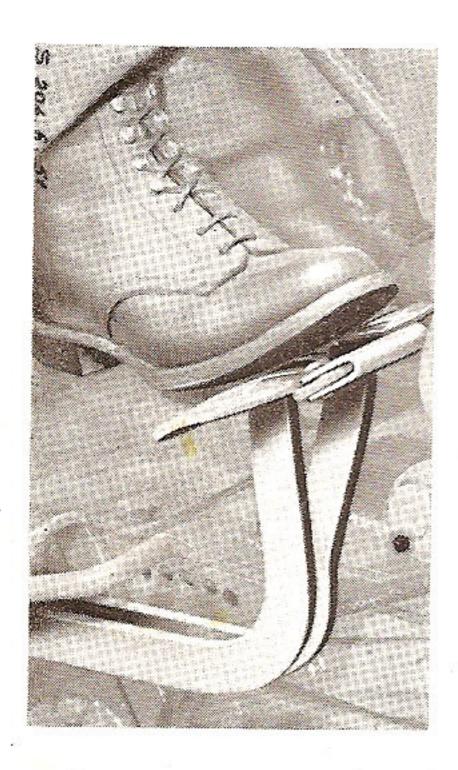
N'oubliez pas que la présence d'air dans les canalisations nuit au bon fonctionnement du moteur et peut même provoquer son arrêt.

FREINS:

- Freins à quatre segments auto-serreur;
- Serrage sur moyeux des roues AR;
- Surface des garnitures par frein: 520 cm²;
- Couple par frein: 450 Mkg;
- -- Diamètre: 355 mm;
- Largeur des segments : 50 mm ;
- Tambour de frein en fonte ;
- Commande par pédales soit individuellement, soit jumelées.

Le jumelage des pédales est indispensable sur route pour assurer votre sécurité (fig. 19, page 12).

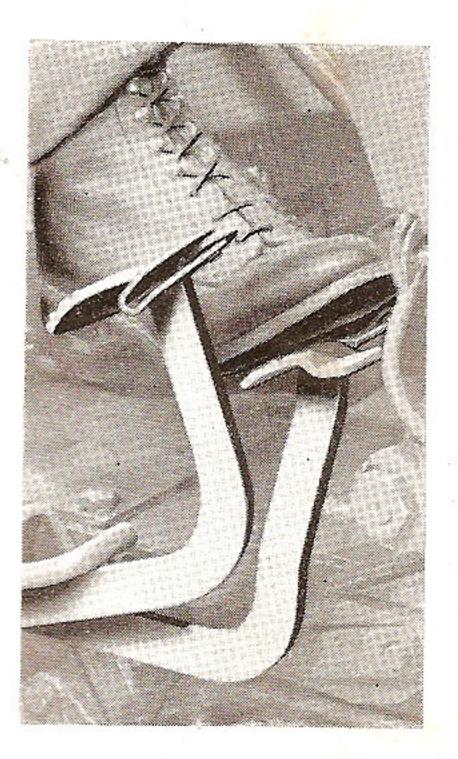
Entretien. — Graissage des câbles une fois par an (voir ''GRAISSAGE''). En cas de fonctionnement défectueux, prévenez votre Agent qui fera le réglage nécessaire.



Jumelage (position route)



Fig. 19 Freinage (frein droit)



Freinage (frein gauche)

GÉNÉRATRICE :

Elle est entraînée par une courroie actionnée par l'arbre du ventilateur.

Au bout d'un certain temps de fonctionnement, la courroie a tendance à se détendre. La tension de la courroie se règle par basculement de la génératrice après avoir desserré la vis de blocage. Veillez à la tension de la courroie qui ne doit pas être exagérée, mais cependant suffisante pour éviter le patinage. Une courroie trop tendue risquerait de provoquer l'usure du roulement; trop lâche, il y a peu ou pas de charge de la batterie. Dans les deux cas, elle s'use anormalement.

Avec une tension correcte, la flèche obtenue lorsque l'on appuie au milieu de la courroie doit être égale à l'épaisseur de la courroie, soit 2 cm environ (fig. 20).

GRAISSEUR:

Le graisseur ne peut être réglé ou réparé que par votre Agent.

Il est formellement interdit d'en modifier le réglage.

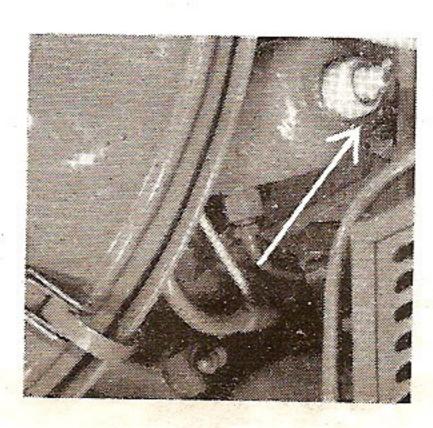
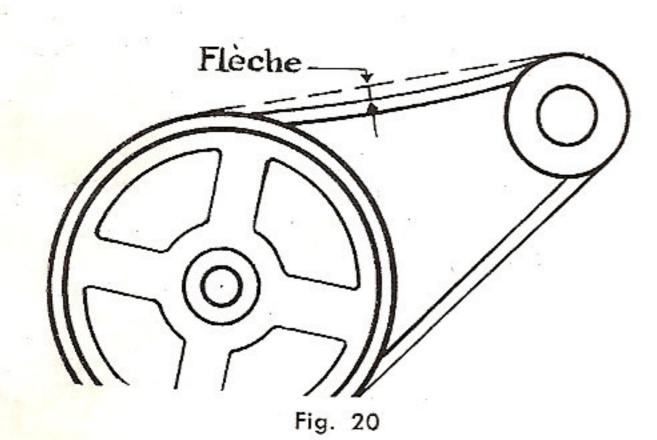


Fig. 21

TRES IMPORTANT. — En arrêt prolongé, avant la mise en route, il est nécessaire de tourner le graisseur à la main une cinquantaine de tours, pour amener l'huile aux points à lubrifier. Ce graissage préalable est très important au démarrage.

Pour actionner le graisseur, il faut utiliser la manivelle spéciale livrée avec le tracteur. Poussez sans exagération sur la manivelle pour débrayer l'entraînement du graisseur et tournez sans forcer dans le sens des aiguilles d'une montre. Ne forcez pas tant que la manivelle ne tourne pas librement, car l'entraînement du graisseur n'est pas encore libéré.



L'échange de la courroie ne présente aucune difficulté particulière.

Si la lampe témoin du "VISAMATIC" reste allumée, c'est que la génératrice ne charge pas. Il y a lieu de faire examiner l'installation par votre Agent, à moins qu'il ne s'agisse d'un simple patinage de la courroie.

Entretien. — Un seul des paliers de la génératrice comporte un graisseur dans lequel vous devez mettre deux ou trois gouttes d'huile tous les mois. Un graissage exagéré risque de provoquer un encrassement de la génératrice et un arrêt de la charge.

GRAISSAGE:

(Voir page 20.)

INJECTEUR:

— Injecteur du type ouvert :

- Pression de tarage : 16 ± 4 kg/cm².

Cette pression de tarage ne peut être réglée que par votre Agent.

La bonne marche du moteur dépend avant tout d'une excellente pulvérisation, parfois un léger nettoyage suffit en cas d'anomalie. Il est recommandé de posséder en réserve un second injecteur conservé soigneusement à l'abri de la poussière dans son emballage d'origine.

Parfois, après un désamorçage de la pompe (voir "POMPE D'INJECTION"), de l'air a pénétré entre ses clapets. La pulvérisation est alors mauvaise et la boule a tendance à s'encrasser très rapidement après quelques heures de marche. Il est nécessaire de purger l'injecteur. Procéder alors comme suit :

Ayant dévissé l'injecteur de son logement dans la culasse, desserrez l'écrou qui le termine en tenant le corps avec une clé à fourche. L'arrivée du fuel à l'injecteur étant en place et préalablement purgée, actionnez la

commande à main de la pompe et laissez couler le fuel, entre l'écrou légèrement desserré et le corps, jusqu'à ce qu'il n'y ait plus d'air dans le liquide.

Bloquez l'écrou sur le corps. Remettez l'injecteur en place en prenant bien soin de mettre en bonne position le joint métalloplastique qui est au fond de son logement.

LUMIÈRES D'ÉCHAPPEMENT :

(Voir "CYLINDRE".)

MASSES D'ALOURDISSEMENT :

Quatre masses d'alourdissement sont placées à l'intérieur des roues AV. Leur poids est de 13 kg, soit 52 kg au total. Elles servent à alourdir l'avant du tracteur pour éviter le cabrage en travaux difficiles (fig. 22).

Une masse supplémentaire se fixant sous le cartercylindre peut être fournie sur demande.

Cette masse est montée en série sur les "204 V" et "E".

Vérifiez le serrage des goujons de fixation.

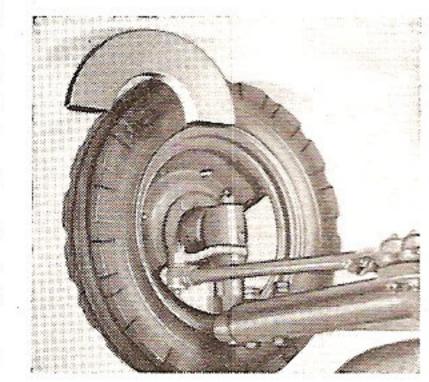


Fig. 22

MISE EN ROUTE:

(Voir "FONCTIONNEMENT ET CONDUITE", page 19.)

PHARES :

(Voir ECLAIRAGE ...)

PISTON:

Piston en alliage léger avec déflecteur.

- Diamètre du piston : 154,7 mm.
- Nombre de segments : 3.
- Largeur des segments : 5 mm.

— Jeu à la coupe des segments : 1,40 mm.

 Pied de bielle monté sur roulement à aiguilles. Profitez du démontage du pot d'échappement (voir cette rubrique) pour examiner l'état des segments en les amenant en face des lumières d'échappement.

Les segments doivent être libres dans leurs gorges. En particulier, ils ne doivent pas être coincés par des dépôts goudronneux. Dans ce cas, on dit qu'ils sont gommés. Prévenez alors votre Agent, qui effectuera le nettoyage nécessaire, ce travail ne pouvant être fait que par un spécialiste.

PNEUMATIQUES:

(Voir également "VOIES".)

Dans certains cas, lorsque vous désirez alourdir le tracteur à l'arrière, vous pouvez pratiquer le gonflage à l'eau des roues arrière, c'est-à-dire les remplir à 75 % d'eau, le reste du volume étant occupé par de l'air à la pression normale prévue pour le pneu.

Cela permet d'alourdir chaque roue de 85 à 115 kg selon la dimension des pneus.

Par temps froid, pour éviter le gel, il convient de mélanger à l'eau du chlorure de calcium dans la proportion de 400 g pour un litre d'eau, ce qui protège jusqu'à — 20° C.

Le gonflage à l'eau nécessite l'emploi d'une valve spéciale que vous pourrez vous procurer chez les marchands de pneumatiques.

Entretien. — Lorsque votre tracteur est au repos, garez-le à l'ombre, car le caoutchouc craint le soleil.

Il craint aussi la graisse, l'huile et les produits chimiques. Aussi, nous vous conseillons de nettoyer le sol du garage et d'essuyer ou de laver les pneus.

Enfin, il convient de maintenir la pression au taux indiqué dans le présent carnet.

POMPE D'INJECTION :

Elle est du type à piston plongeur. Le réglage de sa course et sa réparation ne peuvent être exécutés que par votre Agent.

Certaines causes provoquent le désamorçage de la pompe, amenant ainsi l'arrêt du moteur ou empêchant sa mise en route:

1° Manque de combustible;

2° Air dans le circuit du combustible ;

3° Pompe défectueuse.

Le manque de combustible peut provenir de :

- Réservoir vide ou presque vide ;
- Robinet de réservoir fermé;

— Starter fermé ;

— Elément filtrant colmaté (voir "FILTRE A CARBU-RANT'').

II. L'air peut pénétrer dans le circuit :

- En cours de travail, lorsque le réservoir est insuffisamment rempli;
- Par des joints défectueux, le plus souvent par suite d'un mauvais remontage;
- Par des écrous ou raccords mal serrés ou détériorés.

III. Une pompe défectueuse peut provenir :

— D'un joint usé ;

D'un piston de pompe ovalisé ou détérioré.

Pour éviter ce dernier incident, il convient d'employer un combustible très propre et de ne pas manquer d'ajouter 5 % d'huile à l'essence de démarrage.

Réamorçage de la pompe:

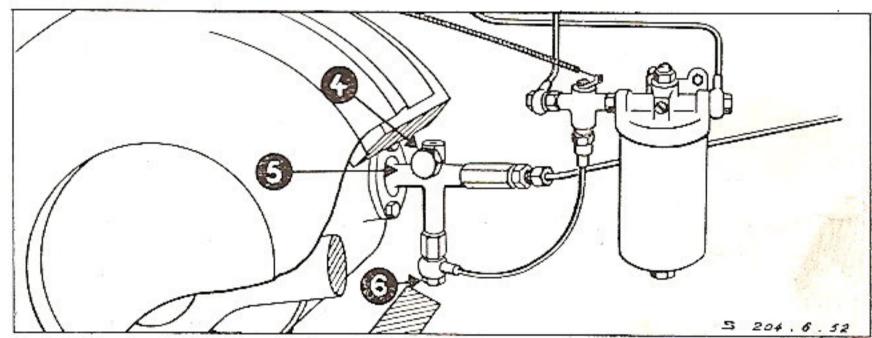


Fig. 23

Il convient de purger le filtre à carburant (voir cette rubrique), la pompe et la tuyauterie d'injecteur. Pour cela :

Réservoirs :

- Vérifiez que le réservoir de fuel est au minimum rempli à la moitié de sa contenance ;
- Remplissez entièrement le réservoir d'essence ;
- Mettez le starter en position "fermé".

II. Filtre:

- Vérifiez l'état du filtre à carburant et purgez-le (voir "FILTRE A CARBURANT");
- Mettez le starter sur la position "DEPART", en le tirant à fond.

III. Purge de la pompe:

- Avec une clé de 19, dévissez la vis creuse (fig. 23, n° 6) fixant la tuyauterie d'arrivée du carburant, en maintenant le raccord avec une clé de 21 pour ne pas le détériorer (fig. 23, n° 5);
- Laissez couler l'essence pendant 15 secondes; - Revissez la vis creuse en serrant modérément;
- Avec une clé de 14, dévissez la vis de purge (fig. 23, n° 4) de trois tours;
- Actionnez ensuite la commande à main de la pompe (fig. 2, rep. 1, page 4), jusqu'à ce que l'essence coule sans bulles d'air;
- Rebloquez la vis de purge (fig. 23, n° 4).

IV. Purge de l'injecteur :

- Avec une clé de 19, dévissez l'écrou raccord de la tuyauterie sur l'injecteur;
- Actionnez la commande à main de la pompe jusqu'à ce que l'essence arrive sans bulles d'air; - Rebloquez le raccord;
- Refaites le plein du réservoir d'essence.

L'opération est ainsi terminée. Malgré l'énumération de nombreuses opérations, elle n'est pas particulièrement longue, mais il vaut mieux, pour prévenir un désamorçage, maintenir le plein dans les réservoirs de fuel et d'essence (ne pas oublier d'ajouter 5 % d'huile à l'essence).

Si après ces opérations, la pompe se désamorce au démarrage du tracteur ou en cours de travail, vérifiez bien l'état de tous les joints et, en cas d'insuccès, faites appel à votre Agent (voir également 'INJECTEUR').

PRISE DE FORCE ARRIÈRE :

Arbre à six cannelures normalisées. Diamètre 34,9 mm (soit 1 pouce 3/8).

La vitesse de rotation varie de 540 à 965 t/mn au régime nominal.

La prise de force est commandée au moyen d'un levier (fig. 23) à trois positions :

1° Position indépendante;

2° Arrêt (point mort);

3° Position asservie.

 Asservie : Elle cesse de tourner quand on débraye le moteur.

 Indépendante : Elle tourne continuellement, le moteur étant débrayé ou non.

Pour la mise en service de la prise de force, opérez de la façon suivante :

1° **Asservie** : Débrayez à fond. Attendez l'arrêt presque total de la poulie. Poussez le levier vers la droite ;

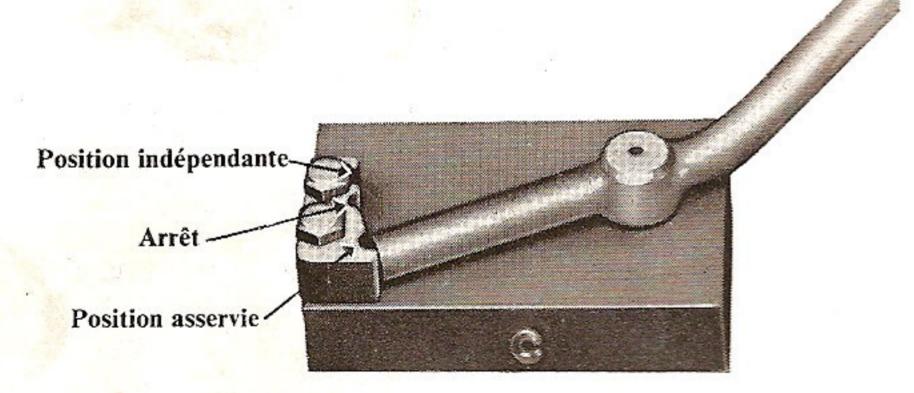
2° Indépendante: Sans débrayer, ralentir sensiblement la vitesse de rotation du moteur à l'aide de l'accélérateur et passer le levier de droite à gauche d'un mouvement sec;

3° Si vous n'avez pas besoin de la prise de force, laissez le levier au point mort.

Il est recommandé d'embrayer la prise de force en position indépendante, pendant au moins un quart d'heure au démarrage le matin, afin d'assurer un graissage convenable des pignons.

La position indépendante permet de transmettre la puissance aux machines de culture qui doivent tourner, même le tracteur débrayé.

Fig. 24



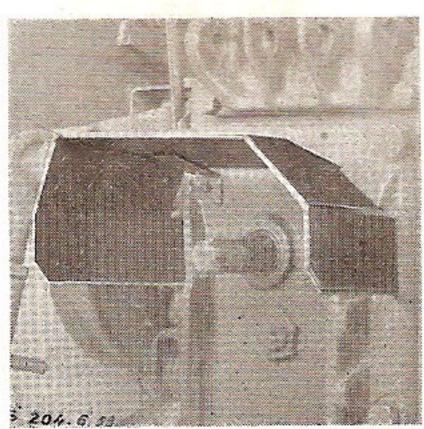


Fig. 25

La prise de force est protégée par un capot démontable (fig. 25).

PRISE DE FORCE LATÉRALE:

Sous le côté gauche du bâti, à hauteur du marchepied, en dévissant la plaque boulonnée on découvre un pignon monté sur l'arbre de la prise de force. Ce pignon assure le fonctionnement d'un dispositif pour l'entraînement d'une barre de coupe, ou d'un treuil pour travaux en coteau (fig. 26).

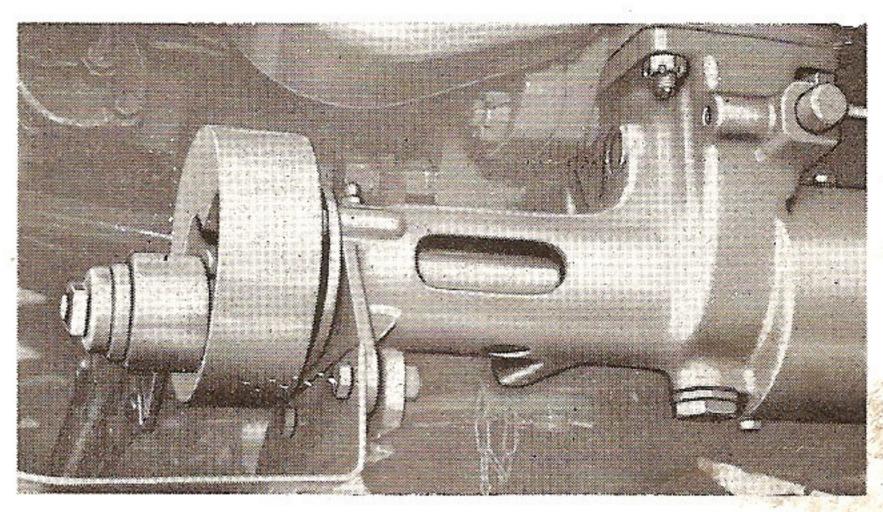
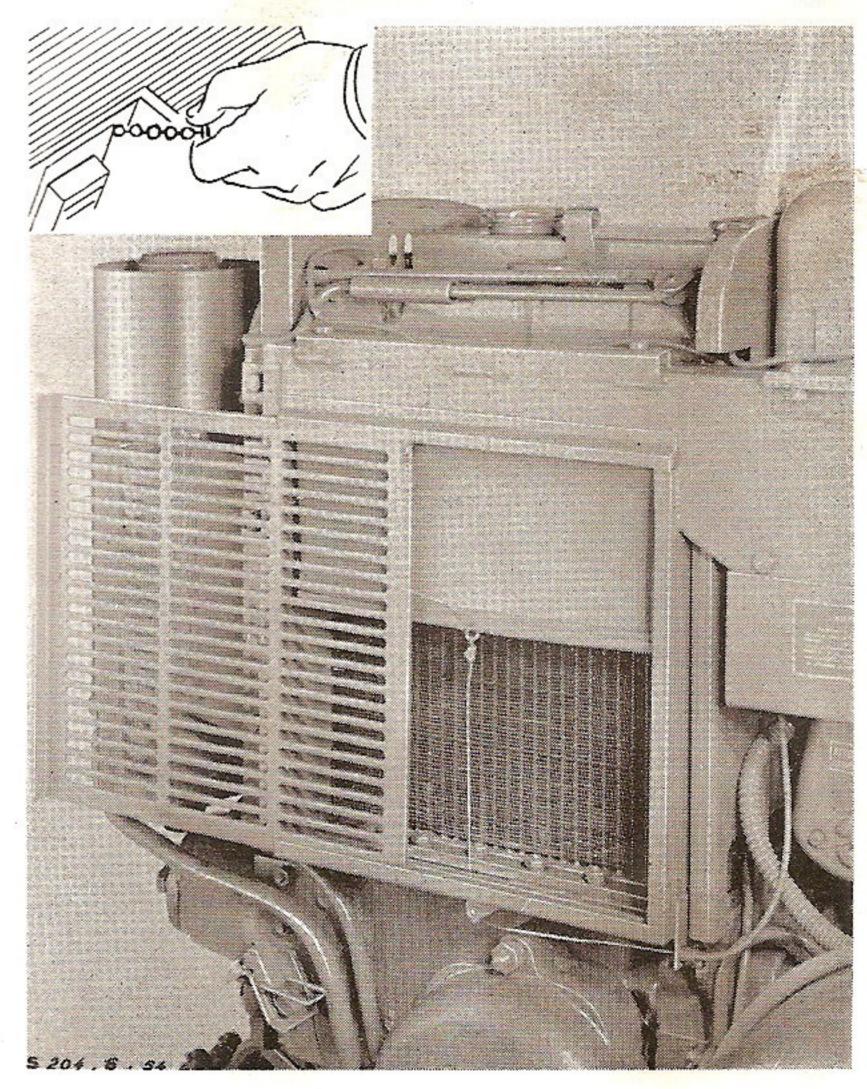


Fig. 26

RADIATEUR - REFROIDISSEMENT :

Le refroidissement est à circulation par thermosiphon avec radiateur à alvéoles et ventilateur muni d'une poulie réglable pour tension de courroie. Un rideau placé devant le radiateur permet de régler le refroidissement (fig. 26). Sa commande est assurée par une tirette qui se trouve au poste de pilotage côté gauche du tableau de bord.

Fig. 27



Le cadran "VISAMATIC" vous permet de contrôler immédiatement la température de l'eau du radiateur qui doit se maintenir entre 80 et 90°. Cette température est indispensable pour la bonne marche du moteur et on doit éviter, pour son bon fonctionnement et sa longévité, de le faire travailler au-dessous ou au-dessus de ces températures.

Entretien. — Evitez l'eau trop calcaire qui, à la longue, entartre le radiateur et diminue le refroidissement.

Employez de préférence de l'eau de pluie.

En période de gel, ajoutez un antigel à l'eau de refroidissement, par exemple 20 % d'alcool ou 25 % dans les grands froids jusqu'à — 12°. Au-delà, il vaut mieux vidanger le système de refroidissement (voir "CYLINDRE").

Dans ce cas, n'oubliez pas de faire le plein le lendemain, mais employez seulement de l'eau tiède, car de l'eau trop chaude provoquerait le fissurage du cylindre.

Surveillez la tension de la courroie de ventilateur. Une tension insuffisante diminue le refroidissement du moteur ainsi que la charge de la génératrice. Trop élevée, elle peut provoquer l'usure prématurée du roulement de ventilateur.

Pour régler la tension :

- Dévissez les six vis qui se trouvent sur la poulie

(côté extérieur) ;

— Enlevez le flasque de poulie et supprimez une ou deux rondelles d'épaisseur. Pour ne pas les perdre, remontez-les sur l'extérieur du flasque (car vous pouvez en avoir besoin lorsque vous monterez une courroie neuve;

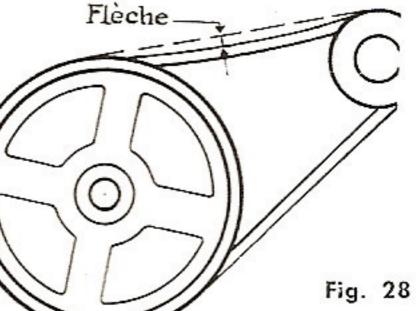
– Remontez le flasque en prenant bien soin de

l'appliquer correctement sur la poulie.

Pour monter une courroie neuve, vous devez effectuer le démontage du flasque de poulie comme indiqué cidessus. Avec une tension correcte, la flèche obtenue lorsque l'on appuie au milieu / de la courroie, doit être égale l'épaisseur de celle-ci, s soit 2 cm environ (fig. 27).

Graissez tows les trois jours l'arbre de ventilateur (voir

"GRAISSAGE").



RÉGULATEUR:

Le régulateur mécanique centrifuge se trouve à l'intérieur du volant (côté droit du tracteur). Il permet de faire varier la vitesse de 600 à 1.100 t/mn au travail.

Placé en bout d'arbre manivelle, le régulateur contrôle la vitesse de rotation du moteur en fonction de la charge imposée par le travail du tracteur. Il maintient le ralenti du moteur à vide.

Une commande à main du régulateur placée à portée du conducteur permet de contrôler la vitesse de régime du moteur de 600 t/mn à 1.200 t/mn (fig. 28).

Entretien. — Maintenir l'huile à son niveau dans le carter régulateur.

En cas de mauvais fonctionnement, s'adresser à votre Agent, seul qualifié.



Fig. 29

RELEVAGE:

Relevage hydraulique intégré, du type asservi avec réglage du terrage des outils. Attelage trois points (voir aussi "ATTELAGE").

- Pression normale d'utilisation: 105 kg/cm².
- Vérin de 75 mm de diamètre.
- Pression maximum: 140 kg/cm².
- Distributeur à décompression automatique à haute sensibilité.



Fig. 30

- Prise de pression pour commande de vérin à distance (sur demande).
- Commande du relevage à l'arrière du siège côté droit (fig. 30).

Entretien. — Effectuez la première vidange après 50 heures de travail, et démontez le filtre situé dans la partie inférieure du réservoir. Son démontage s'effectue en retirant les vis de fixation. Nettoyez le filtre à l'essence, laissez sécher sans essuyer, car les chiffons laissent des peluches nuisibles à l'efficacité du filtre.

Remontez le filtre en veillant à la bonne portée du joint.

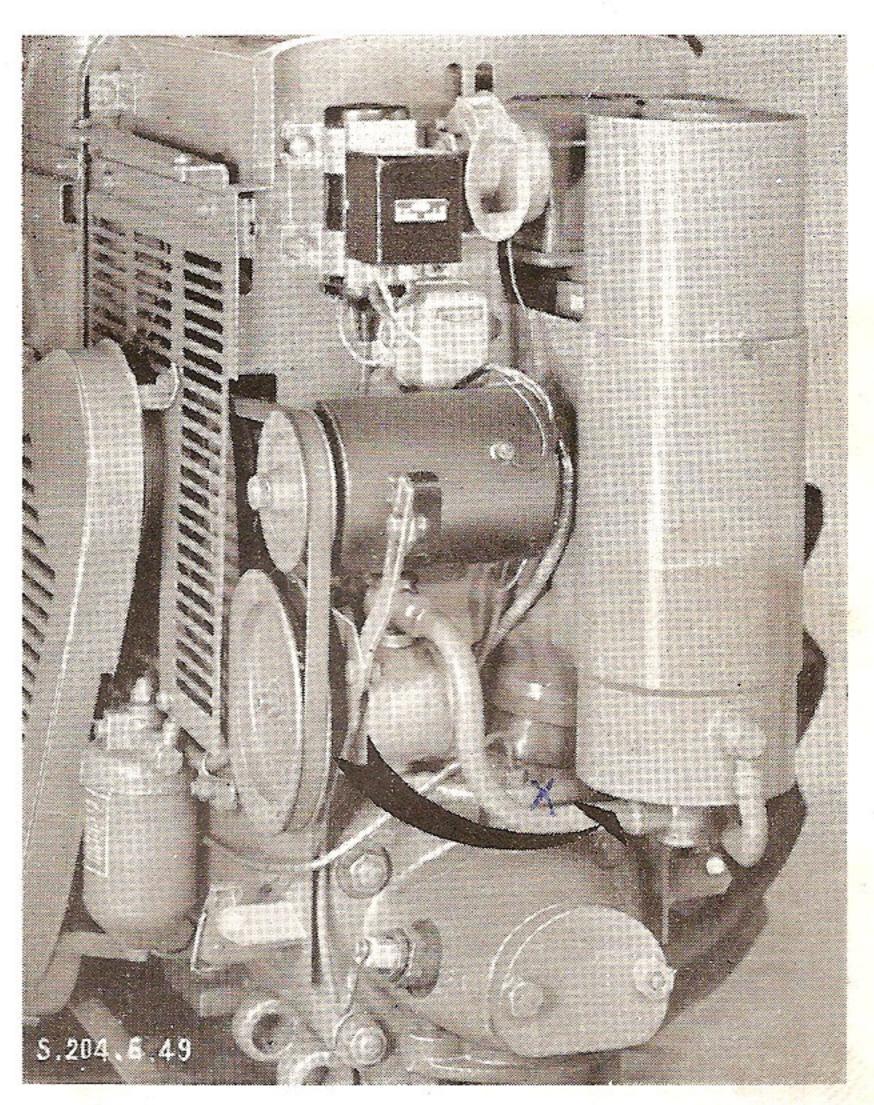


Fig. 31. — Démontage du filtre.

RÉSERVOIRS:

Combustible. — Vous avez intérêt à ne pas laisser le réservoir vide, sinon la pompe d'injection (voir cette rubrique) se désamorce et un réamorçage est nécessaire.

Attention! Si le réservoir contient trop peu de fuel, il peut arriver, dans les cahots ou dans les pentes, que le tube plongeur ne soit plus immergé, d'où entrée d'air et désamorçage ou, tout au moins, mauvais fonctionnement du moteur.

Essence de démarrage. — Vous avez également intérêt à maintenir plein ce réservoir, sinon vous risquez de

désamorcer la pompe au démarrage.

N'employez jamais d'essence pure qui risque de provoquer une usure rapide de la pompe et la destruction de son joint d'étanchéité. Ajoutez toujours 5 % d'huile, ou bien utilisez le "mélange deux-temps" du commerce.

Huile. — Ne pas omettre de surveiller fréquemment son niveau et d'en faire le plein tous les matins avec une huile très propre ayant les caractéristiques recommandées (voir 'GRAISSAGE'').

Veillez à ce que le remplissage de ces divers réservoirs soit fait très proprement. Les poussières sont les ennemies numéro un de la pompe, de l'injecteur et du moteur.

Vous avez intérêt à faire le plein des réservoirs après chaque journée de travail, dès le retour au garage.

En cas de mauvais fonctionnement, adressez-vous à votre Agent.

RODAGE:

(Voir "FONCTIONNEMENT ET CONDUITE", page 19.)

ROUES:

(Voir "PNEUMATIQUES" et "VOIES".)

SIÈGE :

Le siège, en matière plastique à suspension élastique réglable, est particulièrement confortable. Il est également réglable dans trois positions d'avant en arrière. Il se bascule facilement en cas de pluie et vient reposer sur le volant (fig. 32):

- Siège (rep. 1);

Vis de fixation de la patte (rep. 2);
Patte de fixation arrière du siège (rep. 3);

- Vis de réglage de l'élasticité (rep. 4);

 Encoches de réglage de recul ou d'avancement du siège (rep. 5);

— Pattes de fixation avant du siège (rep. 6).

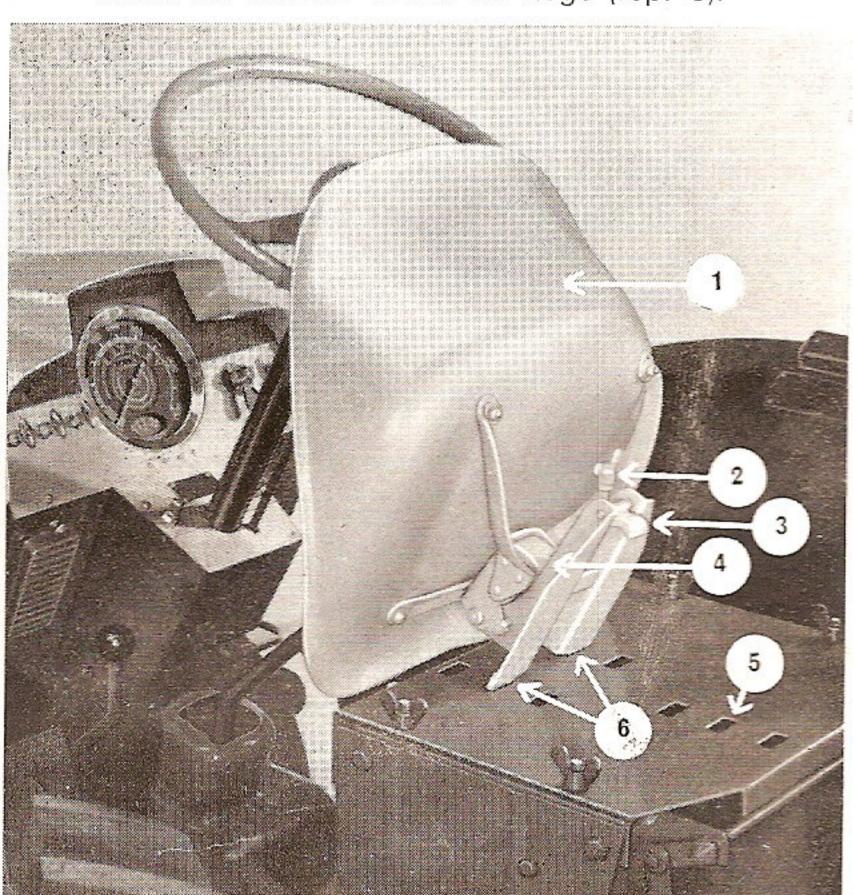


Fig. 32

Pour régler le siège en bonne position selon la taille du conducteur, procédez de la façon suivante :

 Dévissez la vis de fixation (rep. 2), en dégageant la patte arrière (rep. 3). Ensuite, poussez légèrement vers l'avant et sortez le siège;

 Après avoir choisi l'emplacement convenant au conducteur, mettez les pattes (rep. 3 et 6) dans les encoches et serrez la vis (rep. 2) assez fortement à la main;

 Pour basculer le siège, dévissez la vis (rep. 2) en dégageant la patte arrière (rep. 3). Relevez le

siège contre le volant.

Pour le réglage de l'élasticité : Après avoir desserré le contre-écrou, agissez sur la vis (rep. 4) selon la souplesse demandée.

Vérifiez de temps à autre, le serrage de la fixation. La vis permet de comprimer plus ou moins le bloc de caoutchouc servant d'amortisseur au siège. En desserrant la vis, on a un siège plus souple.

SIÈGE D'AILE:

(Sur demande.)



Fig. 33. — Siège d'aile.

TABLEAU DE BORD:

Le tableau de bord est décrit au chapitre "COMMAN-DES ET CONTROLES", page 4.

TRANSMISSION DE PUISSANCE :

(Voir "PRISE DE FORCE".)

VENTILATEUR:

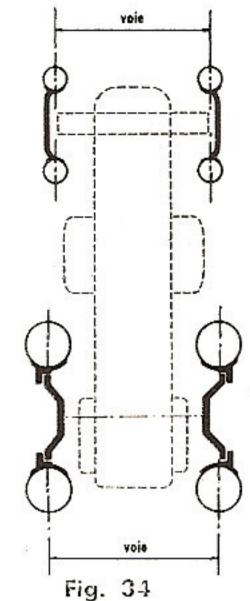
(Voir ''REFROIDISSEMENT''.)

VISAMATIC:

Le cadran "VISAMATIC" rassemble sous vos yeux tous les éléments intéressant la marche du tracteur : témoin de charge, vitesse de la poulie et de la prise de force, vitesse du tracteur sur route, température du moteur, sélecteur de régime économique (voir fig. 3).

VITESSE LENTE:

(Voir "BOITE DE VITESSES".)



VOIES:

La voie est la distance séparant les roues d'un même essieu dans l'axe des pneus, à sa rencontre avec le sol (fig. 34).

La largeur extérieure de la trace s'obtient en ajoutant une fois la largeur du pneu à la voie. La largeur intérieure s'obtient en retranchant une fois la largeur du pneu à la voie.

Voie avant:

Pour faire varier la voie avant, opérez comme suit, après avoir mis sur cales :

- Enlevez les deux boulons qui se trouvent à l'extrémité gauche de l'essieu (rep. 2 et 3) (fig. 35) ;
- Desserrez les pattes de blocage (rep. 1) (fig. 35).

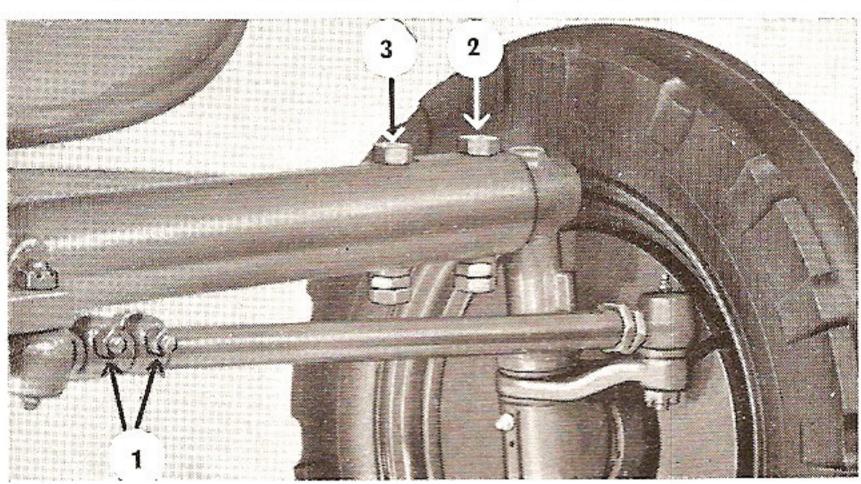


Fig. 35

- En tirant ou poussant la roue, amenez-la, par coulissement, dans l'essieu tubulaire, à la position désirée en dégageant le nombre de ''trous'' correspondants, suivant le tableau ci-dessous.
- Resserrez les pattes de blocage des barres de direction à l'encoche correspondante.

Voies avant en millimètres

Type d	e tracteur	Large	Etroit	Normal
	0	1.200	848	1.087
dégagés e l'essieu	. 1	1.290	928	1.207
de l'e	2	1.380	1.008	1.327
177 Table 1	3	1.470	1.088 1.261	1.447
de trous extrémité	4	1.560	1.168	61
	5	1.650		
Nombre à chaque	6	1.740		
٥، ک	7	1.830		

- Par retournement des voiles :
- Bloquez les écrous ;
- Opérez de la même manière pour l'extrémité gauche de l'essieu.

Dans certains cas, pour faire varier la voie avant, vous pouvez retourner les roues, c'est-à-dire placer vers l'intérieur la partie bombée habituellement tournée vers l'extérieur.

Voie arrière:

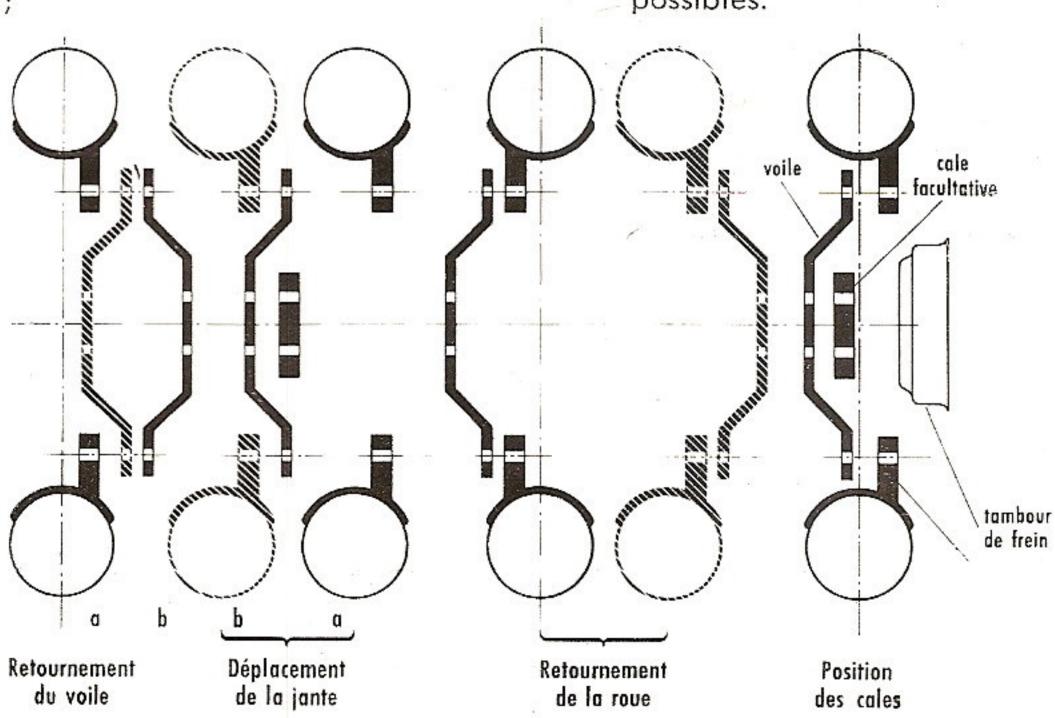
La voie arrière du tracteur "SUPER 204" est rendue variable par les diverses possibilités ci-dessous :

- 1. Déplacement des jantes qui peuvent être fixées :
 - a) Entre le voile et le corps du tracteur, c'est-à-dire à l'intérieur de la roue, tableau page 18, série ''A'' (colonnes 1 et 3);
 - b) De l'autre côté du voile par rapport au tracteur, c'est-à-dire à l'extérieur de la roue, tableau page 18, série "A" (colonnes 2 et 4).
- 2. Retournement du voile dont la partie bombée peut être tournée :
 - a) Vers l'extérieur, tableau page 18, série "A" (colonnes 1 et 2);

- b) Vers l'intérieur, tableau page 18, série ''A'' (colonnes 3 et 4).
- 3. Retournement de la roue complète. Pour respecter le sens de rotation indiqué sur le pneu, il faut permuter les routes, c'est-à-dire passer la roue droite à gauche et inversement.

Par ce simple échange des roues, chacun des quatre montages de la série 'A' donne le montage figurant dans la même colonne dans la série 'B'.

4. Interposition de cales entre le voile de roue et le tambour de frein sur lequel il se fixe. Ces cales sont fournies sur demande (sauf pour le ''204 Large'') et permettent de doubler encore le nombre de montages possibles.



Voie arrière des Tracteurs Super 204

(en millimètres)

TYPE DE TRACTEUR	Série A				
/IGNERON	sans cales		767	833	935
	avec cales	781	883	949	
LARGE Pneus 9 X 36	sans cales	1203	1305	1611	1713
Largeur 238 mm	sans cales			981	10,59
TYPE DE TRACTEUR	Série B				3
	.1	1235	1133	1067	965
VIGNERON	avec cales (+ 116 mm)	1351	1249	1183	1081
NOTIFIE	sans cales	1375	1275	1175	
NORMAL	avec cales (+ 116 mm)	1491	1391	1291	
LARGE	sans cales	1913	1811	1505	1403
ETROIT	sans cales		Identique ou normal		1253
	avec cales				1366

Par retournement de la roue (voir paragraphe 3) du tracteur "\$ 204" étroit, les dimensions de voie suivantes peuvent encore être obtenues :

Série A Série B

sans cales: 1269 avec cales: 1385

18

FONCTIONNEMENT ET CONDUITE

Mise en route

Avant d'utiliser votre « SUPER 204 », il est indispensable de vous familiariser avec les diverses commandes détaillées à la rubrique « COMMANDES ET CONTRO-LES » figurant aux pages 4 et 5.

PREPARATION

Avant toute chose, n'oubliez pas que vous allez travailler plusieurs heures de suite et qu'il convient de prendre avec votre « SUPER 204 », les précautions habituelles que vous prenez en pareil cas avec tout véhicule automobile.

Vérifiez que les pleins des divers réservoirs ont bien été faits: fuel, essence de démarrage, huile, eau. Naturellement, le graissage journalier aura été effectué au préalable, comme indiqué à la rubrique « GRAISSAGE », page 20. Afin d'assurer dès le départ une large lubrification des organes en mouvement, il est très important de faire effectuer une cinquantaine de tours à la commande du graisseur (voir « GRAISSEUR »).

Votre tracteur est ainsi prêt pour une nouvelle journée de travail. Vous pouvez prendre place sur le siège.

LA MISE EN ROUTE

La mise en route n'est guère plus compliquée que celle de votre voiture automobile et vous retrouverez dans

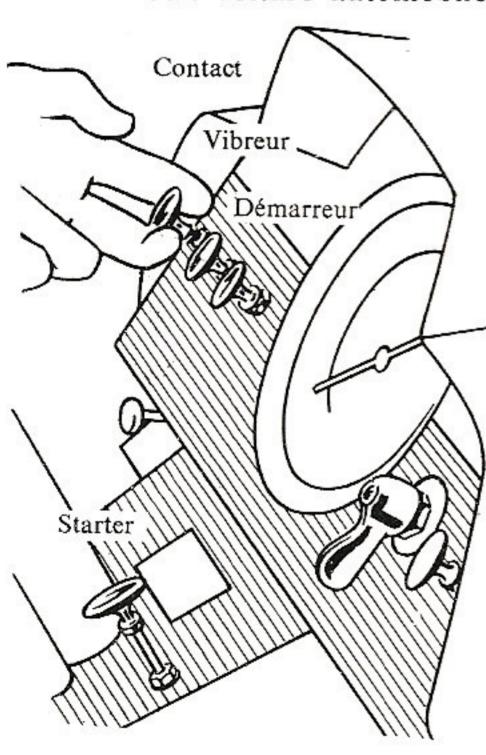


Fig. 36

les opérations successives à réaliser, la plupart des gestes familiers que vous machinaleexécutez ment lorsque vous vous mettez au volant de votre voiture. Les différences quelques proviennent de qu'un moteur à combustion interne ne se met pas en route comme un moteur à explosion.

Comme d'habitude, mettez tout d'abord au point mort les leviers de vitesse et de prise de force et ouvrez les robinets de batterie et de fuel.

Le lancement est réalisé à l'aide de diverses commandes se suivant de gauche à droite sur le tableau de bord, dans l'ordre des opérations (fig. 36). Tirez à fond le starter et amenez la commande d'accélération placée sous le volant à sa position moyenne. Mettez le levier de régulateur à mains dans une position moyenne. Actionnez une dizaine de fois le levier de commande à main de la pompe, dont le bon fonctionnement vous est signalé par un léger crissement.

Vous tirez ensuite le contact (ce qui allume la lampetémoin du « VISAMATIC) (charge) et le bouton du vibreur dont la lampe-témoin s'allume.

Tout est prêt pour actionner la tirette de démarreur. Tirez sur la commande et lâchez dès que la compression est atteinte.

Recommencez l'opération si besoin est et actionnez la commande à main de la pompe pour amener un excès de combustible, afin de favoriser le départ.

Si la lampe de charge reste allumée et l'aiguille du « VISAMATIC » à zéro, c'est que le moteur tourne à l'envers.

Arrêtez-le et recommencez la mise en marche. Remarquez au passage, que l'aiguille du « VISAMATIC » reste à zéro si vous appuyez sur la pédale de débrayage.

Au bout d'une minute ou deux de fonctionnement, supprimez le starter en appuyant à fond sur sa commande et, dès que la marche du moteur est normale, coupez le vibreur. Rétablissez-le si le moteur, n'étant pas encore assez chaud, tournait irrégulièrement.

ARRET

Lorsque vous voulez arrêter le moteur, il convient de penser au démarrage suivant. Pour cela, opérez dans l'ordre inverse : tirez à fond le starter et la commande du vibreur.

Après une minute de fonctionnement, arrêtez le moteur en mettant la commande d'accélération à zéro, c'està-dire tout à fait en avant. Coupez les contacts sans oublier celui de la batterie.

Il est recommandé d'arrêter le moteur sur le carburant de démarrage, afin de préparer le prochain départ.

RODAGE

Pendant la période de rodage, il convient de ménager votre tracteur pour en tirer le meilleur parti par la suite :

- Pendant les 100 premières heures, n'effectuez que des travaux légers;
- Au bout d'une centaine d'heures, vous pouvez commencer les travaux de force, mais il convient d'être prudent encore pendant au moins une centaine d'heures.

A l'aide du compteur d'heures du cadran VISAMATIC, contrôlez les heures de travail et effectuez régulièrement les diverses opérations de graissage prescrites (voir page 20).

Au bout des 50 premières heures de service, il est indispensable d'effectuer la vidange du relevage hydraulique (voir cette rubrique).

Graissage

Le graissage revêt une importance capitale dans la bonne marche et la conservation des engins mécaniques modernes. Parmi ces derniers, le tracteur agricole travaille dans les conditions les plus dures et, le plus souvent, dans la poussière qui tend à s'insinuer partout. Le graissage a pour but d'éliminer les particules abrasives qui auraient pu arriver jusqu'aux organes en mouvement, malgré les divers filtres et les précautions prises à la manipulation des combustibles et des lubrifiants. Sans lui, cette poussière userait prématurément les différents organes.

Veillez donc tout spécialement aux opérations de graissage, suivant les indications données ci-dessous :

Opérations périodiques de graissage et d'entretien

(Reportez - vous aux pages 22 et 23 : pour l'identification des graisseurs et la détermination des lubrifiants.)

TOUS LES JOURS

(environ 10 heures de travail)

Graissage:

A l'aide de la pompe Técalémit, lubrifiez les 13 graisseurs suivants :

Articulations de barres de direction : 10 graisseurs,
 n° 1, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 29, 32 ;

- Fourrure d'embrayage :

1 graisseur n° 26;

— Levier d'embrayage : 1 graisseur n° 27 ;

Axe d'engrenages intermédiaires :
 1 graisseur n° 25.

Soit : 13 graisseurs.

Entretien:

D'autre part, faites le plein des réservoirs :

— de fuel ;

- d'essence (avec 5 % d'huile);

— d'huile.

Vérifiez:

— le plein du radiateur;

— la pression de gonflement des pneus.

Nettoyez:

 le filtre à air si vous travaillez en atmosphère poussiéreuse.

Vous avez intérêt à effectuer ces opérations le soir, en rentrant au garage.

TOUS LES 3 JOURS

Lubrifiez l'arbre de ventilateur : — 1 graisseur n° 14.

TOUTES LES SEMAINES

(50 à 60 heures de travail)

Graissage:

Lubrifiez les 13 graisseurs suivants :

- Axes de pivot de roue AV : 2 graisseurs, n° 3-30 ;
- Moyeux de roues avant : 2 graisseurs, nº 2-31 ;
- Arbre de balladeurs : 1 graisseur, n° 12 ;
- Pédales de frein : 1 graisseur, n° 13 ;
- Trompettes droite et gauche : 2 graisseurs ;
- n° 15-20; — Tige gauche de suspension de bras d'attelage : 2 graisseurs, n° 17-18;
- Frein à main : 1 graisseur, n° 22 ;
- Axe de pédale d'embrayage, n° 24;
- Axe de patin de frein d'embrayage, n° 28.

Soit: 13 graisseurs.

Lubrifiez à la burette les points suivants :

21. Timonerie de frein à main;

23. Timonerie de commande de relevage;

33. Génératrice ;

34. Timonerie d'accélérateur à main.

Entretien:

Nettoyez le pot d'échappement et le silencieux (voir ''ECHAPPEMENT'').

Ouvrez le robinet de purge qui se trouve sous le carter-moteur (côté gauche), dès l'arrivée au garage. N'oubliez pas de le refermer avant la mise en route suivante.

TOUTES LES 2 SEMAINES

(120 heures de travail)

Nettoyez:

— la boule (voir rubrique, page 7);

— la culasse (voir rubrique, page 8);

- les lumières d'échappement.

Contrôlez le niveau du carter d'engrenages intermédiaires (voir "ENGRENAGES INTERMEDIAIRES") et celui :

— du régulateur ;

— du réservoir d'huile de relevage.

TOUS LES MOIS

(250 heures de travail)

Entretien:

Vérifiez le niveau de la batterie.

Vidangez le relevage hydraulique et, une vidange sur deux, nettoyez le filtre à huile de relevage (voir RELEVAGE'').

TOUS LES 2 MOIS

(500 heures)

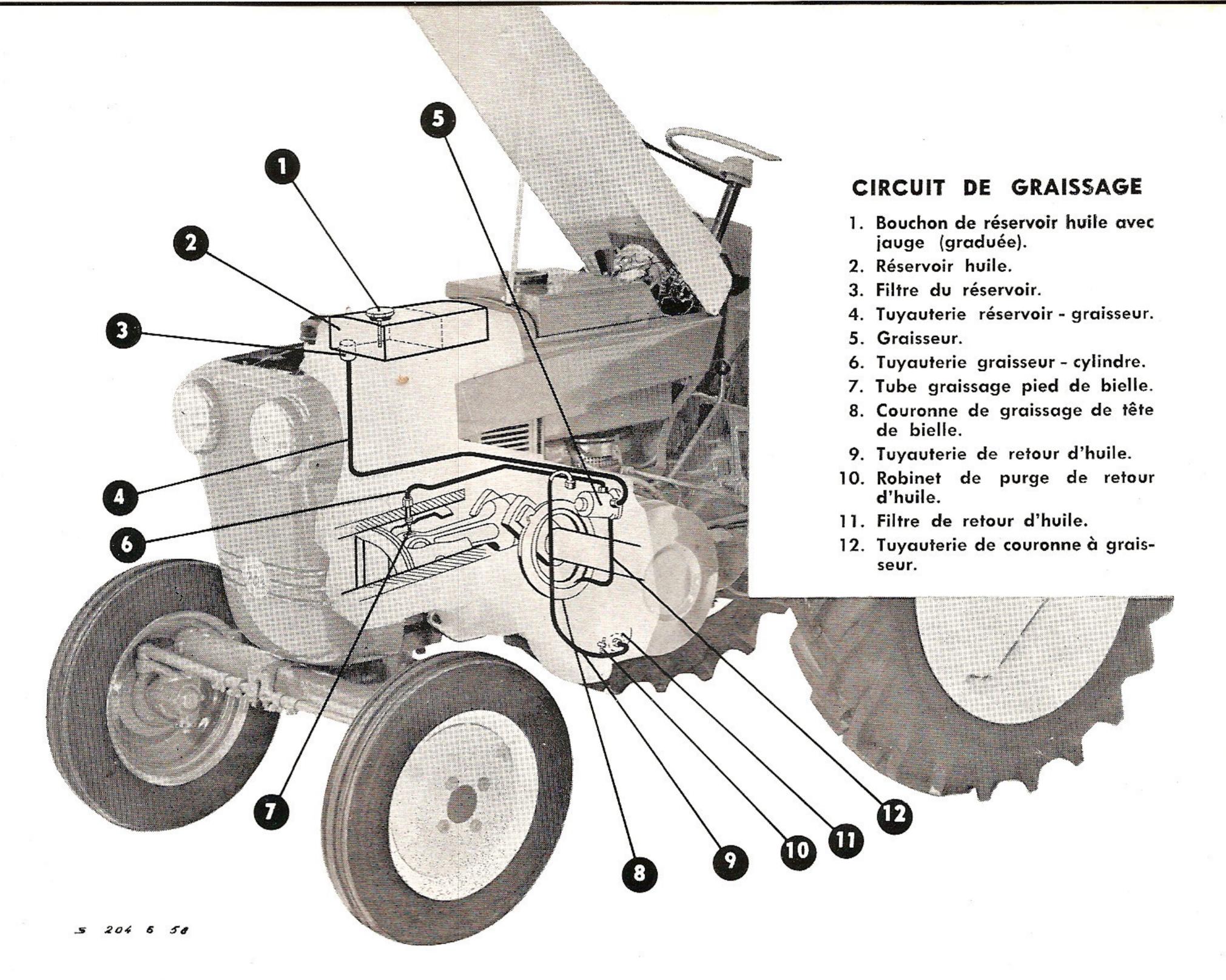
Vérifiez le niveau du boîtier de direction. Vidangez le carter de régulateur.

TOUS LES ANS

(3.000 heures)

Graissez modérément (un coup de pompe suffit) les câbles de freins, n° 16 et 19.

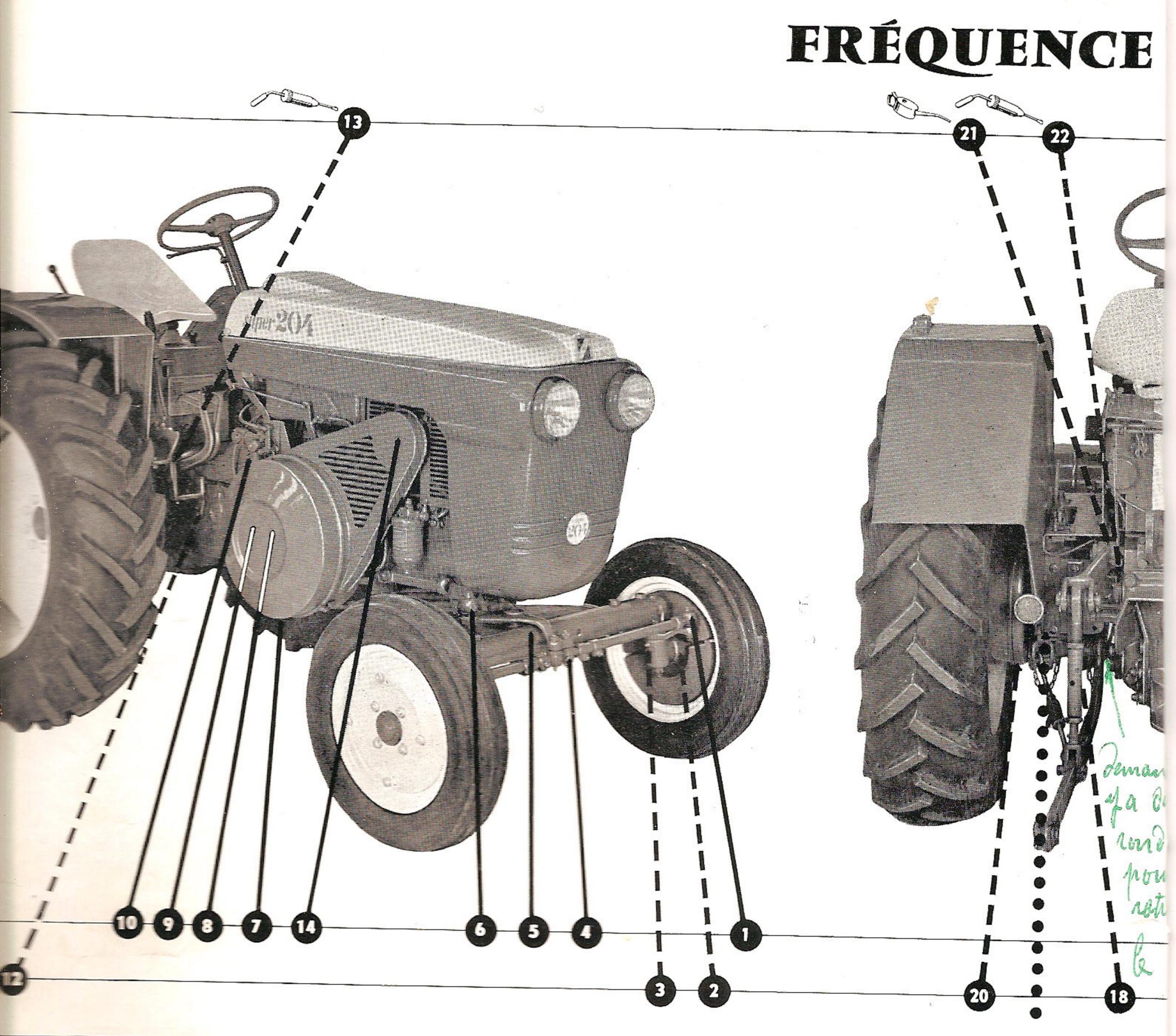
Vidangez la boîte et le pont, ainsi que le carter.



Vidanges périodiques LUBRIFIANTS A EMPLOYER

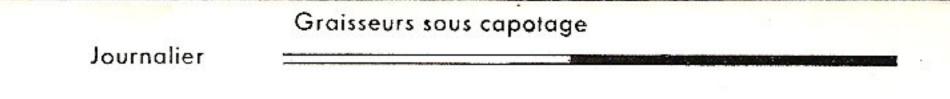
Préconisation BP ENERGOL

ORGANES	OPÉRATIONS	LUBRIFIANTS
MOTEUR Réservoir contenant 4,5 litres.	Faire le plein chaque jour.	BP ENERGOL DIESEL S 2 Eté: SAE 30. Hiver: SAE 20 W
CARTER DE RÉGULATEUR Contenance : 0,75 litre.	Vérifier le niveau toutes les 120 heures. Vidanger toutes les 500 heures.	— d° —
RELEVAGE HYDRAULIQUE Contenance : 5,5 litres.	Vérifier le niveau toutes les 120 heures. Première vidange après 50 heures. Vidanges suivantes toutes les 250 heures.	BP ENERGOL HYDRAULIC 80.
BOITE de VITESSES PONT - PRISE de FORCE Contenance : 15,5 litres.	Première vidange après 1.500 heures. Vidanges suivantes toutes les 3.000 heures.	BP ENERGOL GEAR-OIL SAE 140 EP.
BOITIER DE DIRECTION Contenance : 0,4 litre.	Vérifier le niveau toutes les 500 heures.	BP ENERGOL GEAR-OIL SAE 140 EP.
GÉNÉRATRICE ACCÉLÉRATEUR A MAIN	Graissage modéré à la burette. Quelques gouttes toutes les semaines.	HUILE MOTEUR.
ORGANES Graissés à la Pompe TÉCALÉMIT.	Suivant les tableaux "FRÉQUENCES DE GRAISSAGE", pages 22 et 23.	BP ENERGREASE L 2. MULTIPURPOSE.



Journallier	Hebdo- modaire	DESIGNATION
1	2 3	Rotule de barre d'accouplement roue gauche. Mayeu de roue gauche.
4 5	,	Axe de pivot de roue gauche. Rotule de barre d'accouplement sur levier double (gauche).
6 7 8		Axe de levier double de direction. Rotule de barre de direction sur levier double. Rotule de barre de direction sur levier de renvoi. Axe de levier de renvoi.
10	12	Rotule inférieure de la bielle de direction. Rotule supérieure de la bielle de direction. Arbre des baladeurs.
14	13	Axe de pédale de frein. Axe de ventilateur.

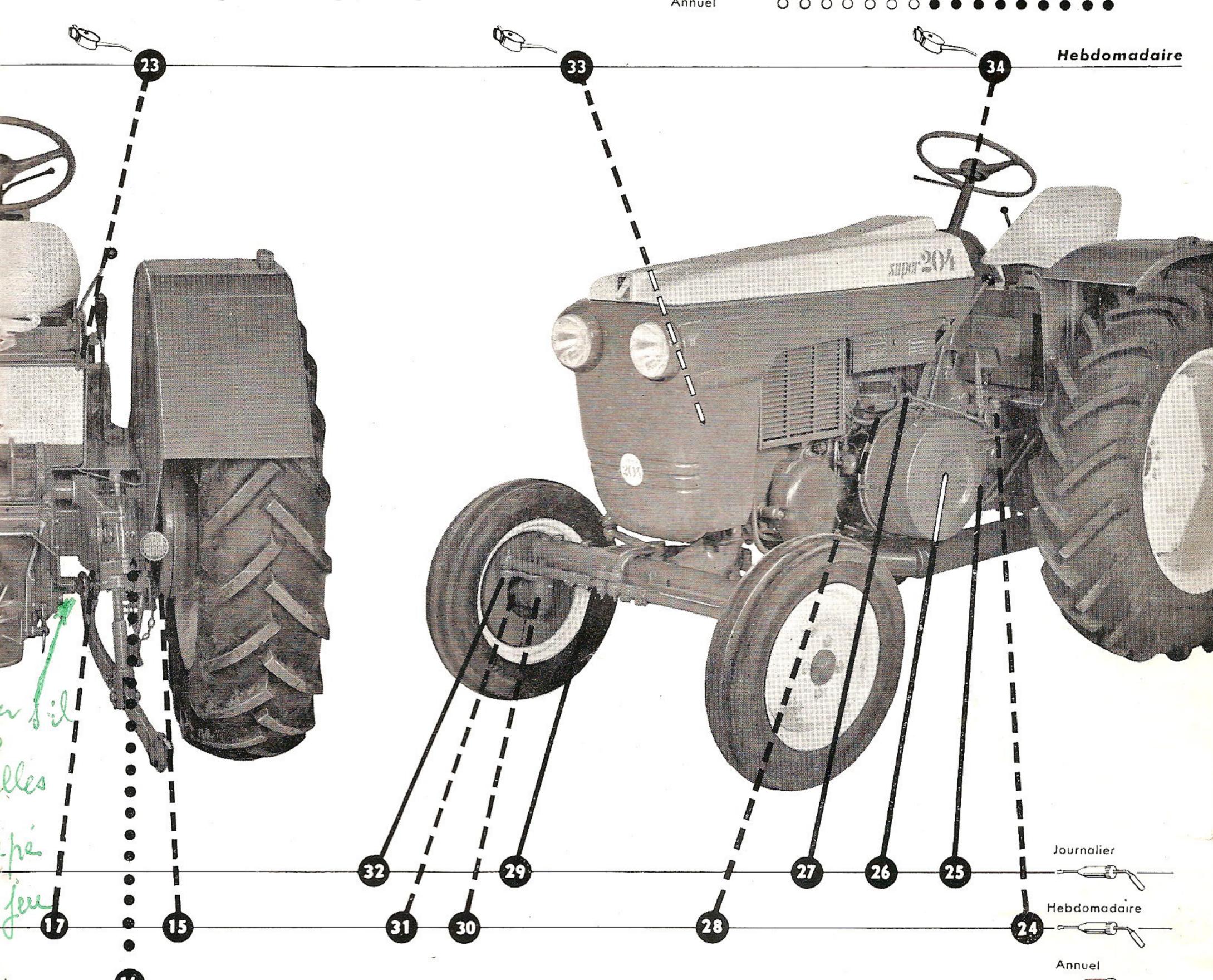
Hebdo- madaire	Annue
15	
	16
17	
18	
	19
20	
21	
23	6
22	



Hebdomadaire

DE GRAISSAGE

Annuel 0000000000



D	E	S	1	G	N	Α	T	1)	V	ı

Trompette droite.

Câble de frein droit.

Manchon supérieur de la bielle de relevage.

Manchon inférieur de la bielle de relevage.

Câble de frein gauche.

Trompette gauche.

Timonerie de frein à main.

Axe de frein à main.

Timonerie de commande de relevage.

Journalier	Hebdo- madaire	DESIGNATION
	24	Axe de pédale d'embrayage.
25		Axe d'engrenages intermédiaires.
26		Arbre manivelle.
27		Axe de commande d'embrayage.
	28	Axe de patin de frein d'embrayage.
29		Rotule de barre d'accouplement sur levier double (droite).
	30	Axe de pivot de roue droite.
	31	Moyeu de roue droite.
32		Rotule de barre d'accouplement roue droite.
	33	Génératrice.
	34	Timonerie d'accélérateur à main.

POUR VOS OUTILS DE CULTURE

CONSULTEZ NOS AGENTS



POUR LE MATERIEL DE CULTURE : "204 Labour".

Chaque matériel de culture, spécialement étudié, avec un attelage adapté, vous donnera dans les façons culturales entière satisfaction et vous procurera, grâce à cet ensemble homogène, un rendement optimum.

L'EMPLOI DES OUTILS DE MATERIEL DE CUL-TURE HOMOLOGUE CON-DITIONNE LA GARANTIE DU TRACTEUR.

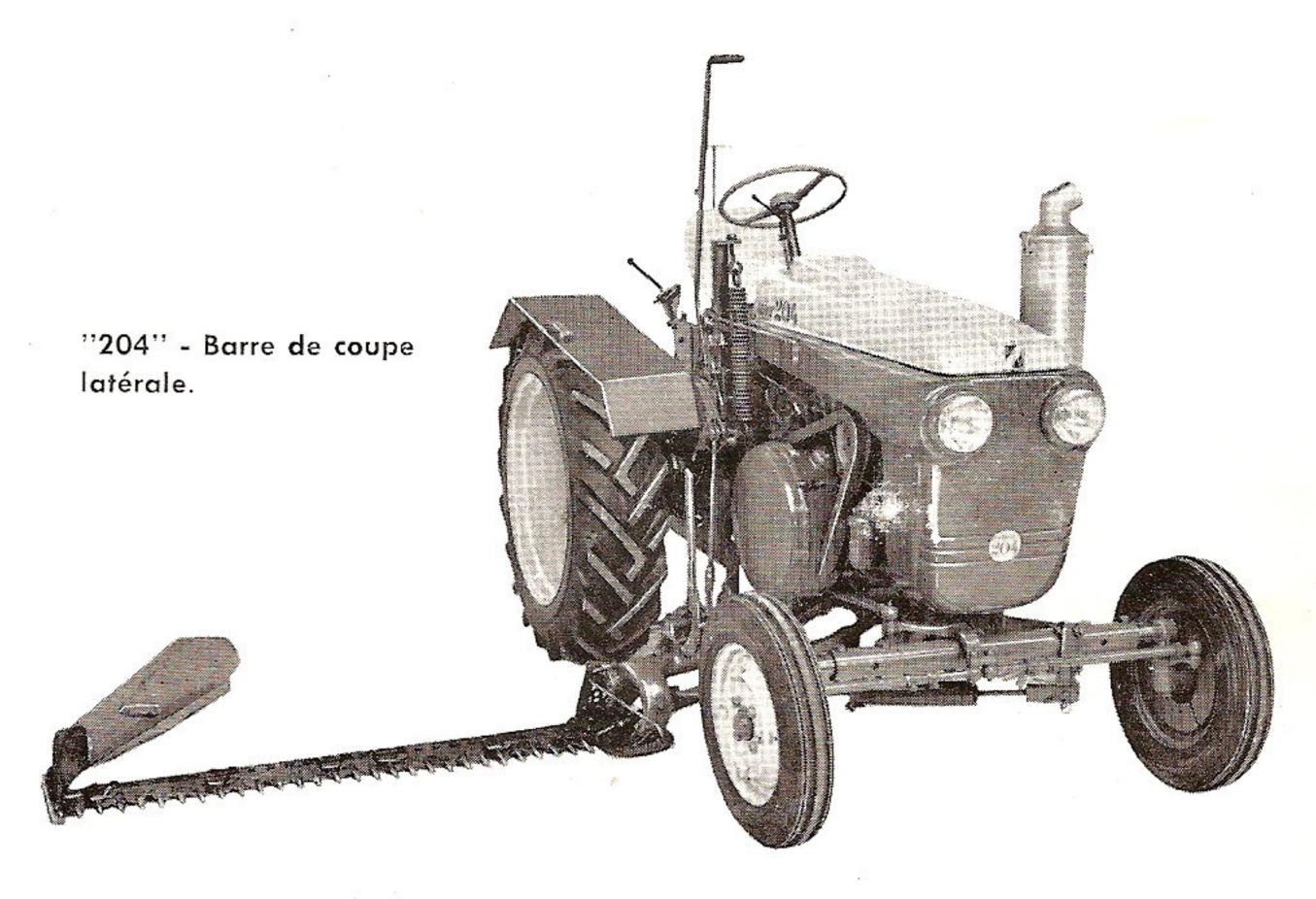
MATÉRIELS HOMOLOGUÉS

CHARRUES A SOCS:	Simple - Bisoc - Légère ou à Grand Dégagement porté	U.C.F. Huard Souchu-Pinet
	Brabant réversible - Miomosoc - Traîné - Porté	U.C.F. Huard
	Brabant réversible - Miomosoc - Bisoc - Porté	Souchu-Pinet
CULTIVATEURS:	Légers portés - A demits flexibles	S.O.F.A.C.
	Légers portés - A demis rigides	S.O.F.A.C.
	Légers portés - A dents spirales "Deltas-car"	U.C.F. Fondeur
	Lourds portés - A dents spirales "Fonres-car"	U.C.F. Fondeur
	Traînés - A dents flexibles ou rigides	Ets Champenois

MATERIELS HOMOLOGUÉS

PULVERISEURS:	Offset portés - 12 disques - Léger ou normal	U.C.F. Fondeur
	Traînés en X - 20 ou 24 disques	Ets Champenois
DECHAUMEUSES:	Portées - 5, 6 disques	Ets Cavel
	Charrue 4 corps - l butteur - Portée - Relevage vertical	Souchu-Pinet Gard
VIGNES:	Pulvériseur offset déporté - Verger	Gard
	Cultivateur extensible	Souchu-Pinet
VIGNES :	Remorque semi-portée - 3 T - 3,5 T	Charlet
MANUTENTION:	Hydrofourche	Agram
RECOLTE:	Barre de coupe portée latérale	Puzenat
	Barre de coupe portée 3 points	CASE
	Eclateur de fourrage	CASE
	Arracheuse de pommes de terre - Portée	Ets Champenois
	Corn-Picker semi-porté	CASE

POUR LE MATERIEL DE RECOLTE



ENERGOL ERANCE

SOCIÉTÉ FRANÇAISE DES PÉTROLES BP

AMIENS

2, rue Charles-Dubois - Tél. 70-51

BORDEAUX

25, quai des Chartrons - Tél. 29-25-65 à 69

CLERMONT-FERRAND

74, avenue de Royat, à CHAMALIERES - Tél. 77-83

DIJON

II. cours du Parc - Tél. 32-67-94 et 32-67-95

GRENOBLE

8 bis, boulevard Gambetta - Tél. 44-00-61

IMIE

1159, mue Maffionale - Tal. 116-20-57-44-68

LIMOGES

53, rue Théodore-Bac - Tél. 60-07

LYON

21-23, rue Renan - Tél. 72-55-64

MARSEILLE

7, rue Fortunée - Tél. 37-69-10

NANCY

19, rue Hermite - Tél. 52-92-32

NANTES

6, rue de Bréa - Tél. 73-39-10

NICE

10, avenue Shakespeare - Tél. 899-95

ORLEANS

10, boulevard de Verdun - Tél. 87-62-76

PARIS

75, rue de Tocqueville - Tél. BALzac 91-00

REIMS

40, rue Talleyrand - Tél. 47-72-91

RENNES

44, boulevard Sévigné - Tél. 40-24-51

ROUEN

II, rue de la Tour-de-Beurre - Tél. 71-99-23

TOULOUSE

51, rue Raymond-IV - Tél. 62-39-83

TABLE DES MATIÈRES

IDENTIFICATION DU TRACTEUR	2	Encombrement
CARACTERISTIQUES GENERALES	3	
DESCRIPTION. Commandes et contrôles	4	Engrenages inte
CIRCUIT COMBUSTIBLE		Filtre à air
ENTRETIEN :	5	Filtre à carbura
		Freins
Alourdissement (voir Masses d'alourdissement)		Graisseur
Amorçage de la pompe d'injection (voir Pompe d'injection)		Injecteur
d'injection)		Lumières d'écha
Attelage	6	Masses d'alourd
Avant-train		Mise en route (
Blackerie	6	Phares (voir Ecl
Blocage du différentiel	7	Piston
Boîte de vitesses	· /	Pneumatiques .
Boule		Pompe d'injection
Capots		Prise de force .
Carburants	8	Radiateur - Refi
Carrosserie	8	T 10000 0000
Carter d'engrenages intermédiaires (voir Engre- nages intermédiaires)	0	Régulateur Relevage
Chauffage (Climatisor)	9	Réservoirs
Clapets d'air	8	Rodage (voir Fo
Climatisor	8	Roues (voir Pneu
Combustibles (voir Carburants)	8	1000
Courroies (voir Génératrice et Refroidissement	8	Siège
et	14	Tableau de bord Transmission de
Crabotage (voir Blocage de différentiel)	7	Ventilateur (voir
Culasse	8	Visamatic
Cylindre	8	Visamanc Vitesse lente (vo
Démarrage (Voir Fonctionnement et Conduite)	19	Voies
Démarreur	8	Voies (Tableau c
Différentiel	9	
Direction	9	FONCTIONNEME
Génératrice		GRAISSAGE
Echappement	9	CIRCUIT DE GRA
Eclairage	9	LUBRIFIANTS A E
Equipement électrique	10	FREQUENCES DE
Embrayage	9	OUTILS DE CULTI

Encombrement (voir Caractéristiques générales) ou (Voies)	; 17
Engrenages intermédiaires	(
Filtre à air	11
Filtre à carburant	Ì
Freins	
Graissage	20
Graisseur	12
Injecteur	12
Lumières d'échappement (voir Cylindre)	8
Masses d'alourdissement	13
Mise en route (voir Fonctionnement et Conduite)	19
Phares (voir Eclairage)	9
Piston	13
Pneumatiques	13
Pompe d'injection	13
Prise de torce	14
Radiateur - Refroidissement	14
Régulateur	15
Relevage	15
Réservoirs	16
Rodage (voir Fonctionnement et Conduite)	19
Roues (voir Pneumatiques et Voies) 13 et	17
Siège	16
Tableau de bord	4
Transmission de puissance (voir Prise de force)	14
Ventilateur (voir Refroidissement)	14
Visamatic	4
Vitesse lente (voir Boîte de vitesses)	7
Voies	17
Voies (Tableau de voies variables)	18
NCTIONNEMENT ET CONDUITE	19
AISSAGE	20
CUIT DE GRAISSAGE	21
BRIFIANTS A EMPLOYER	
QUENCES DE GRAISSAGE	22
TILS DE CULTURE	24

