

Fig. 70

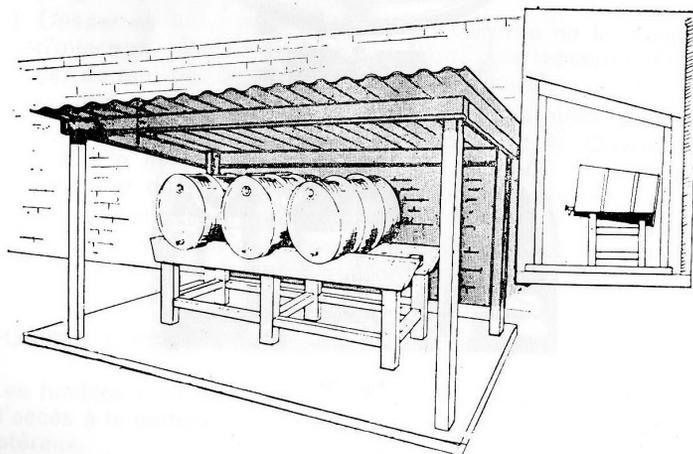


Fig. 71

STOCKAGE ET MANIPULATION DU COMBUSTIBLE

L'ajustage extrêmement précis des organes d'injection implique, pour leur bon fonctionnement et leur longévité, l'emploi d'un combustible absolument propre.

Il est impératif de se conformer aux prescriptions ci-dessous, pour obtenir un fonctionnement satisfaisant et régulier du système d'injection :

- 1° Ne jamais utiliser de récipient en métal galvanisé.
- 2° Ne jamais nettoyer les récipients avec un chiffon pelucheux
- 3° La capacité de stockage de combustible doit être telle que les intervalles entre les vidanges successives ne soient pas trop longs.

Une installation de 3.000 litres de capacité suffit pour une ferme moyenne.

- 4° La cuve de stockage doit être placée sous abri et si possible sur un berceau de hauteur suffisante pour pouvoir effectuer le remplissage du tracteur par gravité.

La cuve doit comporter un trou d'homme pour procéder au nettoyage et un bouchon de vidange pour les impuretés.

Le robinet doit se trouver à 75 mm environ au-dessus du fond pour éviter que les impuretés qui s'y déposent ne soient entraînées par le combustible, lors des prélèvements.

La cuve doit être inclinée vers l'arrière (côté bouchon de vidange) suivant une pente d'environ 4 cm par mètre.

- 5° Les fûts de combustible doivent être stockés à l'abri, de préférence sur un berceau et légèrement inclinés. Ne pas stocker les fûts trop longtemps avant l'emploi.

- 6° Lorsqu'on utilise une pompe pour le prélèvement de combustible, elle doit être vissée à fond sur le fût pour éviter que l'eau et les impuretés ne pénètrent dans le fût.

RÉGLAGES

Les indications ci-après ne concernent que les principaux réglages demandant à être vérifiés périodiquement.

REGLAGE DE LA GARDE DE LA PEDALE D'EMBRAYAGE

- Mesurer la hauteur H du dessous du patin de la pédale au marchepied du tracteur.
- Appuyer sur la pédale pour amener les doigts d'embrayage juste au contact de la butée. Mesurer la hauteur h de la pédale dans cette nouvelle position.
- La différence G des hauteurs qui constitue la garde de la pédale, doit être de 27 mm (voir fig. 72).
- Régler celle-ci en vissant ou dévissant à la demande les écrous E (fig. 72).

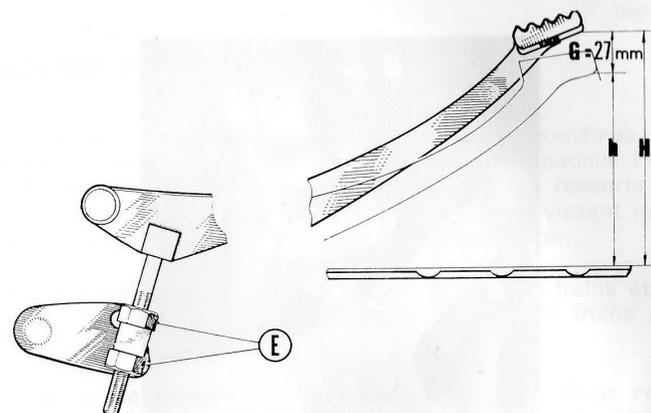


Fig. 72

REGLAGE DE LA PEDALE DE BLOCAGE DE DIFFERENTIEL

Le blocage de différentiel se règle en vissant ou en dévissant la vis fléchée (fig. 73), de manière que la pédale étant complètement enfoncée, il reste une garde de 10 mm entre celle-ci et le marchepied.

Fig. 72

Réglage de la pédale d'embrayage

Fig. 73

Réglage de la pédale de blocage de différentiel

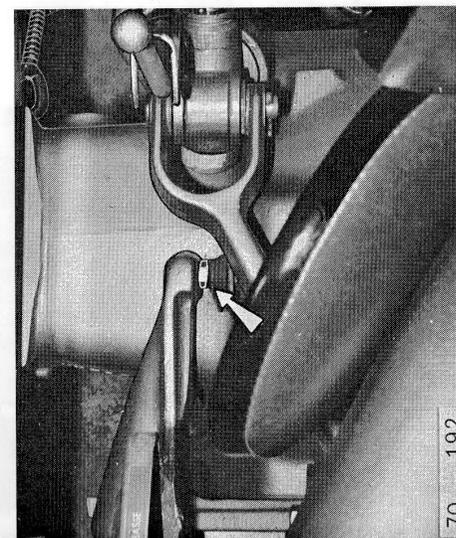


Fig. 73

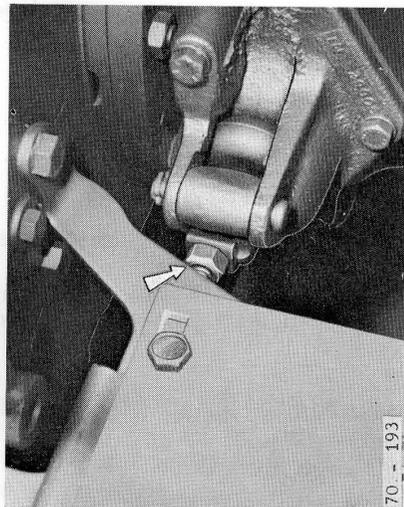


Fig. 74

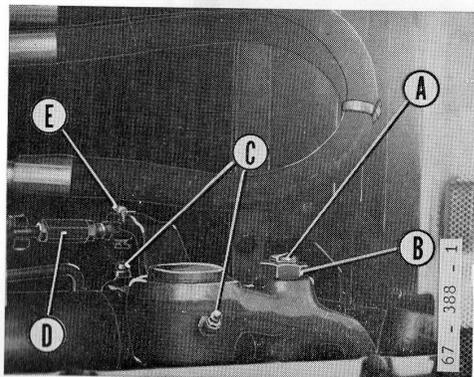


Fig. 75

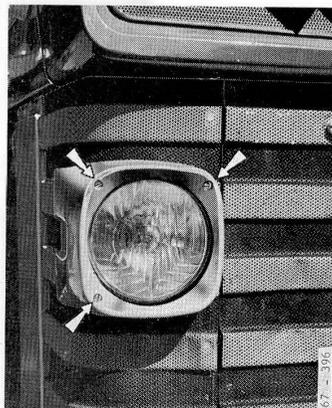


Fig. 76

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. 74) en vissant pour réduire la garde ou en dévissant pour l'augmenter.

La garde normale à la pédale est de 65 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.

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

(sur demande pour certains tracteurs 168)

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.

Fig. 74 — Réglage des freins

Fig. 75 — Réglage de la direction assistée

- | | |
|--------------------|-----------------------------|
| A — Vis de réglage | D — Manchon de réglage |
| B — Contre-écrou | E — Axe de la tige |
| C — Graisseurs | de commande de distributeur |

Fig. 76 — Réglage des phares

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.

IMPORTANT : Ne jamais faire tourner le moteur lorsque le réservoir de direction assistée est vide.

Si, pour une raison quelconque, l'utilisateur est amené à isoler le dispositif d'assistance hydraulique, comme indiqué ci-dessus, il lui suffit de serrer à fond mais néanmoins modérément la vis (A) après avoir débloqué le contre-écrou (B).

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 (B) de la vis de réglage (A) et serrer cette vis à fond.
- 4° Déposer l'axe (E) de fixation de la tige de commande du distributeur et tourner le manchon de réglage (D) jusqu'à ce que l'axe (E) se mette en place sans difficulté.
- 5° Reposer l'axe (E) en disposant la rondelle plate vers le haut et goupiller.
- 6° Desserrer la vis de réglage de sept tours complets et bloquer le contre-écrou (B).

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

REGLAGE DES PHARES (fig. 76)

Le réglage des phares s'effectue à l'aide des trois vis de la collerette.

La vis inférieure règle la hauteur du faisceau. La vis supérieure opposée règle la position latérale du faisceau.

La troisième vis règle simultanément la position latérale et en hauteur du faisceau.

Il est conseillé de faire effectuer cette opération par le Concessionnaire.

Note : Si l'on change de dimensions de pneumatiques, il est bon de faire effectuer un nouveau réglage des phares.

Les ampoules du type Européen sont facilement amovibles par la grille à l'avant de la calandre.

Pour remplacer une ampoule, déposer le porte-lampe (3 fiches), le protecteur en caoutchouc, dégager le ou les clips de fixation de l'ampoule en serrant les deux branches entre les doigts, et les basculer.

Extraire ensuite l'ampoule.

CHANGEMENT DE VOIE DU TRACTEUR

Roues avant (tracteur 168 - essieu normal) :

La voie avant est réglable de 1,22 à 2,03 m par paliers successifs de 10 cm (fig. 78).

Les 7 premières positions de réglage (1,22 m à 1,83 m inclus) sont obtenues par l'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. Avec le chargeur, ne pas travailler à une voie supérieure à 1,42 m.

Le changement de voie nécessite les opérations suivantes :

- Déposer les boulons (A, fig. 77).
- Desserrer les vis (B).
- Régler à la voie désirée.
- Replacer les boulons (A) et les vis (B) en ayant soin de les engager convenablement dans les avant-trous des barres d'accouplement.

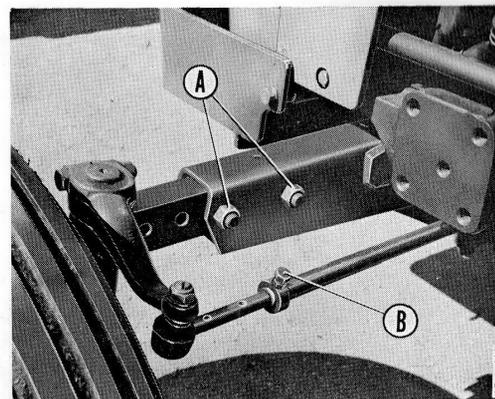


Fig. 77

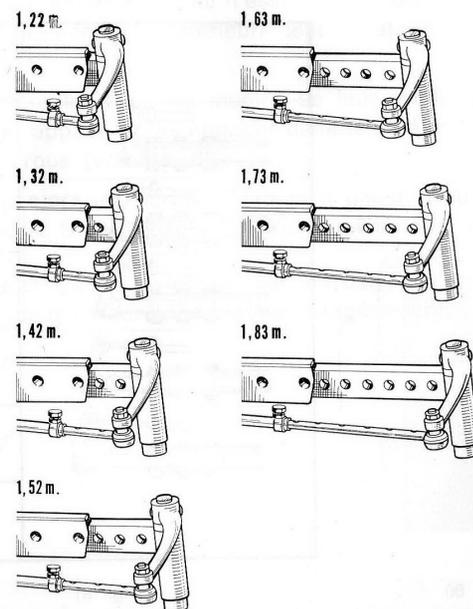


Fig. 78

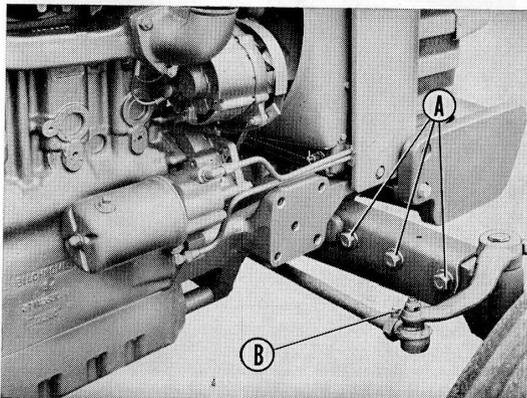


Fig. 79

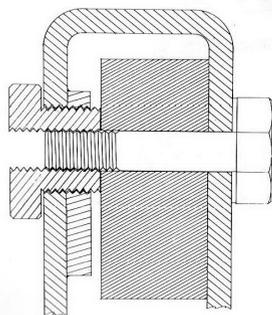


Fig. 80

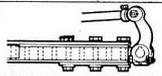
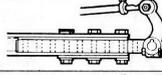
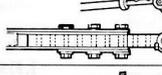
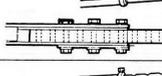
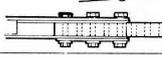
	1,32 m.
	1,42 m.
	1,52 m.
	1,62 m.
	1,72 m.

Fig. 81

68 - 404

Roues avant (tracteur 188 - essieu renforcé) :

La voie avant est réglable par fractions de 100 mm de 1,32 à 1,73 m (fig. 81).

Réglage de l'écartement des roues avant

- 1° Soulever l'avant du tracteur à l'aide d'un cric.
- 2° Déposer les trois vis A et écrous fixant chaque bras extensible de l'essieu ainsi que les vis pointeaux B sur les barres d'accouplement télescopiques (fig. 79).
- 3° Régler la largeur de l'essieu et les barres d'accouplement télescopiques à l'écartement choisi.
- 4° Revisser légèrement sur l'essieu les trois écrous filetés intérieurement et extérieurement (filetage supérieur à gauche).
Introduire les trois vis munies de leur rondelle plate par le côté opposé et les engager dans les filetages intérieurs des écrous (voir fig. 80).
Serrer alors les écrous (filetage à gauche) au couple de 25 damN. Serrer ensuite les vis au même couple 25 damN.
- 5° Replacer les vis pointeaux sur les barres d'accouplement télescopiques sans les bloquer exagérément.

Roues arrière. Elles existent en 3 modèles :

— Voile en tôle en une seule partie.

La voie arrière est réglable par déplacement du flasque sur la jante et par retournement du flasque ou de la jante (fig. 82).

Ces réglages donnent 8 largeurs différentes de 1,42 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.

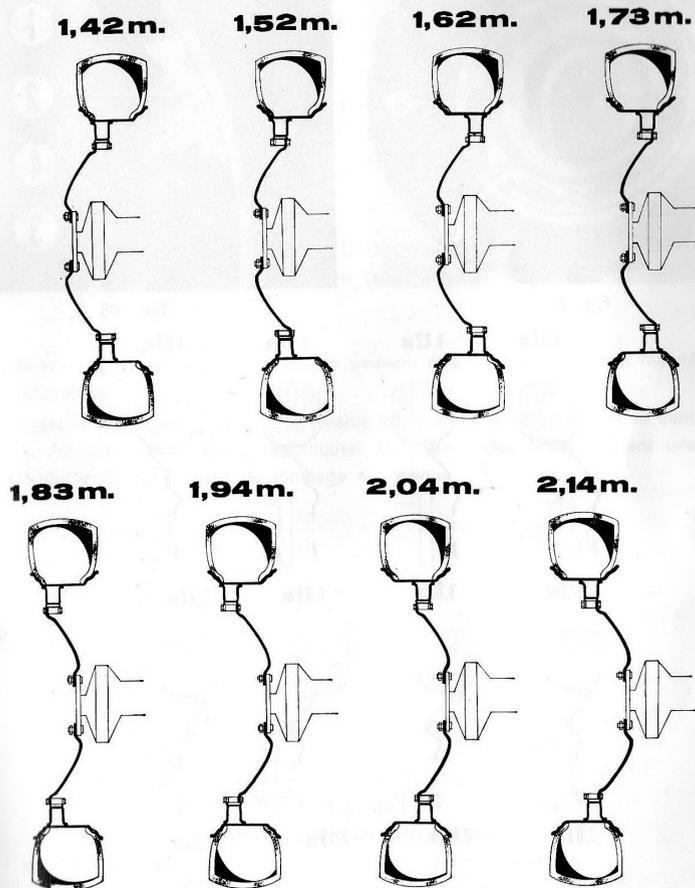


Fig. 82

IMPORTANT : Afin de ne pas contrevenir aux prescriptions du Code de la route, le tracteur ne devra pas être utilisé sur la voie publique avec une largeur supérieure à 2,50 m.

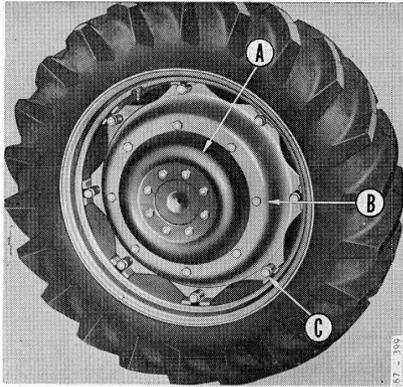


Fig. 83

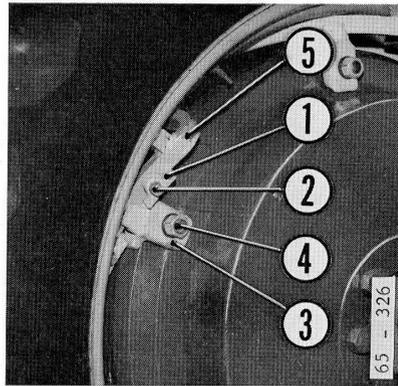


Fig. 85

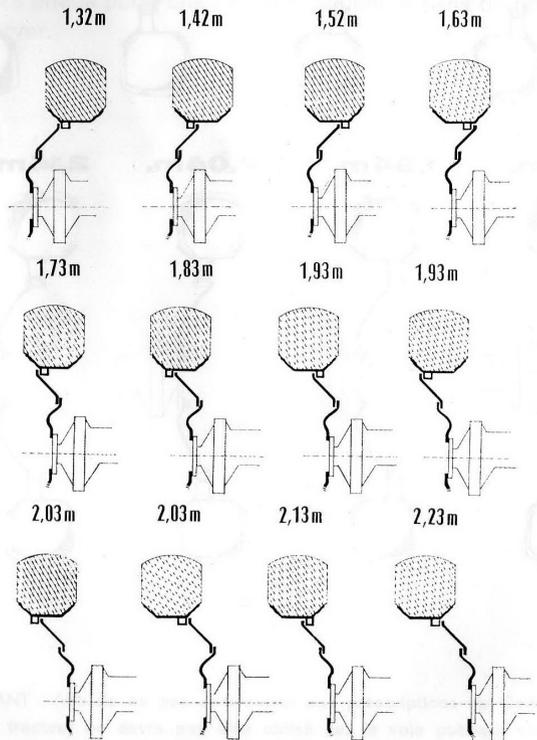


Fig. 84

— Voile en tôle en deux parties :

Ces roues comprennent la jante et le voile en deux parties (fig. 83).

La voie arrière est réglable par déplacement de l'ensemble du voile (A et B) sur la jante C, par retournement de la partie extérieure du voile B et par retournement de la partie intérieure du voile (A, fig. 83).

Ces trois réglages donnent 10 largeurs différentes de 1,32 m à 2,23 m par paliers de 10 cm (voir fig. 84).

Note : Les voies de 1,93 m à 2,03 m peuvent être obtenues de deux façons différentes.

Certains montages obligent à intervertir les roues afin de conserver le sens de rotation normal des pneumatiques. Les flancs des pneus portent une flèche indiquant le sens de montage à observer.

Fig. 83

Voile en tôle en deux parties

A — Voile intérieur

B — Voile extérieur

Fig. 85

Roue P.A.V.T.

1 — Butée d'arrêt

3 — Glissière

2 — Boulon de butée

4 — Boulon de glissière

5 — Guide

Fig. 84 — Voies obtenues avec voile en deux parties

— Roues en fonte

Réglage automatique de largeur de voie (PAVT)

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 largeur supérieure à 2,50 m.

Les roues arrière en fonte du type PAVT (à voie variable automatique) comportent un dispositif de réglage de voie par déplacement automatique du flasque sur la jante et par retournement du flasque (fig. 85).

La voie est réglable automatiquement et rapidement par fractions d'environ 100 mm dans les limites approximatives suivantes :

1,40 m à 1,80 m et 1,80 m à 2,28 m par retournement des roues.

Note : En cas de retournement des roues, s'assurer que les flèches que portent les flancs des pneus sont placées dans le sens de rotation des roues.

Réglage de l'écartement des roues arrière PAVT

L'opération doit se faire en deux temps.

- 1° Déposer les deux butées d'arrêt sur le guide de la jante d'une roue.
- 2° Placer les deux butées d'arrêt sur chaque guide de jante à la position désirée. Les fixer à l'aide des vis de blocage.
- 3° Dévisser les 6 écrous de serrage des glissières sur les voiles de roues.
- 4° Mettre en route le moteur du tracteur et engager une vitesse avant ou arrière pour faire tourner le voile de la jante dans le sens désiré jusqu'à ce que la glissière du voile vienne se placer contre les butées sur les guides de jantes.

5° Replacer les deux butées restantes et les bloquer.

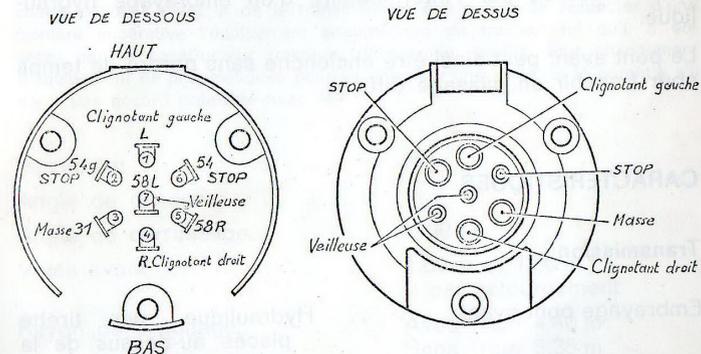
6° Rebloquer les 6 écrous de serrage des glissières de chacune des roues sur les guides de jante au couple de 24 à 26 damN.

7° Opérer de la même façon pour la roue opposée.

Le poids d'un voile de roue est d'environ 230 kg. C'est pourquoi il est conseillé, lorsqu'on doit remplacer un pneu ou réparer une crevaison, de ne déposer que la jante en dévissant les écrous de serrage des glissières.

S'assurer que le cric utilisé pour soulever le tracteur soit d'une force correspondante au poids à soulever.

Branchement - Prise de courant



Tout branchement incorrect peut causer la destruction immédiate de la centrale clignotante.

CHAPITRE IX

Supplément - TRACTEURS 168 et 188 4 ROUES MOTRICES

Ce chapitre traite des tracteurs 168 et 188 Multi-power, 4 roues motrices, et doit être utilisé avec les autres chapitres de ce livret.

Seules les modifications apportées aux tracteurs 2 roues motrices sont traitées dans ce supplément.

L'engagement du pont avant s'effectue en marche, sans arrêter le tracteur, par l'intermédiaire d'un embrayage hydraulique.

Le pont avant peut ainsi être enclenché sans perdre de temps pour franchir un passage difficile.

CARACTERISTIQUES

Transmission

Embrayage pont avant	Hydraulique, par tirette placée au-dessus de la tirette d'arrêt
Réductions finales avant	Epicicloïdales
Rapport de réduction	16,8 à 1
Direction	Hydrostatique

Roues

Pneumatiques :

FRANCE		
Arrière 12-38	Kleber-Colombes Sup. 50 Michelin Bibagrip Dunlop Stabilarge	6 plis
Avant 10-24	Kleber-Colombes V10	6 plis
EXPORT		
	Avant	Arrière
168	9-24 10-24	14-30 12-38
188	10-24 10-24	14-34 12-38

Pression des pneus AV en bar (kg/cm²) :

Champs	1,2
Labour	1,2
Route	2

Note : Compte tenu de la relation existante entre le rapport de démultiplication du pont avant et de la transmission, il y a lieu de respecter d'une manière impérative l'équipement pneumatique du tracteur tel qu'il a été défini par le constructeur (marque, dimensions, profil). Tout changement d'équipement de pneumatiques pourrait entraîner une perte de la garantie s'il n'y a pas accord préalable avec M.F.

Pincement	0°
Angle de chasse	0°
Angle de carrossage	2°30
Voies avant	1,60 m et 1,80 m par retournement
Rayon de braquage	Avec frein 4,40 m Sans frein 5,35 m

Système hydraulique

Le circuit basse pression alimente l'embrayage Multi-power, l'embrayage de prise de force et l'embrayage du pont AV.

4 Roues Motrices

Capacités

Transmission (trait maxi)	37 l.
Avec freins spéciaux export	42 l.
Pont avant	10 l.
Réductions finales avant	3 l. chaque

Dimensions

Longueur hors tout	3,95 m
Garde au sol (sous l'essieu avant)	0,35 m
Empattement	2,45 m

Poids (en kg)

	168	188
Poids total	2.800	3.400
Poids sur l'avant	1.300	1.300
Poids sur l'arrière	1.500	2.100
Poids total avec cabine	3.050	3.650

UTILISATION

Le pont AV est enclenché par l'intermédiaire d'un embrayage hydraulique situé dans l'entretoise de prise de mouvement.

Cet embrayage fait également office de limiteur de couple.

Pour assurer l'entraînement du pont AV, actionner la tirette (fig. 87) située au-dessus de la tirette d'arrêt.

Pour débrayer, repousser la tirette.

Ces opérations peuvent s'effectuer le tracteur en marche ou à l'arrêt. Il est impératif, sur route, de débrayer le pont AV pour éviter une consommation inutile et une usure prématurée des pneumatiques.

IMPORTANT : Lors de l'utilisation d'un tracteur sur forte pente, l'inclinaison maximum est de 17° soit 30 % en latéral et 20° soit 36 % en longitudinal.

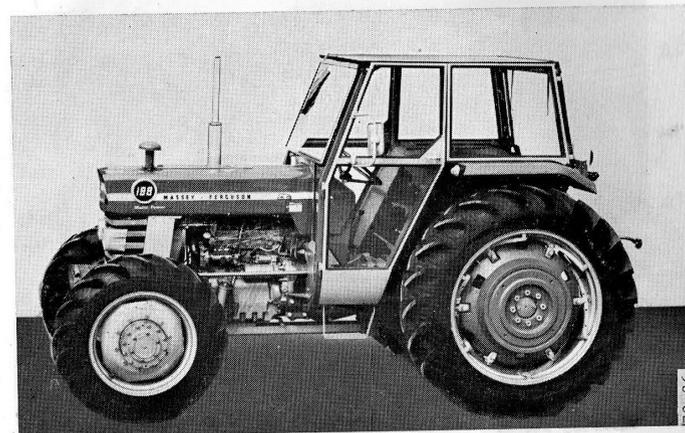


Fig. 86

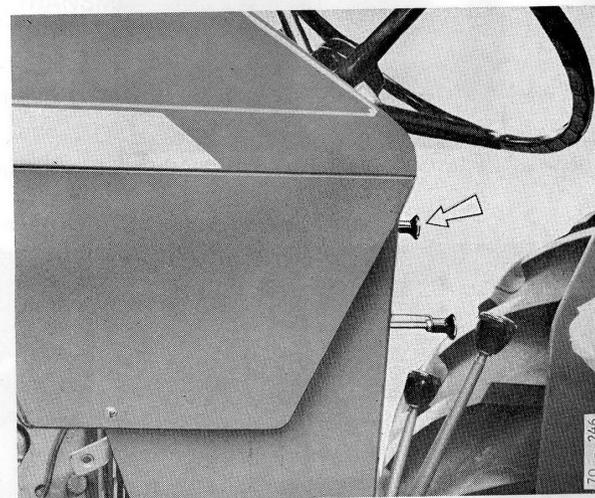


Fig. 87

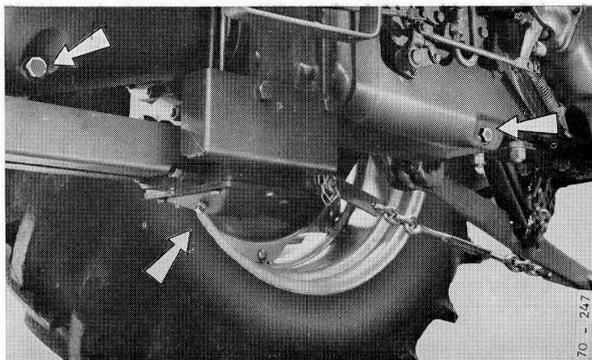


Fig. 88

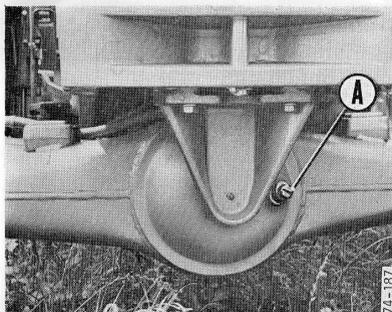


Fig. 89

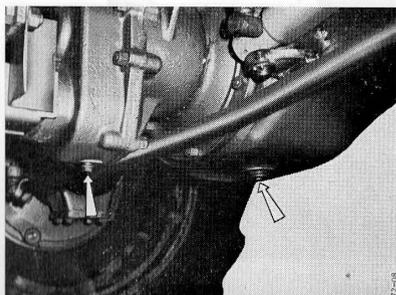


Fig. 90

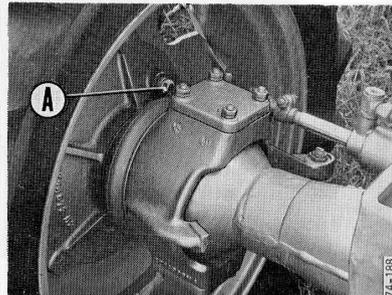


Fig. 91

RODAGE

Première vérification gratuite à 50 heures.

Vidanger et faire le plein d'huile des transmissions AV et AR et des réducteurs.

Garnir les graisseurs.

Deuxième vérification gratuite à 1 an ou 600 heures.

Vidanger et faire le plein d'huile des transmissions AV et AR

Garnir les graisseurs.

ENTRETIEN

Voir : Tableau des lubrifiants, page 71.

Guides d'entretien, pages 72 et 73.

TRANSMISSION

VIDANGE DE LA TRANSMISSION

Pont AR - Boîte de vitesses - Carter central.

Toutes les 800 heures de marche.

Placer les deux manettes hydrauliques d'effort et de position, en bas de leur secteur pour vidanger le cylindre de vérin de relevage.

Déposer les trois bouchons de vidange (fig. 88).

Les nettoyer avant de les remettre en place.

Refaire le plein avec une huile de viscosité et de qualité préconisées.

Fig. 88 — Transmission

Fig. 89 — Pont avant

Fig. 90 — Pont avant

Fig. 91 — Réductions finales

PONT AVANT

VERIFICATION DU NIVEAU

Toutes les 100 heures de marche.

Le niveau d'huile du pont avant doit être contrôlé toutes les 100 heures par le bouchon de niveau (A) (fig. 89).

Refaire le niveau d'huile du pont avant par l'orifice A.

Lorsqu'on fait l'appoint, attendre que l'huile se soit stabilisée dans le pont avant, avant de contrôler de nouveau le niveau.

VIDANGE DU PONT AVANT

Toutes les 800 heures de marche.

Déposer les deux bouchons de vidange (fig. 90).

Les nettoyer avant de les remettre en place.

Dévisser et retirer le bouchon de niveau et de remplissage (fig. 89).

Refaire le plein par le bouchon de remplissage (fig. 89) et vérifier que l'huile arrive au niveau du bouchon après stabilisation de celle-ci dans le pont avant.

REDUCTIONS FINALES DU PONT AVANT

VERIFICATION DU NIVEAU

Toutes les 100 heures de marche.

Tourner les roues de façon que le bouchon situé du côté intérieur du moyeu de roue se trouve placé sur le diamètre horizontal. Déposer le bouchon, l'huile doit arriver au ras du filetage.

Faire éventuellement le plein avec une huile de qualité et de viscosité recommandées.

VIDANGE DES REDUCTIONS FINALES

Toutes les 500 heures de marche (fig. 91).

Placer le tracteur de façon que le bouchon (A) se trouve à la partie inférieure de chacune des réductions.

Dévisser le bouchon (A) et vidanger.

Laisser l'huile s'écouler et s'égoutter.

Déplacer ensuite le tracteur de manière que le bouchon (A) se trouve sur le diamètre horizontal. Refaire le plein d'huile jusqu'au niveau du bouchon.

Revisser les deux bouchons et les serrer correctement.

Note : Lorsqu'on travaille en terrain marécageux où l'eau pourrait ruisseler sur les réductions et la transmission ou par temps très humide, il est conseillé de vidanger les réductions finales toutes les 100 heures de marche.

GRAISSAGE ET OPERATIONS DIVERSES

Toutes les 10 heures, soit chaque jour.

Garnir les graisseurs ci-dessous impérativement.

Supports de pont avant (fig. 92 et 93).

VERINS DE DIRECTION

Le tracteur 168 ou 188 à 4 roues motrices est équipé d'un vérin de direction à double effet placé à l'extérieur du tracteur (fig. 94). Il agit directement sur la roue avant droite qui est reliée à la roue gauche par une barre d'accouplement. Tout l'ensemble de direction se trouvant derrière la grille de calandre sur le tracteur standard se trouve supprimé sur le tracteur 4 roues motrices. En particulier les graisseurs 1 - 2 - 3 et 4 page 93 n'existent pas.

IMPORTANT : La direction des tracteurs 4 roues motrices est du type hydrostatique, c'est-à-dire que la commande des roues avant n'est plus actionnée par le système classique de boîtier et de barre de direction mais par un vérin alimenté par une pompe et un distributeur actionné directement par le volant. En cas d'arrêt du moteur, la pompe d'assistance n'alimente plus le système.

La distribution hydrostatique passe alors automatiquement en position de fonctionnement manuel qui exige une rotation rapide du volant pour assurer la direction de la machine. Ce dispositif permet donc d'assurer en n'importe quelles conditions d'utilisation une sécurité absolue. Nous vous rappelons toutefois que tout système hydraulique ne remplit efficacement son rôle que dans la mesure où :

- il est parfaitement entretenu, et si l'on utilise des fluides recommandés ;
- le serrage des différents raccords et le niveau d'huile du réservoir hydraulique sont régulièrement vérifiés.

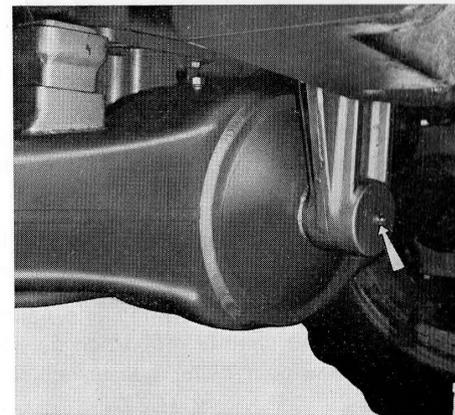


Fig. 92

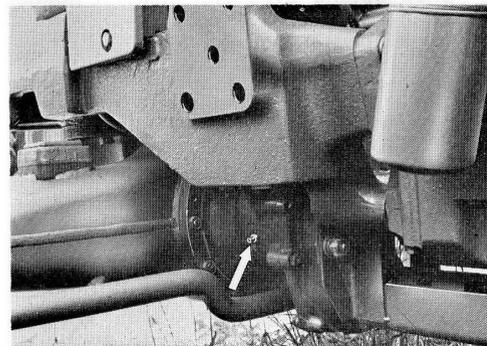


Fig. 93

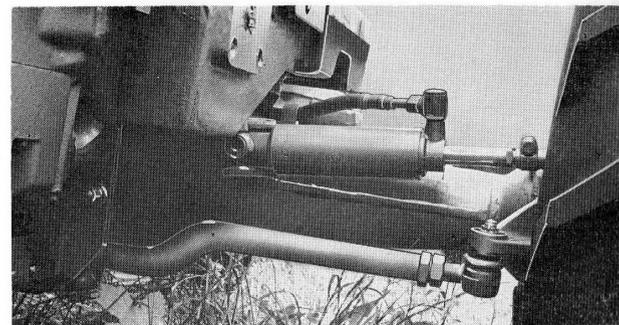


Fig. 94

LESTAGE

Etant donné le poids sur l'essieu avant des tracteurs 168 et 188 4 roues motrices, il est déconseillé de trop alourdir celui-ci.

Toutefois, lorsque l'on désire augmenter le poids sur l'avant, le lestage à l'eau est le moyen le plus indiqué.

On utilise pour cette opération une solution de chlorure de calcium et d'eau dans la proportion de 1 kg de chlorure pour 2,5 litres d'eau pour éviter que le liquide ne gèle par temps froid.

Alourdissement par pneu obtenu avec une solution antigel, remplissage à 100 %.

Pneu 10 x 24 : 157 kg.

ACCESSOIRES ET ÉQUIPEMENTS DIVERS

Dans certaines conditions, en particulier pour éviter le patinage ou le cabrage lorsqu'on utilise des outils trainés, il est nécessaire d'alourdir le tracteur.

MASSES DE ROUE

Il est possible d'ajouter des masses de fonte sur les flasques des roues avant et arrière.

Roues avant :

— intérieur : 46 kg par roue.

Roues arrière : un à trois jeux :

Roues acier		Roues fonte	
1° Masse	50 kg	1° Masse	59 kg
2° Masse supplémentaire	59 kg	Masses suivantes	56 kg
3° Masse supplémentaire	56 kg		

MASSES AVANT

Un porte-masses est fixé à l'avant du tracteur.

Sur ce porte-masses en acier s'accrochent 8 masses en fonte de 25 kg.

Elles se fixent par une vis et une rondelle.

Le porte-masses en fonte (fig. 98) est monté sur les tracteurs équipés de la direction assistée. Il permet d'accrocher 10 masses.

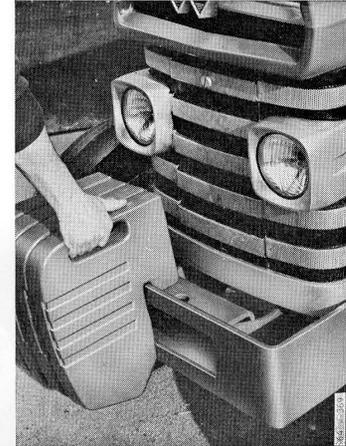


Fig. 97

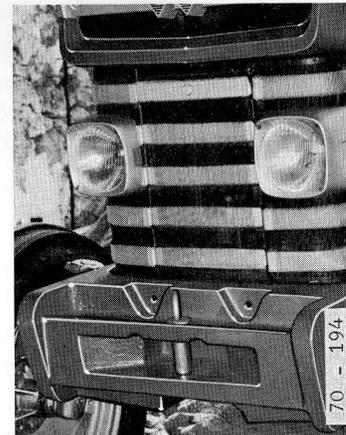


Fig. 98

GONFLAGE A L'EAU

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 2,5 litres d'eau.

Lors de la préparation de cette solution, ne jamais verser l'eau sur le chlorure, mais verser le chlorure dans l'eau.

Le réservoir contenant la solution ainsi préparée sera disposé à 1,50 m 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 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.

Alourdissement par pneu rempli à 75 % :

12-38 : 225 kg - 12-36 : 214 kg - 14-30 : 270 kg -
14-34 : 315 kg.

POULIE

Il est possible de monter sur l'arbre de prise de force un boîtier de poulie.

Pour la monter

- Retirer le bouchon de prise de force.
- Retirer les 4 écrous fixant les plaques d'ancrage des chaînes de débatement sur le carter.
- Monter les 4 goujons d'adaptation et la prolonge d'arbre de prise de force.
- Monter la poulie.

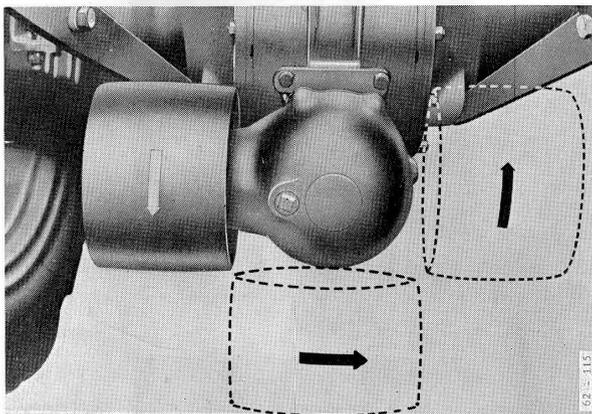


Fig. 99

Accessoires

Cette poulie peut occuper 3 positions comme indiqué sur la figure. Le sens de rotation se trouve inversé suivant que la poulie est à droite ou à gauche.

IMPORTANT : Ne jamais monter la poulie verticalement au-dessus de l'arbre de prise de force car son roulement supérieur ne serait pas suffisamment graissé.

TRANSFORMATION D'ATTELAGE

Les tracteurs 168 sont livrés équipés de l'attelage catégorie 1. Il est toutefois possible de changer ensuite de catégorie d'attelage grâce à des jeux de pièces appropriés fournis avec le tracteur.

Ces jeux de pièces comprennent : les rotules interchangeables des barres d'attelage inférieures et l'extrémité fileté arrière de la barre supérieure d'attelage.

ACCOUPLÉMENT POUR MODULATION DE PRESSION

(fig. 100)

Un attelage spécial relié aux barres inférieures permet d'utiliser le système hydraulique pour reporter d'une façon constante une partie du poids de la remorque ou de l'outil traîné sur l'essieu arrière et de réduire ainsi le patinage des roues du tracteur.

GARANT DE PRISE DE FORCE (fig. 101)

Une tôle de protection se monte au-dessus de l'arbre de prise de force arrière du tracteur. Elle évite les risques d'accident.

ALLUME-CIGARES

Un allume-cigares est fourni en accessoire. Un trou pour son montage est prévu sur le tableau de bord.

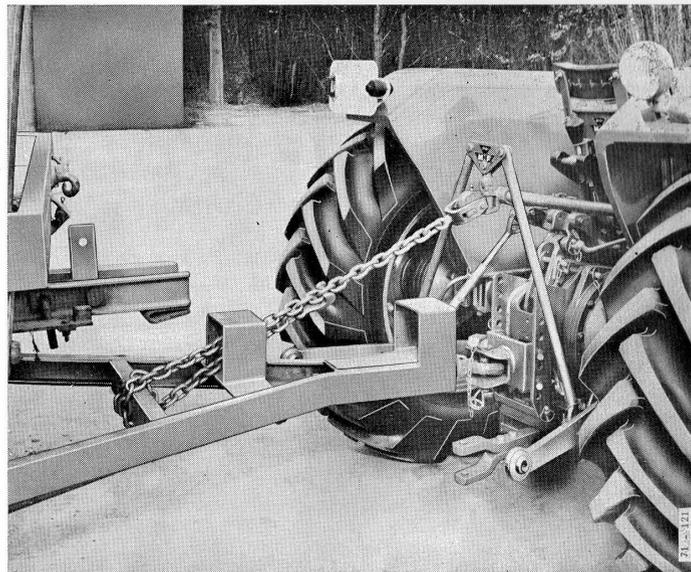


Fig. 100

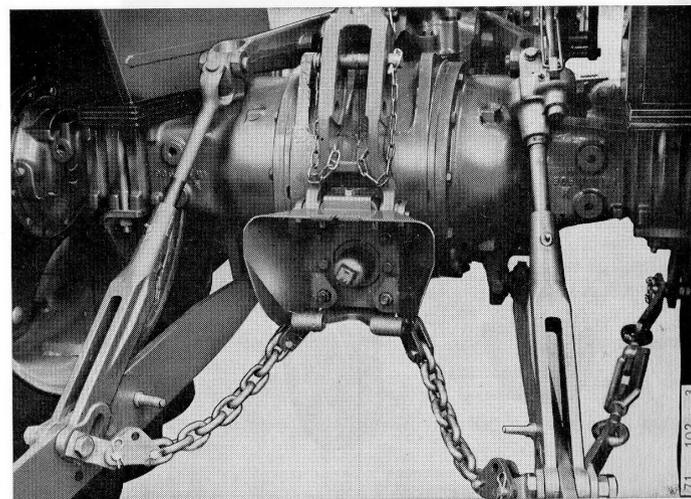


Fig. 101

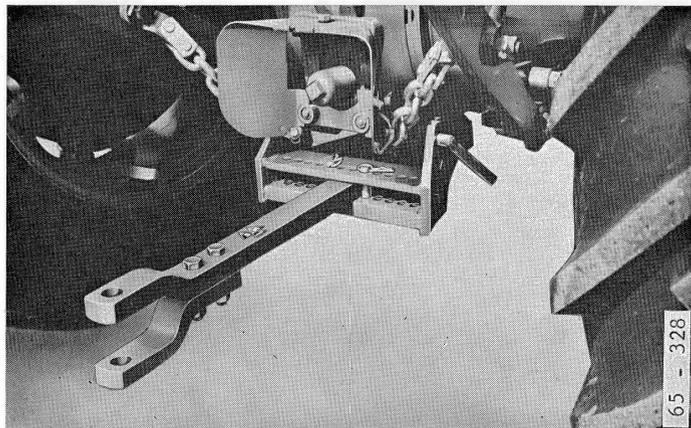


Fig. 102



Fig. 103

BARRE DE TRACTION ORIENTABLE (fig. 102)

Une barre d'attelage fixée sous le pont arrière du tracteur permet d'atteler des outils à un point d'attelage très bas.

Cette barre peut être déportée de part et d'autre de l'axe du tracteur de façon à déporter l'outil par rapport au tracteur.

STABILISATEURS (voir fig. 19)

Les stabilisateurs évitent tout déport latéral de certains outils sans empêcher le relevage. Ils sont utiles en terrain difficile.

Les stabilisateurs à chaîne doivent être montés de telle façon que le tendeur du stabilisateur droit se serre en tournant à gauche pour que l'action éventuelle du pneu tende à serrer le stabilisateur.

Le tendeur du stabilisateur gauche doit serrer à droite pour la même raison.

Tendre les stabilisateurs pour permettre un bon maintien latéral des barres inférieures de relevage tout en laissant une liberté suffisante pour l'attelage.

CABINE DE SECURITE (fig. 103)

Les tracteurs 168 et 188 peuvent être équipés (en option usine) d'un cadre de sécurité homologué par l'O.C.D.E. sur lequel peut se monter une cabine panoramique à panneaux latéraux et portes facilement amovibles. Le plafond de la cabine est insonorisé et le pare-brise ouvrant est équipé d'un essuie-glace. Un lave-glace peut également être fourni.

IMPORTANT : Le cadre de sécurité est prévu pour supporter le poids du tracteur sans écrasement. Il faut toutefois prendre quelques précautions pour bénéficier d'une sécurité complète.

- Ne jamais percer le bâti pour y fixer des accessoires tels que rétroviseurs, phares, etc.
- Ne jamais souder une pièce quelconque sur le bâti.
- Ne jamais modifier ou remplacer une partie du bâti par une pièce qui ne serait pas d'origine.
- Ne pas essayer de redresser un bâti déformé mais le remplacer.
- Ne jamais remplacer les boulons et écrous par des boulons et écrous ordinaires.

Accessoires

— S'assurer que tous les boulons sont serrés au couple convenable.

Huit boulons de fixation du cadre de sécurité sur les 4 montants 7 dam/N.
Vis et boulons d'assemblage

Montants avant

Montants supérieurs sur montants inférieurs AR

Montants inférieurs sur trompette

Montants inférieurs sur supports d'ailes

14 à 16 dam/N

REDUCTEUR POUR VITESSE RAMPANTE

Ce réducteur remplace l'entretoise entre le carter de boîte de vitesses et le carter de différentiel. Il réduit les vitesses de déplacement du tracteur dans le rapport de 4 à 1. Il permet ainsi l'avancement aux vitesses normales.

Ce réducteur donne au total 12 vitesses avant et 3 marches arrière pour le tracteur à boîte standard et 18 vitesses avant et 6 marches arrière pour le tracteur à boîte Multi-power.

Le réducteur est utile pour les planteuses, repiqueuses, les outils de drainage ou de creusement de fossés, les débarquages, débroussaillages, etc...).

Note : Le réducteur ne peut pas être monté sur les tracteurs à 4 roues motrices.

Commande (fig. 105)

Le levier situé au centre du carter enclenche le réducteur ou laisse la transmission en prise directe (fig. 104).

La tortue indique la position où le réducteur est enclenché. Il est alors possible d'utiliser la gamme extra-lente (position arrière du levier).

Le lièvre indique la position où la transmission se fait en prise directe au niveau du réducteur. Le tracteur évolue alors aux vitesses normales (position avant du tracteur).

Entretien

L'entretien du tracteur équipé du réducteur ne diffère pas de celui d'un tracteur normal. Toutefois, afin d'assurer la vidange complète de l'ensemble de transmission, enlever en plus des deux bouchons du tracteur normal, le troisième bouchon situé sous le carter de réducteur (voir fig. 106).

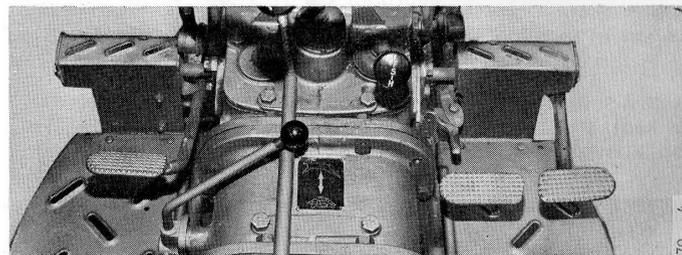


Fig. 104

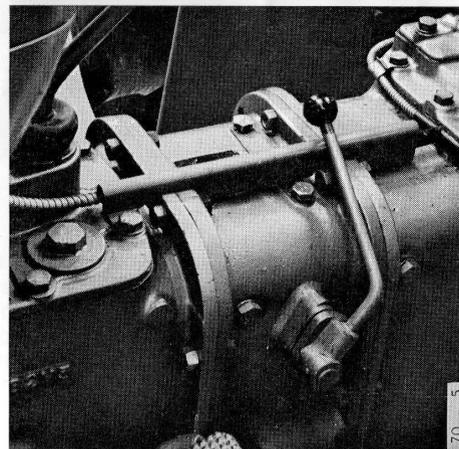


Fig. 105

INVERSEUR DE MARCHÉ MECANIQUE

Un inverseur de marche peut être monté en accessoire sur les tracteurs 168 et 188, 2 roues motrices.

Cet inverseur s'intercale entre le carter de boîte et le carter de différentiel, il remplace l'entretoise.

L'inverseur de marche permet d'avancer ou de reculer à des vitesses similaires, ce qui réduit les temps morts, il facilite et accélère les manœuvres fréquentes lors des travaux de manutention.

Il est également appréciable pour manœuvrer sur les fourrières.

Le rapport d'inversion étant de 0,905 les vitesses en marche arrière se trouvent légèrement réduites par rapport aux vitesses avant.

Les marches arrière normales sont supprimées.

Utilisation

Le levier situé au centre du carter comporte deux positions :

- 1^{re} position - Arrêter le tracteur, débrayer et pousser le levier vers l'avant pour enclencher la marche avant.
- 2^{de} position - Arrêter le tracteur, débrayer et pousser le levier vers l'arrière pour enclencher la marche arrière.

Entretien

L'entretien du tracteur équipé de l'inverseur ne diffère pas de celui du tracteur standard. Toutefois afin d'assurer la vidange complète de l'ensemble de la transmission, enlever en plus des deux bouchons de vidange normaux le troisième bouchon sous le carter de l'inverseur (fig. 106).

Massey-Ferguson aura, à tout moment, la faculté d'apporter aux matériels agricoles Massey-Ferguson toutes les modifications qu'elle considérerait comme une amélioration ou un changement désirable sans obligation pour elle d'appliquer ces modifications aux matériels précédemment livrés et en cours de livraison ou en commande.

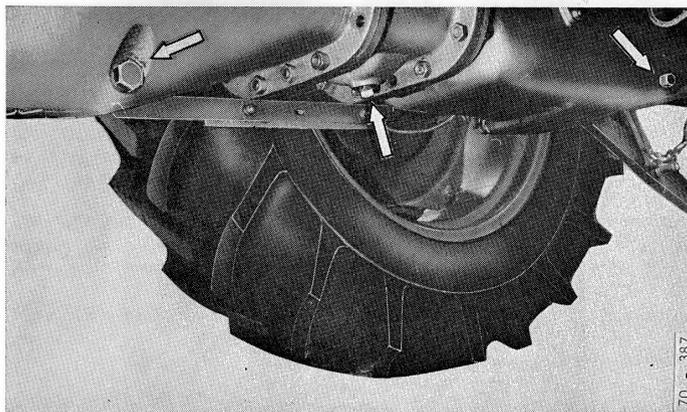


Fig. 106

TABLE ALPHABETIQUE

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100	

INDEX DES MATIERES

1. INTRODUCTION

2. CHAPITRE I

3. CHAPITRE II

4. CHAPITRE III

5. CHAPITRE IV

6. CHAPITRE V

7. CHAPITRE VI

8. CHAPITRE VII

9. CHAPITRE VIII

10. CHAPITRE IX

11. CHAPITRE X

12. CHAPITRE XI

13. CHAPITRE XII

14. CHAPITRE XIII

15. CHAPITRE XIV

16. CHAPITRE XV

17. CHAPITRE XVI

18. CHAPITRE XVII

19. CHAPITRE XVIII

20. CHAPITRE XIX

21. CHAPITRE XX

22. CHAPITRE XXI

23. CHAPITRE XXII

24. CHAPITRE XXIII

25. CHAPITRE XXIV

26. CHAPITRE XXV

27. CHAPITRE XXVI

28. CHAPITRE XXVII

29. CHAPITRE XXVIII

30. CHAPITRE XXIX

31. CHAPITRE XXX

32. CHAPITRE XXXI

33. CHAPITRE XXXII

34. CHAPITRE XXXIII

35. CHAPITRE XXXIV

36. CHAPITRE XXXV

37. CHAPITRE XXXVI

38. CHAPITRE XXXVII

39. CHAPITRE XXXVIII

40. CHAPITRE XXXIX

41. CHAPITRE XL

42. CHAPITRE XLI

43. CHAPITRE XLII

44. CHAPITRE XLIII

45. CHAPITRE XLIV

46. CHAPITRE XLV

47. CHAPITRE XLVI

48. CHAPITRE XLVII

49. CHAPITRE XLVIII

50. CHAPITRE XLIX

51. CHAPITRE L

52. CHAPITRE LI

53. CHAPITRE LII

54. CHAPITRE LIII

55. CHAPITRE LIV

56. CHAPITRE LV

57. CHAPITRE LVI

58. CHAPITRE LVII

59. CHAPITRE LVIII

60. CHAPITRE LIX

61. CHAPITRE LX

62. CHAPITRE LXI

63. CHAPITRE LXII

64. CHAPITRE LXIII

65. CHAPITRE LXIV

66. CHAPITRE LXV

67. CHAPITRE LXVI

68. CHAPITRE LXVII

69. CHAPITRE LXVIII

70. CHAPITRE LXIX

71. CHAPITRE LXX

72. CHAPITRE LXXI

73. CHAPITRE LXXII

74. CHAPITRE LXXIII

75. CHAPITRE LXXIV

76. CHAPITRE LXXV

77. CHAPITRE LXXVI

78. CHAPITRE LXXVII

79. CHAPITRE LXXVIII

80. CHAPITRE LXXIX

81. CHAPITRE LXXX

82. CHAPITRE LXXXI

83. CHAPITRE LXXXII

84. CHAPITRE LXXXIII

85. CHAPITRE LXXXIV

86. CHAPITRE LXXXV

87. CHAPITRE LXXXVI

88. CHAPITRE LXXXVII

89. CHAPITRE LXXXVIII

90. CHAPITRE LXXXIX

91. CHAPITRE LXXXX

92. CHAPITRE LXXXXI

93. CHAPITRE LXXXXII

94. CHAPITRE LXXXXIII

95. CHAPITRE LXXXXIV

96. CHAPITRE LXXXXV

97. CHAPITRE LXXXXVI

98. CHAPITRE LXXXXVII

99. CHAPITRE LXXXXVIII

100. CHAPITRE LXXXXIX

101. CHAPITRE LXXXXX