

LE TRACTEUR
S. I. F. T. TD 4

SUR ROUTE

NE SOYEZ PAS IMPRUDENT !

Ne comptez pas sur le tracteur pour freiner sa remorque
" La remorque doit toujours être munie de bons freins ".

Abordez les virages à vitesse réduite, un tracteur agricole
braque court ; un virage court à grande vitesse est dangereux.

Vérifiez fréquemment le gonflage égal des pneus avant.

CONDUITE ET ENTRETIEN

SOMMAIRE

| | |
|-------------------------------------|--------|
| Renseignements utiles | Page 1 |
| Description | » 3 |
| Conduite | » 8 |
| Rodage | » 11 |
| Graissage | » 12 |
| Temps froids | » 30 |
| Injection du combustible | » 32 |
| Filtrage de l'air | » 36 |
| Réglages divers | » 38 |
| Entretien général | » 44 |
| Batteries | » 45 |
| Lavage | » 46 |
| Tracteurs au repos | » 47 |
| Réparations, Echange standard | » 48 |

" S. I. F. T. "

Société d'Installation de Force et de Traction

14. RUE DES TILLEULS

S. A. R. L. AU CAPITAL DE 2.700.000 FR.

BOULOGNE-S/-SEINE (SEINE)

TÉL : MOLITOR 23-58

RENSEIGNEMENTS UTILES

CARACTERISTIQUES

MOTEUR

| | |
|---|-----------------|
| Nombre de cylindres | 4 |
| Alésage | 110 mm |
| Course | 160 mm |
| Cylindre | 6,2 lit. |
| Régime | 1.100 t/m |
| Puissance | 40 CV. |
| Taux de compression | 14,5 |
| Ordre d'injection | 1-3-4-2 |
| Levée des soupapes | 11 mm |
| Jeu de soupapes (à chaud) | |
| Admission | 0 m/m 2 |
| Echappement | 0 m/m 25 |
| Pression d'injection | 150 kgs |
| Vitesse de la poulie de battage | 800 t/m |
| Diamètre de la poulie de battage | 290 mm. |
| Vitesse de rotation de la prise de force | 535 t/m |
| Dimensions du cannelé d'entraînement de la prise de force : | |
| 28,7/34,6 | 6 cannl. de 8,3 |

CONTENANCES

| | |
|------------------------------|-----------|
| Réservoir à combustible | 80 litres |
| Carter moteur après vidange | 12 litres |
| Contenance du filtre à huile | 3 litres |
| Carter de boîte de vitesses | 12 litres |
| Carter de pont arrière | 18 litres |
| Radiateur | 30 litres |

PNEUMATIQUES

A l'arrière : 12,75 x 28

A l'avant : 6,50 x 20

Pression de gonflage : suivant fabricants.

"Revel"
16-9/14 x 28
7 x 20

IDENTITE DU VEHICULE

N° du moteur

N° du véhicule

N° matricule :

(A l'arrière sur l'aile AR. gauche entre lanterne AR. et motif.)

(A l'avant sur plaque se fixant sur les deux bossages situés sous le carter porte-phéres) :

Entr'axes des deux trous de fixation : 200 m/m.

Diamètre des boulons : 8 m/m

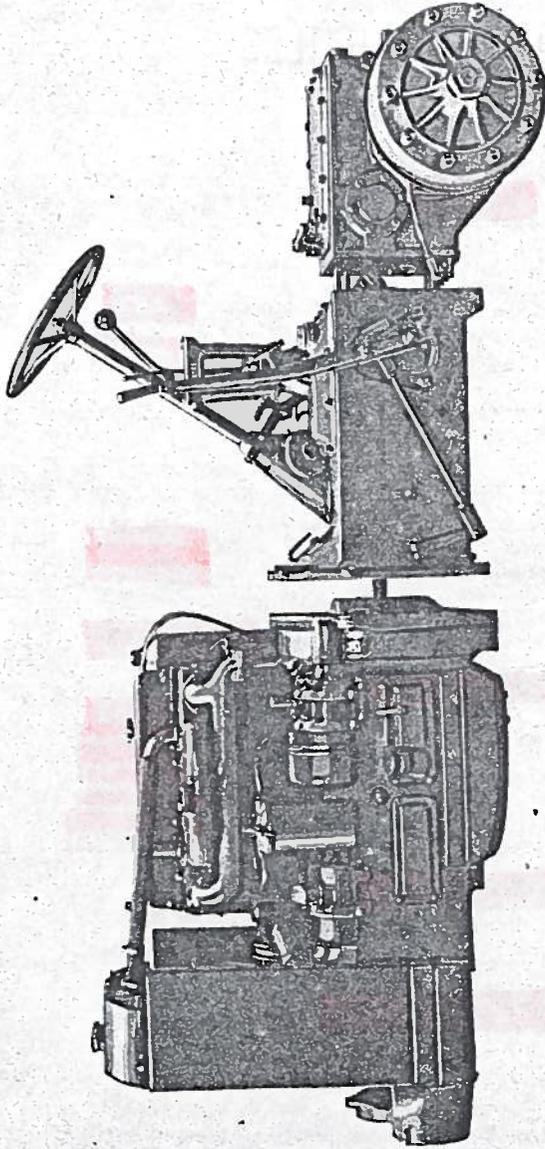


Fig. 1 — Les trois éléments constituant le Tracteur SIFT, une fois la tôle, l'essieu avant et les roues démontées.

DESCRIPTION

CHASSIS. — Le tracteur « SIFT-Diesel TD4 » se compose essentiellement de trois éléments :

1° Le moteur proprement dit.

2° La boîte de vitesse se montant directement sur le moteur et faisant elle-même partie du châssis.

3° Le pont AR, relié rigidement à la boîte de vitesse et constituant avec elle ce qu'on peut appeler le châssis.

TRAIN AVANT. — Le train avant est constitué par un essieu suspendu par un ressort semi-elliptique articulé sur le moteur à son avant par une cheville ouvrière.

MOTEUR. — Le moteur est du type à soupapes en tête et culbuteurs commandés par l'arbre à cames placé dans le carter et par tiges et poussoirs ; le carter du moteur formant bloc reçoit les chemises en fonte spéciale et qui sont immergées dans l'eau. La culasse est rapportée.

Le vilebrequin repose sur cinq paliers munis de coussinets minces revêtus de métal spécial, il est foré intérieurement pour recevoir la distribution d'huile sous pression aux paliers et aux bielles.

L'arbre à cames est commandé par pignons et supporté par trois paliers, un pignon placé sur cet arbre assure la commande de la pompe à huile, un arbre secondaire commandé par un pignon assure la commande de la pompe d'injection. Le graissage est effectué sous pression, l'huile étant refoulée à travers la tuyauterie correspondante par une pompe à gros débit qui est noyée dans la réserve d'huile.

La circulation d'eau s'effectue par une pompe centrifuge placée à l'avant du moteur et commandée par une courroie caoutchouc. L'arbre de commande de la pompe à eau porte à son extrémité libre le ventilateur de refroidissement.

La chambre à combustion dans le piston (brevetée) est du type à turbulence permettant l'emploi d'injecteurs robustes à orifice unique et basse pression d'injection. Les porte-injecteurs sont très facilement démontables. Chaque injecteur possède une tubulure de retour des fuites collectées vers le réservoir.

DESCRIPTION (SUITE)

L'EMBRAYAGE. — L'embrayage est à disques secs, les disques récepteurs sont garnis sur les deux faces des plateaux de friction de matière spéciale.

BOITE DE VITESSE. — La boîte comporte cinq vitesses en marche AV et une vitesse en marche AR donnant les vitesses suivantes :

(Vitesse sur pneus) :

| | | |
|------------------|-------|------|
| Première vitesse | | 3,7 |
| Deuxième » | | 5,3 |
| Troisième » | | 6,5 |
| Quatrième » | | 15,» |
| Cinquième » | | 25,» |
| Vitesse arrière | | 5,» |

PONT ARRIERE. — La transmission du mouvement aux roues arrières se fait par pignons droits. A la sortie de la boîte de vitesses, un couple conique à denture conique-spirale transmet le mouvement à un arbre intermédiaire de démultiplication qui actionne à son tour la grande couronne du différentiel. Le différentiel est à pignons droits. Les arbres de commande de roue sont cannelés à leur commande par les pignons planétaires.

POULIE DE BATTAGE. — La poulie de battage est placée environ au milieu du tracteur du côté droit, elle est commandée directement par l'arbre moteur avant son entrée dans la boîte de vitesses par un jeu d'engrenages perpendiculaires à taille conique-spirale. Cette poulie est commandée à l'aide d'un crabaudage.

PRISE DE FORCE. — La prise de force dont la commande est directement prise sur l'arbre intermédiaire de la boîte de vitesses sort à l'arrière du tracteur et légèrement à droite. Elle peut également être isolée à l'aide d'un crabaudage.

DIRECTION. — La direction est du type à secteur et vis sans fin.

RADIATEUR. — Le radiateur est placé à l'avant, il est fixé élastiquement sur une pièce formant support par deux pattes et solidaire au point haut de la traverse des montants latéraux.

FREINS. — Les roues arrières sont munies de freins auto-serreurs auto-centreurs système « BENDIX ».

DESCRIPTION (SUITE)

RESERVOIR A COMBUSTIBLE. — Le réservoir à combustible est placé à la partie médiane du tracteur. Sa capacité est de 80 litres.

Afin de laisser les impuretés se déposer au fond du réservoir une réserve de 10 litres environ ne peut être utilisée. Bien que le réservoir porte un tamis filtrant pour le remplissage, il est prudent de filtrer le combustible sérieusement avant de remplir le réservoir.

Vidanger tous les mois l'eau et les impuretés.

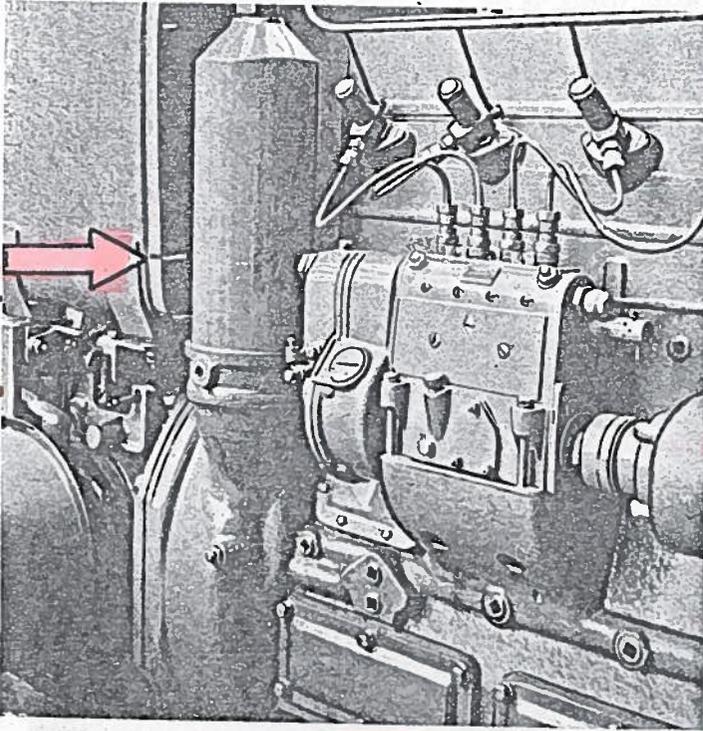


Fig. 2. — Réservoir à combustible et niveau de sécurité.

ATTENTION !!! — Ne jamais laisser descendre le niveau du réservoir au-dessous du trait de sécurité, car la pompe se désamorçe et le moteur s'arrête, même après addition de combustible, il est impossible de le faire repartir. Il faut réamorcer. Pour cela, purger l'air de la canalisation et de la pompe à combustible. Purger également le filtre à combustible.

DESCRIPTION (SUITE)

FILTRAGE DU COMBUSTIBLE. — A son entrée dans le réservoir, le combustible est filtré par un tamis qu'il ne faut jamais enlever au moment du remplissage. Du réservoir, le combustible s'écoule par gravité vers le filtre et de là à la pompe d'injection qui le distribue à chaque cylindre. Le filtre est constitué par un empilage de disques de matière filtrante, présentant une surface importante, afin de réduire le colmatage.

Il est essentiel de purger l'eau du filtre tous les matins par le bouchon situé à la partie inférieure de celui-ci, car il est très fréquent que de petites quantités d'eau soient entraînées par le combustible. Cette eau risque de détériorer le corps filtrant si elle s'accumule dans le filtre.

Il ne doit normalement pas y avoir d'air dans le filtre; cependant cela peut arriver si on a laissé le réservoir baisser de niveau exagérément, il est donc bon de temps en temps d'entr'ouvrir le bouchon de vidange d'air du filtre situé à sa partie supérieure et d'évacuer les bulles d'air s'il y en a.

Remédier immédiatement à toute fuite de combustible survenant entre le réservoir et la pompe ; une fuite même minime peut provoquer une entrée d'air risquant de désamorcer la pompe.

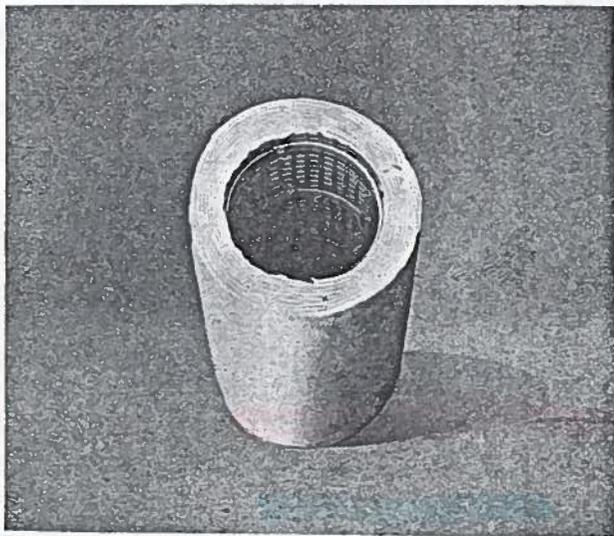


Fig. 3. — Cartouche filtrante du filtre à huile

DESCRIPTION (SUITE)

FILTRAGE DE L'HUILE DE GRAISSAGE. — En vue de réaliser une épuration aussi complète que possible de l'huile de graissage, on a adopté un système de filtrage à « plein flux », c'est-à-dire que, à tout moment, c'est la totalité de l'huile refoulée par la pompe qui passe dans le filtre. Celui-ci est constitué par un cylindre de grande dimension, placé à la partie droite et à l'arrière du moteur. Le corps filtrant est constitué par une cartouche de grande capacité et d'une efficacité absolue, facilement amovible. Cette cartouche doit être remplacée toutes les cinquante heures de marche.

Elle ne peut se nettoyer, et devient inopérante passé ce délai.

Le démontage de la cuve s'effectue facilement en dévissant la tige entraine qui la fixe, après avoir démonté le capot du tracteur.

Après remontage, il est indispensable de faire le plein du filtre à l'huile moteur par le bouchon prévu à cet effet. La contenance en est de trois litres environ. S'assurer après remise en route qu'il n'existe aucune fuite.

■ Une épuration parfaite de l'huile de graissage double ou triple la durée d'utilisation du moteur, il est donc d'importance primordiale d'effectuer le remplacement de la cartouche filtrante dans les délais prévus, car cette cartouche finit par se colmater et son action devient nulle.

FILTRE A AIR. — Le filtre à air se compose du filtre proprement dit et du préfiltre situé à la partie supérieure du tracteur au bout d'une rampe hémisphérique. Celui-ci sert de dégrossisseur afin d'éviter le colmatage du filtre principal qui est du type mixte à huile et cyclone.



INSTRUCTIONS DE CONDUITE

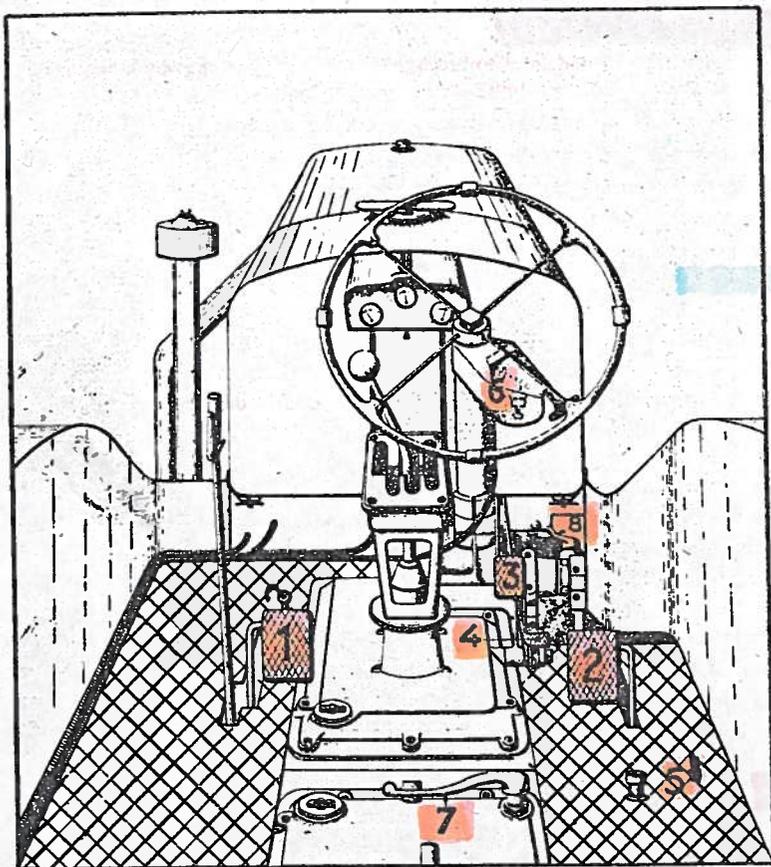


Fig. 4. — Ensemble des commandes

1. Pédale d'embrayage et son crochet de retenue (à sa gauche, le frein à main).
2. Pédale de frein.
3. Pédale d'accélérateur.
4. Pédale de stop.
5. Démarreur au pied.
6. Bouton de démarrage.
7. Crabaudage de la prise de force.
8. Crabaudage de la poulie.

INSTRUCTIONS DE CONDUITE (SUITE)

MISE EN ROUTE. — Après avoir vérifié le plein du radiateur et le niveau d'huile du moteur, s'assurer que le réservoir à combustible est plein.

S'assurer que le levier des vitesses est au point mort, le frein à main serré et que la pédale d'embrayage a été mise à la position débrayée à l'aide du crochet de retenue prévu à cet effet.

La pédale d'accélérateur (3) étant en position accélérée, appuyer sur le bouton (6) situé dans le carter du comodo et aussitôt après appuyer avec le talon sur la pédale de démarrage (5) et le moteur part dès qu'il a passé quelques compressions. Ramener à ce moment la pédale de l'accélérateur (3) sur la position de ralenti et l'y laisser le temps de laisser chauffer le moteur.

Vérifier le manomètre de pression d'huile, la pression d'huile à chaud doit être comprise entre 1,5 et 2 kgs, elle a été réglée par le Constructeur et ne doit pas être modifiée sans motif grave. Quand le moteur est au ralenti, cette pression baisse naturellement.

S'assurer à l'ampèremètre que la dynamo charge bien.

Pour arrêter le moteur, appuyer sur la pédale de Stop (4) après avoir lâché l'accélérateur.

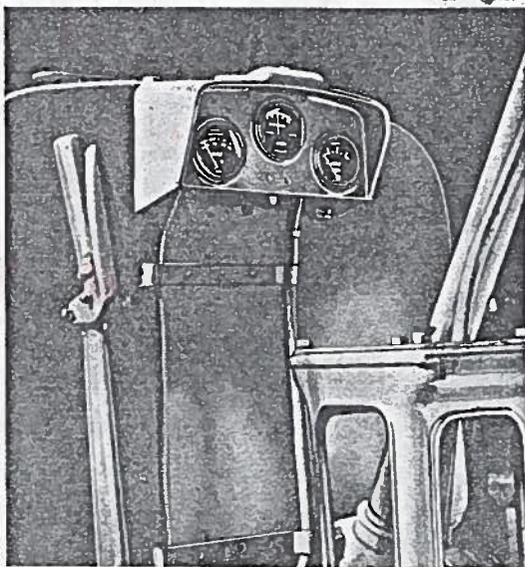


Fig. 5. — Tableau de Bord.

INSTRUCTIONS DE CONDUITE (SUITE)

PASSAGE DES VITESSES. — Le passage des vitesses s'effectue comme sur une voiture ou un camion en débrayant chaque fois qu'on désire déplacer le levier de changement de vitesses et en lâchant l'accélérateur.

Le passage des vitesses est généralement aisé, même pendant la marche du tracteur, toutefois, il n'est pas recommandé de passer de combinaisons entraînant un bruit d'engrenage ; il est préférable d'arrêter totalement le tracteur et de démarrer dans la vitesse désirée, ce qui est presque toujours possible.

Les combinaisons habituelles facilitant le passage des vitesses, telle que le double débrayage, sont naturellement recommandables et le conducteur en aura vite pris l'habitude.

Bien que l'embrayage soit très progressif, il est recommandé pour augmenter sa durée, d'embrayer progressivement en levant le pied gauche doucement, tout en appuyant le droit sur l'accélérateur progressivement.

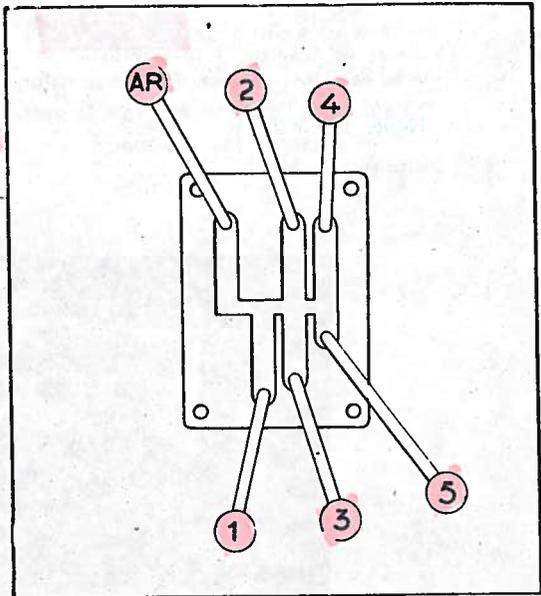


Fig. 6 — Schéma de la grille des vitesses

CONDUITE NORMALE DU TRACTEUR. — Il ne faut pas débrayer quand on désire freiner, mais seulement quand la vitesse est devenue très faible.

Dans les descentes, il ne faut jamais mettre le levier de changement de vitesses au point mort.

A l'arrêt, il est recommandé de placer le levier de frein à main position bloquée et d'engager la première vitesse en côte et la marche arrière en descente.

Il est recommandé de ne pas braquer sur place, ce qui fatigue inutilement la direction ; dès que le tracteur est en mouvement, même à faible vitesse, le braquage devient aisé.

PÉRIODE DE RODAGE

Pendant les cinq cents premières heures de marche du tracteur, il est recommandé de n'utiliser en aucun cas le tracteur à pleine puissance. Il faut en effet laisser aux différentes parties le temps de se rodé avant d'utiliser le tracteur à la limite de sa capacité.

Pendant la première période de rodage s'étendant jusqu'à la cinq centième heure, vidanger le moteur toutes les cinquante heures, ensuite effectuer la vidange toutes les 70 heures de marche.

Après la cinquantième heure de marche, vérifier et compléter le niveau d'huile de la boîte de vitesses et du pont AR.

Pendant la période de rodage, il faut surveiller attentivement le manomètre de pression d'huile et le thermomètre à eau et s'assurer par leur contrôle fréquent pendant la marche du moteur que leurs indications concordent bien avec les chiffres que nous rappelons :

Huile, 1,5 à 2 kgs à vitesse normale du moteur.

Eau, 75 à 85° pour moteur en charge.

VERIFICATION - RESSERRAGE. — Pendant la période de rodage, il faut plus particulièrement procéder au resserrage de tous les écrous et vis, et notamment vérifier :

- le goupillage des bielles et des paliers ;
- le serrage des écrous de la culasse ;
- le réglage des culbuteurs
- la tension de courroie du ventilateur et de la dynamo
- les écrous de serrage des goujons de fixation de la boîte sur le pont ;
- les écrous de serrage des goujons de fixation des trompettes de pont ;
- les écrous de serrage des goujons de fixation de la chape d'essieu sur le moteur ;
- les étriers de ressort, les écrous de fixation de roues, etc.

Resserrer les écrous de culasse modérément après la première semaine de marche, à l'arrêt du moteur, pendant que celui-ci est chaud, en suivant l'ordre du tableau annexé (voir page 43).

Pendant la période de rodage, il faut particulièrement vérifier le réglage de la pédale d'embrayage. Cette pédale doit avoir un jeu suffisant au plancher, s'en assurer fréquemment.

GRAISSAGE

Les services qu'on est en droit d'attendre d'un tracteur dépendent avant tout de son entretien et principalement du graissage. Aussi nous recommandons d'observer rigoureusement les instructions et les fréquences indiquées.

N'employer que des huiles de première qualité. Nous soumettrons des échantillons s'il y a doute.

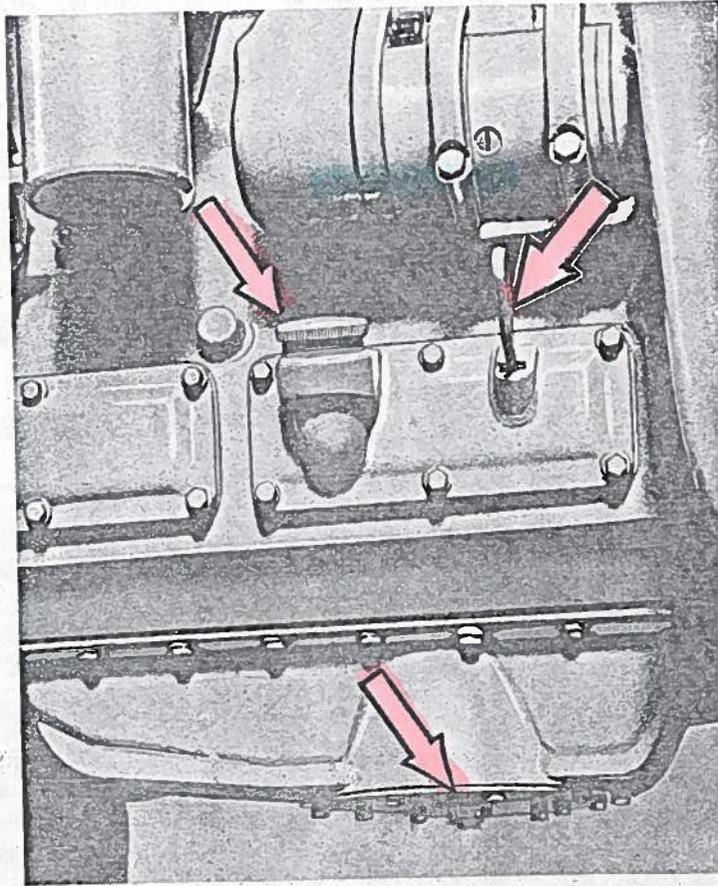


Fig. 7. — Remplissage, jauge et vidange du moteur

GRAISSAGE (SUITE)

MOTEUR. — Contenance : 12 litres

Utiliser une huile spéciale pour moteurs diesel ne contenant ni acide ni résine et correspondant aux caractéristiques du tableau ci-dessous :

| | Période d'été | Période d'hiver |
|----------------------------------|---------------|-----------------|
| Viscosité Engler à 50° C..... | 9 à 11 | 6 à 7 |
| Inflammabilité en vase ouvert.. | 230' | 210° |
| Résidu Conradson inférieur à.... | 0,07 % | 0,07 % |

La combustion de cette huile ne doit pas en outre laisser de résidus abrasifs.

Vidanger à chaud toutes les 70 heures de marche environ, rincer avec une bonne huile de rinçage (ne jamais employer de pétrole pour le rinçage). Faire tourner le moteur quelques tours sans allumage, vidanger l'huile de rinçage complètement. Revisser soigneusement et bien bloquer le bouchon de vidange. Introduire la quantité d'huile nécessaire jusqu'au maximum indiqué par la jauge. Ne jamais laisser descendre le niveau au-dessous du minimum sous peine d'accident grave. Il est recommandé de marcher toujours au voisinage du maximum. Il faut donc refaire le plein d'huile tous les matins et chaque fois que cela est nécessaire.

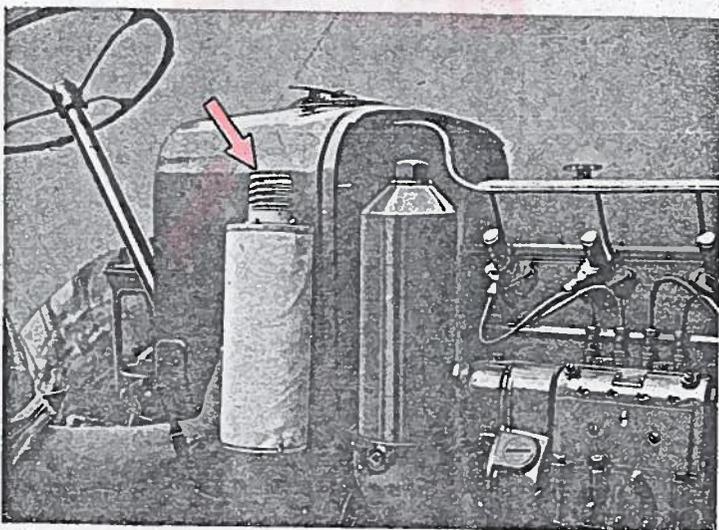


Fig. 8. — Remplacement de la cartouche du filtre à huile

GRAISSAGE (SUITE)

La consommation d'huile est normalement négligeable quand on commence à consommer de l'huile, cela provient la plupart du temps du colmatage des segments racleurs et des trous de retour d'huile dans les pistons. Il faut les nettoyer. Au cours de cet nettoyage, il est recommandé :

1° De ne pas désaccoupler pistons et bielles ;

2° De ne pas démonter les segments d'étanchéité à moins que ceux-ci ne soient particulièrement usés. C'est en effet une pratique pernicieuse de changer ces segments sans nécessité absolue

(Ne jamais laisser fonctionner le moteur quand la consommation d'huile dépasse trois litres par jour.)

Si, par suite de circonstances anormales telles que dilution, présence d'eau, l'huile vient à être souillée, il faut vidanger non seulement le carter moteur, mais aussi le filtre à huile, il faut alors remplir celui-ci par le bouchon placé à sa partie supérieure, sa contenance est de 3 litres

Toutes les mille heures de marche du moteur, il faut nettoyer méticuleusement le tamis de la crépine d'aspiration d'huile du moteur à l'aide d'une brosse fine imbibée d'essence, après avoir démonté la porte-visite située à la partie inférieure du moteur.

Il n'est pas utile de démonter ce tamis, à moins que son examen le révèle particulièrement encrassé. Ce tamis doit toujours être propre si sa surface était colmatée par des impuretés contenues dans l'huile, la circulation ne s'effectuerait plus convenablement (ce qui provoquerait des accidents graves). Dans ce cas, il faut le changer, ce qui est très facile, celui-ci étant tenu par un jorc

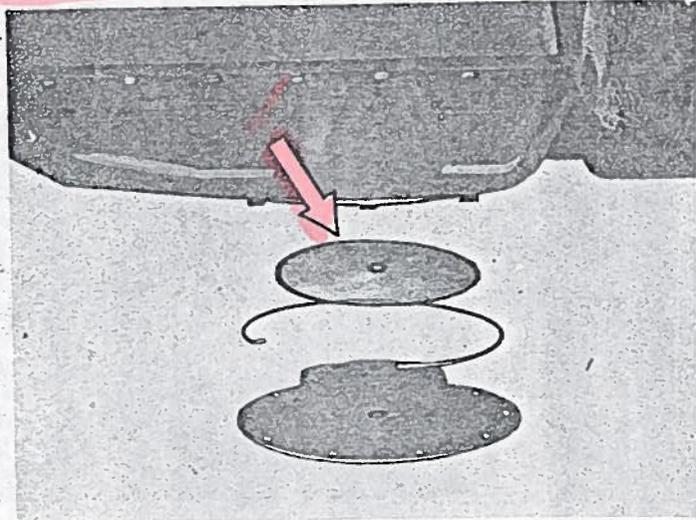


Fig. 9. — Tamis filtrant d'aspiration d'huile.

GRAISSAGE (SUITE)

TRES IMPORTANT — GRAISSAGE DES CULBUTEURS

Il est indispensable de graisser au moins deux fois par semaine à la burette les parties supérieures de la culasse. Pour cela il faut déposer avec une burette une petite quantité d'huile sur chaque culbuteur, sur la tête des poussoirs et sur les soupapes. Il n'est pas utile de démonter complètement le cache-soupape. Il suffit de dévisser les deux écrous qui le fixent et de le reculer suffisamment.

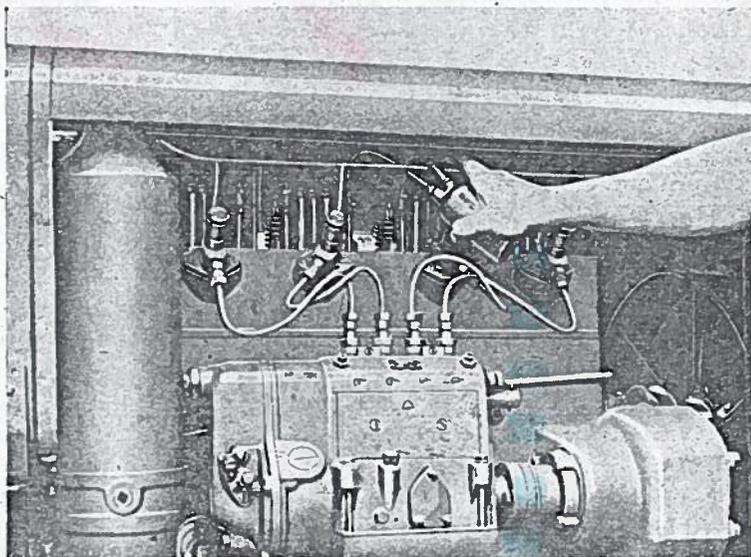


Fig. 10. — Graissage des culbuteurs

GRAISSAGE (SUITE)

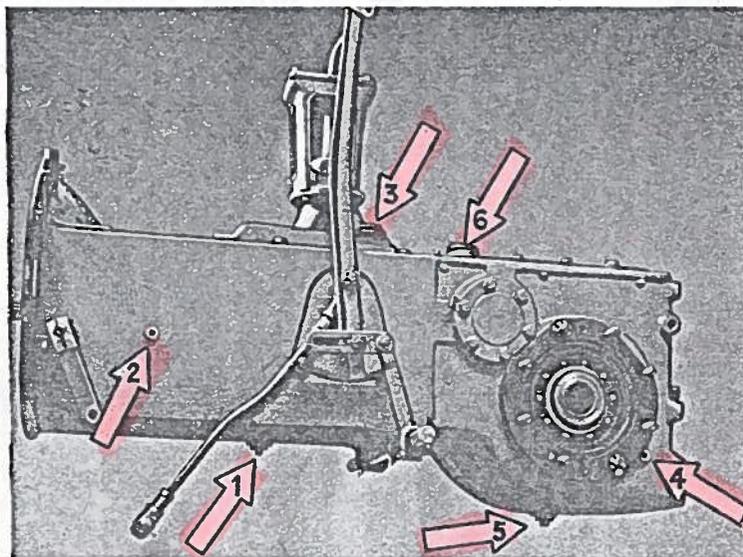


Fig. 11. — Remplissages, niveaux et vidanges de la boîte de vitesse et du pont

1. Vidange de la boîte de vitesses.
2. Niveau de la boîte de vitesses.
3. Remplissage de la boîte de vitesses
4. Niveau du pont.
5. Vidange du pont.
6. Remplissage du pont.

Utiliser une huile épaisse de bonne qualité

GRAISSAGE (SUITE)

BOITE DE VITESSES. — La contenance est de 12 litres, remplir jusqu'au niveau d'huile spéciale.

La vidange de la boîte de vitesse doit avoir lieu tous les 6 mois par le bouchon de vidange prévu à cet effet, effectuer cette vidange après une journée de travail quand l'huile est fluide.

PONT ARRIERE. — La contenance est de 18 litres, remplir jusqu'au bouchon formant niveau. La vidange a lieu tous les 6 mois par le bouchon de vidange, opérer comme pour la boîte.

POULIE DE BATTAGE. — Le compartiment contenant les engrenages de la commande de poulie de battage communique avec celui de la boîte de vitesses.

PRISE DE FORCE. — La prise de force ne réclame aucun entretien spécial, son graissage est assuré en même temps que celui de la boîte de vitesses.

La vérification des niveaux de la boîte de vitesses et du pont doit être effectuée une fois par semaine ou toutes les 70 heures de marche.

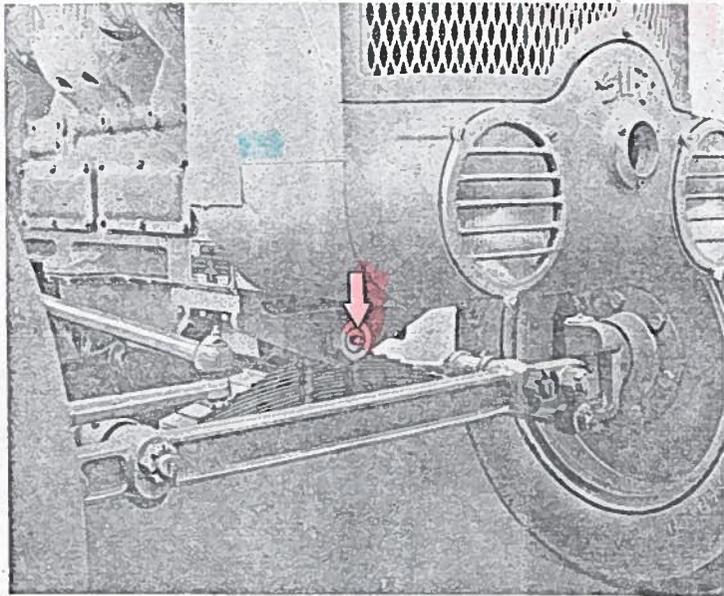


GRAISSAGE (SUITE)

2 fois par mois

Utiliser la pompe à graisse

Fig. 12. — Cheville ouvrière



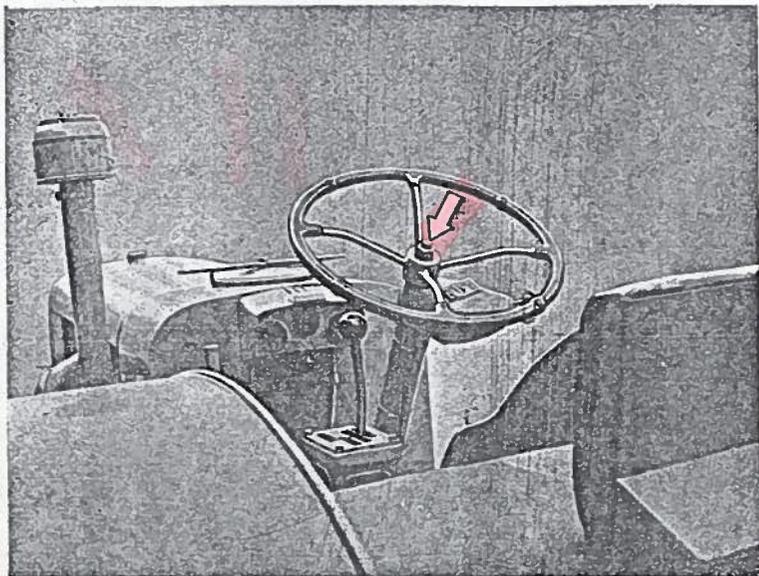
1 Graisseur.

GRAISSAGE (SUITE)

2 fois par mois

Utiliser une burette

Fig. 13. — Direction. Moyeu du volant

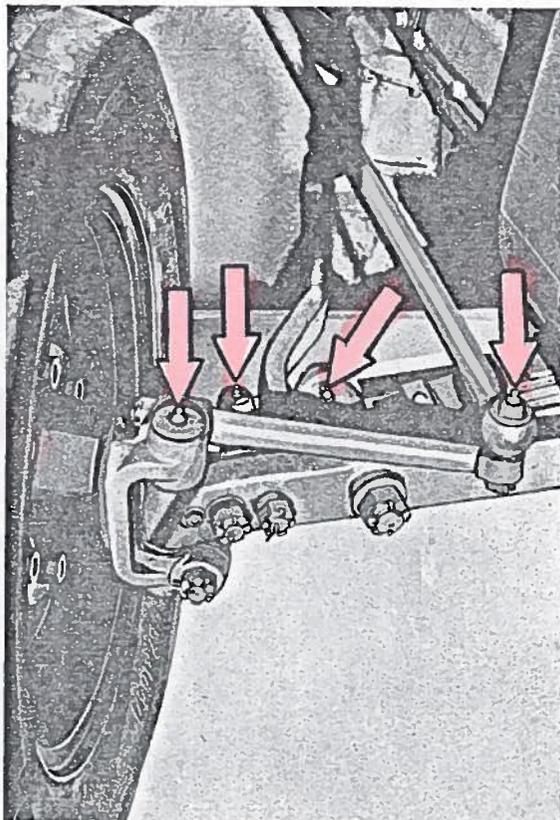


Dévisser la vis centrale et graisser avec une burette d'huile moteur

GRAISSAGE (SUITE)

2 fois par mois
Utiliser la pompe à graisse

Fig. 14 — Essieu avant côte droit



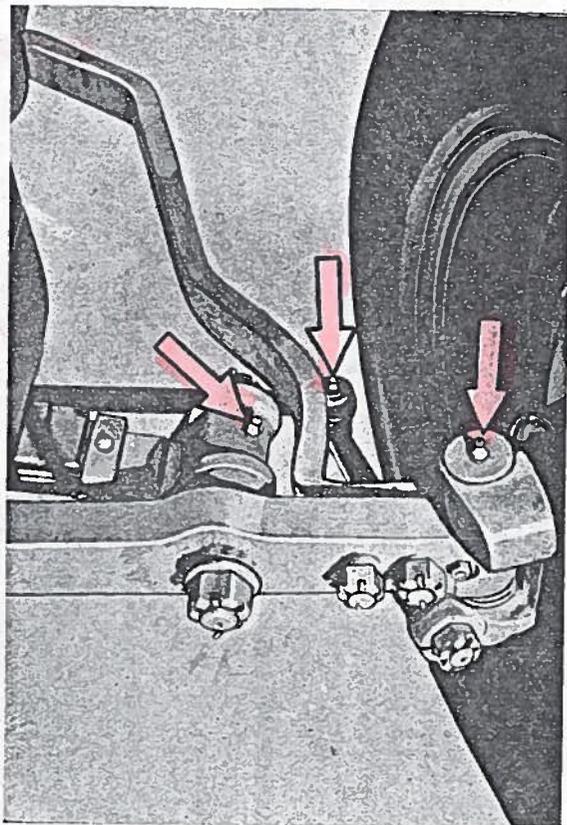
- | | | |
|---|-----------|--|
| 1 | Graisseur | Fusée |
| 1 | » | Jumelle |
| 1 | » | Axe de ressort non apparent ci-dessus |
| 1 | » | Barre de connection |
| 1 | » | Levier de direction |
| 1 | » | Levier de direction apparent figure 15 |

GRAISSAGE (SUITE)

2 fois par mois

Utiliser la pompe à graisse

Fig. 15. — Essieu avant côté gauche



- 1 Graisseur Fusée
- 1 » Jumelle
- 1 » Axe de ressort non apparent ci-dessus
- 1 » Barre de connexion

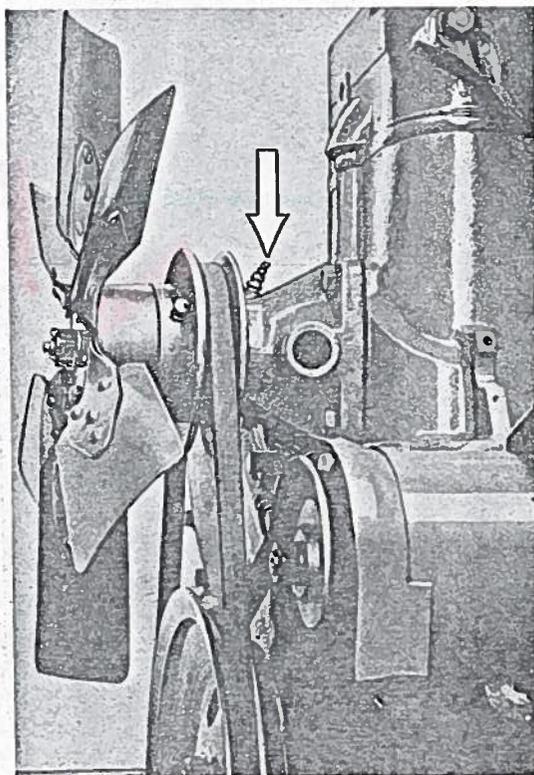
GRAISSAGE (SUITE)

2 fois par mois

Utiliser la pompe à graisse

Refait à neuf le 08.11.1990 (M^{TR} TINDILLIAC MONTLOCON)

Fig. 16. — Pompe à eau



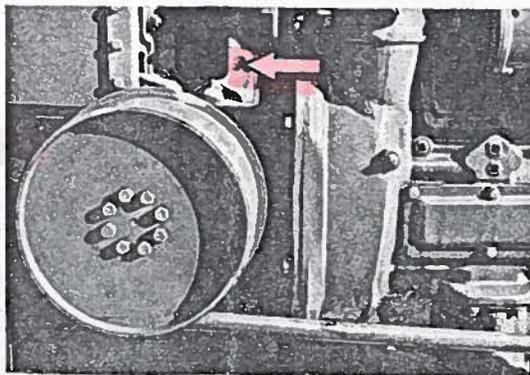
1 Graisseur

Employer de la graisse consistante spéciale à roulements

GRAISSAGE (SUITE)

2 fois par mois
Utiliser la pompe à graisse

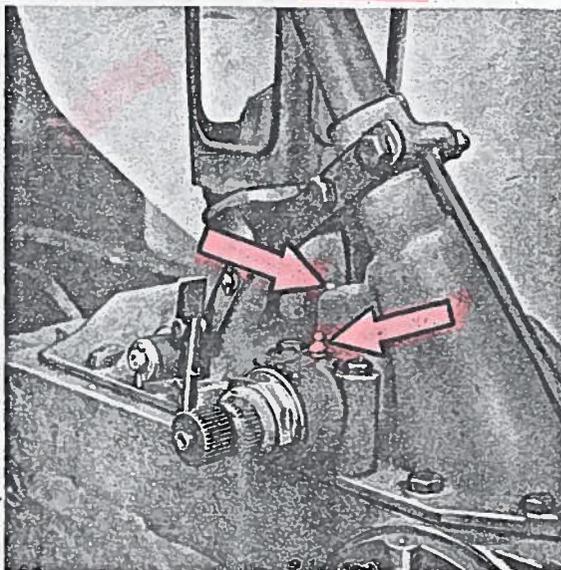
Fig. 17. — Butée d'embrayage



1 Graisseur

Ne jamais faire PLUS D'UN TOUR de la pompe à graisse au GRAISSEUR de la butée d'embrayage

Fig. 18. — Direction



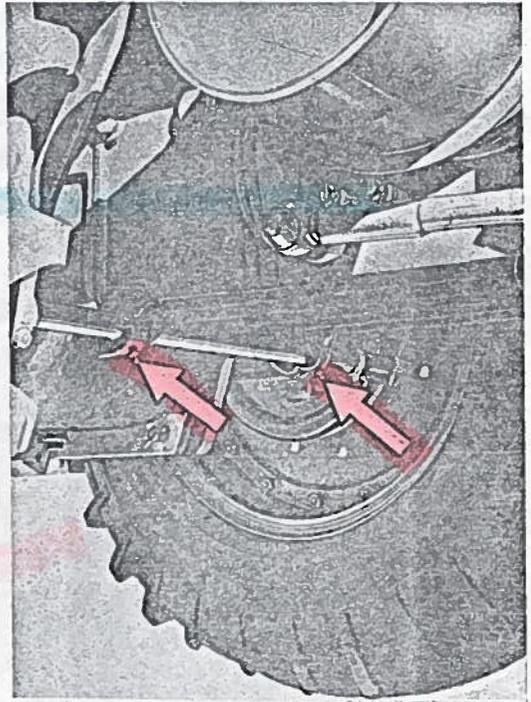
2 Graisseurs

GRAISSAGE (SUITE)

1 fois par mois

Utiliser la pompe à graisse

Fig. 19. — Palonnier de freins



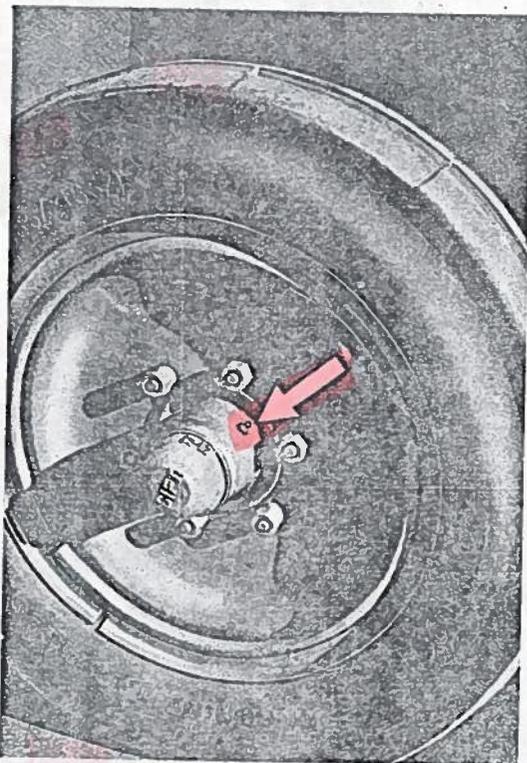
2 Graisseurs

GRAISSAGE (SUITE)

1 fois par 2 mois

Utiliser la pompe à graisse

Fig. 20. — Moyeux Avants



1 Graisseur Roue gauche.

1 » » droite.

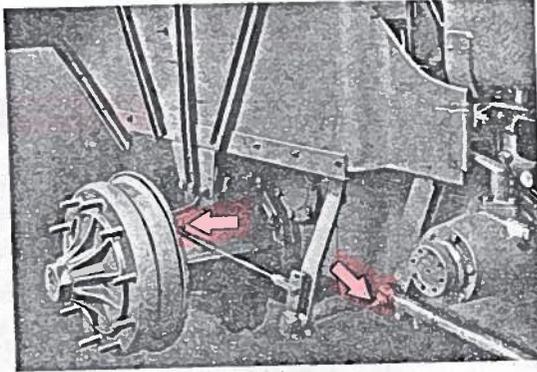
Démonter les moyeux une fois par an pour enlever la vieille graisse.

Nettoyer les roulements et regarnir avec de la bonne graisse à roulements.

GRAISSAGE (SUITE)

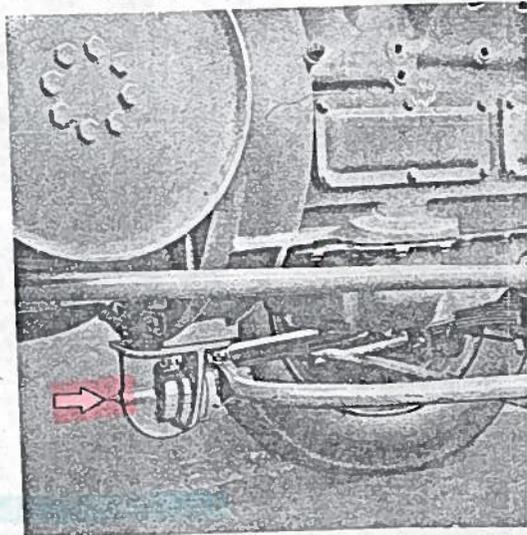
2 fois par mois
Utiliser la pompe à graisse

Fig. 21. — Câbles de freins



1 Graisseur à droit
1 » à gauche
1 » direction

Fig. 22. — Rotule du triangle



1 Graisseur

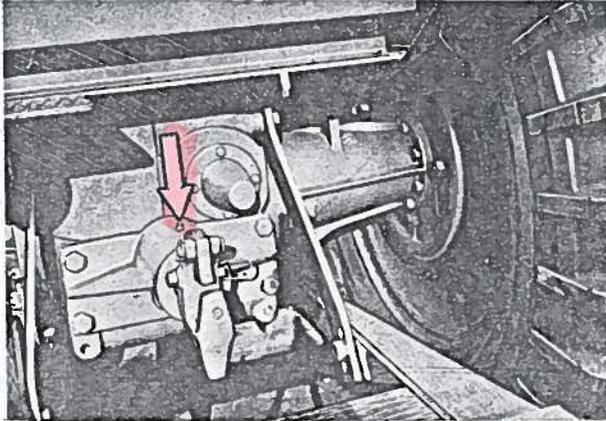
GRAISSAGE (SUITE)

1 fois par mois

Utiliser la pompe à graisse

Fig. 23. — Crochet de remorque

*Clavette demi-roule
sur l'axe du crochet
(pour empêcher celui-ci
de tourner)*



Igraisseur

DYNAMO. — 1 goutte d'huile fluide par semaine.

DEMARREUR. — 1 goutte d'huile fluide par semaine.

POMPE A COMBUSTIBLE. — Tenir le niveau de la jauge avec de l'huile fluide.

REGULATEUR. — Huile fluide jusqu'au bouchon de niveau.



TABLEAU DE GRAISSAGE (RÉSUMÉ)

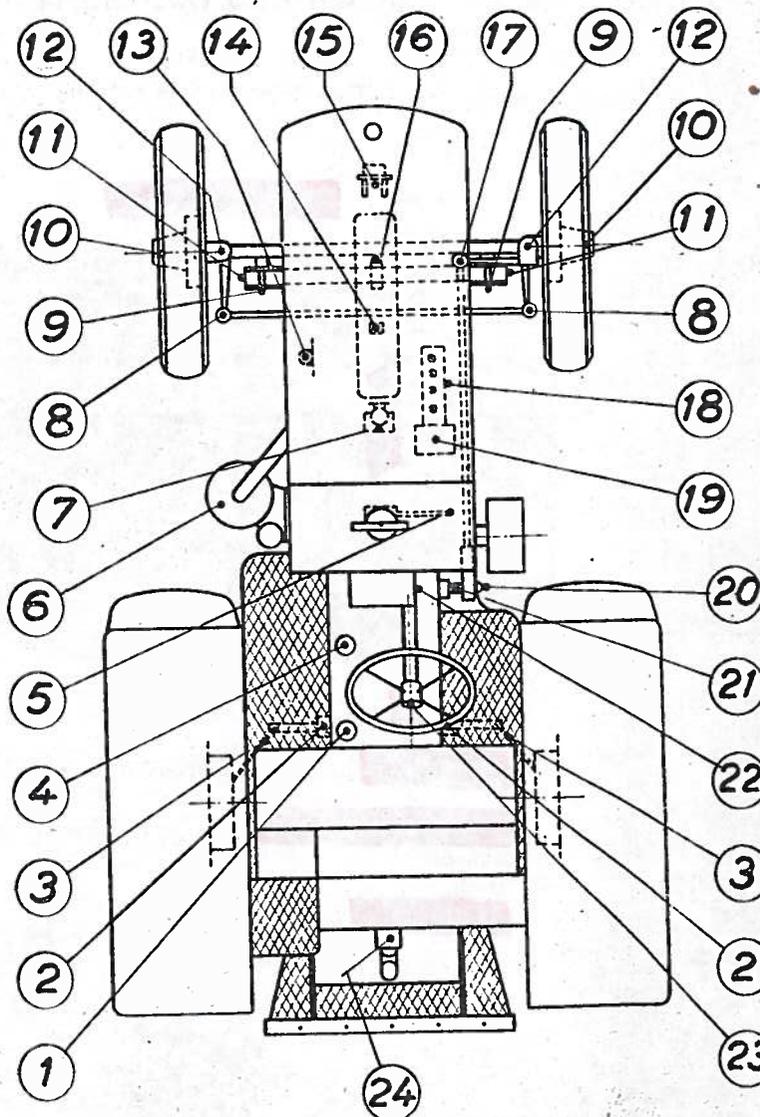


Fig. 24 Les bouchons de remplissage sont peints en jaune.
 Les bouchons de vidange sont peints en rouge.
 Les bouchons de niveau sont peints en blanc.

TABLEAU RÉCAPITULATIF DE GRAISSAGE

| N° | ORGANES | N° | OBSERVATIONS | N° | Fréquence |
|----|------------------------------|----|---|----|------------------------|
| 1 | PONT ARRIERE. | 1 | Vérifier le niveau, faire l'appoint. | 1 | Tous les quinze jours. |
| 2 | PALONNIER de freins, | 2 | Vidanger tous les six mois de marche. | 2 | Tous les six mois. |
| 3 | CABLES de freins. | 3 | Graisser à la pompe à graisse. | 3 | Tous les mois. |
| 4 | BOITE des vitesses. | 4 | Vérifier le niveau, faire l'appoint. | 4 | Deux fois par mois. |
| 5 | BUTEE d'embrayage. | 5 | Vidanger tous les six mois de marche. | 5 | Tous les quinze jours. |
| 6 | FILTRE à air. | 6 | Graisser à la pompe à graisse. | 6 | Tous les six mois. |
| 7 | ROTULE du Triangle. | 7 | Voir indications. | 7 | Deux fois par mois. |
| 8 | ROTULE barre d'accouplement. | 8 | Graisser à la pompe à graisse. | 8 | Deux fois par mois. |
| 9 | AXES des jumelles. | 9 | d° | 9 | d° |
| 10 | MOYEURS avant. | 10 | d° | 10 | d° |
| 11 | AXES des jumelles. | 11 | d° | 11 | Tous les deux mois. |
| 12 | PIVOTS de fusées. | 12 | d° | 12 | Deux fois par mois. |
| 13 | MOTEUR. | 13 | Vérifier le niveau, faire l'appoint dès qu'il manque 1 litre. | 13 | Tous les jours. |
| 14 | CULBUTEURS. | 14 | Graisser à la burette. | 14 | Tous les trois jours. |
| 15 | POMPE à eau. | 15 | Graisser à la pompe à graisse. | 15 | Deux fois par mois. |
| 16 | CHEVILLE ouvrière. | 16 | d° | 16 | d° |
| 17 | ROTULE barre direction. | 17 | d° | 17 | d° |
| 18 | POMPE d'injection. | 18 | Avec de l'huile moteur venir le niveau. | 18 | Tous les huit jours. |
| 19 | REGULATEUR. | 19 | Graisser à la burette. | 19 | d° |
| 20 | DIRECTION rotule. | 20 | Graisser à la pompe à graisse. | 20 | Deux fois par mois. |
| 21 | DIRECTION Secteur. | 21 | d° | 21 | d° |
| 22 | DIRECTION Boitier. | 22 | d° | 22 | d° |
| 23 | MOYEU du volant. | 23 | Graisser à la burette. | 23 | d° |
| 24 | CROCHET de remorque. | 24 | Graisser à la pompe à graisse. | 24 | Tous les mois. |

TEMPS FROIDS

VIDANGE DE L'EAU. — Dévisser les bouchons prévus à cet effet sur le radiateur et sur le moteur, avoir soin pour faciliter la vidange d'ouvrir le bouchon de remplissage du radiateur. Vidanger à chaud.

ANTIGEL. — Il est intéressant pour éviter de vidanger chaque soir, d'employer un bon antigel. Si l'on choisit l'alcool, la proportion est de 20. % d'alcool dans l'eau du radiateur pour empêcher la congélation jusqu'à -10° .

La capacité du radiateur est de 30 litres, il faut donc incorporer 7 à 8 litres d'alcool. Comme l'alcool s'évapore pendant la marche du moteur, il faut en ajouter périodiquement.

En fin de saison, il faut procéder au nettoyage du radiateur et de la circulation d'eau du moteur à grande eau. Il est recommandé être comme hiver de n'utiliser que de l'eau de pluie, pour le remplissage du radiateur, cela évite les encrassements de la circulation d'eau.

Pour diminuer la consommation de carburant, il est intéressant l'hiver d'adapter un couvre-radiateur à volets mobiles. La température la meilleure de l'eau est de 70° à 80° C.

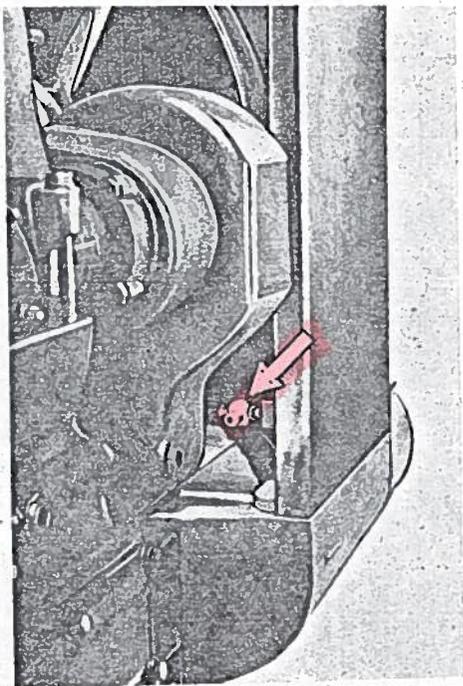


Fig. 25

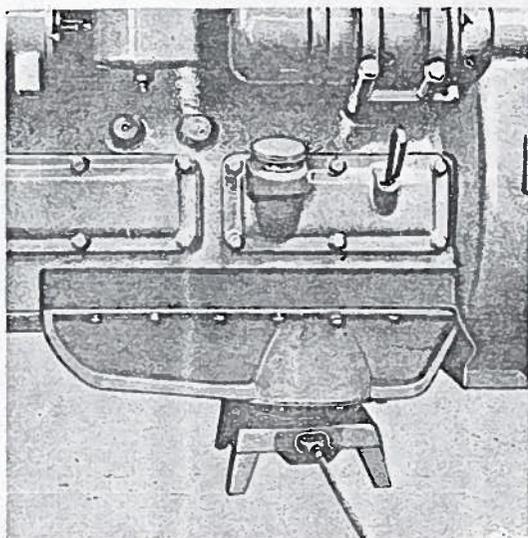
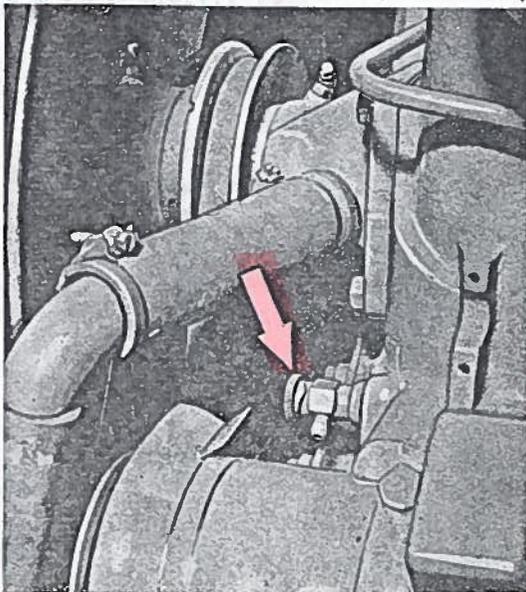
Vidange de l'eau
du moteur.

Par temps froid, si on a vidangé la veille, on facilite le départ en remplissant le radiateur d'eau chaude.

TEMPS FROIDS (SUITE)

Fig. 26. Vidange du moteur. Faire un demi-tour au bouton molleté.

Quand l'huile est à basse température, elle est tellement visqueuse qu'elle ne peut circuler. Il se produit alors des frottements métal sur métal pouvant être la cause d'accidents graves ultérieurs. Il est donc prudent de réchauffer l'huile avant démarrage dès que la température descend au-dessous de 0°. La partie inférieure du carter d'huile est munie d'une plaque



de tôle, de grande dimension afin de pouvoir la réchauffer à l'aide d'un réchaud électrique, si on dispose de courant, ou par tout autre moyen.

Fig. 27.
Réchauffage
de l'huile avant
démarrage.

INJECTION DU COMBUSTIBLE

Comme c'est le cas pour tout Diesel, il est extrêmement grave de laisser fonctionner le moteur avec un système d'injection défectueux. Dans un travail normal et une fois le moteur rodé, sauf dans les reprises, il ne doit pas y avoir de fumée à l'échappement.

La fumée est le signe d'une mauvaise combustion. Cette mauvaise combustion peut provoquer l'échauffement des pistons ; le gommage des segments, leur grippage, entraînant de la dilution de l'huile de graissage et par là le grippage général du moteur. Elle entraîne de toute façon une usure prématurée. Il faut donc dès l'apparition de fumée noire anormale, agir immédiatement et d'abord examiner les injecteurs, car la plupart du temps c'est leur mauvais fonctionnement qui cause l'apparition de fumée.

En général, avec de l'habitude, on peut percevoir rien qu'en pinçant les tuyaux d'injection entre le pouce et l'index le choc de l'injection et en déduire celui qui ne fonctionne plus convenablement. Toutefois, en démontant les quatre injecteurs et en les montant à l'air libre au bout de leur tuyau d'injection respectif, on se rend compte de suite de l'injecteur défectueux. Il faut le remplacer. La meilleure solution est d'avoir en réserve un injecteur vérifié tout monté sur un porte-injecteur. A chaque démontage, il est indispensable de changer le joint du porte-injecteur sur la culasse. On ne doit pas bloquer trop énergiquement le porte-injecteur, ce qui coincerait l'aiguille de l'injecteur, mais serrer très modérément avec la clé spéciale prévue à cet effet.

INJECTION DU COMBUSTIBLE (SUITE)

AMORÇAGE DU SYSTEME D'INJECTION. — Vidange de l'air. Avant la première mise en marche, lorsque le réservoir à combustible a été vidé, il est indispensable d'évacuer l'air qui a pu s'introduire dans la pompe, les canalisations et le filtre à combustible.

a) Le filtre à combustible sera vidangé d'air en entr'ouvrant le bouchon de vidange d'air situé à la partie supérieure jusqu'à ce que toutes les bulles, s'il y en a, soient évacuées.

b) Desserrer l'écrou-raccord qui fixe la tuyauterie d'alimentation venant du filtre à la pompe et resserrer lorsque le combustible s'écoule sans former de bulles.

c) Pour évacuer l'air de la pompe d'injection, desserrer les deux vis de passage d'air situées à la partie supérieure de la pompe jusqu'à ce que toute bulle d'air ait disparu. Pour évacuer l'air des cylindres de la pompe faire faire quelques tours au moteur, la pompe étant en position « stop », puis en position contraire jusqu'à ce qu'aucune bulle d'air ne soit plus perceptible aux raccords des tubulures de refoulement, qui, au préalable, ont été desserrées.

d) Pour les tubes d'injection, en dévissant aux raccords des porte-injecteurs on fait faire quelques tours au moteur jusqu'à ce que le combustible en sorte sans bulle d'air. Les revisser ensuite.

Il est bon après avoir mis le moteur en route, de s'assurer qu'il n'y a aucune bulle d'air emprisonnée dans le corps de pompe en entr'ouvrant légèrement les bouchons purgeurs quelques instants.

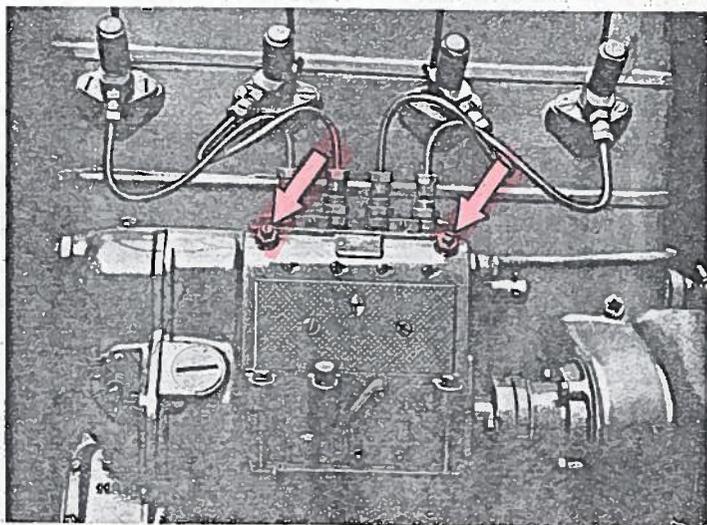


Fig. 28. — Purge d'air de la pompe à combustible

INJECTION DU COMBUSTIBLE (SUITE)

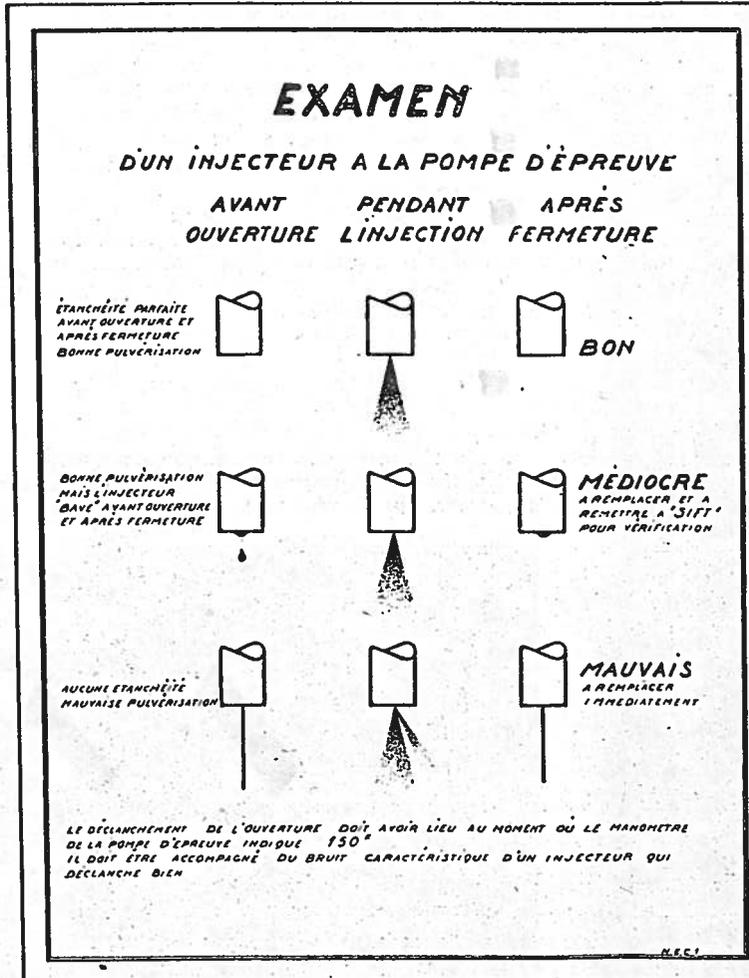


Fig. 29

INJECTION DU COMBUSTIBLE (SUITE)

REGLAGE ET VERIFICATION DES INJECTEURS. — Organes essentiels du moteur, les injecteurs sont du type à orifice unique. Ils doivent être démontés périodiquement et nettoyés avec grand soin, ils doivent être absolument étanches.

La pression d'injection doit être de 150 kilos environ.

Un injecteur en bon état donne une pulvérisation suivant un cône peu ouvert. Cette pulvérisation doit être bien homogène sans présence de jet liquide.

Pour procéder à cet examen, il faut posséder une pompe d'essai à main qui permet également de constater la pression.

Si vous ne possédez pas cet appareil à domicile, donnez vos injecteurs à vérifier à votre mécanicien qui possède cette installation.

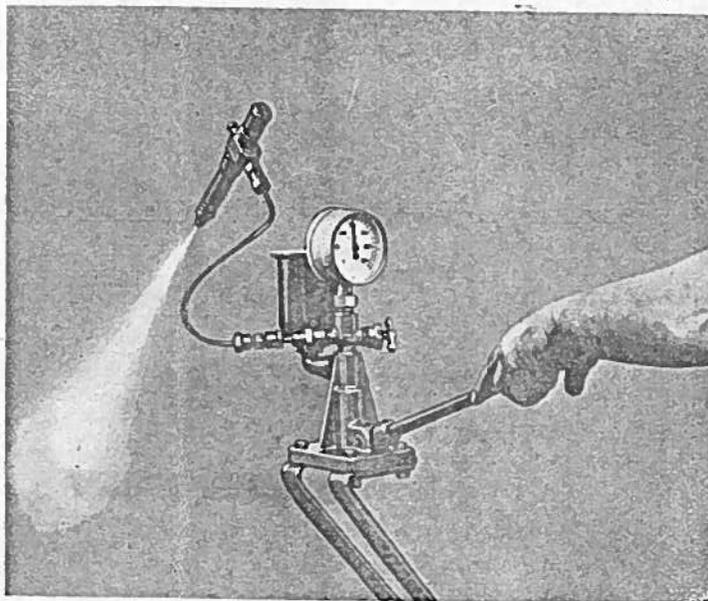


Fig. 30. — Essai d'un injecteur à la pompe à main

FILTRAGE DE L'AIR

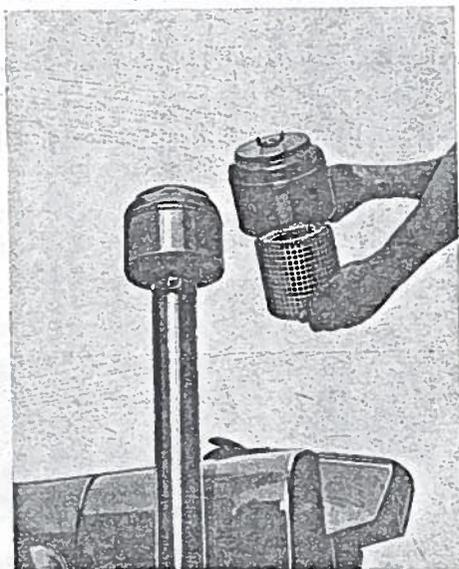


Fig. 31 — Démontage du préfiltre

L'importance d'un bon entretien de filtres à air est primordiale.

Quand les filtres sont encrassés, l'air se charge de poussières dont l'introduction dans le moteur provoque une usure rapide.

ENTRETIEN DU PREFILTRE. — Le préfiltre doit être nettoyé fréquemment, car il se colmate et empêche le moteur de s'alimenter. Quand on travaille en atmosphère poussiéreuse, il faut nettoyer le préfiltre tous les jours à l'essence, laisser sécher.

En battage, il faut le nettoyer plusieurs fois par jour si cela est nécessaire, les poussières de battage colmatent rapidement et sont abrasives.

Une excellente solution consiste alors à posséder un panier de change pour éviter toute immobilisation.

FILTRAGE DE L'AIR



Fig. 32. — Nettoyage du filtre à air

ENTRETIEN DU FILTRE A AIR. — Mettre de l'huile dans le fond de la cuve jusqu'au bouchon de niveau peint en rouge. Quand l'huile est complètement chargée de poussières, laver la cuve et le panier à l'essence, puis regarnir d'huile comme indiqué ci-dessus.

Utiliser une huile fluide ou demi-fluide.

RÉGLAGES DIVERS

DETERMINATION DES POINTS MORTS. — Le point mort haut du cylindre n° 1 (côté radiateur) est rigoureusement déterminé par la coïncidence d'un trait marqué par la poulie à gorge de commande de la courroie de ventilation avec l'arête horizontale de la pièce avant du support de radiateur (plan horizontal peint en blanc).

JEU DE CULBUTEURS - SOUPAPES. — Ce jeu doit être :

| | |
|-------------------|----------|
| admission | 0 mm. 2 |
| échappement | 0 mm. 25 |

Il est facilement réglable par un simple desserrage ou resserrage de la vis formant rotule sur le culbuteur.

Bien resserrer le contre-écrou et vérifier après le resserrage que le jeu n'a pas été modifié.

Mesurer ce jeu le moteur étant chaud.

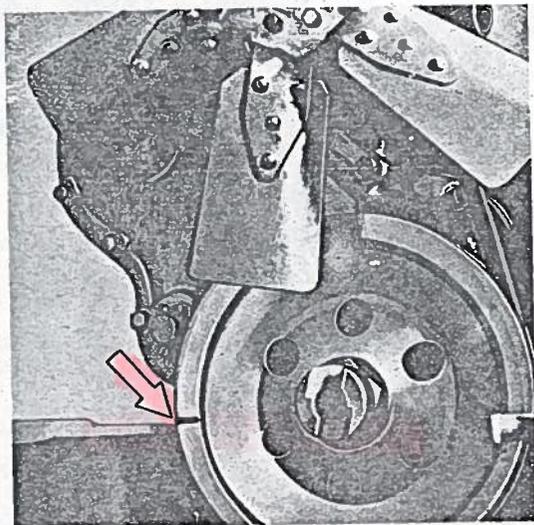


Fig. 33. — Trait repère des points morts

RÉGLAGES DIVERS (SUITE)

Pour tendre la courroie de ventilateur, il suffit de rapprocher le flasque réglable de la poulie d'entraînement de la pompe à eau du flasque fixe. Pour cela, desserrer l'écrou de blocage de ce flasque, l'immobiliser en introduisant dans une encoche la cale prévue à cet effet, faire tourner le ventilateur à la main de la quantité suffisante pour tendre la courroie. Ne pas exagérer la tension. Bien serrer l'écrou de blocage du flasque mobile.

*pour Dynamo / Ventiflex 332 ou 22-
pour Ventilateur n. 11. 112*

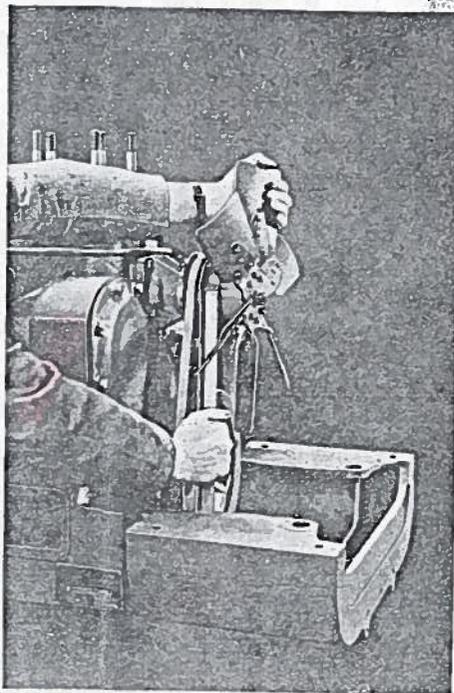


Fig. 34. — Tension de la courroie de ventilateur.
On a démonté le radiateur pour la clarté du cliché.

RÉGLAGES DIVERS (SUITE)

EMBRAYAGE. — Est réglé une fois pour toutes en atelier, il n'y a aucun réglage quand l'embrayage patine par suite de l'usure des garnitures. Il faut faire changer celles-ci.

Il faut simplement veiller à ce que la garde au plancher reste suffisante. Quand la garniture s'use, la pédale tend à remonter, réduisant la garde prévue qui est de 2 cm. Rétablir la garde initiale, une tige de réglage relie la pédale à l'axe de la fourchette. Cette tige est prévue pour cela : il suffit de dévisser de 1 ou 2 tours. Bien bloquer le contre-écrou après avoir effectué le réglage.

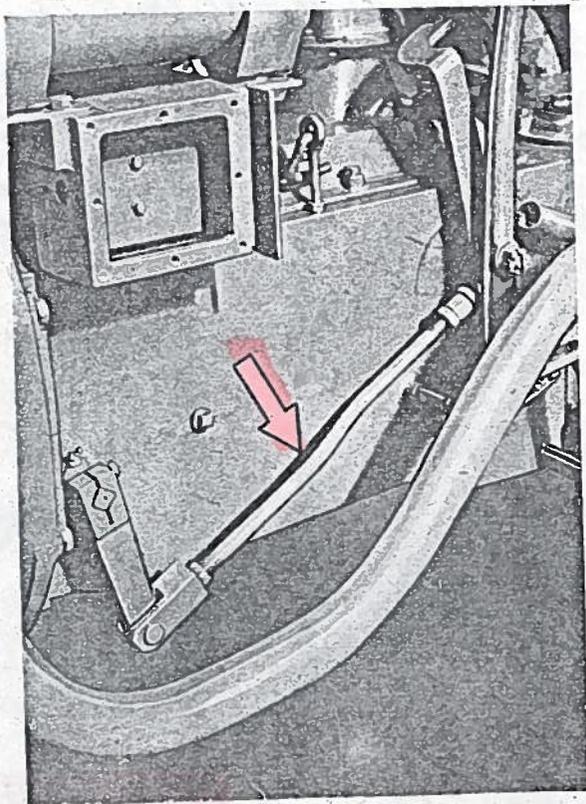


Fig. 35. — Tige de réglage de la pédale d'embrayage

RÉGLAGES DIVERS (SUITE)

Il est important pour un tracteur qui est en partie routier de ne pas négliger le jeu de la direction, car ce jeu enlève de la précision à la direction, ce qui peut amener des accidents de route.

REGLAGE DU JEU DE LA DIRECTION. — Le réglage du jeu entre la vis et le secteur s'effectue en faisant tourner la bague excentrée en bronze terminée à l'extérieur par un 6 pans sous collerette. Le 6 pans est bloqué par une petite vis noyée dans le corps de direction.

Pour la clarté du cliché, on a démonté le levier de commande, mais, bien entendu, pour effectuer le réglage, on ne doit pas le démonter l'écrou et la vis étant parfaitement accessibles.

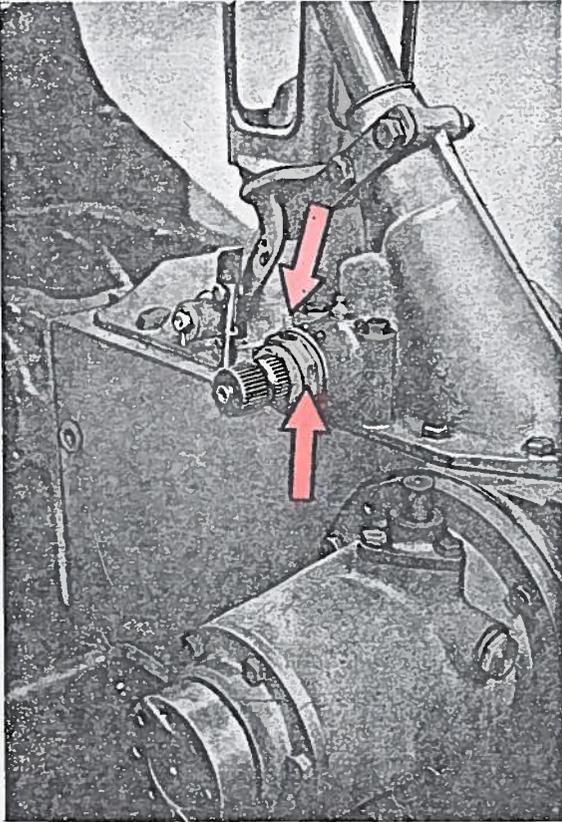


Fig. 36. — Réglage du jeu de la direction

RÉGLAGES DIVERS (SUITE)

REGLAGE DE LA TENSION DE LA COURROIE DE DYNAMO. —

Le réglage de la tension de cette courroie de dynamo est exécuté comme pour le réglage de la tension de commande de pompe à eau, par rapprochement des flasques de la poulie commandée.

Toutefois, pour la dynamo, on opère de la manière suivante :

Entre chacun des flasques constituant la poulie de dynamo il y a trois rondelles d'épaisseur. Il suffit donc d'enlever une de ces rondelles pour rapprocher les deux flasques l'un de l'autre, ce qui augmente le diamètre sur lequel s'enroule la courroie.

Il faudra remettre cette ou ces rondelles à leur place, entre les 2 flasques, quand on mettra une courroie neuve.

Pour ne pas égarer la rondelle d'épaisseur enlevée, il faut la placer devant le flasque mobile, sous la rondelle spéciale serrée par l'écrou.

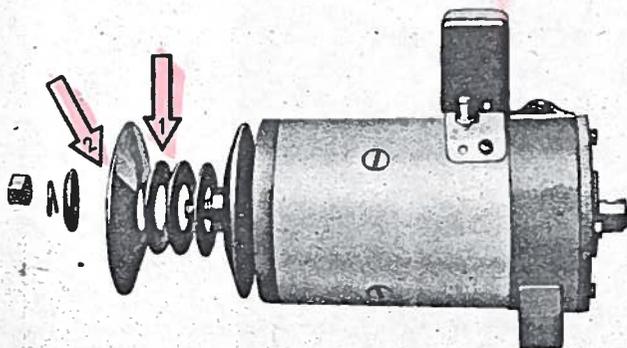


Fig 37

RÉGLAGES DIVERS (SUITE)

REGLAGE DES MOYEUX AVANT

Profiter du nettoyage annuel des moyeux avant pour faire régler le jeu des roulements à rouleaux coniques.

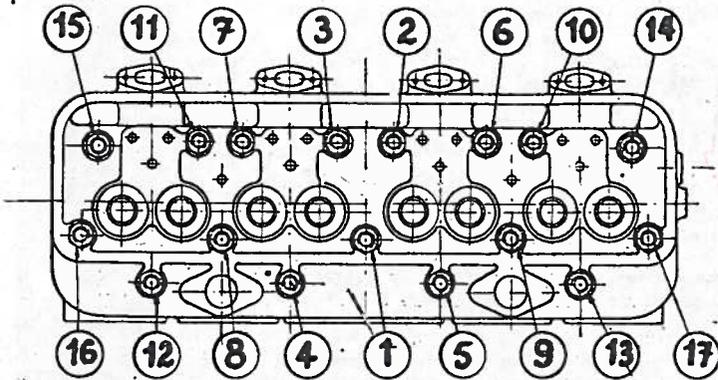
FLECHE DU RESSORT 2 AVANT

Quand le ressort avant est affaissé de C^m il est indispensable de le changer sans retard. Ne jamais le faire redresser.

SERRAGE & RESSERRAGE DE LA CULASSE

SERRAGE DE LA CULASSE. APRES MONTAGE DE LA CULASSE EFFECTUER LE SERRAGE COMME SUIV :

- 1) APPROCHER TOUS LES ECROUS EN COMMENÇANT PAR LE N°1 POUR FINIR PAR LE N°17
- 2) SERRER MODEREMENT CHACUN DES ECROUS DANS LE MEME ORDRE QUE PRECEDENT
- 3) CONTINUER JUSQU'AU BLOCAGE DE CHAQUE ECROU
IL FAUT AU MOINS 4 PASSES POUR OBTENIR UN SERRAGE CORRECT.
(BRAS DE LEVIER DE LA CLEF A EMPLOYER 300 MAXIMUM)



RESSERRAGE DE LA CULASSE. EFFECTUER UN RESSERRAGE APRES QUELQUES HEURES DE MARCHÉ ET À CHAUD
(BIEN SUIVRE LE MEME NUMÉROTAGE POUR CE RESSERRAGE)

ENTRETIEN GÉNÉRAL

Le fonctionnement du moteur Diesel S.I.F.T. est excessivement simple ; si le moteur a de la compression, si la pompe d'injection est bien amorcée, si les injecteurs sont en état, le fonctionnement ne peut laisser à désirer. Si le moteur ne part pas et s'il se met à fumer, cela provient, la plupart du temps, d'un injecteur qui ne fonctionne plus normalement. Il faut alors démonter les injecteurs et les vérifier.

Il peut également se produire qu'une soupape soit gommée, mais cela se voit immédiatement en enlevant le cache-soupape.

INTRODUCTION DU COMBUSTIBLE DANS LE RESERVOIR. — Bien que pompe et injecteurs soient protégés par trois filtres en série, on a intérêt à introduire dans le réservoir du tracteur du combustible déjà sérieusement filtré. Pour cela, il faut, tout en laissant le panier filtrant existant à l'entrée du réservoir, filtrer le combustible, soit dans un entonnoir, soit par tous autres moyens. Un excellent moyen consiste à prendre un fût ou une citerne et une pompe à mains sur laquelle on peut adapter un filtre sérieux.

A chaque sortie, vérifier le niveau d'huile du moteur, le niveau d'eau du radiateur, graisser les organes indiqués sur le tableau.

Les bouchons de remplissage sont peints en jaune.

Les bouchons de vidange sont peints en rouge.

Les bouchons de niveau sont peints en blanc.

ENTRETIEN GENERAL. — Entretenez convenablement votre tracteur, maintenez-le constamment en aussi bon état que possible. Votre personnel et vous-même s'y attacheront d'autant mieux que le tracteur sera, quel que soit son âge, dans un état aussi voisin que possible du neuf.

Dès qu'un organe ou un accessoire a lâché, changez-le sur-le-champ.

Tenez le tracteur en bon état extérieur par des lavages soignés et des dégraissages. Ne tolérez pas des ailes embouties, des calandres déformées. Faites redresser les tôleries.

S'assurer à l'arrêt du moteur et dans l'endroit où il stationne qu'il n'y a aucune fuite d'huile ou de combustible, sinon il faut y remédier immédiatement.

Faites des raccords de peinture ; nous pouvons fournir des petits bidons de peinture au standard SIFT.

N'hésitez pas à nous consulter, même pour des détails minimes. Nous serons toujours à votre disposition.

ENTRETIEN DES BATTERIES D'ACCUMULATEURS

Les batteries de grande capacité assurent un démarrage facile, même par les temps les plus froids, à condition d'être en bon état.

Toutes les semaines, il faut examiner les batteries, pour cela enlever le couvercle du coffre formant siège en ouvrant les attaches avant et arrière.

1° Ajouter, si besoin est, de l'eau distillée par chacun des trois orifices de chaque batterie, de façon à maintenir le niveau à 10 ou 15 mm au-dessus des plaques. Employer uniquement de l'eau distillée (en vente chez les droguistes) ou de l'eau de pluie. Il est facile de remplir une bonbonne très propre d'eau de pluie, en prenant toutes les précautions nécessaires pour que cette eau soit absolument propre.

Utiliser pour faire l'appoint d'eau des batteries une bouteille spéciale avec bouchon traversé de deux petits tubes, l'un droit pour l'eau, l'autre recourbé pour l'air. On trouve ces bouchons dans le commerce. Après avoir fait l'appoint d'eau sécher soigneusement le dessus des batteries pour éviter le sulfatage.

2° Entretenir très soigneusement les cosses de batteries ; faire disparaître complètement le sulfate, puis graisser à la graisse consistante.

3° Surveiller le système de calage des batteries de façon qu'elles ne puissent se heurter. Remonter le couvercle avec précaution pour éviter tout contact avec les bornes et les cosses.

4° Dans le cas où la puissance des batteries semblerait affaiblie, les faire examiner par un spécialiste qui réparera ou changera la batterie ou les éléments en mauvais état.

5° Si le propriétaire du tracteur possède un chargeur, il peut être utile de mettre la batterie en charge de temps en temps, particulièrement après un arrêt prolongé du tracteur. Faire établir par un spécialiste un système de câbles avec pinces de façon à faire la jonction chargeur-batteries avec facilité.

LAVAGE

Avant d'entreprendre le lavage du tracteur, il faut protéger le reniflard situé à la partie supérieure du couvre-culasse, y placer un morceau de toile imperméable ou de caoutchouc bien maintenu. Vérifier que tous les bouchons sont bien fermés. Enlever la calandre du radiateur. Arroser ensuite tout le tracteur avec un jet en pluie pour détremper. Eviter d'introduire de l'eau sous le couvercle du coffre à batteries pour ne pas mouiller ni les canalisations électriques, ni les batteries. Eviter également d'introduire de l'eau par le dessous du carter de tableau de bord. Protéger la partie arrière des projecteurs, y compris le porte-lampe par un morceau de toile imperméable. Arroser ensuite avec un jet plus puissant pour détacher et faire tomber la boue et la poussière.

Sous les ailes, utiliser au besoin une brosse à manche sous le jet. Continuer sur toutes les surfaces avec une grosse éponge continuellement maintenue sous le jet en pluie fine. Nettoyer les parties tachées d'huile ou de graisse avec l'éponge imbibée d'essence, et nettoyer le faisceau du radiateur avec un jet puissant.

Il faut commencer par la face du radiateur située côté ventilateur. Introduire le jet de ce côté et insister sur toute la surface du radiateur de façon à chasser toutes les poussières, bourres, corps étrangers, qui se sont introduits entre les lamelles et les tubes. Après cela, mais à ce moment seulement, laver la face avant au jet.

Sécher à la peau de chamois. Sécher au chiffon sec, les cosses ou fils électriques qui auraient pu être mouillés, malgré les précautions prises. Les canalisations sous tubes métalliques ne risquent rien et peuvent être impunément arrosées.

Laver et sécher la calandre, puis la remonter.

A la mise en route, après lavage, faire fonctionner, dès le départ, plusieurs fois le frein à pied.

L'introduction d'eau dans les tambours de frein, inévitable au lavage, pouvant amener des perturbations dans l'efficacité des freins. Avec deux ou trois coups de freins au départ, on évite des inconvénients pouvant se produire sur la route.

TRACTEUR AU REPOS

1 GARAGE. — Nous recommandons instamment d'utiliser un garage fermé construit en dur (murs épais ou double paroi de bois ou briques) afin que, pendant l'hiver, la température intérieure du garage se maintienne au-dessus de 0° ; le départ du tracteur le matin en sera notablement facilité (voir à ce sujet, page n° 31, réchauffage électrique du carter d'huile). Ce garage doit avoir un bon éclairage, des prises de courant et un bon sol de ciment bien entretenu. L'intérieur sera peint en blanc à la chaux. L'entretien du tracteur sera plus aisé. Une fosse n'est pas indispensable.

Dimensions minima de ce garage :

Longueur : 5 m. 50.

Largeur : 3 m. 50 à 4 m.

Hauteur sous plafond : 2 m. 50

porte à deux vantaux ouvrant à l'extérieur ou en forme de portefeuille 4 vantaux ouvrant à l'intérieur de : largeur 2 m. 20 ; hauteur 2 m. 10, à double parois bois. Placée dans l'axe de l'un des petits côtés du garage.

2° PRECAUTIONS A PRENDRE DANS LES CAS D'ARRET PROLONGE. — Préparer une fois pour toutes de fortes cales de bois, de façon à mettre le tracteur sur ces cales et éviter le contact des pneus avec le sol. Vidanger l'eau du radiateur et du moteur (voir page 30). A ce sujet, il est facile de se munir une fois pour toutes de deux tuyaux de caoutchouc que l'on placera, l'un au bout du robinet de vidange du radiateur, l'autre au robinet de vidange du moteur, de façon à faire couler l'eau dans des récipients et éviter ainsi d'inonder le garage, puis refermer les robinets et introduire 1/2 litre d'alcool dans le radiateur ; de cette façon, il n'y aura aucun risque de gel.

Graisser soigneusement, mais sans excès, tous les organes (soupapes, culbuteurs, etc...).

Démonter les 4 injecteurs et introduire à la seringue environ 1 à 2 cm³ d'huile par chaque trou, puis faire faire quelques tours au moteur à la manivelle, puis remonter les injecteurs.

Graisser toutes les articulations et parties frottantes extérieures telles que : palier avant de manivelle, noix de mise en route, articulations du frein à main, etc...

3° MISE EN ROUTE APRES ARRET PROLONGE. — Faire les pleins d'eau, huile, combustible. Vérifier l'amorçage de la pompe à combustible. Faire le graissage complet, en suivant exactement les chapitres précédents. La veille ou l'avant-veille de la mise en route, mettre les batteries en charge après avoir vérifié le niveau et l'état des cosses. Faire tourner le moteur à la main quelque temps Gonfler les pneus à la pression requise. Enlever les cales. Mettre en route. Eviter absolument de faire tourner le moteur au-dessus de sa vitesse ralentie tant que la pression d'huile ne s'est pas rétablie et même tant que le moteur ne s'est pas échauffé.

AVIS TRÈS IMPORTANT

REPARATIONS

Votre tracteur S. I. F. T. est construit pour assurer un service de très longue durée ; cependant, quand il faudra songer à entreprendre des réparations, voici ce que S. I. F. T. a prévu pour vous :

S. I. F. T. a voulu que votre tracteur puisse être remis à neuf indéfiniment. Pour cela, toutes les pièces d'usure sont interchangeables directement sans ajustage. Il suffit de les prélever en casier et de les monter.

Exemples : Chemises, coussinets de bielles et paliers, pistons, soupapes, guides de soupapes, engrenages, freins, embrayages, etc..., ce qui permet dans les meilleures conditions le dépannage sur place.

Il est bien évident qu'il ne faut monter sous aucun prétexte des pièces qui ne soient pas d'origine S.I.F.T., cela peut en effet entraîner des accidents extrêmement graves. Même si les dimensions géométriques sont respectées, même si l'aspect en est identique, rien ne peut garantir à l'acheteur de pièces d'une fabrication étrangère à S. I. F. T. que la qualité du métal choisi pour leur exécution convient parfaitement. Il ne faut jamais oublier que non seulement la qualité des métaux choisis pour la construction du tracteur S. I. F. T., mais leur traitement a été fixé d'après les conditions d'utilisation de chaque pièce et minutieusement éprouvé par des essais de longue durée.



ÉCHANGE STANDARD

Vous avez pu observer que le tracteur S. I. F. T. DIESEL TYPE T.D. 4, est conçu de telle sorte qu'il est très facile d'enlever le moteur sans même enlever : radiateur, montants latéraux, phares et cache-phares, canalisations électriques. C'est un travail de trois heures environ.

Pour les canalisations électriques, elles peuvent facilement être débranchées, grâce à leur jonction dans une boîte de coupure située à la partie gauche du tracteur.

Apportez-nous donc votre moteur usagé et nous vous remettons un moteur ECHANGE STANDARD immédiatement. Ce moteur vous assurera le même service qu'un moteur neuf. Il vous sera garanti comme un moteur neuf.

Votre mécanicien ou l'agent S. I. F. T. de votre région pourra vous faire cette fourniture ainsi que le démontage et le remontage sur votre tracteur.

De cette façon, votre tracteur sera immobilisé pendant un temps très court.

De plus, et c'est là un point très important, un moteur ECHANGE STANDARD fourni par nous, passe au banc d'essai en nos ateliers avant sa livraison, au même titre qu'un moteur neuf. Minutieusement contrôlé et vérifié, grâce aux moyens modernes dont nous disposons, il donnera toujours de meilleurs résultats qu'un moteur réparé sur place, si sérieusement que soit faite la réparation.

Ainsi, on sait qu'un moteur Diesel ne fonctionne bien que s'il a atteint son taux de compression normal, grâce à un rodage bien précis et conduit de façon rationnelle. Il ne faut pas oublier en effet que segments et cylindres traversent pendant le rodage une période critique au moment où les segments ne sont pas encore rodés ; l'effet de souffle entre segments et cylindres risque d'attaquer les surfaces, nuisant définitivement à leur portée ultérieure.

En outre après essai, les moteurs sont redémontés pour vérification, ce qui permet de déceler les imperfections qui ont pu se glisser au montage et qui, sans cette précaution, subsisteraient, risquant de provoquer des perturbations ultérieures à plus ou moins longue échéance.

Tandis que sur nos bancs d'essais ces inconvénients ne sont pas à redouter, les essais étant conduits par des spécialistes munis des instruments de contrôle les plus perfectionnés.

C'est donc votre intérêt de changer un moteur usagé contre un moteur S. I. F. T. ECHANGE STANDARD.

