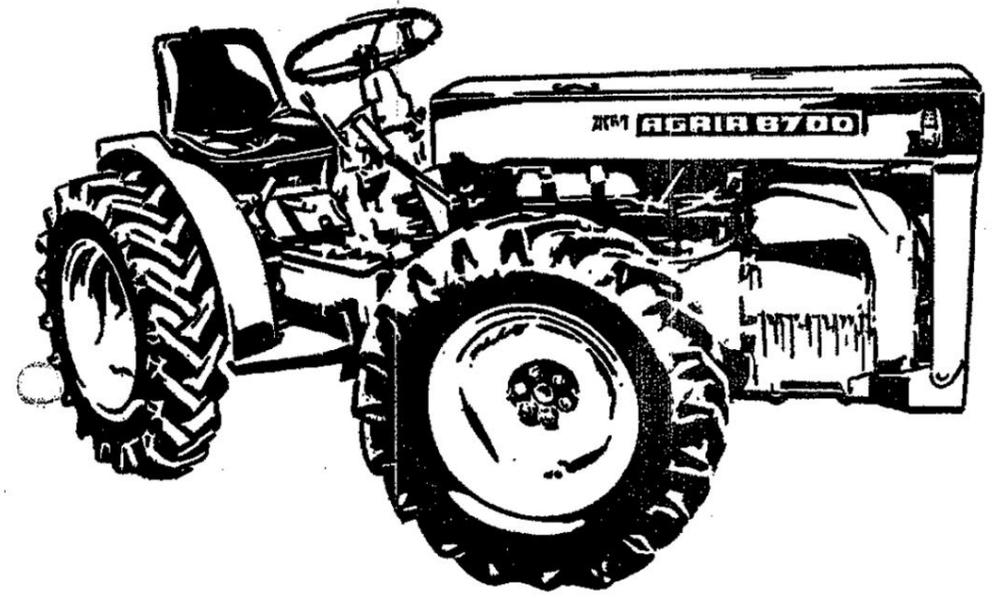
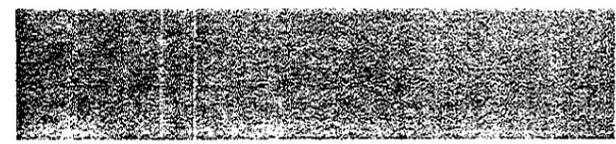


C

*Epreuve provisoire
sur camion
le 15.4.73.*



AVIS D'INSTRUCTIONS



TYPE 6700
avec moteur Ruggerini RD 90/2

AVIS D'INSTRUCTIONS

670 /3
po -/

AGRIA FRANCE S. A. Route Nationale 7 - Zone Industrielle
58 - POUQUES LES EAUX

Tél. 68 22 60 et la suite - Registre du Commerce: NEVERS 69 B 9 - Telex 80177

Cher propriétaire d'une machine AGRIA!

Avant la mise en service de votre machine, faites-vous bien expliquer et démontrer, par l'agent qui vous l'a vendue, tous les détails de son fonctionnement.

De plus, il est indispensable de prendre connaissance de la présente notice et de vous familiariser avec son contenu.

Tous les dommages auxquels vous vous exposez en ne donnant pas suite à nos recommandations sont à votre charge, la lecture de ces pages en vaut donc la peine.

La connaissance exacte des différents points de ce mode d'emploi vous facilitera le maniement de votre tracteur et vous procurera une plus grande satisfaction.

AGRIA FRANCE S.A. 58-POUGUES LES EAUX

Table des Matieres

Arrêt du moteur	29	Moteur	11
Attelagâ des accessoires	21	Notes personnelles.....	43
Botte de différentiel	24	Pont arrière.....	15
Changement de vitesses . 25		Pont avant.....	15
Châssis	15	Prise de force.....	25
Conduite du tracteur. . . . 29		Relevage hydraulique.....	20
Consignes générales.....	4	Roues motrices.....	15
Crochets d'un mode cravate. . . .	21	Schéma de graissage.....	41
Démontage de la Batterie. . . .	36	Schéma de l'installation électrique . 18	
Descriptions des fonctions : principales	24	Soins et entretien	30
Descriptions des organes principaux	12	Système de freinage.	25
Désignation des parties principales.....	6	Troubles de fonctionnement et leurs remèdes	38
Dimensions et poids.....	22	Vitesses d'avancement.....	23
Sens	25	Voies	15
Données techniques.....	22		
Embrayage moteur.....	24		
Filtre à moteur	14		
Filtre à gasoil.....	13		
Gamme des vitesses.....	24		
Garantie et service après vente	5		
Installation d'éclairage et de signalisation	16		
Installation électrique	16		
Inverseur de marche.....	24		
Lubrification du moteur	12		
Mise en route du moteur	28		
Mise en route du tracteur	27		



indications générales

Le fonctionnement sûr et le démarrage instantané de votre tracteur, 4 roues motrices, sont toujours assurés si vous le sollicitez et le maniez correctement.

La présente notice vous en indiquera toutes les nécessités et une étude approfondie, ou le cas échéant, une conversation avec l'agent AGRIA de votre région vous évitera bien souvent des pertes de temps, d'argent et d'autres soucis.

Néanmoins, ne prêtez pas l'oreille aux soi-disant bons conseils de personnes qui n'y comprennent rien.

Pour toutes les manipulations, n'employez jamais la force car elle ne remplace ni les connaissances ni un outillage approprié.

Néanmoins, ne cherchez pas à bricoler lorsqu'un dommage ne peut être clairement reconnu et / Y écarté.

Amenez votre tracteur chez l'agent AGRIA ou faites-le venir. Ses connaissances en la matière et son expérience ainsi que l'installation de son atelier lui permettront de tout remettre en ordre rapidement et à bon marché.

Quelques points recommandés spécialement

1. Contrôlez le niveau d'huile du carter-moteur et au besoin, rajoutez la quantité nécessaire jusqu'au repère de la jauge d'huile (figure 23, page 11). Utilisez toujours la même huile.

Les huiles de marques différentes ne doivent pas être mélangées, ceci est également valable pour les différents types d'huiles d'une même marque.

N'employez que des huiles de qualité HD
2. Veillez toujours au contenu exact en huile des différents boîtes et pans. Des consignes plus précises à ce sujet vous sont données sous le chapitre "Soins et Entretien" à la page 30.
3. Vérifiez en permanence l'état de propreté du filtre à air (figure 3, page 7). Veillez à ce que son godet contienne toujours la quantité d'huile nécessaire pour atteindre le repère. Le nettoyage est précisé en page 31.
4. Veillez à ce que le réservoir de carburant contienne toujours suffisamment de V carburant.

Ne laissez jamais le réservoir se vider entièrement ce qui laisserait passer de l'air dans les conduits.

Si malgré tout, cela devait se produire, reportez-vous à la page 27 pour procéder à une purge des conduits.
5. Pensez aussi au réservoir d'huile du relevage hydraulique (figure 4, page 7). Le niveau d'huile doit être visible lorsque vous dévissez le bouchon de remplissage. Ne complétez qu'avec une huile identique (voir indications page 33).
6. Huilez et graissez périodiquement le tracteur et ses accessoires. Resserez vis et boulons.

Un tableau de graissage est à votre disposition en page 41.
7. Contrôlez régulièrement l'efficacité de vos freins et, le cas échéant, faites procéder à un réglage (voir description page 25).
8. Contrôlez l'installation d'éclairage électrique. Si vous roulez peu ou si le tracteur est immobilisé pendant un certain temps, il est recommandé de faire recharger la batterie (voir à cet effet description page 16 et instructions page 36).

9. Pour d'autres recommandations et entretien, veuillez consulter les pages 31 à 36.

Garantie et service après-vente

Si, durant les 12 premiers mois après la livraison, le tracteur devait subir un dommage prévu dans les obligations de garantie et ceci si l'appareil a été entretenu et traité d'une façon normale compte tenu des observations et indications de la présente notice, nous vous prions de vous adresser immédiatement à l'agent AGRIA de votre région (le temps de garantie pour les pièces électriques et hydrauliques est limité à 6 mois).

Obligations de garantie:

Pour les marchandises de notre fabrication et en excluant tous les arrêts prévus par la loi ainsi que les exigences de garantie stipulées par la loi par rapport au vendeur, nous accordons les garanties suivantes: à partir du jour de la livraison, nous garantissons, pour une durée de 12 mois (6 mois pour les pièces électriques et hydrauliques) toutes les pièces qui, de façon décelable, font preuve de matériel défectueux ou d'un travail insuffisant ou même de vices de construction. Nous nous réservons de remplir cette garantie soit par le remplacement ou la réparation des pièces reconnues défectueuses ou inutilisables et ceci à notre choix, -

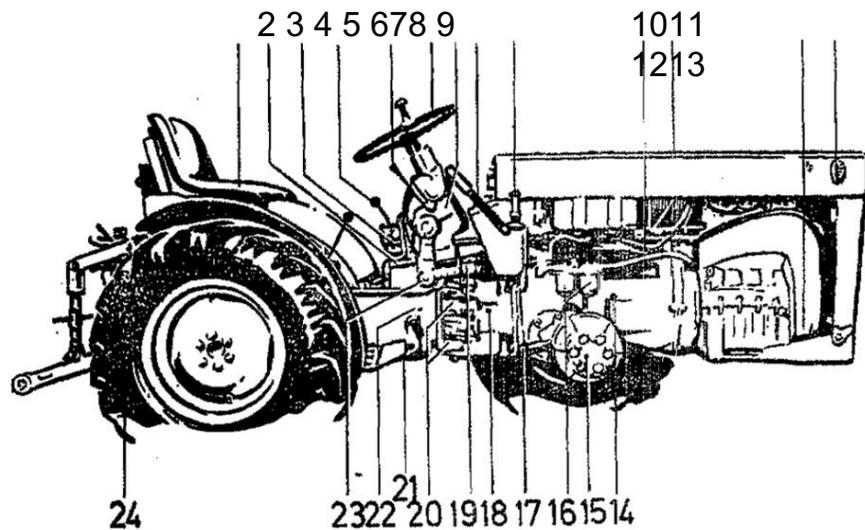
Les frais d'expédition dans ce cas sont à la charge de l'acheteur. Les pièces ou parties remplacées deviennent notre propriété. Toutes autres exigences, sous n'importe quel titre, ne seront pas reconnues. Nous n'acceptons aucune responsabilité pour n'importe quel dommage indirect. Nous attirons votre attention sur le fait que l'acheteur n'a pas le droit de demander à un tiers de remédier, à nos frais, à un vice de fabrication. La détérioration normale ainsi que les dommages dus à un traitement anormal ou qui se produisent pendant le transport sont exclus de la garantie. L'exécution des travaux de garantie se fait dans les usines du constructeur, c'est-à-dire les Usines AGRIA à MOECKMUEHL. Les frais de montage incombent toujours à l'acheteur. La garantie n'est plus valable si des changements ou des réparations ont été exécutés par des tiers.

Les demandes d'exécution de garantie ne sont prises en considération que si elles sont faites immédiatement après la découverte d'une défectuosité couverte par la garantie et par l'expédition immédiate des pièces défectueuses, à la condition que la partie "D" du bon de garantie été retournée à l'usine AGRIA dans un délai de deux semaines après la réception du matériel.

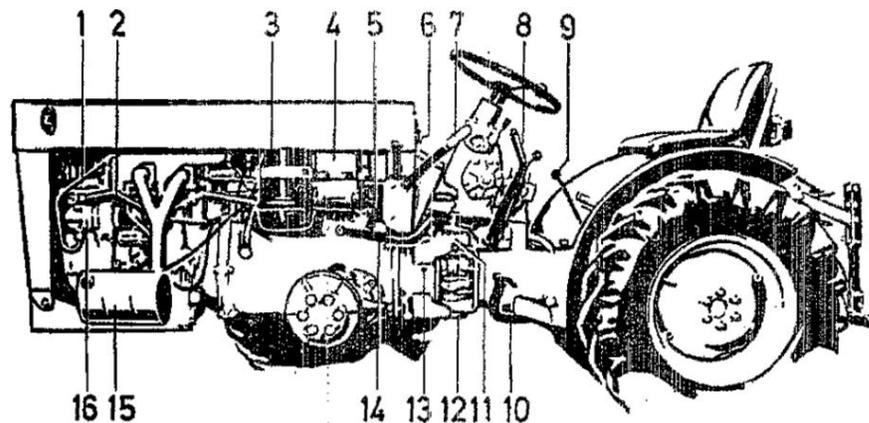
La garantie expire en cas de changement de propriétaire du matériel.

La présente garantie ne se rapporte qu'aux pièces fabriquées par nos propres soins, sous exclusion du droit sur le changement et la diminution de valeur. D'autre part, nous sommes prêts, sur demande, à céder nos droits et exigences vis-à-vis de nos fournisseurs quant aux pièces finies qui nous ont été livrées.

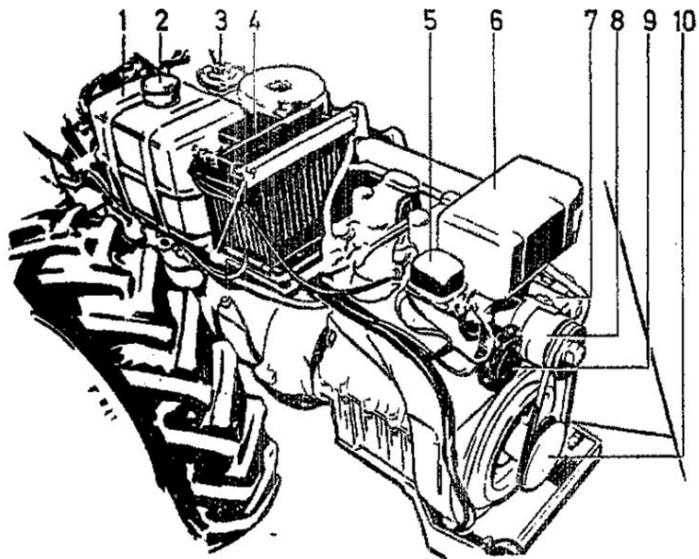
Désignation des pièces principales»*



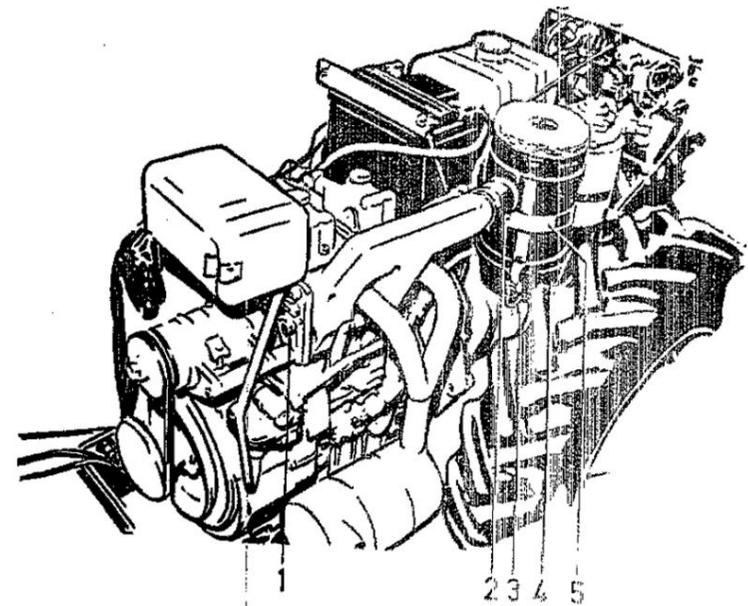
- | | |
|--|---|
| 1 Siège du conducteur | 14 Orifice de remplissage avec jauge du pont avant |
| 2 Numéro de châssis du tracteur | 15 Bouchon de vidange d'huile du pont avant |
| 3 Distributeur du relevage hydraulique | 16 Filtre à carburant double |
| 4 Manette d'actionnement du relevage | 17 Vis de réglage des freins avant |
| 5 Manette des gaz | 18 Graisseur de droite de l'articulation* lotion de direction |
| 6 Volant | 19 Graisseur du levier de direction |
| 7 Boîtier de direction | 20 Graisseur du cardan supérieur et inférieur |
| 8 Manette côté droit pour vitesses lentes, rapides et marche arrière | 21 Pédale de frein à pied |
| 9 Tendeur du capot | 22 Graisseur du palier d'articulation |
| 10 Démarreur | 23 Graisseur du bras de direction |
| 11 Capot | 24 Roues motrices avec équipement pneumatique 7.50 x 16 AS |
| 12 Moteur | |
| 13 Clignotant droit | |



- | |
|---|
| 1 Conduite d'huile pour relevage hydraulique |
| 2 Conduite d'amenée d'huile |
| 3 Filtre à air à bain d'huiles |
| 4 Réservoir d'huile pour le système de relevage hydraulique |
| 5 Réglage de la garde de l'embrayage |
| 6 Cadre d'armature |
| 7 Levier gauche pour vitesses lentes, rapides et marche arrière |
| 8 Poignée du frein à main |
| 9 Levier de changement de vitesses |
| 10 Pédale de l'embrayage moteur |
| 11 Graisseur supérieur de l'articulation |
| 12 Graisseur inférieur de l'articulation |
| 13 Graisseur de l'articulation de direction |
| 14 Pédale pour blocage de différentiel avant |
| 15 Pot d'échappement |
| 16 Pompe hydraulique |

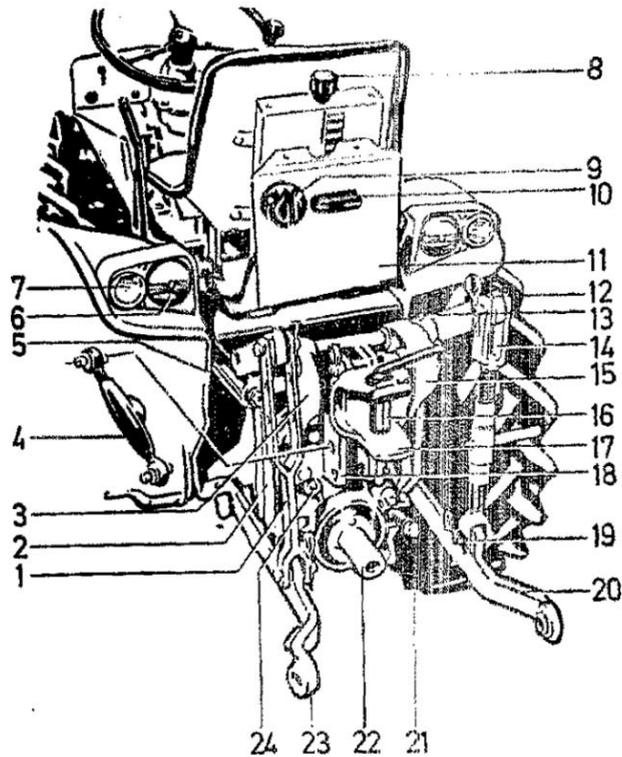


- 1 Réservoir à carburant
- 2 Orifice de remplissage du carburant (bouchon de réservoir)
- 3 Filtre de l'huile du système hydraulique (avec orifice de remplissage et bouchon)
- 4 Batterie
- 5 Commandes du régulateur
- 6 Boite à outils
- 7 Support de la dynamo
- 8 Dynamo
- 9 Avertisseur sonore
- 10 Poulie

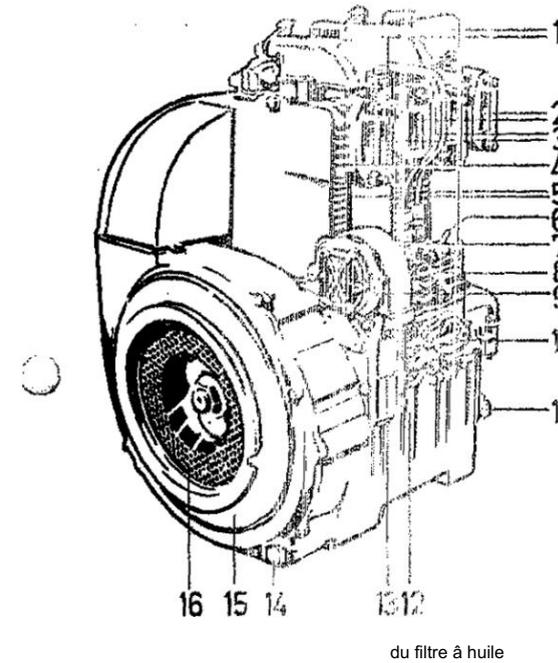


- 1 Écrou de fixation du support de la Jy, amo
- 2 Durite de conduite d'air
- 3 Bride de fixation
- 4 Godet – couverture
- 5 Bride de serrage

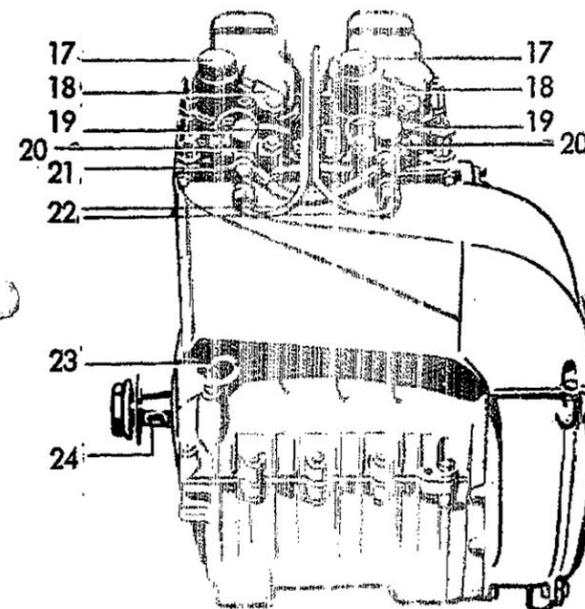
Moteur Ru -jCiori ni RD 90/2



- | | |
|---|---|
| 1 Bras de relevage | 13 Graisseur du bras de relevage de d'oi l e |
| 2 Bâti de bras de relevage | 14 Bras de relevage réglable |
| 3 Levier coudé gauche | 15 Bros caudé de droite |
| 4 tendeur réglable | 16 ChcvUe d'at+elage |
| 5 verins gauche | 17 Crochet d'atielage |
| 6 Clignotant arrière | 18 Or.lke de fixation de divers syst'smcs d'attelagetels que noxsTiine nt du 3 points |
| 7 Cafadiopre | 19 Gctipide |
| 8 Bouton de réglage de la suspension du siège | 20 Barre de Iracdon droite |
| 9 Prise de courant | 21 Vis □ c e11 avec écrou 6 pans pour la f.xaion d'accessoires |
| 10 Rampe d'éclairage de la plaque minéralogique | 22 Prlsu MS force avec cache |
| 11 Support de la plaque minéralogique | 23 Berre de iroction gauche |
| 12 Bras de relevage de droite | 24 dt:i 1 emplissagedu pont arr B-r |



- 1 Cache culbuteur
- 2 Flasque de fixation du pot d'échappement
- 3 Flasque de fixation de la durite d'as pi rati on
- 4 Avec lasse
- 5 Cylindre
- 6 Accouplement du tuyau di carburani (filtre double à gas oil et pompe d'injecth
- 7 Pompe d'injection
- 8 Branchement du tuyau de ■ purge
- 9 Branchement da la pomp(hydraulique
- 10 Levier de réglage d'acc&lsration



- 11 Vis 6 pans; pour inhoducti du filtre à huile
- 12 Bouton de surcharge
- 13 numéro du moteur
- 14 Bouchon de vidange de Thuile moteur
- 15 Volantd'entrainement
- 16 Grille de remplissage
- 17 Bouchon de remplissage d'huile moteur
- 18 Levier de decompresseur
- 19 Bouton de suralimentatk de démcrrage
- 20 Porteunjecteur avec injecteur
- 21 Raccord du tuyau de fro pl ein
- 22 Conou'ie torcée
- 23 Jauge de niveau d'huile
- 24 Einbol de viiebrequin

Description des Organes principaux

Moteur

le moteur est un moieur Diesel bi-cylindre 4 temps.

Dans le carter du moteur, se trouvent le vüebrequin, l'arbre à came, tous les drganes de régulation et de distribution ainsi que la pompe d'injection.

Les deux cylindres sont places verticalement; dans les culasses se trouvent les soupapes, les culbuteurs et les deux parte-injecteurs avec injecteurs.

RsfroidiMsmment

Un ventilateur de grande dimension place sur le volant provoque le refroidissement. L'air de refroidissement est aspire.à travers la grille filtrante (figure 16, page 11) et conduit dans des canaux de refroidissement sur les aüerettes des deux cylindres (figureS, page 11) et les culasses, (figure 4, page 11).

Pour garantir un bon refroidissement, il est important que les orifices d'aspiration de Tair de refroidissement soient toujours propres. Il doit en être de même des ailettes de refroidissement sur les cylindres et les culasses. Ces dernières ne doivent jamais être obstruées par des déchefs d'huile ou déchets quelconques.

Lubrification

Le graissage s' effect ue à faide d'une pompe à pignon excentrique. L'huile s'ecoule à travers un tamis filtrant dans le carter puis est aspirée par la pompe pour être pulsée à travers le filtre à hülle dons les canaux de lubrification.

La lubrification du moteur a one importance primordiale. Un contrôle journalier du .* niveau d'huile est nécessaire. hEmployez que des huiles avec additif HD, conservez la même marque d'huile une fois pour toutes.

Uentretien du filtre est décrit à la page 37.

Important: Choisir le degré de viscosité de l'huile selon la temperature ambiante: température

inférieure	· + 15°C	Huile HD SAE10
température entre	- 15° Cet + 25° C	Huile HD SAE20W/20
température supérieure à + 25° C		Huile HD SAE30

Une huile trap épaisse occasionne des difficultés dedémarrage durant la saison froide, ceci est dü à une trop forte résistance par rapport au piston et au palier.

La consommation d'huile d'un moteur peut aller jusqu'au 0,2 litre toutes les 10 heures de

service. Un moteur neuf peut consommer plus d'huile, ceci n'est pas anormal. En contr&lant chaque jour le niveau d'huile, on peut continuer à se servir du moteur sans inquiétude. Après 100 à 200 heures de service, la consommation d'huile deviendra normale, o

Dispositif d'injection

La durée de fonctionnement de la pompe à injection et des deux injecteurs dépend , dans premier lieu du degré de pureté du carburant. Il est donc nécessaire d'observer la- plus grande propreté lors de l'entrepôt et lors du remplissage de carburant

La pression d'injection est de 200 atmosphères. Elle doit être contrôlée toutes les 100 heures de service. Voir, à cèt effet, indications page 37.

Filtre a carburant

Dans son parcours entre le réservoir et la pompe d'injection, le carburant est purifié par un filtre étagé compose d'un filtre primaire et d'un filtre fin (figure 16, page 6).

Veillez à la bonne position des raccords d'afimentation et d'écoulement ainsi qu'd la position des joints dans leur siège. Un joint trop grand peut dormir lieu à des difficultés de démarrage et, évenue l lament, une diminution du moteur.

L'enfretien du filtre est décrit en page 37.

Tous les carburants Diesel d'un poids spécifique de 0,83 dr 0,84 kg/1 peuvent être utilisés.

Le carburant doit être exempt d'impuretés et d'eau afin d'éviter de boucher / 'A le filtre d carburant et de causer des dommages au systième d'injection.

Pour le remplissage du réservoir d carburant, il est vivement ccseillé d'utiliser un entonnoir avec filtre.

On trouve, quelquefois, dans le commerce des carburants Diesel d'été st d'hiver, Le carburant d'été est utilisable jusqu'd 0° C et celui d'hiver jusqu'd -15° C.

Par tempérafurB inférieure à ces données, tl se produit quelquefois une formation de paraffine, ceci peut avoir des conséquences fdcheuses dans les conduites, la pompe et les injecteurs.

ur raison, il peut être utile de mélanger du carburant Diesel avec du pétrole MMthlTessence dans les proportions suivantes:

température extér teure	Diesel Pétrole	DieselEssence carburateur
jusqu'à -20° C	75 : 25	80 ; : 20
jusqu'à -25° C	60 : 40	70h30
jusqu'à' -30° C	45 : 55	60 : 40

Caverne du Pont

Le pont avant comprsnd tous les éléments de pignonnerie jiiécessaires à la manoeuvre des différentes vitesses d'a van cement rapides, lentes et marche arrière ainst que les Organes nécessaires au fonctionnement du blocage de différentiel agissani sur les roues matrices avant.

Sont également comprts dans ce ponf avant les Organes de transmission des roues, le systems de freinoge des roues ovant, la boîte moteur avec son embroyage, l'arma- ture et le chass is.

Nous attirons, toutefois, l'attention sur le degré d'inflammabilité de ces mélanges qui est supérieur à celui du carburant Diesel normal.

Régulateur

Le régime du moteur obtenu suivant la position de la manette des gaz (figure 5, page 6) est maintenu dans les tolérances usuelles par le régulateur quelle que soit la charge à laquelle le moteur est soumis.

Lorsque le moteur est en charge, il ne doit pas dépasser 3000 tours/minute. Le régulateur a été dosé avec précision à l'usine. Toute modification de réglage effectuée par l'utilisateur sur le régulateur dans le but d'obtenir un régime moteur plus élevé pourra nuire au moteur et éliminer, de ce fait, tous droits à la garantie.

Filtre à air

L'usure du moteur sera d'autant plus faible, sa durée de vie d'autant plus longue que l'air de combustion contiendra moins de poussières abrasives. Les conduits spéciaux de l'air dans la cuvette imprimée à l'huile un circuit constant qui libère surtout la partie inférieure de la cartouche des poussières qui s'y sont déposées. La puissance, la sécurité de marche et le rendement du moteur dépendent en première ligne de l'efficacité du filtre. Un entretien soigneux du filtre est donc très important.

Il est recommandé de changer l'huile du filtre tous les jours en cas de travail dans un terrain très poussiéreux. Pensez d'abord au nettoyage du filtre lorsque la puissance de la machine diminue. (voir processus de nettoyage page 31).

Châssis

Le châssis en rapport avec l'articulation et les arbres de transmission compose la liaison entre le pont avant et le pont arrière. Il s'y trouvent montés le boîtier de direction avec la colonne de direction et le volant de direction, la manette des gaz, le distributeur avec manette de commande de l'équipement de relevage hydraulique, la pédale d'embrayage et de frein pour le système de freinage arrière.

Pont arrière

Le pont arrière comprend la pignonnerie de la boîte de vitesses, celle de la prise de force arrière et celle du différentiel avec blocage sur les roues arrière.

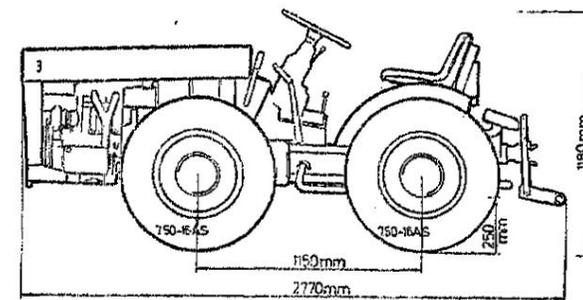
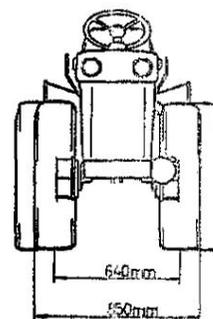
Il s'y trouvent également montés le renfort des roues arrière et le système de freinage des roues arrière, le siège du conducteur avec les ailes, le crochet d'attelage et l'équipement de relevage hydraulique.

Roues motrices

Le tracteur est livré avec un équipement pneumatique standard sur les quatre roues de la dimension 7.50-16 AS. Ceci permet d'obtenir les voies suivantes:

- a) 640 mm lorsque la valve est tournée vers l'extérieur
- b) 850 mm lorsque la valve est tournée vers l'intérieur

Veillez toujours contrôler la bonne pression des pneumatiques, celle-ci doit être de 1,5 atmosphère!.



Installation d'éclairage de signalation

Le tracteur est équipé d'une installation électrique de 12 volts, le courant est obtenu par une dynamo du type Besh 0 10! 209 031 (figure 8, page 8). La batterie est du type Varta 12 volts, 44 Amperes/heure 210 amperes (figure 4, page 8).

Les phares avant sont équipés chacun d'une ampoule de 15 watts et d'une ampoule de 4 watts.

Les clignotants (figure 13, page 6 et figure 6, page 10) sont équipés d'ampoules à la linolithe de 18 watts. Les feux arrière (figure 6, page 10) et la rampe d'éclairage du numéro minéralogique (figure 10, page 10) sont équipés d'ampoules à la linolithe de 5 watts.

Les installations électriques sont centralisées dans un boîtier de commande placé sur le cadre d'armature (figure 6, page 7); pièces principales sont les suivantes:

le boîtier de fusibles avec 5 fusibles de 8 ampères

le voyant d'indicateur de charge 1.

le voyant de contrôle des clignotants J le contacteur Bosch 0 342 202 001

le boîtier clignotants Bosch 0 336 200 033

le contacteur de clignotants Bosch 0 341 301 001

avec lampe témoin (ampoule 2 watts) le contacteur du clignotant d'alarme le contact du démarreur

le contact de l'avertisseur sonore le compteur horaire VDO 331 87/1 /16

L'avertisseur sonore est composé d'un kaxon électrique (figure 9, page 8) qui est actionné par le contacteur (figure 1),

2 3 4 5 6 7 3

Contacteur de l'avertisseur sonore

Commutateur du clignotant avec lampe témoin

Voyant d'indicateur de charge

Voyant de contrôle des clignotants

Bouton à tirer pour l'arrêt du moteur

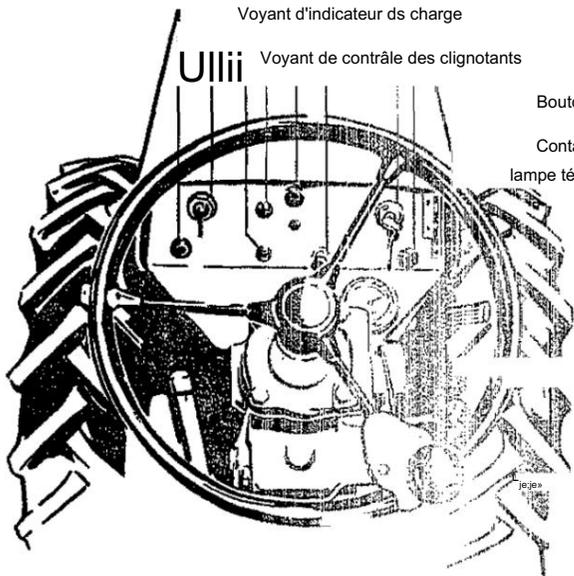
Contacteur des clignotants d'alarme avec 2
lampe témoin

Contacteur de l'éclairage avec clé 3
le contact

4 La clé de contact ne peut être introduite ou retirée du contacteur que lorsque celui-ci se trouve en position O 5 ou en position P.

De plus, il faut observer qu'avant de 6 pouvoir brancher la clé sur la position P et avant de pouvoir quitter la position 3, 7 la clé doit être enfoncée.

8 Contact du démarreur



Position P de la clé de contact feux de stationnement. Sont éclairés à ce moment les feux de stationnement avant, les feux rouges arrière et la rampe d'éclairage du numéro minéralogique (comme en position 2).

Lorsque la clé de contact est en position 1, la lampe témoin (figure 3, page 7) s'allume. Une pression sur le contacteur (figure 8, page 16) permet de démarrer le moteur.

Aussitôt que le moteur tourne, la lampe témoin s'éteint. La dynamo charge la batterie.

Lorsque la clé de contact est en position 2, les feux de position sont allumés, c'est-à-dire les deux feux de position avant, les feux rouges arrière et la rampe d'éclairage de la plaque minéralogique.

Lorsque la clé de contact est en position 3, les deux phares sont allumés, en même temps, les feux de position sont allumés ainsi que les feux rouges arrière et la rampe de la plaque minéralogique.

Avant de ramener la clé de contact en position 0, enfoncez celle-ci.

Les clignotants sont actionnés par la mise en position gauche ou droite du commutateur prévu à cet effet.

La lampe de contrôle (figure 4, page 16) clignote au même rythme.

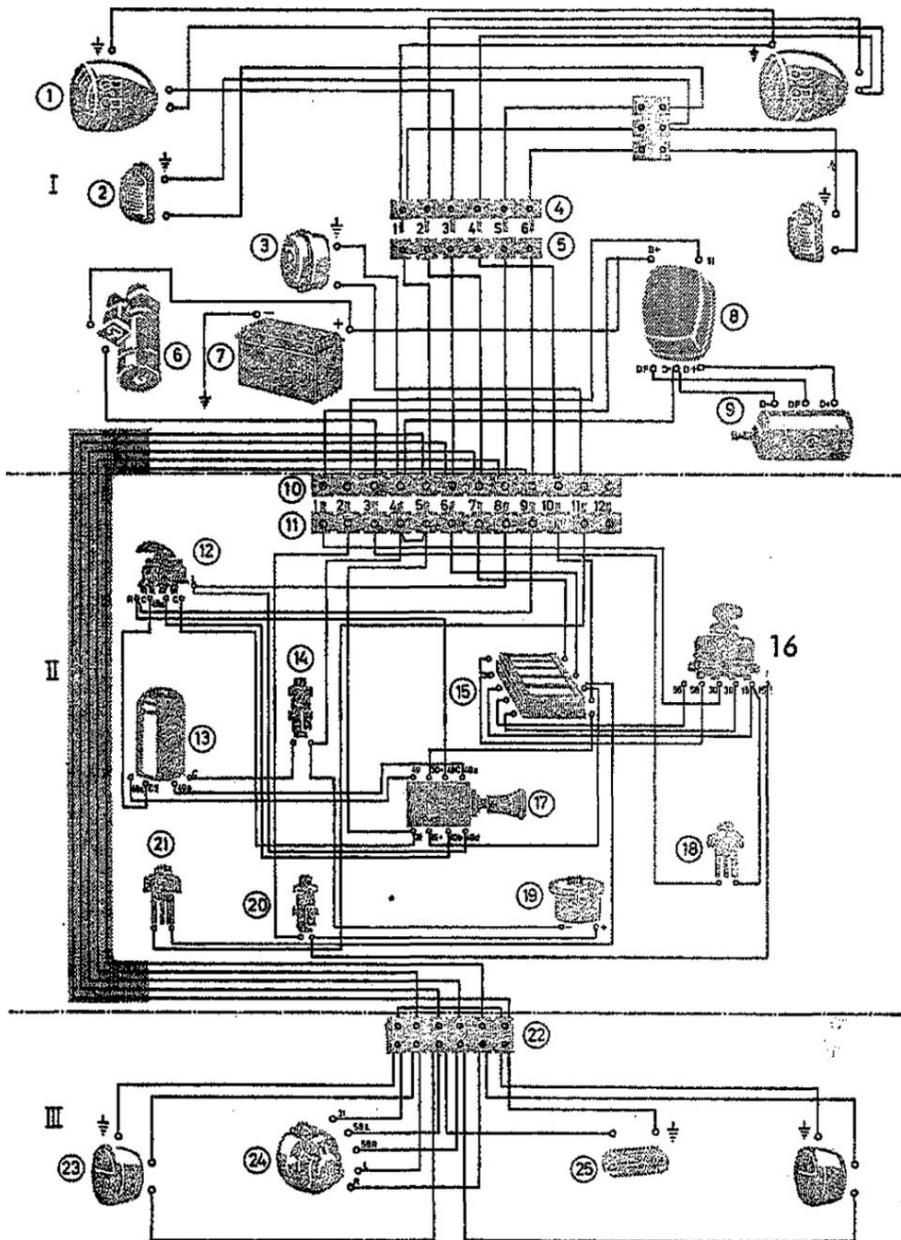
Si le tracteur est attelé d'une remorque d'origine, au moment d'actionner les clignotants, la lampe témoin se trouvant au milieu du commutateur clignote également.

La lampe témoin du commutateur peut être, le cas échéant, remplacée simplement en retirant le commutateur.

Le système de clignotants d'alarme est mis en fonctionnement grâce au commutateur d'alarme (figure 6, page 16), à ce moment-là, tous les clignotants du tracteur clignotent en même temps y compris la lampe témoin au même rythme.

Derrière le siège du conducteur, se trouve une prise de courant à 7 pôles (figure 9, page 10); cette prise de courant sert, notamment, pour utilisation d'une remorque avec éclairage.

Schema de l'installation électrique



Designation des pastes du schema électrique de la page 18

I Groupe avant

- 1 Phare
- 2 Clignofants
- 3 Avertisseur sonore
- 4 Piche de connection à 6 Broches
- 5 Element de connection à 6 braches
- 6 Démarreur
- 7 Batterie
- 8 Régulateur
- 9 Dynamo

13 Boitier clignotant

- 14 Lampe contrôle des clignotants
- 15 Boite à fusibles avec 5 fusibles
- 16 Contacteur d'éclairage
- 17 Bouton à tirer avec lampe contrôle pour les clignotants d'alarme
- 18 Contact du démarreur
- 19 Compteur horaire
- 20 Lampe témoin de charge
- 21 Contact de l'avertisseur sonore

II Tableau de bard sur l'armature

- 10 Fiche de connection à 12 braches
- 11 élément de connection à 12 braches
- 12 Commutateur des clignotants avec lampe témoin

IH Graupe arrière

- 22 Plaque à bornes (à 6 braches)
- 23 Feux de signalisation arrière
- 24 Prise de courant à 7 poles
- 25 Rampe d'éclairage du numéà minéralogique

La designation des différentes figures se trouve sur la page 19

Relevage hydraulique

Le tracteur est équipé d'un relevage hydraulique d'une force de levage maximale de 1200 kgs.

Ce relevage comprend les parties principales suivantes:

- a) pompe hydraulique (figure 16, page 7)
- b) réservoir d'huile avec filtre (figure 4, page 7) ce réservoir contient deux litres d'huile du type SAE 20 HD
- c) distributeur (figure 3, page 6) avec manette de commandes (figure 4, page 6)
- d) deux verins de relevage (figure 5, page 10 et figure 2, page 31)
- e) conduites hydrauliques

La pompe hydraulique montée sur le tracteur est une pompe à engrenages. L'huile est aspirée puis entraînée par les engrenages et refoulée sous pression dans la conduite de pression.

Le filtre hydraulique incorporé au réservoir a pour fonction de purifier l'huile qui vient en retour. Cette fonction est très importante car toutes les pièces du relevage doivent être protégées contre tout encrassement de l'huile. Un filtre de qualité maintient la sûreté de marche de l'installation et la protège contre une usure prématurée (voir instructions d'entretien page 33).

Pour compenser les différences de pression et pour filtrer l'air d'arrivée, un reniflard avec filtre à air est placé sur le côté du réservoir. L'anneau de treillis métallique empêche l'entrée d'impuretés dans l'air aspiré, une soupape sphérique empêche l'huile de s'échapper.

Le distributeur a pour but de régler le circuit du liquide dans le système. Selon la position du levier de commandes, le relevage hydraulique est actionné ou bloqué. Une soupape de compression protège la pompe contre une surcharge éventuelle.

L'huile pulsée par la pompe met en mouvement le piston du vérin qui, grâce à sa tige, actionne le système de relevage.

Fonctionnement:

1. Si le levier de commandes (figure 3, page 26) est poussé vers l'avant, les accessoires fixés au relevage hydraulique s'abaissent, c'est-à-dire: ils sont mis en position de travail. Le système hydraulique ne reste pas rigide mais il suit le mouvement des accessoires qui s'adaptent aux irrégularités du sol. La profondeur de travail désirée n'est donc pas réglée par le relevage mais par les différentes positions des systèmes de réglage se trouvant sur les outils.

2. Si le levier de commande est tiré vers l'arrière, les accessoires remontent

et restent

en position de travail en position haute.

3. Si le levier de commande est mis en position intermédiaire le système

hydraulique

est bloqué. Cette position est prévue pour le transport sur route des outils portés.

Attention avant mise en service:

La pompe ne doit jamais être chargée lorsque le moteur tourne au ralenti. Les pallons de cette pompe seraient alors soumis à une très forte usure et pourraient "se gripper".

Lorsque le relevage est chargé, veillez à ne pas actionner le levier de commande brusquement, à fond, ni en position de relevage, ni en position de descente. L'installation de relevage pourrait alors fonctionner par à-coups, ce qui présente un grand danger pour les joints, les conduites de pression et toutes les parties mobiles.

La soupape de sécurité manœuvrée dans le distributeur protège contre d'éventuelles surpressions. La mise à J point de cette soupape ne doit jamais être modifiée.

Le Crochet d'Attelage

Le crochet d'attelage (figure 17, page 10) est fixé dans les orifices, prévus à cet effet, du châssis d'attelage (figure 18, page 10). Ce crochet peut être fixé à 4 hauteurs différentes.

Au cas où il serait nécessaire de modifier la hauteur de fixation du crochet d'attelage, il est nécessaire de modifier le système de relevage en position haute afin de pouvoir sortir aisément les braches de fixation de l'attelage.

Attelage des accessoires

Le système d'attelage 3 points monté sur l'arrière du tracteur permet un relevage vertical des accessoires et permet de cette façon de manoeuvrer plus aisément avec le tracteur.

Au montage du système 3 points, il est nécessaire de fixer à la place du crochet d'attelage le tendeur réglable (figure 4, page 10) et ceci dans les orifices de fixation (figure 18, page 10).

Siège du conducteur

La suspension hydraulique du siège du conducteur (figure 1, page 6) peut être réglée à l'aide du boulon de réglage (figure 8, page 10) et ceci selon le poids du conducteur ou, éventuellement, les irrégularités du sol.

En dehors de ce réglage, il est également possible après avoir dévissé les écrous de fixation du siège d'apporter une correction de l'ensemble vers l'avant ou vers l'arrière.

Données techniques

Vitesses d'avancement

Gamme de vitesses	petite vitesse				grande vitesse			
	1	2	3	4	1	2	3	4
Vitesse (km/h) marche avant	1,35	2,95	4,80	6,00	4,60	10,00	16,40	20,00
Vitesse (km/h) marche arrière	1,35	2,95	4,80	6,00				
Vitesse de rotation de la prise ; de force en tours/minute					1840/2915			
marche avant					1840/2915			
marche arrière	540/856							
	540/856							

s

Ciel

d

Ciel

solar

A) Tracteur

Dimensions: longueur hors tout (sans système de relevage hydraulique) 2500
mm
 largeur en voie étroite..... 845 mm *
 largeur en voie large..... 1055 mm
 hauteur1180 mm
 empattement.....1150 mm
 garde au sol de l'essieu avant 300 mm
 garde au sol de l'essieu arrière..... 275 mm
 hauteur du dispositif d'attelage par rapport au sol 520 à 670 mm
 rayon de braquage minimum inférieur . . 1270 mm

Equipement pneu-
 matique: avant et arrière.....7,50-16 AS

Pression des pneus:avant et arrière 1,5 kg

Plis : poids totalenviron 820 kgs
 charge maximale admise..... 1600 kgs
 charge maximale admise sur l'essieu avant, 800 kgs
 charge maximale admise sur l'essieu arrière 800 kgs traction maximale admise avec
 remorque équipée de système de freinage 2000 kgs appui maximum sur le
 crochet d'attelage . 250 kgs

capacité du réservoir à carburantenviron 8,5 litres

B) Moteur

type et cycle.....moteur Diesel 4 temps
 cylindre2 verticaux
 cylindrée1081 cm³
 alésage90 mm
 cours85mm

taux de compression17,8 :1
puissance 25 PS (DIN) 30 CH
(SAE)

00ScripHon des fonctions principales

Inverseur de marche

Les boites de différentiel montées sur le tracteur peuvent être bloquâes dans des cas ; de travail en conditions difficiles. Deux blocages de différentiel-séparés sent monies i sur le tracteur. Le blocage de différentiel avant est actionné par la pédale (figure 6 page 26); le blocage de différentielarrièreest action nê par une pression sur la manette (figure 1 page 26). La pédale du blocage de différentiel avant et la manette du blocage

- ; de différentiel arrière reviennent à leur position initiale grâce a un ressort de rappel
- dès que la pression du pied ou de la main disparaît. Ainsi le différentiei est d
- . nouveau Hbéré. Cette sécurité permet d'éviter des dégâts graves sur les boites de différentiel en cas d'utilisation inconsidérée.

Boites de différentiel

r Le tracteur est équipé d'un inverseur de marche. La force motrice agit sur l'ensemble des 4 roues. Grâce d la poignée de commando (figure 7/18, page 26) il est possible ! de sélectionner deux catégones de vitesses d'avancement.

Si cette poignée est entièrement poussée vers l'avant, tl s'agit des catégories rapides, j si la poignée se trouve en position médiane, il s'agit des catégories lentes.

Si la poignée de comande est tirée entièrement vers Tarrière, la botte de vitesses se l trouve en position marche arrière. Entre les positions avant et la position arrière, se trouve la position point mart. Pour une meilleur compréhension, un repère de vitesses l a été apposé sur le tableau de bo rd (figure 16, page 26).

Embrayage moteur

■ Le tracteur est équipé d'un embrayage monodisque à sec. Cet embrayage est adionné , grâce à la pédale d'embrayage (figure 4, page 26).

: La course de la pédale d'embrayage est limitée par une vis de butée réglable (figure 4, page 31).

/ La course de lapédale d'embrayagedoit être de 15 à 20 mm.Sila tension ducable d'embrayage doit être réglée,ceciestfaisable grâce àla vis de réglage (figure5 page?).

· Q/ ; Le changement s'effectue comme sur cheque véhicule automobile, e'est-a-dire: appuyer sur la pédale d'embrayage, mettre la vitesse désirée, relâcher lentement la pédale d'embrayage et donner simultanément des gaz.

;, Au cas OÜ une vitesse ne passerait pas, bien que la pédale d'embrayage soit appuyée, relâcher la pression du pied sur la pédale et l'actionner à nouveau. Cette manœuvre j permet un enclenchement parfait de la vitesse désirée. N'utilisez jamais la force mais

l changez vos vitesses en souplesse comme sur un véhicule automobile.

; Note importante:

l, La boite de vitesses n'étant pas synchronisée, il est recommandé de ne passer les k vitesses qu'à l'arrêt. Il y a done lieu de selectionner la vitesse de travail désirée au préalable.

k 24 ■

Changement des vitesses

· Les vitesses d'avancement de l a IV sont enclenchées à Taide de la poignée de change- ment de vitesse;; (figure 2 page 26 et 9 page 7) et suivant un schéma en forme de H,

c'est-à-dire:

- li ère vitesse: pousser le levier de changement de vitesses vers l'avant a gauche
- 2ème vitesse; ramener le levier de changement de vitesses vers l'arrière à gauche
- 3ème vitesse; pousser le levier de changement de vitesses vers l'avant à droite
- 1 4èmevitesse: tirer le levier da changement de vitesses vers l'arrière à droite.

Prise de force

La prise de force arrière (figure 22, page 10) est une prise de force indépendante des vitesses à 4 vitesses de rotation différentes.

> l'enclenchement ou le désenGenchement de la prise de force s'effectue grâce au levier de commands (figure 23, page 26).

La sélection de la vitesse de rotation s'opère ds la facon suivante:

- ; . 1. Le levier sélectionnant leS'Vitesses lentes et rapides (figure 7/18, page 26) otani en position rapide, la prise de force tourne rapidement. tn position lente, eile tourne lentement.
- 2. La vitesse de rotation de la prise de force peut encore être mise en 2 régimes différents grâce au levier d'enclenchement et de déclenchement de la prise de force (figure 23, page 26). ; Si ce levier est poussé vers le bas, le régime rapide est endenché. Si ce levier est tiré vers Je haut, le régime lent est encienche. Si ce levier se trouve en position intermédiaire, la prise de force est déclenchée.

Pour des utilisations de la prise de force en position stationnaire et suivant le cas, on peut inverser le sens de rotation de celle-ci. Ce sens de rotation peut s'inverser grâce à la poignée de commande (figure 7/18, page 26) destinée aux marche avant et marche arrière. Si cette poignée est mise en position de marche avant, la prise de force tourne dans le sens de la droite; si cette poignée est mise en position marche arrière, la prise de force tourne dans le sens de la gauche.

Afin d'éviter dans ce cas ld que le tracteur ne se déplace, il est nécessaire par aillsurs, . de mettre le levier de changement de vitesses (figure 22, page 26) en position de point mort.

· Les vitesses de rotation de la prise de force sent visibles sur le tableau de la page 23.

Systeme de freinage

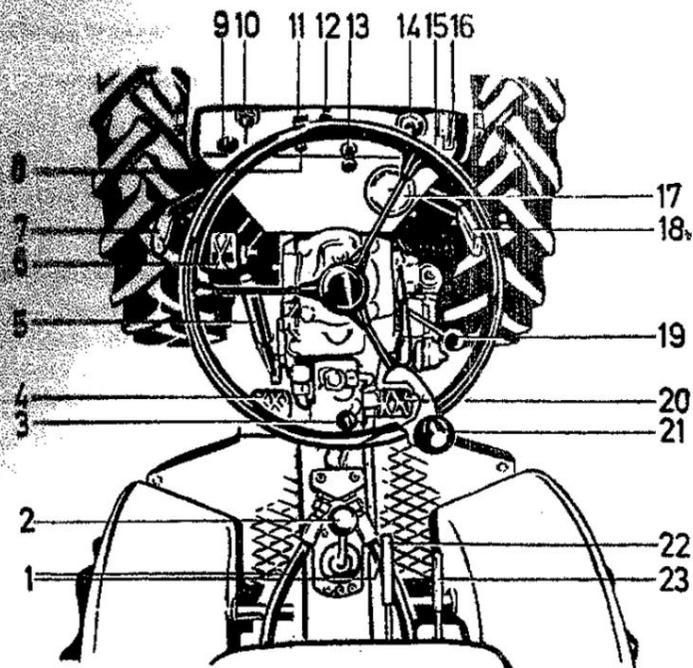
· Le tracteur est équipé de deux systèmes de freinage indépendants.

- Le frein au pied (figure 20, page 26) serf au freinage du tracteur pendant la marche. Le frein à main (figure 5, page 26) est utilisé pour le tracteur à l'arrêt en tani que frein de pare. Ce frein à main, peut être libéré par simple pression du bouton se trouvant sur le haut de la manette du frein à main.

Il faut absolument veiller à un réglage symétrique de Taction des freins sur les deux f roues avant et ies deux roues arrière. Le frein du train avant peut se regier grace aux écrous de réglage (figure 17, page 6), le frein des roues arrière peut se régler à r Taide des deux iringles de frein (figure 5, page 31).

Direction

· Le tracteur est équipé d'un boitier de direction type ZF avec sécurité de retour. La direction du tracteur se fait à Taide du volant de direction (figure 6, page 6). Afin de faciliter Taction sur le volant de direction, celui-ci a été équipé dune poignée de volant permettant une rotation plus facile et plus rapide.



- | | |
|--|--|
| 1 Conduits haute pression du relevage hydraulique | 13 Contact des clignotants d'alarme avec lampe contrôle |
| 2 Poignée de changement de vitesses | 14 Contact électrique et d'éclairage avec clé de contact |
| 3 Monette de manoeuvre du relevage hydraulique | 15 Contacteur pour démarreur |
| 4 Pédale de l'embrayage moteur | 16 Schéma de la position des vitesses lentes, rapides et arrière |
| 5 Levier du frein à main | 17 Compteur horaire |
| 6 Pédale du blocage de différentiel avant | 18 Manette droite pour vitesses rapides lentes et arrière |
| 7 Poignée gauche pour sélection des vitesses rapides et lentes de mardie arrière | 19 Manette des gaz |
| 8 Lampe témoin de charge | 20 Pédale de frein à pied . |
| 9 Contacteur de l'avertisseur sonore | 21 Volant avec manette de manoeuvre promotions |
| 10 Commutateur des clignotants avec lampe de contrôle | 22 Levier de bSocage de différentiel |
| 11 Lampe témoin des clignotants | 23 Levier d'enclenchement et de déclenchement de la prise de force |
| 12 Bouton à tirer pour l'arrêt du moteur | |

Mise ch rout© du tracteur

Tenez compte que, pour un tracieur neuf, la durée de vie et la sôreté de marche du moteur dâpendent, dans une large mesure/ de sa periods de rôdage. Pendant les 50 premières heures de service, le moteur ne doit pas dépasser io moitié de son regime, cela signifie qu'il y a lieu de mettre la manette des gaz à moitié ouverte, Un moteur froid doit égalemer t être chauffé environ 1Q minutes avant son utilisation.

Entre 50 et 100 heures de service, ie moteur peut être utilisé au 3/4 de sa puissance.

Pensez toujours à l'entretien du filtre, a lts suffisance de bonne huile moteur et à la pureté du carburant

Avant la mise en route du tracteur, c'est-q-dire avant de mettre le moteur en marche, vérifiez les points suivants:

- a) s'il y a suffisamment de carburant dans le reservoir à carburant (fig. 1, page 8)
- b) s'il y a suffisamment d'huile dans le carter moteur; vérifiez le niveau sur la jauge d'huile (figure 23, page 11)
- c) s'il y a suffisamment d'huile dans le réservoir du relevage hydraulique (figure 4, page 7)
- d) s'il y a suffisamment d'huile dans le filtre à air (figure 4, page 9), se repérer à la marque faite à l'intérieur du godet

Il y a lieu, en outre, de vérifier les points suivants:

- e) tous les graisseurs figurant sur le plan de graissage de la page 41 doivent être graissés,
- f) le levier de l'inverseur de vitesses (VR) (figure 7/18, page 26) doit être au point-mort
- g) le frein a main (figure 5, page 26) doit être serré.

Il est encore bon de noter, par ailleurs, qu'avant la mise en route du moteur, après une importante réparation, ou suite à une panne sèche, les conduites d'arrivée du carburant doivent être préalablement purgées,

Veillez donc toujours à ne jamais épuiser totalement le carburant du réservoir.

Au départ de l'usine, les conduites sont purgées, et une petite quantité de carburant se trouve dans le réservoir. Néanmoins, au cas ou vous devriez procéder à une purge des conduites, veuillez agir de la façon suivante:

1. Remplissez le réservoir de carburant.
2. Dévissez les écrous (marqués de jaune) sur le double filtre à carburant (figure 16, page 6), revissez dès que le carburant s'écouie normalement et qu'il ne contient r-plus de bulles d'air.
3. Desserrez la vis creuse de la conduits de carburant à la pompe d'injection (figure) 7, page 11) et resserrez la dès que le carburant s'écoule sans bulle d'air.
4. Dévissez l'écau raccord de la conduits sur le porte-injecteur (figure 20, page 11), ■ faites tourner le moteur au démarreur jusqu'à ce que le carburant s'échappe sans bulles d'air puis revissez l'écrou raccord.

Urbak



à introduire la clé de contact dans le contacteur électrique (figure 14, page 26) tourner la clé vers la droite pour la mettre en position 1, la lampe témoin (figure 3,

page 26) doit s'allumer.

4. Actionner le démarreur (à l'aide du contacteur, figure 15, page 26).
Dès que le moteur s'est mis en route, régler la manette des gaz (figure 19, page 26).
La lampe témoin (figure 8, page 26) doit s'éteindre. Au cas où cette lampe témoin ne s'éteindrait pas, il est certain qu'une panne a été provoquée dans le circuit électrique.
Cette panne doit être immédiatement écartée.

page 26) doit s'allumer.

4. Actionner le démarreur (à l'aide du contacteur, figure 15, page 26).

Dès que le moteur s'est mis en route, régler la manette des gaz (figure 19, page 26).

La lampe témoin (figure 8, page 26) doit s'éteindre. Au cas où cette lampe témoin ne s'éteindrait pas, il est certain qu'une panne a été provoquée dans le circuit électrique.

Cette panne doit être immédiatement écartée.

Au cas où dans les 10 secondes de sollicitation du démarreur, le moteur ne se met pas en route, il est possible de solliciter à nouveau le démarreur après avoir laissé reposer, toutefois, les batteries durent un temps égal (10 secondes).

Attention à la mise en route du moteur dans un local fermé. Veuillez obligatoirement à une bonne aération et à un dégagement rapide des gaz d'échappement. N'oubliez pas que les gaz d'échappement contiennent de l'oxyde de carbone incolore et inodore mais combien toxique.

5. Lorsque le moteur aura été mis en route, il faut le laisser tourner pendant environ 10 minutes avec la manette des gaz en position moyenne afin que la lubrification se fasse normalement,

Mise en route par basse température

À condition qu'il ait été tenu compte, suivant la température ambiante, de l'utilisation de l'huile appropriée (voir la description en page 12), il est possible de faciliter la mise en route du moteur de la façon suivante:

1. Introduction d'huile moteur dans le collecteur d'aspiration d'air

enlever toute saleté des bords du bouchon (figure 19, page 11) dévisser ce bouchon et introduire dans l'orifice environ 2 à 3 cm³ d'huile moteur très fluide du type SAE 10 (3 cm³ représentent le contenu d'environ 2 cuillerées à café) revisser le bouchon et procéder à la mise en route du moteur immédiatement.

2. Utilisation de start-pilote

Le start-pilote se trouve dans le commerce sous forme de flacon aérosol. Ce produit donne un coup de fouet au démarrage par très basse température. En utilisant cette bombe aérosol avec parcimonie et suivant les indications qui y sont portées, elle peut vous servir à environ 80 à 100 démarrages.

Juste avant le démarrage ou pendant le démarrage, il y a lieu de pulvériser durant 1 à 2 secondes le produit directement dans l'orifice d'aspiration qui se trouve sur le filtre à air (figure 3, page 7),

Arrêt du moteur

Avant d'arrêter le moteur, il est conseillé de le laisser tourner 5 à 11 minutes à régime réduit afin de le refroidir.

Cette mesure évite à l'injecteur de se boucher et assure son bon fonctionnement.

L'arrêt du moteur est obtenu en tirant sur le bouton (figure 12, page 26).

Aussitôt que le moteur est arrêté, le voyant de contrôle (figure 8, page 26) s'allume.

Tourner la clé de contact vers la gauche sur la position "0" et le voyant s'éteint.

Ne jamais actionner le levier de décompression (figure 18, page 11) pour arrêter le moteur, ceci cause des dommages importants aux soupapes.

Conduite du moteur

Mémo principe que pour la conduite d'un véhicule automobile, à savoir:

Enfoncer la pédale d'embrayage (figure 4, page 26)

Engager la vitesse désirée (figure 22, page 26)

laisser revenir lentement la pédale d'embrayage en dormant simultanément des gaz (figure 19, page 26),

Ne pas oublier que vous avez le choix entre les vitesses "rapides" et "lentes" (levier figure 7/18, page 26).

Un changement de direction doit être signalé par l'utilisation des clignotants. Si le commutateur des clignotants est poussé vers la droite (figure 10, page 26), le clignotant droit se met en fonction (figure 13, page 6); si le même commutateur est poussé à gauche, le clignotant gauche se met en fonction.

Pendant qu'un clignotant est mis en circuit, le voyant de contrôle clignote au même rythme (figure 11, page 26). Si le tracteur est équipé d'une remorque la lampe témoin incorporée dans le commutateur clignote également.

Pour allumer ou éteindre l'éclairage (phares avant et feux rouges arrière), il faut agir sur la clé de contact. En tirant cette clé en position 2, on obtient les feux de position, en tirant la clé en position 3, on obtient les feux de route.

Si Ton doit stationner la nuit, il y a lieu de tourner la clé en position "P" (feux de stationnement).

Ne pas oublier qu'avant de mettre la position J,P" et avant de revenir de la position "3", il est nécessaire d'enfoncer la clé de contact - Voir à cet effet description page 17.

L'avertisseur sonore (figure 9, page 3) est actionné en pressant le contacteur (figure 9, page 26).

Sams et enterrien

A) Tracteur

En plus des recommandations que nous avons indiquées pour la mise en route du moteur et du tracteur, il est nécessaire de porter une attention toute particulière aux points suivants, le rendement du tracteur est fonction des soins qu'il reçoit, »

Surveillez tout particulièrement:

1. Le niveau d'huile avant chaque utilisation

- a) dans le pont avant (Jauge figure 14, page 6) b) dans le pont arrière (le niveau d'huile doit atteindre la partie inférieure de l'orifice de remplissage (figure 24, page 10) c) dans le carter moteur (jauge d'huile figure 23, page 11) d) dans le réservoir d'huile du système de relevage hydraulique (figure 4, page 7) e) dans le godet du filtre à air à bain d'huile (figure 3, page 7).

2. Vérifiez si tous les graisseurs suivant le plan de graissage indiqué ont été graissés. La graisse fraîche doit être apparente. page 41,

3. Entreprendre d'une façon rigoureusement régulière les vidanges d'huile, veillez à ce que les orifices de vidange et de remplissage soient toujours tenus très propres, y compris leurs abords immédiats afin d'éviter toute introduction de corps étrangers dans les carters.

La vidange d'huile de la boîte est nécessaire après les 50 premières heures de travail, puis toutes les 200 heures.

A cet effet, il est nécessaire d'utiliser 5,5 litres d'huile très fluide du type SAE 80 dans la boîte avant et 6 litres de la même huile dans la boîte arrière. Les vidanges doivent être effectuées les organes étant chauds (après un travail par exemple).

Le bouchon de vidange de la boîte avant se trouve sur le carter (figure 15, page 6) le bouchon de vidange de la boîte arrière se trouve à l'arrière du tracteur (figure 1, page 31).

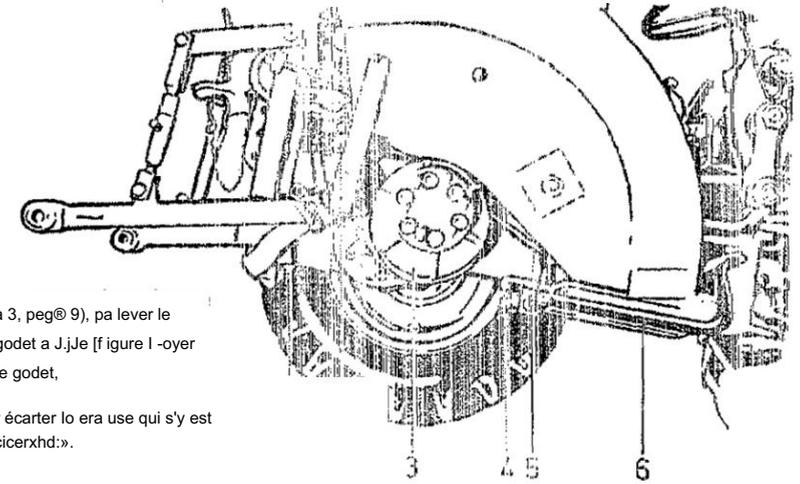
Bouchon de vidange Verin de relevage Tambour de frein Vis de butée Tringle de frein Pédale du frein

Je ne dis rien:

Proité :

1 ; ss envircus imniédicits.

rr la bride du illf.-e à air (figure 5r page /) e de son lagi-mTmt, detacher le fibre à cir.



- 1 a 3, peg@ 9), pa lever le
- 2 godet a J.jJe [f figure l -oyer
- 3 le godet,
- 4 r écarter lo era use qui s'y est
- 5 cicerxhd:».
- 6 nolojir iuscj'd la marque de luvcr.u.. normal

4. Nettoyage du filtre à air. Procéd f In

Lorsque le tracteur est mor.äo CD IO!@ i ;

Dans un pays lointain.

Si le tracteur e trouve en voie lar :?t:

a) Nettoyer l'extérieur du filtre t u r &

Procéder comme décrit précédemment dans ce cas, en effet, le 90(101 c '■u nécessaire de démonter le tU ro Lu: 'ic

b) Dévisser la vis de serrage, dülDn

Übérer la durite (figure 2, po fc 91

c) Ouvrir les brides d'aHadies, [f

jeter l'huile usages ivi d) remarqué un enuc AKUIHT le nettoyer à fond er le |:lon< j icir 1 l'avoir essoré, le remonli?!' pu s Vérifier les orifices d'entre r: r n - t e) f. sir '

Remplissez le godei aver : de l IJ lu

(pas plus) puis remonter io gen ic .

f) Veiller à ce que le fill re sott ivri

I ci rexception des "ravaux du paragraphe b); li t: oeul èlm i.:nlnvé du filtre sarn; qil l ioil 1tr.-.

d'i'jrs vidarigei; do l'huile du godol c'u fÜTe, 1' e^x'plioml el du' fill re, demon ter le fill re el n pmis-oun; reprises clans du ga; o i, après l: olein d'hu le coirma décrit precedeminorit, .1. essence, ri cou. ni acide ni aucor autre

& Verification des filtres à carburant (figure 7, page 6).

Deux filtres à carburant resp. 1 filtre à deux étages en papier et 1 filtre à gaz.

Le filtre primaire contient une cartouche en feutre et le filtre à gaz une cartouche 7-7 Micronic.

En cas de baisse de puissance du moteur, après s'être assuré que le carburant

circule normalement du réservoir, il faut vérifier le niveau du carburant dans le réservoir. En cas d'encrassement de ce dernier, procédez de la façon suivante:

Fermez le robinet de carburant du réservoir.

b) Retirez la cartouche filtre et obturcez les extrémités avec des bouchons.

c) Brossez extérieurement le filtre dans du gaz ou du pétrole (ne jamais utiliser de brosse métallique), en cas d'encrassement plus important dans

l'essence, veillez à ce que les deux couronnes obstruées par la cartouche filtre ne laissent pas de passages; le liquide de nettoyage de la cartouche.

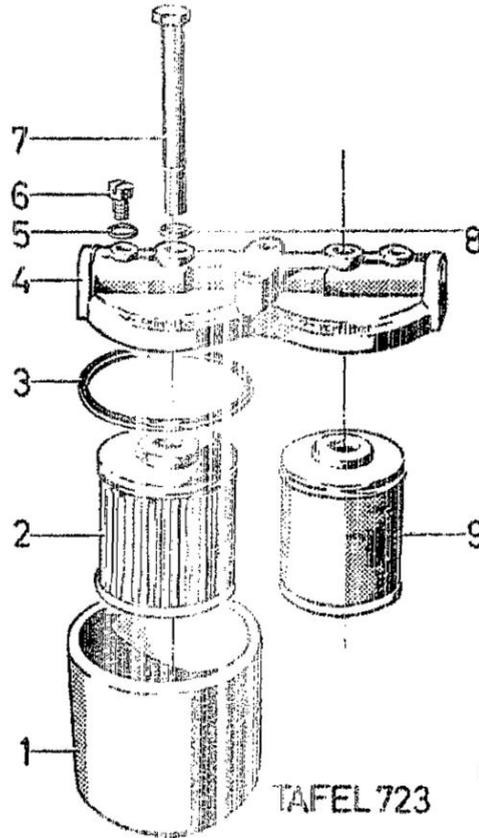
d) Après le nettoyage extérieur, mettez la cartouche dans du gaz ou du pétrole frais et laissez imbiber.

e) Enlevez un bouchon et passez au jet d'air comprimé. À ce moment, une forte formation de bulles et de mousse sur tout le filtre doit apparaître.

Si cela n'est pas le cas, nettoyez le filtre un second essai à l'essence et effectuez les mêmes opérations expliquées. Suivant l'encrassement du filtre, répétez cette opération 4 ou 5 fois.

Pour la dernière opération, n'utilisez que du gaz propre. Si un compresseur n'est pas disponible, le soufflage peut se faire avec la bouche et un tuyau convenable.

f) Attention! Après 3 nettoyages, remplacez le filtre, sinon vous risquez de voir arriver du carburant non filtré jusqu'au injecteur. Des réparations coûteuses peuvent en résulter.



g) Le filtre fin avec la cartouche Micronic n'est à remplacer que toutes les 200 heures de service à condition que le premier filtre ait toujours été bien entretenu.

Ce filtre Micronic ne doit pas être lavé mais remplacé en tout cas.

h) Après ces opérations de nettoyage et avant la mise en route du tracteur, procédez à la purge du tuyau de carburant (voir page 27).

6. Re levage hydraulique

a) Généralités

Par principe, aucune vis ne doit être desserrée ou resserrée d'un clou que le dispositif se trouve sous pression. Si des fuites sont constatées aux raccords, aux vis de fermeture de la pompe, ou filtre ou au cylindre, il faut abaisser la charge et arrêter le moteur.

Les conduites et tuyaux défectueux doivent être immédiatement remplacés. Par mesure de sécurité, n'utilisez que des pièces de rechange d'origine.

Avant de dévisser un raccord, ne touchez pas soigneusement ses environs. Toutes les ouvertures doivent être immédiatement fermées avec un bouchon de caoutchouc afin d'éviter une perte d'huile et un encrassement de l'installation.

b) Vidange d'huile

La première vidange après l'acquisition du tracteur doit être faite au plus tard après 50 heures de service (heures de marche du moteur). Les vidanges suivantes sont nécessaires, selon les conditions d'exploitation, toutes les 500 heures de service, au minimum cependant, une fois par année.

Il faut 2 litres d'huile avec additif HD 10 W - 30. Utilisez la même marque d'huile une fois pour toutes.

c) Purge d'air

Laissez tourner le moteur lentement quelques minutes, Ensuite accélérez. Lorsque le moteur tourne à un régime normal, actionnez plusieurs fois le levier de commande du relevage, à partir de la position intermédiaire, dans les deux sens jusqu'en fin de course des pistons.

En général l'installation des purges d'air après 10-15 minutes de marche du moteur.

travail est bien exécuté quoad:

11 n'y a pas de mousse dans le réservoir d'huile

Il n'y a pas de bruit insolite dans l'installation Le piston travaille sans à-coups

d) Nettoyage du filtre (figure 3, page 8) dans le réservoir d'huile (figure 4, page 7).

Ce filtre doit être nettoyé après environ 200 heures de service, cependant au minimum 1 fois par trimestre. Pour cela, procédez de la façon suivante:

1. Nettoyez l'extérieur du réservoir d'huile.
2. Enlevez les 4 vis du couvercle.
3. Enlevez le couvercle du filtre.
4. Enlevez la cartouche du filtre,
5. Sortez la cuvette avec le joint. Éliminez l'huile viciée et nettoyez avec l'essence.
6. Nettoyez la cartouche dans de l'essence avec une brosse douce, bouchez l'ouverture centrale par en bas, puis faites passer d'en haut un jet d'air de façon à nettoyer la cartouche depuis le centre vers la périphérie.
7. Contrôlez et nettoyez tous les joints, cas échéant, les remplacer.
8. Remontez le filtre.

N'oubliez pas le joint torique pour la cartouche et veillez à son bon emplacement.

Placez la cartouche correctement, elle ne s'adapte que d'un côté à la pièce de jonction du couvercle. Veillez aussi au bon emplacement des deux joints en feutre. Huilez un peu l'anneau en cordon pour le couvercle et placez celui-ci en le faisant légèrement tourner.

e) Nettoyage du filtre à air sur le réservoir d'huile

Le nettoyage de ce filtre doit être fait en même temps que celui du filtre à huile,

Avant de le dévisser, nettoyez d'abord ses alentours. Rincez-le à fond dans de l'essence et passez-le ensuite au jet d'air comprimé. Trempez le filtre dans de l'huile moteur et laissez égoutter. Cette opération a pour but d'huiler le tissu métallique pour mieux retenir la poussière. Contrôlez le bon état du joint avant de le revisser.

7. Veillez à un bon refroidissement du moteur. Les Organes prévus à cet effet doivent être maintenus très propres. Voir description à ce sujet page 12.

8. Toutes les 500 heures de service, vérifiez l'état du pot d'échappement, décalaminez si nécessaire.

9. Veillez à une propreté permanente du tracteur, surtout de ses Organes principaux.

10. Huilez, respectivement, graissez régulièrement les pièces mobiles telles que, par exemple les bras de relevage, les tendeurs réglables, la manette des gaz, les différents leviers, la colonne de direction, le système d'attelage, l'articulation du tracteur et sa direction ainsi que les cardans (voir à ce sujet plan de graissage, page 41).

Pour le graissage des cardans (figure 20, page 6), la direction doit être entièrement braquée (le tracteur cassé au maximum). A ce moment là, les graisseurs sont facilement accessibles.

■

11. Contrôlez la pression des pneus sur les roues matrices.

Les roues équipées de pneumatiques 7.50x16 AS doivent être gonflées à 1,5 kilo. Il est surtout important de veiller à ce que la pression soit identique dans les 4 roues, ceci évite une conduite difficile.

12. Vérifiez les systèmes de freinage aussi bien frein de route que frein de pare.

Faites vérifier les systèmes de freinage régulièrement, même si momentanément, ils vous donnent satisfaction. Tous les 6 mois, il est nécessaire de démonter les systèmes de freinage et de les nettoyer à fond, ceci peut se faire dans la station de service après-vente AGRIA la plus proche.

13. Ne jamais remiser le tracteur:

dans des locaux humides

ou encore des locaux où sont entreposés des engrais chimiques

dans des étables, écuries ou locaux adjacents

Ces précautions éviteront une forte formation de rouille et une corrosion sur la machine.

14. Si le tracteur n'est pas utilisé pendant une période assez longue:

a) Faire un nettoyage complet, vérifier toutes les pièces et les remplacer au besoin.

b) Mettre le tracteur sur des plots de façon de façon à ce que les roues équipées de pneumatiques ne reposent pas à terre. En effet des pneus dégonflés et écrasés par le poids du tracteur se détériorent très rapidement.

HS. Toutes les 200 heures de service/ il y a lieu de peser l'acidité de la battene/ au besotn, rajoutez de l'eau distillée, Le niveau doit dépasser d'environ 1 cm les électrodes.

16. Après un repos prolongé du tracteur et avant de reprendre les travaux au prin-temps, procédez à la vidonge du carter moteur et des carters de pont, boîte de vtresses.

Huilez et graissez les parties mobiles.

Vérifiez le réservoir de carburant, les conduites, la pompe d'injection et, au besoin, nettoyez-ies. Ne pas oublier, dans ce cos là, de purger le conduites avant la mise en route.

Contrôlez la batterie et rechargez si nécessaire.

Contrâlez l'installation électrique.

Contrôlez la pression de pneus.

Contrôlez la tension de la coOrroie de la dynamo; la modification de la tension s'effectue de la fa'on suivante:

Dévisser la vis (figure 1, page 9), faire pivoter le support de dynamo (figure 7, page 8) dans son secteur de course jusqu'à ce que la courroie obtienne une tension sùffisante, puis resserrer la vis de fixation.

17. Accès à la batterie

a) Ra batt re le capot moteur (figure 11, page 6) après avoir dégagé les tendeurs du. capot (figure 9, page 6).

b) Débranaher les cables positifs et négatifs de la battene.

c) Dévisser les deux écrous de sécurité de la cornière de fixation, enlever cette cornière.

d) Sortir la batterie.

e) Au remontage de la batterie, veiller à une parfaite propreté des places métalliques supportant et en contact avec la batterie, au besoin gratter les parties oxydées et les enduire de graisse. Le remontage se fait dans le sens inverse du démontage.

1. Vidange

Procédez sur le moteur neuf à la première vidange après 50 heures de travail, les vidanges suivantes pourront se faire toutes les 1 00.heures, N'utilisez que des huiles de marque avec additif HD, Voir égalementâ les instructions de la page 12. La contenance du carter moteur esi de 2,5 ils La vidange doit toujours être effectuée lorsque le moteur est chaud.

z & Mettez le tracteur dans une position telle qu'il penche légèrement vers l'avant afin que toute l'huile usée puisse s'écouler du carter. Dévissez le bouchon de

vidange

(figure 14^ page 11) et lais^ez l'huile s'écouler.

Revissez J la

marque Travaux d'entretien à effectuer i régulièrement:

également, description page 12. Les orifices de remplis-f l

sage (figure 17, page 11) se trouvent sur la partie supérieure du couvercle cache culbuteur.

En même temps que la vidange, il y a lieu de nettoyer la cartouche du filtre à huile, respectivement, la changer après 200 heures de service. A cet effet, dévissez la vis 6 pans (figure 11, page 11), nettoyez cette vis 6 pans et les alentours très soigneusement afin qu'aucune saleté ni corps étranger ne rentrent à l'intérieur du moteur.

Sortez la cartouche et nettoyez la signeusement dans du pétrole ou du gas oil, puis remettez la, à nouveau, en place, ou bien placez en une nouvelle si les 200 heures de travail sont atteintes. Revissez la vis 6 pans mais veillez, à ce sujet, a ce que . le joint soit parfaitement positionné.

Au fur et à mesure des mois d'utilisation, il est possible que le fond du barter et ;• les parols se couvrent d'un dépôt de saleté; Ceci provient principalement de l'utilisation d'une huile de mauvaise qualité ou encore de vidanges trap irrégulières. Il est donc conseillé, une fois par an, de démonter le couvercle inférieur du carter, de le rincer avec du gas oil ainsi que le carter lui-même.

Avant de remettre en place le couvercle, changez le joint.

X Contrôlez le jeu des soupapes, éventuellement regier

. Le réglage des soupapes ne doit se faire que sur un moteur froid. Lorsque le moteur est mis au point de compression, e'est-a-dire lorsque les deux soupapes sont fermées, le jeu de soupapes doit être de 0,2 mm.

3. Injection du carburant

La pression de l'injection doit être vérifiée toutes les 100 heures de marche, eile doit être de 200 kilos.

Si l'injection se fait avec retard, l'épaisseur des rondel les sous le raccord de la pompe doit être diminuée. Si eile se fait trap tôt, l'épaisseur des rondelles doit être augmentée.

Revissez le bouchon de Vidange, environ 2,5 litres d'huie moteur fraiche, c'est-à-dire jusqu'a atteindre supérieure de la jauge (figure 23, page 11). Voir OF cet effet,

Troubles de fonctionnement et leurs remèdes

Si un dérangement de la machine ou du moteur exige une réparation importante, adressez-vous au service AGRIA le plus proche* de votre domicile ou à un bon atelier disposant de l'outillage approprié. L'intervention d'une personne inexistante ne peut que causer des dommages supplémentaires.

II. Une panne du Système d'injection ne peut être réparée que par une station service BOSCH agréée. Si la station service BOSCH agréée est trop éloignée de votre domicile, il est bon, pour économiser du temps, d'avoir toujours sous la main un porte-injecteur avec injecteur complet.

Afin de déterminer si la panne provient de l'injecteur ou du moteur, il est nécessaire de contrôler les deux injecteurs. A cet effet, il faut dévisser les deux écrous 6 pans, séparer le porte-injecteur de la conduite, le sortir, le tourner de 180° puis le revisser sur la conduite, mettre ensuite la manette des gaz sur position plein gaz et faire tourner le moteur à l'aide du démarreur. Si l'injecteur produit une micro pulvérisation parfaite du carburant, sans qu'il y ait un autre écoulement, notamment goutte à goutte, la panne doit être recherchée sur le moteur lui-même.

Attention ! Ne jamais mettre la main ou le doigt devant l'injecteur car, compte tenu de l'énorme pression à laquelle sort le carburant, vous pourriez vous blesser très sérieusement.

III. Le moteur ne démarre pas

Ni la pompe d'injection, ni l'injecteur n'en ont la cause. Essayez à nouveau de démarrer en respectant scrupuleusement les prescriptions de démarrage décrites en page 28, surtout dans les cas de démarrage par basses températures (voir également page 28).

Cause	Remède
1. Alimentation défectueuse de carburant.	
a) Le réservoir de carburant est vide	Faire le plein de carburant et purger les conduites (voir description page 27).
b) Il y a de l'air dans le dispositif d'injection	Faire le plein de carburant, purger les conduites de carburant (voir description page 27). Changer la cartouche du filtre (voir description page 32).
Le filtre à carburant est bouché (vous pouvez le contrôler en dévissant la conduite d'afflux de carburant vers la pompe d'injection, si le carburant ne s'écoule pas, le filtre est bouché)	Faire le plein de carburant et purger les conduites (voir description page 27).
2. Le moteur tourne difficilement	Vidanger l'huile et remplacer celle-ci par de l'huile du type HD SAE 10 (voir indications page 12). Lancer le moteur suivant la description de la page 28.

Cause	Remède
3. Le moteur n'a pas de compression.	Contrôler le jeu des soupapes et régler suivant description page 37.
a) Les soupapes n'ont pas de jeu	
b) La culasse n'est pas étanchée	Enlever la culasse et remplacer le joint.
4. Le moteur démarre, le lance puis s'étouffe	Tirer le bouton de la surcharge (figure 12, a) page 11). Vidanger l'huile du moteur et la remplacer par de l'huile HD SAE 10 (voir instructions page 12). Purger le système d'injection (voir description page 27).
IV. Fumée noire à l'échappement.	
Il est possible que le moteur manque également de puissance (le régime tombe).	
1. Le filtre à air est bouché	Nettoyer le filtre à air (voir page 31).
2. Le jeu de soupapes est déréglé	Régler le jeu de soupapes (voir page 37).
3. L'injecteur est défectueux	Remplacer l'injecteur et le porte-injecteur (voir page 40).
DANS Le moteur manque de puissance (baisse de régime) mais pas de fumée à l'échappement.	
1. Il y a trop d'huile dans le carter moteur	Laisser s'écouler de l'huile jusqu'à ce que le niveau soit normal et atteigne le repère de la jauge (fig. 7, page 11).
2. Il y a de l'air dans le système d'injection	Faire le plein de carburant puis purger les conduites (voir description page 27).
3. Le filtre à carburant est encrassé	Remplacer la cartouche de filtre ou, le cas échéant, nettoyez la suivant les indications de la page 32. Faire le plein de carburant et purger les conduites.
NOUS. Le moteur chauffe anormalement.	
1. Manque de refroidissement	Nettoyer les orifices d'aspiration d'air de refroidissement ainsi que les ailettes de refroidissement.
2. Il y a trop d'huile dans le carter	Laisser couler l'huile jusqu'à ce que le niveau atteigne la normale, c'est-à-dire le repère de la jauge (fig. 23, page 11).
3. Le moteur est surchargé	Rechercher la raison et éliminer la cause.

Cause

VII. Le moteur s'arrête.

[l'alimentation de carburant est défectueuse.

- | | |
|---|--|
| a) Le réservoir de carburant est vide | Faire le plein de carburant et purger les conduites (voir description page 27). |
| b) Le filtre à carburant est bouché (on peut le vérifier en dévissant la conduite d'afflux de carburant à la pompe d'injection, si le carburant ne s'écoule pas le filtre est bouché) | Changer la cartouche du filtre ou le cas échéant, la nettoyer suivant prescriptions page 32. Faire le plein de carburant et purger les conduites (voir description page 27). |

VIII. Remplacement du porte-injecteur et de l'injecteur.

1. Démontez les conduites de pression (figure 22, page 11) et la conduite de trop plein (figure 21, page 11).

2. Dévissez sur le porte-injecteur (figure 20, page 11) les écrous 6 pans, sortez l'injecteur et le porte-injecteur.

Attention: Ne pas perdre le joint métallique. S'il devait adhérer au porte-injecteur lors de l'extraction de celui-ci, le remettre aussitôt en place.

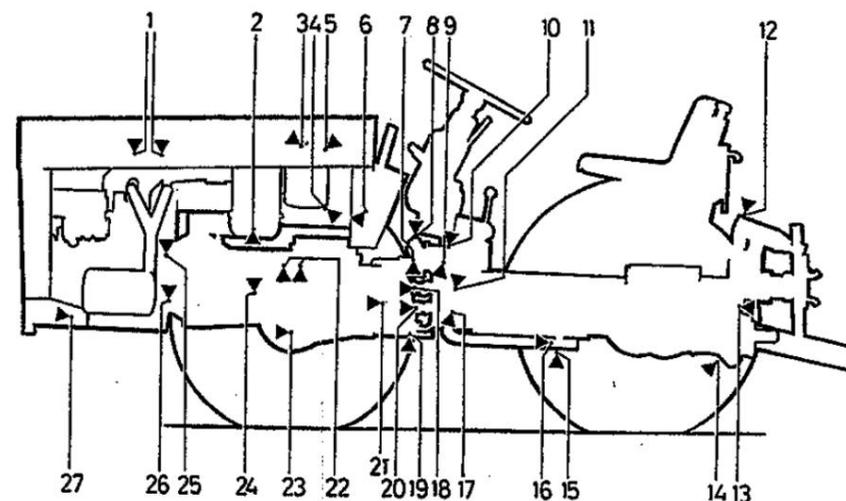
3. Remontez le porte-injecteur de rechange, resserez les écrous 6 pans d'une façon égale, puis raccordez les conduites.

Le remplacement d'un injecteur seul, sans le porte-injecteur ne peut être fait que par un atelier agréé du service BOSCH. Ce service BOSCH dispose, en effet, d'un outillage spécialisé.

ATTENTION !

Nous rappelons qu'en contrôlant le fonctionnement du nouvel injecteur, il ne faut jamais approcher la main ou un doigt à la sortie de la buse d'injection. La très haute pression du jet de carburant peut provoquer de graves blessures.

Plan de graissage



- | | |
|--|--|
| 1 Orifice de remplissage de l'huile moteur | 15 Graisseur de la pédale du frein au pied |
| 2 Godet d'huile du filtre à air | 16 Graisseur de la pédale d'embrayage |
| 3 Filtre d'huile du système de relevage hydraulique | 17 Graisseur des paliers d'articulation |
| 4 Bouchon de vidange de l'huile du système de relevage hydraulique | 18 Graisseur du cardan supérieur (deux fois) |
| 5 Filtre d'air du réservoir de liquide hydraulique | 19 Graisseur inférieur de l'articulation |
| 6 Graisseur du levier de l'inverseur | 20 Graisseur du cardan inférieur (deux fois) |
| 7 Graisseur supérieur de l'articulation | 21 Graisseur pour l'articulation de direction |
| 8 Graisseur de la colonne de direction | 22 Filtre avant et filtre micrométrique du filtre double à carburant |
| 9 Graisseur du levier de frein à main | 23 Bouchon de vidange de la boîte avant |
| 10 Graisseur du bras de direction | 24 Orifice de remplissage de la boîte avant (avec jauge) |
| 11 Graisseur des paliers d'articulation | 25 Jauge de niveau de l'huile moteur |
| 12 Graisseur du bras de relevage gauche et droit | 26 Filtre de l'huile moteur |
| 13 Orifice de remplissage d'huile de la boîte pont arrière | 27 Bouchon de vidange de l'huile moteur |
| 14 Bouchon de vidange de la boîte arrière | |

Des explications complémentaires à ce plan de graissage figurent en page 42

Explications complémentaires au plan de graissage

Travaux à effectuer	10 jours ier	Suivi - 50	c'est le st 100	plus de		chiffre	côté	Notes d'un personnel d'utilisation
				200	500 tendre le ans			
Contrôler le niveau d'huile du carter moteur	X		X			25	droit	■ Mon tracteur est du type..... 6700
Nettoyer le filtre à huile						26	gauche	
Changer les filtres à huile			X	X		26	gauche	son numéro de série est
Vidanger l'huile moteur			X	X		27	avant gauche	
Vidanger l'huile moteur (pendant la période de rädage)		x						
Contrôler le niveau d'huile dans le godet du filtre à air	X					2	gauche	■ le moteur de mon tracteur est de marque
Nettoyer le filtre à air ä bain d'huile et changer l'huile			X			2	gauche	
Dita (dans des conditions de travail de grande poussière)	X							Ruggerini
Contrôler le niveau d'huile dans la boîte pont avant et arrière	X					24&13	arrière droit	Le type du moteur RD 90/2
Vidanger l'huile de la boîte pont avant et arrière				X		23&14	en dessous au milieu	Le numéro du moteur.
Dito (pendant la période de rädage)		X						Il peut être déterminé suivant fig. 13, page 11)
Nettoyer le filtre d'huile du circuit hydraulique				X		3	gauche	Le contacteur principal et la de contact + - présage la resignation
Nettoyer le filtre à air du réservoir d'huile hydraulique				X	X	5	gauche	
Vidanger l'huile hydraulique Dita (pendant la période de rougeur)						4	gauche	
Nettoyer la cartouche du filtre primaire à carburant	X							Le tracteur a été acheté le
Changer la microcartouche du filtre secondaire à carburant		X		X		22	droit	aux Etablissements
Graisser le levier de l'inverseur						22	droit	
Graisser (articulation de direction)						6 01	gauche & droit	
Graisser sur le graisseur supérieur de l'articulation		XX				MJ	gauche St droit	
Graisser sur le graisseur inférieur de l'articulation		X				7	au milieu	
Graisser les cardans *)		X				19	au milieu	La garantie est valable du.
Graisser la colonne de direction		XX				18420	au milieu	
Graisser le levier de direction		XX				8	droit	J. au.....
Graisser le levier de frein à main		XX				dix	droit	J.
Graisser les paliers des cordons		XX				9	gauche
Graisser la pédale d'embrayage		X				11 et 17	droit
Graisser la pédale de frein						16	gauche	!
Graisser le bras de relevage						15	au milieu enbas	;
						12	arrière gauche et droit	†

*) graisser ioumellement, en cas d'utilisation intensive