

Tracteur
super 202

**Carnet de conduite
et d'entretien**



SOCIÉTÉ FRANÇAISE VIERZON





VIERZON

(Cher) Tél. 713

Monsieur et Cher Client,

La SOCIÉTÉ FRANÇAISE VIERZON est heureuse de vous compter parmi sa clientèle et elle est convaincue que vous saurez profiter pleinement des possibilités nouvelles que vous apportera, dans l'exécution de vos travaux, le tracteur SUPER 202 dont vous venez de faire l'acquisition.

N'oubliez pas que depuis plus de cent ans la S.F.V. est au service de l'Agriculture Française et que cette continuité dans sa vocation lui permet de s'enorgueillir de tracteurs encore employés régulièrement après 20 ans d'utilisation.

Désormais, vous bénéficierez vous-même de l'expérience qui a permis de telles performances grâce à l'aide des techniciens que notre Agent a formés à votre intention suivant les directives de la S.F.V.

Mais pour tirer le meilleur parti de votre SUPER 202, il est indispensable d'observer certaines prescriptions dans sa conduite et son entretien. Pour cela suivez bien les conseils que notre Agent est particulièrement qualifié pour vous donner et, avant toute chose, prenez soigneusement connaissance de ce Carnet de Conduite et d'Entretien. De plus, reportez vous au Carnet de "GARANTIE-SERVICE" qui vous a été remis également à la livraison de votre tracteur.

SOCIÉTÉ FRANÇAISE VIERZON

Conseils généraux



VOTRE tracteur SUPER 202 a été spécialement étudié pour vous satisfaire en vous donnant le minimum de préoccupations. Les conseils que nous vous donnons ci-après vous permettront, à la fois, d'en tirer le meilleur parti et de le faire durer plus longtemps.

Cependant, les principes généraux suivants doivent être scrupuleusement respectés :

— Souvenez-vous que la poussière est l'ennemi « numéro un » de toute mécanique et surtout du moteur. C'est pourquoi le tracteur est équipé de filtres à air, à combustible et à huile. Il convient donc de nettoyer très souvent ces filtres et de les maintenir en bon état. Il est indispensable aussi d'exécuter le plein des réservoirs de fuel, d'essence ou d'huile, avec le maximum de précautions en évitant, en particulier, l'intrusion de terre ou de poussières ;

— Effectuez les vidanges et graissages aux moments indiqués dans la notice. Si vous avez un compteur d'heures, il vous permettra de mieux les déterminer. Rappelez-vous que c'est toujours le même graisseur que l'on oublie !

— Enfin, n'hésitez pas à consulter l'Agent S.F.V. à l'occasion des diverses visites prévues au Carnet de « GARANTIE-SERVICE » qu'il vous a remis à la mise en route de votre tracteur. Faites appel à lui quand votre appareil a besoin d'une mise au point ou d'une réparation. Vous n'ignorez sûrement pas que certains réglages ou travaux ne peuvent être confiés qu'à des spécialistes. Or, votre Agent S.F.V. est justement ce spécialiste, formé à votre intention, qui dispose non seulement des instructions de l'Usine, mais aussi d'un stock de pièces de rechange d'origine qui, seules, peuvent vous donner satisfaction.

Identification du tracteur



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

Le numéro du tracteur est également reproduit à la peinture, à la partie antérieure de l'essieu avant.

Pour toute commande ou correspondance relative à votre appareil, nous vous

prions de rappeler le type et le numéro de série, à l'Agent S.F.V. signalé à votre attention par le panneau ci-dessous :



Caractéristiques générales

MOTEUR

S.F.V. — à combustion interne — monocylindrique horizontal.
Cycle : 2 temps à balayage par le carter.
Alésage : 155 mm.
Course : 170 mm.
Régime nominal : 1.100 tours/min.
Piston : Alliage léger, 3 segments.
Cylindrée totale : 3.200 litres.
Cylindrée utile : 2.860 litres.
Volume de compression : 0,520 litres.
Taux de compression : 5,5.
Puissance de référence : 27 CV.
Puissance fiscale : 7 CV*.

(*) Devant figurer sur la carte grise, d'après la circulaire du 28 décembre 1956, parue au « Journal Officiel » n° 18 du 22 janvier 1957.

SPECIFICATIONS

Injection

Par pompe mécanique à piston unique.

Batteries

2x6 V - 90 AH.

Poulie latérale

Tourne au régime du moteur 800 à 1.100 t/mn.
Diamètre : 325 mm.
Largeur : 125 mm.
Rotation : Sens des aiguilles d'une montre (tracteur vu du côté gauche).

Prise de force

Normalisée indépendante ou asservie, à volonté, par la manœuvre d'un levier spécial.
Régime : 540 à 675 t/m suivant le régime du moteur.
Diamètre : 34,9 mm, soit 1 pouce 3/8
Cannelures : 6 (normalisées).
Rotation : Sens des aiguilles d'une montre, le tracteur étant vu de l'arrière.

Roues avant

Pneus :
202 E : 400x15.
202 N : 500x15.
202 L : 500x15.
Pression de gonflement : 2 kg/cm².

Roues arrière

Pneus :
202 E : 9x24.
202 N : 10x28.
202 L : 9x36.
Pression de gonflement :
0 kg 850 aux champs.
1 kg 100 sur route.

Voies variables

Modèle	Voies Avant	Arrière Voies
Etroit ..	à 0 m 85	0 m 75
	à 1 m 25	à 1 m 35
Normal .	1 m 10	1 m 20
	à 1 m 45	à 1 m 50
Large ..	1 m 20	1 m 20
	1 m 85	à 1 m 90

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

Dimensions

Hauteur hors tout :
Echappement horizontal : 1 m 62.
Echappement vertical : 1 m 64.
Longueur hors tout : 2 m 76.
Empattement : 1 m 60.
Largeur en fonction de la voie et du type de tracteur, voir « VOIES ».
Garde au sol :
202 E : 0 m 28.
202 N : 0 m 35.
202 L : 0 m 45.

Poids

En ordre de marche avec réservoirs pleins, relevage, attelage, outillage, masses d'alourdissement normales et sans conducteur :
202 E : 1.290 kg.
202 N : 1.450 kg.
202 L : 1.640 kg.

Boîte de vitesses

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

	Etroit	Normal	Large
1 ^o	2,7	3,1	3,3
2 ^o	3,8	4,4	4,55
3 ^o	5,5	6,4	6,6
4 ^o	8,2	9,6	9,9
5 ^o	17,2	17,6	18,2
M. AR	3,2	3,6	3,7

Relevage hydraulique

Pompe hydraulique rotative à 5 pistons.
Distributeur haute sensibilité.

Silencieux d'échappement

Horizontal (vertical sur demande)

Avant-train

Type tubulaire télescopique.

Masses d'alourdissement

Dans les roues avant.
Masse d'alourdissement sous cylindre sur demande.

CONTENANCE

des réservoirs et carters

Réservoirs

Combustible : 40 litres fuel-oil (couvrant très largement la journée de travail).
Carburant de démarrage : 2 litres d'essence additionnée de 5 % d'huile.
Huile : 5 litres.

Carters

Régulateur : 0,75 litre.
Engrenage intermédiaire : 1 litre.
Boîte de vitesses et pont arrière : 12 litres.

Boîtier de direction

0,5 litre.

Relevage

Minimum : 2,5 litres.
Optimum : 4 litres.

Système de refroidissement

17 litres d'eau.

D'autre part, outre les qualités particulières des tracteurs S.F.V., le tracteur SUPER 202 se signale par les perfectionnements suivants :

- Les diverses commandes placées rationnellement à portée du conducteur et facilitant la conduite ;
- Le contrôle facile et précis du fonctionnement des organes essentiels par le "VISAMATIC" (voir fig. 3, p. 4) ;
- Le confort amélioré grâce à un siège réglable, particulièrement souple et au montage d'un dispositif de chauffage "CLIMATISOR" (voir fig. 9, p. 8).

Commandes et Contrôles

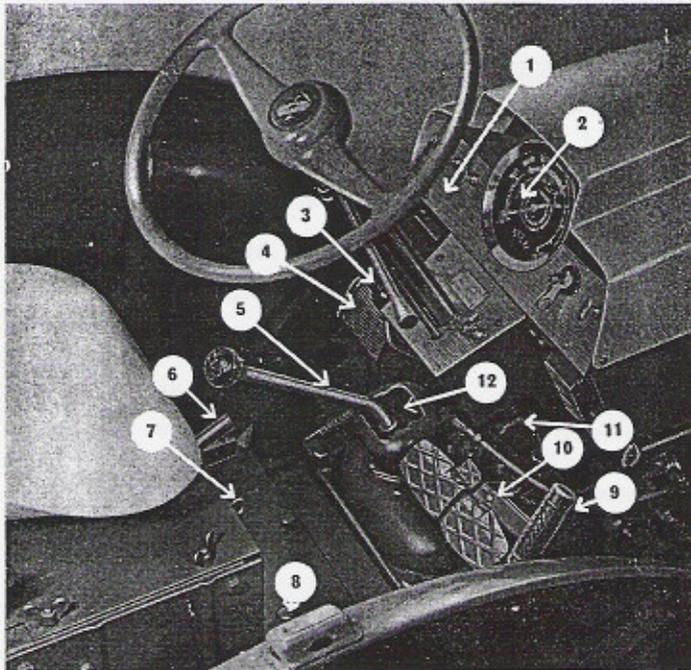


Fig. 1

POSTE DE CONDUITE

Vue d'ensemble

1. — Planche de bord.
2. — Cadran "VISAMATIC".
3. — Levier de commande de prise de force.
4. — Pédale d'embrayage.
5. — Levier des vitesses.
6. — Levier du frein à main.
7. — Robinet de batterie.
8. — Pédale de crabotage.
9. — Levier de régulateur à main.
10. — Pédales de freins avec barrette de jumelage.
11. — Boîtier de direction.
12. — Grille extérieure des vitesses.

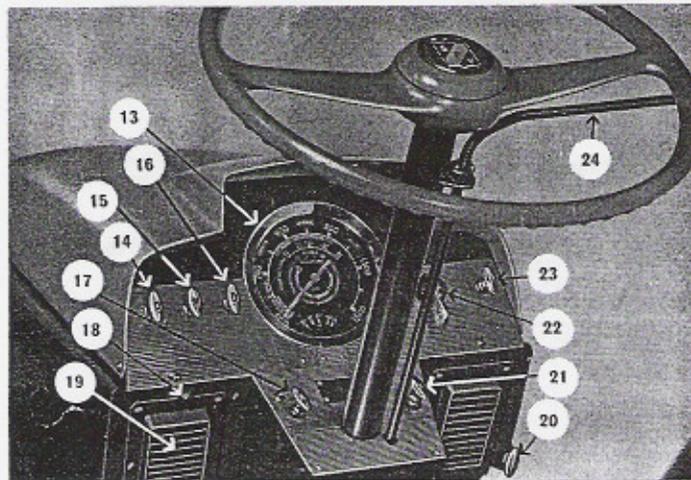


Fig. 2

Détails de la planche de bord

13. — Cadran "VISAMATIC".
14. — Contact.
15. — Vibreur.
16. — Démarreur.
17. — Avertisseur.
18. — Commande de rideau de radiateur.
19. — Persiennes du chauffage "CLIMATISOR".
20. — Commande de pompe à main.
21. — Commande de starter (robinet trois voies).
22. — Commutateur d'éclairage (feux de position, de route et de croisement).
23. — Ouverture du capot supérieur.
24. — Manette d'accélération à main.

Détails du cadran VISAMATIC

25. — Voyant signalant le fonctionnement du vibreur.
26. — Témoin de charge.
27. — Témoin de circulation d'huile.
28. — Vitesse de la prise de force.
29. — Compteur horaire (au dixième d'heure). Sur demande.
30. — Indicateur de vitesses routières en km/h en 4^e et 5^e vitesses.
31. — Température de l'eau.
32. — Vitesse du moteur et de la poulie.
33. — Zone économique d'utilisation.

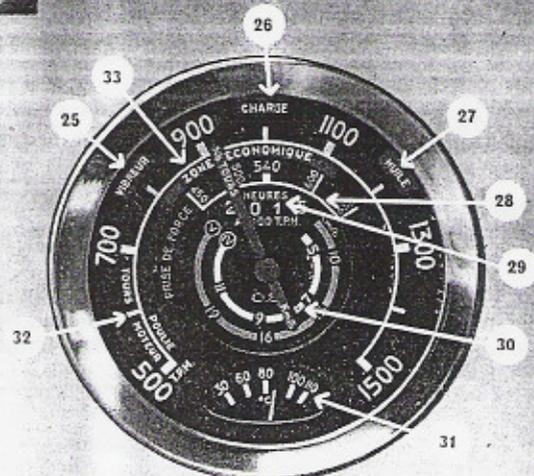


Fig. 3

VUE ARRIERE DU SUPER 202 avec relevage hydraulique

- 34. — Bielle de relevage (ou chandelle) réglable par manivelle.
- 35. — Point fixe d'attelage dit "3^e point".
- 36. — Chape d'attelage normalisée.
- 37. — Prise de force normalisée.
- 38. — Tambour de frein.
- 39. — Barre de traction.
- 40. — Filtre à huile du relevage.
- 41. — Bielle de relevage réglable.
- 42. — Corps de relevage.
- 43. — Bras de relevage.
- 44. — Arbre de relevage.
- 45. — Manette de commande de relevage.
- 46. — Coffre de batterie.
- 47. — Eclairage de plaque d'exploitation.
- 48. — Prise de courant pour remorque et bala-deuse.

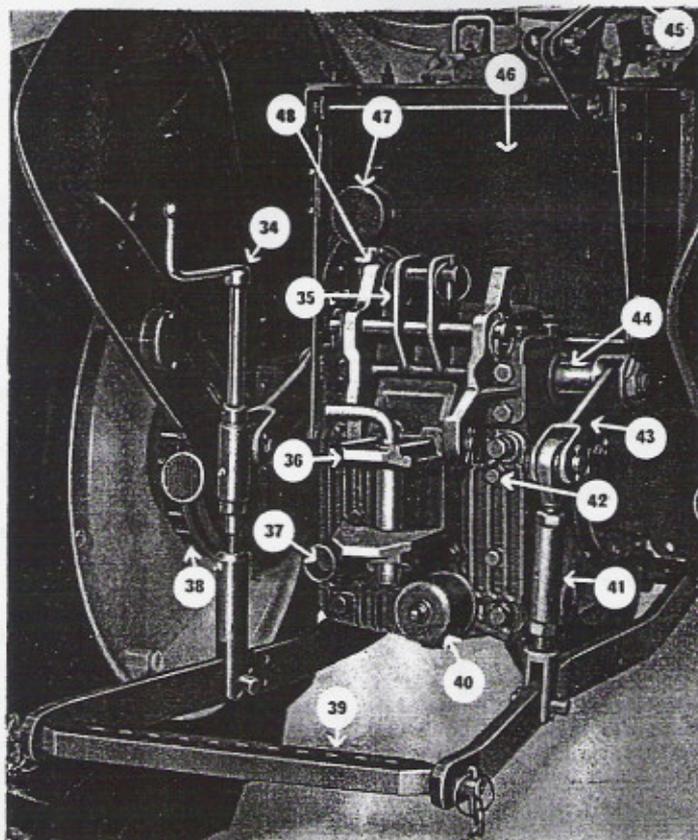
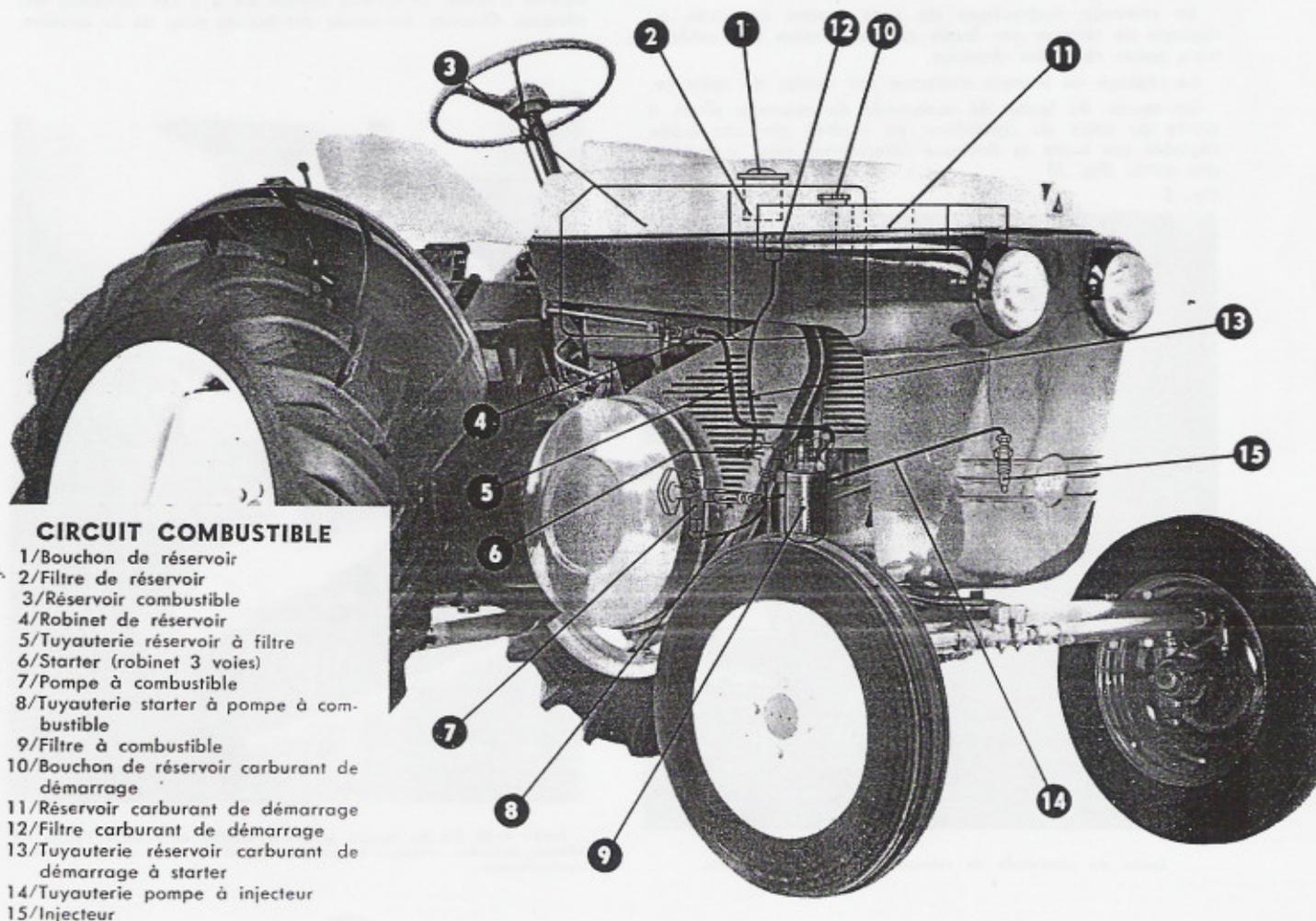


Fig. 4



CIRCUIT COMBUSTIBLE

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

ENTRETIEN

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

ALOURDISSEMENT : Voir "Masses d'alourdissement".

AMORÇAGE DE LA POMPE A COMBUSTIBLE :
Voir "Pompe à combustible".

ATTELAGE :

Remorquage.

Une chape d'attelage avec broche est placée à l'arrière du tracteur à 55 cm au-dessus du sol.

Matériel traîné.

D'autre part, pour l'attelage de certains outils non adaptés spécialement au Super 202, une barre de traction à hauteur réglable de 24 à 42 cm peut être fixée rapidement sur les rotules des bras inférieurs d'attelage et attachée au point fixe supérieur par deux tirants réglables.

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

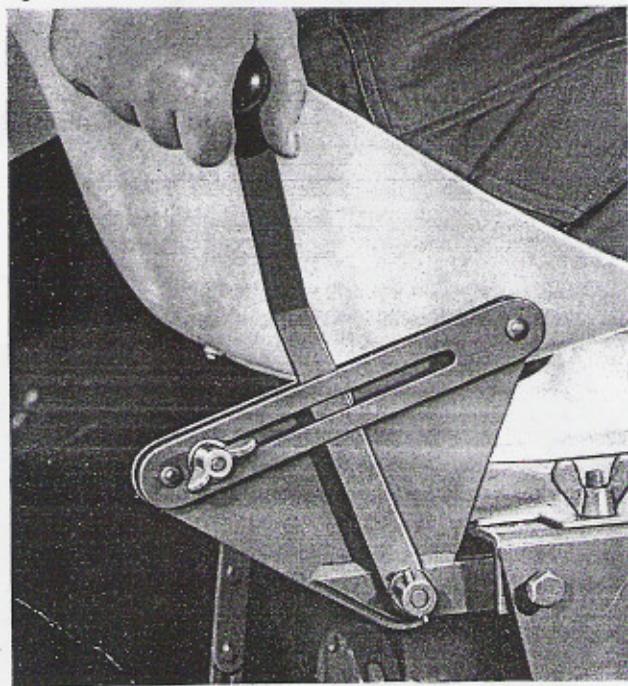
Matériel porté.

Le relevage hydraulique du type asservi comporte un réglage de terrage par butée et une fixation des outils à trois points réglables classique.

Le réglage en hauteur s'effectue par bielles de relevage.

La course du levier de commande du relevage placé à droite du siège du conducteur est arrêtée par une butée réglable qui limite la descente déterminant ainsi le terrage des outils. (fig. 5)

Fig. 5



Lever de commande de relevage et vis-butée réglable.

AVANT-TRAIN :

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

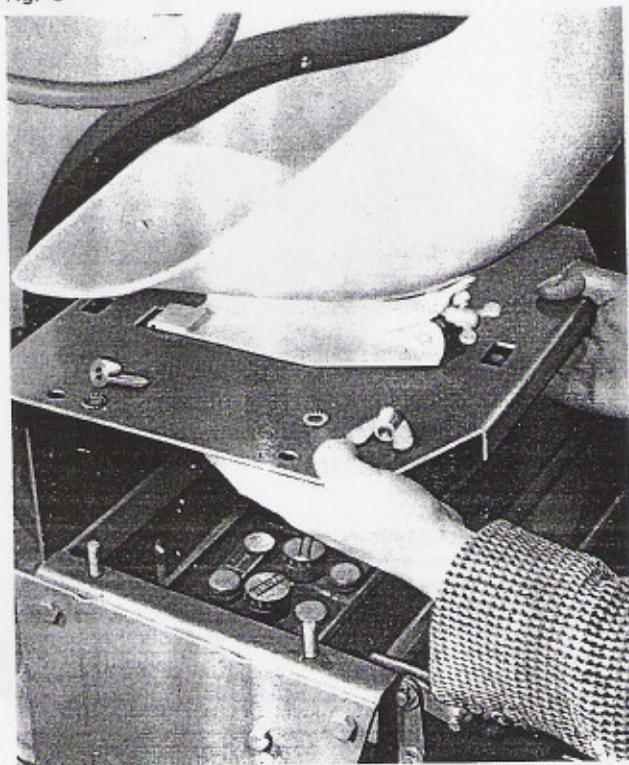
Entretien. — Vérifiez le bon serrage des écrous. Si vous observez un jeu anormal ou une direction dure, faites appel à l'agent S.F.V.

BATTERIES :

Deux batteries 6 V. 90 Amp./h. équipent le Super 202.

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

Fig. 6



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

BLOPAGE DE DIFFERENTIEL OU CRABOT

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

Le crabot est à commande au pied et à rappel automatique. La commande de crabot se trouve près du siège, côté droit (fig. 7).

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



Fig. 7

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

Pour bloquer le différentiel :

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

Pour décraboter :

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

BOITE DE VITESSES :

Les différentes vitesses ont été données dans les "Caractéristiques générales" (p. 3).

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

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

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

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

On obtient ainsi une vitesse de 1,5 kmh.

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

BOULE :

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

Son volume est de 140 cm³.

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

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

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

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

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

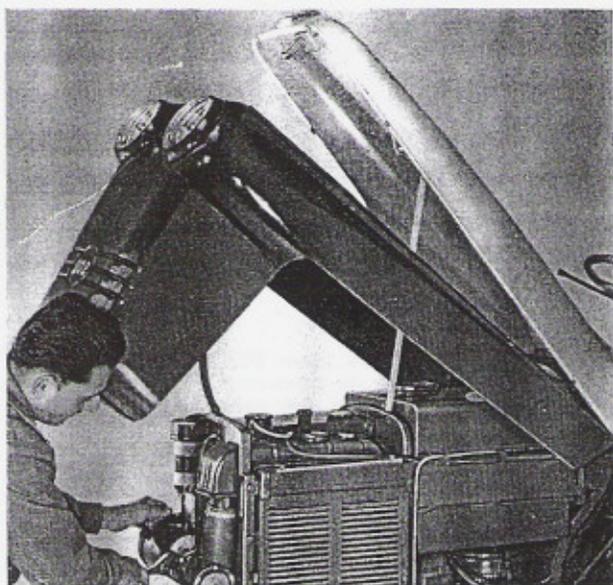
Au remontage, attention à la bonne mise en place du joint torique.

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

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

CAPOTS :

Fig. 8



Le capot du tracteur est en deux parties (fig. 8).

- La partie supérieure soulevée permet d'effectuer le remplissage des divers réservoirs et l'examen des fusibles. Son ouverture est commandée par une tirette placée sur la planche de bord (fig. 2, rep. 23, p. 4).
- La partie inférieure doit être soulevée lorsque l'on veut examiner plus particulièrement le moteur ou ses accessoires : dynamo, démarreur, bobine, etc...

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

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

CARBURANTS :

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

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

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

CARROSSERIE :

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

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

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

CARTER D'ENGRENAGE INTERMEDIAIRE :

Voir « ENGRENAGE INTERMEDIAIRE ».

CHAUFFAGE :

Voir « CLIMATISOR ».

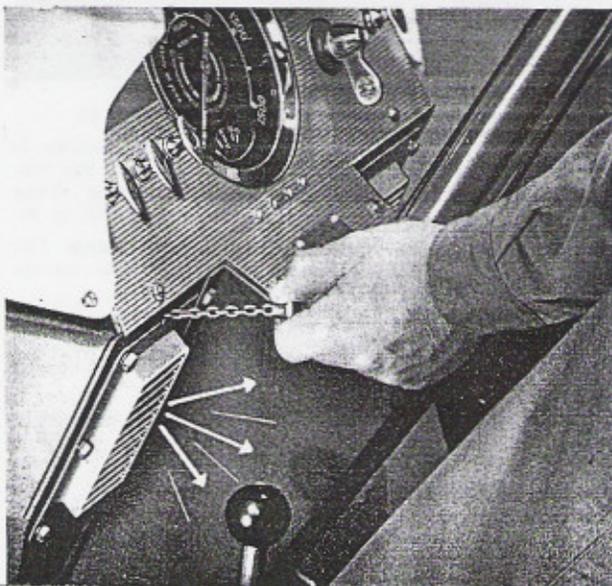
CLAPETS D'AIR :

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

CLIMATISOR :

Une des particularités du Super 202 est la place importante donnée au confort du conducteur. C'est pourquoi en prévision des travaux d'hiver une captation d'air chaud a été réalisée. Deux « persiennes » situées de part et d'autre de la colonne de direction en dirigent le courant sur les pieds du conducteur (fig. 9).

Fig. 9



COMBUSTIBLES :

Voir « CARBURANTS ».

COURROIES :

Voir « DYNAMO » et « REFROIDISSEMENT ».

COURSE DE POMPE A COMBUSTIBLE :

Voir « POMPE A COMBUSTIBLE ».

CRABOTAGE :

Voir « BLOCAGE DE DIFFERENTIEL ».

CULASSE :

La culasse est fixée à l'avant du cylindre par 4 goujons et écrous. Elle est à circulation d'eau. A la partie supérieure se trouve le siège d'injecteur. Sur le côté droit l'emplacement de bougie. L'étanchéité entre culasse et cylindre est assurée par un joint métalloplastique.

Le volume de la culasse est de 290 cm³.

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

CYLINDRE :

L'alésage du cylindre est de 155 mm.

Sur le côté droit du cylindre, à sa partie inférieure et juste avant le support d'avant-train, se trouve un bouchon de vidange. Il permet d'évacuer l'eau du système de refroidissement, notamment en période de gel (fig. 10).

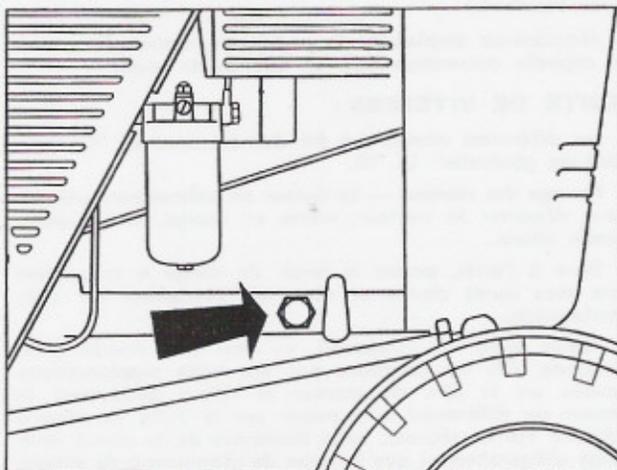


Fig. 10

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

DEMARRAGE :

Voir « FONCTIONNEMENT et CONDUITE ».

DEMARREUR :

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

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

DIFFERENTIEL :

Le différentiel est à engrenages coniques.

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

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

DIRECTION :

A vis et galet.

Entretien. — Vérifiez périodiquement le niveau de l'huile dans le boîtier de direction (fig 1, rép. 11, p. 4). Suivre les prescriptions de graissages journalier et hebdomadaire pour les articulations (voir « AVANT-TRAIN » et « GRAISSAGE »).

DYNAMO :

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

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

Avec une tension correcte, la flèche obtenue lorsque l'on appuie au milieu de la courroie doit être égale à l'épaisseur de la courroie, soit 2 cm environ (fig. 11).

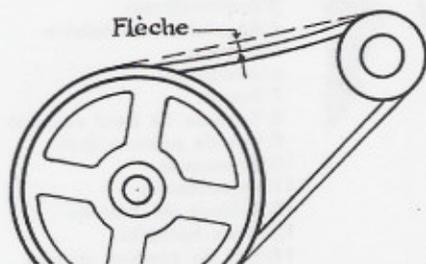


Fig. 11

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

Si la lampe témoin du « VISAMATIC » reste allumée, c'est que la dynamo ne charge pas. Il y a lieu de faire examiner l'installation par l'agent S.F.V. à moins qu'il ne s'agisse d'un simple patinage de la courroie.

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

ECHAPPEMENT :

Echappement horizontal (vertical à la demande).

Pot d'échappement en fonte. Silencieux en tôle d'acier avec pare-étincelles, le tout facilement démontable.

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

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

ECLAIRAGE :

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

- à l'avant : deux phares avec un dispositif de code ;
- sur les ailes : deux veilleuses — feux de position ;
- à l'arrière : feu rouge et dispositif d'éclairage de la place d'exploitation.

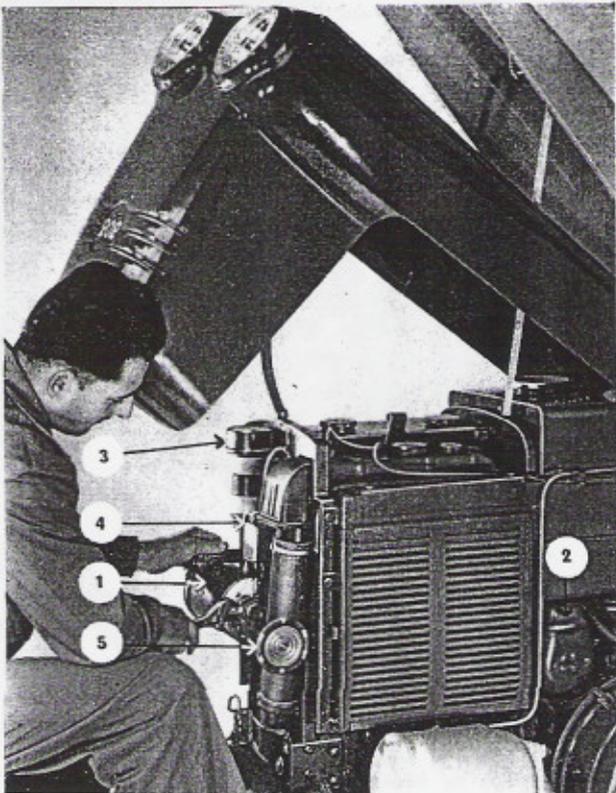
Pour changer une ampoule de phare, enlevez d'abord la porte du phare en tirant sur la languette qui se trouve à la partie inférieure.

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

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

ELECTRICITE :

Fig. 12



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

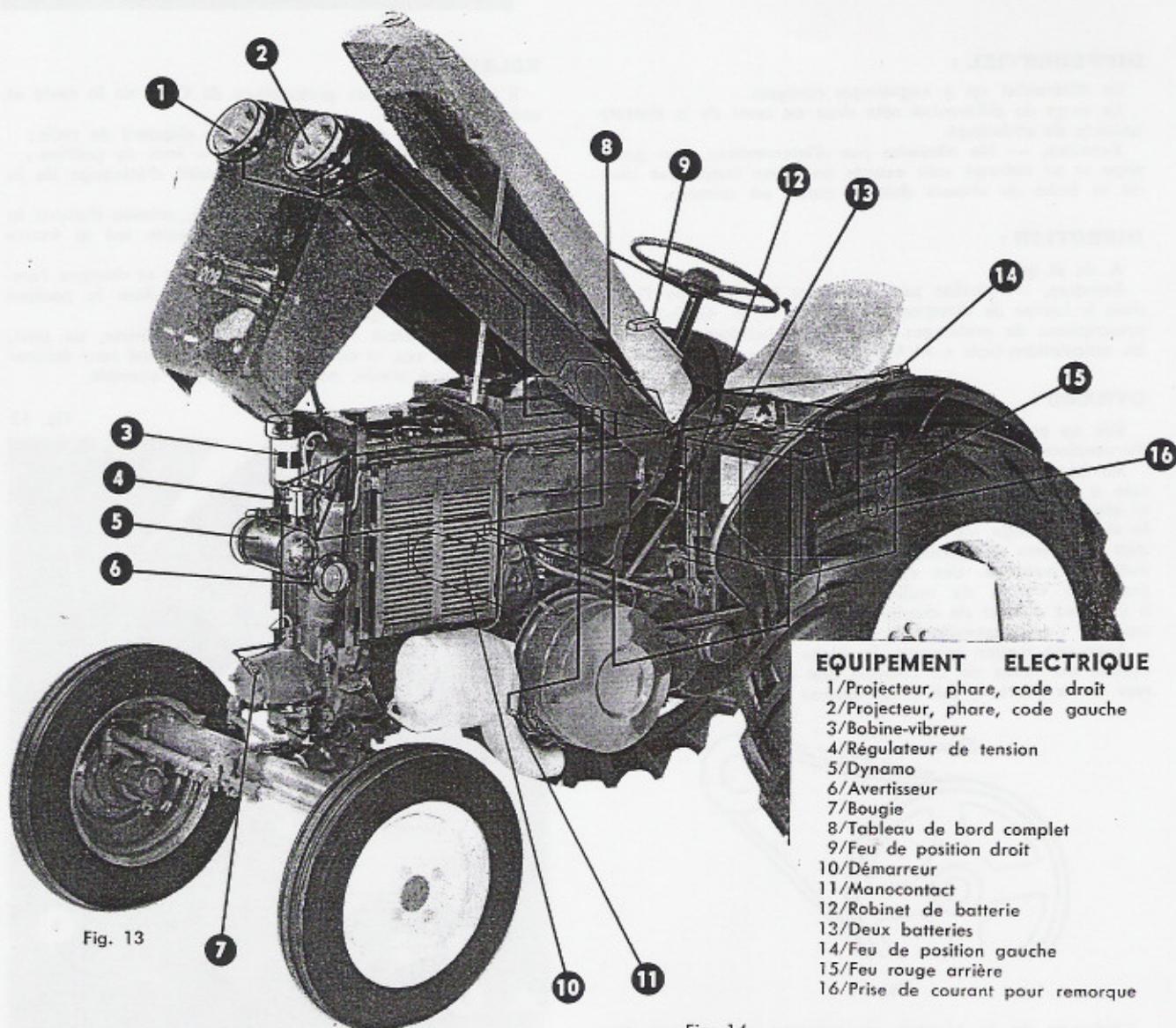
- 1 lampe témoin de charge sur le cadran VISAMATIC (rep. 26, fig. 3, p. 4) ;
- 2 batteries de 6 volts 90 ampères/heure (voir « BATTERIES ») ;
- 1 dynamo (rep. 1) ;
- 1 démarreur (rep. 2) ;
- 1 bobine vibreur (rep. 3) ;
- 1 régulateur de tension (rep. 4) ;
- 1 avertisseur (rep. 5) ;
- 1 prise de courant (à l'arrière du tracteur) ;
- Lampes de signalisation. Phares.

Fig. 12

ci-dessus.

Sous la planche de bord, vous trouverez à gauche du cadran « VISAMATIC », les deux fusibles de sécurité de l'installation électrique (voir schéma fig 13, p. 10). Pour les atteindre, il faut soulever le capot supérieur.

Si l'installation électrique présente un ennui de fonctionnement, adressez-vous à l'agent S.F.V.



EQUIPEMENT ELECTRIQUE

- 1/Projecteur, phare, code droit
- 2/Projecteur, phare, code gauche
- 3/Bobine-vibreur
- 4/Régulateur de tension
- 5/Dynamo
- 6/Avertisseur
- 7/Bougie
- 8/Tableau de bord complet
- 9/Feu de position droit
- 10/Démarrreur
- 11/Manocontact
- 12/Robinet de batterie
- 13/Deux batteries
- 14/Feu de position gauche
- 15/Feu rouge arrière
- 16/Prise de courant pour remorque

Fig. 13

Fig. 14

EMBRAYAGE :

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

Largeur	50 mm
Epaisseur	5 mm
Longueur	130 mm

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

Si vous désirez employer la poulie pour entraîner une batteuse ou une pompe, par exemple, vous observerez que la poulie continue à tourner quand vous commencez à débrayer. En débrayant à fond, le frein d'embrayage arrête la poulie, ce qui permet de monter une courroie d'entraînement.

Le frein d'embrayage ne doit agir qu'en fin de course de la pédale d'embrayage. S'il agit plus tôt, faites-le régler par l'agent S.F.V.

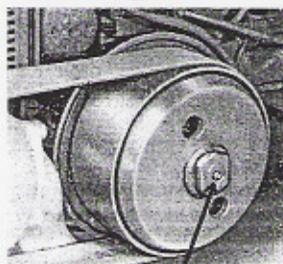
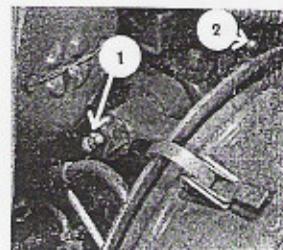


Fig. 15



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

— Graisseur LUB qui se trouve en bout d'arbre-manivelle au centre de la poulie (côté gauche du tracteur) et qui lubrifie, notamment, la butée d'embrayage (fig. 14).

— Graisseur de frein d'embrayage placé en haut et à gauche de la poulie d'embrayage (fig. 15, rep. 1).

— Graisseur de levier d'embrayage (fig. 15, rep. 2). Pour les fréquences de graissage se reporter au calendrier (p. 22).

Le réglage du frein de poulie et de l'embrayage doit être confié à l'agent S.F.V.

ENCOMBREMENT :

Voir « CARACTERISTIQUES GENERALES » ou « VOIE ».

ENGRENAGE INTERMEDIAIRE :

Il sert de liaison entre le pignon d'embrayage et la boîte de vitesses.

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

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

Pour cela, ouvrez le bouchon de niveau qui se trouve un peu au-dessous du graisseur rouge de l'axe intermédiaire sur le côté gauche du tracteur (fig. 16).

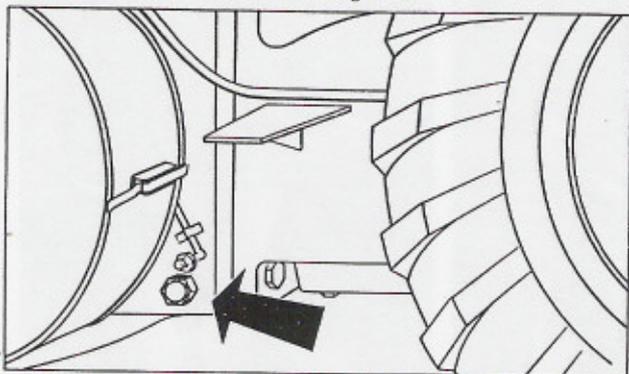


Fig. 16

Revissez le bouchon dès que vous voyez que le débit baisse, afin de laisser environ un litre d'huile dans le carter. Vous pourrez utiliser l'huile récupérée en la mélangeant au fuel.

FILTRE A AIR :

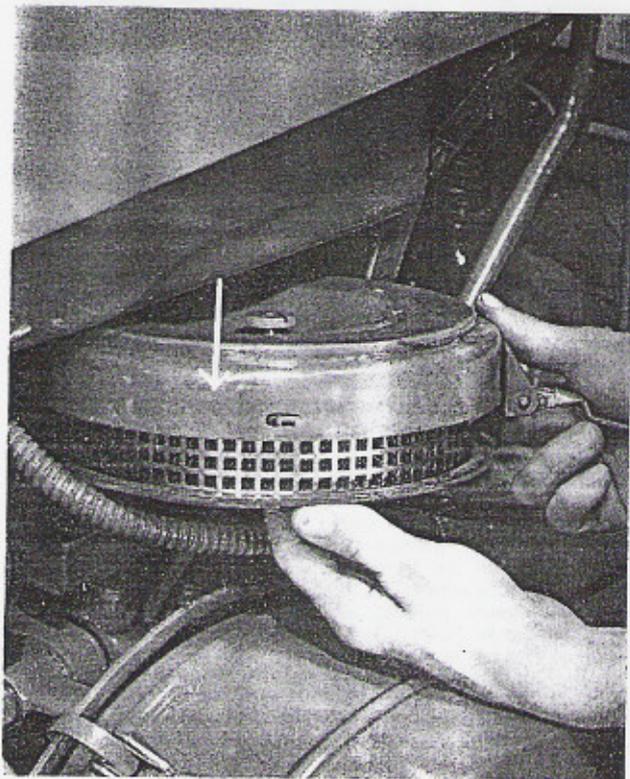


Fig. 17

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

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

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

FILTRE A CARBURANT :

C'est un filtre à cartouche filtrante.

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

- Désaccouplez la cuve de la tête du filtre en dévissant l'écrou borgne qui se trouve sur le couvercle (fig. 18, rep. 1) ;
- Dévissez la vis de vidange (fig. 18, rep. 3) ;
- Nettoyez l'intérieur de la cuve à l'aide d'un pinceau imbibé d'essence et plongez l'élément filtrant dans un récipient rempli d'essence en l'agitant pour décoller les impuretés.

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

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

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

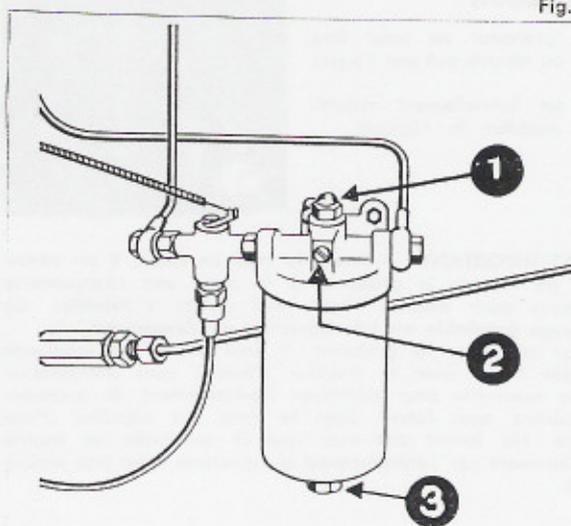


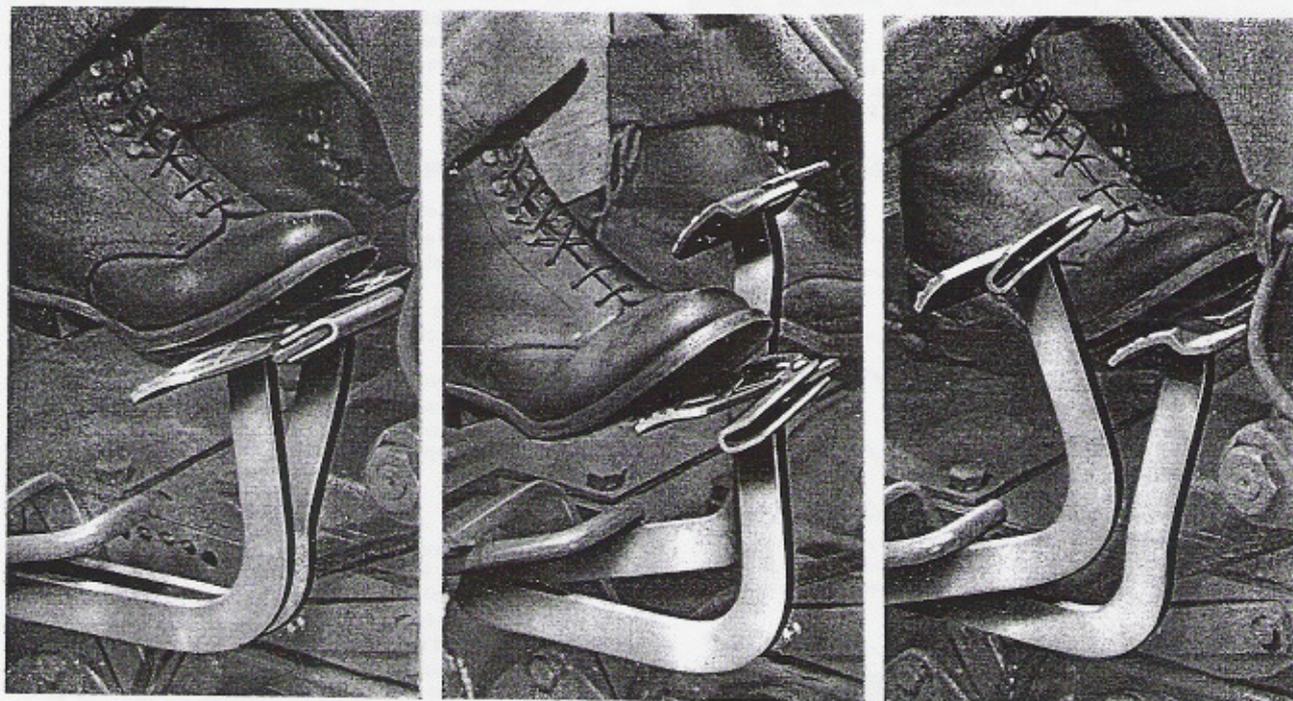
Fig. 18

FREINS :

- Freins à 4 segments ;
- Serrage sur moyeux des roues AR ;
- Surface des garnitures par frein : 370 cm² ;
- Couple par frein : 420 Mkg ;
- Effort sur la commande pour une ouverture de 1,91 mm : 210 Kgf ;
- Diamètre : 255 mm ;
- Largeur des segments : 50 mm ;

- Tambour de frein en fonte ;
- Commande par pédales, soit individuellement, soit jumelées. Le jumelage des pédales est indispensable sur route pour assurer votre sécurité (fig. 19).

Entretien. — Graissage des câbles une fois par an (voir « GRAISSAGE »). En cas de fonctionnement défectueux, prévenez l'agent S.F.V. qui fera le réglage nécessaire.



Jumelage (position route)

Fig. 19
Freinage (frein droit)

Freinage (frein gauche)

GRAISSAGE : Voir page 20.

GRAISSEUR :

Le graisseur ne peut être réglé ou réparé que par l'agent S.F.V.

Il est formellement interdit d'en modifier le réglage.

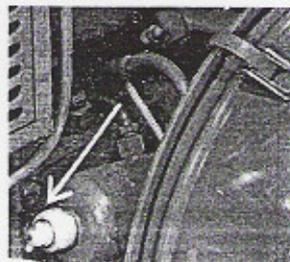


Fig. 20

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

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

INJECTEUR :

- Injecteur du type ouvert ;
- Pression de tarage 16 ± 4 kg/cm².

Cette pression de tarage ne peut être réglée que par l'agent S.F.V.

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

Parfois, après un désamorçage de la pompe (voir « POMPE A COMBUSTIBLE »), de l'air a pénétré entre ses clapets. La pulvérisation est alors mauvaise et la boule a tendance à s'encrasser très rapidement après quelques heures de marche. Il est nécessaire de purger l'injecteur.

Procéder alors comme suit :

Ayant dévissé l'injecteur de son logement dans la cuisse, desserrez l'écrou qui le termine en tenant le corps avec une clé à fourche. L'arrivée du fuel à l'injecteur étant en place et préalablement purgée, actionnez la commande à main de la pompe et laissez couler le fuel, entre l'écrou légèrement desserré et le corps, jusqu'à ce qu'il n'y ait plus d'air dans le liquide.

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

LUMIERES D'ECHAPPEMENT : Voir « CYLINDRE ».

MASSES D'ALOURDISSEMENT :

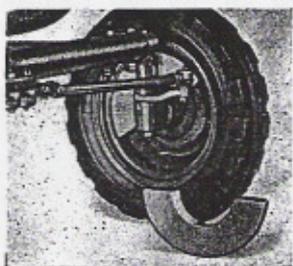


Fig. 21

4 masses d'alourdissement sont placées à l'intérieur des roues AV. Leur poids est de 13 kg, soit 52 kg au total. Elles servent à alourdir l'avant du tracteur pour éviter le cabrage en travaux difficiles (fig. 21).

Une masse supplémentaire se fixant sous le carter-cylindre peut être fournie sur demande. Vérifiez le serrage des goujons de fixation.

MISE EN ROUTE :

Voir « FONCTIONNEMENT ET CONDUITE », page 19.

PHARES : Voir « ECLAIRAGE ».

PISTON :

Piston en alliage léger avec déflecteur.

- Diamètre du piston : 154,7 mm ;
- Nombre de segments : 3 ;
- Largeur des segments : 5 mm ;
- Jeu à la coupe des segments : 1,40 mm ;
- Pied de bielle monté sur roulement à aiguilles.

Profitez du démontage du pot d'échappement (voir cette rubrique) pour examiner l'état des segments en les amenant en face des lumières d'échappement.

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

PNEUMATIQUES : (voir également « VOIES »).

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

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

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

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

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

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

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

POMPE A COMBUSTIBLE :

Elle est du type à piston plongeur. Le réglage de sa course et sa réparation ne peuvent être exécutés que par l'agent S.F.V.

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

- 1° manque de combustible ;
- 2° air dans le circuit du combustible ;
- 3° pompe défectueuse.

I. Le manque de combustible peut provenir de :

- réservoir vide ou presque vide ;
- robinet de réservoir fermé ;
- starter fermé ;
- élément filtrant colmaté (voir « FILTRE A CARBURANT »).

II. L'air peut pénétrer dans le circuit :

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

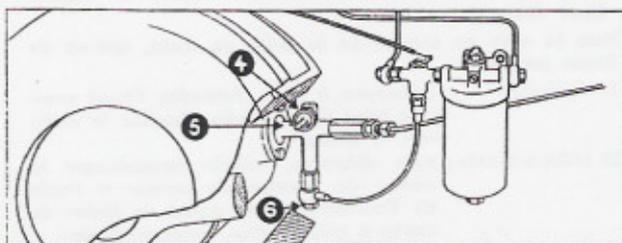
III. Une pompe défectueuse peut provenir :

- d'un joint usé ;
- d'un piston de pompe ovalisé ou détérioré.

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

Réamorçage de la pompe :

Fig. 22



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

I. Réservoirs.

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

II. Filtre.

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

III. Purge de la pompe.

- Avec une clé de 19 dévissez la vis creuse fixant la tuyauterie d'arrivée du carburant en maintenant le raccord avec une clé de 21 pour ne pas le détériorer (fig. 22, n° 6).
- Laissez couler l'essence pendant 15 secondes.
- Revissez la vis creuse en serrant modérément.
- Débloquez le bouchon molleté de la purge (fig. 22, n° 4).
- Débloquez la purge de la pompe (fig. 22, n° 5) en tournant l'axe de commande de purge d'un quart de tour environ.
- Actionnez ensuite la tirette de commande à main de la pompe (fig. 2, rep. 20, p. 4) jusqu'à ce que l'essence coule sans bulles d'air.
- Rebloquez la purge (fig. 22, n° 5).
- Bloquez le bouchon molleté (fig. 22, n° 4).

IV. Purge de l'injecteur.

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

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

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

PRISE DE FORCE :

Arbre à 6 cannelures normalisées. Diamètre 34,9 mm (soit 1 pouce 3/8).

La vitesse de rotation varie de 540 à 675 t/mn suivant le régime du moteur.

L'arbre de la prise de force porte près de son extrémité le pignon de commande de relevage.

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

- 1) position indépendante ;
- 2) arrêt (point mort) ;
- 3) position asservie.

— **Asservie** : elle cesse de tourner quand on débraye le moteur.

— **Indépendante** : elle tourne continuellement, le moteur étant débrayé ou non.

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

- 1) **Asservie** : Débrayez à fond. Attendez l'arrêt presque total de la poulie. Poussez le levier vers la droite.
- 2) **Indépendante** : sans débrayer, ralentir sensiblement la vitesse de rotation du moteur à l'aide de l'accélérateur et passer le levier de droite à gauche d'un mouvement sec.
- 3) Si vous n'avez pas besoin de la prise de force, laissez le levier au point mort.

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

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

Fig. 23

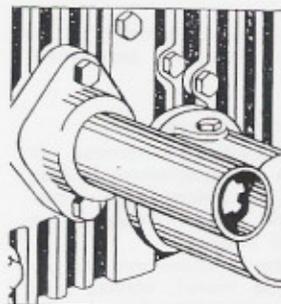
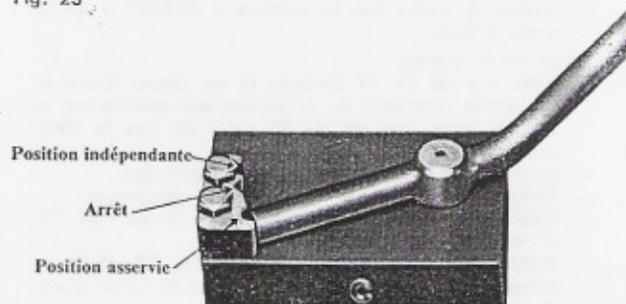


Fig. 24

Si vous devez monter une griffe d'entraînement en bout de prise de force, il faut enlever le tube de protection de l'arbre qui se trouve sur le corps de relevage (fig. 24).

N'oubliez jamais de replacer le tube de protection après usage.

Sous le côté gauche du bâti, à hauteur du marchepied, en dévissant la plaque boulonnée on découvre un pignon monté sur l'arbre de la prise de force. Ce pignon assure le fonctionnement d'un dispositif (fig. 25) pour l'entraînement d'une barre de coupe, ou d'un treuil pour travaux en coteau.

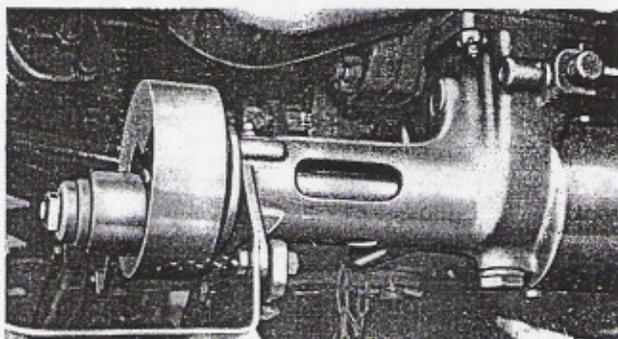


Fig. 25

RADIATEUR — REFROIDISSEMENT :

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

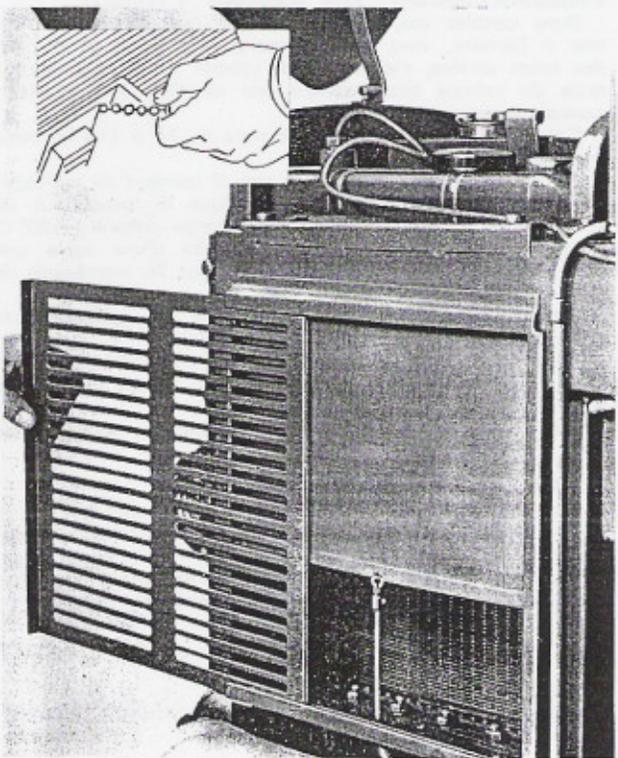


Fig. 26

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

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

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

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

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

Pour régler la tension :

- Dévissez les 6 vis qui se trouvent sur la poulie (côté extérieur).
- Enlevez le flasque de poulie et supprimez une ou deux rondelles d'épaisseur. Pour ne pas les perdre, remontez-les sur l'extérieur du flasque, car vous pouvez en avoir besoin lorsque vous montez une courroie neuve.
- Remontez le flasque en prenant bien soin de l'appliquer correctement sur la poulie.

Pour monter une courroie neuve, vous devez effectuer le démontage du flasque de poulie comme indiqué ci-dessus.

Avec une tension correcte, la flèche obtenue lorsque l'on appuie au milieu de la courroie doit être égale à l'épaisseur de la courroie, soit 2 cm environ (fig. 27).

Graissez tous les jours l'arbre de ventilateur (voir « GRAISSAGE »).

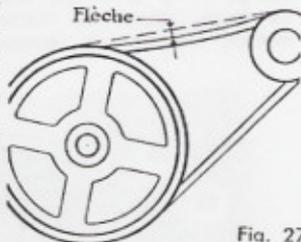


Fig. 27

REGULATEUR :

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

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

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

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

En cas de mauvais fonctionnement, s'adresser à l'agent S.F.V. seul qualifié.



Fig. 28

UTILISEZ LA PIÈCE DE RECHANGE D'ORIGINE VENDUE PAR VOTRE AGENT S.F.V.

RELEVAGE :

Relevage hydraulique intégré, du type asservi avec réglage du terrage des outils. Attelage 3 points (voir aussi « ATTELAGE »).

- Pompe rotative à 5 pistons.
- Pression normale d'utilisation : 100 kg/cm².
- Vérin de 70 mm de diamètre.
- Pression max. : 140 kg/cm².
- Distributeur à décompression automatique à haute sensibilité.
- Prise de pression pour commande de vérin à distance.
- Commande du relevage à l'arrière du siège côté droit (fig. 29).

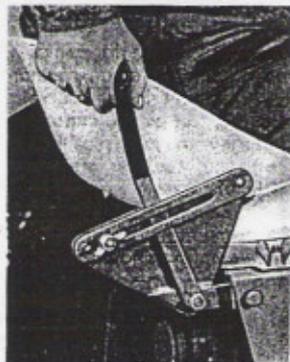


Fig. 29

Le relevage étant entraîné par un pignon monté sur l'arbre de prise de force, ne peut fonctionner que si cette dernière est elle-même en service. Pour utiliser le relevage, placez de préférence le levier de prise de force à la position « indépendante » qui permet au relevage de fonctionner même le tracteur débrayé (voir « PRISE DE FORCE »).

Pour le bon fonctionnement du relevage, il ne faut pas descendre au-dessous du niveau minimum marqué par le bouchon (rep. 4, fig. 30). Le niveau optimum s'établit à 4 litres. Dans le cas d'un vérin extérieur à alimenter (hydro-fourche, par exemple), il faut 6 litres d'huile environ.

A titre indicatif (fig. 30), le niveau s'établit :

- Rep. 1, fig. 30) à la vis supérieure du point fixe : 6,800 l.
- Rep. 2, fig. 30) à la vis inférieure du point fixe : 5,800 l.
- Rep. 3, fig. 30) à la vis supérieure de la plaque de fermeture : 5,000 l.
- Rep. 4, fig. 30) indique le minimum : 2,500 l.
- Rep. 5, fig. 30) purge du filtre à huile du relevage.
- Rep. 6, fig. 30) prise de pression pour commande de vérin à distance.

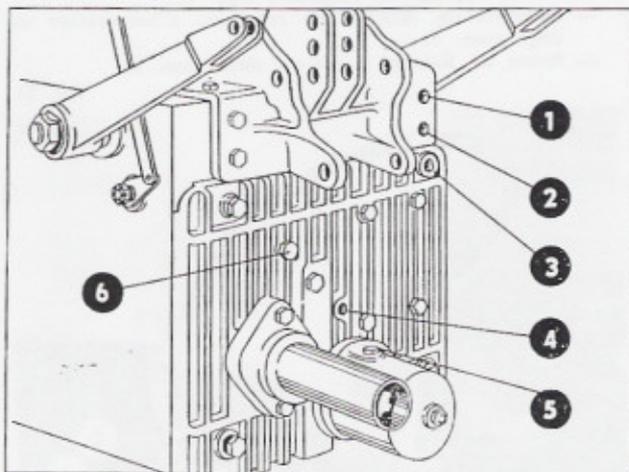


Fig. 30

Entretien. — Effectuez la première vidange après 50 heures de travail en dévissant le bouchon magnétique situé sous le carter et nettoyez le filtre. Pour cela, dévissez l'écrou qui maintient le carter du filtre et nettoyez les diverses pièces à l'essence. Laissez-les sécher sans essuyer car les chiffons laissent des peluches nuisibles au relevage.

Remontez le filtre en veillant à la bonne portée des joints et à ne pas intervertir les pièces. Placez la vis de purge vers le haut avant de bloquer l'ensemble.

Afin de purger les circuits de relevage, faites tourner la prise de force à l'aide d'une clé à griffe. Ouvrez la purge et laissez couler un peu d'huile jusqu'à ce qu'elle ne contienne plus d'air.

RESERVOIRS :

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

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

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

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

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

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

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

En cas de mauvais fonctionnement, s'adresser à l'agent S.F.V.

RODAGE :

Voir « FONCTIONNEMENT ET CONDUITE », p. 19.

ROUES :

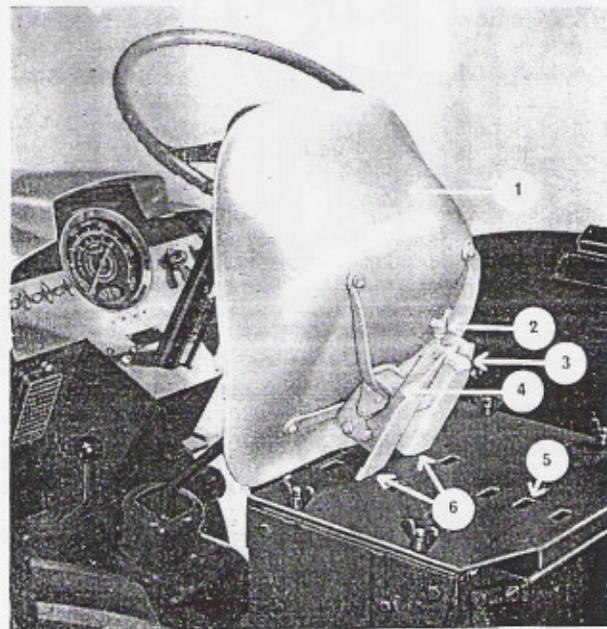
Voir « PNEUMATIQUES » et « VOIES ».

SIEGE :

Le siège, en matière plastique à suspension élastique réglable, est particulièrement confortable. Il est également réglable dans trois positions d'avant en arrière. Il se bascule facilement en cas de pluie et vient reposer sur le volant (fig. 31).

- Siège (rep. 1) ;
- Vis de fixation de la patte (rep. 2) ;
- Patte de fixation arrière du siège (rep. 3) ;
- Vis de réglage de l'élasticité (rep. 4) ;
- Encoches de réglage de recul ou d'avancement du siège (rep. 5) ;
- Pattes de fixation avant du siège (rep. 6).

Fig. 31



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

- Dévissez la vis de fixation (rep. 2), en dégageant la patte arrière (rep. 3). Ensuite poussez légèrement vers l'avant et sortez le siège.
- Après avoir choisi l'emplacement convenant au conducteur, mettez les pattes (rep. 3 et 6) dans les encoches et serrez la vis (rep. 2) assez fortement à la main.
- Pour basculer le siège, dévissez la vis (rep. 2) en dégageant la patte arrière (rep. 3). Relevez le siège contre le volant.

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

Vérifiez de temps à autre le serrage de la fixation.

La vis permet de comprimer plus ou moins le bloc de caoutchouc servant d'amortisseur au siège. En desserrant la vis on a un siège plus souple.

TABLEAU DE BORD :

Le tableau de bord est décrit au chapitre « COMMANDES ET CONTROLES », p. 4.

TRANSMISSION DE PUISSANCE :

Voir « PRISE DE FORCE ».

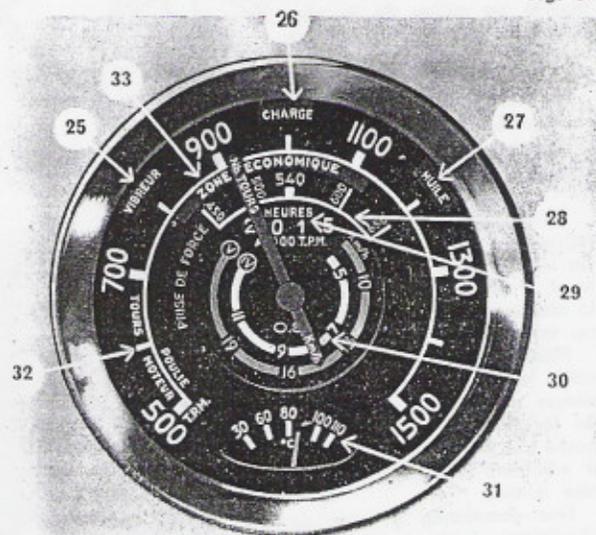
VENTILATEUR :

Voir « REFROIDISSEMENT ».

VISAMATIC :

Le cadran « VISAMATIC » rassemble sous vos yeux tous les éléments intéressant la marche du tracteur : témoins de charge et de graissage, vitesse de la poulie et de la prise de force, vitesse du tracteur sur route, température du moteur, sélecteur de régime économique (fig. 32).

Fig. 32



- 25/Voyant signalant le fonctionnement du vibreur.
- 26/Témoin de charge.
- 27/Témoin de circulation d'huile.
- 28/Vitesse de la prise de force.
- 29/Compteur horaire (au dixième d'heure). Sur demande.
- 30/Indicateur de vitesses routières en km/h en 4^e et 5^e vitesses.
- 31/Température de l'eau.
- 32/Vitesse du moteur et de la poulie.
- 33/Zone économique d'utilisation.

VITESSE LENTE :

Voir « BOITE DE VITESSES ».

VOIES :

La voie est la distance séparant les roues d'un même essieu dans l'axe des pneus, à sa rencontre avec le sol (fig. 33).

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

Voie avant :

- Largeur des pneus avant : 218 mm pour le Super 202 Etroit.
- Largeur des pneus avant : 254 mm pour le Super 202 Normal et Large.

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

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

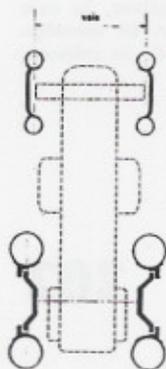


Fig. 33

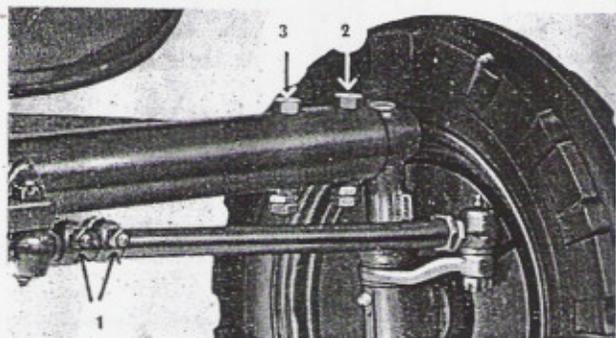
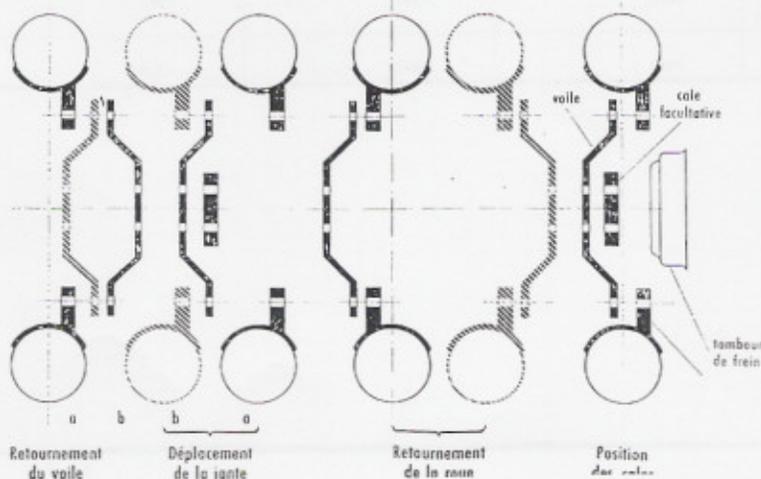


Fig. 34

Voie arrière.

— La voie arrière du tracteur SUPER 202 est rendue variable par les diverses possibilités ci-dessous :

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



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

Voies avant en millimètres

Type de tracteur	Large	Etroit	Normal	
Nombre de « trous » dégagés à chaque extrémité de l'essieu	0	1.200	848	1.087
	1	1.290	928	1.207
	2	1.380	1.008	1.327
	3	1.470	1.088 1.268	1.447
	4	1.560	1.168	
	5	1.650		
	6	1.740		
	7	1.830		

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

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

La combinaison de cette double possibilité de la jante et du voile donne les quatre combinaisons de la série A du tableau (p. 18).

- 3) Retournement de la roue complète. Pour respecter le sens de rotation indiqué sur le pneu, il exige, de permuter les roues, c'est-à-dire de passer la roue droite à gauche et inversement.

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

- 4) Interposition de cales entre le voile de roue et le tambour de frein sur lequel il se fixe. Ces cales sont fournies sur demande (sauf pour le 202 Large) et permettent de doubler encore le nombre de montages possibles.

La combinaison de ces diverses possibilités donnerait en principe 16 montages. Cependant, certains facteurs tels que la position des ailes, la longueur des essieux, jouent, et en limitent le nombre à 15 pour le SUPER 202 E, 6 pour le Normal et 8 pour le Large qui n'utilise pas de cales.

Les montages possibles avec chaque modèle sont récapitulés dans le tableau ci-dessous. Pour l'utiliser, cherchez dans les lignes correspondantes à votre type de tracteur, la voie correspondant à celle que vous désirez utiliser. Le montage à réaliser est celui que vous trouverez en tête de la colonne.

Voie arrière des Tracteurs Super 202

(en millimètre)

TYPE DE TRACTEUR	Série A				
		ÉTROIT	sans cales		767
	avec cales (+ 116 mm)	781	883	949	1051
LARGE	sans cales	1203	1305	1611	1713
	Pneus 9 x 24 Largeur 238 mm				
	Pneus 9 x 36 Largeur 238 mm				
TYPE DE TRACTEUR	Série B				
		ÉTROIT	sans cales	1235	1133
	avec cales (+ 116 mm)	1351	1249	1183	1081
NORMAL	sans cales	1375	1275	1175	
	avec cales (+ 116 mm)	1491	1391	1291	
LARGE	sans cales	1913	1811	1505	1403

FONCTIONNEMENT ET CONDUITE

Mise en route

Avant d'utiliser votre SUPER 202, il est indispensable de vous familiariser avec les diverses commandes détaillées à la rubrique « **COMMANDES ET CONTROLES** » figurant aux pages 4 et 5.

PREPARATION

Avant toute chose, n'oubliez pas que vous allez travailler plusieurs heures de suite et qu'il convient de prendre avec votre SUPER 202 les précautions habituelles que vous prenez en pareil cas avec tout véhicule automobile.

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

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

LA MISE EN ROUTE

La mise en route n'est guère plus compliquée que celle de votre voiture automobile et vous retrouverez dans les opérations successives à réaliser, la plupart des gestes familiers que vous exécutez machinalement lorsque vous vous mettez au volant de votre voiture. Les quelques différences proviennent de ce qu'un moteur à combustion interne ne se met pas en route comme un moteur à explosion.

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

Le lancement est réalisé à l'aide de diverses commandes se suivant de gauche à droite sur le tableau de bord dans l'ordre des opérations (fig. 35). Tirez à fond le starter et amenez la commande d'accélération placée sous le volant à sa position moyenne. Mettez le levier de régulateur à main dans une position moyenne.

Actionnez une dizaine de fois le levier de commande à main de la pompe, dont le bon fonctionnement vous est signalé par un léger crissement.

Vous tirez ensuite le contact (ce qui allume les

deux lampes-témoin du « **VISAMATIC** ») et le bouton du vibreur dont la lampe-témoin s'allume.

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

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

Normalement, dès que le moteur est en route, le voyant rouge de circulation d'huile s'éteint après quelques dizaines de secondes de fonctionnement.

S'il restait allumé, arrêtez immédiatement le moteur (voir plus loin « **ARRET** ») et avisez votre Agent S.F.V.

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

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

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

ARRET

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

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

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

RODAGE

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

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

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

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

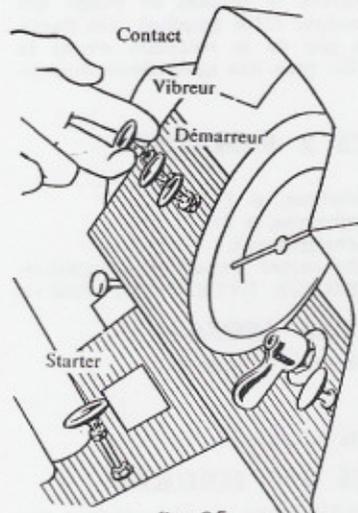


fig. 35

Graissage

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

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

TOUS LES JOURS

(environ 10 heures de travail) :

Graissage :

A l'aide de la pompe Téalémit, lubrifiez les 14 graisseurs LUB rouges :

- Articulations de barres de direction : 10 graisseurs — n° 1, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 29, 32 ;
 - Arbre de ventilateur : 1 graisseur, n° 14 ;
 - Fourrure d'embrayage : 1 graisseur n° 26 ;
 - Levier d'embrayage : 1 graisseur, n° 27 ;
 - Axe d'engrenage intermédiaire : 1 graisseur, n° 25.
- Soit : 14 graisseurs.

Entretien :

D'autre part, faites le plein des réservoirs :

- de fuel ;
- d'essence (avec 5 % d'huile) ;
- d'huile.

Vérifiez :

- le plein du radiateur ;
- la pression de gonflement des pneus.

Nettoyez :

- le filtre à air si vous travaillez en atmosphère poussiéreuse.

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

TOUTES LES SEMAINES

(50 à 60 heures de travail) :

Graissage :

Lubrifiez les 13 graisseurs LUB jaunes :

- Axes de pivot de roue AV : 2 graisseurs, n° 3-30 ;
 - Moyeux de roues avant : 2 graisseurs, n° 2-31 ;
 - Arbre de balladeurs : 1 graisseur, n° 12 ;
 - Pédales de frein : 1 graisseur, n° 13 ;
 - Trompettes droite et gauche : 2 graisseurs, n° 15-20 ;
 - Tige gauche de suspension de bras d'attelage : 2 graisseurs, n° 17-18 ;
 - Frein à main : 1 graisseur, n° 22 ;
 - Axe de pédale d'embrayage, n° 24 ;
 - Axe de patin de frein d'embrayage, n° 28.
- Soit : 13 graisseurs.

Opérations périodiques de graissage et d'entretien

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

Lubrifiez à la burette les points suivants (points bleus) :

- 21. Timonerie de frein à main ;
- 23. Timonerie de commande de relevage ;
- 33. Dynamo ;
- 34. Timonerie d'accélérateur à main.

Vérifiez les niveaux des carters :

- relevage hydraulique ;
- régulateur ;
- prise de force.

Entretien :

Nettoyez le pot d'échappement et le silencieux (voir « ECHAPPEMENT »). Ouvrez le robinet de purge qui se trouve sous le carter-moteur (côté gauche), dès l'arrivée au garage. N'oubliez pas de le refermer avant la mise en route suivante. En plus des opérations énumérées plus haut :

TOUTES LES 2 SEMAINES

Nettoyez :

- la boule (voir rubrique, p. 7) ;
- la culasse (voir rubrique, p. 8) ;
- les lumières d'échappement.

Contrôlez le niveau du carter d'engrenage intermédiaire (voir « ENGRENAGE INTERMEDIAIRE »).

TOUS LES MOIS

(environ 100 heures de travail) :

Entretien :

Vérifiez le niveau de la batterie.

TOUTES LES 200 HEURES

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

APRÈS 500 HEURES

Vérifiez le niveau du boîtier de direction.

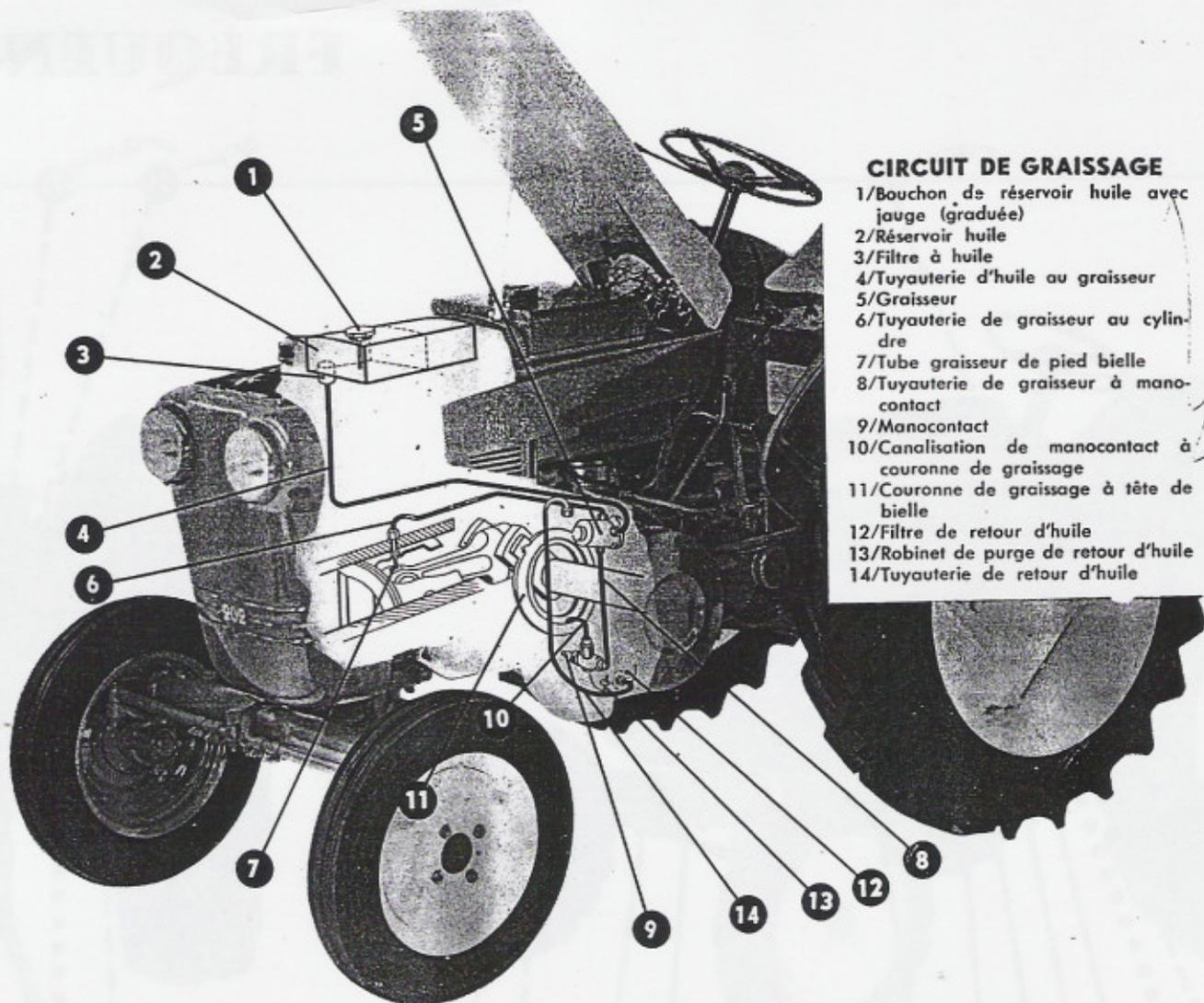
TOUS LES ANS

Graissez modérément (un coup de pompe suffit) les graisseurs suivants :

- Boîte d'équerre du Visamatic n° 11 ;
- Câbles de freins, n° 16 et 19.

AU BOUT DE 3.000 HEURES

Vidangez la boîte et le pont, ainsi que le carter de prise de force.



CIRCUIT DE GRAISSAGE

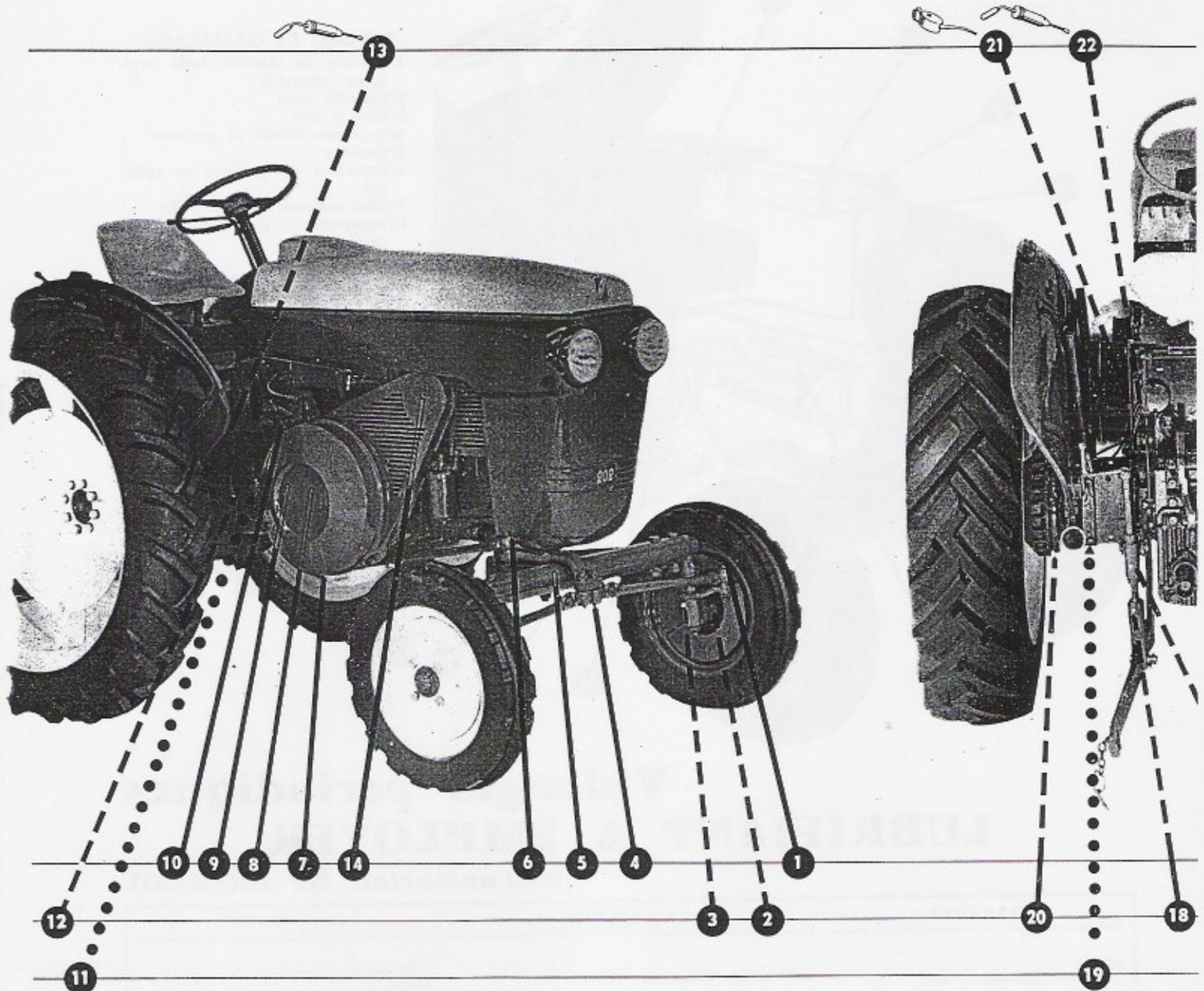
- 1/Bouchon de réservoir huile avec jauge (graduée)
- 2/Réservoir huile
- 3/Filtre à huile
- 4/Tuyauterie d'huile au graisseur
- 5/Graisseur
- 6/Tuyauterie de graisseur au cylindre
- 7/Tube graisseur de pied bielle
- 8/Tuyauterie de graisseur à manoccontact
- 9/Manoccontact
- 10/Canalisation de manoccontact à couronne de graissage
- 11/Couronne de graissage à tête de bielle
- 12/Filtre de retour d'huile
- 13/Robinet de purge de retour d'huile
- 14/Tuyauterie de retour d'huile

Vidanges périodiques LUBRIFIANT A EMPLOYER

Préconisation BP ENERGOL

ORGANES	OPÉRATIONS	LUBRIFIANTS
MOTEUR Réservoir contenant 5 litres.	Faire le plein chaque jour.	ÉTÉ : DC 110 (classe SAE 40). HIVER : DB 109 (classe SAE 30).
CARTER DE RÉGULATEUR Contenance : 0,75 litre.	Vérifier le niveau toutes les 100 heures. Vidanger toutes les 500 heures.	— d' —
RELEVAGE HYDRAULIQUE Contenance optimum : 4 litres (1). Niveau minimum : 2,5 litres.	Vérifier le niveau toutes les 100 heures. Première vidange après 50 heures. Vidanges suivantes toutes les 200 heures.	BP ENERGOL MOTOR OIL SAE 20 W.
BOITE DE VITESSES ET PONT Contenance : 12 litres.	Première vidange après 1.500 heures. Vidanges suivantes toutes les 3.000 heures.	BP ENERGOL CARTER SAE 140 EP.
CARTER DE TRANSMISSION DE PUISSANCE Contenance : 1 litre.	Vérifier le niveau toutes les 100 heures. Évacuer le trop-plein, s'il y a lieu. Vidanger toutes les 3.000 heures.	BP ENERGOL CARTER SAE 140 EP.
BOITIER DE DIRECTION Contenance : 0,5 litre.	Vérifier le niveau toutes les 500 heures.	BP ENERGOL CARTER SAE 140 EP.
DYNAMO ACCELERATEUR A MAIN	Graissage modéré à la burette. Quelques gouttes toutes les semaines.	HUILE MOTEUR
ORGANES Graissés à la Pompe TÉCALÉMIT	Suivant les tableaux "FRÉQUENCES DE GRAISSAGE" pages 22 et 23.	GRAISSE BP ENERGOL LC 2.

(1) Dans le cas d'utilisation d'un vérin extérieur (remorque, hydrofourche, etc.), compléter à 6 litres environ.



Journalier	Hebdo-madaire		DESIGNATION
	ROUGE	JAUNE	
1			Rotule de barre d'accouplement roue gauche
		2	Moyeu de roue gauche
		3	Axe de pivot de roue gauche
4			Rotule de barre d'accouplement sur levier double (gauche)
5			Axe de levier double de direction
6			Rotule de barre de direction sur levier double
7			Rotule de barre de direction sur levier de renvoi
8			Axe de levier de renvoi
9			Rotule inférieure de la bielle de direction
10			Rotule supérieure de la bielle de direction
		11	Boîte d'équerre de commande de "Visamatic"
	12		Arbre des baladeurs
	13		Axe de pédale de frein
14			Axe de ventilateur

Journalier	Hebdo-madaire		Annuel VERT
	ROUGE	Jaune	
		15	
			16
		17	
		18	
		20	
			19
			21
		22	
			23

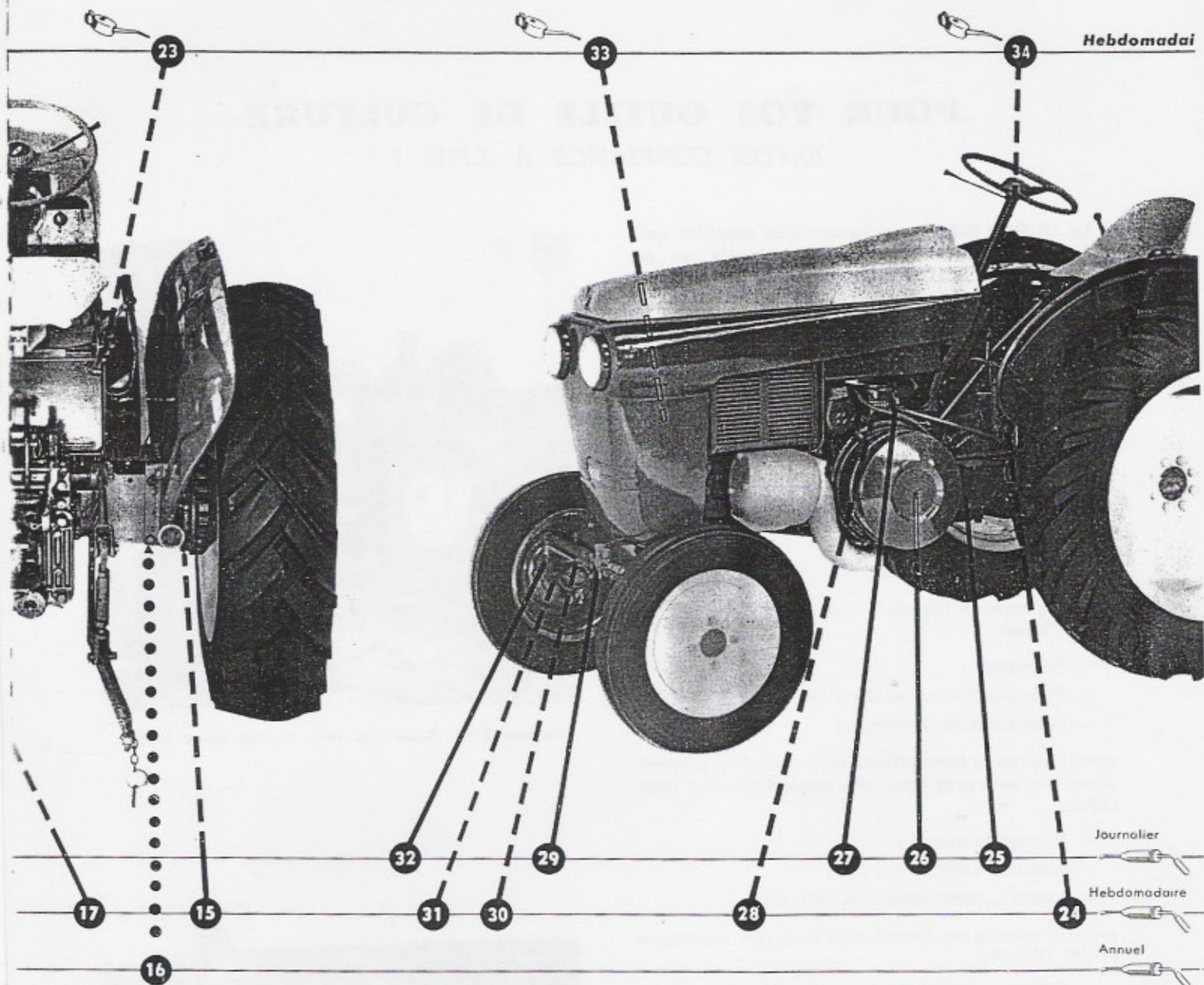
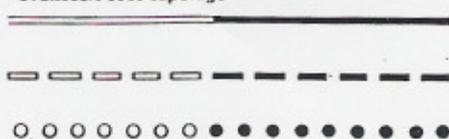
DE GRAISSAGE

Graisseurs sous capotage

Journalier

Hebdomadaire

Annuel



DESIGNATION

Trompette droite
 Câble de frein droit
 Manchon supérieur de la bielle de relevage
 Manchon inférieur de la bielle de relevage
 Câble de frein gauche
 Trompette gauche
 Timonerie de frein à main
 Axe de frein à main
 Timonerie de commande de relevage

Journalier	Hebdomadaire		Annuel	DESIGNATION
ROUGE	Jaune	Bleu	VERT	
	24			Axe de pédale d'embrayage
25				Axe d'engrenage intermédiaire
26				Arbre manivelle
27				Axe de commande d'embrayage
	28			Axe de patin de frein d'embrayage
29				Rotule de barre d'accouplement sur levier double (droite)
	30			Axe de pivot de roue droite
	31			Moyeu de roue droite
32				Rotule de barre d'accouplement roue droite
		33		Dynamo
		34		Timonerie d'accélérateur à main

POUR VOS OUTILS DE CULTURE

FAITES CONFIANCE A S.F.V. !

Le SUPER 202 est un instrument complet qui, grâce aux outils spécialement adaptés de sa « CHAÎNE DE CULTURE », vous permet d'exécuter tous vos travaux :

- Charrues à socs : simples, reversibles, alternatives ou vigneronnes ;
- Charrues à disques ;
- Sous-soleuses ;

pour les labours de tous types et travaux profonds dans les terrains les plus variés.

- Déchaumeuses et pulvérisateurs à disques ;
- Canadiens, scarificateurs ;
- Barre porte-outils ;

pour les travaux superficiels de préparation du sol toute l'année.

- Bineuses ;
- Pulvérisateurs, poudreuses ;
- Distributeurs d'engrais ;

pour l'entretien des cultures et des récoltes propres et saines, assurant ainsi des rendements les plus élevés.

- Barres de coupe ;
- Rateaux andaineurs ;
- Lieuses, moissonneuses-batteuses ;

pour la récolte en temps opportun des fourrages et des céréales.

- Remorques trainées, semi-portées basculantes et équilibrées ;

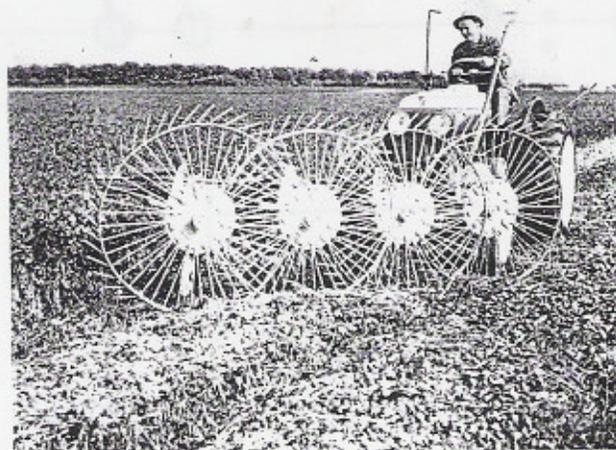
pour le transport de tous vos produits dans les meilleures conditions d'économie, mêlant vos récoltes rapidement à l'abri.

L'hydrofouche vous permettra, par ailleurs, d'effectuer sans peine les manipulations de fumier, fourrage, terre, etc.

L'Agent S.F.V. est en mesure de vous conseiller dans le choix des instruments les mieux adaptés à votre exploitation. N'hésitez pas à le consulter.



Tracteur S.F.V. Super 202 avec charrue bi-soc portée.



Tracteur S.F.V. Super 202 avec rateau andaineur.