

MANUEL D'ATELIER

AGROCOMPACT F60 ***AGROCOMPACT 70F3*** ***AGROCOMPACT 70F4*** ***AGROCOMPACT F80*** ***AGROCOMPACT F90***

préface

Cette publication est destinée aux techniciens spécialisés qui doivent intervenir sur nos tracteurs.

Elle contient toute information à caractère général inhérente à nos tracteurs. En particulier nous avons donné beaucoup d'importance aux opérations de contrôle, révision et réglage et aux règles principales de démontage et remontage.

Le manuel d'atelier est l'instrument naturel pour le mécanicien qui a fréquenté les stages de formation et de perfectionnement qui sont organisés chaque année auprès de l'Ecole pour Mécaniciens à notre siège central, qui lui permettent d'intervenir avec précision, rationalité et compétence sur le tracteur.

Son contenu est donc un point de repère très important pour le technicien réparateur, lorsqu'il désire une confirmation au sujet des modalités d'intervention. Il est donc de bonne règle que chaque atelier agréé dispose de ce matériel pour pouvoir le consulter promptement au besoin.

Nous remercions dès maintenant pour leur collaboration tous ceux qui voudront nous faire parvenir des indications ou conseils nous permettant d'enrichir nos publications.

CLICK HERE TO **DOWNLOAD** THE COMPLETE MANUAL

- Thank you very much for reading the preview of the manual.
- You can download the complete manual from: www.heydownloads.com by clicking the link below

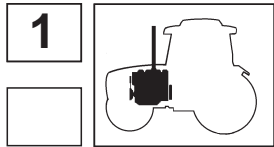


- Please note: If there is no response to CLICKING the link, please download this PDF first and then click on it.

CLICK HERE TO **DOWNLOAD** THE COMPLETE MANUAL

TABLEAU DES CONVERSIONS

DE	EN	multiplier par:
inch	cm	2.540
cm	inch	0.394
foot	m	0.305
m	foot	3.281
yard	m	0.914
m	yard	1.094
Eng. miles	km	1.609
km	Eng. miles	0.622
Sq.in.	cm ²	6.452
cm ²	Sq.ft.	0.155
Sq.ft.	m ²	0.093
m ²	Sq.ft.	10.77
Sq.yard	m ²	0.835
m ²	Sq.yard	1.197
Cu.in.	cm ³	16.39
cm ³	Cu.in.	0.061
Cu.ft.	Liter	28.36
Liter	Cu.ft.	0.035
Cu.yard	m ³	0.763
m ³	Cu.yard	1.311
Imp.gall.	Liter	4.547
Liter	Imp.gall.	0.220
US gall.	Liter	3.785
Liter	US gall.	0.264
pint	Liter	0.568
Liter	pint	1.762
quart	Liter	1.137
Liter	quart	0.880
oz.	kg	0.028
kg	oz.	35.25
lb.	kg	0.454
kg	lb.	2.203
lb.ft.	kgm	0.139
kgm	lb.ft.	7.233
lb/in.	kg/m	17.87
kg/m	lb/in.	0.056
lb./sq.in.	kg/cm ²	0.070
kg/cm ²	lb/sq.in.	14.22
lb./Imp.gall.	kg/l	0.100
kg/l	lb./Imp.gall.	10.00
lb./US gall.	kg/l	0.120
kg/l	lb./US gall.	8.333
lb./cu.ft.	kg/m ³	16.21
kg/m ³	lb./cu.ft.	0.062
cu.ft./lb.	m ³ /kg	0.062
m ³ /kg	cu.ft./lb.	16.21
Nm	kgm	0.102
kgm	Nm	9.81
kW	PS	1.36
PS	kW	0.736
bar	kg/cm ²	1.014
kg/cm ²	bar	0.981
dm ³	l	1
l	dm ³	1



Distribution - données techniques

- A - Point mort haut (PMH)
- B - Point mort bas (PMB)
- C - Avance à l'injection
- D - Chevauchement des soupapes

- a - Admission
- b - Echappement
- c - Ouverture
- d - Fermeture

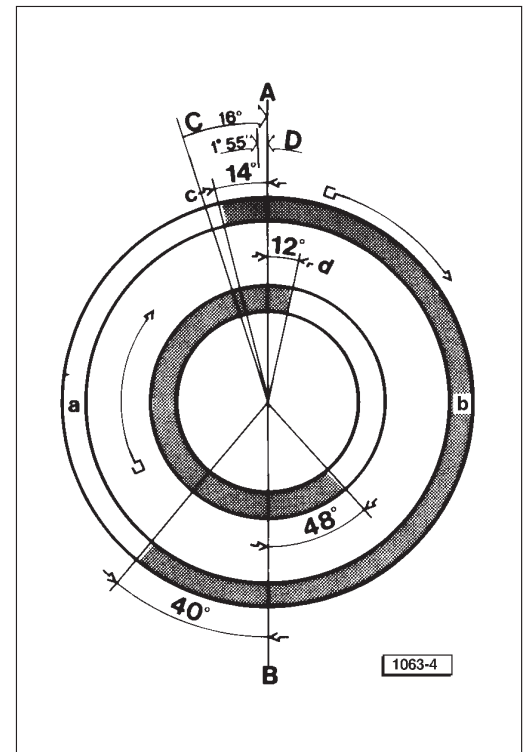
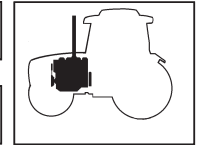


Diagramme de distribution

Diagramme de distribution

au moyen de soupapes en tête et arbre à cames monté dans le bloc moteur cames

disposition des soupapes		verticale en ligne
soupapes d'admission		
- ouverture avant le PMH		14°
- fermeture après le PMB		40°
soupapes d'échappement		
- ouverture avant le PMB		48°
- fermeture après le PMH		12°
jeu entre soupapes et culbuteurs (à moteur froid)	mm	0,20
avance à l'injection (géométrique) avant le PMH		16°
course du piston par rapport à l'avance à l'injection	mm	2,92



Prévoir les contrôles suivants:

- **saillie du cylindre du carter moteur de 0,02** à 0,08 mm, voir aussi cote **C** sur figure 7.

- **saillie du piston par rapport au plan d'appui des joints de culasse sur le cylindre de 0,14** à 0,78, voir cote **D** sur figure 7, et choisir les joints les plus convenables parmi ceux indiqués au point **D** dans le tableau ci-dessous.

ATTENTION: Le choix de l'épaisseur du joint se fait par rapport à la cote **D** mesurée (correspondant à la saillie du piston par rapport au plan d'appui des joints de culasse).

Mise en place de la chemise dans le bloc-cylindres

Mettre un cordon de Loctite AUX 935 sur toute la périphérie dans zone **A** comme le montre la figure 6.

Aligner la chemise sur l'axe du logement et, tout en la maintenant en position verticale, la placer dans le bloc-cylindres en prenant garde de ne pas enlever de pâte ni d'encrasser les joints de Loctite.

Utiliser un outil de compression pour faciliter la mise en place des joints sur le fût dans le bloc-cylindres.

(Ne pas utiliser de marteau pour effectuer cette opération).

Placer les chemises dans le carter-cylindres et les bloquer en utilisant l'outil spécial 5.9030.481.4 pendant 4 heures environ.

Avant le montage du joint, nettoyer soigneusement les faces B et C d'appui des joints toriques assurant l'étanchéité entre les culasses et le carter à proximité des trous de passage de l'eau de refroidissement du moteur et d'appui du joint de culasses.

Avvertissement: Remplacer les deux joints lors de chaque démontage nécessaire de la chemise du carter.

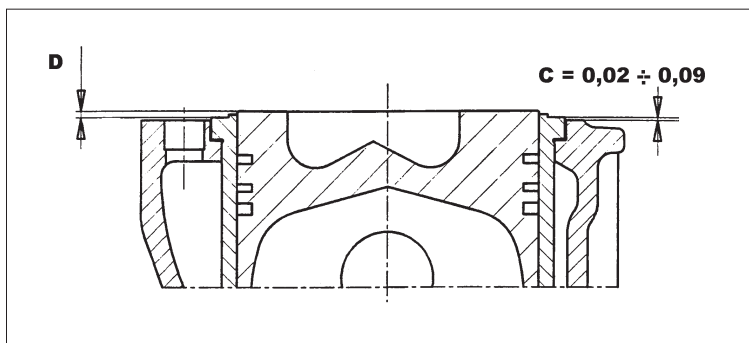


Fig. 7 - Détermination de l'épaisseur du joint de culasse moteur.

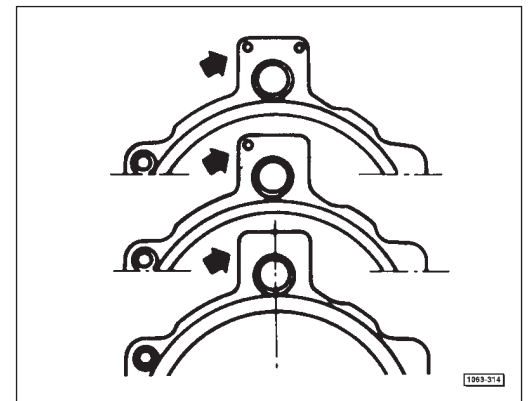


Fig. 5 - Joint culasse moteur.

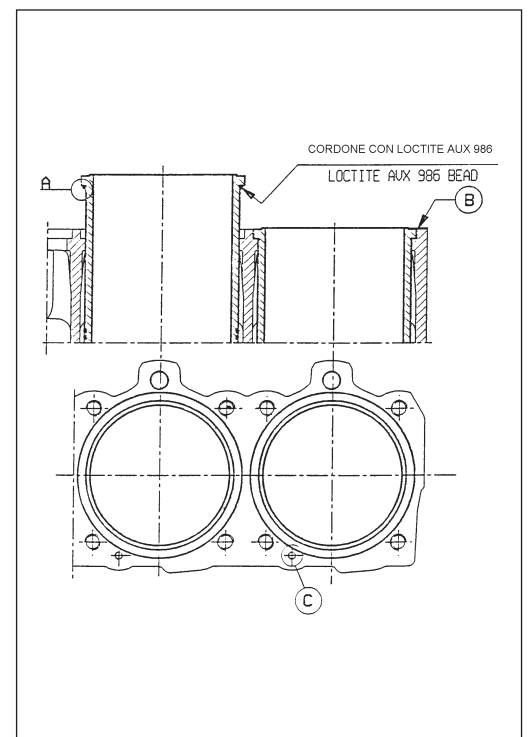


Fig. 6 - Application de silicone sur le bloc-cylindres.

		Ø usinage	Ø usure maxi
A - diamètre interne mesuré à la moitié du cylindre	mm	105,000 $\begin{smallmatrix} -0 \\ +0,022 \end{smallmatrix}$	105,100
B - erreur de cylindricité	mm	0,020	0,080
C - retrait du piston par rapport au plan d'appui des joints de culasse sur le cylindre	mm	0,14±0,78	
D - détermination de l'épaisseur du joint de culasse		D mesurée	épaisseur du joint
- code réf. du joint 078.1451.0	mm	-0,14±0,40	1,2 sans coches de repérage
- code réf. du joint 078.1452.0	mm	-0,41±0,60	1,4 avec 2 coches de repérage
- code réf. du joint 078.1253.0	mm	-0,61±0,78	1,6 avec 1 coches de repérage

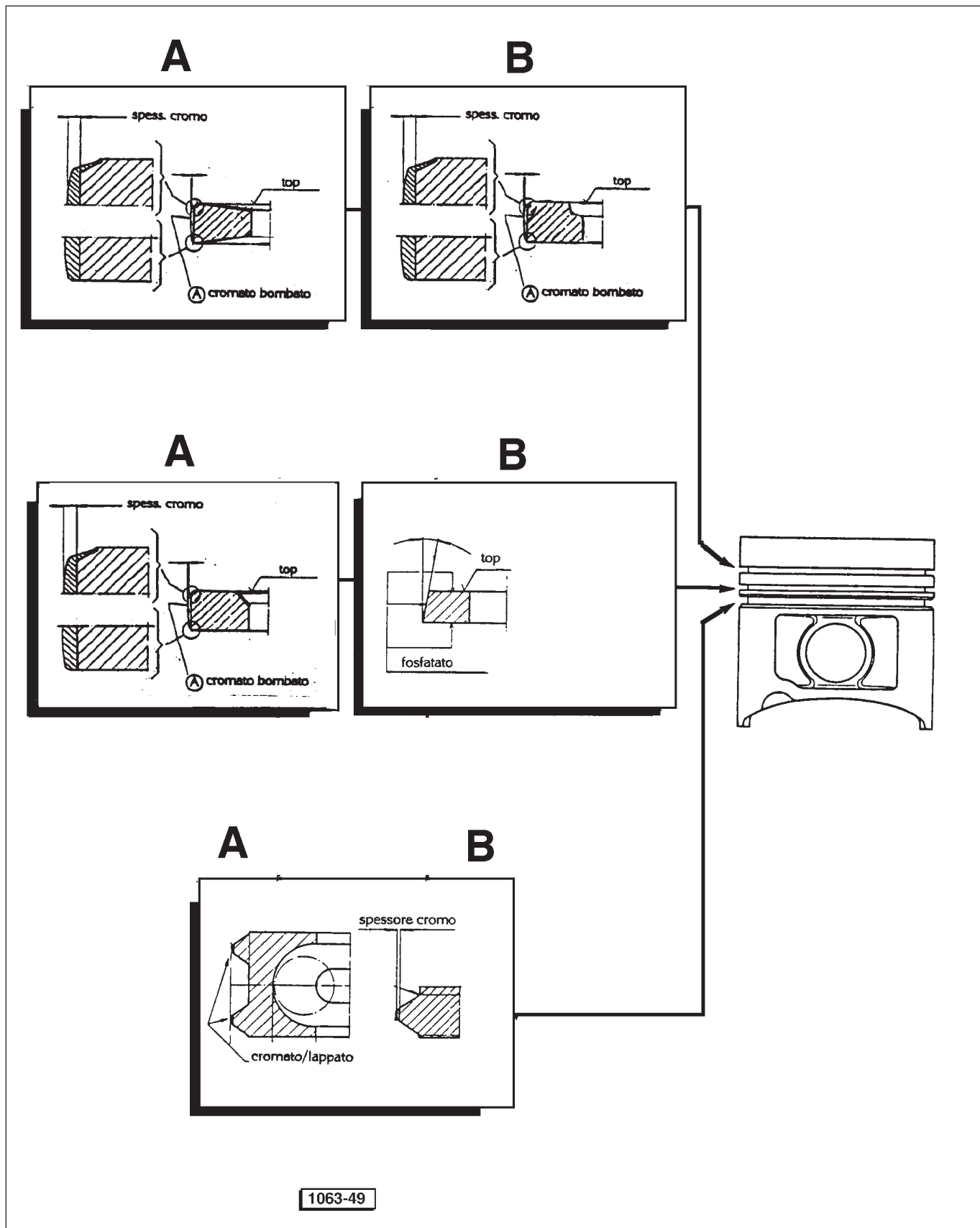
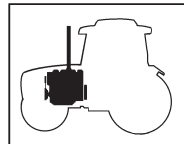
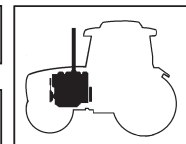


Fig. 30 – Instructions de montage des segments dans leurs gorges respectives. A – moteurs atmosphériques B – moteurs turbo-compressés.



Nettoyage des culasses

Procéder à un nettoyage soigné de la culasse en éliminant tous les dépôts de calamine se trouvant dans les conduits d'échappement et d'admission. Nettoyer aussi attentivement que possible, les ailettes de refroidissement de la culasse.

Contrôle des sièges des soupapes

Prévoir d'abord la désincrustation et un nettoyage soigné et ensuite vérifier qu'il n'y ait aucun signe d'enfoncement et de corrosion sur les surfaces de contact des soupapes. Dans le cas contraire, les remplacer.

Pour le montage de nouveaux sièges procéder de la manière suivante: refroidir les sièges en les plongeant dans de l'azote liquide ce qui permettra l'introduction dans la culasse par libre accouplement.

Les sièges de soupapes de rechange sont fournis par le constructeur déjà préfinis, de ce fait, aucune opération d'usinage n'est requise. Eviter, au moment du montage, d'enfoncer les sièges en tapant sur leurs bords, cela les déformerait certainement.

N.B. - Si l'on ne dispose pas d'azote liquide pour le refroidissement des sièges, avant le montage, il est possible de chauffer la culasse jusqu'à une température de $200 \div 300^{\circ}\text{C}$.

Contrôle des soupapes

Avec une brosse convenable, procéder au décalaminage des soupapes.

Le siège d'étanchéité doit être intacte, s'il est nécessaire, procéder au nettoyage ou au remplacement.

S'assurer que la queue de soupape n'ait pas subi de déformations et que le diamètre soit conforme aux prescriptions du constructeur.

Essais d'étanchéité des soupapes

Après le rodage des sièges, il est nécessaire d'en vérifier l'étanchéité: boucher avec les soupapes elles-mêmes les trous d'admission et d'échappement. Tout en versant de l'essence, aucune perte ne doit se produire; (s'il s'agit de nouvelles soupapes un léger égouttement est permis).

Contrôle des guides des soupapes

Contrôler l'état, des surfaces des alésages des guides de soupapes; ils doivent être parfaitement polis, donc aucun signe de grippage ou rayure ne doit être visible.

Le contrôle du diamètre interne s'effectue à l'aide du calibre réf. 5.9030.020.0 (fig. 17). En cas d'usure excessive en prévoir la substitution. Au remontage, les guides des soupapes doivent faire saillie du siège sur la culasse moteur de $14,5 \pm 0,2 \text{ mm}$

Cette cote est rétablie automatiquement si au montage on utilise l'outil spécifique.

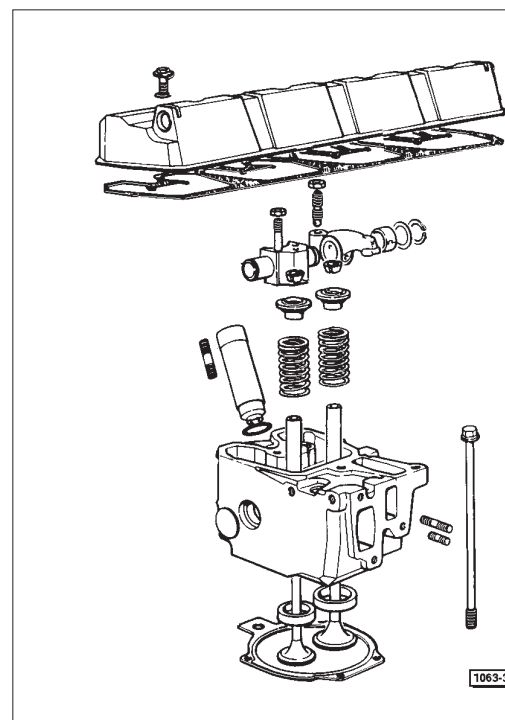


Fig. 9 - Culasses, cylindres, soupapes et culbuteurs. (Dans la figure est représenté le joint.)

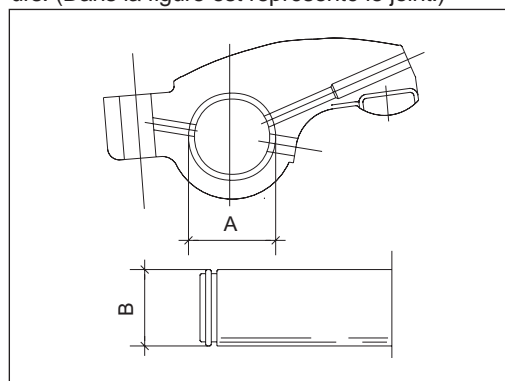


Fig. 10 - Positionnement des bagues et des culbuteurs et cotes de contrôle de l'usure.
A - diamètre interne des bagues des culbuteurs.
B - diamètre des axes des culbuteurs

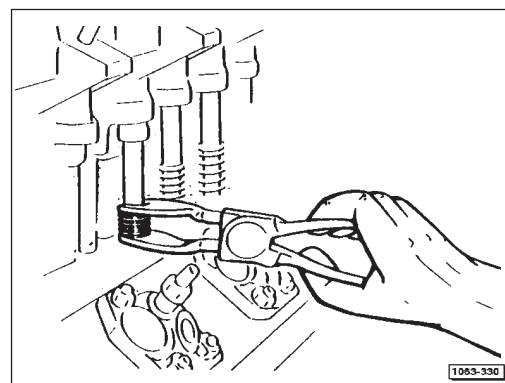
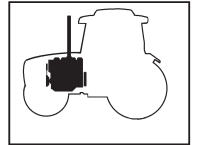


Fig. 11 - Outil réf. 5.9030.635,0 pour le démontage des cache-tringles des poussoirs.



Boîtier supérieur (fig.13)

Visser sur le boîtier les vis de fin de course mini et maxi des leviers de commande de l'accélérateur.

Monter la bague **G** avec l'anneau torique d'étanchéité au moyen de l'écrou **H**; appliquer les leviers internes et externes de commande de l'accélérateur. Mettre en position la cuvette porte-ressort **I** et les ressorts **L**; fixer le levier **M** en ayant au préalable introduit dans la boîte le manchon **N**. Monter la tige de butée de fin de course **O**.

Positionnement du levier M du régulateur

A l'aide d'une clé à pipe (Allen) tourner la tige de butée **O** jusqu'à obtenir une cote de 2 mm entre le bord inférieur du boîtier et le bout de la tête de la tige de butée, comme en fig. 13.

Monter le boîtier supérieur sur le boîtier inférieur en plaçant au préalable le ressort **P** du supplément automatique sur le manchon **N**.

Tarage du régulateur

Le tarage du régulateur se fait d'une manière extrêmement simple ne demandant aucun emploi d'outils spécifiques. La méthode prescrite permet le rattrapage de tous les jeux qui peuvent se produire sur les leviers durant l'utilisation, puisque l'on intervient sur le régulateur quand il est monté et avec moteur en marche. Ce réglage doit être effectué dans le cas où l'on est intervenu extérieurement par la substitution du régulateur, des pompes à injection ou des tiges de commande des pompes.

Important - chaque fois que le régulateur est désaccouplé du moteur il est nécessaire de déconnecter le câble du pôle positif de la batterie afin d'éviter de dangereux départs du moteur.

Procéder de la façon suivante:

- démarrer le moteur et, par l'intermédiaire de l'accélérateur à main, augmenter le régime jusqu'à ce qu'une vitesse de 2000 ± 100 tr/min. soit atteinte. (Le moteur ne doit pas être soumis à des charges d'entraînement; vérifier qu'il ne présente pas de fluctuations de régime);
- à l'aide d'une clé à pipe (figure 16) effectuer le réglage en dévissant la vis d'ajustage du débit maximum de gas-oil (agir dans le sens contraire à celui des aiguilles d'une montre), jusqu'à ce que le moteur tende à s'arrêter. (Il est toutefois possible qu'il reste en marche et se stabilise - grâce au dispositif d'alimentation supplémentaire de gas-oil - à un régime de 300 à 500 tr/min.).

Attention: la recherche de cette condition doit être accomplie d'une façon très précise en agissant avec la plus grande méticulosité, c'est-à-dire:

- rechercher indicativement le point de début de l'abaissement des tours moteur;
- visser d'environ 3 tours la vis permettant ainsi au moteur de se stabiliser au régime de 2000 tr/min;
- tout doucement et lentement, dévisser d'abord la vis de deux tours complets et ensuite par petits coups d'environ 30° de façon qu'à chaque déplacement de la vis puissent passer de 2 à 3 secondes jusqu'à constater le point d'arrêt du moteur.

Moteur arrêté, placer sur la tête de la vis **A** (fig. 15) un comparateur et après l'avoir réglé à zéro, visser la vis du nombre de tours indiqué dans le tableau, jusqu'à lire sur le comparateur un déplacement du curseur comme indiqué ci-dessous.

TYPE DE MOTEUR	REGIME	HP	N. DE TOURS DE VISSAGE DE LA REGLAGE
1000.3 W1	2350	60	7
1000.3-WT1	2350	70	7,25
1000.4- W4	2350	70	6
1000.4- W3	2350	80	6,75
1000.4-WT1	2350	87	7,1

N.B.: L'accomplissement de ce réglage peut se faire seulement après que l'huile ait atteint une température de 80°C. Serrer le contre écrou.

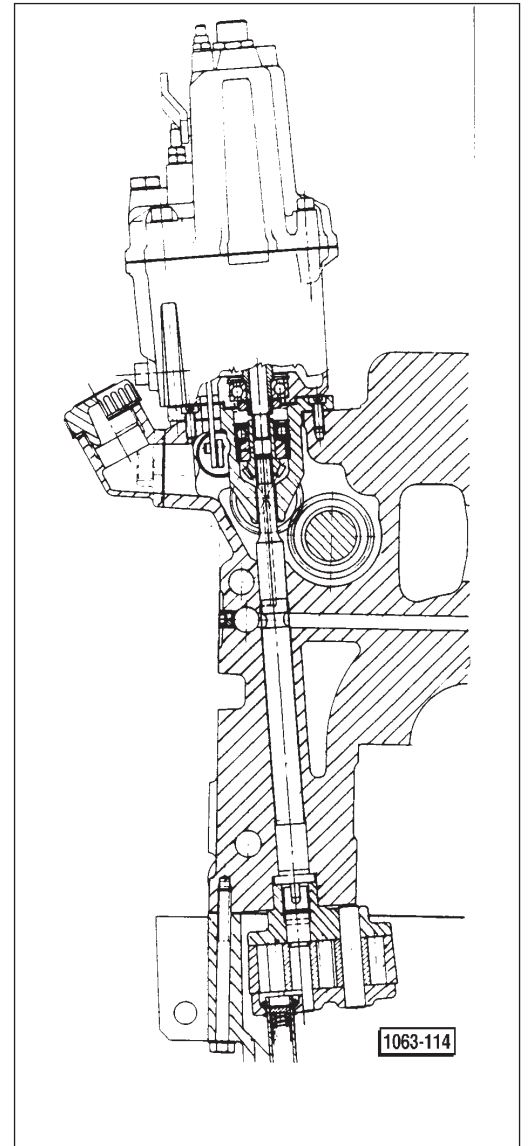


Fig. 14 – Groupe régulateur monté sur le moteur. (Pour moteur 4 cylindres avec régulateur mécanique).

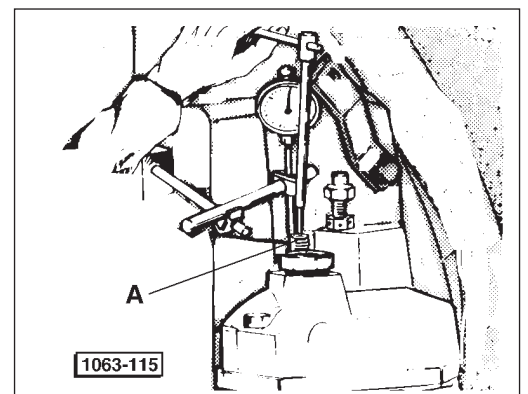
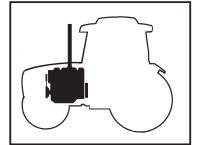


Fig. 15 - Ensemble régulateur monté sur le moteur.

Moteur

1



Alimentation

16

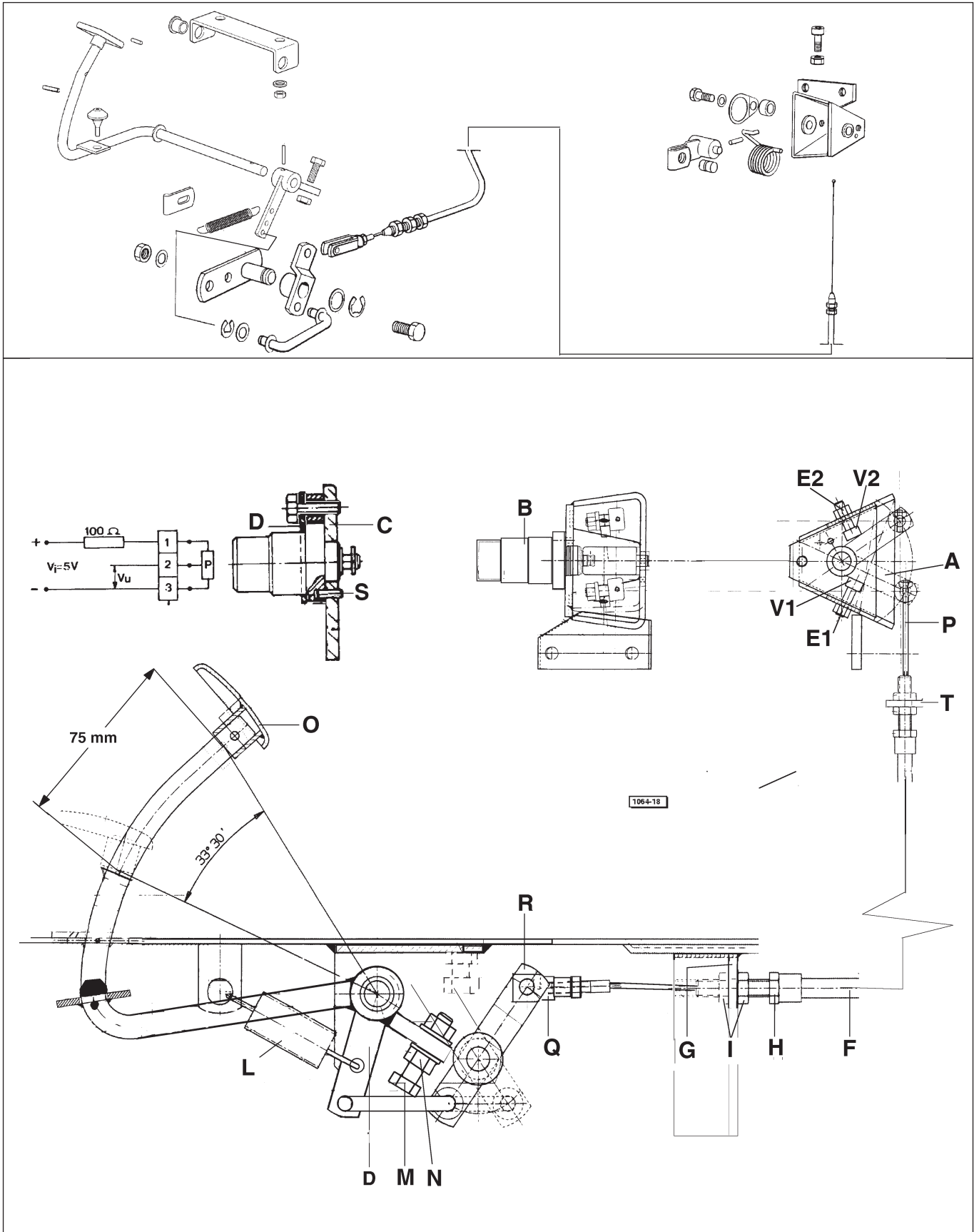


Fig. 31 - Schéma de réglage de la pédale d'accélérateur (1 version).

Remplacement de l'arbre de la distribution ou du bloc-cylindres

À chaque remplacement, il faut impérativement répéter toutes les opérations de calage de distribution et des pompes d'injection, tandis que le tarage des pompes n'est plus à refaire.

Positionner dans le bloc-cylindres la pompe neuve avec la crémaillère bloquée en veillant à faire entrer le pion dans la tige de commande; procéder comme indiqué page 80 (positionnement des pompes).

Remplacement de la tige de commande des pompes

Procéder au remontage de la tige de commande neuve en suivant les opérations reportées à la page 80 (positionnement des pompes) et effectuer toutes les opérations relatives au positionnement des pompes d'injection.

Réglage des pompes d'injection 2.4619.140.0 (type BOSCH PFR 1K 90 A 543) et 2.4619.030.0 (type BOSCH PFR 1K 90 A 555)

Les opérations de tarage revêtent un rôle fondamental pour le fonctionnement correct du moteur; elles doivent être accomplies dans un atelier spécialisé équipé des suivants outils spéciaux de la maison BOSCH.

- Injecteur moteur 2.4719.200.0/10
- Tuyeau de refoulement Ø6x1.5x267
- Huile d'essai ISO 4113 a
- Pression d'alimentation 0,4 ± 0,05 bar
- Arbre à cames N. 1 686 101 021 (avec levée 7 mm)
- Sortie trou d'alésage Ø 1mm

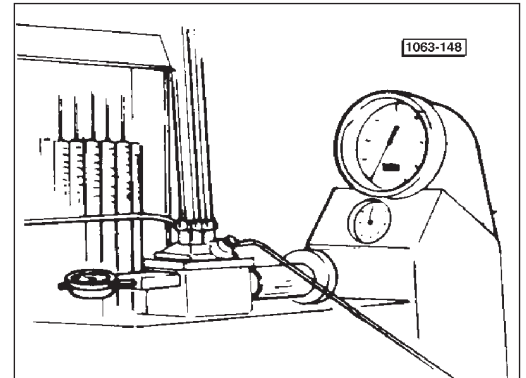


Fig. 14 - Banc de tarage des pompes d'injection.

Valeurs de tarage

réglages		60 - 85 HP	
Conditions d'essai	tuor/min.	écartement de X* en mm	débit mm/levée
1°prova	300	-3,5	12,5 ÷ 13,5
2°prova	750	3	99 ÷ 105
3°prova	1300	3	84 ÷ 90
4°prova	100	9	76 ÷ 95

caractéristiques pompe d'injection

Prélevée nominale de débit de refoulement à X+3 = 2,4+ 2,5

- Soupape de reflux bar 70
- Profondeur encoche de retard à l'amorçage mm 0,5
- Début d'intervention encoche de retard mm X+ 7

*X - Positions de référence du cliquet de la pompe de injection obtenu par l'outil spécial BOSCH.

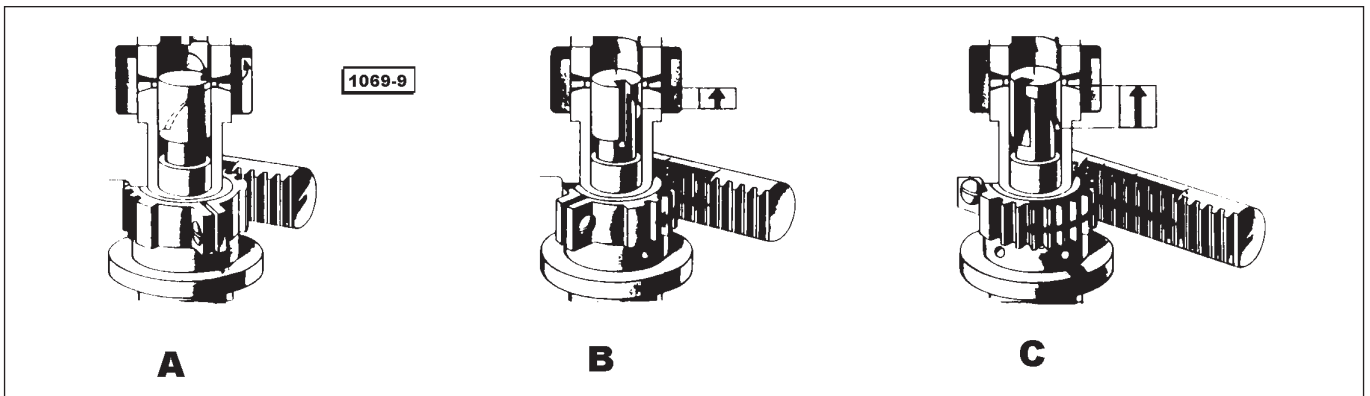


Fig. 15 – Éléments de pompage.

- A - aucun débit ; le gazole est refoulé par le forage longitudinal.
- B - débit partiel ; l'efficacité de réglage ouvre le flux de refoulement à course partielle.
- C - débit maximum ; la course correspond au débit maximum.

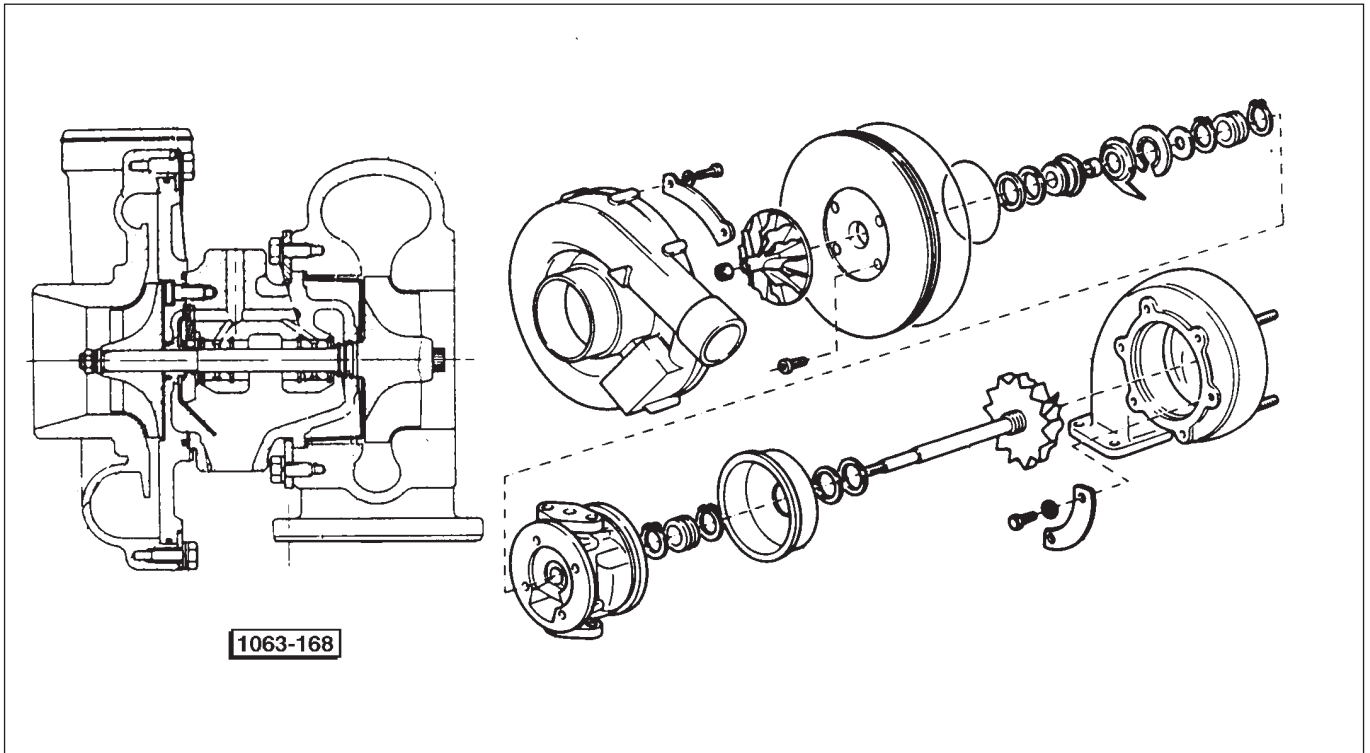
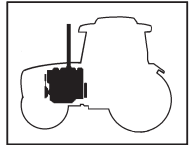


Fig. 8 - Pièces composant le groupe turbocompresseur.

Montage du turbocompresseur dans le moteur (fig. 9)

Fixer l'ensemble du turbocompresseur à son propre support. Tout d'abord placer le manchon à l'ensemble du turbocompresseur, et ensuite le support de pot d'échappement au collecteur d'échappement en les fixant, à la main, avec les boulons spéciaux.

Serrer d'abord les boulons du support **B** et ensuite ceux du manchon **A**.

Raccorder les tuyaux de graissage.

Attention: ne jamais accélérer à fond lorsque le moteur est froid. Laisser tourner le moteur à un régime légèrement au-dessus du ralenti pendant 1-2 minutes, de façon à permettre une élévation progressive de la température d'huile (le turbocompresseur étant lubrifié par l'huile moteur) et donc assurer un graissage parfait du rotor. Avant d'arrêter le moteur, après quelques heures de travail lourd, le laisser marcher encore au ralenti pendant quelques minutes, cela pour éviter que le rotor puisse poursuivre sur son "élan" sans être correctement graissé.

Puisque la vitesse normale de travail du rotor est extrêmement élevée (55.000 ÷ 110.000 tr/min.) même quelques secondes sans graissage peuvent provoquer des dommages irréparables

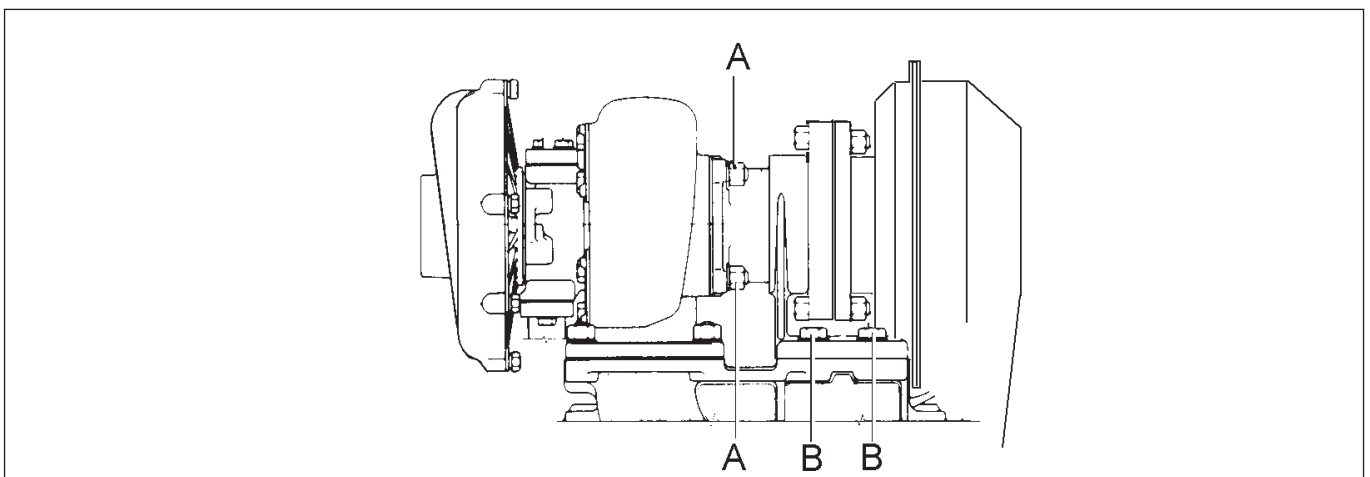


Fig. 9 - Montage du turbocompresseur sur le moteur.

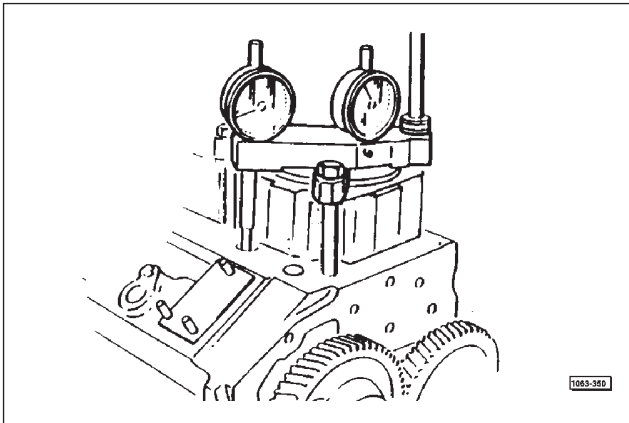
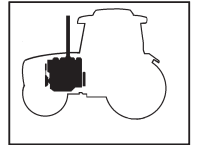


Fig. 41 - Si le pignon de distribution a été déposé de l'arbre à came, effectuer les opérations de calage de la distribution pour le réglage du moteur comme indiqué à la page 77.

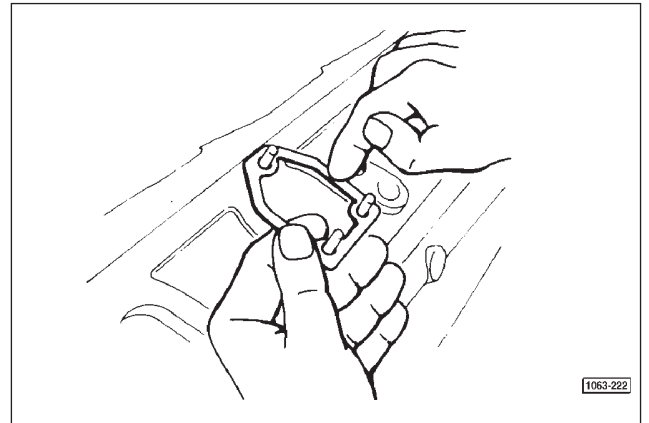


Fig. 42 - Insérer les jeux de cales d'épaisseur entre pompes et bloc-moteur après application de mastic d'étanchéité sur les faces des cales. Par la suite assembler les pompes d'injection.

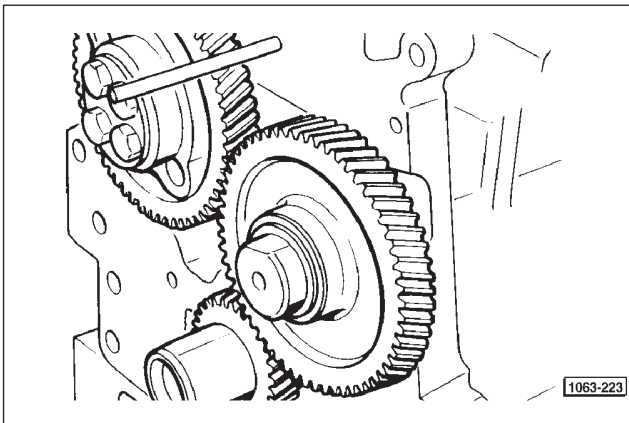


Fig. 43 - Après fixation du pignon de distribution sur l'arbre à came, monter l'engrenage intermédiaire tout en veillant à ce que les burinages des dents coïncident. En cas de remplacement d'un des trois pignons de commande de distribution il faudra prévoir une nouvelle opération calage de la distribution.

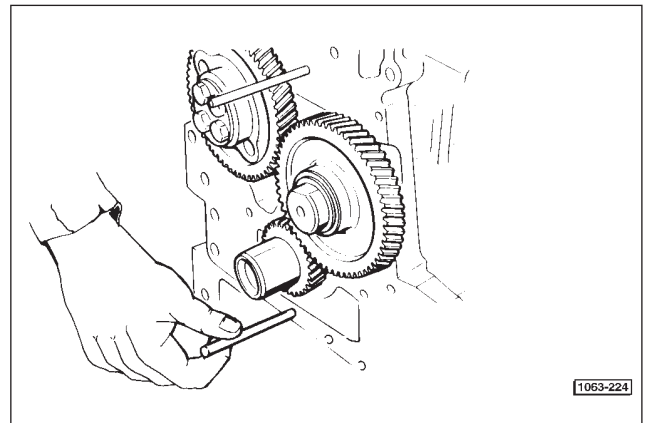


Fig. 44 - Mettre en place des goupilles ou de goujons de centrage du carter de distribution.

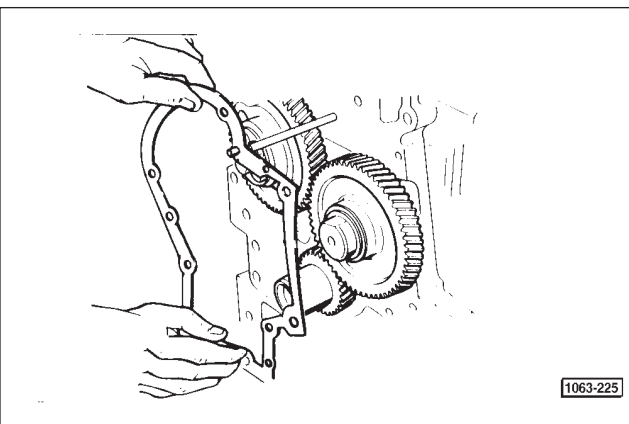


Fig. 45 - Placer les joints entre bloc-moteur et carter de distribution.

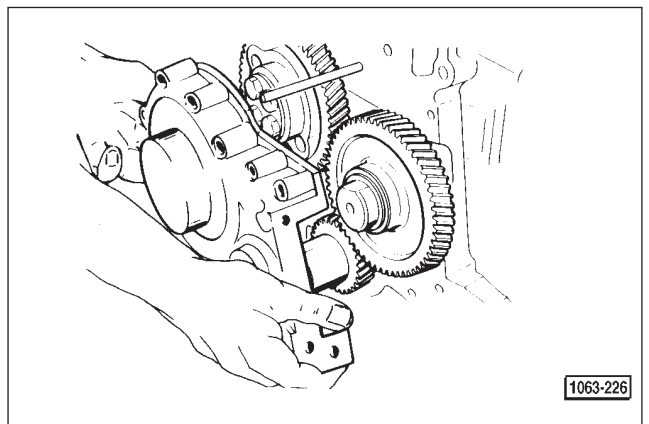


Fig. 46 - Placer le carter de distribution en faisant attention à ne pas endommager la lèvres d'étanchéité qu'il porte.

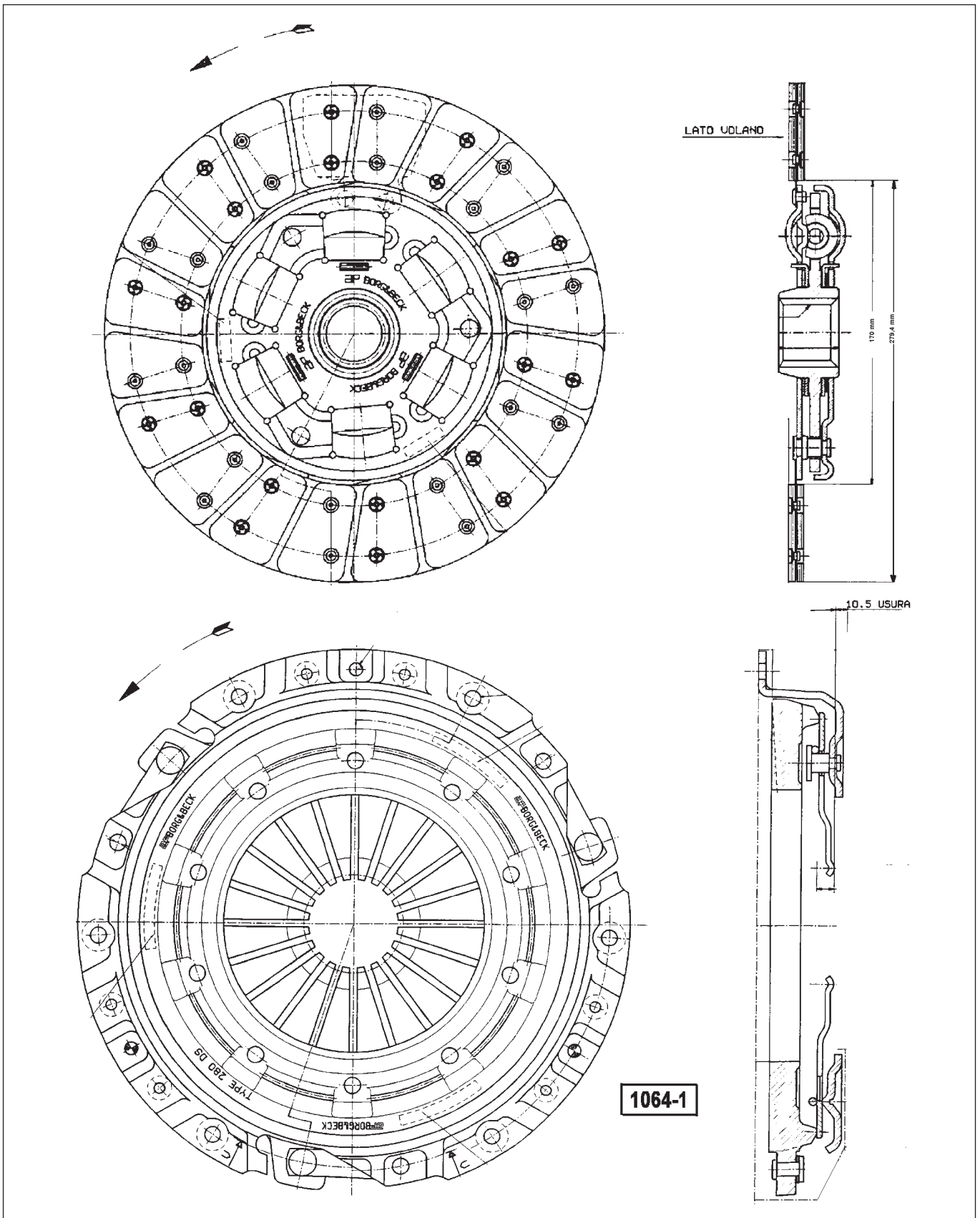
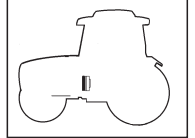


Fig. 2 - Vue d'ensemble de l'embrayage F60 - 70F3.

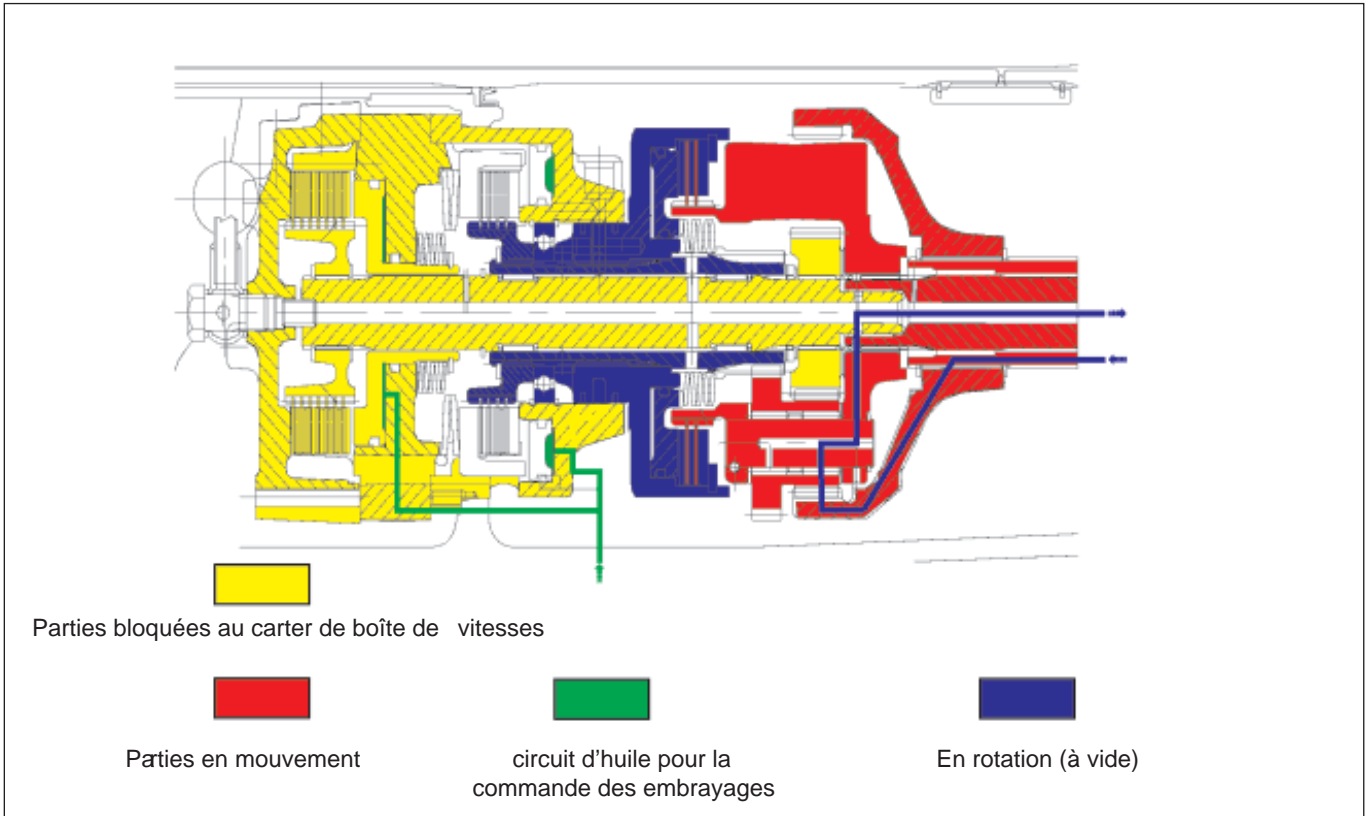
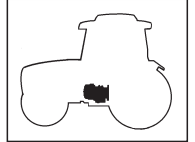


Fig. 5 - Schéma d'enclenchement Powershift avec sélection de la gamme LOW.

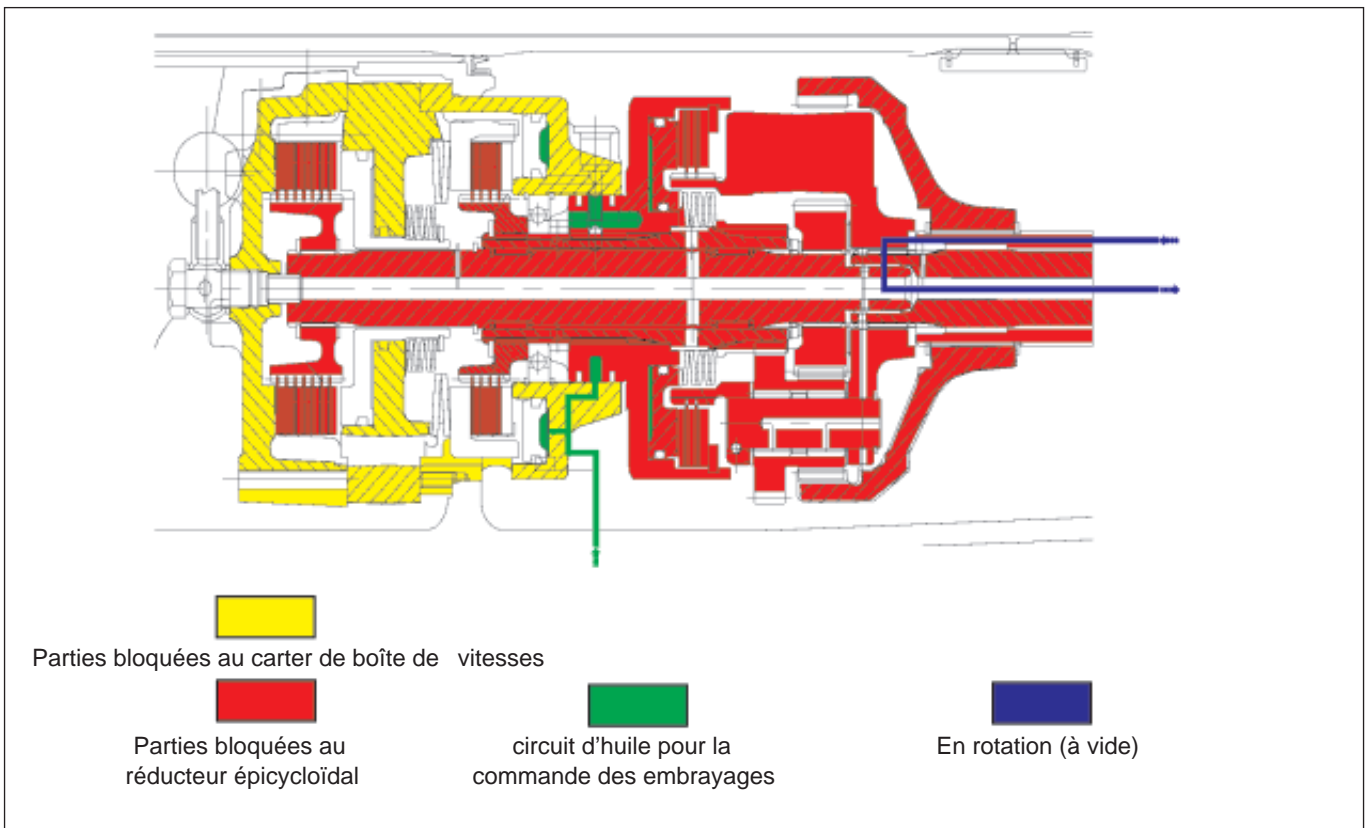
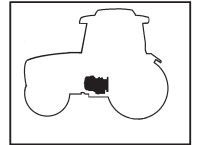
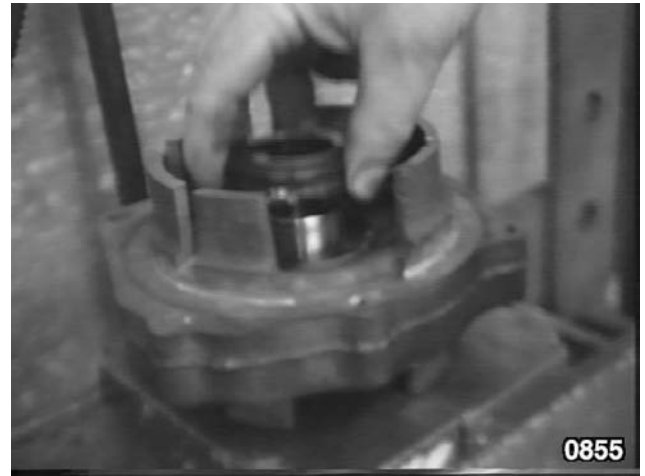


Fig. 6 - Schéma d'enclenchement Powershift par sélection de la gamme HIGH.



0847

Fig. 59 - Déposer le circlip d'arrêt des ressorts.



0855

Fig. 60 - Retirer le groupe de la presse et déposer les rondelles Belleville.



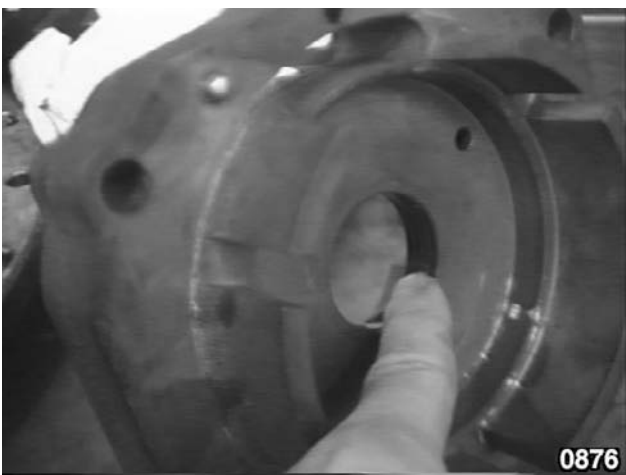
0865

Fig. 61 - Séquence de montage des 5 rondelles Belleville.



0866

Fig. 62 - Déposer le piston.



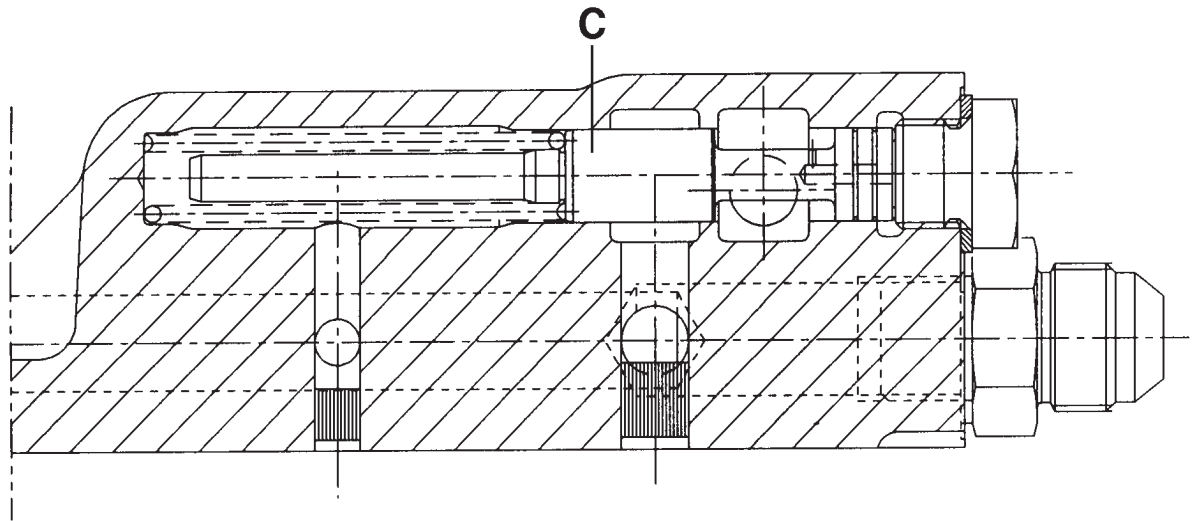
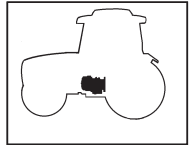
0876

Fig. 63 - Gorge de logement du joint torique dans la cloche de l'embrayage "LOW".

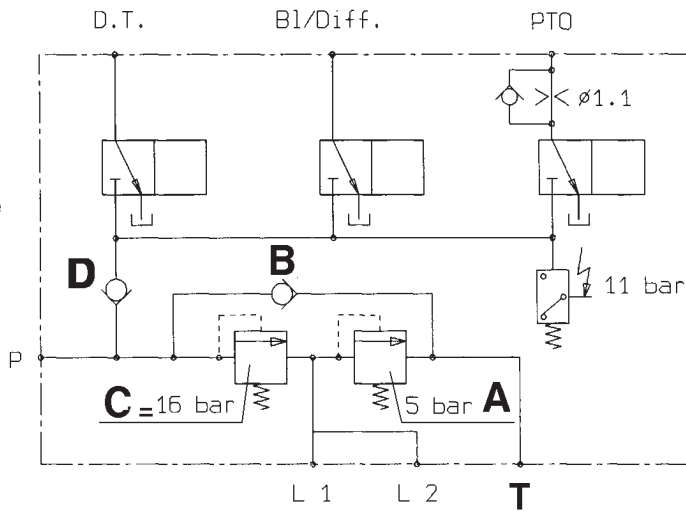


0880

Fig. 64 - Vérifier l'état du joint d'étanchéité du piston de la cloche de l'embrayage de la gamme "LOW".



- A** soupape de réglage de la pression de l'huile de lubrification de la boîte (tarage 5 bar)
- B** clapet anti-retour 30 l/min
- C** soupape de séquence (pression de service 16 bar)
- D** clapet anti-retour
- T** échappement
- L1** tuyau de l'embrayage de P.d.F.
- L2** lubrification de l'arbre secondaire et de l' Powershift



1064-49

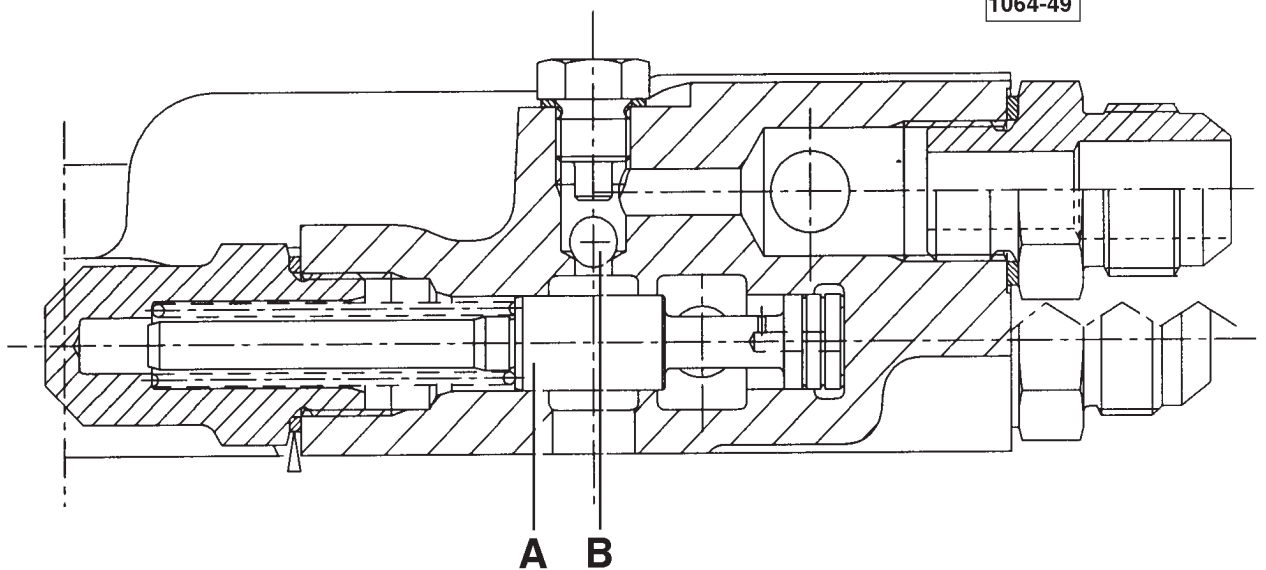


Fig. 85 - Valves de maintien de la pression de la commande Powershift.

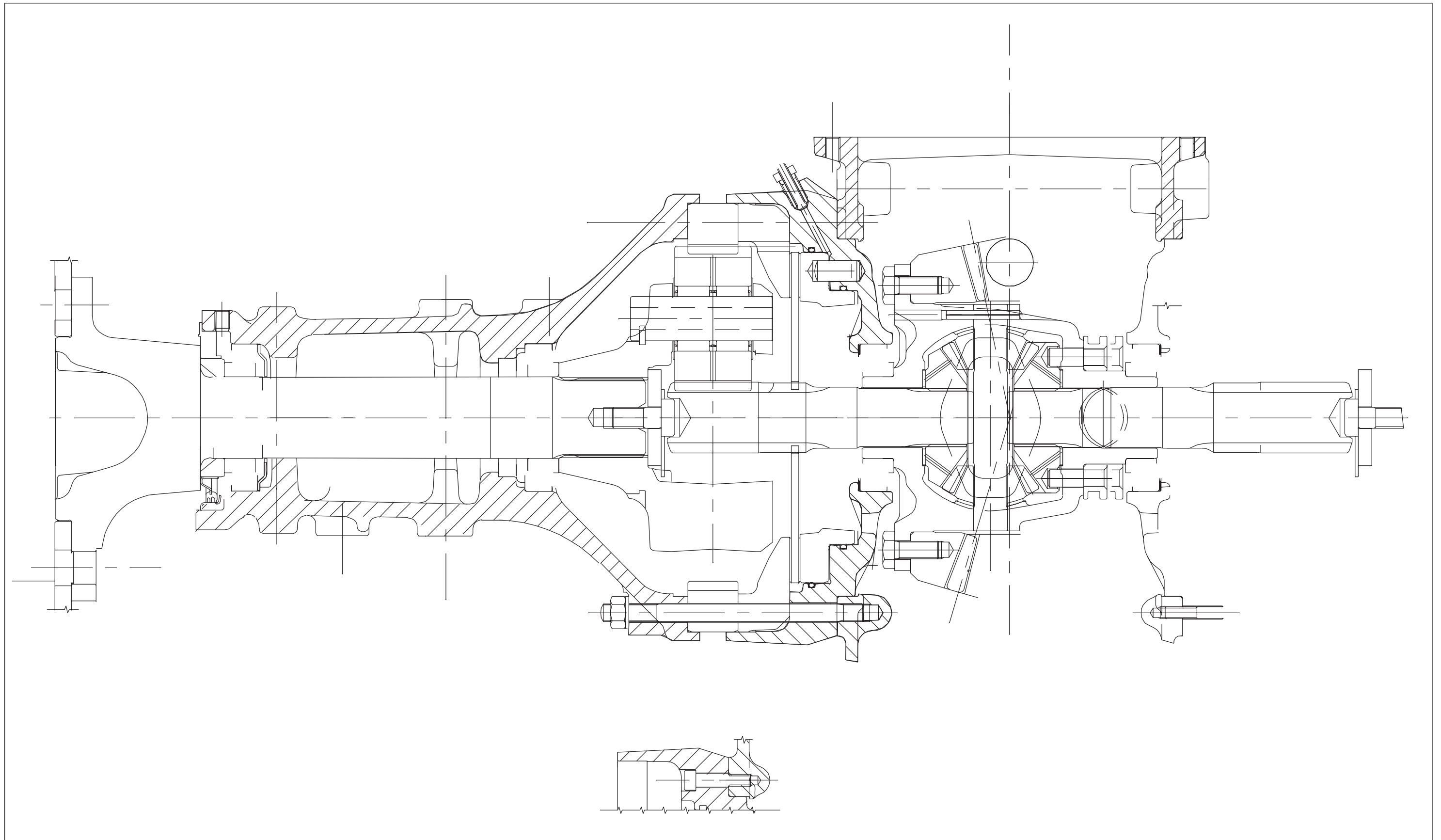
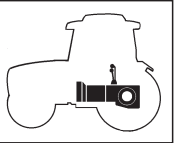


Fig. 7 - Coupe longitudinale du pont arrière.

OPÉRATIONS DE DÉMONTAGE ET DE REMONTAGE

Désaccouplement du carter de boîte arrière du tracteur sans séparation de la plate-forme (seulement pour tracteurs équipés de plate-forme et cabine)

- Placer des cales sous le support du pont avant et sous le pont arrière après avoir levé le tracteur. Déposer ensuite les roues arrière;
- En cas de montage du réservoir supplémentaire est monté, le déposer en débranchant d'abord les canalisations de gazole et le fil électrique de l'indicateur de niveau de carburant;
- Débrancher les canalisations des freins arrière de la valve "separate brakes" et les débrancher du carter de boîte avant (ou carter d'embrayage) en desserrant la patte-support fixée au carter de boîte arrière (lors de cette opération, disposer un récipient de contenance suffisante sous le carter pour recueillir l'huile des freins).
- Débrancher sous les deux carters de boîte le tube de l'injecteur hydraulique et le tube de transfert de l'huile.
- Débrancher au niveau de sa partie intermédiaire sur le côté droit du tracteur le tube de commande du blocage de différentiel avant.
- Déposer le couvercle du tunnel de la plate-forme et procéder ensuite au desserrage des deux vis supérieures de fixation des deux carters de boîte.
- Dans le cas de tracteur à 4 roues motrices, déposer l'arbre de transmission du pont avant en débloquant d'abord le manchon de raccordement de l'arbre de transmission avec le carter de boîte de vitesses puis en déposant le jonc d'arrêt de la goupille d'arrêt et cette dernière aussi. Déplacer ensuite le manchon vers la partie avant du tracteur jusqu'à débloquer l'arbre de sortie du carter de boîte de vitesses.
- A l'aide d'un pince à circlip, déposer le circlip de fixation du bout d'arbre de sortie pour le pont avant, cela pour permettre au bout d'arbre de sortir du carter de boîte avant pendant le raccordement.
- Débrancher les tuyauteries de refoulement et de retour d'huile du radiateur de refroidissement dans la partie sous la plate-forme et sur la gauche du carter de boîte arrière par rapport au poste de conduite.
- Débrancher la canalisation d'arrivée d'huile reliant le groupe de commande Powershift avec le groupe des valves de commande pour les services électrohydrauliques.
- Débrancher la tuyauterie de refoulement de l'huile du bloc d'électrovannes pour les commandes hydrauliques au carter de boîte avant (Powershift).
- Desserrer le bouchon de vidange placé sous le carter de boîte arrière (pour recueillir l'huile, disposer un récipient d'une contenance d'au moins 33 litres environ).
- Débrancher tous les câbles électriques reliés au démarreur et celui relié au pressostat de l'huile moteur.
- Débrancher le connecteur passage de cloison relié au tableau de bord pour l'alimentation des témoins.
- Débrancher du robinet, situé à l'arrière du tracteur et au-dessus du relevage, la canalisation d'alimentation du circuit du relevage hydraulique arrière.
- En cas de montage du distributeur hydraulique supplémentaire dans la partie centrale gauche du tracteur, débrancher les trois canalisations reliées à celui-ci. Débrancher aussi, dans leur partie intermédiaire, les tuyauteries des voies hydrauliques situées sur le côté droit dans la partie centrale du tracteur et reliées au distributeur hydraulique arrière.

- Placer l'outil 5.9030.002.0 (supports mobiles sur rail) pour soutenir les carters de boîte avant et arrière, puis déposer les vis d'assemblage des deux carters de boîte.
- Placer le levier des gammes au point mort et desserrer les deux vis de fixation du moyeu de renvoi muni de tige en entrée dans le carter de boîte et déposer le moyeu.
- Desserrer la vis CHc, (ou bien les deux vis CHc si le tracteur est équipé d'un mini réducteur), de retenue de la tige de commande des vitesses, (voir fig. 33 page 166).
- En maintenant en position le carter de boîte arrière, agir sur les roues avant et désolidariser les deux carters. (temps nécessaire 3,5 ÷ 4 heures)

ATTENTION: Ne jamais desserrer le raccord **B** Fig 19 (à tête hexagonale), situé côté gauche du carter de boîte.

Ce raccord maintient en position le collecteur d'alimentation **D** Fig. 19 du dispositif d'enclenchement de l'arbre de transmission du pont avant. Dans le cas de dépose du raccord, le collecteur bascule vers le bas et il faut alors démonter le moyeu des vitesses pour le remettre en position et remonter ensuite la tubulure.

Le tuyau d'alimentation **C** Fig. 19 du dispositif d'engagement du pont avant est relié du côté opposé, à l'intérieur du carter de boîte, au groupe des électrovannes de commande des services **E** Fig. 19; dans le cas de dépose du groupe, déposer le raccord **A** Fig. 19, afin d'éviter de déformer le tube interne.

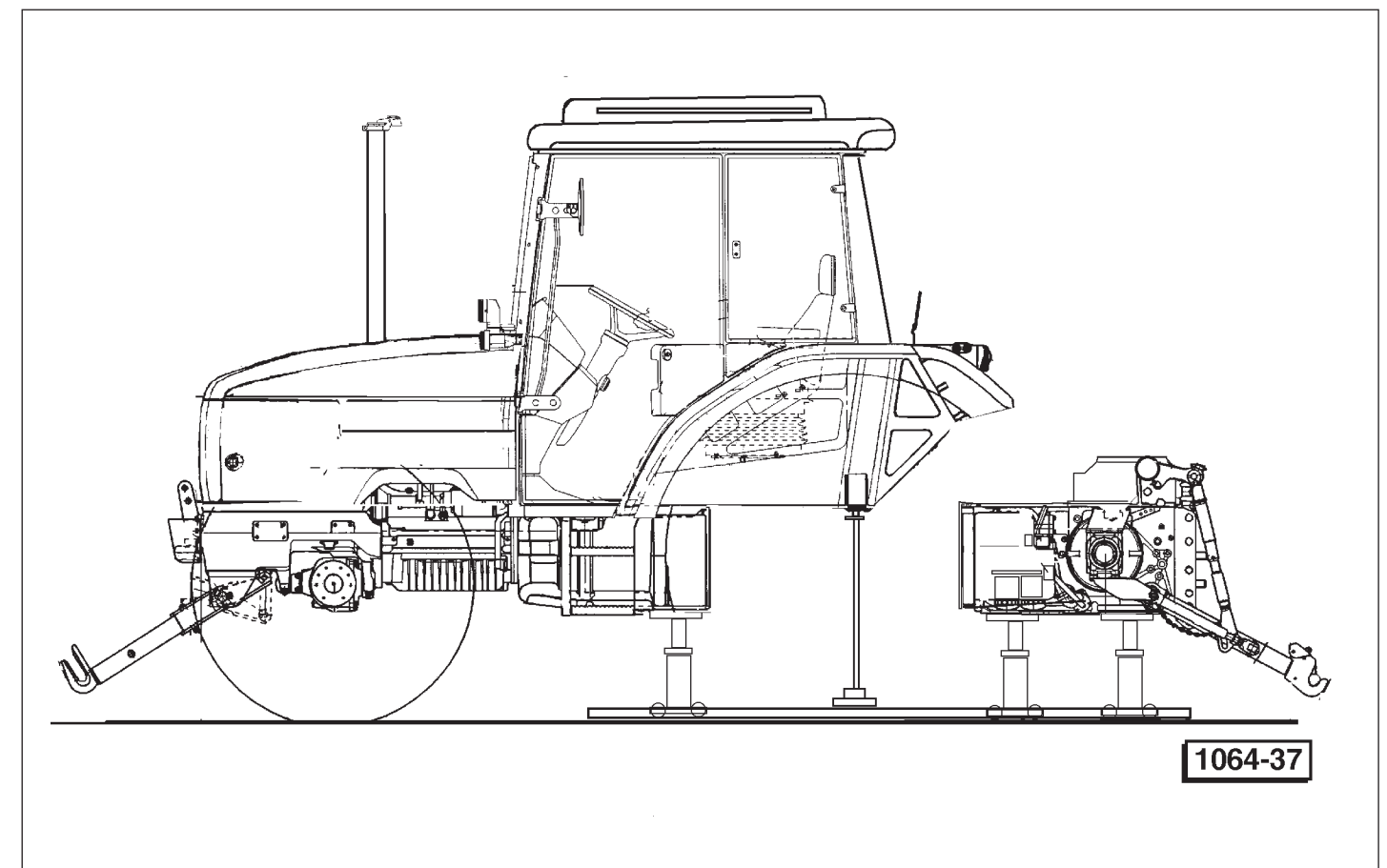
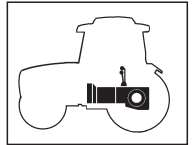
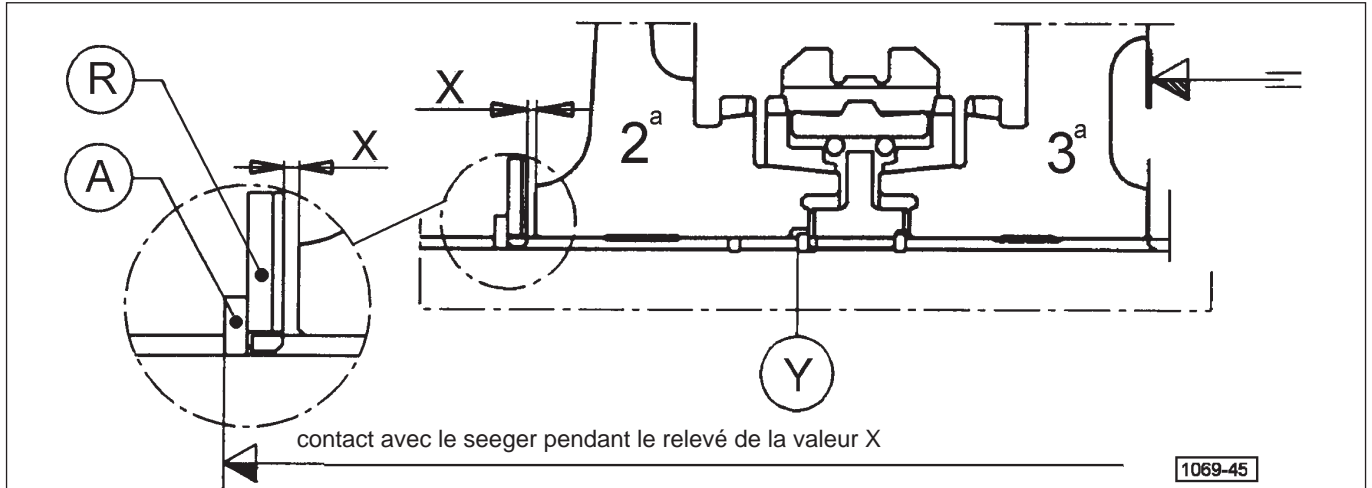


Fig. 17 - Désaccouplement du carter de boîte de vitesses du tracteur.



• ARBRE SECONDAIRE 2e/3e VITESSE

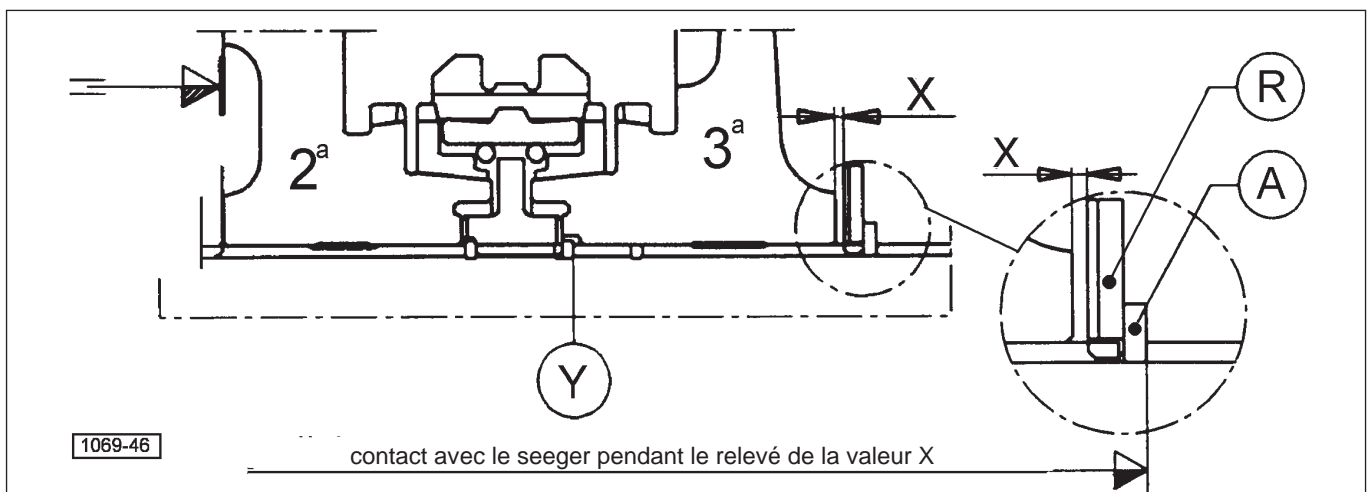


Réglage de l'ensemble de pignons de 2e vitesse

Déterminer le jeu **X** de $0,15 \div 0,30$ mm de l'ensemble de pignons de 2e en montant la rondelle d'appui **R** d'une épaisseur adéquate parmi celle disponibles.

cod. 008.0251.0 010.0629.0 010.0630.0 010.0631.0 010.0632.0

Le jeu **X** doit être mesuré, à l'aide d'une jauge d'épaisseur, en poussant le pignon de 3e dans le sens indiqué par la flèche jusqu'à amener le synchroniseur en butée au point **Y** et le circlip **A** en butée comme représenté dans le détail de la figure.

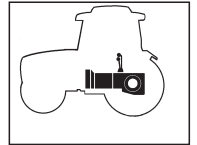


Réglage du jeu du pignon de 3e vitesse

Déterminer le jeu **X** de $0,15 \div 0,30$ mm de l'ensemble de pignons de 3e en montant la rondelle d'appui **R** d'une épaisseur adéquate parmi celle disponibles.

cod. 008.0251.0 010.0629.0 010.0630.0 010.0631.0 010.0632.0

Le jeu **X** doit être mesuré, à l'aide d'une jauge d'épaisseur, en poussant le pignon de 2e dans le sens indiqué par la flèche jusqu'à amener le synchroniseur en butée au point **Y** et le circlip **A** en butée comme représenté dans le détail de la figure.



REMARQUE



Fig. 60 - Positionnement de l'arbre pour 4 RM équipé du système d'engagement-dégagement du pont avant. Après la mise en place de l'arbre, raccorder le collecteur de l'huile au moyen du tuyau de forme spéciale avec l'électrovanne de commande placée dans le support côté droit du carter de boîte.

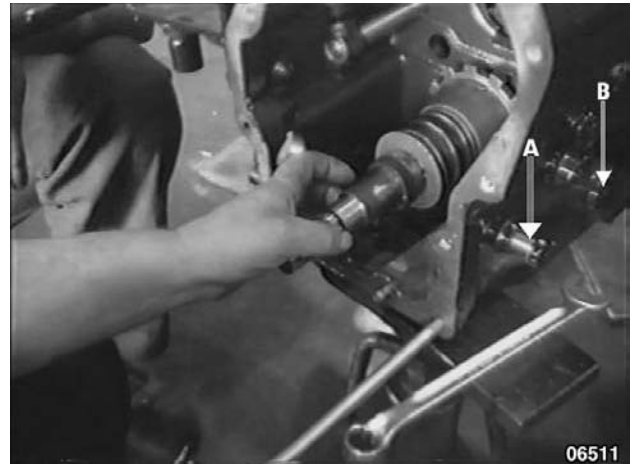


Fig. 61 - Après la mise en place du tuyau, relier le collecteur de l'huile en introduisant la tubulure **A** du côté gauche du carter de boîte. Dans le trou **B**, indiqué par la flèche, doit être placé le PICK-UP pour la mesure de la vitesse du tracteur (voir instructions à la page 175).

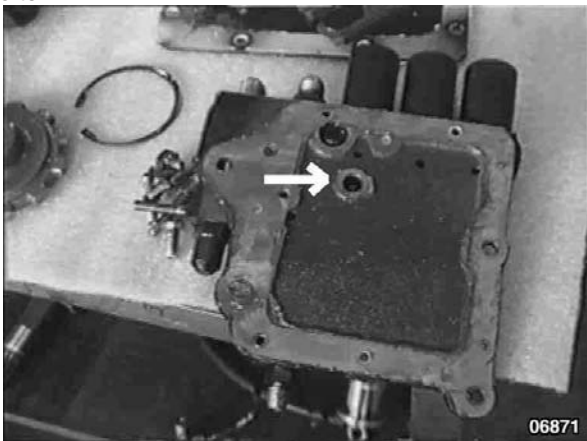


Fig. 62 - Le tube de raccordement de la commande hydraulique du pont avant doit être relié au moyen du raccord, placé du côté extérieur, dans la position indiquée par la petite flèche, avec le support des électrovannes.

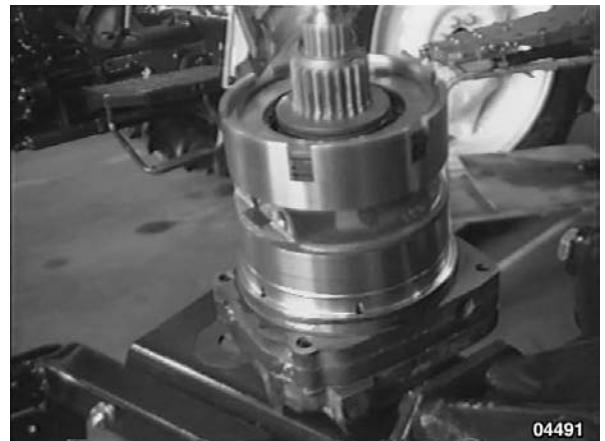


Fig. 63 - Le positionnement de l'ensemble Powershift dans le carter de boîte passe par le réglage du jeu axial de l'arbre en prise avec le réducteur épicycloïdal.

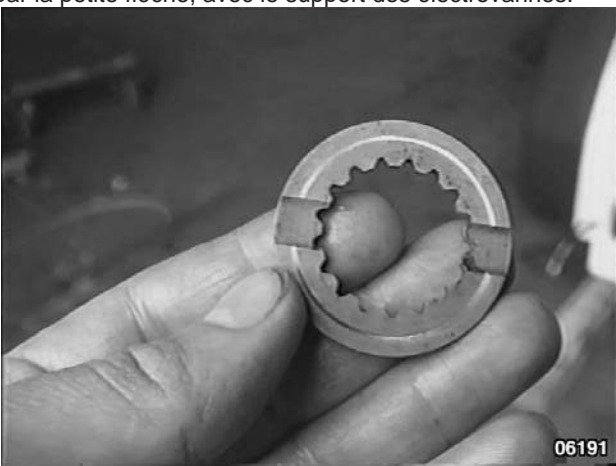


Fig. 64 - Le réglage du jeu s'effectue en choisissant la cale (rondelle) indiquée en figure d'une épaisseur adéquate et en suivant les instructions fournies à la page 137.



Fig. 65 - Contrôle de l'épaisseur de la cale par un micromètre.

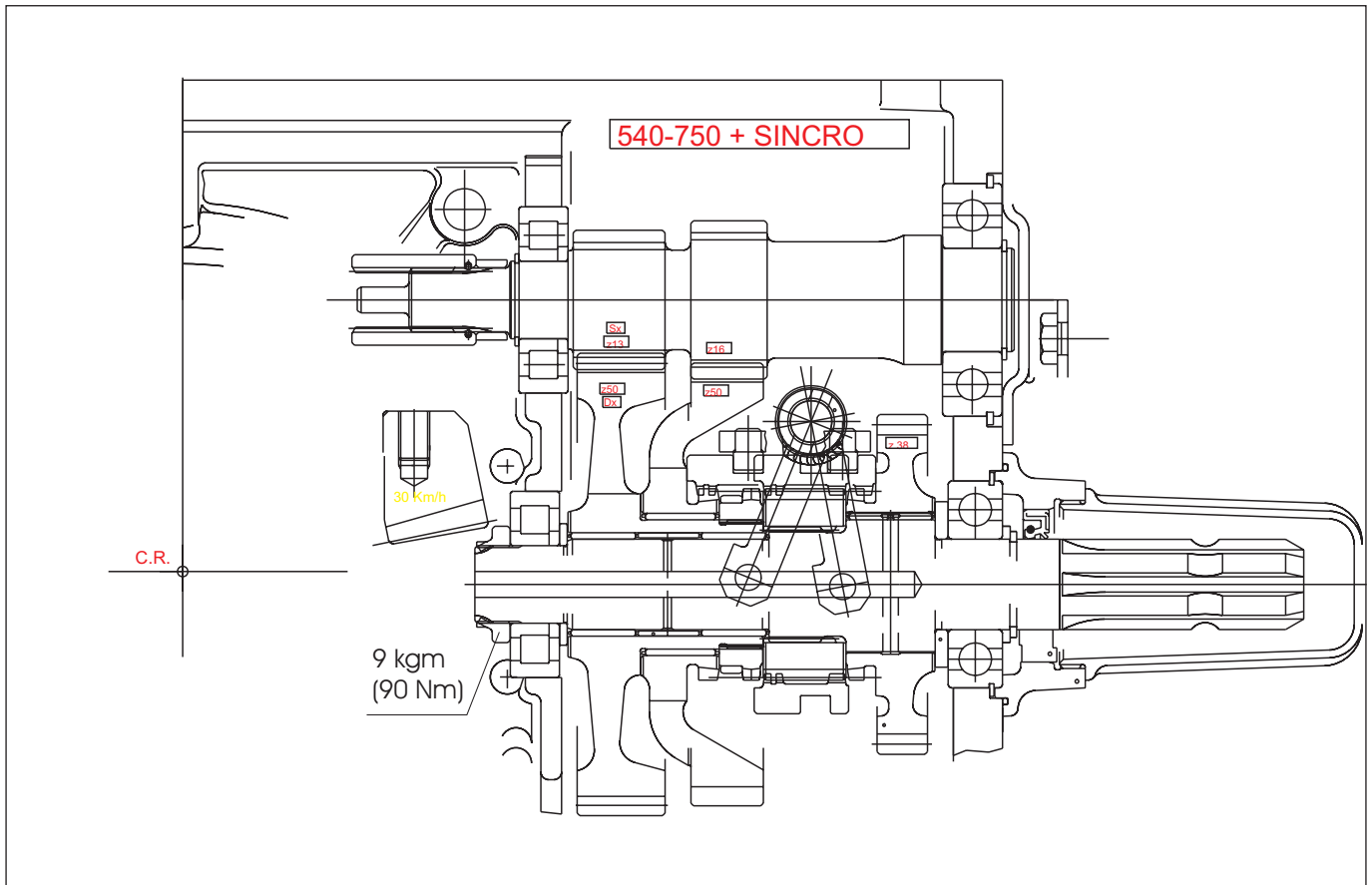
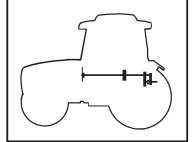


Fig. 6 – Commandes et arbres de sortie P.d.F. pour 70 - 80 - 90 HP -(version 3 régimes).

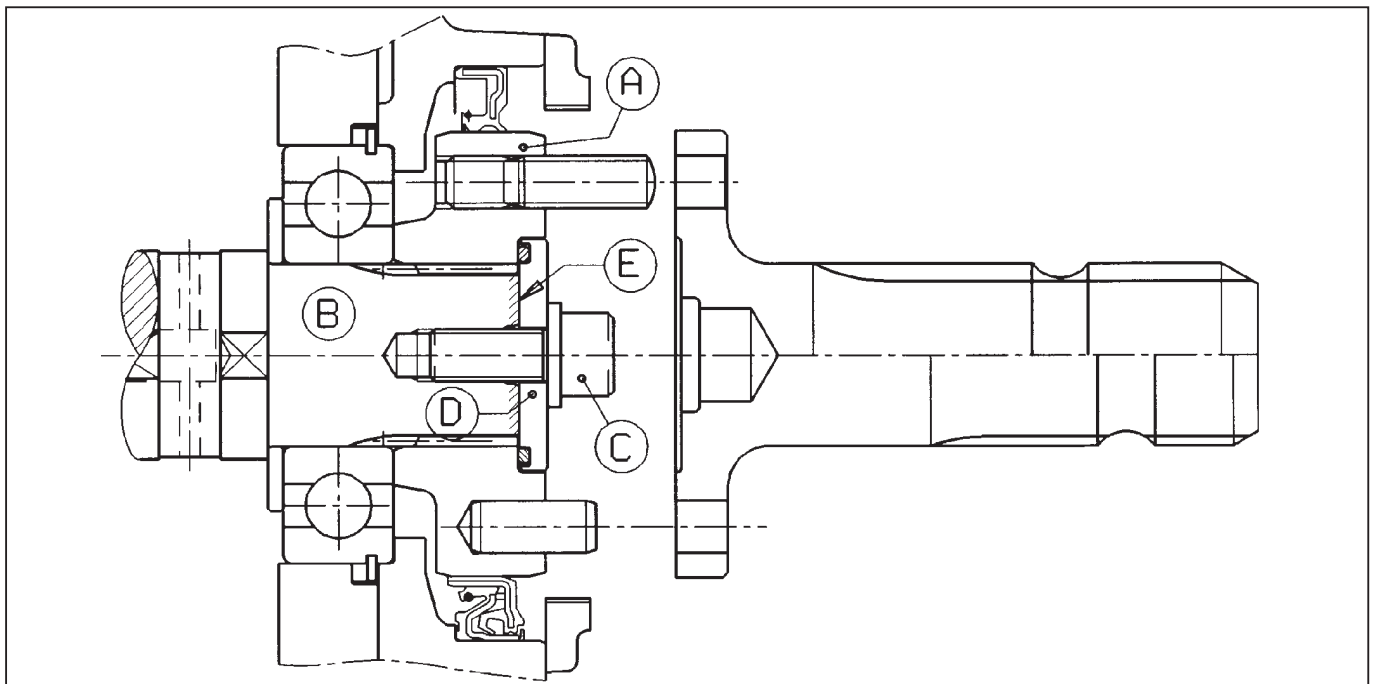


Fig. 7 - Montage de l'arbre de P.d.F. avec arbre de sortie rapporté (pour les tracteurs qui en sont équipés). Dans le cas d'interférence entre l'arbre **B** et le flasque **A**, chauffer le flasque pour permettre l'accouplement. Avant le montage de la rondelle **D**, enduire de Pianermetac 510 la surface de l'arbre **B** indiquée par le repère **E** sur la figure. Serrer la vis **C** à un couple de 68 Nm (7 kgm).

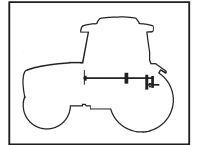


Fig. 26 - Contrôler l'état du piston; on remarque sur la figure les trois pions pour le blocage du frein de l'embrayage à travers la réaction du ressort hélicoïdal quand la pression hydraulique d'enclenchement vient à manquer.



Fig. 27 - Déposer la coupelle entre le ressort et le moyeu porte-disques de l'embrayage.



Fig. 28 - Examiner l'état d'usure des disques de l'embrayage.

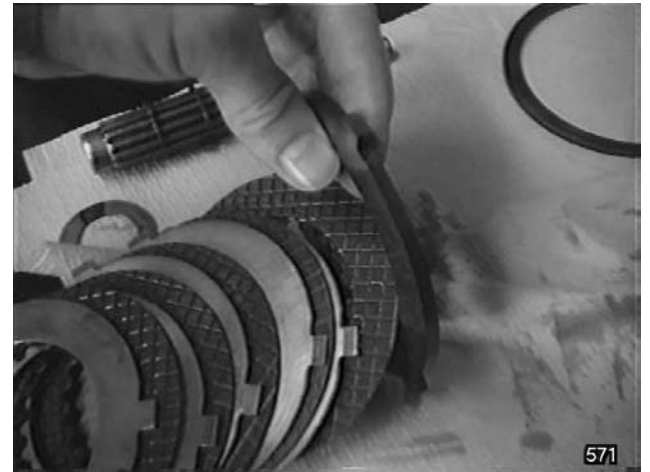


Fig. 29 - Contrôler l'état de la contre-plaque de l'empilage complet des disques de l'embrayage.

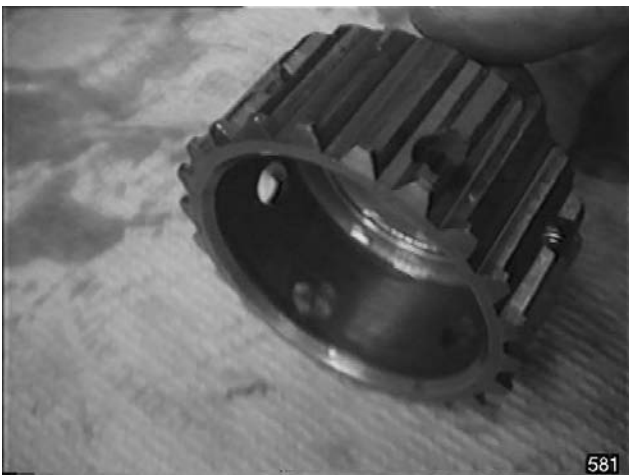


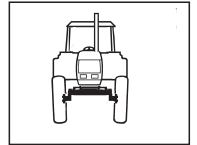
Fig. 30 - Examiner l'état de la denture du moyeu porte-disques de l'embrayage



Fig. 31 - Déposer le circlip de retenue du collecteur d'alimentation hydraulique à l'embrayage.

Ponts - essieux

4



2RM essieu télescopique

42

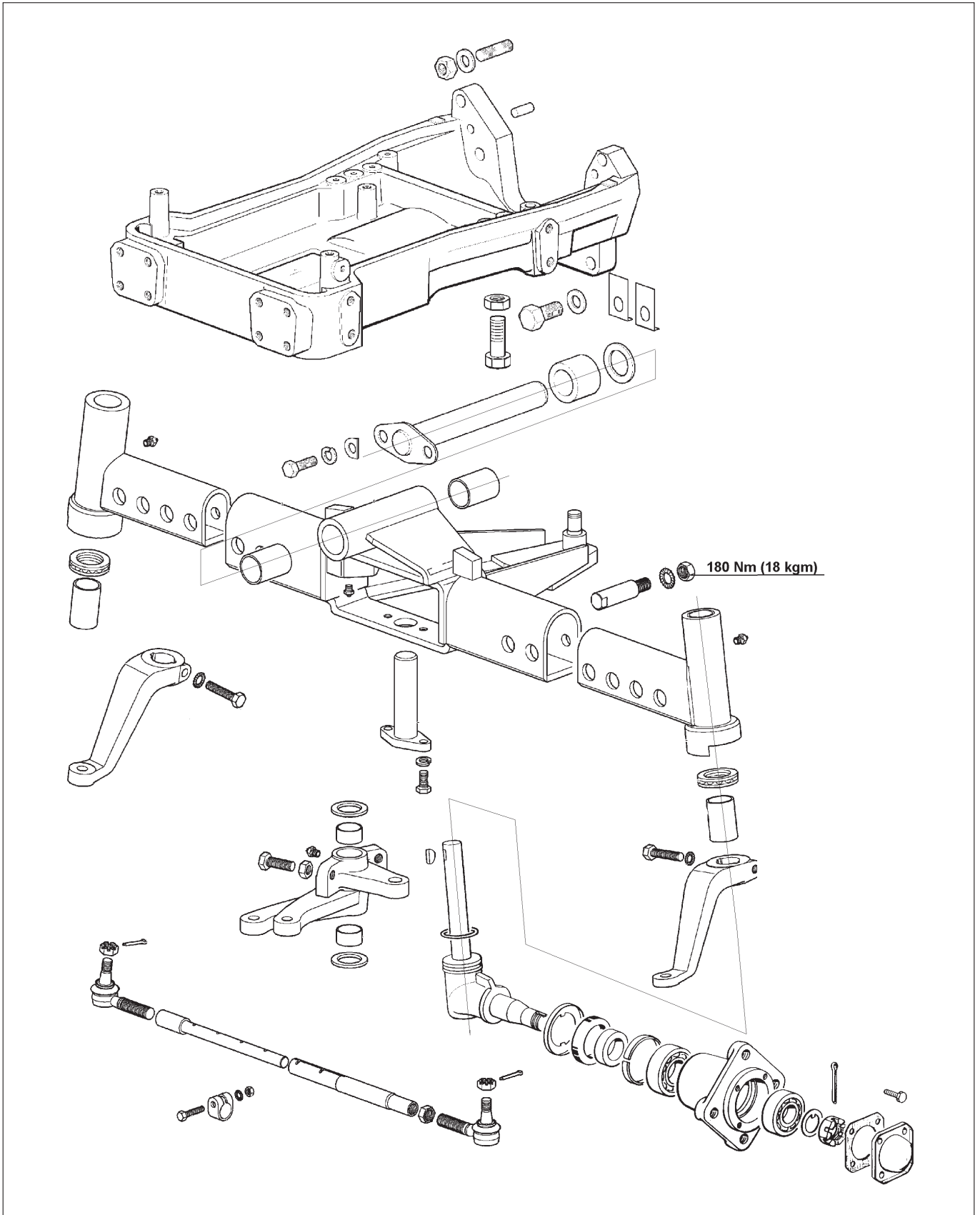
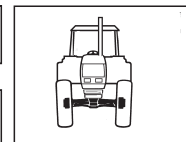


Fig. 2 Éléments constitutifs de l'essieu avant.



Réducteur épicycloïdal

Démontage du moyeu

Déposer les 6 vis CHc **A** de fixation du couvercle **B** du moyeu et le couvercle.

Ne pas oublier de disposer un récipient d'une contenance suffisante sous le réducteur pour recueillir l'huile.

REMARQUE : utiliser toujours un marteau ou un mandrin tendre pour taper sur des pièces en métal ferreux.

Desserrer les 6 vis **C** de fixation du flasque **D** du réducteur et déposer le flasque.

À l'aide d'un petit levier, agir comme le montre la figure pour déposer le moyeu du flasque de frein **I**.

Déposer les 3 axes **H** et dégager ensuite les 3 satellites munis de leurs roulements à rouleaux.

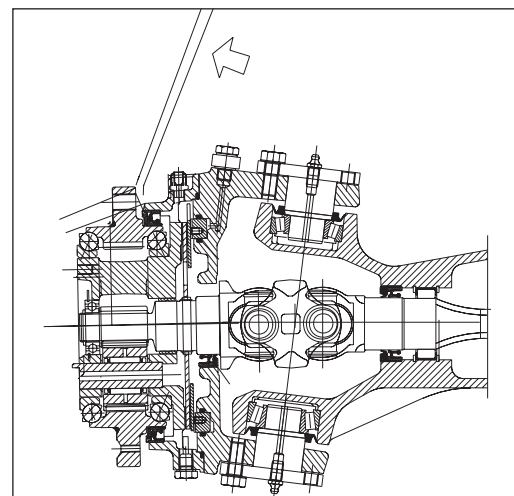


Fig. 8 – Démontage du moyeu.

Remontage

Placer les satellites **E** muni de leurs roulements **F** dans le porte-satellites en orientant les dents du satellite vers le centre du moyeu ;

Faire coïncider les dents du satellite et de la couronne sans les détériorer lors de leur mise en place dans le boîtier externe.

Plaquer le moyeu contre le flasque de frein **I**, positionner le flasque **D** en le fixant au moyen des 6 vis **C**.

REMARQUE : en cas de remplacement nécessaire du joint de moyeu, le positionner correctement dans son logement à l'aide d'un outil approprié comme le montre la figure 8.

N.B. : La couronne du réducteur doit être montée à sec dans le joint sans application de lubrifiant sur la surface.

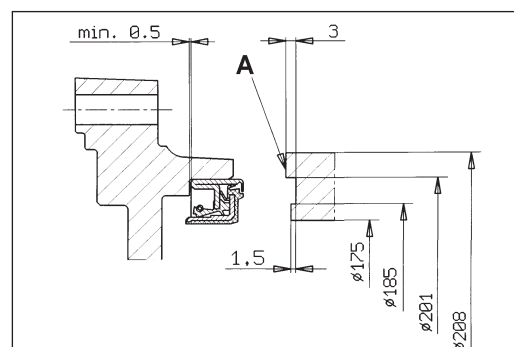


Fig. 9 – Montage du joint du moyeu.
A - Butée de référence sur le flasque.

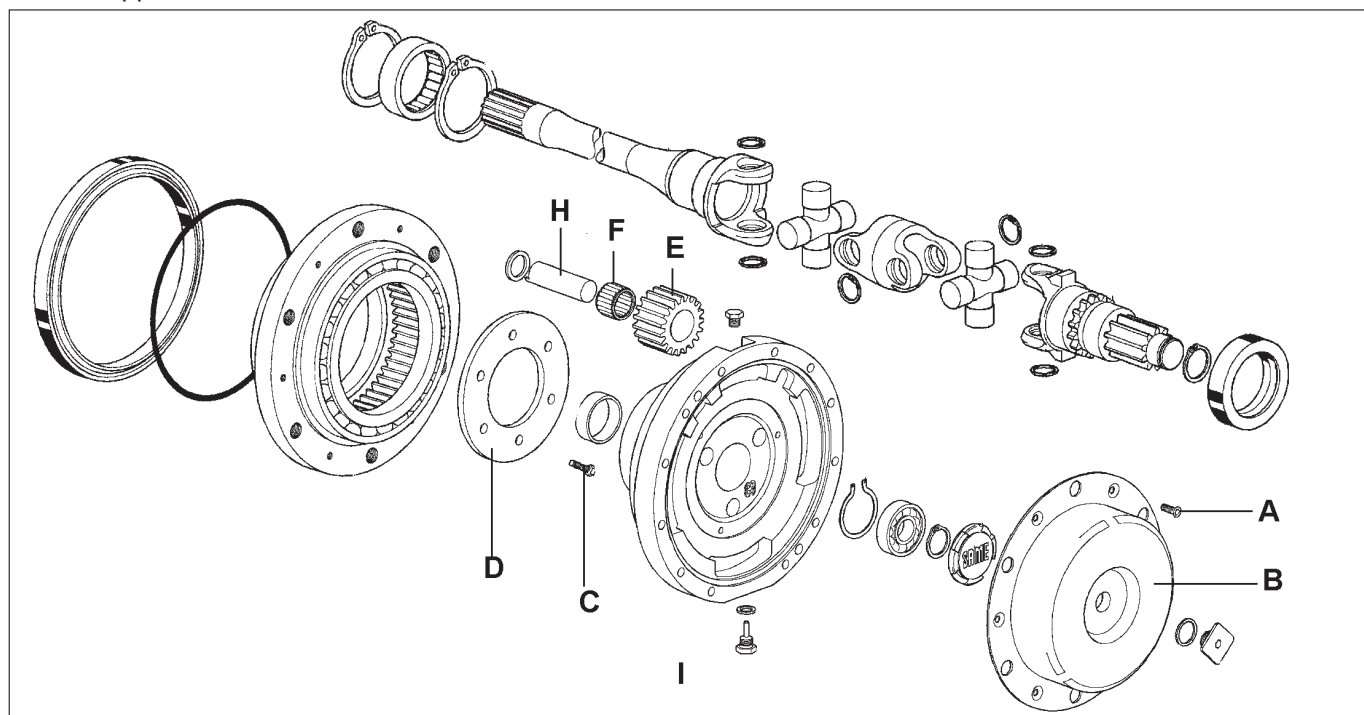
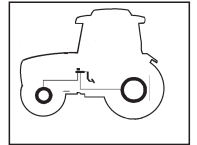


Fig. 10 – Éléments constitutifs du demi-arbre de roue et du moyeu avant.



Freins

Généralités

Les freins de service, situés entre la boîte de vitesses et les réducteurs épicycloïdaux, assurent une action de freinage précise et sûre. En outre, les modèles à traction double peuvent être équipés d'un système de freinage intégral sur les quatre roues.

Le système de freinage adopte des disques en métal fritté et en bain d'huile, ce qui prévient presque complètement l'usure. Les commandes des freins de droite et de gauche sont complètement indépendantes; permettant ainsi de réduire convenablement le rayon de braquage (toutefois, cette manoeuvre n'est permise que durant le travail aux champs et jamais sur route); le circuit est pourvu de soupape "SEPARATE BRAKES", ce qui permet d'éviter le freinage de la roue avant.

Chaque pédale commande une pompe hydraulique qui débite l'huile sous pression vers un plateau de pression provoquant le blocage du disque de frein. En appuyant simultanément sur les deux pédales, préalablement solidarisées au moyen d'un verrou spécial, on obtient l'ouverture d'un conduit reliant les deux circuits hydrauliques de façon à équilibrer la pression de freinage sur les roues. L'entretien se limite à un réglage extrêmement simple et à l'évacuation éventuelle de l'air du circuit.

Le frein de stationnement a une commande mécanique et agit sur la transmission en aval de la boîte de vitesses.

En tirant le levier de commande on provoque le paquetage des disques et, par conséquent, le blocage de l'arbre toujours en prise avec les roues. L'entretien se fait en remplaçant les plaquettes de friction usées et en réglant la course du levier de commande.

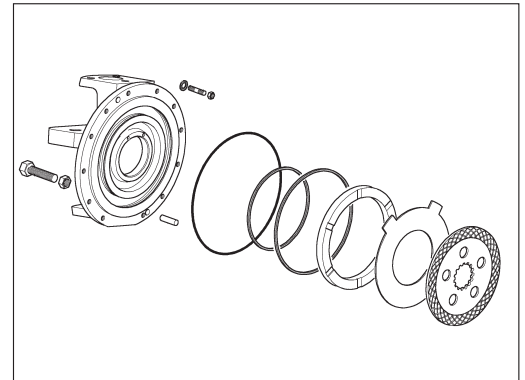


Fig. 1 - Freins de service avant.

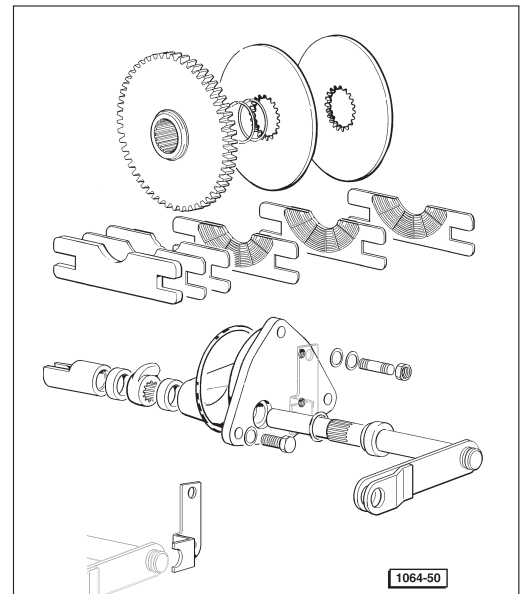


Fig. 2 - Pièces composant le frein de stationnement.

Données techniques

Freins de service

	avant		arrière
	2RM	DT	4RM
Constructeur	SDFG		
Type	à disques en bain d'huile		
nombre de disques pour chaque frein	2 (de chaque côté)	1 (de chaque côté)	1 (de chaque côté)
diamètre externe du disque	mm 223,4	mm 223,4	mm 280
épaisseur du disque à l'origine	mm 4,80	mm 4,80	mm 7
épaisseur minimum admissible du disque	mm 4,40	mm 4,40	mm 6
course à vide des pédales	mm 40		
jeu maxi du piston freinant	mm 1,15		
type de pompe	Benditalia Ø 1"		

Frein de stationnement

type	à disques en bain d'huile		
nombre de plaques	avec face freinante double	n° 2	
	avec face freinante simple	n° 2	
épaisseur des plaques à l'origine	doubles	mm 5	
	simples	mm 3,5	
épaisseur mini admissible des plaques	doubles	mm 4,3	
	simples	mm 3,2	
nombre des disques de frein	3		
course du levier du frein de stationnement	mm	100	

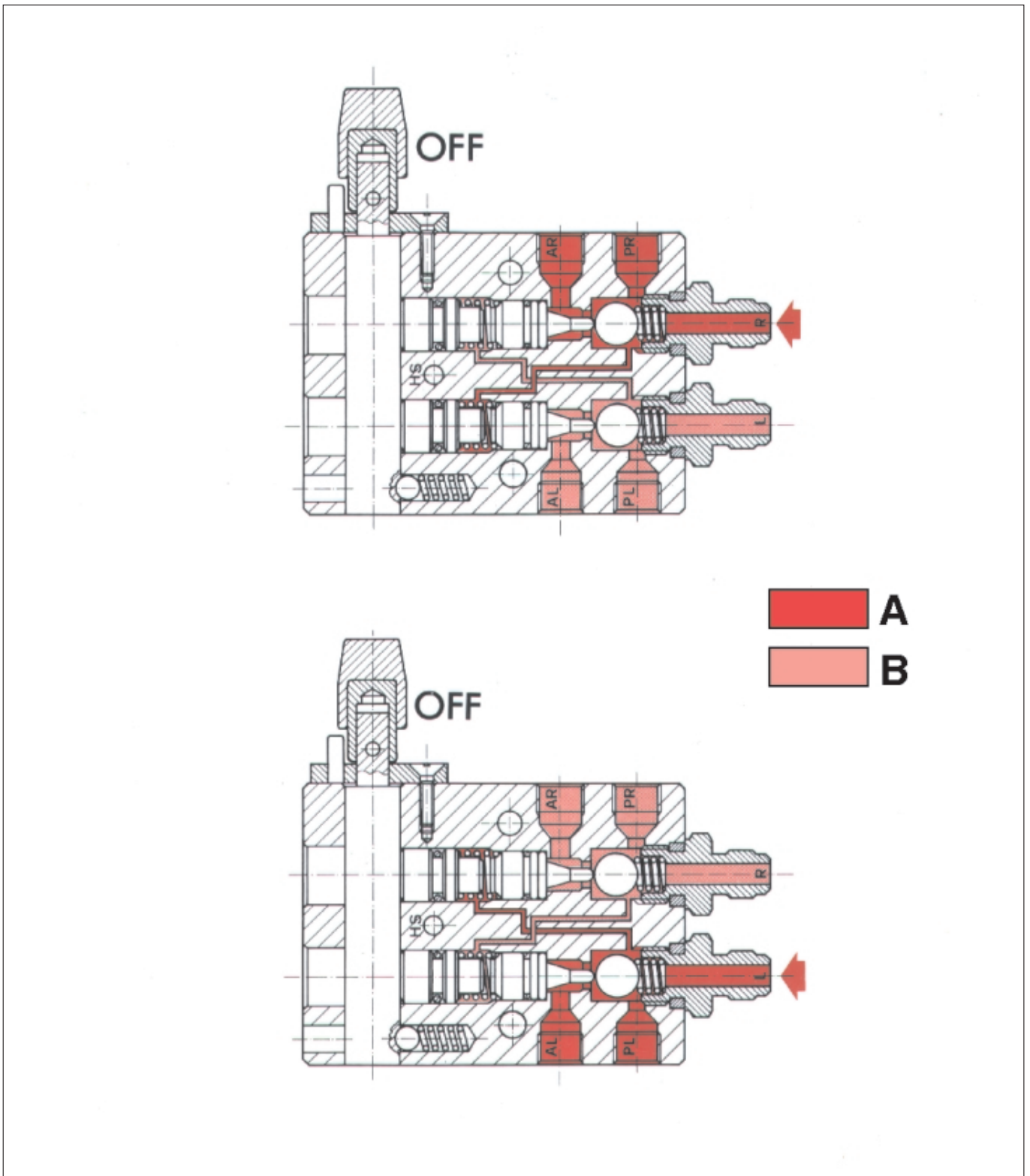
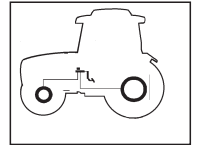


Fig. 23 - Schéma hydraulique des freins avec le robinet en position "OFF".

A - Huile sous pression

B - Huile en retour

Raccords

PR - Frein arrière droit

L - Pompe de pédale gauche

PL - Frein arrière gauche

HS - Pressostat de STOP

R - Pompe de pédale droite

AR - Frein avant droite

AL - Frein avant gauche

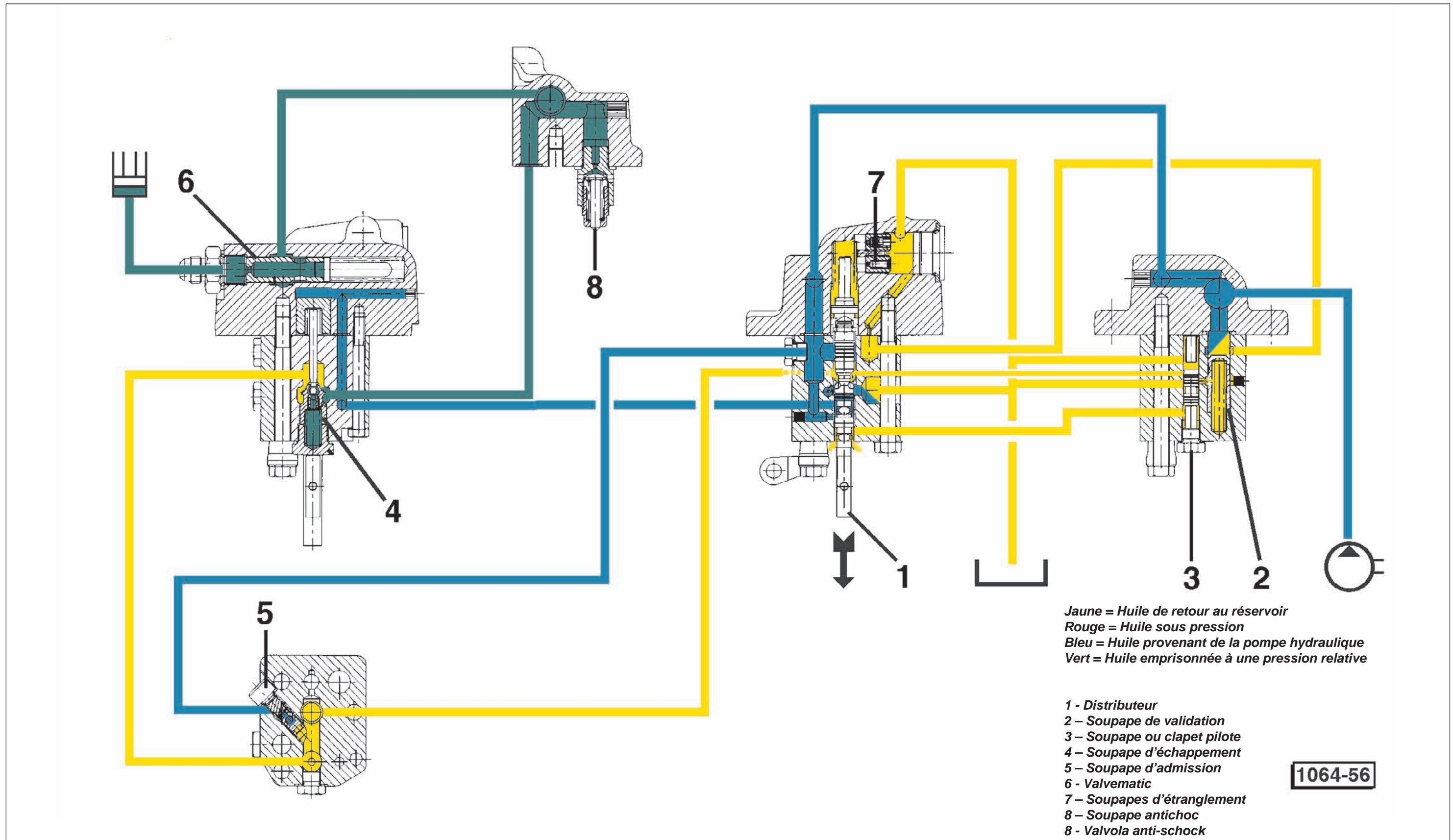
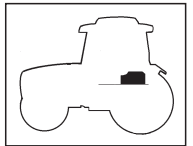


Fig. 11 - Circuit hydraulique du relevage - DESCENTE

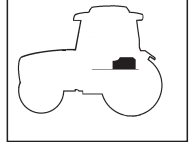
CLICK HERE TO **DOWNLOAD** THE COMPLETE MANUAL

- Thank you very much for reading the preview of the manual.
- You can download the complete manual from: www.heydownloads.com by clicking the link below



- Please note: If there is no response to CLICKING the link, please download this PDF first and then click on it.

CLICK HERE TO **DOWNLOAD** THE COMPLETE MANUAL



Commandes extérieures du relevage

Deux poussoirs situés sur le garde-boue arrière commandent les fonctions du relevage.

À noter que pour l'utilisation des commandes, la centrale électronique doit être débloquée.

L'exécution de la commande manuelle bloque l'exécution des fonctions en cours et met la centrale en attente d'ordre (STOP).

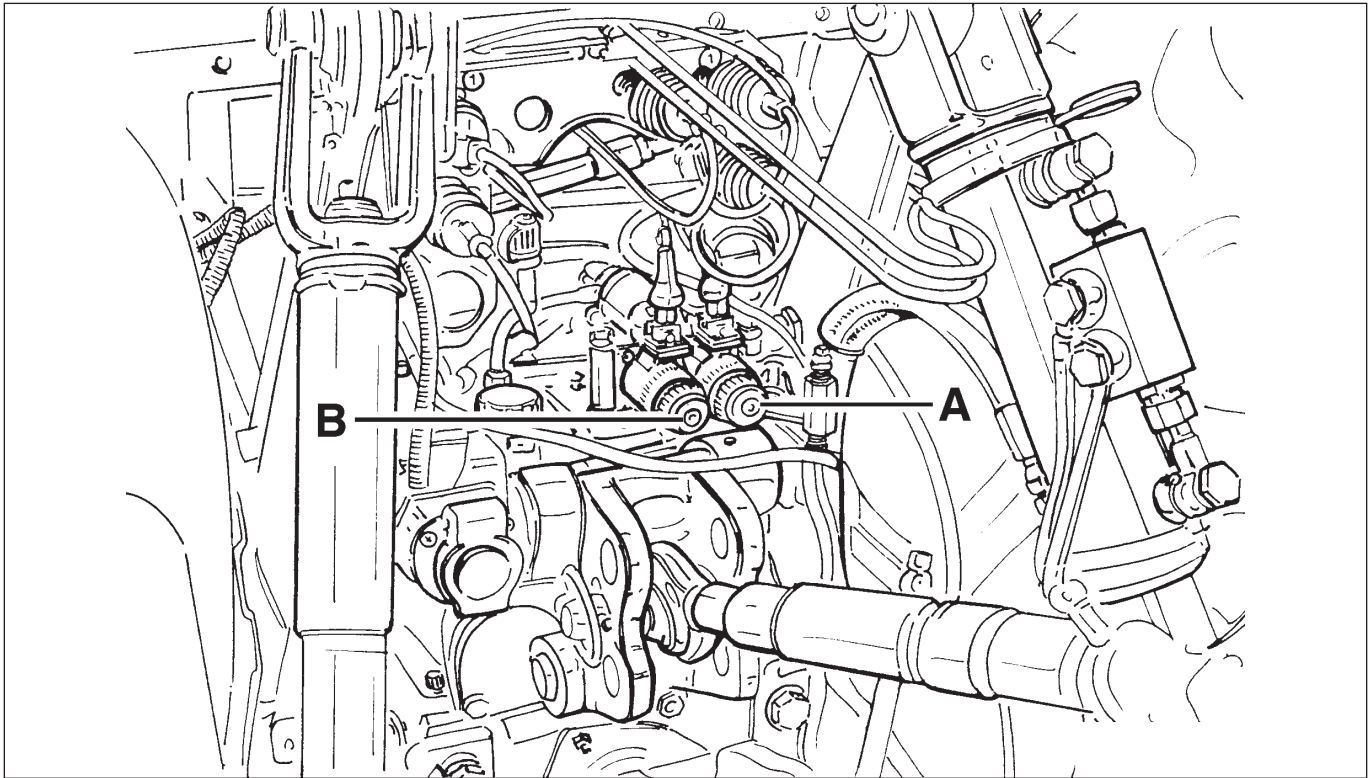


Fig. 3 – Poussoirs de commande de montée

A – Montée B – Descente.

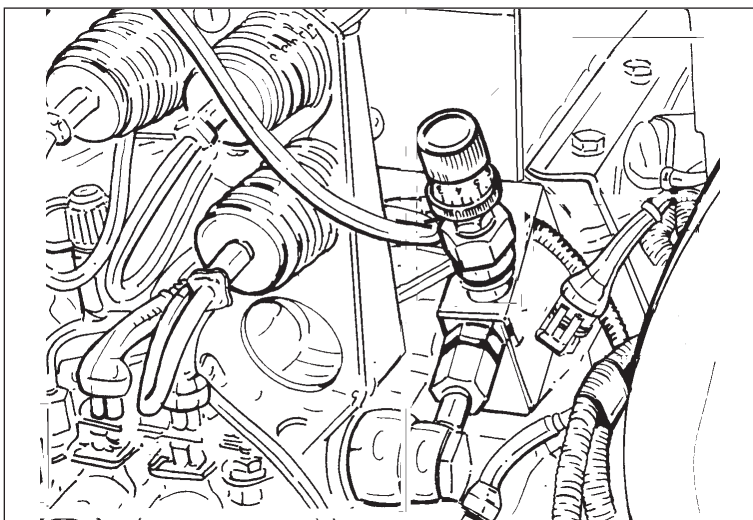


Fig. 4 – Robinet pour le réglage du débit d'huile en direction du distributeur.

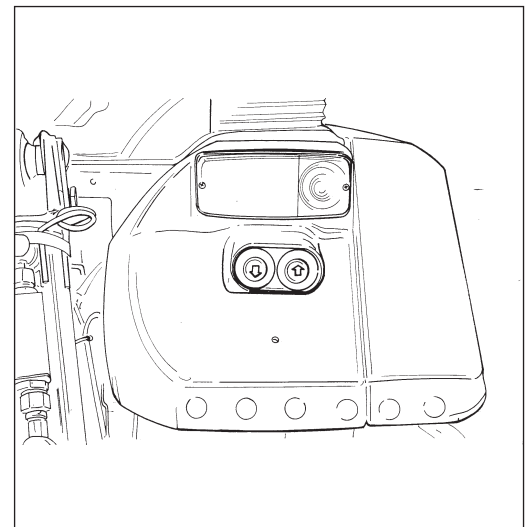


Fig. 5 – Commandes extérieures

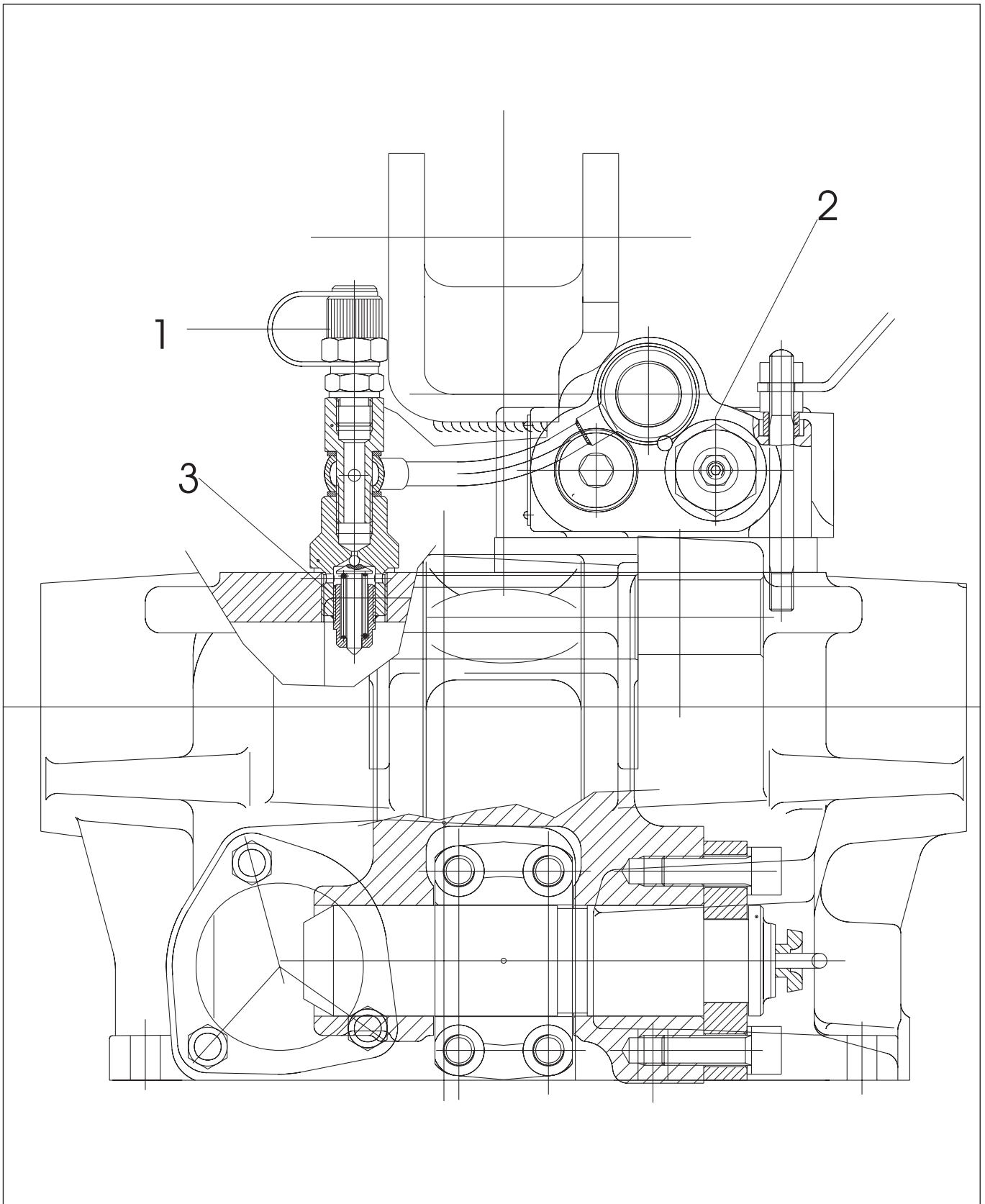
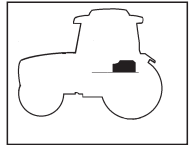
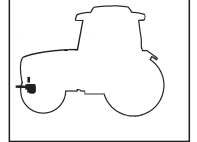


Fig. 14 – Broche pour le contrôle d'effort du relevage électronique.
1 - Prise diagnostic pour la mesure de la pression dans le vérin de relevage.
2 - Soupape antichoc.
3 - Distributeur hydraulique du relevage.



En faisant circuler l'huile dans l'ensemble de soupapes de commande, vérifier sur le manomètre les pressions suivantes :

SOLÉNOÏDE EV.4 DÉSEXCITÉ ROBINET OUVERT		SOLÉNOÏDE EV.4 EXCITÉ ROBINET FERMÉ	
Valve de maintien de pression 2		Valve de maintien de pression 3	
Débit pompe l/min	Pression M bar	Débit pompe l/min	Pression M bar
7	5 max.	7	15 min. 18 max.

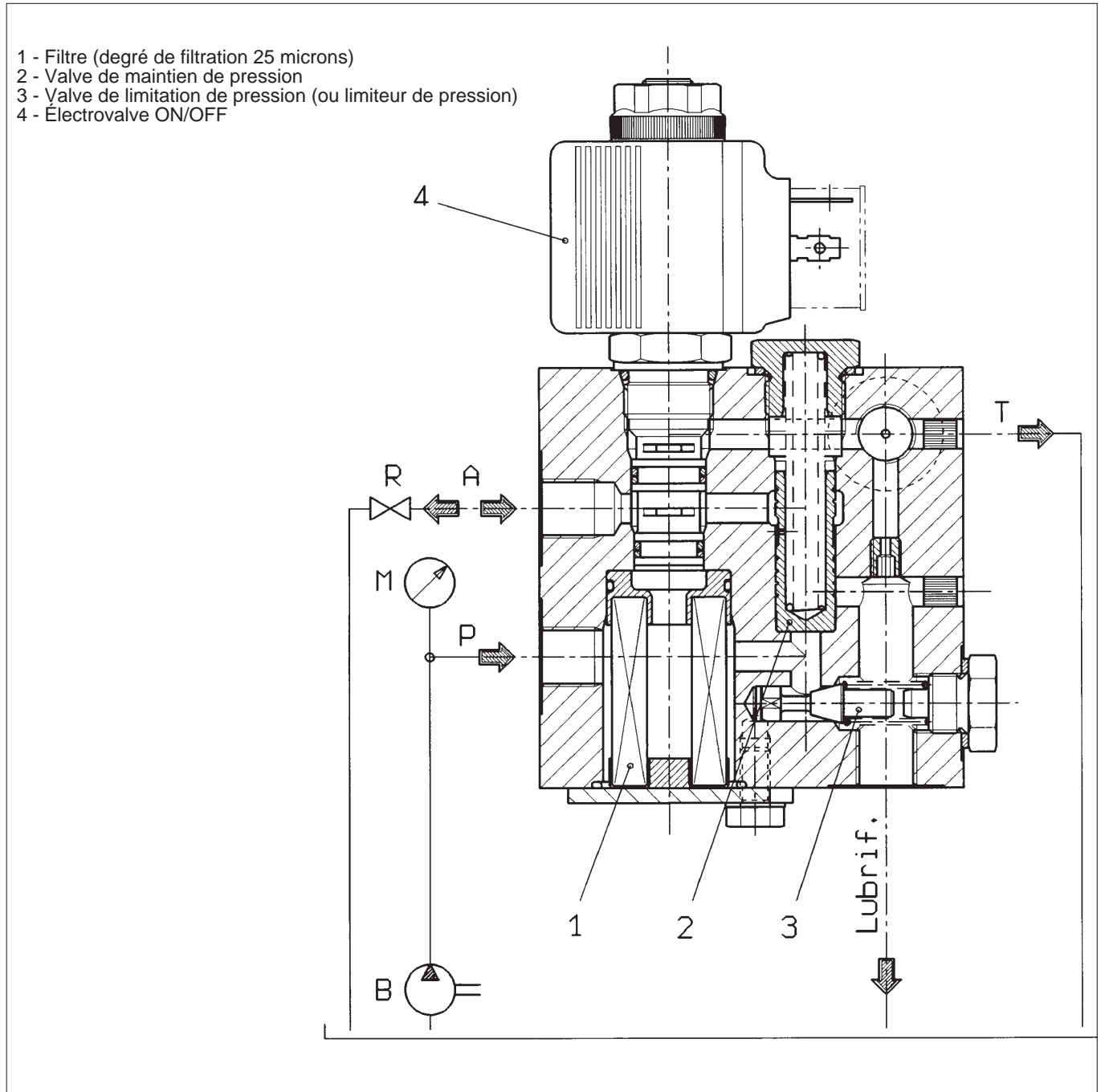
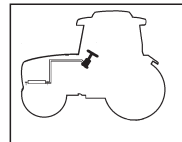


Fig. 2 – Vérification de la pression de service dans le circuit hydraulique d'alimentation de l'embrayage de la P.d.F.



Arbre de direction

Vérifier l'état de la colonne de direction et en particulier que les sièges des roulements ne présentent pas de rayures, que la denture des cannelés ne présentent pas de signes d'usure excessive. Ne pas graisser ni lubrifier le roulement à l'intérieur du tube.

Vérifier que la colonne tourne librement sans coincement et ne présente pas de jeu excessif.

Avant de remonter le soufflet protecteur en caoutchouc **A** (Fig. 4), enduire la colonne de direction **B**, au point indiqué en figure 4, de graisse du type prescrit.

Après le serrage de tous les organes, vérifier le bon fonctionnement de la direction avec le volant tout en haut puis tout en bas.

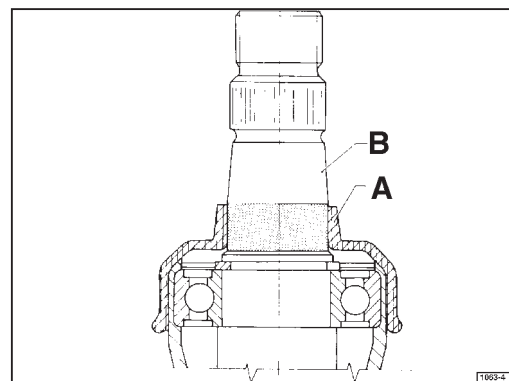


Fig. 4 - Coupe arbre de direction.
A - Soufflet protecteur en caoutchouc
B - Colonne de direction

Vérins de direction

Placer le vérin dans un étau, dévisser la bague B et sortir le piston L en tirant la tige N (Fig. 7);

Déposer si nécessaire le jonc **F** (Fig. 8) de son siège sur le cylindre à l'aide d'un outil adéquat et sortir la rotule **G** (Fig. 8) en la dégageant du côté d'extraction du jonc;

Déposer si nécessaire le joint (**F** Fig 7) du piston à l'aide d'un tournevis.

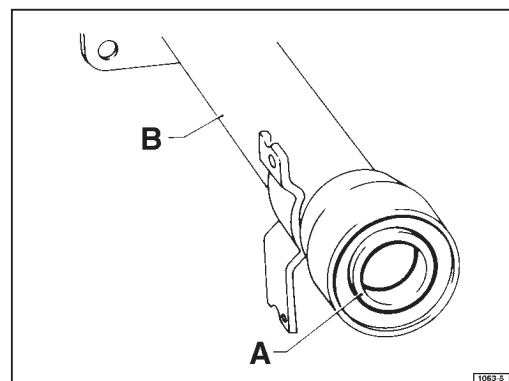
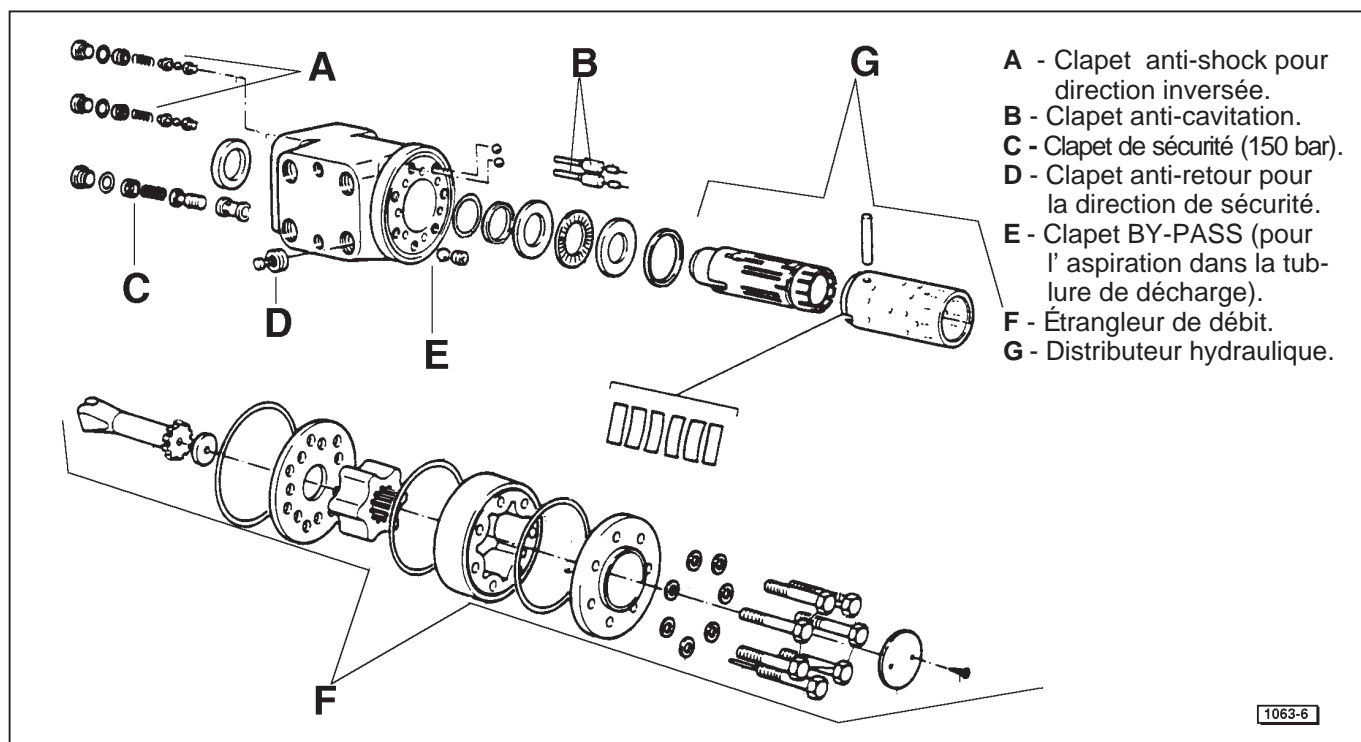


Fig. 5 - Colonne de direction.
A - Roulement
B - Tube enveloppe



- A - Clapet anti-shock pour direction inversée.
- B - Clapet anti-cavitation.
- C - Clapet de sécurité (150 bar).
- D - Clapet anti-retour pour la direction de sécurité.
- E - Clapet BY-PASS (pour l'aspiration dans la tubulure de décharge).
- F - Étrangleur de débit.
- G - Distributeur hydraulique.

Fig. 6 - Éléments constitutifs du distributeur hydraulique.

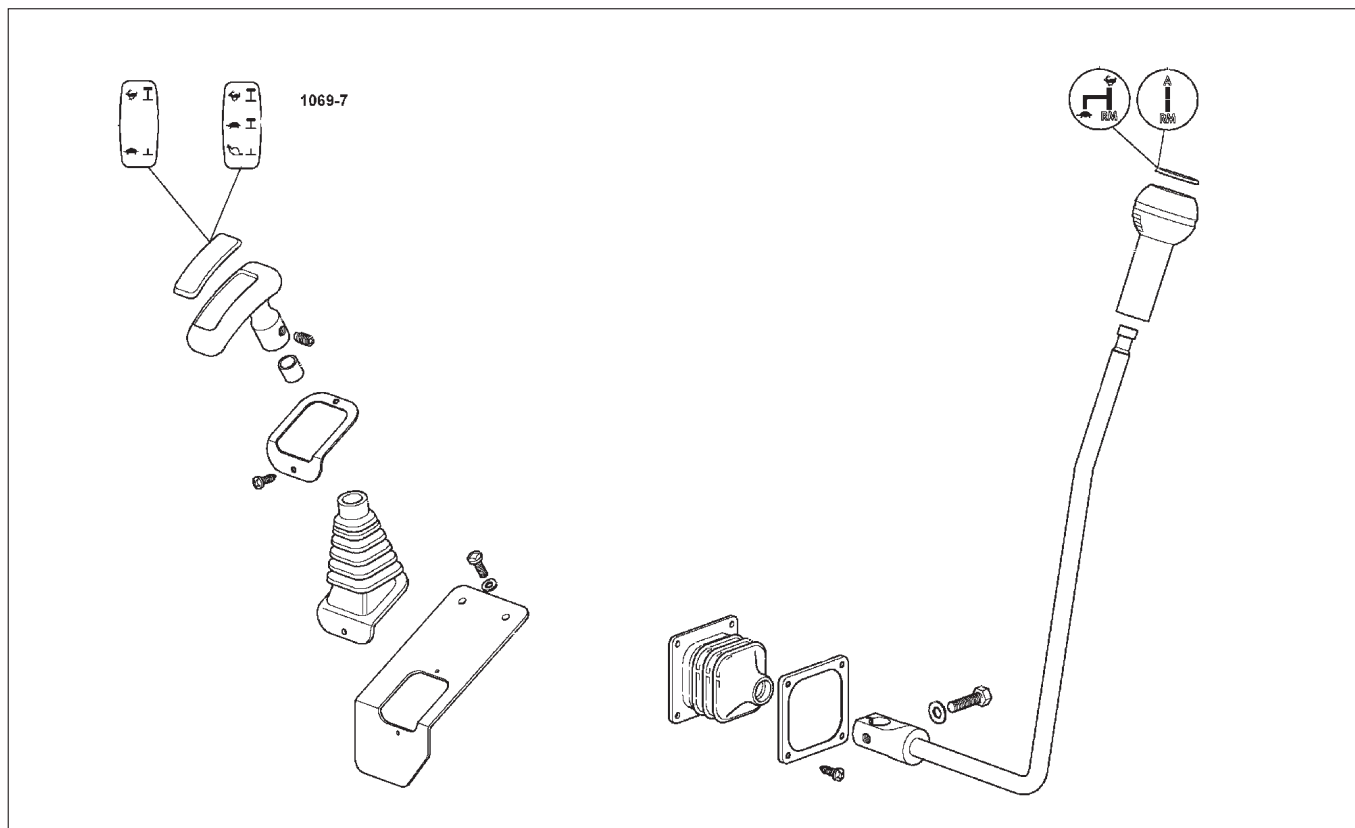
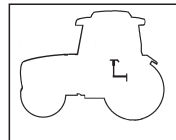


Fig. 1 – Commande mini réducteur / inverseur.

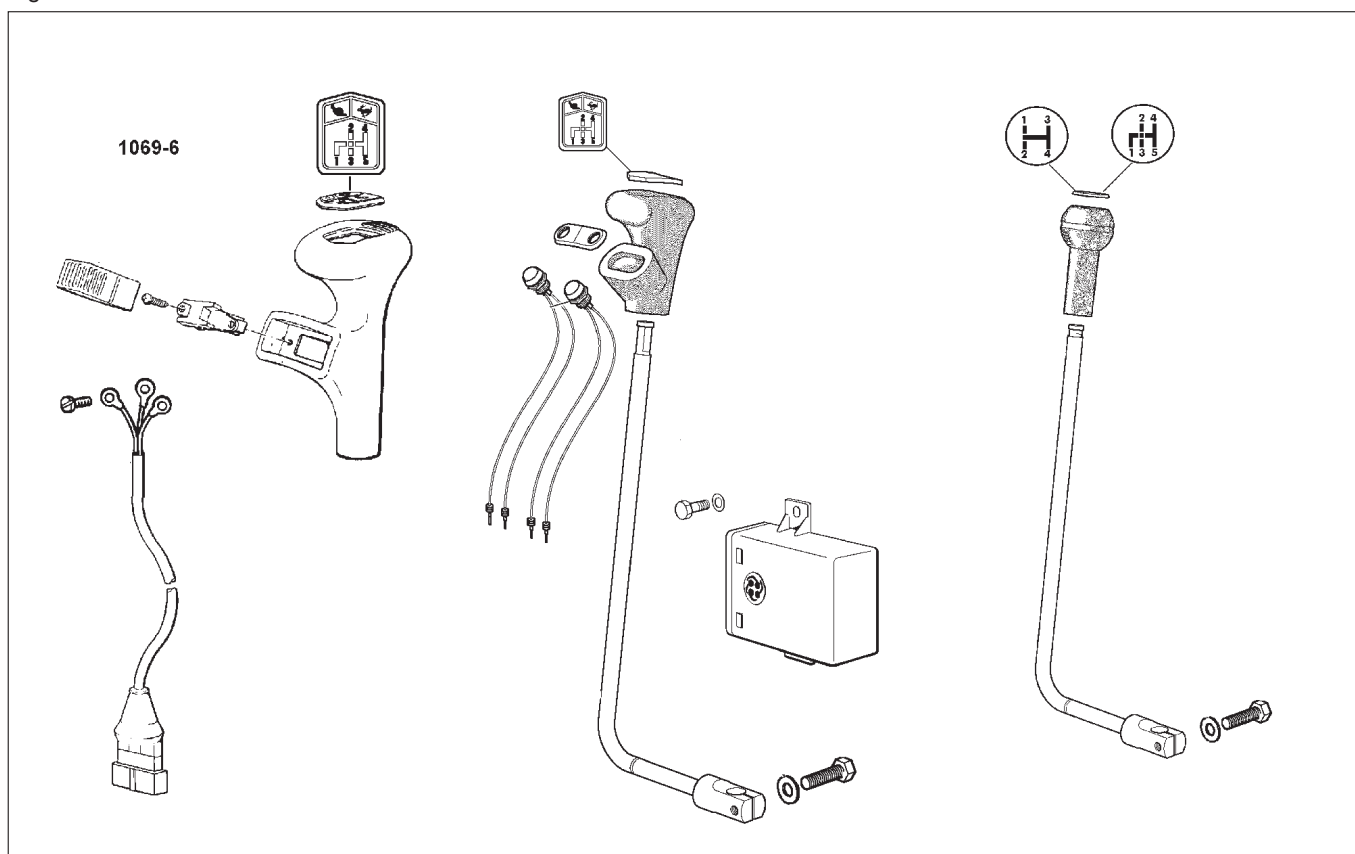


Fig. 2 – Commandes des vitesses.

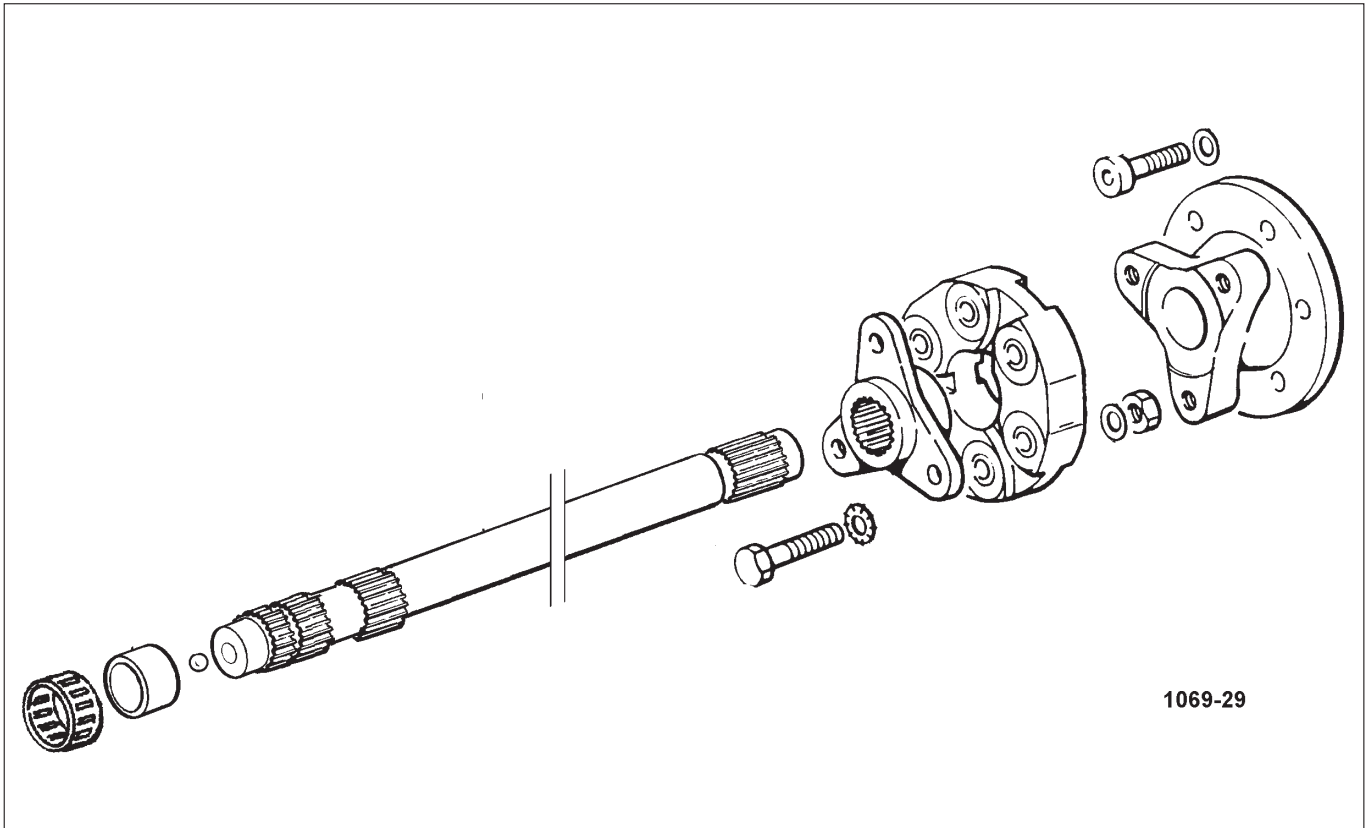
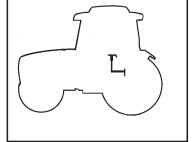


Fig. 21 - P.d.F. avant.

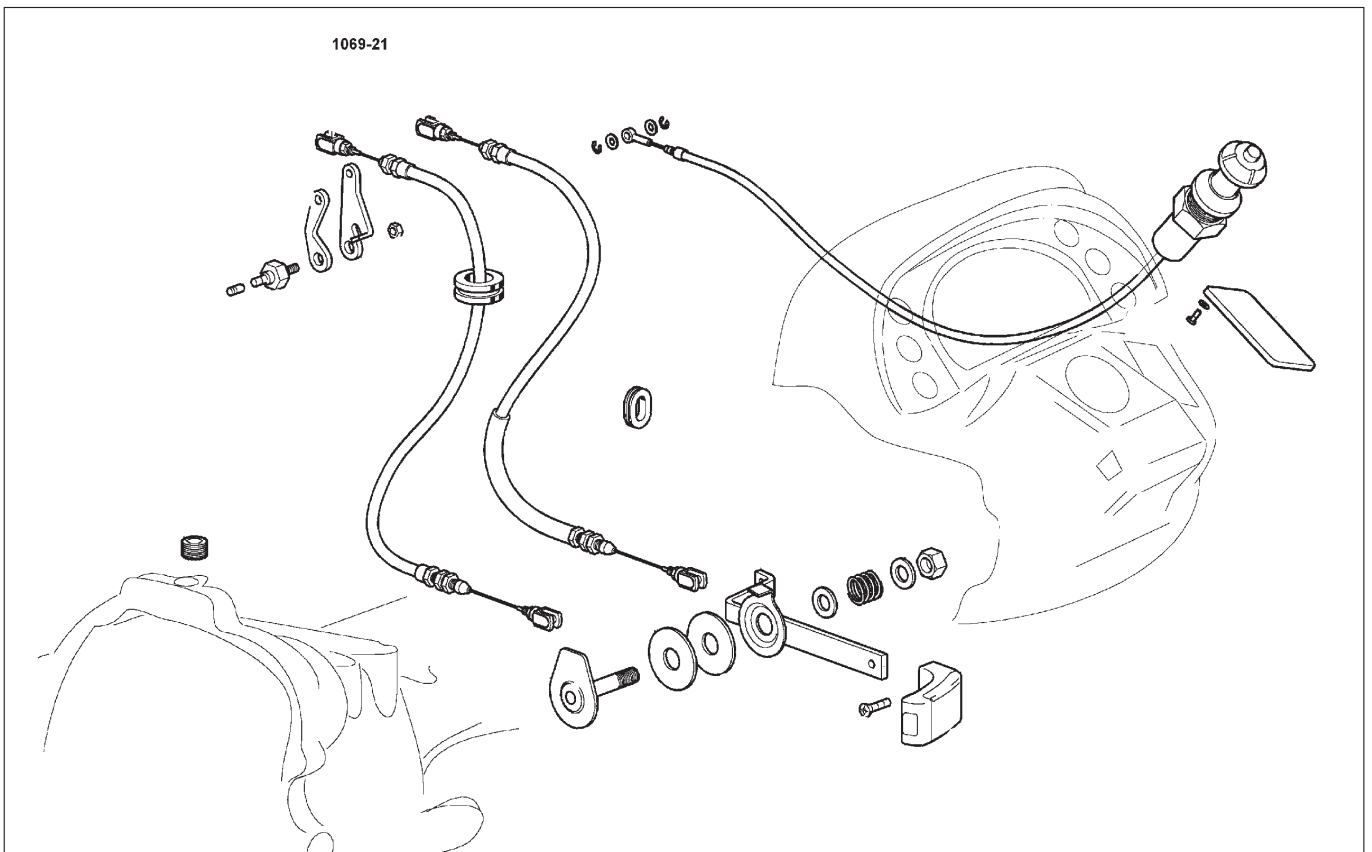


Fig. 22 - Commandes de l'accélérateur.

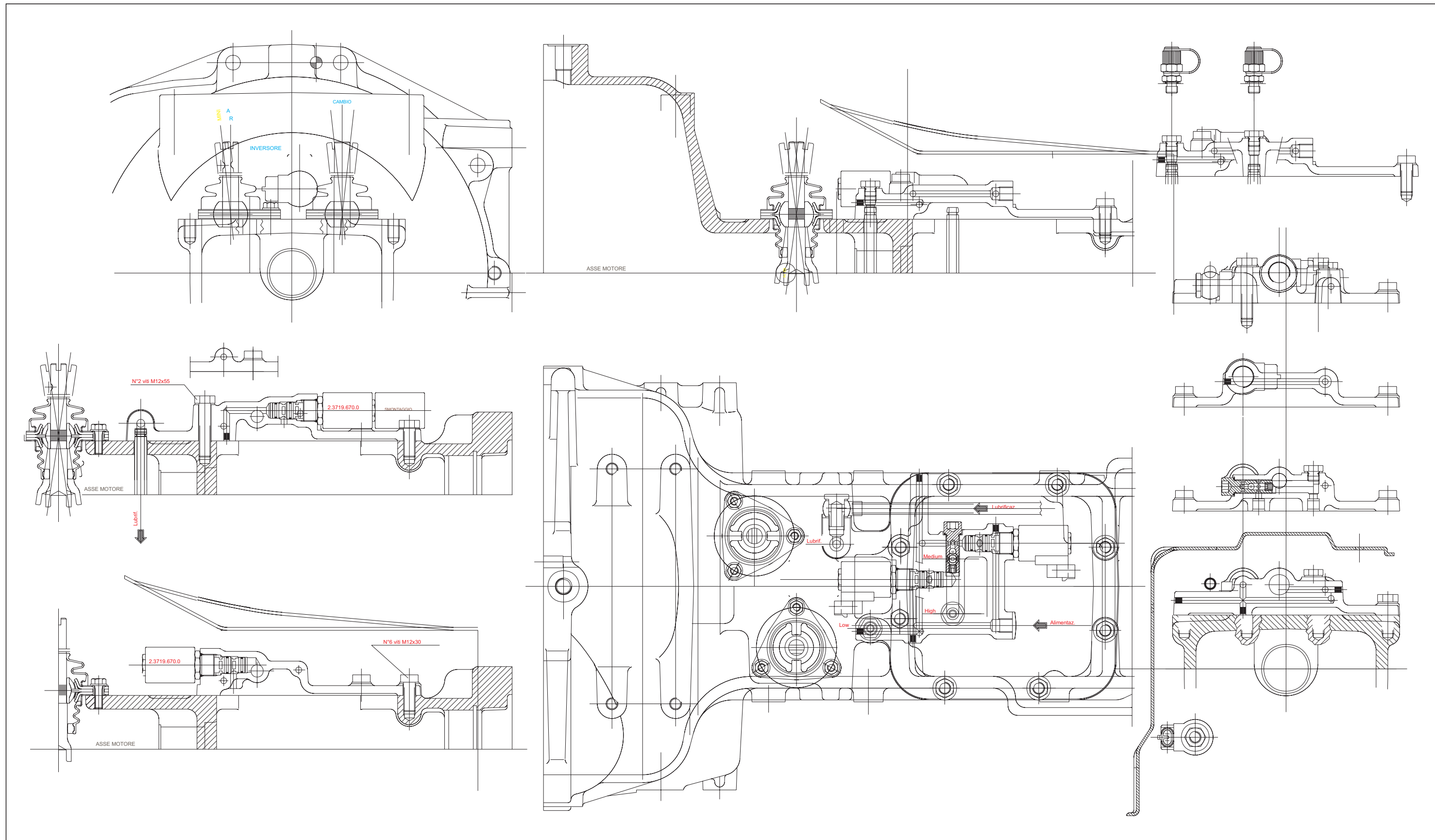
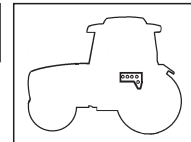
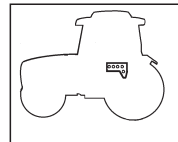


Fig. 5 – Dispositifs hydrauliques sur la partie supérieure du carter de boîte de vitesses – Version avec POWERSHIFT.



Piston pour la régulation hydraulique des stabilisateurs

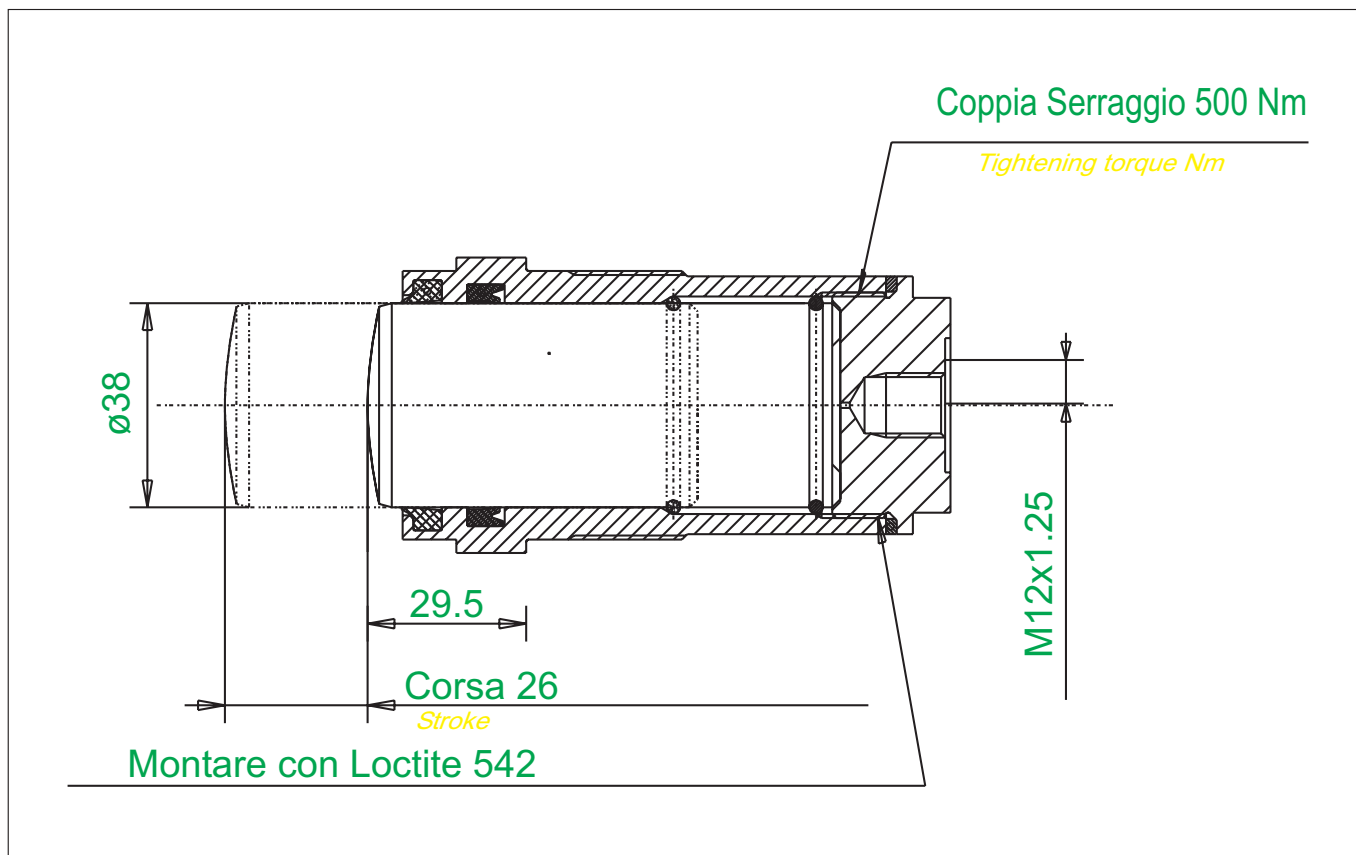


Fig. 15 – Vue du piston pour la régulation hydraulique du stabilisateur.

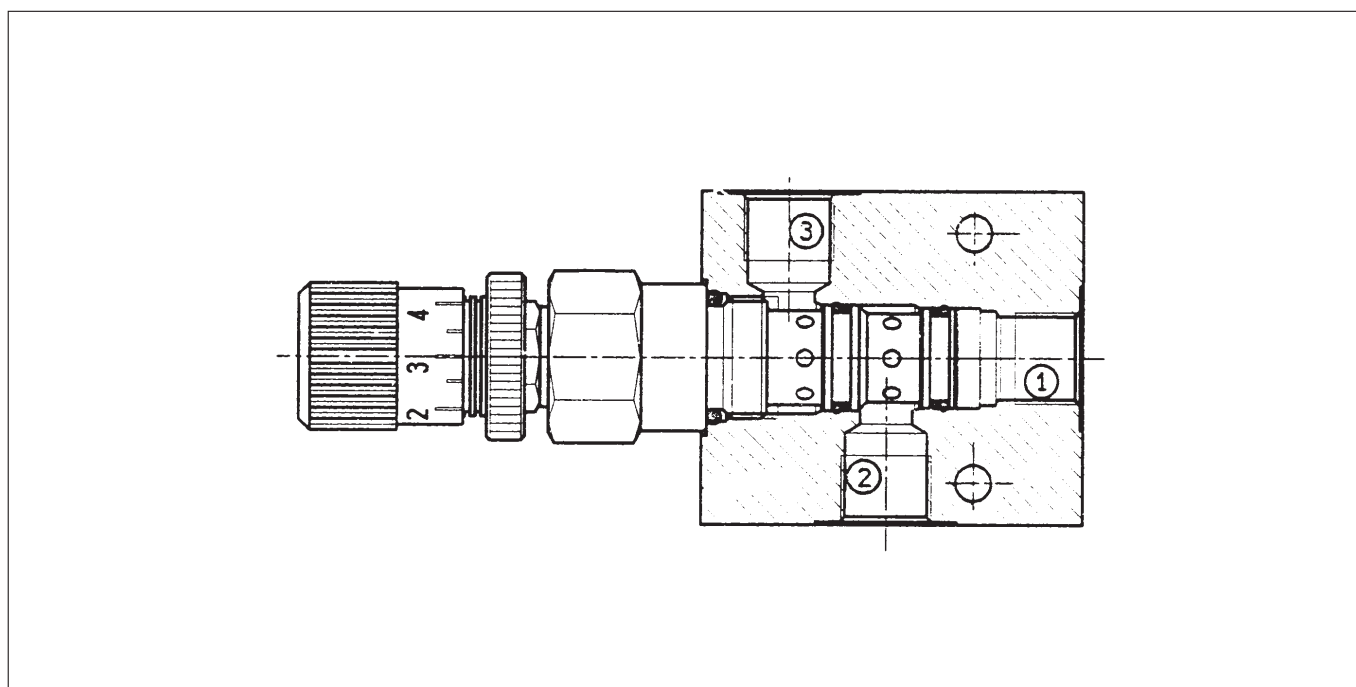


Fig. 16 – Répartiteur de débit réglable manuellement.

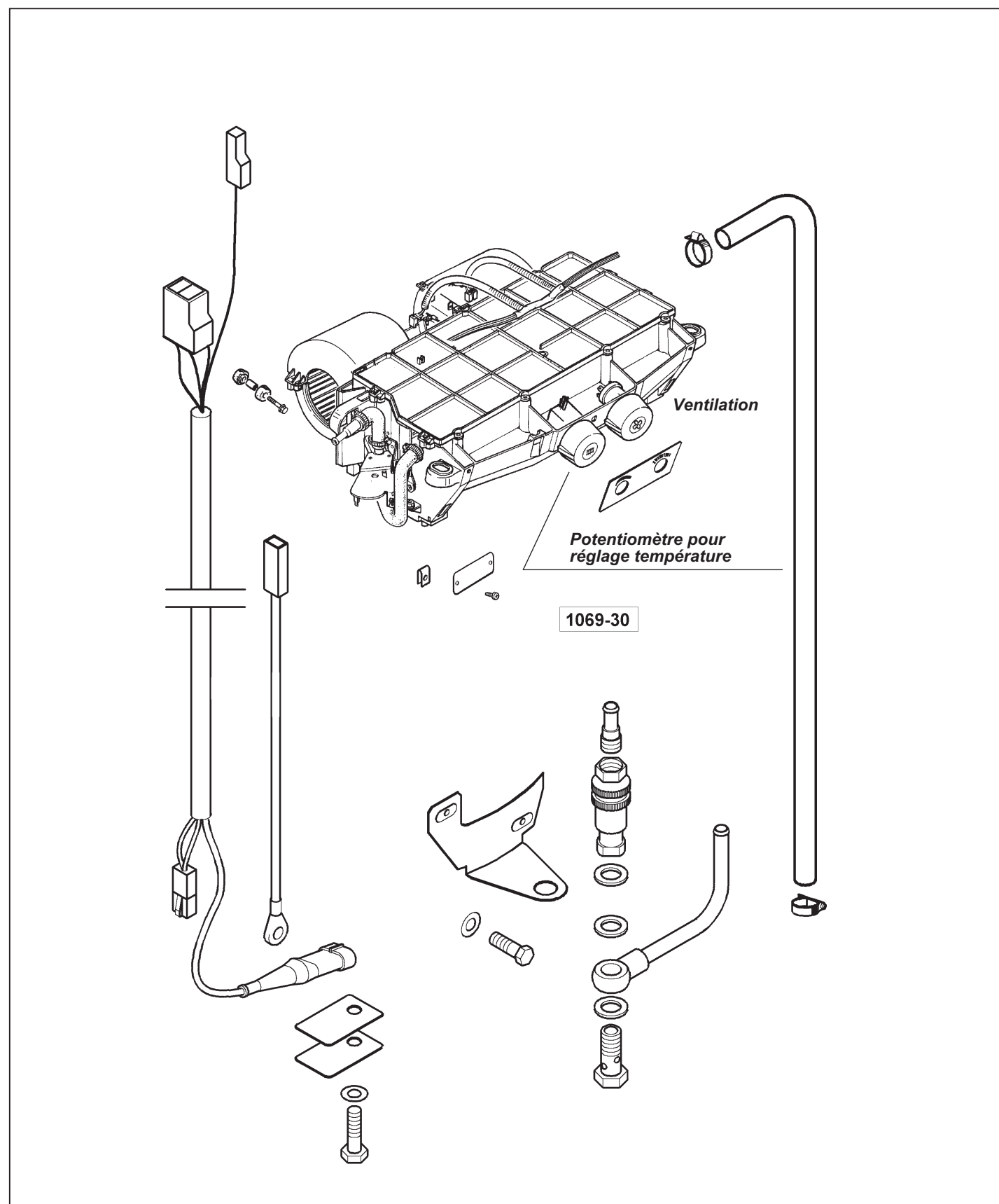
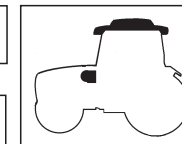


Fig. 2 - Dispositif de ventilation - conditionnement d'air - chauffage.

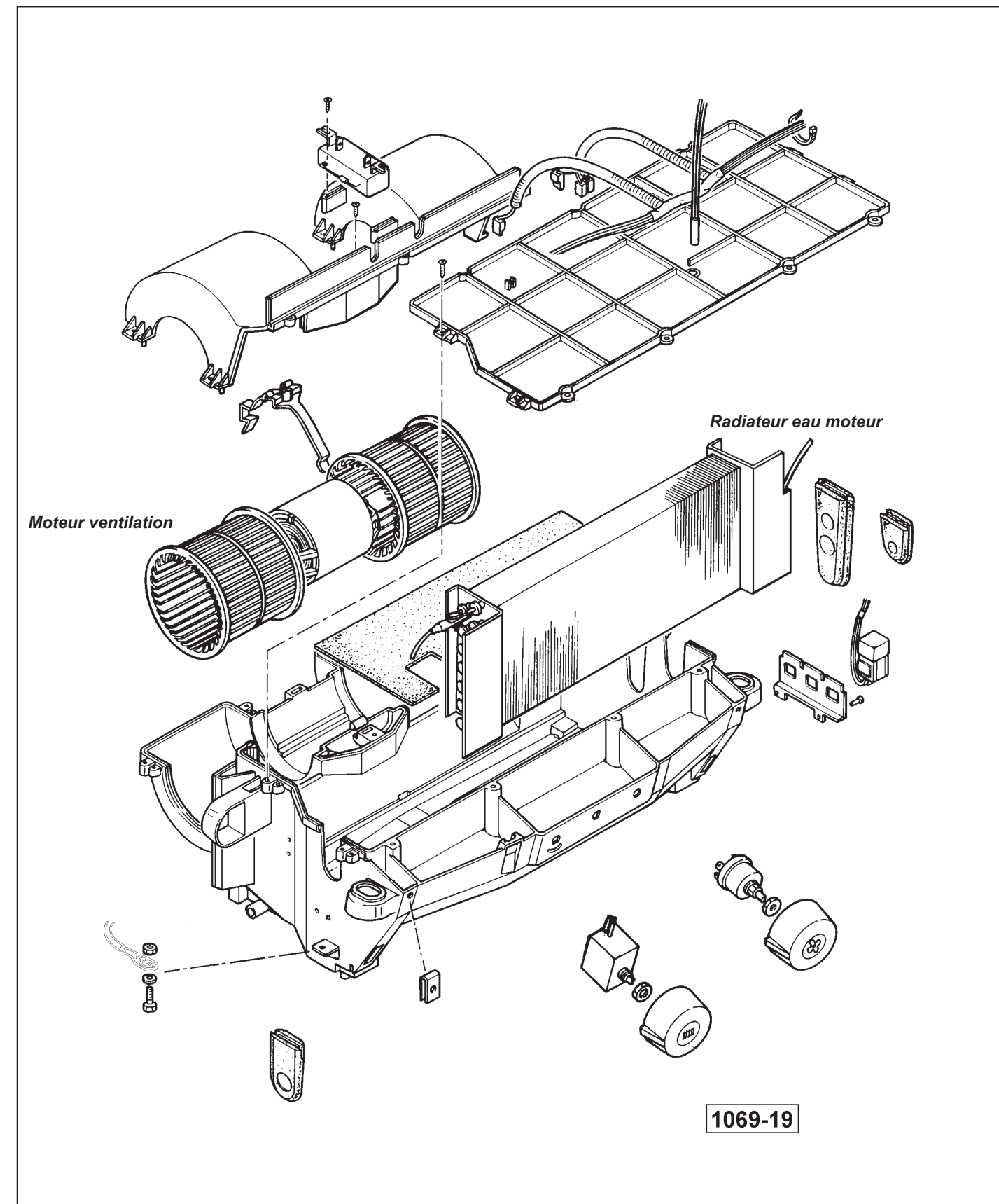


Fig. 3 - Eléments constitutifs du dispositif de ventilation - conditionnement d'air - chauffage.

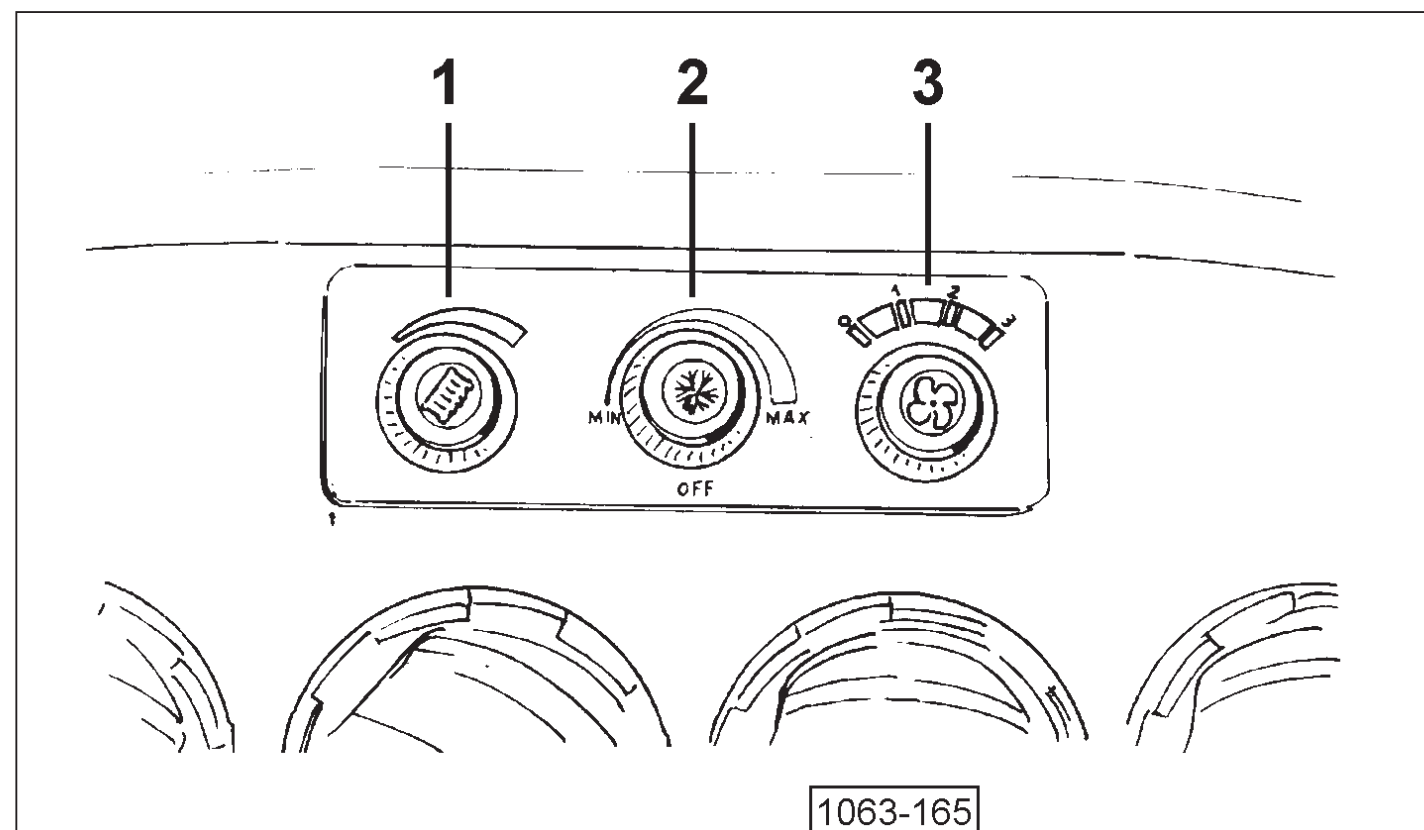
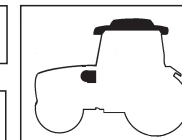


Fig. 9 - Interrupteurs de commande.
 1 - Chauffage.
 2 - Conditionnement d'air.
 3 - Ventilation.

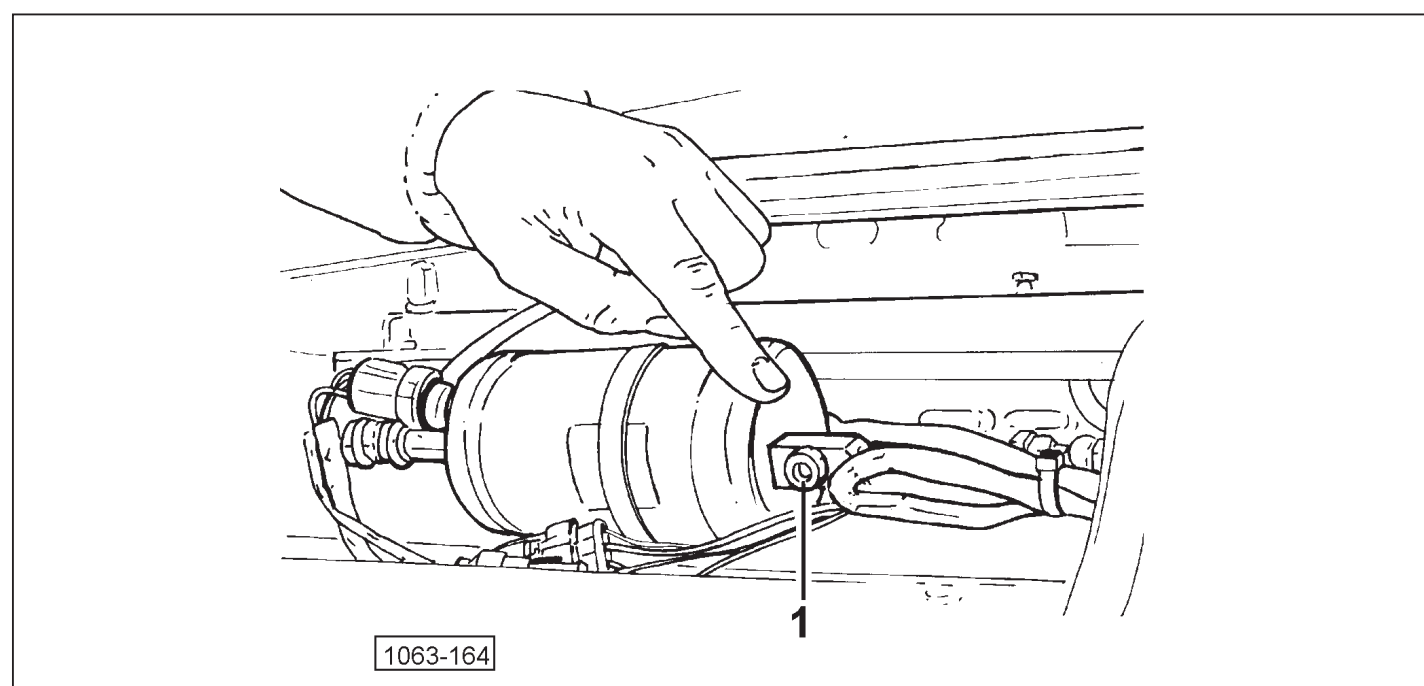


Fig. 10 - Filtre déshydrateur placé sur le toit de cabine.
 1 - Témoin de niveau

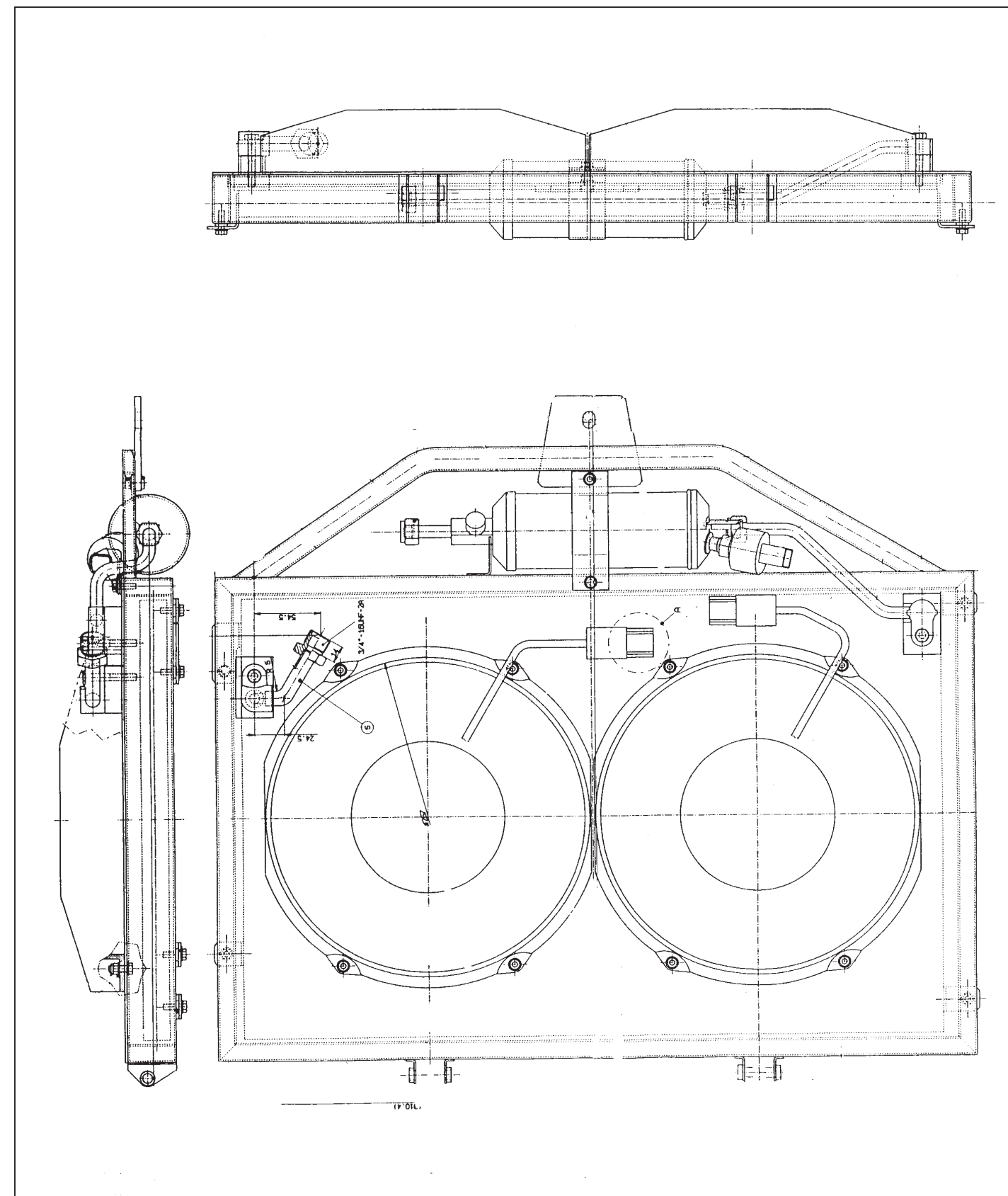
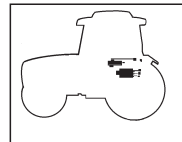


Fig. 11 - Bloc conditionnement d'air



REMARQUE: le distributeur hydraulique à voies est équipé d'un robinet, "FLOW DIVIDER", qui permet la régulation du débit constant de $3 \div 42$ l/min aux 2 voies du distributeur hydraulique avec fonction de KICK-OUT (premier distributeur à côté du robinet):

Le robinet est placé dans la cabine, à gauche du poste de conduite.

N.B.: même si le robinet est fermé en le tournant complètement à fond de course vers le signe (-), on obtient un débit d'huile constant vers le distributeur de 3 l/min.

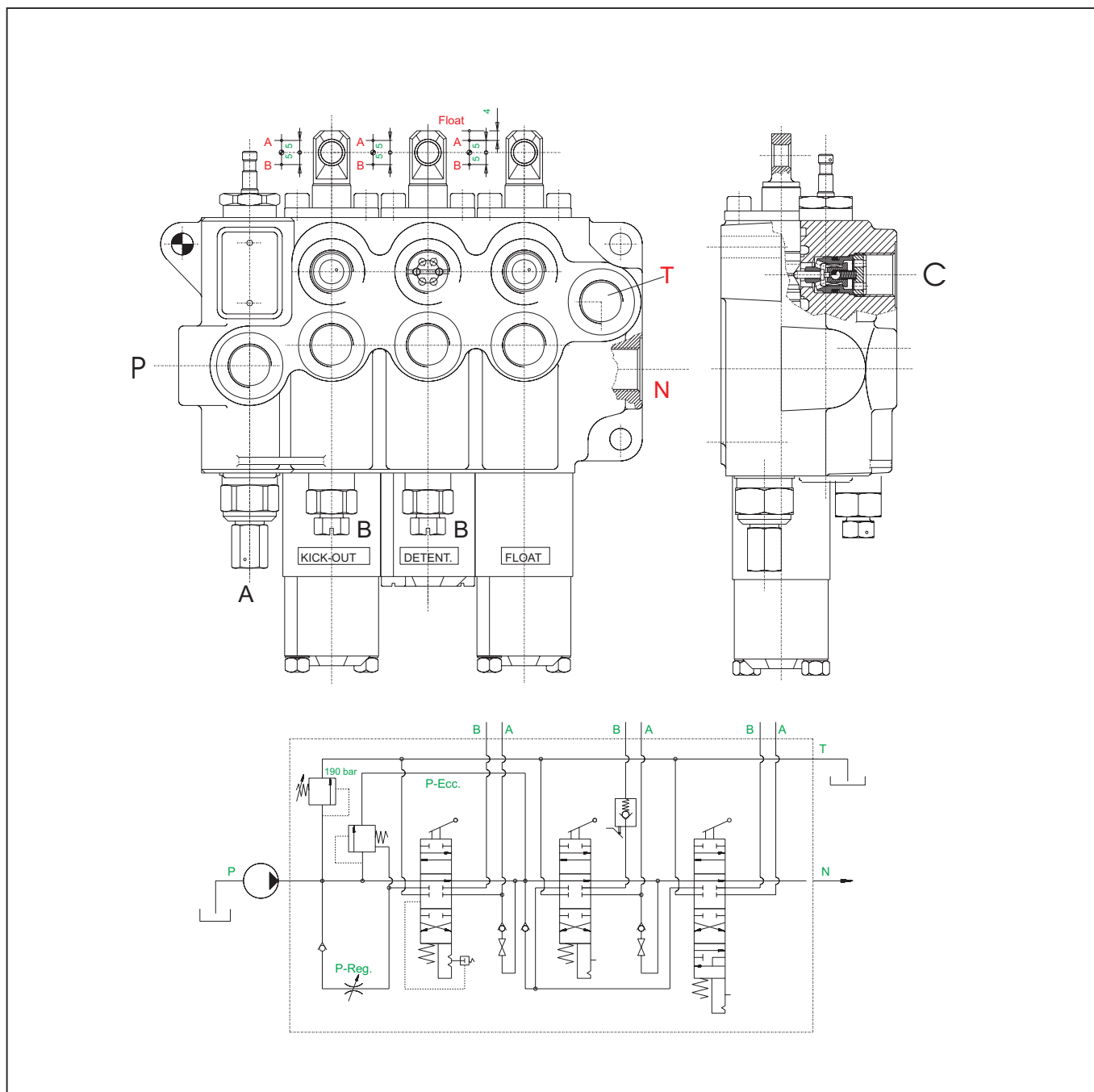


Fig. 2 - Distributeur hydraulique à 6 voies.

- A - Clapet de surpression
- B - Vis de transformation du distributeur SE/DE
- C - Soupape d'étanchéité parfaite
- P - Pompe hydraulique
- N - Vers relevage hydraulique
- T - Retour au réservoir

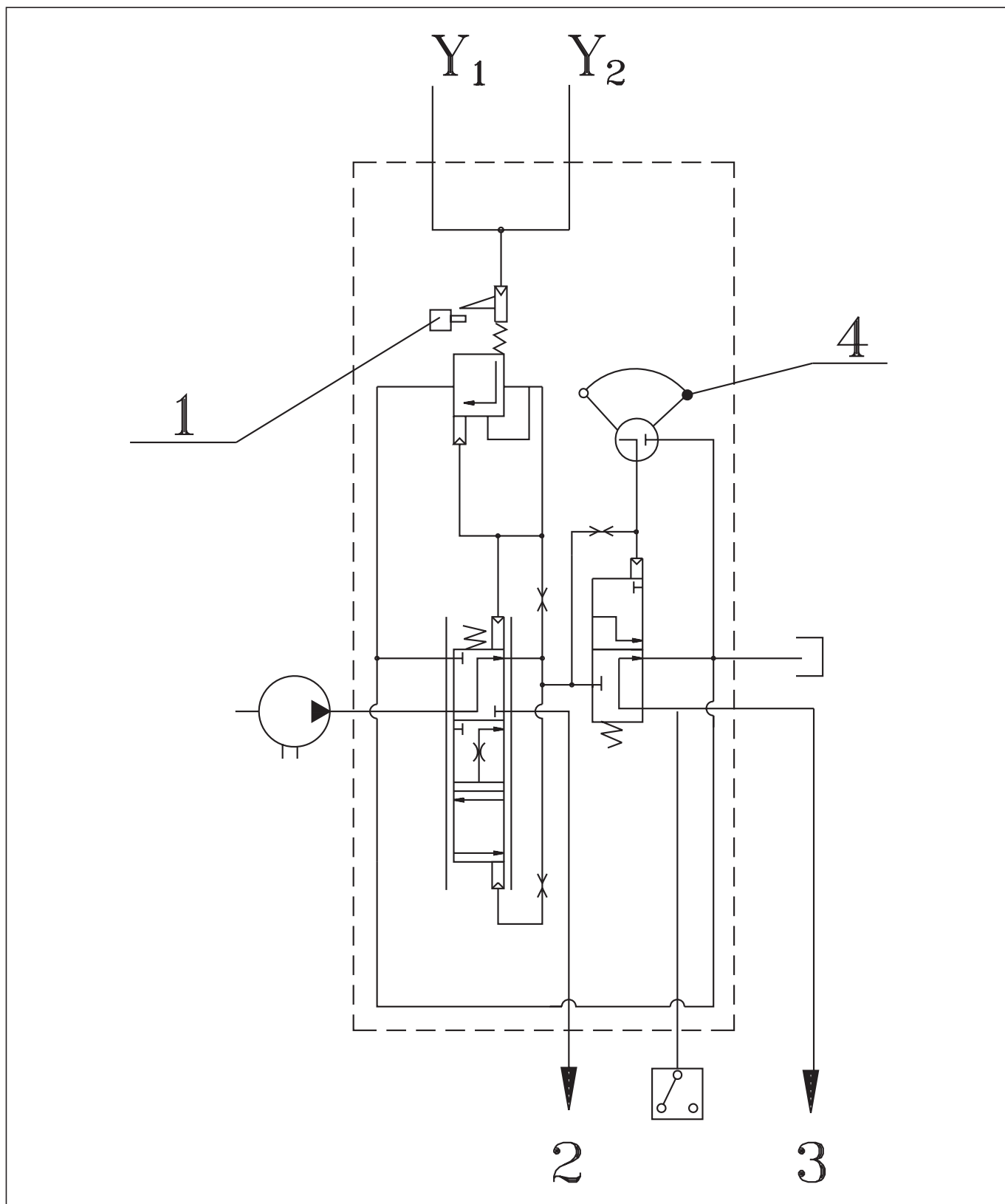
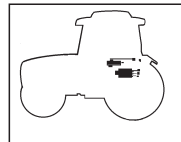
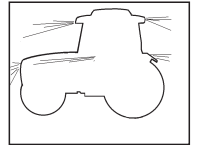


Fig. 3 – Schéma de fonctionnement du distributeur hydraulique.

- 1 - Commande de frein ON/OFF
- 2 - Relevage
- 3 - Frein de remorque
- 4 - Levier de frein de remorque



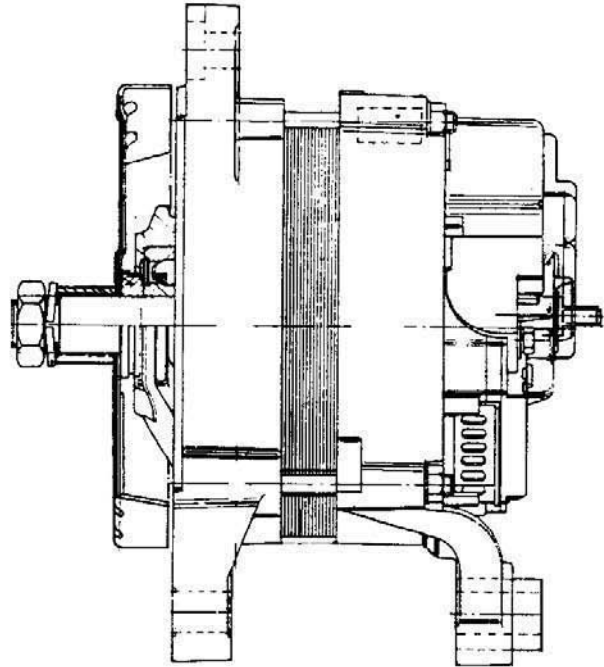
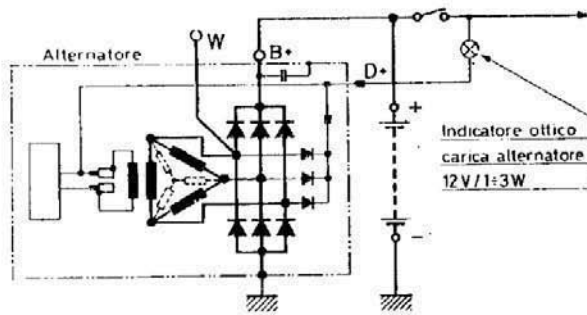
CIRCUIT DE CHARGE

ALTERNATEUR 65A

RÉF. 29439.400.0 Marelli

RÉF. 29439.410.0 Bosch

RÉF. 29439.410.0 Iskra



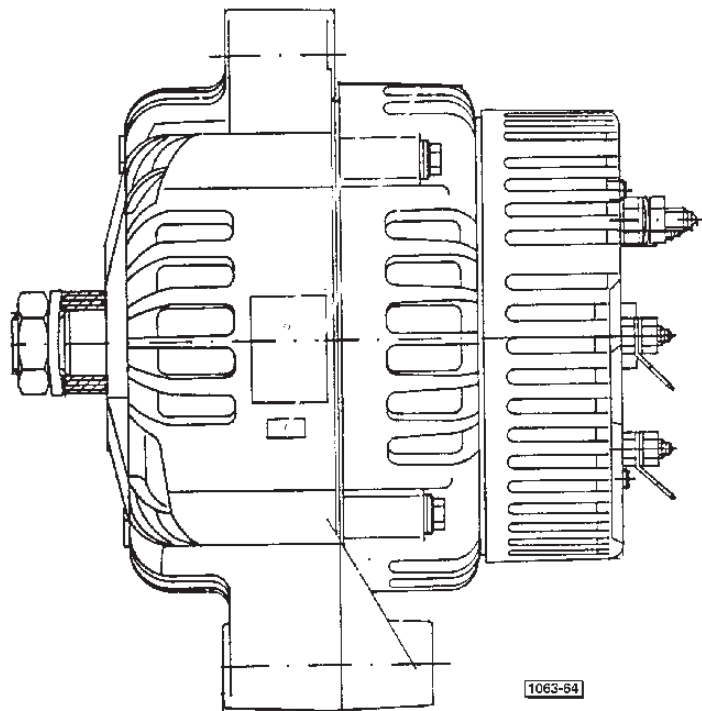
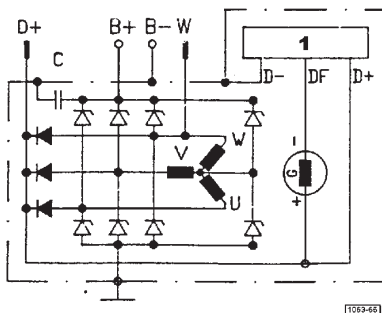
CIRCUIT DE CHARGE

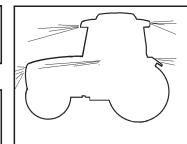
ALTERNATEUR 85A

ISKRA AAK5114 14V 85A

RÉF. 29439.460.0/10

1- Régulateur





IMPORTANT - Si l'afficheur visualise une autre fonction lorsque le tracteur dépasse la vitesse de 20 km/h, la vitesse sera visualisée automatiquement.


3 - La vitesse P.d.F. est visualisée avec 4 chiffres (XXX0); unité de mesure: tours/min.

4 - Les mètres parcourus sont visualisés avec 4 chiffres (XXXX); unité de mesure: mètre. Le compteur des mètres parcourus peut être remis à zéro: sélectionner la visualisation des mètres parcourus et appuyer sans relâcher pendant 3 secondes sur la touche P2. Les chiffres clignotent et sont remis à zéro. En cas de relâchement de la touche avant l'écoulement des 3 secondes, le compteur n'est pas remis à zéro.

5 - Réglage de la constante sur la base de la dimension du pneumatique

Cette opération doit être effectuée uniquement en cas de changement de dimension des pneumatiques arrière.

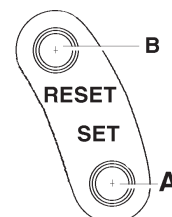
Lorsque la machine est éteinte avec la clé en position , appuyer sans relâcher sur la touche P3 et tourner la clé en

position  (simultanément (sans mettre en route); ne relâcher la touche que lorsque l'afficheur visualisera un code indiquant le type de pneumatique utilisé jusqu'à maintenant.

Appuyer plusieurs fois sur la touche P1 de sélection de la dimension, la liste des pneumatiques possibles sera visualisée sur l'afficheur. Après avoir sélectionné le type de pneumatique monté sur le tracteur, appuyer une nouvelle fois sur la touche P3 pour le mémoriser.

Si le tracteur est éteint sans avoir effectué cette dernière opération, la donnée relative au pneumatique n'est pas mise à jour. La liste reportée ci-dessous indique les différents pneumatiques qui peuvent être montés sur le tracteur ainsi que le code d'identification qui devra être visualisé sur l'afficheur, qui correspond au nombre d'impulsions par 100 mètres qui sont relevées par le capteur de vitesse.

Pneumatique	Impulsions par 100 mètres
380/70R20	5792
12.4R24	5768
380/70R20	5768
13.6R24	5560
380/70R24	5560
420/70/24	5280
12.4R28	5280
360/70R28	5280
13.6R28	5104
360/70R28	5104
420/70R28	4864



A - Touche P 1 de sélection de la fonction visualisée sur l'afficheur - couleur ROUGE.

Appuyer plusieurs fois pour visualiser les 3 fonctions (vitesse tracteur - vitesse P.d.F. - mètres parcourus).

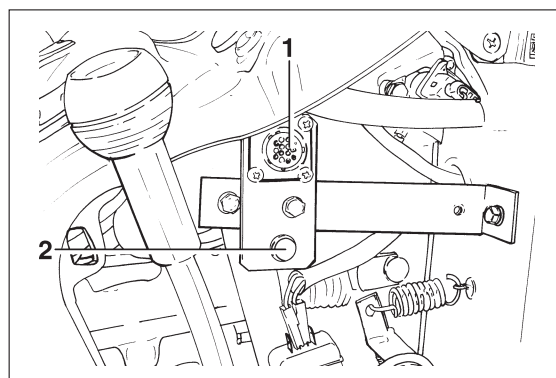
La fonction sélectionnée est indiquée par l'allumage de la led sur le tableau de bord.

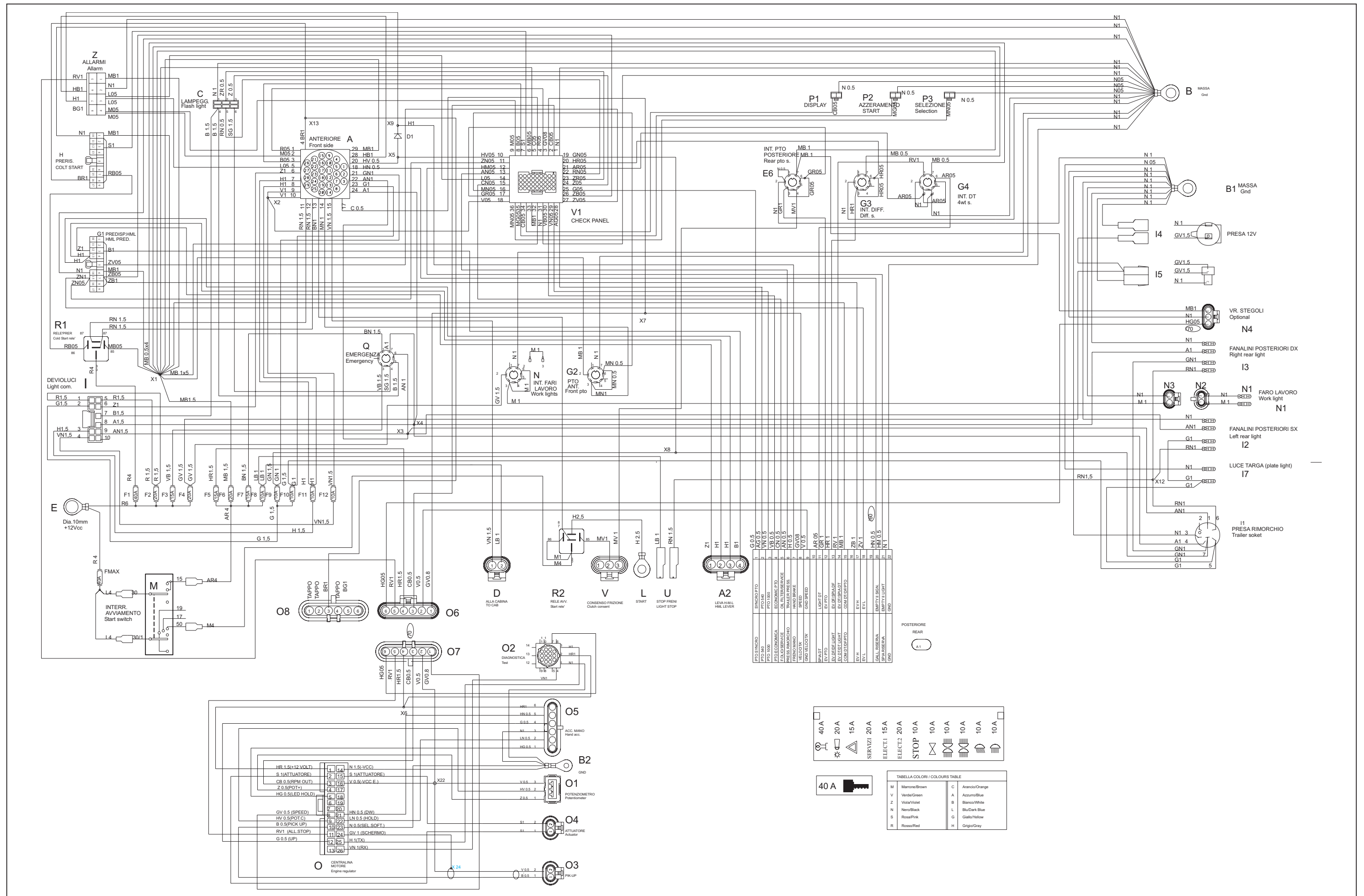
B - Touche P 2 de RAZ de la fonction sélectionnée - couleur ROUGE.

Appuyer sur cette touche pour sélectionner une autre fonction.

1 - Prise diagnostic (uniquement pour les tracteurs avec régulateur électronique)

2 - Touche de sélection des pneumatiques (pour tracteurs équipés de tableau de bord avec afficheur numérique)

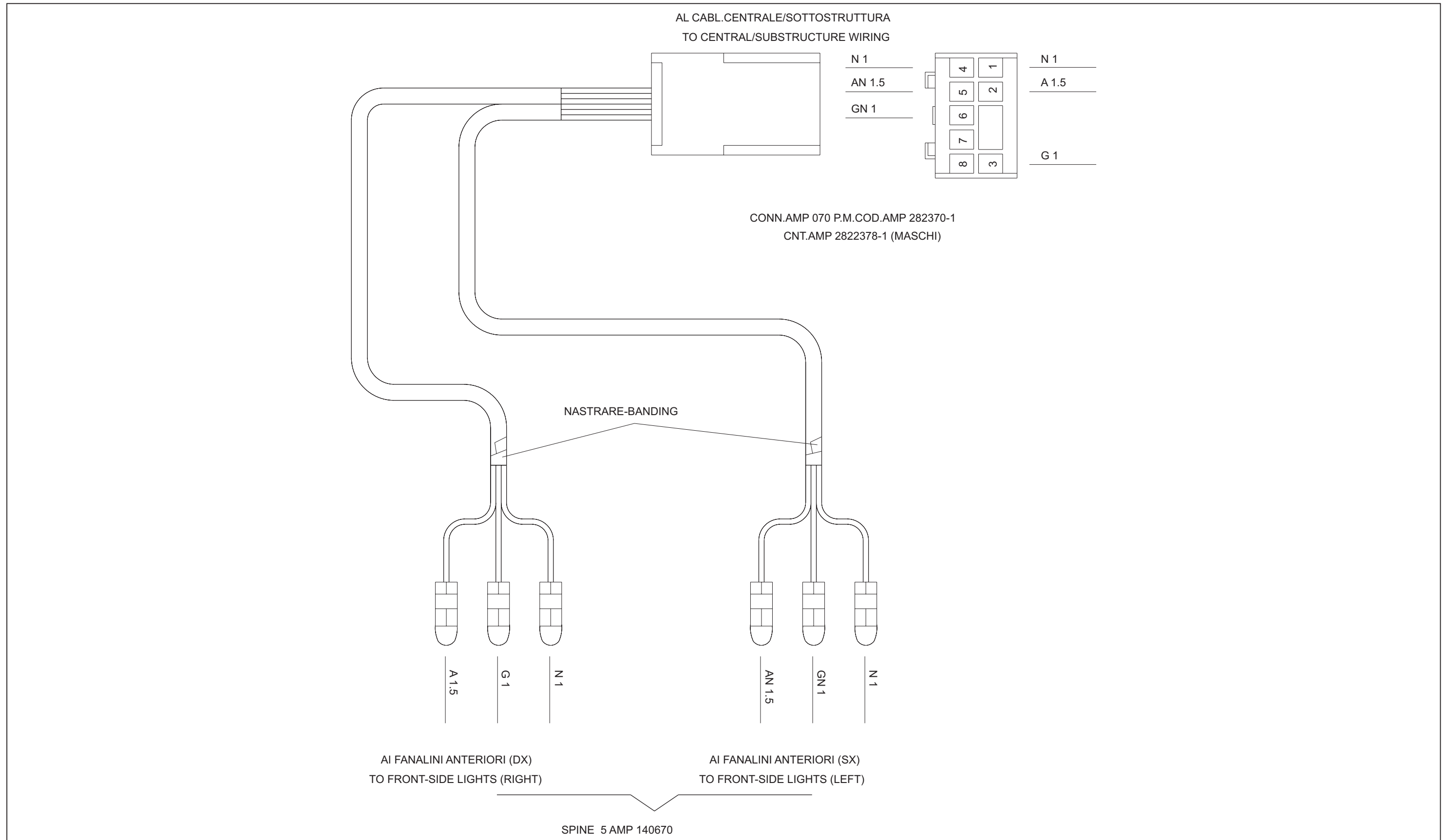
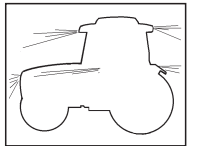


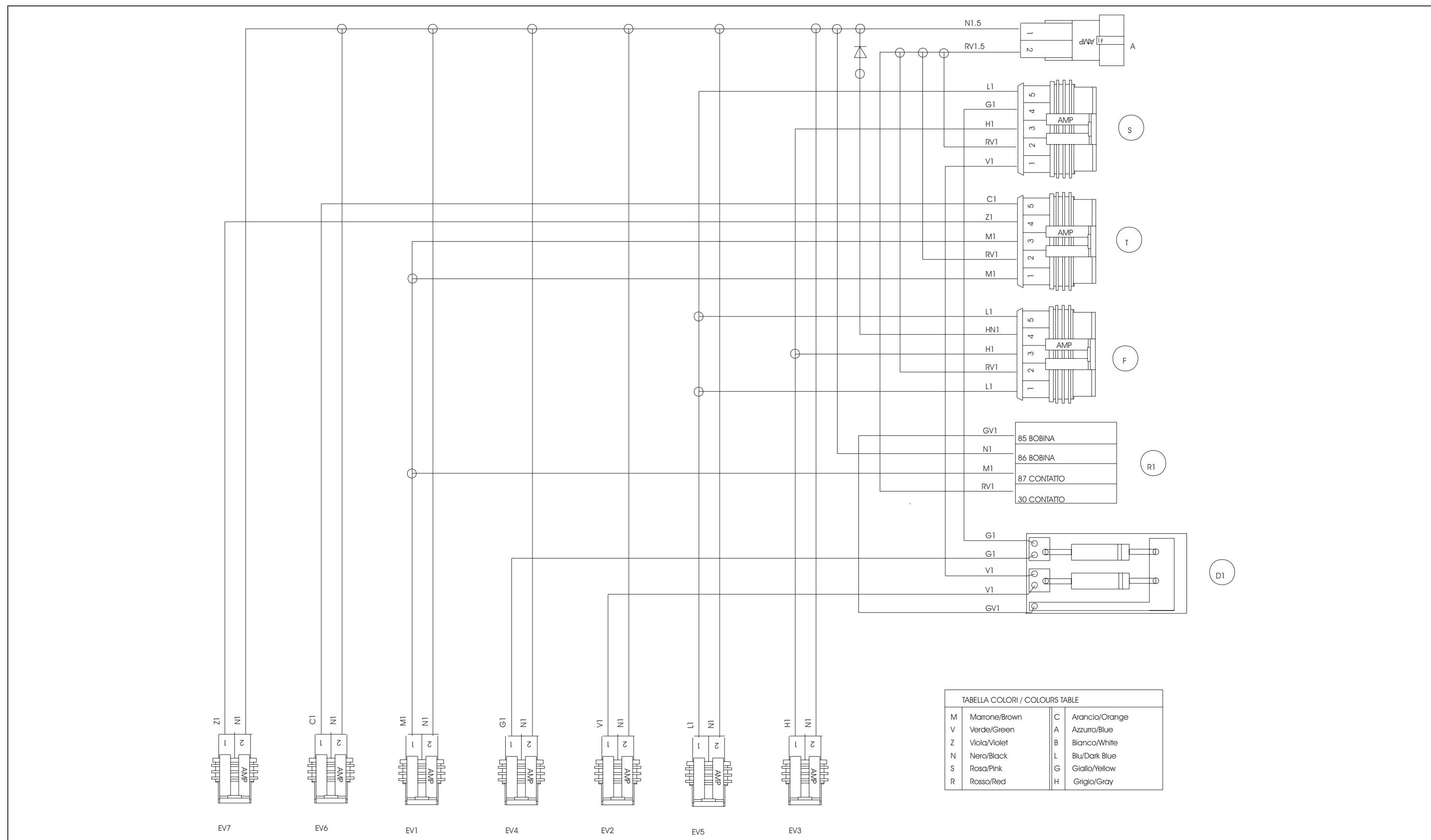
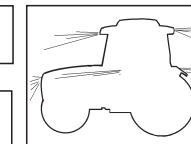


FAISCEAU PLATE-FORME

PLANCHE 5 – CÂBLAGE CENTRAL POUR TRACTEURS ÉQUIPÉS D'UN RÉGULATEUR ÉLECTRONIQUE 1^{RE} VERSION

010.4368.4/30 tav. 2

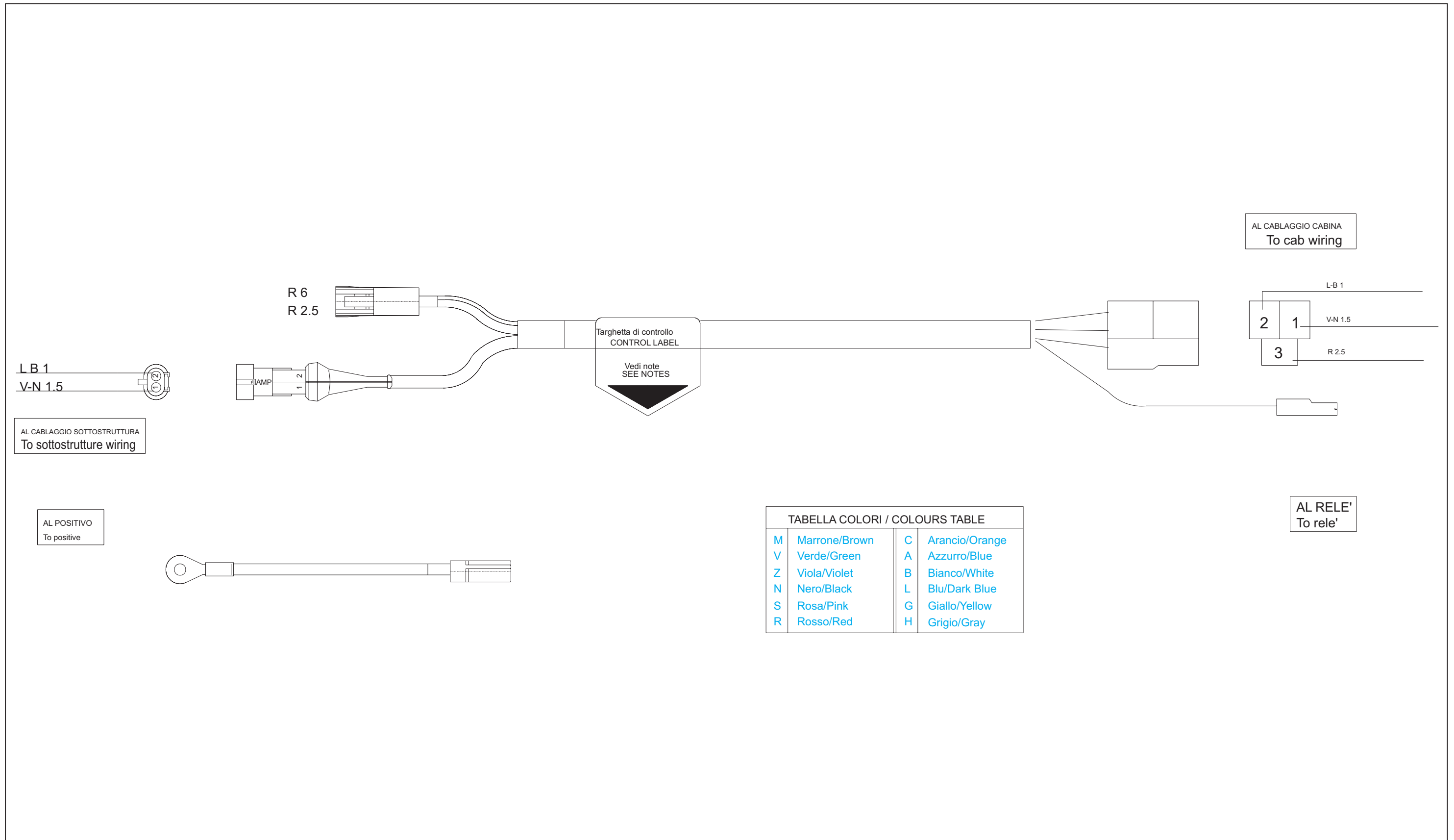
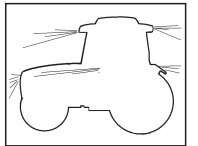


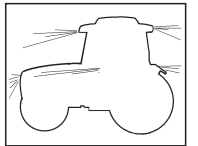


FAISCEAUX SUR CHÂSSIS

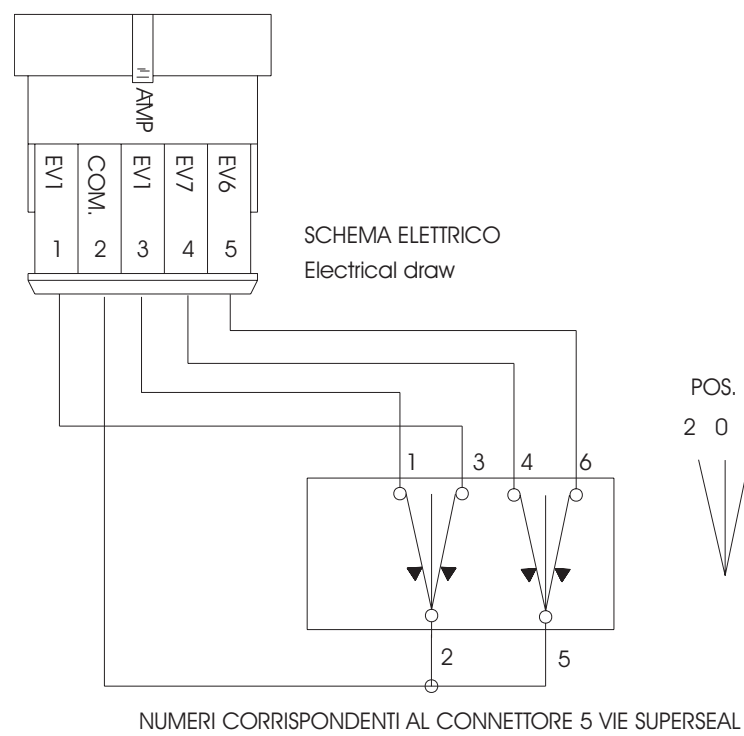
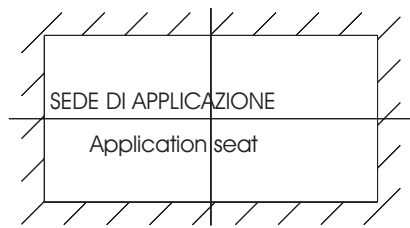
PLANCHE 25 - FAISCEAU RÉGLAGE DES STABILISATEURS ET DU TIRANT DROIT DE L'ATTELAGE 3-POINTS

012.0101.4 tav.2

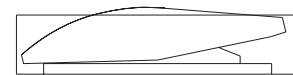




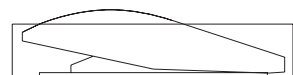
Sp PANNELLO (Panel's thickness) : 1 : 3 mm



0 POSIZIONE STABILE
0 Stable position

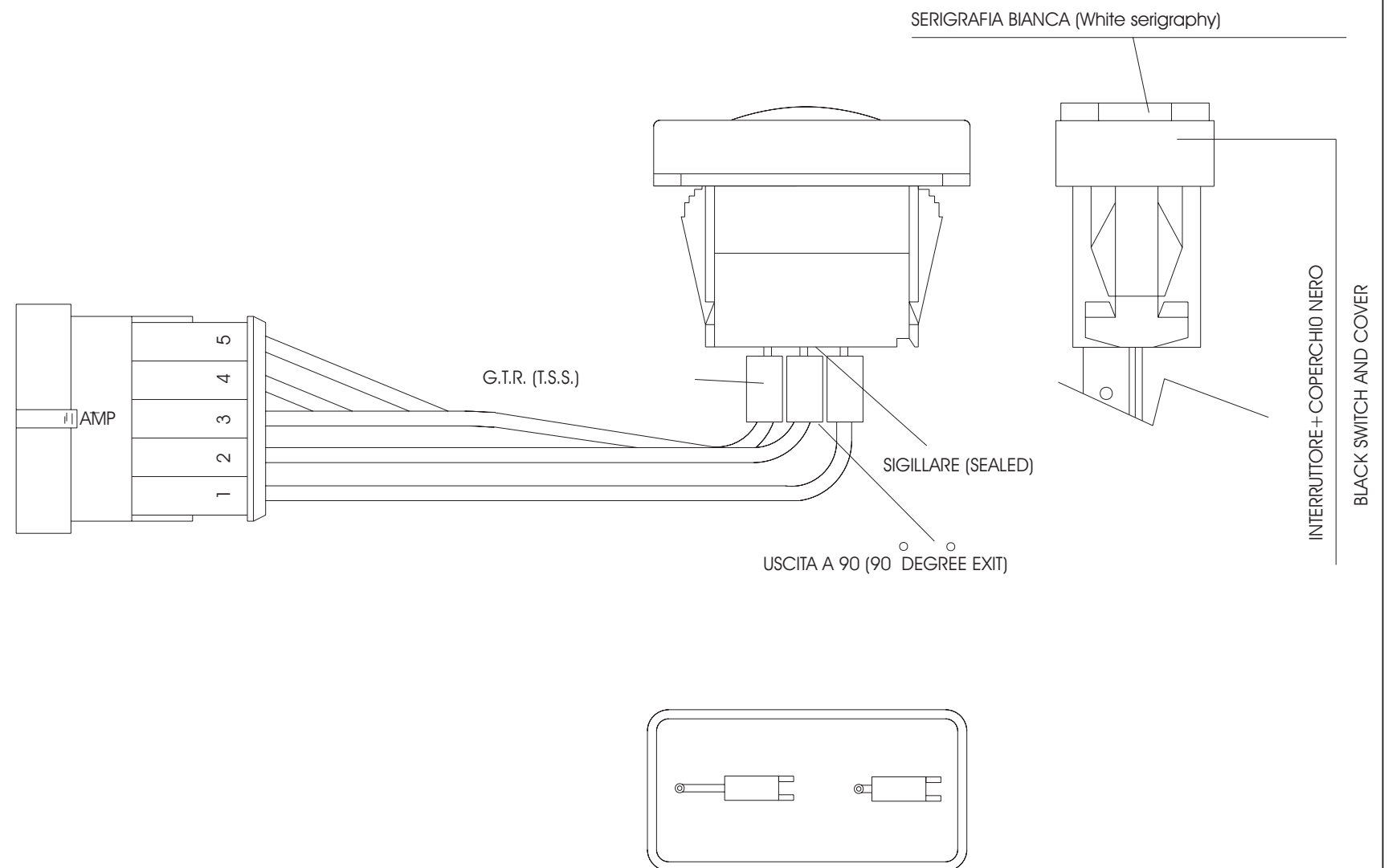


1 POSIZIONE INSTABILE
1 Momentary position



2 POSIZIONE INSTABILE
2 Momentary position

POS.
2 0 1



Appendice

Centrale de contrôle du moteur

Menu Moteur

Il permet de contrôler le fonctionnement du moteur

			M	O	T	E	U	R							
1			C	O	N	F	I	G	U	R	A	T	I	O	N
2			R	É	G	L	A	G	E						
3			M	O	N	I	T	O	R	A	G	E			
							C	H	O	I	X				
			E		S	O	R	T	I	E					

Examinons en détail les fonctions proposées.

Appendice

Centrale de contrôle du moteur

Menu Roues

Menu Configuration

Ce menu permet de configurer la fonction de contrôle de la vitesse maximale.
Sur ART® SAME apparaît le menu suivant :

	C	O	N	F	I	G	U	R	A	T	I	O	N		
L	.	3	0		K	m	/	h		A	C	T			
C	A	L	I	B	R	.	R	O	U	E	S	X	X	X	X
A		R	A	Z				B	-	P	A	R	A	M	.
F	-	A	U	G	M	.		D	-	D	I	M	I	N	.
C	C	O	N	F	I	R	M	E	R						
			E		S	O	R	T	I	E					

Examinons en détail les différentes fonctions :

la frappe de la touche «**B**» du testeur ART® SAME permet de sélectionner la grandeur à modifier. Sur le testeur apparaîtra l'indication suivante :

en appuyant sur la touche «**B**», l'indication apparaît sur fond noir

L	.	3	0		K	m	/	h		A	C	T			
---	---	---	---	--	---	---	---	---	--	---	---	---	--	--	--

en appuyant sur la touche «**F**», la fonction est validée

L	.	3	0		K	m	/	h		A	C	T			
---	---	---	---	--	---	---	---	---	--	---	---	---	--	--	--

en appuyant sur la touche «**D**», la fonction est inhibée

L	.	3	0		K	m	/	h		D	E	S	A	C	.
---	---	---	---	--	---	---	---	---	--	---	---	---	---	---	---

Le calibrage des roues doit être effectué en respectant les règles de mise en service ou en suivant les instructions ci-après uniquement si la limitation à 30 km/h est validée.

Appendice

Centrale de contrôle du moteur

Messages testeur	Causes probables de la panne	Action de la centrale
Lampe M C.A.	Défaut système électrique Défaut témoin Défaut unité électronique Vérifier BROCHE 50	Aucune limitation
EV PdF C.C.	Défaut système électrique Défaut électrovalve Défaut unité électronique Vérifier BROCHE 55	Système PdF ne fonctionnant pas
EV PdF C.A.	Défaut système électrique Défaut électrovalve Défaut unité électronique Vérifier BROCHE 55	Système HML, PdF ne fonctionnant pas
Blocage EV HL PdF	Défaut système électrique Défaut électrovalve Défaut unité électronique Vérifier BROCHE 52	Système HML, PdF ne fonctionnant pas
Défaut flash	Défaut unité électronique SW erroné	Tous les systèmes sont inhibés
Défaut EEPROM	Défaut unité électronique Version Sw mise à jour	Utilisation de valeurs par défaut Utilisation de paramètres moteur type par défaut
Alarme générique	Défaut unité électronique	LAMPES ET RELAIS DESACTIVES
Banc EEP B1B2 (seulement SAME)	Défaut unité électronique Version Sw mise à jour	Utilisation de valeurs BANC CORRECT

Messages testeur	Causes probables de la panne	Action de la centrale
Press. huile basse	Manque de pression Défaut système électrique Défaut capteur de pression d'huile Défaut unité électronique Vérifier BROCHE 66	Lampe courroie active Arrêt moteur si frein à main actif
Indic. Temp. C.C.	Défaut système électrique Défaut capteur Défaut unité électronique Vérifier BROCHE 43	Aucune limitation
LimitParamEEPROM	Défaut unité électronique Valeur de réglage incorrecte Version Sw mise à jour	Utilisation de valeurs par défaut

Appendice

Testeur du relevage

5 - Menu Alarmes

Ce menu permet le réglage des capteurs.

Sur ART® SAME apparaît le menu suivant :

L	I	S	T	E		A	L	A	R	M	E	S		
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1	-	E	f	f	a	c	e	r		L	i	s	t	e
		[E]	S	O	R	T	I	E				

Examinons en détail les différentes fonctions.

CLICK HERE TO **DOWNLOAD** THE COMPLETE MANUAL

- Thank you very much for reading the preview of the manual.
- You can download the complete manual from: www.heydownloads.com by clicking the link below



- Please note: If there is no response to CLICKING the link, please download this PDF first and then click on it.

CLICK HERE TO **DOWNLOAD** THE COMPLETE MANUAL