

W 810

TYPE CB 810D

N° 81052

MOTEUR N° B-630962

MOTOCULTEURS
MABEC

CB 610 - CB 610 D - CB 810
CB 11 - CB 7DD - CB 12DD



*notice
d'entretien*

*

27, RUE D'ORLEANS
NEUILLY-S-SEINE (SEINE)
TEL. MAI. 73-30

" RECOMMANDATION IMPORTANTE "

Afin d'éviter tout retard ou toute erreur dans l'exécution des commandes de pièces de rechange, nous indiquer d'une façon très précise :

- la désignation exacte des pièces demandées
- le numéro de l'ensemble auquel elles sont destinées

Ce numéro figure sur la plaque que porte l'ensemble (fraise, houe, attelage).

- le type et le numéro de l'appareil mentionnés sur la plaque du constructeur

- enfin, l'adresse complète à laquelle doit être faite l'expédition, ainsi que la gare destinataire.

-:-:-:-:-:-:-

- PREMIERE PARTIE -

MOTOCULTEUR

DESCRIPTION

L'avant-train moteur se compose des parties suivantes :

- Le bloc moteur placé à l'avant,
- Le carter d'embrayage,
- La boîte de mécanisme qui se compose de la boîte de vitesses et du réducteur,
- la potence et les mancherons.

BLOC MOTEUR

Il comprend :

Pour les Motoculteurs CB 610 et CB 610 D :

- le moteur BERNARD, monocylindrique 4 temps, 240 cc, type W 610.

Pour le Motoculteur CB 810 :

- le moteur BERNARD, monocylindrique 4 temps, 270 cc, type W 810.

Pour le Motoculteur CB 11 :

- le moteur BERNARD, monocylindrique 4 temps, 547 cc, type W 112 bis.

Pour le Motoculteur CB 7 DD :

- le moteur SACHS Diesel, monocylindrique 2 temps, 400 cc, type 400.

Pour le Motoculteur CB 12 DD :

- le moteur SACHS Diesel, monocylindrique 2 temps, 604 cc, type 600 L.

Tous ces moteurs sont protégés à l'avant par une volute en tôle qui canalise l'air de refroidissement soufflé par une turbine.

CARTER D'EMBRAYAGE

Il contient l'embrayage automatique et le tambour récepteur de l'embrayage.

L'embrayage automatique centrifuge est commandé par la manette des gaz.

Il est constitué par deux masses articulées garnies de Férodo reliées par des ressorts de rappel.

- PREMIERE PARTIE -

MOTOCULTEUR

DESCRIPTION

L'avant-train moteur se compose des parties suivantes :

- Le bloc moteur placé à l'avant,
- Le carter d'embrayage,
- La boîte de mécanisme qui se compose de la boîte de vitesses et du réducteur,
- la potence et les mancherons.

BLOC MOTEUR

Il comprend :

Pour les Motoculteurs CB 610 et CB 610 D :

- le moteur BERNARD, monocylindrique 4 temps, 240 cc, type W 610.

Pour le Motoculteur CB 810 :

- le moteur BERNARD, monocylindrique 4 temps, 270 cc, type W 810.

Pour le Motoculteur CB 11 :

- le moteur BERNARD, monocylindrique 4 temps, 547 cc, type W 112 bis.

Pour le Motoculteur CB 7 DD :

- le moteur SACHS Diesel, monocylindrique 2 temps, 400 cc, type 400.

Pour le Motoculteur CB 12 DD :

- le moteur SACHS Diesel, monocylindrique 2 temps, 604 cc, type 600 L.

Tous ces moteurs sont protégés à l'avant par une volute en tôle qui canalise l'air de refroidissement soufflé par une turbine.

CARTER D'EMBRAYAGE

Il contient l'embrayage automatique et le tambour récepteur de l'embrayage.

L'embrayage automatique centrifuge est commandé par la manette des gaz.

Il est constitué par deux masses articulées garnies de Férodo reliées par des ressorts de rappel.

Quand la manette des gaz est fermée, le moteur tourne au ralenti et les ressorts maintiennent les masses ; le motoculteur est débrayé,

Quand on ouvre la manette des gaz, la vitesse du moteur augmente, les masses s'écartent et viennent adhérer au tambour récepteur ; le motoculteur est embrayé.

L'embrayage automatique, très progressif, donne une grande souplesse de démarrage et de conduite. Il évite le calage du moteur en travail et constitue une sécurité pour tous les organes du motoculteur.

BOITE DE MECANISME

Elle est constituée par un carter en fonte comportant deux logements indépendants :

A l'avant, la boîte de vitesses,

A l'arrière, le carter du réducteur qui contient :

- les pignons du sélecteur de vitesses,
- le réducteur à vis sans fin et couronne bronze, avec différentiel incorporé,
- les deux trains de réduction commandant les roues,
- les commandes internes du déclabotage des roues et celle du blocage du différentiel.

NOTA - Le CB 610 n'est pas équipé du sélecteur de vitesses, ni du différentiel incorporé.

POTENCE et MANCHERONS (Fig.1)

Le support des deux tubes de potence formant couvercle du logement du réducteur, porte le levier de commande du sélecteur de vitesses (5) (sauf pour le CB 610).

L'entretoise monobloc reliant les deux tubes entre eux à leur partie supérieure, porte au centre le levier de commande de la boîte de vitesses.

Près du tube gauche et au-dessus, se trouve la commande de blocage du différentiel (4) (sauf pour le CB 610).

Sous l'entretoise du tube des potences, deux pattes soutiennent les deux tiges de déclabotage (2 et 3).

Le mancheron gauche porte la poignée de frein (7), et le mancheron droit, la manette des gaz (6).

F O N C T I O N N E M E N T

AVANT CHAQUE MISE EN ROUTE

Avant de mettre le motoculteur en marche, effectuer les vérifications suivantes, l'appareil étant dans une position horizontale :

1°) Vérifier le contenu du réservoir d'essence. S'il en est besoin, faire le plein avec un entonnoir muni d'un filtre.

Contenance du réservoir CB 610 et CB 610 D

CB 810 - CB 7 - CB 12 8 litres 5

Contenance du réservoir CB 11 12 litres 5

Pour les Motoculteurs essence exclusivement.

2°) Vérifier le niveau d'huile dans le carter de moteur.

L'huile doit arriver à la limite supérieure du décrochement de l'extrémité de la jauge.

Si utile, ajouter de l'huile en dévissant le bouchon de remplissage qui se trouve à la partie supérieure du moteur.

Bien revisser le bouchon avec son joint.

Nous recommandons en été l'huile MOTUL MOTCR OIL n° 2
en hiver - - - n° 1

Pour les Motoculteurs Diesel se reporter à la notice SACHS.

3°) Vérifier les niveaux d'huile dans la boîte de vitesses à l'aide de la jauge que porte le couvercle.

Le logement du réducteur comporte une vis de niveau d'huile à l'arrière du couvercle de la roue, côté gauche. L'huile doit affleurer le bord de l'orifice.

Pour ajouter de l'huile dans les deux logements, dévisser les deux bouchons peints en rouge, placés sur les couvercles.

Le carter de la boîte de mécanisme porte deux bouchons de vidange peints en rouge. L'un situé sur le côté droit du carter pour la boîte de vitesses, l'autre sous le carter, pour le réducteur.

La quantité d'huile à mettre dans la boîte de vitesses est de 1 litre 125 environ et, dans le logement du réducteur de différentiel, 4 litres 250 environ.

N'employer qu'une bonne huile SAE 90 extrême pression et tout particulièrement l'huile MOTUL ALLGEAR E P L.

4°) Vérifier le niveau d'huile dans le filtre à air.

Si nécessaire, ajouter de l'huile fluide pour moteur, de préférence de l'huile MOTUL MOTOR OIL n° 2.

LANCEMENT DU MOTEUR

Après avoir fait les vérifications indiquées, procéder de la façon suivante :

1°) Moteurs Diesel (voir notice SACHS)

Bien s'assurer que le levier des vitesses est au point mort.

2°) Moteurs essence

- Mettre le levier des vitesses au point mort
la manette des gaz à mi-course
- Ouvrir le robinet d'essence
- Fermer le papillon de départ en déplaçant vers le haut le levier placé entre le filtre à air et le carburateur. Ceci lorsque le moteur est froid. A chaud laisser le volet d'air ouvert.

Pour les CB 610, CB 610 D et CB 810 : enrrouler la corde de lancement de gauche à droite autour de la poulie de lancement du moteur, en plaçant le noeud dans une des encoches de la poulie et tirer vivement à soi.

Pour les CB 11 : le lancement se fait à la manivelle.

Le moteur étant lancé, ouvrir le papillon de départ et repousser la manette des gaz.

Laisser le moteur s'échauffer deux ou trois minutes au ralenti.

NE PAS EMBALLER LE MOTEUR A VIDE

LEVIER DE VITESSES (fig.1)

La position des vitesses est indiquée sur la biellette en fer plat qui relie les deux mancherons.

Pour passer une vitesse à partir du point mort, incliner le levier (1) à gauche ou à droite et, ensuite, le pousser en avant ou le tirer vers soi jusqu'à sentir le verrouillage dans la vitesse désirée.

Pour passer d'une vitesse à l'autre, il est indispensable de passer par le point mort, par exemple, pour passer de la deuxième vitesse à la marche arrière, il faut opérer de la façon suivante :

- pousser le levier vers l'avant jusqu'à sentir le cran du point mort. Basculer le levier vers la gauche, puis le pousser en avant pour prendre la marche arrière.

ATTENTION, ne jamais passer une vitesse lorsque le motoculteur roule. Les vitesses se passent à l'arrêt, le moteur tournant au ralenti.

Si les pignons ne se trouvent pas en face l'un de l'autre et qu'on sente une résistance pour passer la vitesse désirée, ne pas forcer sur le levier.

Manoeuvrer rapidement la manette des gaz en l'élevant à moitié et en la rabaissant aussitôt. Agir sur le frein afin d'immobiliser plus rapidement les pignons dans la boîte de vitesses. Dès que les pignons sont en place, la vitesse se passe sans forcer.

SELECTEUR DES VITESSES (Fig.1) (Ne concerne pas le CB 610)

La boîte de vitesses donne une combinaison de 3 vitesses avant et une vitesse arrière.

Cette combinaison est doublée par un sélecteur commandé par le levier (5), ce qui donne 6 vitesses avant et 2 vitesses arrière réparties suivant tableau ci-dessous :

VITESSE	Position du levier des vitesses	Position du levier du sélecteur
1re	1	Vitesses Lentes
2e	1	Vitesses Rapides
3e	2	Vitesses Lentes
4e	2	Vitesses Rapides
5e	3	Vitesses Lentes
6e	3	Vitesses Rapides
1re AR	AR	Vitesses Lentes
2e AR	AR	Vitesses Rapides

Pour passer des vitesses lentes aux vitesses rapides, abaisser vers l'arrière le levier (5) jusqu'à sentir le cran du point mort. Puis pousser le levier vers la gauche, vers l'extérieur, et l'abaisser à fond pour enclencher les vitesses rapides.

Comme pour le levier de vitesses, ne pas forcer sur le levier.

CLABOTAGE et DECLABOTAGE des ROUES (Fig.1)

Chaque roue possède sa commande propre de clabotage et de déclabotage.

Le clabotage et le déclabotage sont commandés :

- pour la roue droite par la tige 3
- pour la roue gauche par la tige 2

Le clabotage s'effectue en poussant sur la tige et le déclabotage en tirant.

Lorsque la roue est clabotée, elle devient motrice. Lorsqu'elle est déclabotée, elle n'est plus en prise et par conséquent devient libre.

DIFFERENTIEL (Ne concerne pas le CB 610)

Le différentiel comporte un système de blocage manoeuvré par la commande (4) Figure 1. En tirant à soi cette commande, on libère le différentiel. En la repoussant, on bloque le différentiel.

Lorsqu'on travaille avec le différentiel bloqué, dans le cas du labour, il suffit, pour tourner, de tirer à soi la tige de déclabotage placée du côté vers lequel on veut tourner.

Lorsqu'on utilise l'appareil avec le différentiel, dans le cas d'un remorquage sur route par exemple, il faut libérer le différentiel en tirant à soi la commande de cet organe, les deux tiges de clabotage étant poussées.

MISE EN MARCHÉ DU MOTOCULTEUR

Le moteur étant lancé, enclencher le levier (5) du sélecteur sur la gamme des vitesses choisies (ne concerne pas le CB 610).

- claboter les deux roues
- passer une vitesse
- ouvrir les gaz progressivement

le motoculteur se met en route.

Ne pas oublier qu'on débraye en mettant le motoculteur au ralenti et que les vitesses ne se passent qu'à l'arrêt, le moteur tournant au ralenti.

Lorsqu'on roule en marche arrière, maintenir le doigt sur la manette des gaz afin d'être prêt à débrayer. De même, se tenir prêt à agir sur la poignée de frein.

Pour arrêter le moteur, pousser le bouton droit situé sur le couvercle du boîtier du rupteur, maintenir ce bouton poussé jusqu'à l'arrêt du moteur, fermer le robinet d'essence.

REGLAGE des MANCHERONS

Les mancherons sont réglables en hauteur et leur écartement est variable.

Ils peuvent être déportés instantanément, soit à droite, soit à gauche.

Chacun des mancherons se termine par un embout portant une rampe hélicoïdale sur sa face supérieure. Une contre-rampe est maintenue appliquée sur l'embout du mancheron, par un écrou indesserrable. Les deux contre-rampes sont reliées entre elles par une biellette en fer plat.

MANOEUVRE des MANCHERONS

Pour débloquer les mancherons, les écarter vigoureusement. L'un des mancherons se débloque le premier. D'un coup sec, l'écarter davantage, l'autre mancheron se débloquera à son tour par l'intermédiaire de la biellette.

Pour déporter les mancherons à droite, les débloquer et déporter le mancheron droit en le plaçant dans la position désirée. Le bloquer en ramenant vivement le mancheron gauche vers la droite.

Pour déporter les mancherons à gauche, opérer de la même façon, mais avec le mancheron gauche.

REGLAGE de L'ECARTEMENT des MANCHERONS

Ce réglage s'effectue en agissant, à l'aide d'une clé, sur l'écrou de blocage des embouts des mancherons. Les deux mancherons étant débloqués, on augmentera ou on diminuera leur écartement, suivant qu'on serrera ou qu'on desserrera ces écrous.

Les embouts des mancherons comportent une broche qui permet de bloquer les mancherons pour la conduite avec une remorque en particulier.

MOYEUX COULISSANTS

Les moyeux coulissants sont fixés :

- sur les 4 goujons du moyeu de la roue, pour les motoculteurs CB 610 et CB 610 D.

- sur les 5 goujons du moyeu de la roue, pour les motoculteurs CB 810, CB 11, CB 7 DD et CB 12 DD.

REGLAGE de la VOIE

Les moyeux coulissants permettent de faire varier la voie très rapidement en l'ajustant au travail désiré.

Le réglage de la voie se fait sur le terrain même, en agissant, au moyen du vilebrequin livré avec l'appareil, sur la tête de vis qui fait saillie à l'intérieur du moyeu coulissant.

En tournant à droite, la roue coulisse vers l'extérieur en s'écartant du motoculteur. La voie s'élargit.

En tournant le vilebrequin à gauche, la roue coulisse vers l'intérieur en se rapprochant du motoculteur. La voie diminue.

Si l'on sent une résistance anormale pendant l'opération, faire "danser" le motoculteur sur ses roues ou bien l'avancer de quelques centimètres.

ROUES - VOIES

Le motoculteur peut être équipé de roues de différentes dimensions montées sur moyeux fixes ou moyeux coulissants réglables, qui permettent d'obtenir des voies correspondant aux travaux à exécuter.

VOIES des MOTOCULTEURS CB 610 D - CB 8 - CB 11				
ROUES	Sans moyeux rapportés		Avec moyeux coulissants	
	CB 610	CB 610 D : à CB12	CB 610	CB 610 D à CB11
Roues à pneus 500 x 12	450	550		
Roues à pneus 500 x 15	470	565		
Roues à pneus 650 x 16 (4 t)	500	600	de 570 à 960	de 760 à 960
Roues à pneus 650 x 16 (5 t)		600		de 760 à 1030
Roues à pneus 750 x 18				de 790 à 1060
Roues fer Ø 600	460	560	de 530 à 880	de 720 à 990
Roues fer Ø 400 non déportées	410	450		
Roues fer Ø 400 déportées	430	570		
Ajouter 340 mm pour interposition de moyeux fixes				

Une solution commode et peu coûteuse pour augmenter le poids de l'appareil et par conséquent son adhérence, consiste à gonfler partiellement les pneus à l'eau.

Cette opération nécessite deux précautions fondamentales :

- d'abord, ajouter une dose de Chlorure de Calcium afin de protéger l'eau contre le gel, soit :

2 kgs 5 pour	7 l.	d'eau dans les pneus	500 x 12
3 kgs 5 pour	8,5 l.	-	500 x 15
7 kgs 5 pour	18,5 l.	-	650 x 16
11 kgs	pour 28 l.	-	750 x 18

Il est préférable de préparer la solution à part en ayant soin d'ajouter le Chlorure de Calcium à l'eau et non l'inverse. La préparation s'effectuant avec élévation de température, la laisser refroidir avant de l'utiliser.

D'autre part, le remplissage avec la solution n'étant que partiel (3/4 environ), ne pas oublier de gonfler ensuite les pneus à leur pression d'utilisation habituelle. Une perte de pression étant beaucoup plus grave sur un pneu lesté à l'eau où le volume d'air est faible, veiller soigneusement à la pression de gonflement afin d'éviter que le pneu ne tourne sur la jante et arrache la valve.

ENTRETIEN DU MOTOCULTEUR

CONSEIL POUR LE RODAGE

Comme tout véhicule à moteur neuf, l'appareil doit être conduit avec précaution pendant la période de rodage, soit 20 heures environ.

Ne pas surcharger le moteur dès le début, ne pas l'emballer.

Faire travailler le motoculteur à la moitié de sa puissance pendant cette période et, par la suite, le moteur fera un long service sans réparations et en donnant le maximum de rendement.

ENTRETIEN DU BLOC MOTEUR

FILTRE A AIR

Le filtre à air a pour effet de protéger le moteur.

De son entretien, dépendent la durée et le bon fonctionnement de celui-ci.

Le nettoyage du filtre à air doit être fait fréquemment, voire même chaque jour si l'on travaille par temps sec, dans un air chargé de poussières.

Nettoyer la cuve à huile soigneusement et la remplir d'huile moteur jusqu'au niveau indiqué, et remonter.

Nous conseillons de démonter le filtre complètement toutes les 70 heures environ, lors des vidanges du moteur et de nettoyer à l'essence l'élément filtrant logé dans le corps du filtre.

Pour cette opération, baigner le corps du filtre dans l'essence.

BOUGIE

La nettoyer avec une petite brosse métallique après la période de rodage et ensuite toutes les 50 heures.

L'écartement des électrodes doit être compris entre 0,4 et 0,6 mm.

ENTRETIEN DE LA BOITE ET MECANISME

Après 30 heures de marche et si possible à chaud, faire la vidange de la boîte de vitesses et du réducteur.

Faire les pleins avec une bonne huile SAE 90 extrême pression. Nous recommandons particulièrement l'huile MOTUL ALLGEAR EPL.

ENTRETIENS PERIODIQUES

TOUTES LES 30 HEURES DE MARCHE :

- Huiler les articulations de la commande des vitesses, de la commande de clabotage des roues, de la commande du blocage du différentiel, du levier du sélecteur, de l'articulation de la commande des freins sur le carter d'embrayage, etc....

- Nettoyer les moyeux coulissants et les graisser avec de l'huile de vidange.

- Faire une vérification rapide du serrage des vis et écrous apparents.

- Vérifier la pression des pneus qui doit être de 0 kg 850.

TOUTES LES 70 HEURES

- Vidanger le moteur.

TOUTES LES 300 HEURES

- Vidanger la boîte de vitesses et le réducteur.

IMMOBILISATION PROLONGEE

- Nettoyer complètement l'appareil
- Faire le graissage général
- Placer le motoculteur à l'abri de l'humidité

- DEUXIEME PARTIE -

LES EQUIPEMENTS

FRAISES, HOUES ROTATIVES et ROTOCULTEURS

Un même carter permet de monter les outils de fraises, les outils de houes ou les outils de rotoculteurs.

La fraise fait un travail parfait du sol pour la culture intensive.

Elle retourne sur place, ameublir et aère la terre à 25 cm de profondeur. Elle permet l'enfouissement du fumier, court de préférence, et de l'engrais qu'elle mélange entièrement au sol.

Elle détruit les mauvaises herbes en broyant les racines.

La fraise fait à elle seule le travail combiné de la charrue, du cultivateur et de la herse.

On utilise la fraise en première vitesse.

La houe rotative, avec ses outils particuliers, sert pour les travaux de binage. On peut également utiliser une houe de grande largeur comme brise mottes, après labour.

Le rotoculteur réalise un travail intermédiaire entre celui obtenu avec la fraise et la houe. Il travaille à une profondeur moindre que la fraise et la terre n'est pas aussi finement émietlée.

CARTER COMMUN DE FRAISE ET DE HOUE

Ce carter monobloc en fonte malléable, renferme un renvoi d'angle à pignons coniques pour entraîner l'arbre transversal des outils. Il se monte sur un carter de surbaissement également en fonte, qui se fixe sur les quatre goujons apparents de la face arrière du carter de mécanisme.

Bien essuyer les faces en contact pour éviter d'introduire des corps étrangers dans le réducteur.

Le clabot commandé par la fourchette située dans le carter de surbaissement, coulisse sur l'extrémité cannelée de l'arbre sortant de la boîte de mécanisme. Il est donc nécessaire de monter ce clabot sur l'arbre cannelé quand on présente le carter de fraise à l'arrière de la boîte.

MONTAGE DES SUPPORTS D'OUTILS ROTATIFS (Fig.5)

- On passe de chaque côté du carter un tube 6 pans en prise sur le moyeu d'entraînement qui est également à 6 pans.

- Les supports d'outils sont entraînés par ce tube 6 pans et sont bloqués par un boulon qui traverse de part en part.

A un équipement de largeur donnée, correspond un jeu de tubes 6 pans et un boulon central.

Nota-

Le boulon central doit être placé avec la tête du côté droit et la partie filetée du côté gauche. (Sens de la marche pour le conducteur qui se tient aux mancherons).

La chape fermant ce tube 6 pans du côté de la tête du boulon, présente une encoche pour immobiliser cette tête.

OUTILS DE FRAISE

Ces outils, en acier à ressort spécial traité pour une haute résistance, permettent un travail profond. Ils sont montés sur les porte-outils à ressort.

MONTAGE DES OUTILS DE FRAISE (Fig.7)

Pour monter les outils de fraise, engager l'oreille dans la boucle du porte-outils et la tourner comme indiqué sur la figure 9 en prenant soin de bien enfoncer l'outil sur le porte-outils.

Pour remplacer un outil usé ou déformé, il suffit de le dégager d'un coup de marteau sec en prenant appui sur une pièce pesante, un marteau par exemple.

EQUIPEMENT EN HOUE ROTATIVE OU ROTOCULTEUR (Fig.6)

Sens de rotation :

L'arête de l'outil qui doit attaquer la terre la première, est celle qui se trouve suivant un côté du carré porte-outils.

ENTRETIEN DU CARTER DE FRAISE ET DE HOUE

L'appareil est livré avec de l'huile dans le carter.

Après 30 heures de fonctionnement en fraise ou en houe rotative ou en rotoculteur, vidanger le carter. Faire le remplissage avec de l'huile SAE 90 extrême pression. Nous recommandons l'huile MOTUL ALLGEAR EPL.

- Contenance du logement du réducteur :
 - Sur les Motoculteurs CB 610, CB 610 D
CB 7, CB 810 0 l. 600
 - Sur les Motoculteurs CB 11 et CB 12 1 l.
- Contenance du carter de surbaissement :
 - Sur les Motoculteurs CB 610, CB 610 D,
CB 810, CB 7 0 l. 300
 - Sur les Motoculteurs CB 11 et CB 12 ... 0 l. 400

Le carter de surbaissement comporte une vis de niveau située sur le côté gauche.

Faire ensuite les vidanges toutes les 300 heures.

ATTELAGE UNIVERSEL (Fig.2)

L'attelage universel permet l'adaptation des outils de culture. Il comporte deux parties bien distinctes que l'on peut séparer aisément :

- la barre d'attelage (4) fixée par un axe à l'avant et au-dessous de la boîte de vitesses

- la chape d'attelage (6) portant l'ensemble des réglages qui permettent de placer les outils en position correcte de travail.

Ces deux parties sont rendues solidaires par un axe de liaison (5).

MONTAGE DE L'ATTELAGE

Mettre en place tout d'abord la plaque arrière porte-secteur (1).

Elle se monte sur les 4 goujons situés à l'arrière du carter de mécanisme.

Monter ensuite la barre d'attelage. Placer le fût avant de cette barre sur l'axe logé sous la boîte de vitesses, faire pénétrer les galets de la barre entre les secteurs de la plaque arrière.

Accoupler l'ensemble des réglages de la barre d'attelage avec l'axe de liaison (5).

MONTAGE DES OUTILS

Les outils sont fixés par deux broches dans la chape (10).

SECTEUR DE DÉPORT

Les secteurs de la plaque arrière portent une série de trous. Les broches (3) judicieusement placées, permettent soit de bloquer l'attelage, soit de lui donner une amplitude limitée.

COMPENSATION DU DÉPORT

Pour une position déportée de la barre d'attelage, il est possible de ramener l'outil en ligne, en plaçant la broche (7) dans un des autres trous du secteur de la chape (6).

REGLAGE D'APLOMB

Il se fait à l'aide de la manivelle (8).

Sur le côté de l'attelage, il existe deux oreilles (11). Lorsque les trous de ces deux oreilles sont exactement en face l'un de l'autre, l'attelage est dans la position d'aplomb zéro, c'est à dire, rigoureusement dans un plan vertical.

Il est commode d'utiliser une des broches (3) pour vérifier la coïncidence des trous des oreilles (11).

REGLAGE DE PROFONDEUR

Il se fait à l'aide de la manivelle (9).

Pour augmenter la profondeur de travail de l'outil, il suffit de tourner la manivelle à gauche.

ENTRETIEN DE L'ATTELAGE

Huiler de temps en temps les articulations et les vis de réglage d'aplomb et de terrage.

BRABANT 1/4 DE TOUR

La figure n° 4 représente le brabant monté en position de travail.

Le levier basculeur (3) est abaissé et limite la course du verrou (2) qui pénètre dans les clichets (1).

Pour placer le brabant en position de route, relever le levier (3) et engager le verrou dans l'encoche (4)

REGLAGE DU BRABANT

Pour le travail avec le brabant, placer les broches (3) de l'attelage universel dans les trous de la plaque porte-secteur.

Chaque jeu de trous peut servir de butée à volonté.

Le déport désiré sera obtenu grâce à la répartition uniforme des trous.

Pendant le travail les étançons des charrues doivent être perpendiculaires au sol, condition nécessaire pour obtenir un travail correct.

Avec un brabant il faut régler l'aplomb des étançons avec le volant d'aplomb (8) pour ouvrir les deux premiers sillons.

Premier sillon - Amener l'étançon à la verticale en manoeuvrant la manivelle de réglage d'aplomb. Prendre la moitié de la profondeur désirée par la suite.

Deuxième sillon - Corriger la position de la charrue à l'aide de la manivelle d'aplomb. On s'aperçoit que ce réglage se fait en revenant vers l'aplomb zéro et que la profondeur du sillon a augmenté sans toucher à la manivelle de profondeur.

Troisième sillon - Il n'y a plus lieu de toucher à la manivelle d'aplomb pour la suite du labour.

Le réglage s'effectue alors, en faisant varier la position des clichets sur leur secteur, de façon que les étançons reviennent toujours à la position verticale après encliquetage du brabant.

Ajuster la profondeur et, avec les moyeux coulissants, régler la largeur du sillon.

CANADIEN EXTENSIBLE ET CADRE R.P

Ces deux accessoires se fixent dans la chape (10) de l'attelage universel.

Leur montage sur les motoculteurs équipés de roues 750 x 18, nécessite l'emploi d'une chape intermédiaire.

Le cadre R.P peut recevoir divers équipements, tels que :

- 1 charrue droite, 1 charrue gauche et 1 butteur dental
- 1 équipement bisoc
- 1 équipement butteur complet composé de deux butteurs à ailes courtes
- 1 équipement canadien 7 dents flexibles

POULIE PRISE DE FORCE

- diamètre : 160 mm
- largeur : 70 mm

Le carter de poulie prise de force comporte une bride de fixation identique à celle du carter de surbaissement.

Une jambe de force double est livrée avec la poulie.

Elle permet d'amarrer le carter sur le bâti de calage qu'il faut réaliser pour maintenir le motoculteur. Ce bâti peut être fait simplement avec deux chevrons coupés en biseau pour être placés devant et derrière les roues, et reliés l'un à l'autre par un cadre en bois ou des ferrures.

GRAISSAGE

Utiliser de l'huile SAE 90 extrême pression et de préférence de l'huile MOTUL ALLGEAR EPL, jusqu'à la vis de niveau située sur le côté du carter.

Vidanger toutes les 300 heures ou une fois par an.

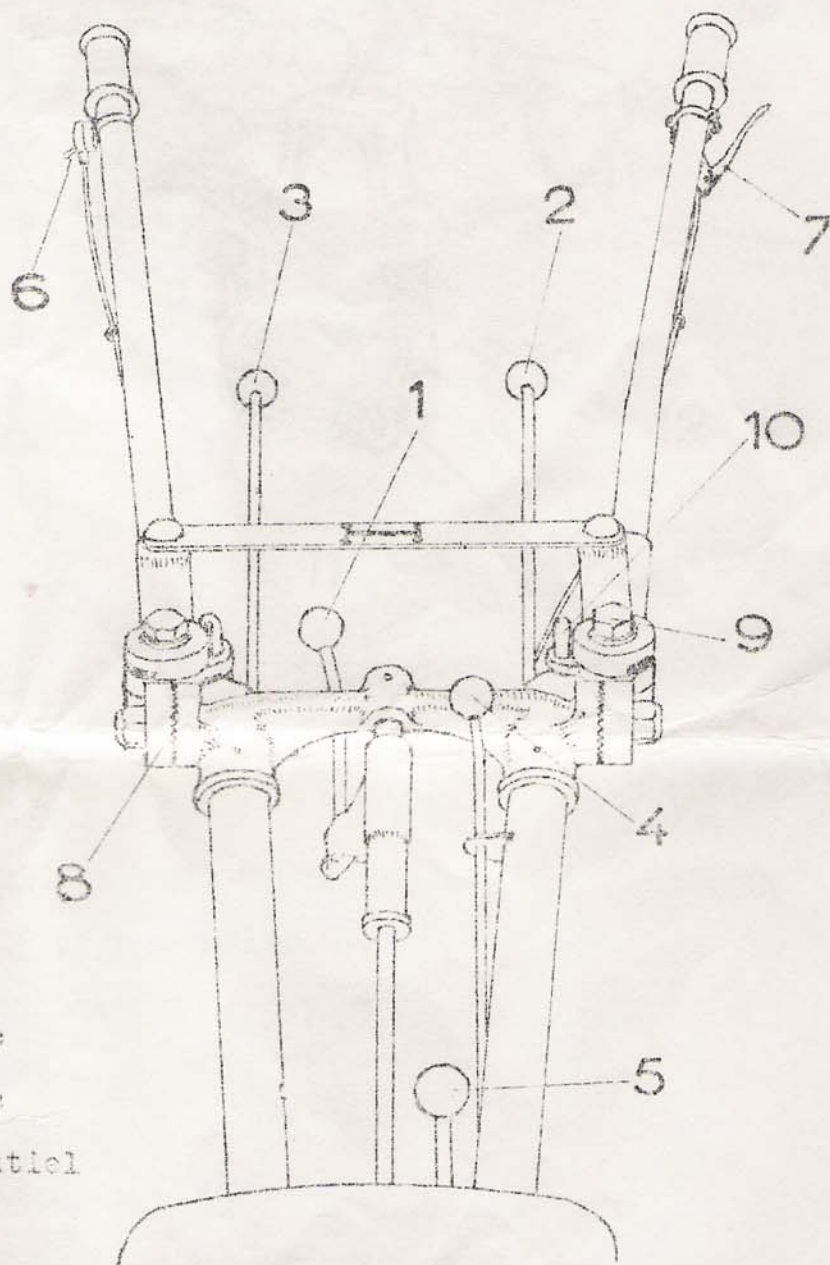


FIG. 1 - POTENCES DE MANCHERONS

- 1 - Levier des vitesses
- 2 - Tige de déclabotage roue gauche
- 3 - Tige de déclabotage roue droite
- 4 - Commande du blocage de différentiel
- 5 - Levier du sélecteur
- 6 - Manette des gaz
- Levier de frein à encliquetage
- Réglage en hauteur des mancherons
- Réglage d'écartement des mancherons
- Broches de verrouillage

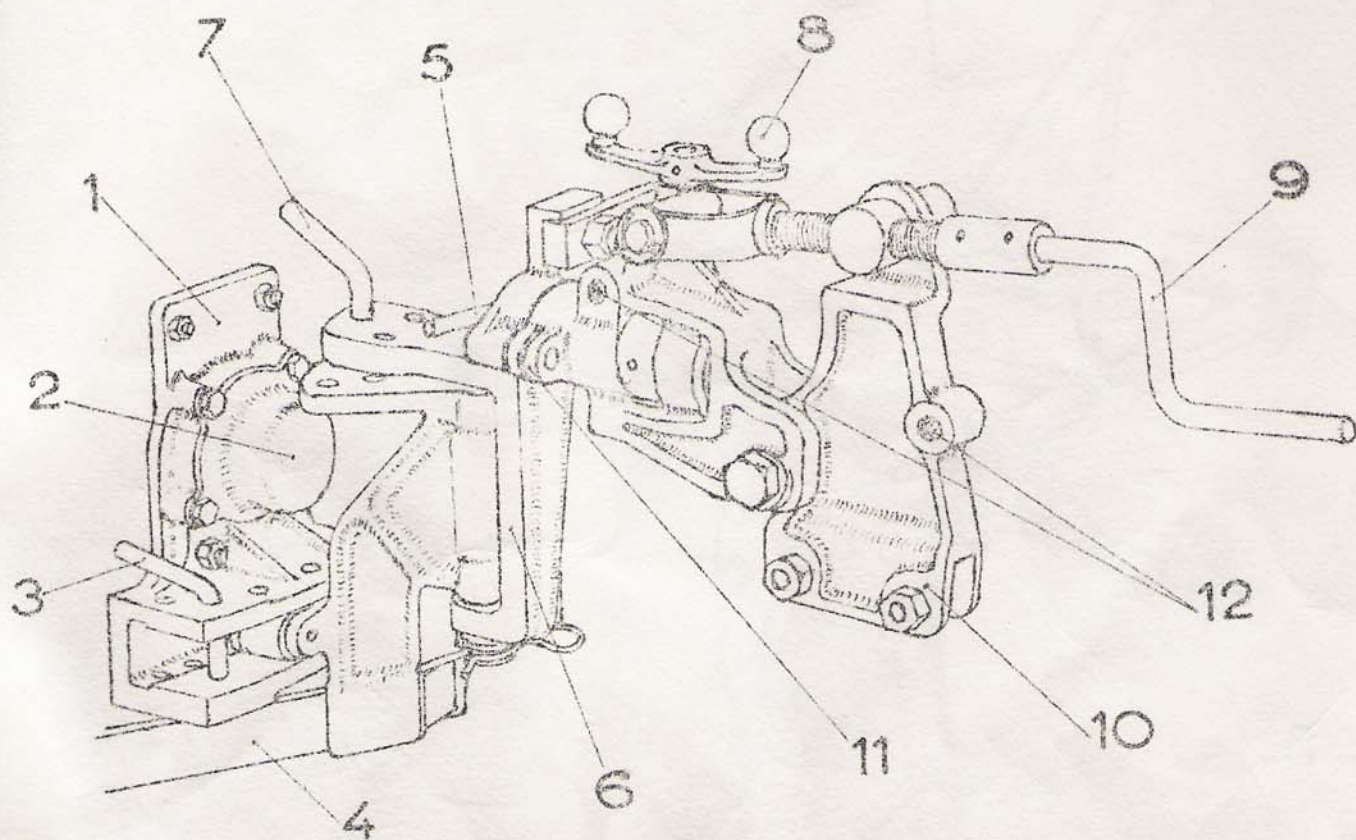


FIG. 3 - ATELAGE

- 1 - Plaque arrière porte-secteurs
- 2 - Chapeau de la plaque arrière
- 3 - Broches du secteur de déport
- 4 - Barre d'attelage
- 5 - Axe de liaison
- 6 - Chape d'attelage
- 7 - Broche du secteur de compensation du déport
- 8 - Manivelle de réglage d'aplomb
- 9 - Manivelle de profondeur
- 10 - Chape des outils
- 11 - Oreilles de réglage de l'aplomb zéro
- 12 - Trous de fixation de l'arrière-train à siège

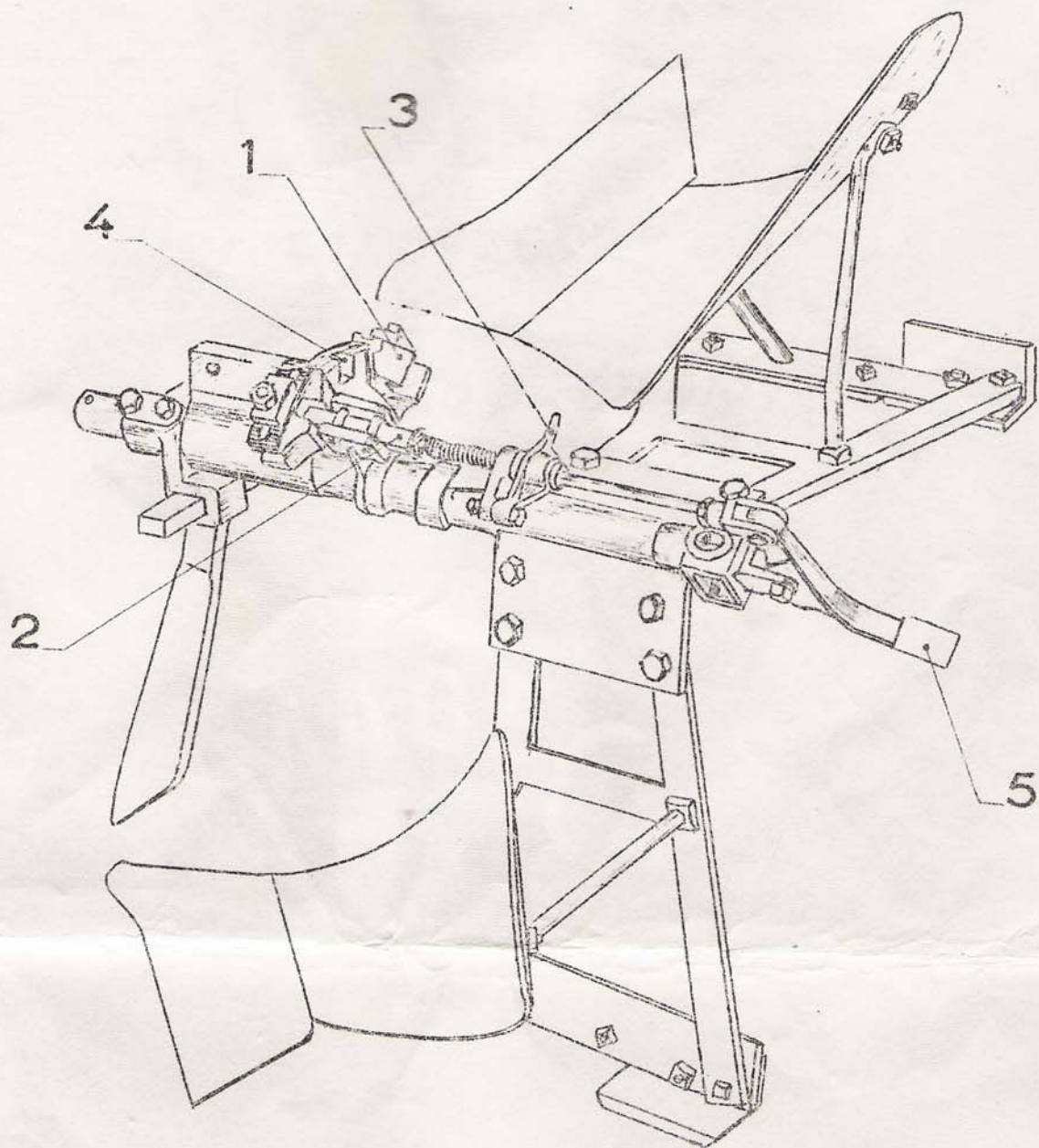


FIG. 4 - BRABANT 1/4 DE TOUR

- 1 - Clichet
- 2 - Verrou
- 3 - Levier pour position de route ou travail du verrou
- 4 - Encoche pour verrou en position de route
- 5 - Pédale de commande du verrou en position de route