

Bedieningsvoorschrift

voor

COCKSHUTT

No. 20

TRACTOREN

N.V. Handelmaatschappij

MASSE & ZON

GOES ZWOLLE

Bedieningsvoorschrift

voor

COCKSHUTT

No. 20

TRACTOREN

N.V. Handelmaatschappij
MASSEE & ZOON
GOES ZWOLLE

De nummers der afbeeldingen hebben betrekking op de fabriekshandleiding nr. C 386-11-52 R.

Lees deze handleiding goed, alvorens met de tractor te gaan werken.

Gebruik uitsluitend originele onderdelen en geef bij bestelling hiervan de volgende nummers op:

Chassisnummer

Motornummer

*van Borden's verzameling
Jaan-Voorschrift*

INHOUD

	Blz.	Fabriekscatalogus blz.
Specificaties	3	7
Instrumentenbord	4	8
Starten en bediening	5	10
Smeervoorschriften	6	14
Klepatstelling	8	18
Carburateur	8	19
Luchtfilter	8	20
Oliefilter	9	21
Regulateur	9	22
Electrisch systeem	9	22
Verdeler en ontstekingsvolg.	10	24
Koelsysteem	12	26
Koppeling	13	28
Vernellingsbak	13	28
Eindaandrijving	13	29
Remmen	13	29
Stuurinrichting en voorwielen	14	31
Trekhaken	17	37
Hydr. systeem	17	39
Montage van attakas en riemschijf	19	44

Algemene opmerkingen:

Alvorens een nieuwe tractor te starten, leze men eerst nauwkeurig dit bedieningsvoorschrift.

1. Smeer de gehele tractor volgens het bijgevoegde smeerschema en controleer de oliepeilen.
 2. Controleer de bandenspanning.
 3. Controleer het koelsysteem.
 4. Gebruik de juiste olie; voeg gedurende de eerste 100 uur ½ liter smeervolie toe aan de motor.
 5. Gebruik in een nieuwe tractor nooit dickere olie dan SAE 20.
 6. **WAARSCHUWING!** Gedurende de eerste 40 uur mag de tractor uitsluitend licht werk doen. (½ vermogen). Gebruik uitsluitend de eerste en tweede versnelling om overbelasting te vermijden.
 7. Indien U de instructies in dit voorschrift nauwkeurig opvolgt, heeft de tractor de langste levensduur.
 8. Laat Uw motor, wanneer deze goed op werkte temperatuur is, alvorens te stoppen enige minuten stationnair draaien, opdat het koelwater de warmte van cylindere en kleppen gelijkmatig verdeelt.
 9. Controleer iedere dag het oliepeil en ververs de olie op tijd volgens het smeerschema.
 10. Geef het luchtfilter en het oliefilter het nodige onderhoud.
- en het laagste motortoerental om de gewenste rijsnelheid te bereiken. doch zorg anderszids er wel voor dat de motor niet overbelast wordt door te laag toerental.

SPECIFICATIES:

Het chassisnummer van de tractor is ingeslagen in het chassis aan de linker zijde.
 Het motornummer is ingeslagen aan de linker zijde van het cylinderblok.
 Aantal cylindere: 4.
 Bougies: Champion 8 Com.
 Hoofd- en drijfstanglagers: stalen schalen met wit metaal gevoerd.

Motor:

Motorsmering: onder druk.
 Ontsteking: batterij ontsteking.
 Toerental: max. 1800 onder volle belasting — 2000 onbelast.
 Aftakas: 1³/8.
 Toerental: 563/min. bij een motortoerental van 1800/min.
 Brandstof: tractorpetroleum.
 Ontstekingspunt: bovenste dode punt.

Koppeling en riemschijf:

Koppeling: enkele droge plaat 9" diam.
 Riemschijf: toerental 1160/min. bij een motortoerental van 1800/min.
 Rijsnelheid: met 25 cm poelie 900 m/min.
 Riemschijfdiam.: 25 cm en de breedte 16 cm.

Overbrenging:

Snelheden bij een bandenmaat van 10 x 24 en een motortoerental van 1800/min.:

1e versnelling	3,9 km per uur.
2e " "	5,9 " "
3e " "	8,4 " "
4e " "	21,- " " (max. 23).
achterruit	4,8 " "

Differentieel:

Met spiraal vertanding.

Eindaandrijving:

Stalen gefreesde tandwielen, gemonteerd op speciaal stalen assen.

Wielen en Spoorbreedten:

Bandenmaat vóór: 500 x 15

achter: 10 x 24 of 11 x 24.

Spoorbreedte vóór: 1,21 mtr. tot 1,95 mtr.

achter: 1,21 - 1,31 - 1,41 - 1,51 - 1,61 - 1,71 - 1,81 - 1,91 mtr.

Hoofdafmetingen:

Totale lengte: 285 cm.

" breedte: (min. spoorbreedte) 131 cm.

" hoogte: (tot bovenkant stuurwiel) 165 cm.

Inhoud:

Motorcarter 3,78 ltr.

Eindaandrijving (ieedere kant) 1,4 "

Overbrenging en differentieel 7,56 "

Aftakas en aandrijving riemschijf 1,89 "

Luchtfilter 3,375 "

Koelsysteem 12,1 "

Brandstoftank 45,1 "

Tandwieloverbrengingskast van stuurinrichting 5,56 "

INSTRUMENTENBORD EN BEDIENINGSHEFBOOMEN (fig. C-318):

(De cijfers verwijzen naar de tekeningen in de Canadese catalogus).

Ampèremeter: zie pijl 1.

Rempedaal: zie pijl 2.

De rempedalen moeten gebruikt worden om de tractor te laten stoppen, als parkeerrem en te helpen bij het nemen van scherpe bochten, zoals hieronder aangegeven.

Om de tractor te parkeren: Trap de linker pedaal naar beneden en zet hem in deze stand vast --- gebruik hiervoor het rempedaalslot.

Om te helpen een scherpe bocht te nemen, moeten de pedalen afzonderlijk bediend worden. Druk de pedaal neer aan de kant waar de bocht genomen moet worden.

Rempedaalslot: zie pijl 3.

Zet de pedaal vast; dit behoedt de tractor voor beweging.

Koppelingspedaal: zie pijl 4.

In neergedrukte toestand ontkoppelt deze pedaal de transmissie van de motor.

Waarschuwing!

Bedien de tractor nimmer met de voet op het koppelingspedaal.

Choke hefboom: zie pijl 5.

Zet hefboom op het instrumentenbord wordt door een veer in de open stand gehouden en mag uitsluitend gebruikt worden bij het starten. Deze veerbelasting voorkomt overmatig „choken“, onnodige motorslijtage en overmatig brandstofverbruik.

Regulateurhefboom: zie pijl 6.

Door de reguleur houdt deze hefboom — indien afgesteld op de verlangde snelheid — het motortoerental gelijkmatig bij verschillende belasting.

Versnellingshefboom: zie pijl 7.

Contactslot: zie pijl 8.

Duplicaatsleutels zijn aanwezig en moeten verwijderd worden om verlies, diefstal of geknoei met de tractor door onbevoegde personen te voorkomen. Draai naar rechts wanneer U klaar bent om de motor te starten, naar links of rechtstandig wanneer U wenst de tractor te stoppen.

Lichtschakelaar: zie pijl 9.

Oliepeil: zie pijl 1 (fig. C-319).

Deze toont de druk in de olieleidingen van de pomp naar de motorlagers en moet elke keer wanneer de tractor gestart wordt, gecontroleerd worden. De wijzer moet staan in „normal“. Indien de druk lager is, direct het oliepeil controleren en de leidingen op lekkage. Indien geen oorzaak gevonden wordt, direct een vakman waarschuwen. Het rijden zonder voldoende oliedruk kan vernietigende gevolgen voor de motor hebben.

Hefboom voor aftakas en riemschijf: pijl 4 (fig. C-342).

Wanneer de hefboom omhoog staat, is de aftakas uitgeschakeld. Voor het inschakelen moet men eerst koppelingspedaal intrappen; daarna hefboom in de onderste stand brengen en vervolgens het koppelingspedaal langzaam op laten komen.

Startknop: zie pijl 10.

Wanneer men deze indrukt, begint de startmotor te draaien.

Attentie!

Controleer voor het starten steeds of de versnellingshefboom in de neutrale stand staat.

HET STARTEN EN DE BEDIENING:

Radiatorhoes:

De radiatorhoes moet bij koud starten steeds gesloten zijn en slechts zeer geleidelijk geopend als de motor opwarmt; een en ander afhankelijk van het werk dat met de tractor gedaan wordt.

Attentie!

Door het werken met een onjuiste motortemperatuur wordt de slijtage enorm vergroot.

Brandstofsysteem:

De tractor is uitgerust met twee brandstoftanks. Een voor petroleum en een hulptank voor benzine, welke gebruikt wordt voor het starten en opwarmen.

Controleer of het kraantje aan de grote tank gesloten is; dit mag slechts geopend worden indien de motor goed doorgewarmd is. Gebruik goede schone gefilterde tractorpetroleum en ook schone gefilterde benzine.

Opmerking!

Men moet de kraantjes onder de hoofdtek en de benzinetank niet gelijktijdig openen, daar anders benzine en petroleum zich vermengen en de motor moeilijk start.

Het starten van de motor:

Sluit de kraan aan de petroleumtank en overtuigt U dat de carburateur gevuld is met benzine, draai de benzinekraan open. Zet de versnellingshefboom in de neutrale stand en druk de reguleurhefboom ca. $\frac{1}{4}$ naar voren. Trek de chokehefboom uit. Trap het koppelingspedaal in en druk op de startknop. Direct als de motor start, moet de choke zo afgesteld worden dat de motor loopt zonder over slaan. De choke hefboom moet zo snel mogelijk geheel ingedrukt worden. Als de motor enige tijd

gelopen heeft en zijn normale temperatuur heeft bereikt, open dan de radiateurhoes een weinig om deze temperatuur te handhaven en schakel over op petroleum.

Het starten van motoren welke in opslag zijn geweest:

1. Verwijder de bougies en giet twee eetlepels van een mengsel van half benzine/half smeeroil (dun) in iedere cilinder.
2. Draai de motor zo snel mogelijk met de slinger totdat de olie uit de bougiegaten is geblazen; hierdoor komen eventuele vaste zuigerverven los te zitten, terwijl alle klieverige bestanddelen verwijderd worden van kleppen en zuigers.
3. Laat het carter leeg lopen en vul het met smeeroil volgens het smeerschema.
4. Verwijder de pluggen van de carterventilatie en de uitlaat.
5. Monteer de bougies na deze schoonmaak en afgesteld te hebben.
6. Sluit de beide kranen van het koelsysteem af en vul dit bij met schoon water.
7. Vul de brandstoftank.
8. Reinig het luchtfilter en vul het oliebad.
9. Monteer een goed geladen batterij en zorg ervoor dat alle verbindingen zijn schoongemaakt — licht ingevet en goed vastgezet.
10. Start de motor en laat hem gedurende enige minuten op half toeren-tal lopen, teneinde hem op te warmen. Controleer direct de oliedruk.

Attentie!

Houd het toerental laag gedurende de periode van het opwarmen.

SMERVOORSCHRIJFTEN — zie fig. C-320.

Gebruik uitsluitend prima smeermiddelen.

Dagelijks of iedere 10 werkdagen.

1. Oliepeilstok
Zo nodig bijvullen tot merk „Full”; peil mag niet onder het merk „Low” staan.
(4 nippels) } 2 à 3 slagen met hogedruk-
(2 nippels) } pomp in iedere nippel.
(1 nippel)
2. Spoorstangeinden
3. Fuseepennen
4. Steunas voor vooras
5. Luchtfilter
Vul het oliebad tot merkstreep met dezelfde olie als voor de motor gebruikt wordt.
Inhoud 0,375 liter.
Zie hoofdstuk luchtfilter blz. 8.

Wekelijks of iedere 60 werkdagen.

6. Aftaplug van motor-carter
Olie verversen met voorgeschreven olie.
Zie onder.
7. Verdeler
Enkele druppels olie in dopje.
8. Waterpomp
2 à 3 slagen met waterpompvet.
9. Vuldop van carter
10. Dynamo
Eén druppel in oliedopje.

Iedere 120 werkdagen.

11. Oliefilter
Zie instructie in handleiding blz. 21.
- Regelmatig onderstaande peilpluggen losdraaien, nadat de tractor minstens 15 minuten stilgestaan heeft, controleren en olie zonodig bijvullen.
Eens per jaar verversen.
12. Eindaandrijvingen
Eens per maand peil controleren. Zonodig bijvullen. Inhoud 1,4 liter per stuk. Car-danolie SAE 90 extreme pressure (mild).
Eens per maand controleren. Zonodig bijvullen met dezelfde olie. Inhoud 7,56 liter.

13. Vulplug van versnelingsbak, riemschijf en aftakas

14. Peilplug van versnelingsbak, riemschijf en aftakas
15. Aftapluggen van idem
16. Voorwiellagers
17. Stuurwormkast

Schoonmaken en vullen met nieuw vet.
Vullen met carterolie SAE 140.

Vulplug aan bovenzijde van kast.

Gebruik uitsluitend de beste kwaliteit smeeroil en vet. Iedere smeernippel goed schoonmaken alvorens de vetspuit erop te zetten en ook het vet goed schoonhouden.

Motor:

Constructie: de motor is een viercilinder - viertact zijklep motor, waarvan carter en cilinderblok één gietsuk vormen. De lagers bestaan uit stalen schalen met wit metaal gevoerd.

Onderhoud: laat de reparaties en afstellingen uitsluitend door prima vaklieden doen en gebruik alleen originele onderdelen.

Motorsmering:

Beschrijving: De oliedruk wordt geleverd door een tandwielpompe, welke olie door een gasfilter (zeeft) uit het carter zuigt. De olie wordt geperst via ingegoten kanalen naar de hoofdagers en vandaar via garen geboord in de krukas naar de drijfstangagers. De cilinders en de nokkenas worden met spatsmering gesmeerd vanaf de drijfstangagers. De distributiekast met tandwielen wordt via een aparte leiding gesmeerd.

Oliedrukregeling:

De oliedruk wordt geregeld door een klep in het overloopkanaal („by pass klep”), welke zich aan de rechterzijde van de motor bevindt onder de carburateur. Deze klep kan verwijderd worden voor reiniging door de stelschroef met veer te demonteren en dan een stokje te steken in de holle klep, deze daarna uit het blok trekken.

De oliedrukmeter moet bij vol toerental op „normal” staan.

Kwaliteit van de olie:

Laat Uw leverancier U voorlichten over de beste merk olie welke geschikt is. Het gebruik van dope-olie in de petroleummotor is in het algemeen af te raden.

Olieverversen van de motor:

De inhoud van het motorcarter is 3,78 liter. Het eerste jaar moet men olie SAE 10 of 20 gebruiken. De eerste keer aftappen na 30 uur, daarna na 45 uur, daarna iedere 60 uur.

Na het eerste jaar kan men 's winters SAE 20 gebruiken, 's zomers SAE 30. Controleer het oliepeil iedere dag alvorens de tractor te starten, dus bij koude motor. Indien het onder het „full” merk staat zonodig bijvullen.

Bij deze verversingen moet steeds het zuigfilter van de oliepomp gereinigd worden.
Dit geschiedt door het deksel in de oliepan te verwijderen en het filter los te maken. Wanneer dit goed schoongemaakt is in benzine (uit laten druipen), wordt het weder gemonteerd. Hierbij moet men erop letten dat op de bouten eerst de afstandbusjes geschoven worden, daarna de zeef, daarna de vlakke sluitringen, dan de veeringen en tenslotte de moeren. Indien het zeef niet regelmatig schoongemaakt wordt, kan dit aanleiding geven tot een verminderde olietoevoer, dus extra slijtage en zelfs uitlopen der lagers.

Indien de oliedrukmeter minder druk geeft dan „normal” of dat de stijging van de oliedruk te langzaam gaat na het starten, betekent dit dat het zuigfilter van de oliepomp verstopt is, aannemende dat er elders geen olielekage optreedt. **Dan dit filter direct reinigen.**

KLEPFAFSTELLING (fig. C-323):

Iedere 400 uur of eens per jaar is het gewenst dat een goed vakman de klepelling controleert. Een speling van 0.14" is nodig tussen de stoters en de klepstellen als de klep gesloten is bij een warme motor (0.36 mm). Controleer deze klepspeling wanneer de motor stationnair draait.

MARVEL SCHEBLER CARBURATEUR (fig. C-324):

Om de carburateur goed te controleren, moet hij goed schoon gemaakt zijn, zodat er geen water of vuil in zit. Gebruik zo mogelijk steeds druklucht en nooit een draadje of boortje om kleine gaatjes schoon te maken. Alle pakkingen moeten goed op hun plaats zitten. Vervang deze steeds door nieuwe nadat ze gedemonteerd zijn geweest. De smoorklep (pijl 1) moet steeds geheel open staan wanneer de choke hefboom op het instrumentenbord geheel ingedrukt is.

Afstelling:

Start de motor en laat haar enige minuten warm draaien. Zet de reguleur op langzaam stationnair draaien. Stel de gasklep (pijl 2) af op het juiste stationnaire motortoerental. (Dit kan bij een nieuwe tractor iets meer zijn.) Draai de stelschroef voor stationnair draaien (pijl 3) zover naar rechts om totdat de motor onregelmatig begint te lopen of begint te „sputteren" door een rijk mengsel. Daarop kan deze schroef terug gedraaid worden naar linksom totdat de motor soepel loopt.

Opmerking!

De afstelling kan beter iets te rijk dan iets te arm zijn. Wanneer de motor belast op normaal toerental draait, draait men de stelschroef (pijl 4) naar beneden (rechtsom) tot de kracht merkbaar minder wordt, daarna de schroef indraaien (linksom) totdat de motor weer soepel loopt. Wanneer de motor neiging heeft om over te slaan, wanneer hij belast wordt, kan deze stelschroef 4 iets uitgedraaid worden tot de goede afstelling is bereikt.

LUCHTFILTER (fig. C-325):

Schone verbrandingslucht wordt verkregen door een drietaps oliebad luchtfilter. Een zeef in de luchtinlaatdop voorkomt dat stofdeelen in het luchtfilter komen. De lucht passeert het oliebad. Wanneer de lucht naar boven gaat naar de uitlaat van het luchtfilter, passeert deze eerst een aantal olie gedrenkte zeefsten; hierin wordt het fijne stof verwijderd. Wanneer de olie van de zeefsten naar beneden stroomt, bevat deze stof, hetgeen bezinkt in het oliebad. Dit oliebad moet steeds schoongemaakt worden en opnieuw gevuld met motorolie, bij ieder olieerversen van de motor.

Opmerking!

Wanneer gewerkt wordt onder stoffige omstandigheden (b.v. dorsen) moet het oliebad tenminste iedere dag gereinigd en opnieuw gevuld worden.

Attentie!

Verwijder het oliebad niet terwijl de motor draait. Vul hem tot de streep met dezelfde olie als waarmede men de motor smeert (0.375 ltr.).

Luchtinlaatdop (pijl 2):

Het zeef 2 moet goed schoon gehouden worden van kaf en vuil, omdat luchtgebrek de kracht van de motor vermindert.

Algemene opmerkingen:

Wanneer de motor onder zeer stoffige omstandigheden werkt, moet het gehele luchtfilter (pijl 3) iedere 75 uur verwijderd worden en uitgewassen

met petroleum; vergeet de inlaatpijp niet. Controleer de verbindingen iedere dag, daar een kleine lekkage in korte tijd vernietigende gevolgen voor de motor kan hebben. Beschadigde rubberaansluitingen moeten direct vervangen worden en de bouten goed aangedraaid.

OLIEFILTER (fig. C-326):

Schone olie en motor geven de verzekering dat de lagers goed gesmeerd worden, waardoor zij koel blijven en een lange levensduur hebben. Alle motoren vormen echter door het gebruik „drap" en kleine vuildeertjes worden verzameld in het carter. Daardoor zijn er allerlei zuren, gomdelen en vernis aanwezig. Om deze schadelijke delen te verwijderen wordt een filter gebruikt welk het vuil etc. gedurende 120 uur kan verwijderen; na deze tijd verstopt het filter echter en wordt dit onwerkzaam.

Iedere 120 uur moet het filterelement dus als volgt verwisseld worden:

1. Stop de motor.
2. Verwijder het filterelement en monteer een nieuw — ervoor zorgend dat de kurkpakking (pijl) ook goed op zijn plaats zit en onbesnaged is.
3. Start de motor en controleer het filter op olie lekkage; laat de motor enige minuten draaien opdat het filter met olie gevuld wordt. Controleer het oliepeil en vul de hoeveelheid olie bij welke het filter opgenomen heeft.
4. **Belangrijk!** Gebruik geen goedkope of namaak oliefilters, daar deze van slechte kwaliteit of slecht verpakt kunnen zijn, waardoor zij van het begin af vuile delen kunnen bevatten. Houd steeds reservefilters in voorraad.

REGULATEUR (fig. C-327):

Indien de reguleur onregelmatig werkt bij stationnair draaien, moeten men controleren of de reguleteurs en de hefboom niet vastzitten. Draai de stelschroef (pijl 1) draaien totdat de beweging ophoudt. Draai echter deze stelschroef niet zover in dat het toerental verhoogd wordt. Zorg steeds dat de borgmoer goed vastzit (pijl 2).

Opmerking!

Deze werkzaamheden mogen uitsluitend door een vakman uitgevoerd worden.

ELECTRISCH SYSTEEM:

Afstellingen en reparaties hieraan mogen uitsluitend door vaklieden gedaan worden, waarbij het schakelschema (fig. 328) als leidraad dient.

Dynamo:

De dynamo welke voorzien is van 3 borstels, is van het 6 Volt type en wordt geregeld door een spanningsregelaar, welke op de dynamo gemonteerd is. De dynamo vraagt weinig onderhoud. Alleen moeten iedere 60 uur de lagers gesmeerd met 4 à 5 druppels olie SAE 20. Dan tevens de bedrading controleren op losse aansluitingen en beschadigde isolatie.

Startmotor:

De startmotor, welke de motor doet draaien door middel van een gewone bendix koppeling, vraagt weinig onderhoud. Kabelaansluitingen moeten goed vast zitten en schoon zijn. Controleer de bevestigingsbouten regelmatig, smering is niet nodig.

Bobine:

Deze dient om de stroom van lage spanning om te vormen tot hoge

spanning voor de bougies. Geen onderhoud is vereist.

Batterij:

Deze moet iedere week gecontroleerd worden of voldoende water, nl. 1 cm boven de platen, aanwezig is. Eventueel bijvullen mag alleen geschieden met schoon gedestilleerd water en niet meer dan tot het bovengenoemde peil. Houd vooral gedurende de winter gedurende vriezende weer de batterij goed op spanning. Wordt de tractor 's winters niet gebruikt, dan kan de batterij gedemonteerd worden, doch moet in dit geval regelmatig opgeladen worden.

Kabelaansluitingen:

De kabelaansluitingen moeten steeds goed schoon gehouden worden en bij montage gesmeerd met een dun laagje vaseline.

Waarschuwing!

Controleer iedere week of ze goed vasizitten.

(Fig. C-328-52):

1. Ampèremeter naar contactschakelaar.
2. Ampèremeter naar lichtschakelaar.
3. Startschakelaar naar startmotor.
4. Lichtschakelaar naar spanningsregulateur.
5. Contactschakelaar naar bobine.
6. Bougiedraad no. 2.
7. Bougiedraad no. 1.
8. Hoogspanningskabel van bobine naar verdeler.
9. Verdeler.
10. Dynamo.
11. Bobine.
12. Laagspanningskabel, bobine naar verdeler.
13. Bougiekabel 3.
14. Bougiekabel 4.
15. Startmotor.
16. Batterij.
17. Batterij naar startschakelaar.
18. Lichtschakelaar naar zekering.
19. Linker koplamp naar zekering.
20. Achterlicht naar zekering.
21. Zekering — lichtdraden (dubbel).
22. Verbindingsdraad lampen.
23. Zekering koplampen (enkel).
24. Achterlamp naar zekering.
25. Startschakelaar.
26. Lichtschakelaar.
27. Ampèremeter.
28. Contactschakelaar.
29. Naar instrumentenbordverlichting, achterlamp en koplamp.
30. Naar Ampèremeter.
31. Lichtschakelaar.
32. Batterij aansluiting.
33. Dynamo aansluiting.
34. Veldaansluiting.
35. Spanningsregulateur.

VERDELER EN ONTSTEEKINGSVOLGORDE:

(De afstelling hiervan mag uitsluitend door vaklieden geschieden.)

Beschrijving en werking:

Het doel van de verdeler is om de primaire winding van de bobine op

het goede ogenblik van stroom te voorzien en om de hoogspanningsstroom naar de juiste bougie te zenden. Ontstekingsvolgorde: 1 - 3 - 4 - 2. De contactpunten van de verdeler staan verbonden met de primaire spoel van de bobine, zodat door de draaiing van de nok dit circuit geopend wordt om op het juiste ogenblik een vonk te vormen. De verdelerkap en de rotor zijn zo opgesteld dat de hoogspanningsstroom wordt doorgeleid naar de juiste bougie.

De stofdichte verdeler met een centrifugale voorontstekingsregeling vraagt weinig onderhoud, behalve het toevoegen van enige druppels olie iedere 60 uur, aan het oliedopje (pijl 1). Men moet tegelijkertijd dan de draden op vastheid controleren.

Verdelerkap:

Deze moet regelmatig gecontroleerd worden op scheuren, of verteerde bougieaansluitingen en zonodig vervangen, daar anders de motor ongeregeld gaat lopen en slecht trekt.

Rotor:

Inspecteren op scheuren en verbranding aan het uiteinde van de metalen strip. Is deze te veel verbrand, dan ontstaat vonkvorning en moet de rotor vernieuwd worden. Vaak zal dan ook de verdeelkap vervangen moeten worden.

Condensator:

De condensator moet een capaciteit hebben van .18 tot .26 microfarads. Het verdient aanbeveling de condensator te vervangen indien nieuwe contactpunten gemonteerd worden.

Contactpunten (fig. C-330):

De contactpunten moeten schoon zijn en niet ingebrand. De opening moet afgesteld worden op .020" en gecontroleerd met een voelmaat (pijl 1). Om de opening bij te stellen moet de schroef (pijl 2) losgedraaid worden en de excentrische schroef (pijl 3) gedraaid.

De veerspanning van de contactpunten moet zijn tussen 17 en 20 ounce (500 en 600 gram). Controleer dit door een unster aan de onderbrekerarm te bevestigen en deze loodrecht op de arm te trekken. Afstelling door de schroef welke het einde van de veer vasthoudt, los te draaien en dit vereind naar binnen of naar buiten te schuiven.

Indien nieuwe contactpunten zijn gemonteerd, moeten deze zo uitgelijnd worden dat zij contact maken bij het midden van het betreffende vlak. Buig zonodig het stilstaande contactpunt (pijl 4).

Waarschuwing! Nooit de onderbrekerhamer buigen.

250 uur smering:

Geef één druppel dunne olie aan het draaipunt van de onderbrekerhamer (pijl 6). Voeg 3 tot 5 druppels dunne motorolie toe aan het vilt bij de nok.

Afstelling van de verdeler:

Indien de verdeler gedemonteerd is geweest van de motor, moet deze weer op tijd gesteld worden met de krukas. Om dit te doen neemt men twee draden, welke aan de ene zijde verbonden zijn met de polen van een 6 Volt lampje en aan de andere zijde twee klemveren hebben. Bevestig één klemveer aan de draadaansluiting aan de kant van de verdeler en de andere op de voorontstekingsarm.

Verwijder de plug aan de rechtervoorzijde van de achterste motorsteun en draai de motor langzaam tot het merk TDC op het vliegwielt (d.w.z. bovenste dode punt) juist het gat passeert. Wanneer het merk in het midden van het gat is, moet het licht gaan branden en het rotorpunt moet dan grenzen aan de bougieaansluiting van cilinder 1. Is dit niet het geval, dan moet men de klemschroef op de voorontstekingsarm los

draaien en de verdeler draaien tot hij in de juiste stand staat. Hierna klemschroef weer vastzetten en het geheel nog eens controleren door de krukas langzaam te draaien. Daarna de plug in de motorsteun weer monteren.

Bougiekabels:

Indien de bougiekabels verwijderd zijn geweest, let erop dat de stand van de kabels op de verdeler weer goed gezet wordt volgens fig. C-329.

Bougies Champion 8 Com.:

De bougies moeten iedere 200-300 uur schoongemaakt worden en de opening der elektroden op .62 mm (.025") gehouden worden. Bij eventuele verstelling de buitenste elektroden verbuigen. Het reinigen van de bougies kan het beste door zandstralen geschieden. Beter is echter regelmatig nieuwe bougies te monteren.

KOELSYSTEEM (fig. C-331):

De koeling van de motor wordt verkregen doordat water stroomt door het koelsysteem en de lucht getrokken wordt door de radiator. Het water wordt rondgepompt door de waterpomp, welke door een V-snaar vanaf de krukas wordt aangedreven. De ventilateur zuigt de lucht door de radiator heen. In de cilinderkop is een thermostaat gemonteerd, welke de temperatuur houdt op 180° F. De capaciteit van het koelsysteem is 12 liter.

Gebruik uitsluitend schoon regenwater voor het koelsysteem, opdat dit niet verontreinigd wordt door kalk of andere onzuiverheden. Vul de radiator tot 3 cm van de bovenkant van de dop. Vul nooit een kokende of oververhitte motor met koud water, dan eerst de motor laten afkoelen. Indien oververhitting van de motor optreedt, moet men de volgende punten direct grondig controleren.

1. Controleer het waterpeil in de radiator, de oliedruk en het oliepeil in het carter.
2. Controleer de spanning van de ventilateurriem; deze moet een speling hebben van 2 cm volgens fig. C-331.
3. Controleer de afstelling der ontsteking (zie vorig hoofdstuk).
4. Laat de motor even flink toeren draaien.
5. Verwijder de radiatordop en controleer of het koelwater stroomt.
6. Het gas van de radiator kan verstopt zitten. Blaas dit door van achter naar voren.
7. De radiator of het motorblok kunnen verstopt zitten. Om dit schoon te maken moet men het koelwater aftappen. Daarna vullen met een oplossing van 0,6 kg gewone soda in 11 liter water. Daarna de motor laten draaien tot deze warm is, zonder de radiatordop. Vervolgens de motor stoppen, oplossing aftappen, motor af laten koelen en opnieuw vullen met schoon regenwater.
8. Controleer de radiatorstangen en vervang deze als het rubber binnenin losgelaten is.

Anti-vries middelen:

Bij vorstgevaar dient de radiator en motor steeds tijdig afgetapt te worden, tenzij men een anti-vries middel gebruikt. De middelen op glycol basis zijn duurder, doch verre te verkiezen boven die op alcohol basis, daar alcohol steeds verdampt. De toe te voegen hoeveelheid wordt bepaald door de leverancier van het anti-vries middel.

Opmerking!

Men mag nooit verschillende anti-vries middelen mengen, terwijl de volgende nimmer toegepast mogen worden:

honing - zout - petroleum - brandstofolie - glucose - suiker - kalk - chloor - of enige soda-oplossing.

Aftappen (fig. C-332):

Tap de radiator en het motorblok af wanneer de tractor vlak staat en bij voorkeur wanneer hij op bedrijfstemperatuur is. Er zijn twee aftap-kranen, één aan de linker zijde onder de radiator (pijl 1) en de andere aan de linker zijde van het motorblok (pijl 2). Indien het water niet vrij uitsijnt, dan moeten zij verwijderd worden en schoon gemaakt en de betreffende gaten opengemaakt met een stuk draad.

Iedere 90 dagen moet het koelsysteem afgetapt worden om het opgehoopte vuil te verwijderen. Bij koud weer — wanneer geen anti-vries middel gebruikt wordt — moet men de tractor niet verlaten alvorens het gehele koelsysteem leeggelopen is.

KOPPELING:

De vrije slag van het koppelingspedaal moet 25 tot 28 mm bedragen. Nadat een nieuwe tractor enige tijd in gebruik is, moet dit gecontroleerd worden en de afstelling kan gemakkelijk gemaakt worden door middel van de gaffel aan het voorreinde van de koppelingstang.

De chauffeur moet steeds opletten dat de juiste speling gehandhaafd blijft, want als deze te weinig wordt, bestaat er kans dat de koppeling gaat slippen en wanneer er te veel is, komt hij niet goed vrij, zodat het inschakelen moeilijk wordt.

Rijdt nooit met de voet op het koppelingspedaal.

VERSNELLINGSBAK:

In de versnellingsbak hebben de tandwielen een schuine vertanding en geven 4 versnellingen vooruit en één achteruit. De assen lopen op kogel- of rollagers. De tandwielen zijn gehard en het geheel loopt in olie.

Smearing:

Eens per jaar moet de olie afgetapt worden nadat de tractor een behoorlijke tijd gereden heeft en bijgevoeld met 7,56 liter cardanolie SAE 90 extreme pressure (mild).

Laat steeds na het inschakelen van een versnelling de koppeling voorzichtig opkomen.

EINDAANDRIJVING:

Ieder jaar moet de smeerolie uit de beide eindaandrijvingskasten afgetapt worden en opnieuw gevuld met 1,4 liter cardanolie SAE 90 extreme pressure (mild) per kast.

Er is een oliepeilplug in ieder eindaandrijvingshuis, waarop het oliepeil gehouden moet worden. Het aftappen kan geschieden door de metalen platen te verwijderen. Let erop dat een goede pakking gemonteerd wordt.

REMMEN (fig. C-334):

De remmen zijn in de fabriek afgesteld en behoeven weinig onderhoud. Men moet ze vooral niet onnodig gebruiken. Wanneer ze moeten dienen om een korte draai te maken, moet men vooral eerst de voorwielen in de betreffende richting brengen en daarna pas de rem gebruiken. Wanneer men rechtuit rijdt steeds de beide remmen gebruiken.

Afstelling:

Nadat de tractor enige tijd in gebruik is geweest, verdient het aanbeveling de remmen enigszins bij te stellen.

Hier toe wordt het bovenste deksel (pijl 1) verwijderd en draait men de stelmoer (pijl 2) zover tot de remschoen vast tegen de remtrommel zit.

Daarna draait men de stelmoer 3 slagen terug. Stel de remgeleider (pijl 3) zo af dat hij de stelbout (pijl 4) juist raakt als het bovendecksel vast gemonteerd is. Monteer het bovendecksel. De remmen en de remhefbomen moeten zo afgesteld worden dat de rempedalen precies dezelfde slag hebben, daar anders bij het gebruik van beide remmen de tractor naar links of naar rechts zou trekken.

Demontage:

Verwijder onder en boven deksels. Demonteer de veren (pijl 5) en verwijder de stelbout aan de bovenzijde. Verwijder de moer op de oogbout aan de achterzijde van de onderste band, verwijder de oogbout en neem de remschoenen eruit.

STUURINRICHTING EN VOORWIELEN:

(Alleen uit te voeren door vaklieden.)

Afstelling van de stuurinrichting (fig. C-335):

1. Afstelling wormas. Verwijder de borg (pijl 1) van de stelmoer. Zet de stelmoer (pijl 2) zo vast dat de lagers enigszins raken (voorzichtig), wanneer de wormas wordt gedraaid. Daarna de stelmoer iets terugdraaien, zodat de borg in de dichtstbijzijnde opening past. Draai het stuurwiel enige malen heen en weer en controleer of er geen abnormale eindspeling op de wormas is (pijl 3). Daarna borg met bout goed vastzetten (pijl 1).

2. Afstelling van de stuurwielspeling. De tanden van het wormwiel (pijl 4) zijn taps. Hierdoor kan de stuurspeling afgesteld worden als volgt:

Door het verwijderen van de vulplaat (5) kan het wormwiel hoger en lager gesteld worden. De juiste speling op het stuurwiel is ca. 5 cm gemeten over de omrek. Indien het nodig is om deze speling te verminderen, moet men de gehele wormkast langs onderen verwijderen. Men ziet dan dat de tanden van het wormwiel aan de ene zijde dikker zijn. Deze kunnen dus verder passen in de worm door de totale dikte van de vulringen aan de bovenzijde te verminderen en deze aan de andere zijde bij te plaatsen.

Men lette erop dat alle vulringen wederom gemonteerd worden, daar anders het wormwiel niet vastgezet kan worden, terwijl er steeds een dikke vulplaat moet komen tegen de borging. De lagers van de wormwielen worden versteld met de kroonmoer aan de bovenzijde (deze steeds weer goed borgen).

Controle van het wielspoor van de voorwielen:

Voordat men dit gaat controleren, moet men eerst de wiellagers bijstellen zoals hieronder beschreven is. Daarna de vooras oprikken tot de wielen vrij kunnen draaien. Meet de afstand tussen de binnenzijde van de banden op de hoogte van de naven voor de as. Daarna op dezelfde punten achter de as.

De maat voor de as moet 3 mm ($\frac{1}{8}$ ") minder zijn.

Mocht dit niet het geval zijn, dan kan men dit verkrijgen door de spoorstangen ieder opnieuw af te stellen (ieder evenveel). Een juiste afstelling voorkomt veel slijtage aan voorwielagers en banden.

Voorwielagerafstelling:

Regelmatig moet men ieder voorwiel afzonderlijk oprikken en proberen het wiel heen en weer te bewegen. Indien zelfs de kleinste speling aanwezig is tussen het wiel en de naaf, moet de wielkop verwijderd worden en de splitsen. Daarna de stelmoer voorzichtig vastdraaien, terwijl

tegelijkertijd het wiel met de hand gedraaid wordt, zodat men voelt als het iets zwaarder begint te lopen. Gebruik steeds een nieuwe splitsen. Verwissel steeds het oude vet en reinig de lagers grondig, waarna montage met nieuw vet kan geschieden.

Men moet regelmatig — bij voorkeur eens per week — alle bouten en moeren van de stuurinrichting controleren of deze nog voldoende vastzitten.

Onderhoud:

Om een gemakkelijke stuurbaarheid te behouden en de levensduur te verlengen, moet men alle smeerpunten van de stuurinrichting om de andere dag doorsmeren, terwijl de wiellagers ook regelmatig voorzien moeten worden van nieuw vet.

Wielverstelling:

Achterwielen (fig. C-336). Door middel van een speciale schijf en velg kan het wielspoor aan de achterzijde afgesteld worden van 121 tot 191 cm met trappen van 10 cm, teneinde in verschillende rijenafstanden te kunnen werken. De constructie van assen met spiebanen, waarvan de naven vaak erg vast zitten, is vermeden, door het eenvoudig verstellen volgens fig. 336. Hier is het rechter wiel getoond in doorsnee, terwijl de nummers in de cirkeltjes betrekking hebben op de onderstaande afstellingen. Men lette erop dat in de stand 3-4-7 en 8 de wielen verwisseld moeten worden in verband met het grijpprofiel van de banden, welke in de juiste stand moeten blijven.

Voorbeeld:

Om een wielspoor te verkrijgen van 191 cm wanneer de stand 121 cm was, moet men de achterwielen voorzichtig oprikken en de voorwielen goed blokkeren, opdat de tractor niet van de crick kan schuiven. Verwijder de velgbouten en de bouten welke de wielschijf met de naaf verbinden. Daarna de banden naar de andere zijde van de tractor plaatsen. De wielschijven weer aan de naaf zetten met de bolle zijde naar buiten en daarna de velg aan de wielschijven monteren met de velgklamp aan de buitenzijde van de velg. Zet alle bouten en moeren goed vast.

1. 121 cm	5. 161 cm
2. 131 "	6. 171 "
3. 141 "	7. 181 "
4. 151 "	8. 191 "

Voorwielen (fig. C-337):

De voorwielen zijn in overeenstemming met de achterwielen verstelbaar van 121—181 cm in trappen van 10 cm.

Om het wielspoor te vergroten moet men de voorzijde van de tractor oprikken. De twee bouten (pijl 1) verwijderen en daarna de wielen met de betreffende balk (pijl 3) uitschuiven, uiteraard zodanig dat de wielen wederom symmetrisch ten opzichte van de tractor komen te staan. Door de wielen om te keren kan een spoorbreedte van 193 cm bereikt worden.

Opmerking!

Zorg dat de bouten (pijl 1) steeds zeer goed vastzitten.

Wielgewichten (fig. C-338):

Achterwielen. Voor sommige werkzaamheden kan het wenselijk zijn om het gewicht te verhogen om het slippen te beperken en de trekkracht te vergroten. Dit kan op twee manieren gebeuren.

1. Met gietijzeren gewichten, welke in twee stellen worden geleverd, welke ieder 62 kg wegen. Een of twee stel van deze gewichten kunnen met bouten bevestigd worden tegen de achterwielen (pijl 1).

2. Waterballast. De banden kunnen gevuld worden met water, hetgeen bij voorkeur door een vakman moet geschieden, met een max. hoeveelheid van 75 %. Het verdient aanbeveling om steeds direct een oplossing van calcium chloride toe te voegen en wel 1 kg calcium chloride vlokken op 4,5 liter schoon water. Dit geeft een vorstbeveiliging tot ca. -12° C. Om grote verwarming te voorkomen moet steeds de calcium chloride bij het water langzaam gevoegd worden en niet andersom. Oplossing even af laten koelen alvorens in de banden te pompen.

Opmerking!

Calcium Chloride verhoogt het gewicht en vermindert het slippen van de banden in het land, hetgeen de levensduur der banden ten goede komt.

Voorwielen:

Wanneer zware gedragen werktuigen worden gebruikt achter de tractor, kan de wioldruk van de voorwielen te weinig worden, waardoor de bestuurbaarheid achteruit gaat. Om dit te compenseren kan men ook aan de voorwielen gietijzeren wielgewichten monteren en wel in twee stellen, welke ieder 30 kg wegen en elk met bouten bevestigd worden aan de voorwielen (pijl 2).

Banden:

Na montage van de banden moeten deze steeds opgepompt worden tot 30 lbs. (2,2 atm), teneinde ze goed in de velgranden te drukken. Daarna moet men de spanning laten dalen tot onderstaande drukken.

Bandenspanning:

Houdt steeds de juiste bandenspanning aan voor het behoud van de band en om de beste aangrijping op het land te verkrijgen.

Aanbevolen bandenspanning:

Achterbanden 12 lbs. (0,85 atm).

Voorbanden 28 lbs. (2 atm).

Bij het ploegen kan het achterwiel dat in de voor loopt, opgepompt worden tot 16 lbs. (1,1 atm).

Opmerking!

Controleer de bandenspanning ten minste eens per week en monteer steeds de ventieldoppen om het ontsnappen van lucht te voorkomen en het binnendringen van vuil in het ventiel.

Gevolgen van te lage spanning:

Beschadiging van de canvaslaag in de buitenband en zelfs slippen van de band op de velg, waardoor het ventiel kan uitscheuren. Versnelde en onregelmatige bandenslijtage.

Gevolgen van te hoge spanning:

Grote slijtage van het loopvlak en verhoogde kans op slippen, terwijl de bestuurder onnodig schokt bij het rijden over de weg.

Houd de banden vrij van oliën en vetten en laat eventuele sneden, welke ontstaan door het rijden over scherpe voorwerpen, repareren.

Bij het opbergen van de tractor moeten de banden zo mogelijk op een donkere plaats staan.

De bandenspanning moet van de nieuwe tractor direct gecontroleerd worden.

Het opbergen van de tractor:

Wanneer de tractor gedurende een langere periode niet gebruikt wordt, moet men de volgende wenken in acht nemen. Het verdient dan aanbeveling tenminste iedere zes maanden te smeren:

1. De tractor grondig uitwendig schoonmaken en doorsmeren volgens smeerschema.
2. Het koelsysteem spoelen en aftappen; controleren of beide aftapkranen open zijn.
3. De batterij verwijderen. Afwassen met warm water en regelmatig op deskundige wijze laten laden.
4. De motor laten afkoelen; daarna bougies verwijderen en in iedere cilinder een eetlepel olie SAE 50 gieten. Daarna de krukas 2 of 3 maal ronddraaien met de slinger om de olie gelijkmatig over de cilinderwand te verdelen. Bougies weer monteren.
5. Verwijder de klepdeksels en verwijder roest indien aanwezig. Overgiet de kleppen, klepstoters enz. met smeerolie SAE 50 en breng daarna het klepdeksel weer aan.
6. Verwijder het smeerolefilter en vervangt het door een nieuw.
7. Sluit de eind van de ontluuchtingspijp van het carter en van de uitlaatspijp.
8. Laat brandstoftank en carburator leeg lopen en reinig het brandstoftilter.

Opmerking!

Indien zich gom vormt in de brandstofleidingen en in de carburateur gedurende het opslaan, kan men dit verwijderen met aceton of een mengsel van half alcohol en half benzol.

TREKHAKEN:

Er zijn 3 verschillende soorten trekhaken leverbaar.

1. De standaard trekhaak voor getrokken werktuigen (fig. C-339).

Deze is in hoogte verstelbaar volgens pijl 1, terwijl de trekhaak horizontaal vastgezet kan worden in verschillende standen.

2. Driepuntsophanging voor gedragen werktuigen (fig. C-340).

Opmerking!

Wanneer deze gemonteerd wordt op een tractor zonder aftakas en riemschijf, moet de steun als volgt gemonteerd worden (fig. C-341).

De stelmoer (pijl 1) dient om het werktuig de juiste stand te geven.

Het z.g. derde punt (pijl 2) dient om schokken op te vangen tussen werktuig en tractor.

De kettingen (pijl 3) voorkomen ongewenste zijdelingse bewegingen van het werktuig bij transport of werk op hellend terrein.

De voorzijde van de trekhaak kan nog hoger en lager gesteld worden door middel van de boutgaten (pijl 4).

3. Driepuntsophanging voor getrokken werktuigen (fig. C-341).

Opmerking!

Wanneer deze gebruikt wordt op tractoren zonder aftakas of riemschijf, moet de steun (pijl 1) gemonteerd worden.

De hoogte van de trekhaak wordt hier afgesteld door de sleufgaten (pijl 2).

De voorste kruisstaang (pijl 3) kan in de voorste of achterste stand van de betreffende steun gesteld worden.

HYDRAULISCH SYSTEEM (fig. C-342):

Installeer elleboog (pijl 7) fig. C-349 voor de zuigerleiding aan het huis (voorzijde). Monteer het huis van de hefinrichting op de achterbrug zoals afgebeeld.

Fig. C-343.

Verwijder het deksel van de magneetaandrijving met pakking van de distributiekast aan de motor en monteer de hydraulische pomp (pijl 1)

hangen worden. Laat deze nooit los hangen aan zijn slang met de afsluiting onbeschermd tegen stof.

1. Hefinrichting diepteregelend voor cultivatorwerk (fig. C-345). Handle A — links van de bedieningshefboom — moet de steunen B onder het gietstuk zetten.
2. De diepte wordt geregeld met de hefboom op de hoofdas der hefboomen. Zwevende hoofdas bij ploegen. Zet de handle A zoals boven omschreven en de handle op de hoofdas in zijn bovenste stand.
3. Werking van de losse cilinder. De handle A komt rechts van de bedieningshefboom en de arm C geheel tegen de nok in de buitenste arm. De slangen worden aangesloten in de gaten onder het instructieplaatje aan de achterzijde.

Regelschroef:

Wanneer de motor stationnair draait, draait men de moer van de schroef (pijl 1 - 346) los en draait de schroef langzaam in tot het werktuig zonder schokken soepel kan zakken. Controleer bij volledig toerental of de bedieningshefboom de neiging heeft om terug te springen in de neutrale stand voordat de cilinder het eind van zijn slag bereikt heeft, of wel dat het werktuig niet wil heffen. In dit geval moet de regelschroef enigszins naar buiten gedraaid worden. Daarna moet bij vol toerental weer gecontroleerd of de bedieningshefboom niet ontijdig terugspringt.

Opmerking!

De regelschroef kan bij ieder werktuig een andere afstelling vereisen.

Cylinderskop:

Bij hydraulisch bediende, getrokken werktuigen is de stop (pijl 1) C-346 verplaatst in de groef, zodat hij de gewenste diepte geeft. Een fijnere afstelling van de diepteregelaar kan verkregen worden door een ring te plaatsen (pijl 3, 346) tegen de cilinderstop en het afstandstuk.

Afstelling van de hefinrichting voor gedragen werktuigen (fig. C-351):

1. Zet de plaat (pijl 1) links van de bedieningshefboom. Beweeg met stilstaande motor de hefboom voorwaarts en achterwaarts om te controleren of alle delen vrij bewegen.
2. Met de bedieningshefboom in de neutrale stand moet (de achterste verticale vleugel van het gietstuk (pijl 2) is in de verticale stand) men controleren of de pluunjer (pijl 3) zacht drukt tegen de kogel, daarna de schroef (pijl 4) bijstellen tot er een speling is van $\frac{1}{32}$ (0,78 mm) tussen de pluunjer en de schroef (met voelmaat te meten). Borg de schroef met borgmoer.
3. Verstel de tweede stelschroef (pijl 6) op de beugel zo af tegen het huis, dat, wanneer de bedieningshefboom enigszins voor de neutrale stand wordt gezet, de nok (pijl 5) de ontlasthefboom juist verlaat.
4. Fig. C-352. Beweeg de bedieningshefboom terug tot de nok (pijl 1) en komt in de ondiepere holte op de ontlasthefboom (pijl 2). Stel de bout (pijl 3) af tot hij juist de plaat 4 raakt en borg hem met de borgmoer.
5. Vul het systeem met 7 liter olie SAE 10 W. Laat het systeem enige malen werken en controleer daarna de speling tegen de pluunjer en de groef zoals beschreven in par. 2.

MONTAGE VAN AFTAKAS EN RIEMSCHIJF:

1. Tap de olie af van differentieel en transmissiehuis. Verwijder het deksel met de pakking aan de achterbrug van het transmissiehuis.
2. Monteer de complete aandrijfjas in de aftakas. Controleer of de schakelwolk zich bevindt in de groef van het schuiftandwiel op de aftakas.
3. Monteer de aftakas na goed gecontroleerd te hebben of de aandrijfjas en de pakking op hun plaats zitten.

zoals afgebeeld. Let op de pakking. Bevestig de arm (pijl 2) aan de achterste motorsteun. Spoel de olieleidingen door met benzine. Monteer de terugvoleiding volgens pijl 3 en zorg ervoor dat 4 slangklemmen goed vastzitten, om te voorkomen dat er lucht in het systeem komt. Monteer de hogedrukleiding volgens pijl 4. Bevestig de leidingen aan de arm (pijl 2). Monteer het schild (pijl 5) boven de leidingen met de boutkoppen naar buiten.

Fig. C-344.

Bevestig de koppelingssteun (pijl 1) voor de slangkoppeling aan het spatbord. Sluit de twee olieleidingen voor de losse hefcylinder aan op het huis van de hefinrichting. Deze losse hefcylinder dient voor het gebruik met getrokken werktuigen.

Opmerking!

Bevestig de slang volgens fig. C-344. De drukleiding is met pijl 2 aangegeven en de terugvoleiding met pijl 3. Wanneer de losse cilinder niet gebruikt wordt, moet men de koppeling steeds in zijn steun plaatsen (pijl 1) met de plaat (pijl 4) geopend volgens afbeelding.

Olief:

De inhoud bedraagt 7 liter olie SAE 10 W. Ververs de olie eens per jaar of na 500 uren. Om de olie af te tappen verwijdere men de aftapplug (pijl 1), fig. 342. Controleer de olie steeds regelmatig en handhaaf het peil volgens de peilplug. Onder zeer koude omstandigheden kan men olie SAE 5 W gebruiken.

Opmerking!

De olie aftappen als deze op werkteemperatuur is.

Bedieningshefboom:

Wanneer men de hefboom (pijl 2, fig. C-342) naar voren beweegt, gaat de hefinrichting omhoog — beweegt men hem naar achter, dan gaat de hefinrichting omlaag. Deze hefboom bedient zowel de hefinrichting aan de tractor als de losse cilinder. Beweegt men hem slechts weinig naar voren, dan krijgt men ook een kleine heffing.

Diepteregelingshefboom:

De diepteregeling van een gedragen werktuig wordt verkregen door een bepaalde stand van de diepteregelingshefboom (pijl 3, fig. C-342). Wanneer de hefboom in zijn onderste stand staat, werkt het werktuig zo ondiep mogelijk. Wanneer het werktuig moet „zweven“, zoals bij ploegen, moet de diepteregelingshefboom in de bovenste stand staan zoals bij pijl 3 - C-342. Wanneer de diepteregelingshefboom een bepaalde stand heeft, kan men de werking van het werktuig nader regelen met de bedieningshefboom.

Veiligheidsklep:

Deze is afgesteld bij de fabriek om overbelasting van het hydraulisch systeem te voorkomen en mag niet bijgesteld worden door de gebruiker.

Waarschuwing!

Wanneer men de bedieningshefboom in de voorste stand houdt nadat de cilinder reeds zijn hoogste stand bereikt heeft, moet de veiligheidsklep overmatig werken, waardoor de olie oververhit wordt.

Volg de bedieningsvoorschriften nauwkeurig op.

Waarschuwing!

1. Alvorens een getrokken werktuig aan te koppelen, moet men het gedragen werktuig verwijderen.
2. Wanneer men de hefinrichting gebruikt met een gedragen werktuig, moet de koppeling in de speciale steun op het linker spatbord ge-

4. Vul het differentieelhuis met 7,5 liter cardanolie SAE 90 (extreme pressure mild).

Bediening:

Wanneer de hefboom naar boven staat is de aftakas uitgeschakeld. Om hem in te schakelen trapt men het koppelingspedaal in en beweegt de hefboom (pijl 4, C-342) in de onderste stand, waarna men het koppelingspedaal langzaam laat opkomen. Er wordt vaak statische electriciteit gevormd wanneer de riemschijf gebruikt wordt. Om de tractor hiervan te ontladen, moet hij geaard worden door een ketting over het frame te leggen welke de grond raakt.