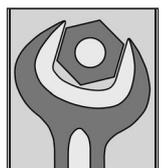


VIKING MR 340, MR 380 VIKING MR 345, MR 385

www.viking-garden.com

DE Werkstatthandbuch
EN Workshop manual
FR Manuel d'atelier



Manuel d'atelier

**Cet Manuel d'atelier est valable pour les modèles à partir
de numéro de série 40 516 618**

**VIKING MR 340, MR 380
VIKING MR 345, MR 385 (jusqu'au 2002)**

Le Constructeur se réserve le droit d'apporter au produit toutes les améliorations jugées utiles d'un point de vue commercial ou technique; il est donc possible qu'il se présente des variations entre les différentes séries de machines et ce qui est décrit ici, abstraction faite des caractéristiques fondamentales et des différentes modalités d'intervention.

MANUEL D'ATELIER

SOMMAIRE DES MATIÈRES

1. Normes et procédures du centre d'assistance

Ce chapitre est consacré aux aspects principaux du rapport entre Constructeur et Centres d'Assistance. Une étroite collaboration entre le Constructeur et les Centres d'Assistance est essentielle pour résoudre au mieux les problèmes et pour conserver, aux yeux du Client, une image d'efficacité et de fiabilité. Le respect de ces recommandations brèves et simples nous facilitera la tâche et nous permettra - à vous tout comme à nous - d'éviter tout malentendu ainsi que des pertes de temps réciproques.

2. Normes générales

Ce chapitre est consacré aux aspects généraux concernant l'exécution de travaux et les principales règles à suivre pour garantir la réussite de l'intervention et la sécurité de la machine.

3. Entretien

Ce chapitre est consacré aux critères d'intervention pour l'entretien courant.

4. Réglages et mises au point

Ce chapitre est consacré aux réglages à effectuer pour faire face aux problèmes de fonctionnement les plus fréquents qu'il est généralement possible de résoudre à l'aide de contrôles et de mises au point rapides.

5. Démontage des parties externes et des groupes principaux

Afin d'exécuter les opérations les plus difficiles, il peut parfois s'avérer nécessaire d'avoir une meilleure accessibilité; pour ceci il faut démonter le groupe intéressé pour travailler sur le banc, ou bien ôter les couvre-roues ou d'autres éléments externes.

L'utilité ou non d'effectuer ces opérations est laissée à la discrétion et à l'expérience du mécanicien.

6. Interventions de réparation

Ce chapitre est consacré aux opérations les plus complexes, liées au remplacement ou à la réparation de pièces usées ou fonctionnant mal. Les descriptions suivent obligatoirement une séquence logique, et peuvent s'appliquer également à des opérations qui ne sont pas nécessairement liées à un type d'intervention spécifique.

Dans ce cas, une lecture attentive de toute la procédure pourra vous aider à éviter toutes les opérations qui ne sont pas liées à la situation que vous devez affronter, sans pour autant courir le risque de négliger ce qu'il est nécessaire de faire.

7. Système électrique

Ce chapitre concerne les problèmes et les contrôles qui sont liés au système électrique.

Il est possible d'effectuer toutes les opérations indiquées à l'aide d'un appareil de contrôle (testeur) sans qu'il soit nécessaire d'avoir recours à des appareillages particuliers.

Les schémas électriques pourront vous être utiles pour apprendre à faire fonctionner le système et pour découvrir les éventuelles anomalies plus facilement.

8. Données techniques

Ce chapitre résume les principales données techniques concernant la machine.

MANUEL D'ATELIER

i.1 - SOMMAIRES

de 1998 à

page 2 / 2

SOMMAIRE GENERAL

1.1	0	Identification
1.2	0	Validité des garanties
1.3	0	Interventions d'assistance hors garantie
1.4	0	Signalement anomalies
1.5	0	Demandes de pièces de rechange
1.6	0	Normes de sécurité
2.1	0	Niveau de préparation du personnel
2.2	0	Précautions au cours du travail
2.3	1	Outillage
2.4	0	Elingage
2.5	0	Soulèvement
2.6	0	Renversement latéral de la machine
2.7	0	Ouverture du couvre-roues
2.8	0	Conseils pratiques
3.1	0	Critères d'intervention
3.2	0	Mise au point sporadique
3.3	0	Entretien périodique
4.1	0-1	Réglage de l'embrayage de la lame
4.2	1	Réglage du frein de la lame
4.3	0	Réglage du frein
4.4	0-1	Réglage de la courroie de traction (► dans les modèles à transmission mécanique = MR 340 / MR 345)
4.5	0	Réglage du levier de la traction (► dans les modèles à transmission hydrostatique = MR 380 / MR 385)
4.6	0	Alignement du plateau de coupe
4.7	0	Réglage du jeu du volant
4.8	0	Réglage de la géométrie du train avant
4.9	0	Contrôle de l'alignement de la lame
4.10	1	Aiguisage et équilibrage de la lame
4.11	0	Réglage du guide de la goulotte d'éjection
5.1	0	Démontage des protections de la colonne de direction
5.2	0	Démontage du marchepied
5.3	0-1	Démontage du couvre-roues
5.4	0	Démontage de la plaque arrière
5.5	0	Démontage de la goulotte d'éjection
5.6	0	Démontage du moteur
5.7	0-1	Démontage de l'axe arrière
5.8	0-1	Démontage du plateau de coupe
6.1	0	Remplacement des pneus et des roues
6.2	0	Remplacement des roulements des roues avant
6.3	0	Remplacement des composants de la direction
6.4	0	Remplacement de la courroie de traction
6.5	0-1	Remplacement de la courroie de la lame
6.6	0	Remplacement du support et de l'arbre de la lame
6.7	0	Remplacement de l'accélérateur
6.8	0	Remplacement des pastilles et du disque du frein
6.9	0	Remplacement du groupe levier traction (► dans les modèles à transmission hydrostatique = MR 380 / MR 385)
6.10	0	Remplacement du câble retour levier (► dans les modèles à transmission hydrostatique = MR 380 / MR 385)
6.11	0	Remplacement des disques de friction du dispositif d'embrayage (► dans les modèles à transmission hydrostatique = MR 380 / MR 385)
6.12	0-1	Remplacement du câble de déblocage de la transmission (► modèles à transmission hydrostatique = MR 380 / MR 385)
7.1	0	Guide d'identification des anomalies causées par le système électrique
7.2	0	Tableau récapitulatif des interventions des systèmes de sécurité
7.3	0	Contrôle du fonctionnement des microcontacteurs de sécurité
7.4	0	Contrôle de l'alimentation à la barrette de connexion
7.5	0	Contrôle du fonctionnement des relais de démarrage
7.6	0	Contrôle du fonctionnement de la carte électronique
7.7	0	Contrôle du circuit de rechargement
7.8	0	Soin et entretien de la batterie étanche
7.9	0-1	Montage des microcontacts de sécurité
7.10	0-1	Schémas électriques
8.1	1	Récapitulation des couples de serrage.
8.2	0-1	Récapitulation des principales cotes de montage et vérification
8.3	0	Outils spéciaux

MANUEL D'ATELIER

◀◀	ii.1 - INTRODUCTION	▶▶	de 1998 à
			page 1 / 1

INTRODUCTION

Ce manuel a été rédigé dans le but d'aider les Centres d'Assistance au cours des opérations d'entretien, de démontage et de réparation de la tondeuse autoportée "Rider" 72 dans les versions suivantes:

- à transmission mécanique avec boîte de vitesses;
- à transmission hydrostatique (hydro).

REMARQUE

► Ce symbole met en évidence toutes les opérations qui requièrent des modalités différentes d'intervention suivant la version de la machine, suivant les modifications intervenues au cours du temps, et suivant les accessoires qui ont été montés.

 **Ce symbole signale une opération à exécuter avec un soin particulier afin de ne pas compromettre la fonctionnalité et la sécurité de la machine.**

 **Ce symbole signale une opération à exécuter avec un soin particulier afin de ne pas compromettre l'intégrité physique de la personne qui exécute le travail.**

 **Ce symbole indique que l'utilisation d'un outil spécial est conseillée [voir 2.3].**

C'est volontairement que la description des interventions les plus simples et les plus immédiates a été laissée de côté car elles sont à la portée de tout bon mécanicien; nous avons préféré approfondir les aspects plus spécifiques à la machine et indiquer les bonnes mesures à prendre pour exécuter les travaux d'une manière optimale.

Nous vous prions de bien vouloir prendre connaissance du contenu de ce manuel, de façon à ce que vous puissiez posséder une bonne connaissance de base de la machine, connaissance indispensable pour être en mesure d'intervenir rationnellement, sans erreurs et sans pertes de temps inutiles.

Nous vous rappelons que les problèmes liés à l'utilisation sont largement traités dans le Livret d'Instructions de l'Utilisateur; sa fréquente mise à jour lui donne une adhérence au produit plus étroite. Enfin, les vues éclatées des pièces de rechange, qui sont elles aussi fréquemment remises à jour, complètent la documentation technique que vous avez en main et vous aideront à pouvoir reconstruire les différentes phases du montage.

REMARQUE

Les indications suivantes sont reportées sur chaque page du manuel:

- années de fabrication de la machine concernée;
- numéro de la page et nombre total des pages nécessaires pour la description de la opération;
- indication de la présence d'autres pages.

de 1998 à
page ◀ 2 / 4 ▶



1.1 IDENTIFICATION

a) Machine

Chaque machine est munie d'une étiquette (1) située sous le siège de conduite; cette étiquette présente les données techniques, le modèle et le numéro de série.

Le modèle et le numéro de série doivent être reportés sur chaque feuille d'intervention, sur la demande d'application de la Garantie, et ils sont indispensables pour commander des pièces de rechange.

b) Transmission (Axe arrière)

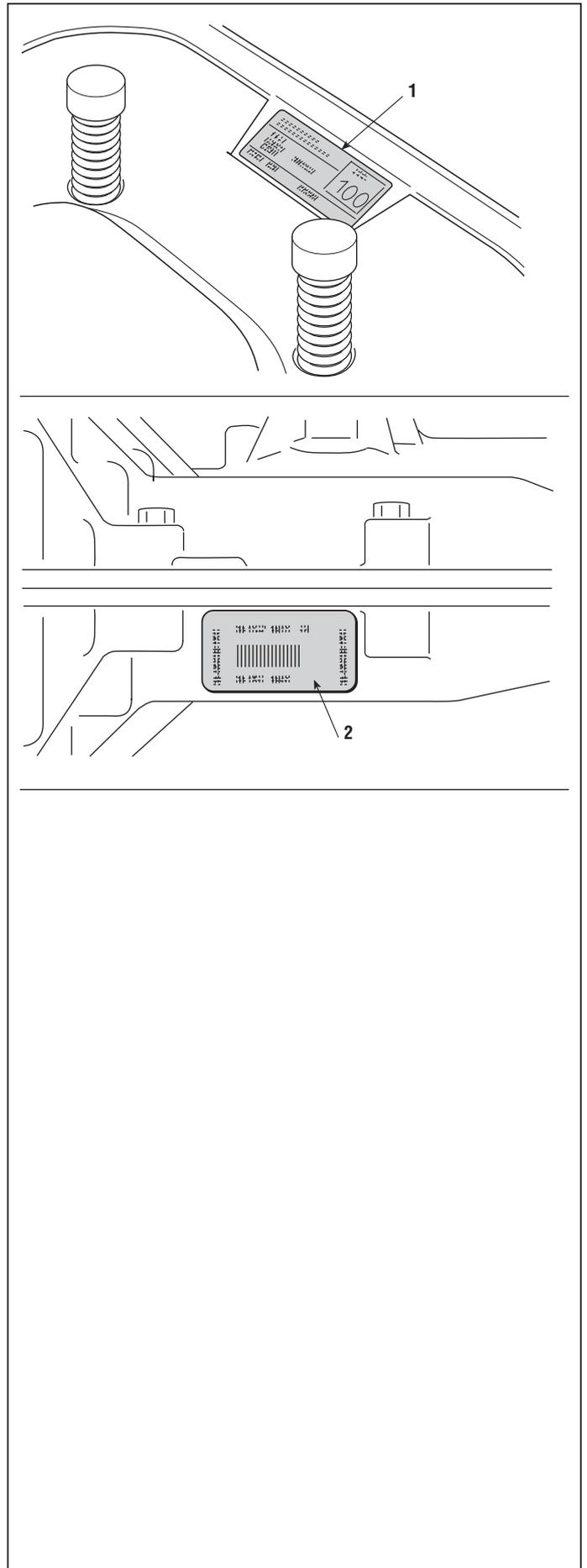
Le groupe de transmission (aussi bien mécanique qu'hydrostatique) est constitué d'un groupe monobloc qui comprend l'axe arrière. Ce groupe est fabriqué par des fournisseurs externes, il est construit selon des spécifications techniques précises, qui le distinguent des produits similaires fabriqués par le même Producteur.

Le numéro de série indiqué sur l'étiquette (2) permet d'identifier avec certitude le produit et ses caractéristiques, ce code doit toujours être cité dans toutes les demandes de pièces de rechange ou dans tout autre type de communication avec le Producteur.

c) Moteur

Le moteur est construit selon des spécifications techniques précises, qui le distinguent des produits similaires fabriqués par le même Producteur.

Le numéro de série indiqué sur l'étiquette permet d'identifier avec certitude le produit et ses caractéristiques, ce code doit toujours être cité dans toutes les demandes de pièces de rechange ou dans tout autre type de communication avec le Producteur.



MANUEL D'ATELIER

◀◀	1.2.0 - VALIDITE DES GARANTIES	▶▶	de 1998 à
			page 1 / 1

1.2 VALIDITE DES GARANTIES

La garantie est délivrée conformément aux rapports contractuels en vigueur. En ce qui concerne le moteur et le groupe de transmission, les conditions sont celles qui sont prévues par les Producteurs respectifs.

MANUEL D'ATELIER

◀◀	1.3.0 - INTERVENTIONS D'ASSISTANCE HORS GARANTIE	▶▶	de 1998 à
			page 1 / 1

1.3 INTERVENTIONS D'ASSISTANCE HORS GARANTIE

Pour toute intervention effectuée sur la machine, le Centre d'Assistance doit remplir un rapport contenant le numéro de série, une description sommaire des problèmes dont le Client s'est plaint, de l'intervention effectuée et des éventuelles pièces de rechange utilisées.

Une copie de ces rapports et les pièces remplacées devront être conservées et mises à la disposition du Constructeur, en cas d'éventuelles contestations de la part du Client.

MANUEL D'ATELIER

◀◀	1.4.0 - SIGNALEMENT DES ANOMALIES	▶▶	de 1998 à
			page 1 / 1

1.4 SIGNALEMENT DES ANOMALIES

Il est bien venu et opportun de communiquer au Constructeur tous les cas d'anomalies se produisant avec une fréquence particulière; cela permettra d'examiner attentivement le problème et d'apporter des actions correctives appropriées au cours de la production.

De son côté, le Constructeur signalera les éventuels problèmes rencontrés lors de l'utilisation des machines produites ainsi que les procédures permettant de résoudre au mieux ces anomalies.

MANUEL D'ATELIER

◀◀	1.5.0 - DEMANDES DE PIECES DE RECHANGE	▶▶	de 1998 à page 1 / 1
----	---	----	--

1.5 DEMANDES DE PIECES DE RECHANGE

Lors des commandes de pièces de rechange, il est indispensable de citer le numéro de code, en se rapportant aux tables éclatées correspondant à l'année de fabrication reportée sur l'étiquette d'identification.

MANUEL D'ATELIER

◀◀	1.6.0 - NORMES DE SECURITE	▶▶	de 1998 à
			page 1 / 1

1.6 NORMES DE SECURITE

Toutes les machines sont réalisées conformément aux sévères réglementations européennes en vigueur en matière de sécurité.

Pour préserver dans le temps le niveau de sécurité d'origine, il est nécessaire que le Centre d'Assistance se comporte en conséquence et qu'il effectue les contrôles nécessaires chaque fois que l'occasion s'en présentera.

En particulier, toutes les fois qu'il lui sera demandé d'effectuer une intervention sur la machine, il devra:

a) s'assurer que:

- les microcontacteurs de sécurité fonctionnent bien [voir 7.3];
- que les carters et les protections n'ont pas été démontés;
- que les étiquettes d'indication ou de prescription (qui sont considérées comme faisant partie intégrante des dispositifs de sécurité) n'ont pas été retirées ou ne sont pas devenues illisibles.

b) se charger également de:

- rétablir le bon fonctionnement des dispositifs de sécurité éventuellement endommagés ou démontés;
- remonter les carters et les protections inefficaces, endommagés ou ayant disparu;
- remplacer les étiquettes illisibles;
- n'avaliser aucune intervention ni modification à la machine ou au moteur pouvant comporter des changements au niveau des performances et entraîner une utilisation impropre ou en tout cas différente de celle pour laquelle ils ont été conçus et homologués;
- avertir le Client que la non-observation des conditions mentionnées ci-dessus entraîne automatiquement l'annulation de la Garantie et le soulèvement de toute responsabilité de la part du Constructeur, comme cela est également précisé dans le chap. 1 du Livret d'Instructions.

ATTENTION!

Une opération de réparation ou d'entretien bien exécutée est la condition fondamentale pour conserver le niveau de sécurité qui a été prévu en phase de conception et de production.

Certains paragraphes de ce manuel sont précédés par l'un des symboles suivants/



OPERATION A EFFECTUER AVEC UNE ATTENTION PARTICULIERE POUR NE PAS COMPROMETTRE LE CARACTERE FONCTIONNEL ET LA SECURITE DE LA MACHINE.



OPERATION A EFFECTUER AVEC UNE ATTENTION PARTICULIERE POUR NE PAS COMPROMETTRE L'INTEGRITE PHYSIQUE DE LA PERSONNE QUI EXECUTE LE TRAVAIL.

MANUEL D'ATELIER

◀◀	2.1.0 - NIVEAU DE PREPARATION DU PERSONNEL	▶▶	de 1998 à
			page 1 / 1

2.1 NIVEAU DE PREPARATION DU PERSONNEL

Toutes les opérations d'entretien, de démontage et de réparation de la machine doivent être effectuées par des mécaniciens spécialisés, qui connaissent toutes les normes de sécurité et de prévention des accidents, et qui ont observé les procédures indiquées dans ce manuel.

MANUEL D'ATELIER

◀◀	2.2.0 - PRECAUTIONS AU COURS DU TRAVAIL	▶▶	de 1998 à
			page 1 / 1

2.2 PRECAUTIONS AU COURS DU TRAVAIL

En règle générale, les interventions sur la machine ne comportent pas de situations particulièrement dangereuses en plus de celles qui sont normalement liées à toute intervention mécanique, et que l'on peut prévenir en adoptant l'attention et la prudence normales qui devraient toujours accompagner ce type de travail.

En plus du respect des normes habituelles de prévention des accidents de travail propres à tout Atelier Mécanique, il est recommandé de:



- **Retirer la clé de démarrage avant d'entreprendre toute intervention.**
 - **Porter des gants de travail adéquats notamment pour les opérations effectuées sur la lame ou lors de la manipulation des pièces en tôle.**
 - **Vérifier que l'intervention ne provoque aucune fuite ou perte d'essence, même accidentelles.**
 - **Ne pas fumer à proximité du moteur ni du réservoir.**
 - **S'assurer qu'aucune autre personne ne peut effectuer par inadvertance des opérations risquant de compromettre la sécurité de la personne qui est au travail.**
-

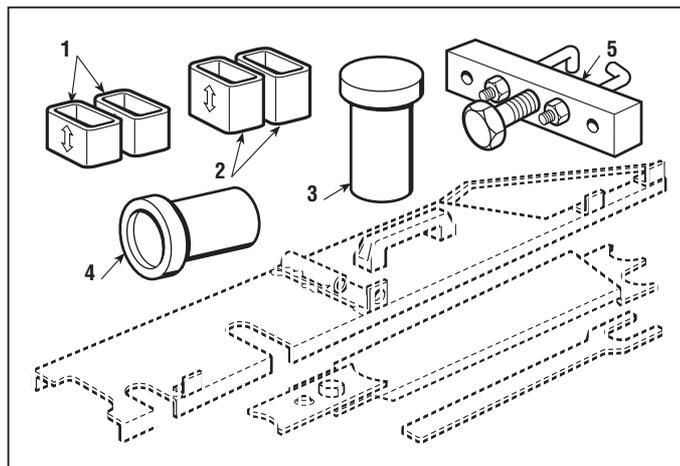


2.3 OUTILLAGE

Toutes les opérations peuvent être exécutées avec les outils normalement disponibles dans un Atelier Mécanique bien équipé. Cependant, il est conseillé de s'équiper d'une série d'outils spéciaux (**1 ÷ 5**), faisant partie d'un kit (6125 007 1010), ou pouvant être réalisés selon les indications fournies au chap. 8.3.

L'utilisation de ces outils (**1 ÷ 5**) est indiquée dans le texte par le symbole « \odot ».

1. Entretoises H = 26 mm pour le réglage du plateau de coupe
2. Entretoises H = 32 mm pour le réglage du plateau de coupe
3. Douille pour le montage des roulements lame
4. Tampon pour le montage des roulements roues
5. Extracteur poulies



MANUEL D'ATELIER

◀◀	2.4.0 - ELINGAGE	▶▶	de 1998 à
			page 1 / 1

2.4 ELINGAGE



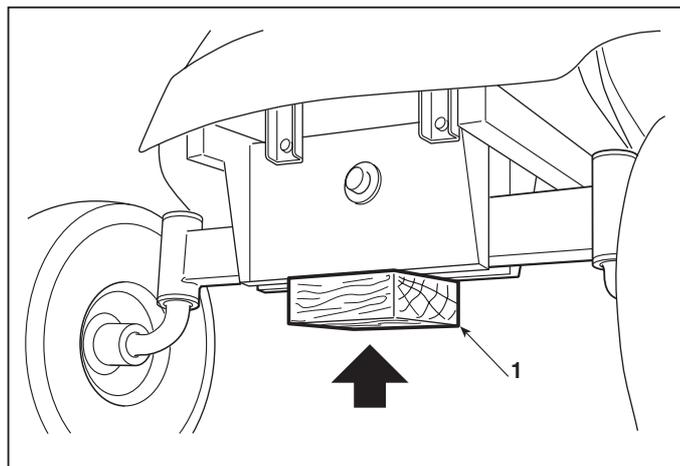
La machine ne doit jamais être soulevée à l'aide d'un palan ou de tout autre moyen de soulèvement prévoyant l'utilisation de câbles.

2.5 SOULEVEMENT



A) Partie avant

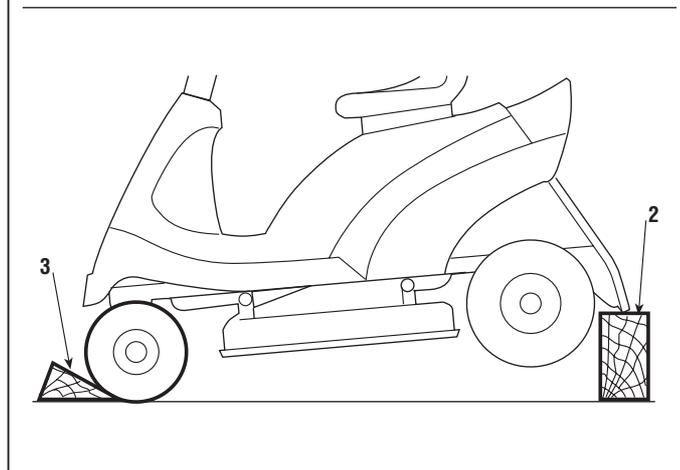
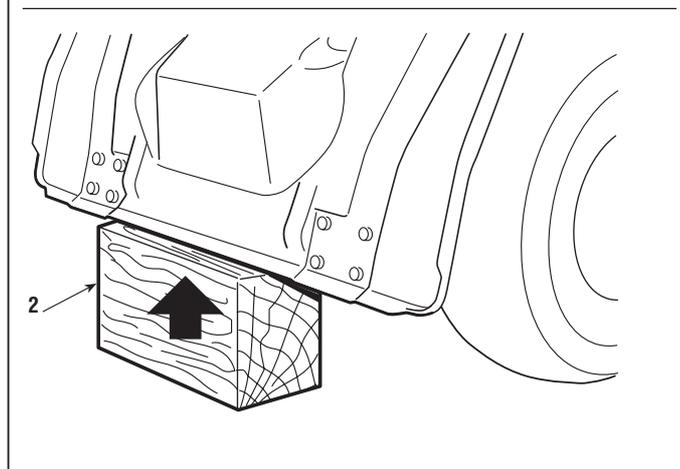
UNE FOIS LE FREIN DE STATIONNEMENT INSÉRÉ, la machine peut être soulevée à l'aide d'un vérin agissant sur la partie inférieure du châssis, en plaçant une cale en bois **(1)** entre la base du vérin et le châssis et en prenant soin de ne pas empêcher le balancier antérieur d'osciller librement.



B) Partie arrière

Placer une cale appropriée **(2)** sous le bord inférieur de la plaque.

Dans tous les cas, bien veiller à placer un coin de bois **(3)** aux dimensions adéquates derrière les roues opposées, de manière à éviter que la machine ne recule accidentellement.



MANUEL D'ATELIER

◀◀	2.6.0 - RENVERSEMENT LATÉRAL DE LA MACHINE	▶▶	de 1998 à
			page 1 / 1

2.6 RENVERSEMENT LATÉRAL DE LA MACHINE



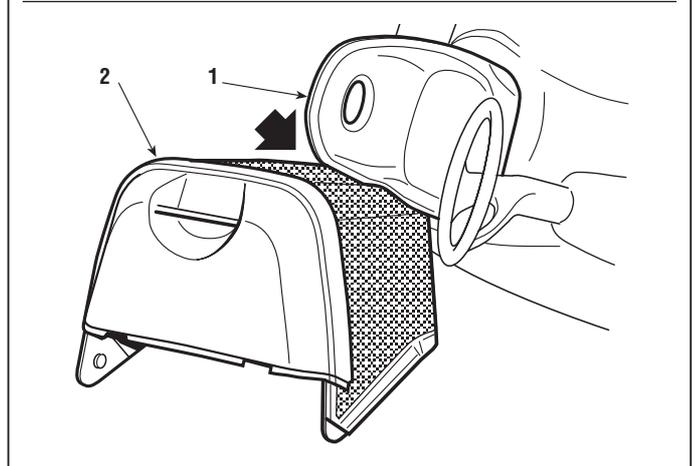
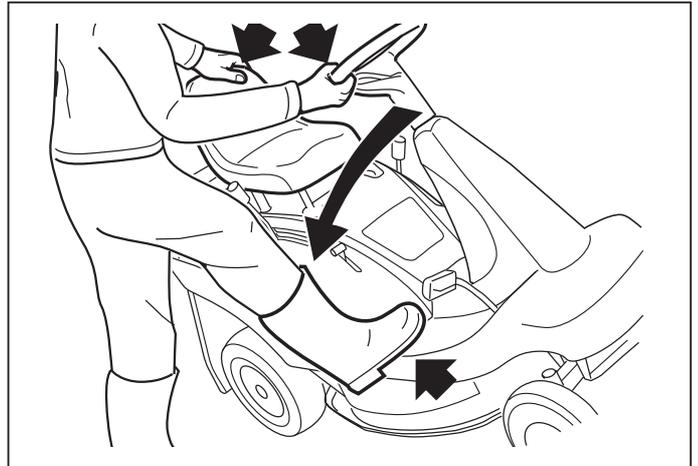
ATTENTION! Pour exécuter cette opération, deux personnes sont nécessaires; pendant le renversement latéral, la prise doit être exercée uniquement sur des parties offrant une solidité adéquate (volant, siège, châssis, etc.) et **JAMAIS** sur les parties en plastique de la carrosserie.

Avant de renverser la machine, il faut vider complètement le réservoir du carburant.

Placer la machine sur une surface plane et solide, enlever le bac, enclencher le frein de stationnement et porter le plateau de coupe sur la hauteur maximum.

Le renversement latéral doit être effectué exclusivement vers la droite, en posant le siège **(1)** sur l'un des éléments d'angle du bac **(2)** de la façon indiquée; pour exécuter cette opération, saisir solidement le volant et le siège et incliner la machine jusqu'à ce qu'elle s'appuie sur le bac, en veillant à ne pas endommager les pièces en plastique de la carrosserie.

ATTENTION! Avant d'effectuer tout type d'intervention, s'assurer que la machine est bien stable et éviter d'exécuter des opérations qui pourraient la faire tomber.



MANUEL D'ATELIER

2.7 OUVERTURE DU COUVRE-ROUES

En renversant le couvre-roues (1), on peut accéder au moteur et aux groupes mécaniques situés au-dessous du couvre-roues. La procédure pour l'ouverture comporte des manoeuvres particulières et doit être exécutée conformément aux indications reportées ci-après ainsi que dans le manuel d'instructions.

Enlever le bac ou le pare-pierres et placer la machine sur un sol plan, porter le plateau de coupe en position de hauteur maximum et introduire des cales (2) d'environ 65 – 70 mm sous le bord, de manière à soutenir le plateau pendant les opérations suivantes.

► **Dans les modèles à transmission mécanique:** enclencher le frein de stationnement;

► **Dans les modèles à transmission hydrostatique:** mettre le levier de débloqué de la transmission sur la position «ENCLENCHE», car, pour garantir la mobilité nécessaire au levier de réglage de la vitesse, il faut que le frein de stationnement soit déclenché.

Dévisser la poignée du levier (3) et ...

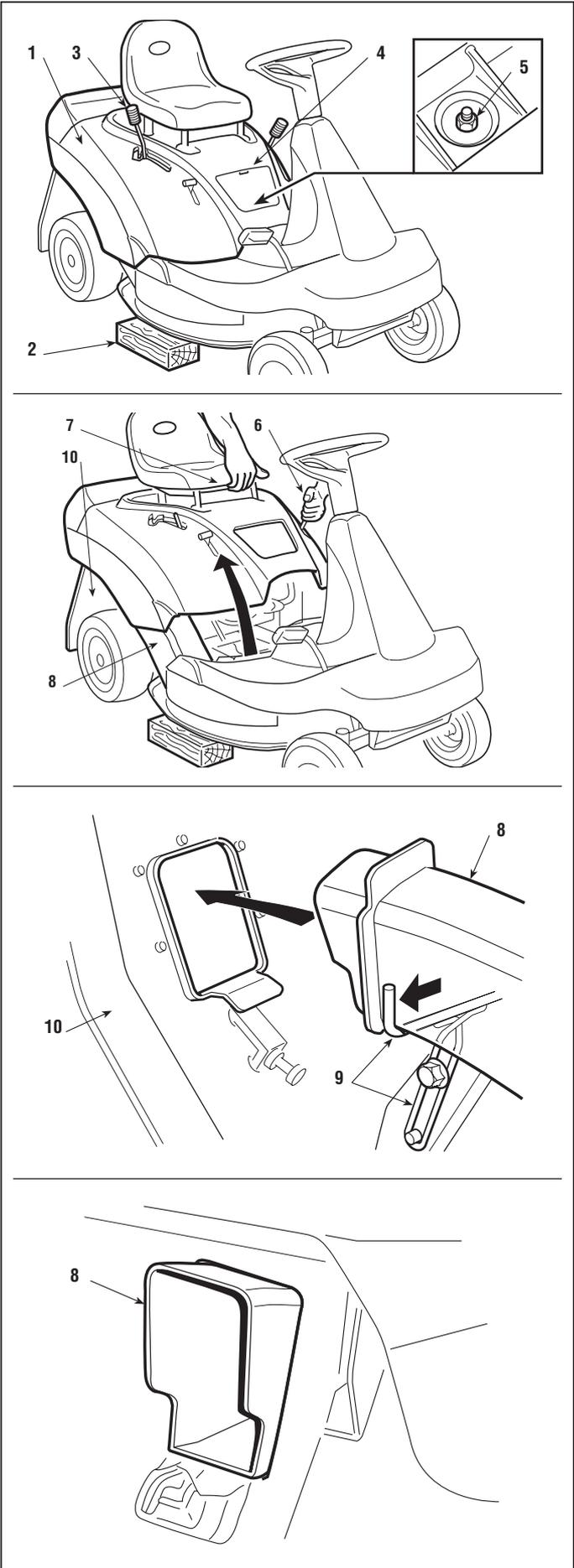
► **Dans les modèles à transmission mécanique:** le mettre au point mort «N».

► **Dans les modèles à transmission hydrostatique:** le mettre sur la position «N».

Ouvrir la trappe d'accès (4) et dévisser l'écrou (5) de fixation avec une clé de 13 mm.

Relâcher le levier (6) de façon à ce que le plateau s'appuie sur les cales et maintenir le levier déplacé latéralement afin qu'il ne soit engagé dans aucun des crans d'arrêt; saisir la base du siège (7) et renverser à l'arrière le couvre-roues.

Lors de la fermeture, s'assurer que la goulotte (8) est bien positionnée sur le support (9) et en appui sur le guide droit; mettre le levier (3) en position «R» et abaisser le couvre-roues (1) au niveau des leviers (3) et (6).



MANUEL D'ATELIER

◀◀	2.7.0 - OUVERTURE DU COUVRE-ROUES	▶▶	de 1998 à page ◀ 2 / 2
----	--	----	--

Introduire d'abord le levier **(6)** dans son logement puis le levier **(3)**, abaisser le couvre-roues jusqu'à centrer la vis de fixation, si l'opération a été exécutée correctement et que le guide **(9)** est bien positionné, l'ouverture de la goulotte s'introduit facilement dans le trou de la plaque **(10)**, sans aucune nécessité d'intervenir manuellement pour la guider.

Si l'introduction ne s'effectue pas facilement et régulièrement,

☛ Régler l'introduction [voir 4.11].

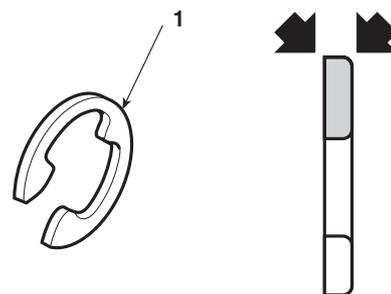
Serrer à fond l'écrou **(5)**, porter le levier **(6)** sur la position «7» en l'engageant dans le cran d'arrêt correspondant, enlever les cales **(2)** et remonter la poignée du levier **(3)** et la trappe **(4)**.

2.8 CONSEILS PRATIQUES

A) Montage bagues élastiques

Les bagues élastiques de type "Benzing" **(1)** sont caractérisées par un côté avec arêtes chanfreinées et l'autre avec arêtes vives.

Afin de garantir l'étanchéité maximale, il faut que le côté chanfreiné soit orienté vers l'élément à retenir **(2)**, en laissant vers l'extérieur le côté avec les arêtes vives.

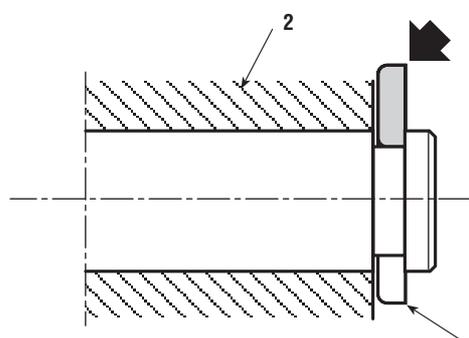


B) Pivots d'articulation

De nombreux pivots d'articulation sont présents sur la machine, normalement ils sont reliés à des tiges qui nécessitent une certaine possibilité d'orientation.

La situation typique prévoit que le pivot **(3)** soit fixé avec un écrou auto-freiné **(4)** avec l'interposition de deux rondelles antifriction **(5)** entre le pivot **(3)** et l'élément de support et entre ce dernier et l'écrou **(4)**.

Etant donné qu'il s'agit d'articulations, il ne faut jamais que l'écrou soit serré à fond, mais qu'il soit vissé de façon à garantir une bonne liberté de rotation du pivot sur son axe, sans cependant créer des jeux excessifs qui pourraient provoquer un désaxement et un mauvais fonctionnement des pièces concernées.

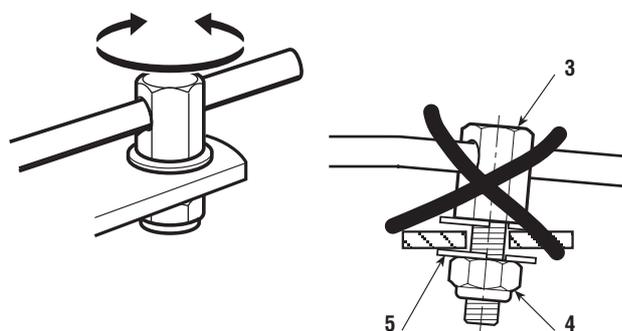
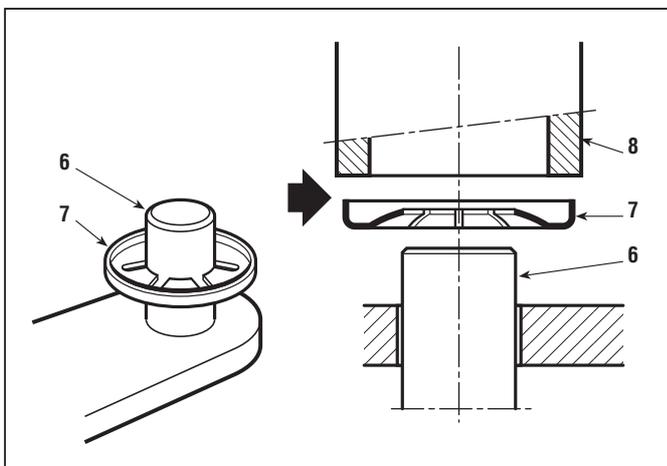
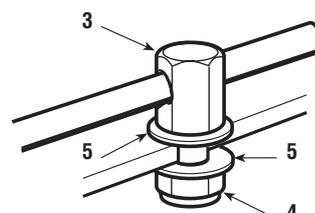


C) Fixateurs en couronne

Certaines fixations d'extrémité de pivot **(6)** s'obtiennent à l'aide de fixateurs en couronne **(7)**; ceux-ci s'abîment lors du démontage et perdent toute capacité de retenue et, **par conséquent, ne doivent jamais être réutilisés.**

Lors du montage, faire bien attention au sens d'insertion et pousser le fixateur **(7)** sur le pivot au moyen d'un tube ou d'une clé à tube **(8)** d'un diamètre adéquat, de façon à ce que l'insertion se fasse sans déformer la "couronne" du fixateur.

Il faut toujours remplacer les fixateurs déformés.



MANUEL D'ATELIER

◀◀	3.1.0 - CRITERES D'INTERVENTION	▶▶	de 1998 à page 1 / 1
----	--	----	--

3.1 CRITERES D'INTERVENTION

Le Livret d'Instructions prévoit une série d'interventions effectuées par le Client et visant à assurer un minimum d'entretien de base ainsi que d'autres opérations qui ne sont pas toujours à sa portée.

C'est pour cette raison que le Centre d'Assistance devrait prendre à sa charge le maintien de l'efficacité parfaite de la machine, en suivant deux lignes d'intervention:

- a) Exécuter une mise au point de la machine dès que l'occasion s'en présente [voir 3.2].
- b) Proposer au Client un programme périodique d'entretien, qu'il convient d'effectuer à intervalles pré-établis (par exemple en fin de saison ou en prévision d'une longue période d'inactivité) [voir 3.3].

MANUEL D'ATELIER

◀◀	3.2.0 - MISE AU POINT SPORADIQUE	▶▶	de 1998 à
			page 1 / 1

3.2 MISE AU POINT SPORADIQUE

- Contrôle du fonctionnement des dispositifs de sécurité et remplacement des étiquettes illisibles ou ayant disparu
 - Contrôle de la pression des pneus
 - Nettoyage du filtre à air
 - Contrôle du niveau de l'huile du moteur
 - Contrôle des fuites de carburant
 - Alignement du plateau de coupe
 - Aiguisage et équilibrage de la lame et contrôle de l'état du moyeu
 - Contrôle de l'état d'usure des courroies
 - Contrôle de l'embrayage et du frein de la lame
 - Graissage des douilles et des pivots d'articulation des roues avant,
 - Graissage de la douille du levier de traction (▶ modèles à transmission hydrostatique)
 - Contrôle et serrage des vis de fixation du moteur
 - Toutes les opérations qui sont prévues sur le livret du moteur
-

MANUEL D'ATELIER

◀◀	3.3.0 - ENTRETIEN PERIODIQUE	▶▶	de 1998 à
			page 1 / 1

3.3 ENTRETIEN PERIODIQUE

- Tout ce qui est prévu au point 3.2 et en outre:

- Contrôle du chargement de la batterie
 - Contrôle de la tension des courroies
 - Réglage de l'embrayage de la traction (▶ modèles à transmission mécanique)
 - Réglage du frein
 - Réglage de l'embrayage de la lame
 - Réglage du frein de la lame
 - Contrôle des jeux du volant
 - Contrôle des roulements antérieurs
 - Lubrification générale
 - Nettoyage de l'herbe et lavage externe
 - Nettoyage et lavage interne du plateau et de la goulotte
 - Nettoyage et lavage du bac
 - Retouches éventuelles sur les parties peintes
-

◀◀	4.1.0 - REGLAGE DE L'EMBRAYAGE DE LA LAME	▶▶	de 1998 à 2002
			page 1 / 1

4.1 REGLAGE DE L'EMBRAYAGE DE LA LAME

Le moteur transmet le mouvement à la lame par l'intermédiaire d'une courroie trapézoïdale; la lame est embrayée à l'aide d'un tendeur qui est actionné avec le levier. Après un certain temps d'utilisation, les éventuels changements des dimensions de la longueur de la courroie peuvent rendre le fonctionnement irrégulier, ce qui revient à dire que:

- la courroie patine = la courroie s'est allongée,
- difficulté à débrayer, durcissement du levier, avec la lame qui ne s'arrête pas = la courroie s'est raccourcie,

Dans un cas comme dans l'autre, il est nécessaire de régler le tendeur.

Le réglage de la longueur du ressort **(1)** du tendeur de l'embrayage lame s'effectue à l'aide de la tige **(2)** de liaison au levier d'embrayage **(3)**. Ce réglage doit être exécuté avec le plateau en position «1», car dans d'autres positions les valeurs de longueur varient sensiblement.

► Jusqu'au numéro de série 42 552 438:

Débrayer la lame pour décharger le ressort **(1)**. Enlever la goupille **(4)** et enlever la tige **(2)** du pivot **(5)**; desserrer l'écrou **(6)** et visser ou dévisser la tige **(2)** sur l'articulation **(7)** de ce qu'il faut pour obtenir une cote de 93 mm de la longueur du ressort **(1)**, mesurée sur la partie externe des spires, après avoir rétabli la liaison de la tige **(2)** et embrayé la lame.

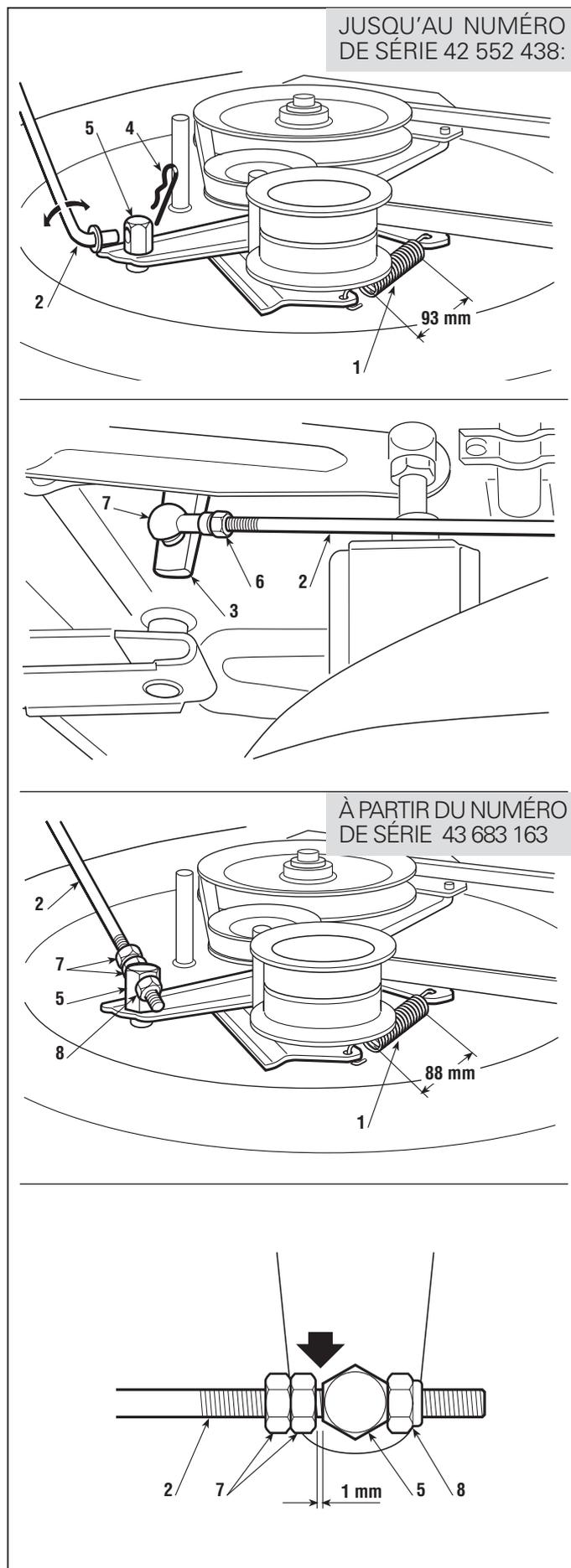
Une fois le réglage exécuté, remonter la tige **(2)** et la goupille **(4)** et bloquer à fond l'écrou **(6)**.

► À partir du numéro de série 43 683 163:

Sans enlever la tige **(2)**, desserrer les écrous **(7)** et **(8)**, puis les visser ou les dévisser sur la tige de commande **(2)** de ce qu'il faut pour obtenir la cote de 88 mm, mesurée sur la partie externe des spires et avec la lame enclenchée. Une fois le réglage effectué, bloquer de nouveau les écrous **(7)** et **(8)** en laissant un jeu d'au moins 1 mm entre les écrous **(7)** et le pivot **(5)**.

Après le réglage de l'embrayage lame, il est toujours recommandé de ...

☛ Vérifier l'efficacité du frein de la lame [voir 4.2].



◀◀	4.1.1 - REGLAGE DE L'EMBRAYAGE DE LA LAME	▶▶	de 2003 à
			page 1 / 1

4.1 REGLAGE DE L'EMBRAYAGE DE LA LAME

Le moteur transmet le mouvement à la lame par l'intermédiaire d'une courroie trapézoïdale; la lame est embrayée à l'aide d'un tendeur qui est actionné avec le levier. Après un certain temps d'utilisation, les éventuels changements des dimensions de la longueur de la courroie peuvent rendre le fonctionnement irrégulier, ce qui revient à dire que:

- la courroie patine = la courroie s'est allongée,
- difficulté à débrayer, durcissement du levier, avec la lame qui ne s'arrête pas = la courroie s'est raccourcie,

Dans un cas comme dans l'autre, il est nécessaire de régler le tendeur.

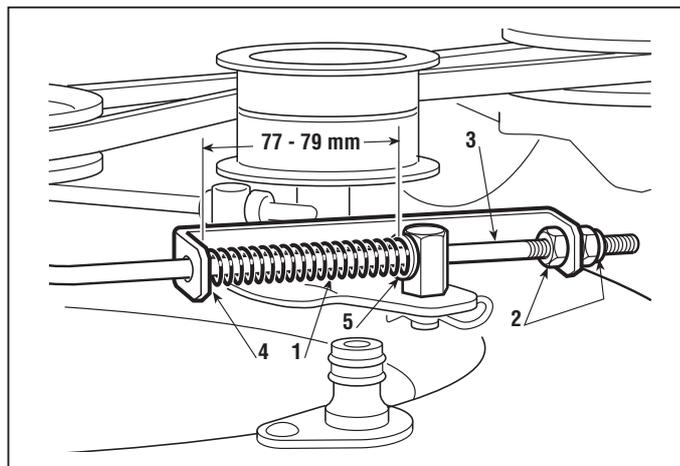
Le réglage de la longueur du ressort **(1)** doit être effectué avec la lame embrayée et avec le plateau de coupe en position «1», car avec le plateau de coupe dans d'autres positions les valeurs de longueur varient sensiblement.

Desserrer les écrous **(2)** et les visser ou les dévisser sur la tige de commande **(3)** de manière à obtenir la longueur de 77-79 mm, mesurée entre l'étrier **(4)** et l'intérieur de la rondelle **(5)**.

Une fois le réglage effectué, resserrer les écrous **(2)**.

Après le réglage de l'embrayage lame, il est toujours recommandé de ...

☛ Vérifier l'efficacité du frein de la lame [voir 4.2].



4.2 REGLAGE DU FREIN DE LA LAME

Le débrayage de la lame provoque l'intervention d'un frein, dont la tâche est d'arrêter la rotation en 5 secondes.

Des délais plus longs ne sont pas conformes aux normes de sécurité, mais un réglage qui produirait l'arrêt trop rapidement pourrait entraîner le frottement de la courroie sur le patin, avec une surchauffe et une odeur caractéristique de caoutchouc brûlé.

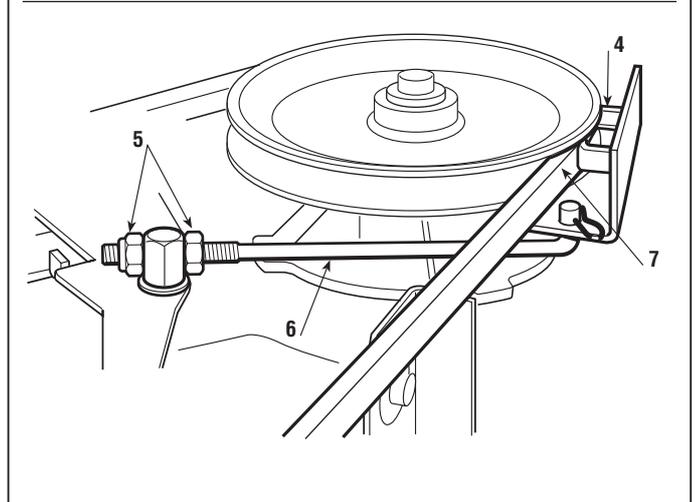
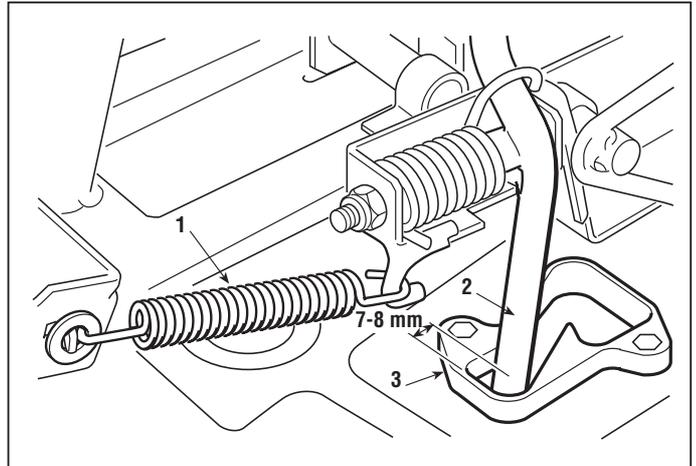
La force freinante sur la courroie de la lame est donnée par le ressort **(1)** qui rappelle le levier **(2)** d'embrayage lame après le débrayage; pour que toute la force freinante puisse être utilisée, il faut que le levier n'arrive jamais à fin de course par rapport au patin de guidage **(3)**.

Vérifier que le patin du frein **(4)** ne soit pas déformé. Oter la protection de la colonne de direction du volant [voir 5.1], débrayer la lame et contrôler qu'il y ait au moins 7-8 mm. de jeu entre le levier **(2)** et le patin de direction **(3)**.

S'il n'en est pas ainsi, agir correctement sur les écrous **(5)** du tirant **(6)** jusqu'à obtenir la condition citée ci-dessus.



Quand ce réglage est exécuté, si on débraye la lame, le patin du frein **(4)** doit faire pression sur la courroie **(7)** de manière adéquate pour arrêter la rotation dans les 5 secondes qui suivent le débrayage.



MANUEL D'ATELIER

4.3 REGLAGE DU FREIN

On récupère la diminution de la capacité de freinage en réglant le ressort de la tige du frein, accessible après avoir soulevé le couvre-roues.

☛ Soulever le couvre-roues [voir 2.7].

Ce réglage doit être exécuté avec le frein de stationnement enclenché; il consiste à ramener la longueur du ressort (2) à la mesure optimale: en vissant l'écrou sur la tige (et donc en raccourcissant la cote du ressort), on augmente la capacité de freinage.

► **Jusqu'au numéro de série 42 552 438:**

Agir sur l'écrou (1) jusqu'à obtenir une longueur du ressort (2) de 58 - 60 mm, à l'intérieur des rondelles.

► **À partir du numéro de série 43 683 163:**

Desserrer l'écrou (8) qui fixe l'étrier (9) et agir sur l'écrou (10) jusqu'à obtenir une longueur du ressort (2) de 46 - 48 mm, à l'intérieur des rondelles. Une fois le réglage effectué, bloquer l'écrou (8).

Il est conseillé de ne jamais descendre en dessous de ces valeurs, pour éviter de surcharger le groupe frein.



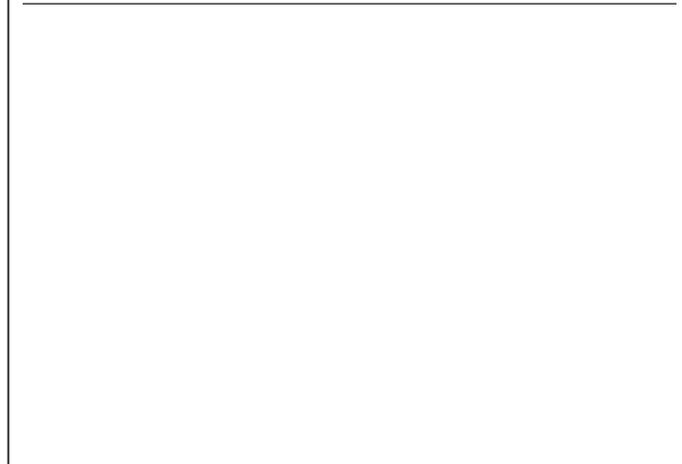
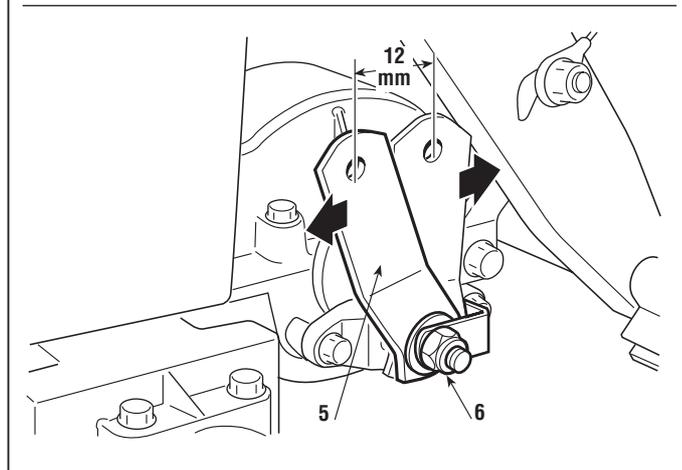
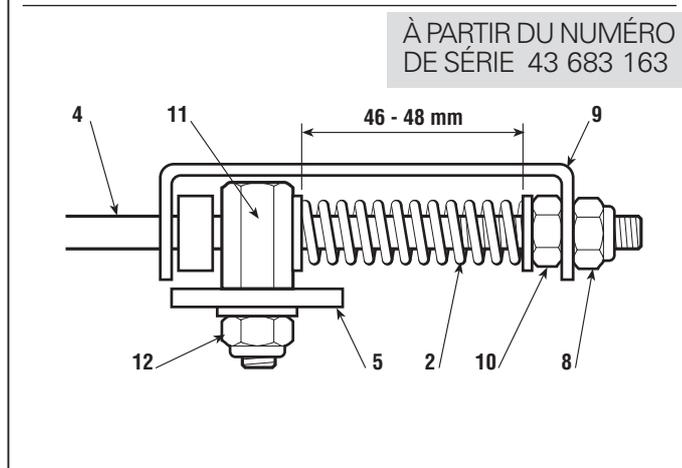
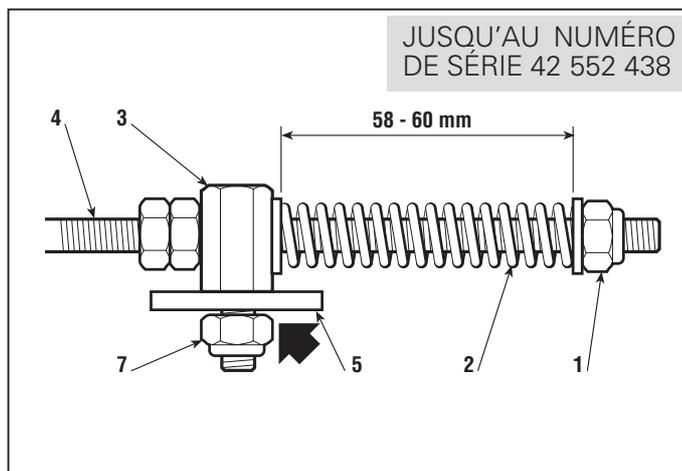
Si le freinage est encore faible ou irrégulier après que le réglage a été effectué, avec la pédale complètement relâchée, démonter le pivot (3) ou (11) de la tige de commande (4) du levier (5) et contrôler que ce dernier présente bien une course à vide de 12 mm avant de commencer l'action de freinage.

En cas contraire, il est possible de régler la course à vide avec l'écrou (6), à moins que les pastilles ou le disque du frein ne soient usés au point qu'il est nécessaire de les remplacer [voir 6.8].

Relier la tige (4) et contrôler ensuite de nouveau la longueur du ressort (2).

► **Jusqu'au numéro de série 42 552 438:**

Lors du remontage du pivot (3), veiller à NE PAS SERRER à fond l'écrou (7) afin de laisser au pivot une liberté de rotation suffisante quand le frein est actionné.



MANUEL D'ATELIER

◀◀	4.3.0 - REGLAGE DU FREIN	▶▶	de 1998 à
			page ◀ 2 / 2

► **À partir du numéro de série 43 683 163:**

Avec le pivot **(11)**, équipé d'une butée, il faut SERRER à fond l'écrou **(12)**.



Quand les réglages ont été effectués, le frein de stationnement doit permettre de maintenir la machine immobile sur un terrain dont la pente est de 30% (16°), avec l'opérateur assis sur la tondeuse.

☛ Refermer le couvre-roues [voir 2.7].

Modèles à transmission hydrostatique (MR 380) jusqu'au numéro de sérier: 55 304 059

4.3H RÉGLAGE DES FREINS

Uniquement pour les modèles avec boîte hydrostatique et à partir de la version 2003. A partir des modèles MR 385 et à partir du numéro de série 55 304 524.

Il est possible de corriger une puissance de réduction de freinage diminuée en réglant le ressort de tige de frein auquel vous pouvez avoir accès en relevant le carter des roues.

➔ Relever le carter des roues [voir 2.7].

Le frein à main doit être serré pendant ce réglage qui consiste à modifier la longueur du ressort **(1)** pour lui donner la longueur idéale de fonctionnement. Il est possible d'augmenter la capacité de freinage en vissant le boulon **(2)** de la tige **(3)** (en réduisant donc la longueur du ressort).

Visser le boulon **(2)** de sorte que le ressort **(1)** ait une longueur comprise entre 45 et 47 mm, mesurée à partir de l'intérieur des rondelles.

Ne jamais régler le ressort sur des valeurs inférieures afin d'éviter de surcharger l'unité de frein.

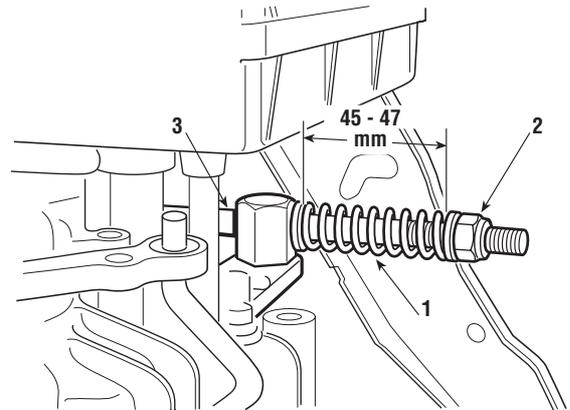
REMARQUE

Le réglage du système de freinage n'est plus nécessaire à partir du numéro de série 55 304 524.



Une fois le réglage terminé, le frein à main mis permet de prévenir tout déplacement du tracteur lorsqu'il est sur une pente de 30% (ou 16°), conducteur sur le tracteur.

➔ Rabaisser le carter des roues [voir 2.7].



4.4 REGLAGE DE LA COURROIE DE TRACTION (► dans les modèles à transmission mécanique)

Si l'on trouve des irrégularités de l'avancement après une période d'emploi prolongée, ou après qu'on a changé la courroie, ces irrégularités peuvent être causées par la variation de la longueur de la courroie.

- Une courroie relâchée diminue le rendement de la transmission, et réduit la capacité d'avancement;
- Une courroie trop tendue augmente le bruit, et provoque des secousses ou des cabrages au moment de l'embrayage.

Dans de tels cas, il faut régler le tendeur.

Le tendeur est accessible depuis la trappe située à la base du siège.

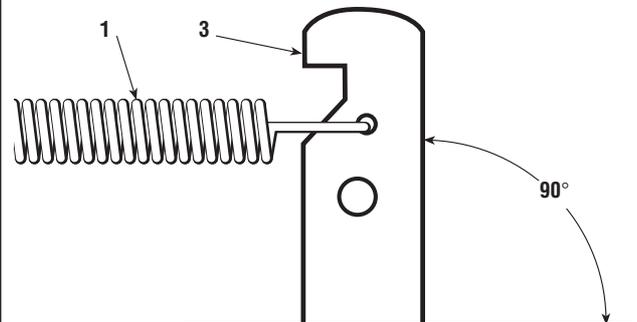
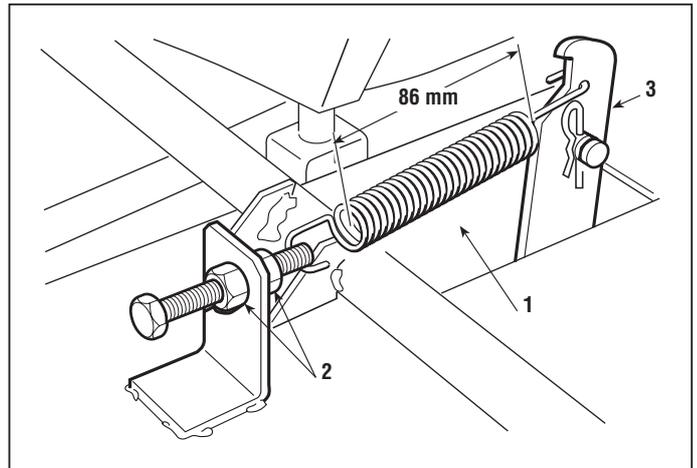
Régler la tension du ressort **(1)** en agissant opportunément sur les écrous **(2)** jusqu'à obtenir la cote de 86 mm mesurée sur la partie externe des spires, avec les commandes de la transmission en condition de repos.

Dans cette condition, le levier de commande **(3)** devrait se trouver en position parfaitement verticale.

Une fois le réglage effectué, bloquer les écrous **(2)**.

REMARQUE

► Dans les modèles à transmission hydrostatique, aucun réglage de la courroie de traction n'est prévu.



4.5 REGLAGES DU LEVIER DE LA TRACTION (▶ dans les modèles à transmission hydrostatique 5 jusqu'au model MR 380, jusqu'au numéro de série 55 304 059)

Il est conseillé d'effectuer ces réglages à chaque fois que l'on intervient sur le groupe du levier de traction ou que l'on démonte l'axe de la pédale, l'axe arrière ou le câble de retour du levier.

Les principales indications de mauvais fonctionnement sont les suivantes :

- levier qui ne revient pas en appuyant sur la pédale = câble relâché;
- levier qui n'atteint pas le fin de course, avec réduction des performances = câble trop tendu;
- durcissement du levier = ressort du dispositif d'embrayage mal réglé;
- levier trop souple qui ne reste pas en position sous effort = ressort du dispositif d'embrayage mal réglé ou présence d'huile sur les disques de friction;
- machine qui tend à se déplacer avec le levier au "point mort" = réglage erroné de la tige de liaison.

A) Réglage de la position de "point mort"

La condition de "point mort" du groupe hydrostatique correspond à la position parfaitement verticale du levier (1 ▶ jusqu'au numéro de série 43 699 493) ou (1a ▶ à partir du numéro de série 43 699 542), avec une tolérance de ± 1 mm ($\pm 0,8^\circ$).

➡ Démontez la roue arrière droite [voir 6.1].

➡ Retirez la goulotte d'éjection [voir 5.5]

Retenir le levier (1) en position de "point mort" et, avec le couvre-roues fermé et bien fixé, agir sur les écrous (2) de la tige (3) jusqu'à centrer le levier de commande (4) dans la fente centrale (5) du couvre-roues.

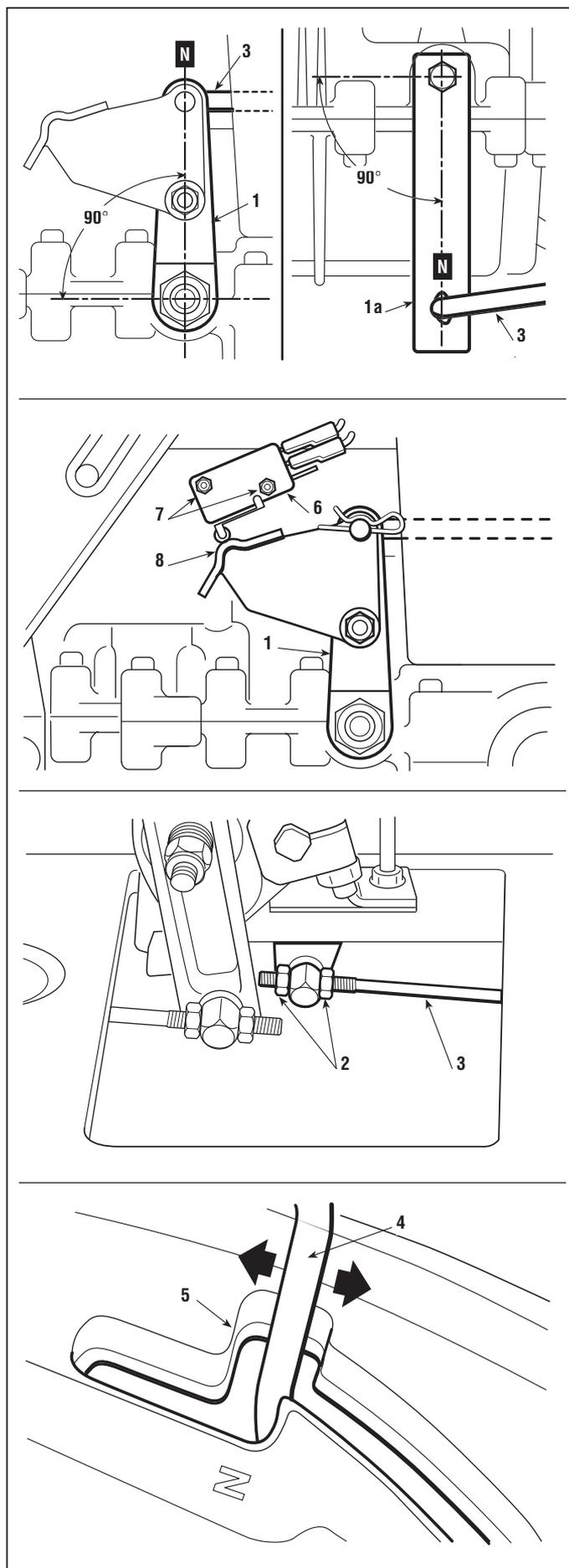
Débloquer le levier (1) ou (1a) du groupe hydrostatique et contrôler que l'enclenchement de la traction aux roues s'effectue uniquement en déplaçant le levier de commande (4) en avant ou en arrière.

▶ Jusqu'au numéro de série 43 699 493:

contrôler que le palpeur du microcontacteur (6) se trouve en condition de "appuyé" sur la crête de la came (8); en cas contraire, desserrer les écrous (7) de fixation et déplacer le microcontacteur (6) de ce qu'il faut, de façon à ce que, en déplaçant le levier de commande (4), on entende les déclics du contact qui passe de la condition de "appuyé" à la condition de "libre".

▶ A partir du numéro de série 43 699 542:

Le contact de signalisation de "point mort" n'est plus accessible depuis l'extérieur, car il est positionné à l'intérieur du groupe hydrostatique, le seul réglage possible est donc celui de la tige (3).



MANUEL D'ATELIER

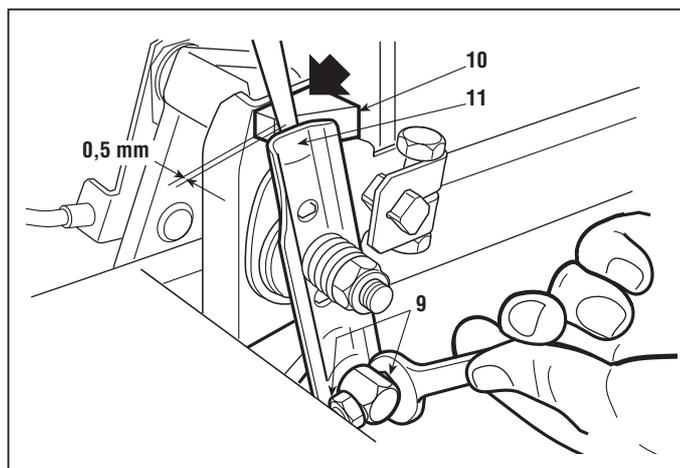
4.5.0 - REGLAGES DU LEVIER DE LA TRACTION

page 2 / 3

➡ Remonter la goulotte [voir 5.5].

B) Réglage de la tige de déblocage du dispositif d'embrayage

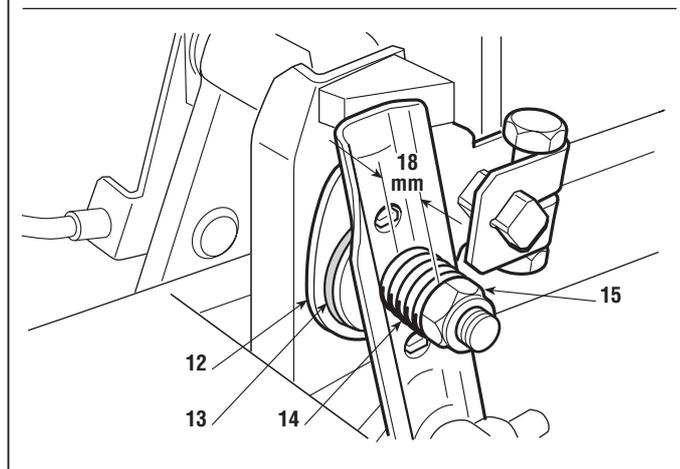
Avec la pédale du frein relâchée, agir sur les écrous (9) jusqu'à obtenir un jeu de 0,5 mm entre le patin (10) et le levier (11) de déblocage.



C) Réglage du dispositif d'embrayage

Pendant la marche, le levier est retenu dans la position choisie par un dispositif d'embrayage constitué d'un secteur (12) coulissant entre deux disques de friction (13), comprimés par un ressort (14).

La charge du ressort (14) peut être réglée à l'aide de l'écrou (15) jusqu'à obtenir une longueur de 18 mm, avec la pédale relâchée. Contrôler que les disques de friction (13) sont intègres et sans traces d'huile; en cas contraire, il faut les remplacer [voir 6.11].

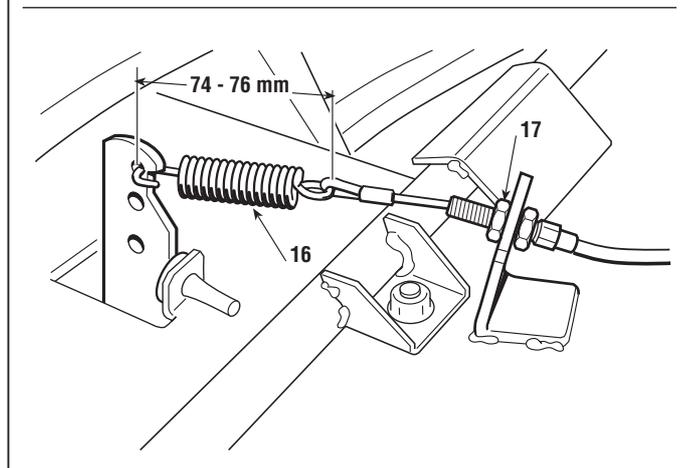


D) Réglage du câble de retour du levier

➡ Soulever le couvre-roues [voir 2.7].

Avec le levier de commande en position de "point mort" et la pédale relâchée, vérifier la cote du ressort (16) et agir opportunément sur le dispositif de réglage (17) jusqu'à obtenir une longueur de 74 - 76 mm, mesurée la partie externe des oeillets.

Une fois ce réglage exécuté, avec le frein de stationnement enclenché, il doit y avoir un jeu de 0,5 ÷ 1 mm entre le levier (18) et l'arrêt (19).

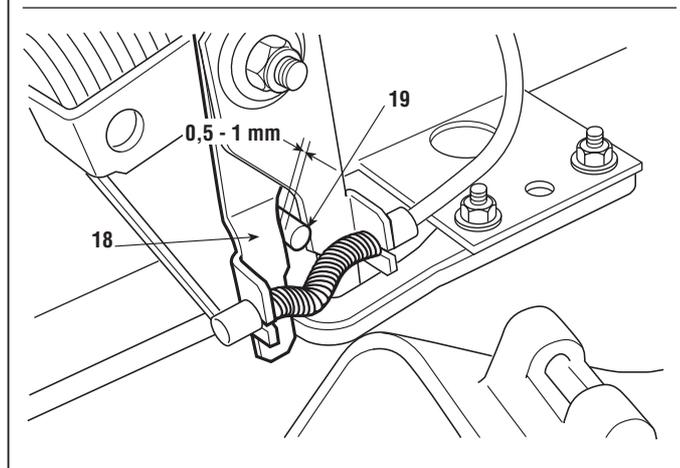


➡ Refermer le couvre-roues [voir 2.7].

E) Réglage de la position de l'arrêt des leviers

Dans le cas où le crochet d'arrêt a été démonté ou remplacé, il faut régler la position de l'élément terminal (20) par rapport aux leviers (21) et (22).

Cette position doit empêcher à l'élément terminal (20) d'interférer avec le mouvement oscillatoire du levier (21) en bloquant en même temps le levier (22).



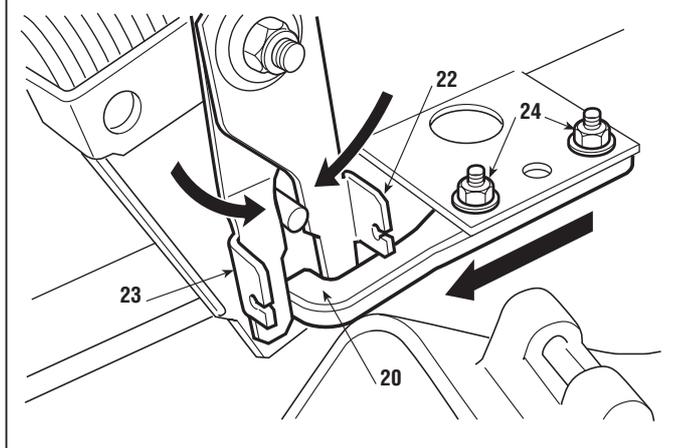
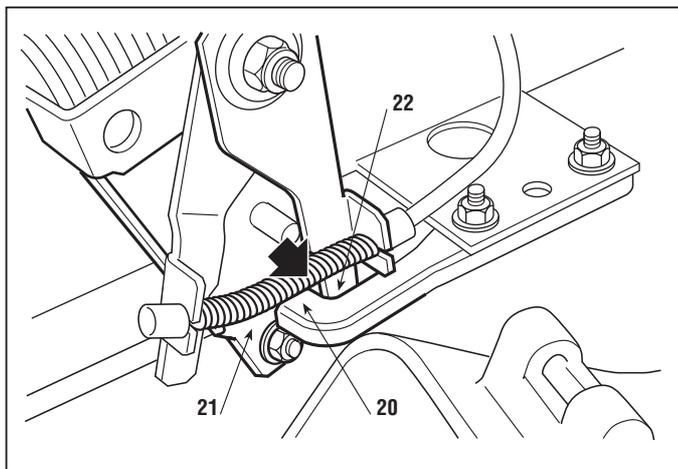
➡ Soulever le couvre-roues [voir 2.7].

MANUEL D'ATELIER

Mettre le levier de commande au "point mort" et enclencher le frein de stationnement.

Avec les deux écrous (24) desserrés, fermer les deux leviers (22) et (23) de façon à ce que l'élément terminal (20) soit bloqué entre eux, le pousser le plus possible en arrière, puis serrer les deux écrous (24).

➡ Refermer le couvre-roues [voir 2.7].



Couple de serrage

24 Ecrous fixage arrêt leviers 8 ÷ 11 Nm

4.5H RÉGLAGE DU LEVIER DE VITESSES (▶ boîtes de vitesses hydrostatiques)

Sur les modèles MR 385, à partir du numéro de série 55 304 524

Procéder à ce réglage après chaque réparation de l'unité de levier de boîte ou lorsque l'arbre de pédale, l'essieu arrière ou le câble de rappel du levier a été démonté.

Voici les principaux indices indiquant un dysfonctionnement :

- le levier ne revient pas en position lorsqu'on appuie sur la pédale (le câble est détendu)
- le levier n'utilise pas toute la course, l'efficacité est réduite (le câble est trop tendu)
- le levier est rigide (le ressort de l'embrayage est mal réglé)
- le levier est trop souple et il ne reste pas en position lorsqu'on applique une pression (le ressort de l'embrayage est mal réglé ou le disque de friction est entaché d'huile)
- le tracteur a tendance à rouler un peu lorsque le levier est en position neutre (la bielle de connexion est mal réglée).

A) Réglage du point mort

Régler la position de la pédale, le levier **(1)** de la boîte hydrostatique au point mort. La position "N" (point mort) est facilement reconnaissable, il s'agit de la position levier maintenu par une boule de blocage.

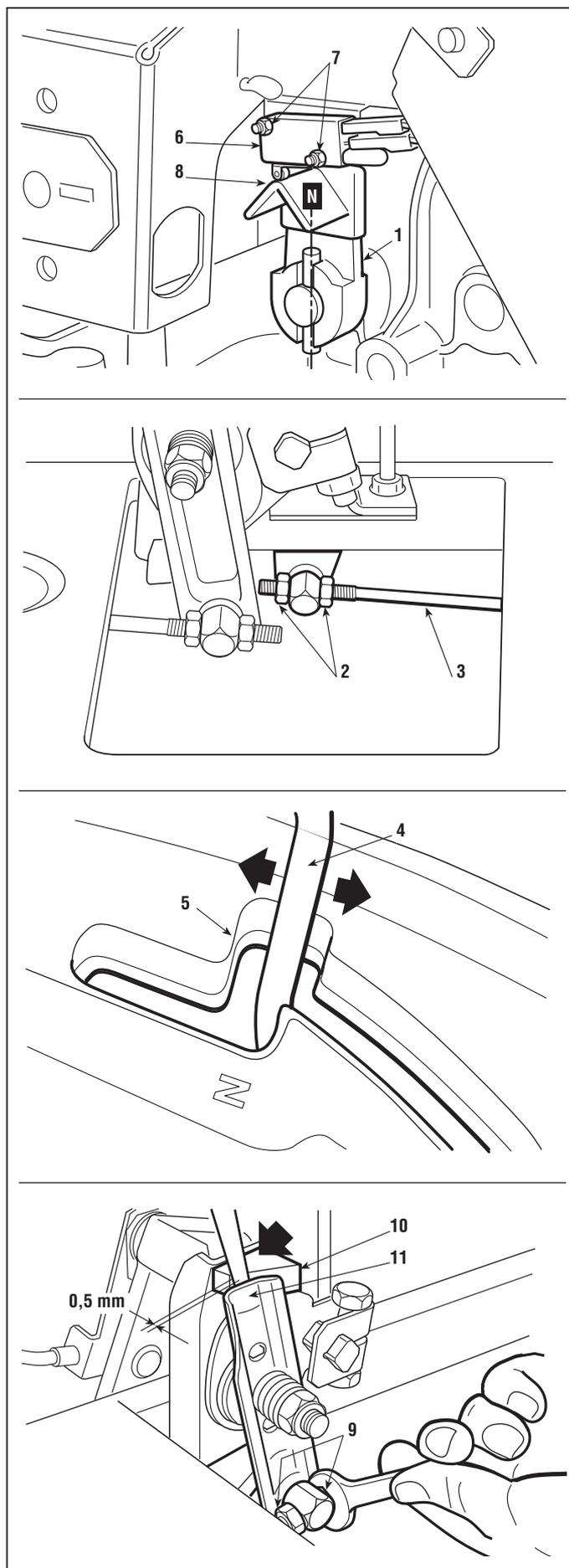
- ➡ Déposer la roue arrière droite [voir 6.1].
- ➡ Déposer le canal de ramassage [voir 5.5].

En conservant le levier **(1)** au point mort et le carter de roues rabattu et bien fixé, faire tourner les boulons sur la tige **(3)** jusqu'à ce que le levier de commande **(4)** soit centré sur le cran central **(5)** de la console.

La transmission aux roues ne doit s'engager que lorsque le levier de commande **(4)** est déplacé vers l'avant ou vers l'arrière.

Vérifier que le capteur de microrupteur **(6)** est en position "enfoncé" sur la crête de la came **(8)**. Dans le cas contraire, desserrer les boulons **(7)** et déplacer suffisamment le microrupteur **(6)** de sorte que vous entendiez un clic lorsque vous actionnez le levier de commande **(4)** de la position "enfoncé" à la position "relâché".

- ➡ Reposer le canal de ramassage [voir 5.5].



B) Réglage de la tige de rappel d'accouplement

Pédale de frein relâchée, faire tourner les boulons (9) afin d'obtenir un espace de 0,5 mm entre le sabot (10) et la barre d'accouplement (11).

C) Réglage de l'accouplement

Lorsque le tracteur avance, le levier doit être maintenu dans la position voulue par l'embrayage composé d'une surface de glissement (12) entre deux disques de friction (13) plaqués l'un contre l'autre à l'aide d'un ressort (14).

Il est possible de régler la tension du ressort (14) au niveau du boulon (15) pour que le ressort s'allonge à 18 mm, pédale relâchée.

Contrôler l'état des disques de friction (13), ils doivent être sans tâches d'huile. Les remplacer si ce n'était pas le cas [voir 6.11].

D) Réglage du câble de rappel de levier

➡ Relever le carter des roues [voir 2.7].

Avec le levier de commande placé en position "neutre" et la pédale relâchée, mesurer la longueur du ressort (16) et ajuster le variateur (17) pour obtenir une longueur comprise entre 74 et 76 mm, en partant de l'extérieur des crochets.

Une fois le réglage terminé, frein à main serré, vous devez constater un jeu de 0,5 à 1 mm entre le levier (18) et la butée (19).

➡ Rabaisser le carter des roues [voir 2.7].

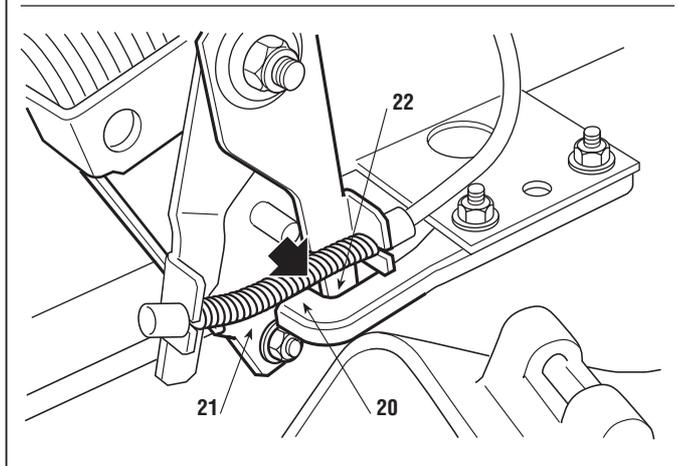
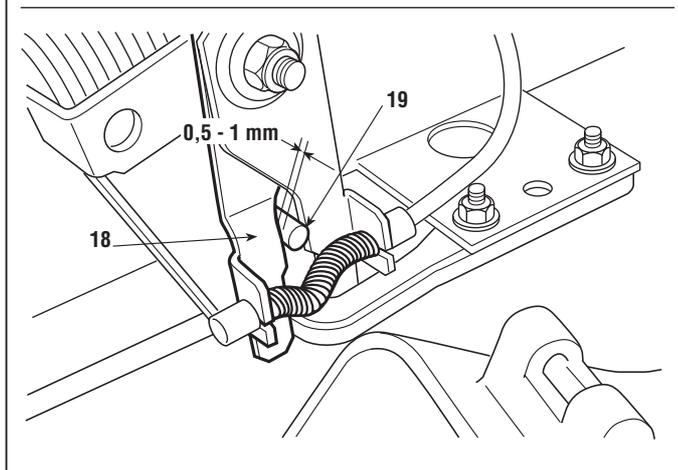
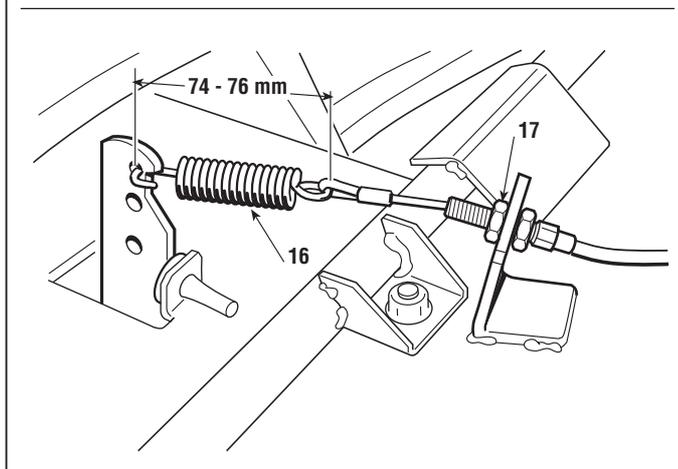
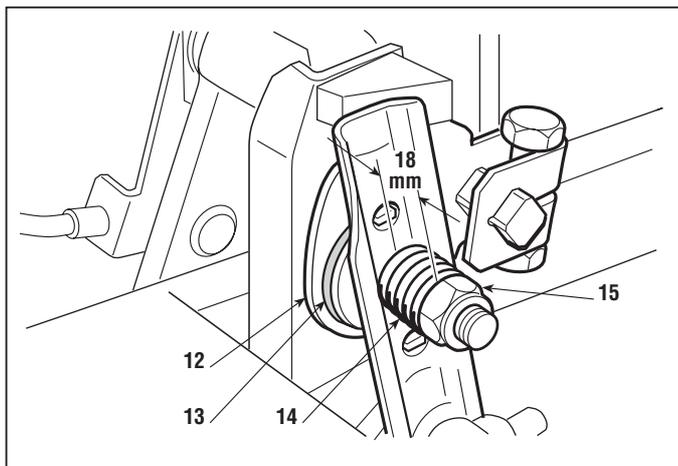
E) Réglage de la position de butée des leviers

Lorsque le crochet d'arrêt a été démonté ou remplacé, il est nécessaire d'ajuster la position de la plaque (20) par rapport aux leviers (21) et (22).

Le placer de sorte que la plaque (20) n'interfère pas avec le mouvement du levier (21) et bloque ainsi le levier (22).

➡ Relever le carter des roues [voir 2.7].

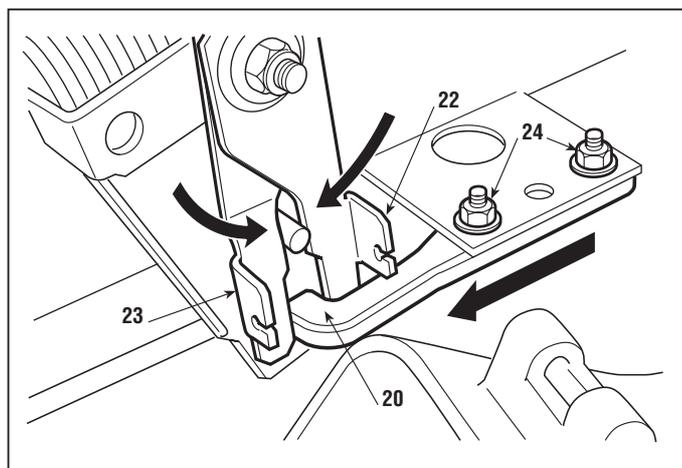
Placer le levier au point mort et serrer le frein à main.



MANUEL D'ATELIER

Avec les deux boulons **(24)** desserrés, fermer les deux leviers **(22)** et **(23)** de sorte que la plaque **(20)** soit maintenue entre les deux leviers, la pousser aussi loin que possible puis serrer les deux boulons **(24)**.

☛ Rabaisser le carter des roues [voir 2.7].



Couple de serrage

24	Boulons pour butée de levier	8 à 11 Nm
-----------	------------------------------	-------	-----------

4.6 ALIGNEMENT DU PLATEAU DE COUPE

La descente du plateau de coupe est commandée par un levier et est guidée par une bielle antérieure et par une bielle postérieure droite; une troisième bielle, en position antérieure gauche, est reliée au plateau par un système de réglage.

La condition essentielle pour obtenir une coupe régulière est que le plateau soit parallèle au terrain en sens transversal, et légèrement abaissé en avant.

Le système d'articulation du plateau permet d'exécuter deux réglages:

- a) réglage combiné du parallélisme et de la hauteur minimale antérieure et postérieure
- b) réglage seulement du parallélisme transversal

Vérifier que la pression des pneus est correcte. Si l'on a changé un ou plusieurs pneus, et qu'il y a des différences de diamètre, **il ne faut pas essayer de compenser ces différences en variant les pressions de gonflage**, mais il faut exécuter les réglages qui sont indiqués aux points "A" et "B".

A) Réglage combiné du parallélisme et de la hauteur minimale antérieure et postérieure

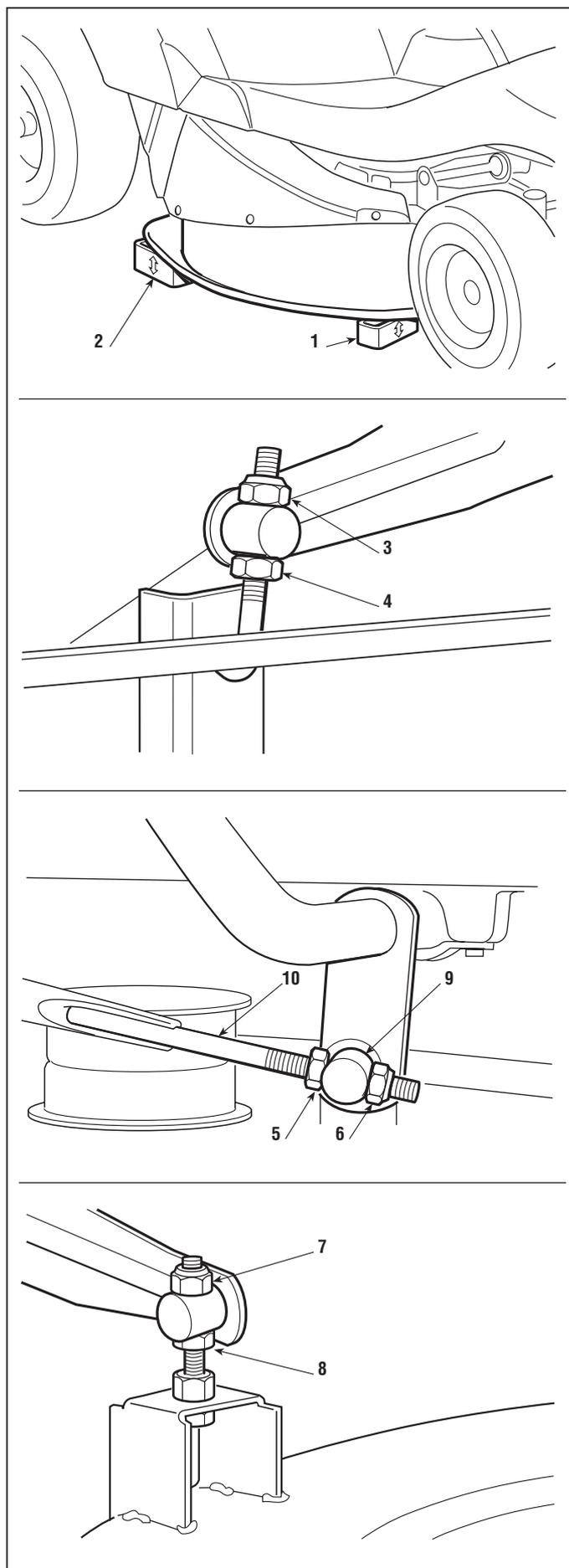
Après avoir placé la machine sur une surface plate, solide et régulière (par exemple sur un banc de travail), placer des cales sous le plateau de coupe

- antérieurement de 26 mm **(1)** ∅
- postérieurement de 32 mm **(2)** ∅ = Kit no. 6125 007 1010.

Amener le levier de réglage de la hauteur de tonte sur la position «1» en l'engageant dans le cran prévu à cet effet et desserrer les écrous **(3 - 5 - 7)** et les contre-écrous **(4 - 6 - 8)** de façon à ce que le plateau s'appuie de manière stable sur les cales.

Visser l'écrou **(3)** jusqu'à sentir un début de soulèvement de la partie arrière du plateau, puis bloquer le contre-écrou **(4)** correspondant de façon à déterminer un point fixe de référence pour les phases suivantes.

Agir sur l'écrou **(5)** de façon à ce qu'il pousse le pivot **(9)** et provoque un déplacement en avant de la tige **(10)** jusqu'à annuler tous les jeux et à sentir un début de soulèvement de la partie avant droite du plateau.



MANUEL D'ATELIER

◀◀	4.6.0 - ALIGNEMENT DU PLATEAU DE COUPE	▶▶	de 1998 à page ◀ 2 / 2
----	---	----	---------------------------------------

Contrôler que la tige ne puisse pas se déplacer longitudinalement; bloquer le contre-écrou **(6)**.
Visser l'écrou **(7)** du dispositif de réglage transversal jusqu'à sentir un début de soulèvement de la partie avant gauche et bloquer le contre-écrou **(8)**.

B) Réglage uniquement du parallélisme transversal

On peut compenser une certaine différence de hauteur par rapport au terrain entre le bord droit et le bord gauche du plateau en agissant opportunément sur l'écrou **(7)** et le contre-écrou **(8)** du point de liaison avant gauche.

REMARQUE

Il faut toujours bien se rappeler de bloquer tous les écrous et tous les contre-écrous quand après avoir effectué les réglages en laissant aux pivots la liberté de rotation nécessaire [voir 2.8.B].

4.7 REGLAGE DU JEU DU VOLANT

Pour ne pas nuire à la précision de la conduite, le jeu du volant ne devrait jamais être excessif.

Vérifier que le jeu ne soit pas dû au desserrage des écrous de la tiranterie et serrer à fond tous les écrous des tirants et des articulations sphériques.

Si le jeu est dû à l'accouplement pignon / couronne, il faut modifier la position en hauteur de la couronne, en introduisant des cales à l'intérieur du moyeu.

➡ Démontez les protections arrière et avant de la colonne de direction [voir 5.1].

➡ Démontez le marchepied [voir 5.2].

Décrocher le petit ressort **(1)** et soulever la colonne de direction **(2)** du volant de ce qu'il faut pour pouvoir enlever la goupille **(3)** et le pignon **(4)**.

Dévisser la vis **(5)** et extraire la couronne **(6)**.
Placer une ou deux cales **(7)** de 11 x 17 x 0,5 mm, code 9216 021 1585 (selon le besoin) à l'intérieur du moyeu de façon à ce que la couronne soit soulevée par rapport au pignon.

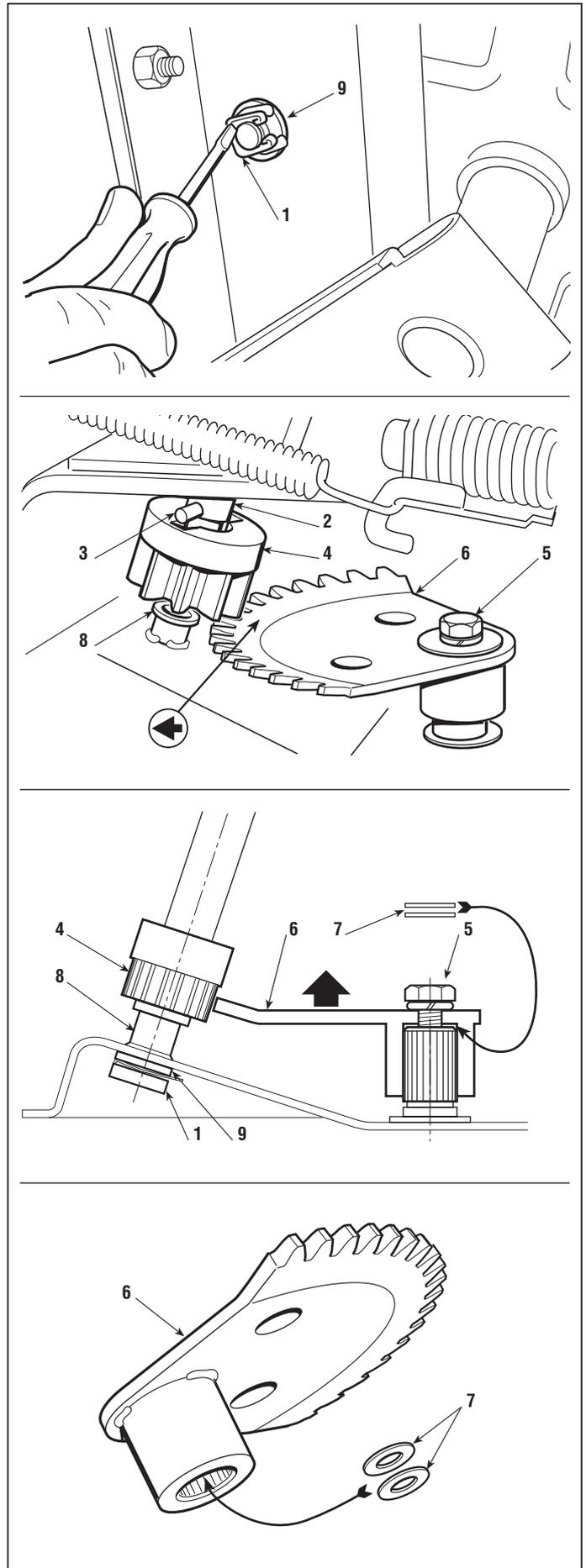
Aligner les roues avant et remonter la couronne **(6)** avec la flèche orientée en avant, puis serrer à fond la vis **(5)**.



Tourner la colonne de direction de façon à ce que le trou de la goupille **(3)** soit perpendiculaire par rapport à l'axe longitudinal de la machine et monter le pignon **(4)** de façon à ce que la goupille soit bien introduite dans son logement.

Pousser à fond l'élément terminal de la colonne de direction **(2)** dans le trou de la douille **(8)**, contrôler que la denture de la couronne, dans la nouvelle position, agisse correctement par rapport à celle du pignon. Remonter enfin la rondelle **(9)** et le petit ressort **(1)**.

Si, après avoir enlevé toutes les cales, le jeu n'a pas été éliminé, vérifier et, éventuellement, remplacer le groupe pignon / couronne [voir 6.3], ou bien rechercher d'autres causes possibles.



MANUEL D'ATELIER

◀◀	4.7.0 - REGLAGE DU JEU DU VOLANT	▶▶	de 1998 à page ◀ 2 / 2
----	---	----	--

Une fois le montage terminé, ...

☛ Monter le marchepied [voir 5.2].

☛ Monter les protections arrière et avant de la colonne de direction et le marchepied [voir 5.1].

Couple de serrage

5	Vis fixage couronne	25 ÷ 30 Nm
----------	---------------------------	------------

4.8 REGLAGE DE LA GEOMETRIE DU TRAIN AVANT

La géométrie correcte du train avant est donnée par les valeurs d'entraxe des deux tirants de liaison roues. D'éventuelles anomalies dues à des chocs ou à des causes accidentelles provoquent une détérioration de la précision de conduite ainsi qu'une plus forte usure des pneus; il est possible de résoudre ces anomalies de la manière suivante:

- usure anormale ou asymétrique des pneus avant = réglage du parallélisme,
- machine ne suivant plus une trajectoire rectiligne lorsque le volant est droit = réglage des tirants.

REMARQUE

S'assurer avant tout que les fixations des articulations sphériques ne sont pas desserrées.

A) Réglage parallélisme

On obtient le parallélisme exact avec un entraxe de 429 - 431 mm. Celui-ci doit être mesuré entre les centres des articulations **(1)** des fusées obtenues lorsque l'entraxe entre les articulations des deux tirants **(1 - 2)** est de 200,5 - 201,5 mm. [voir 8.2.3].

Si on relève une cote différente, vérifier si l'erreur est attribuable à l'un des deux tirants; démonter l'élément concerné, desserrer le contre-écrou **(3)** et visser ou dévisser l'articulation sur la tige **(4)** jusqu'à obtenir la cote exacte.

REMARQUE

Les deux tirants doivent toujours être réglés à la même longueur.

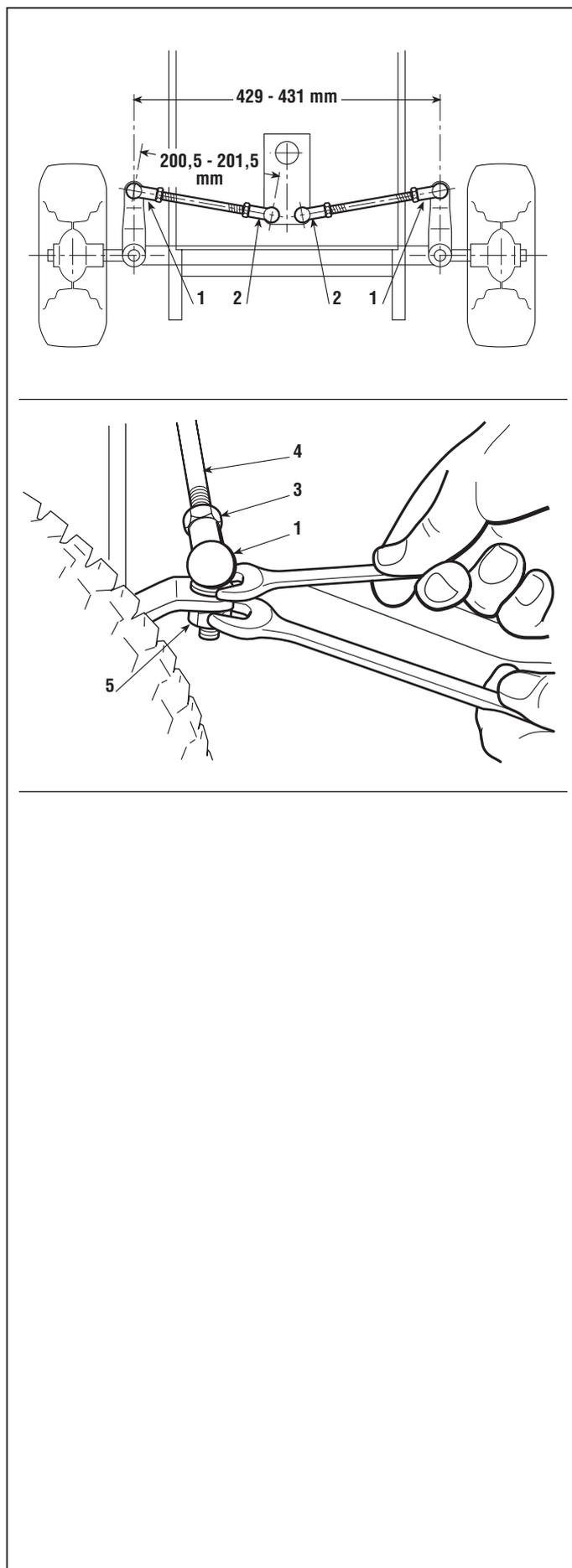
Lors du montage, serrer à fond les contre-écrous **(3)** et les écrous **(5)** de fixation des articulations.

B) Réglage de la position du volant

Avant tout, contrôler le parallélisme (point "A") et mettre les roues avant en alignement.

Si le volant n'est pas droit, contrôler que les deux tirants ont le même entraxe entre les articulations **(1 - 2)** (200,5 - 201,5 mm). [voir 8.2.6].

Une fois déterminé l'élément qui présente une cote



MANUEL D'ATELIER

◀◀	4.8.0 - REGLAGE DE LA GEOMETRIE DU TRAIN AVANT	▶▶	de 1998 à page ◀ 2 / 2
----	---	----	--

différente, procéder au réglage de la façon indiquée au point "A".
Lors du montage, serrer à fond les contre-écrous **(3)** et les écrous **(5)** de fixation des articulations.

Une fois le réglage effectué, contrôler la valeur du parallélisme de la façon indiquée au point "A".

Couples de serrage

3 Contre-écrous articulations	25 ÷ 30 Nm
5 Ecrous fixation articulations	45 ÷ 50 Nm

4.9 CONTROLE DE L'ALIGNEMENT DE LA LAME

Des vibrations excessives au cours de la tonte et une coupe irrégulière peuvent être causées par un non alignement de la lame dû à des déformations de la flasque ou de l'arbre à cause de chocs accidentels.

☛ Renverser latéralement la machine [voir 2.6].



Pour manipuler la lame, porter toujours des gants de travail.

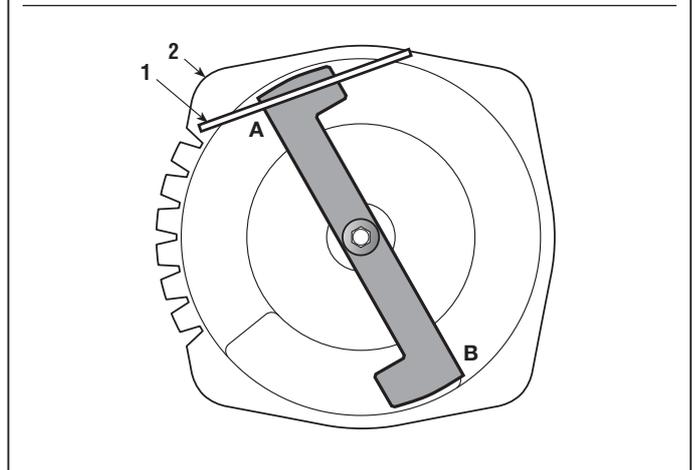
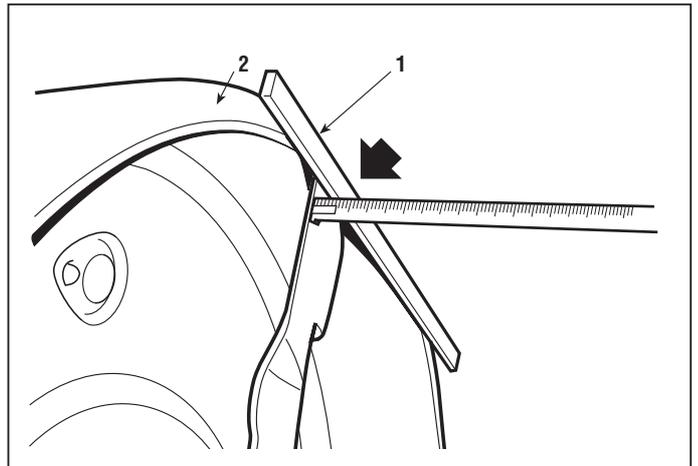
Débrayer la lame, poser une règle métallique (1) sur un point du bord du plateau (2), faire tourner à la main la lame et contrôler la distance entre la règle et les deux extrémités "A" et "B"; la distance devrait toujours être la même et, dans tous les cas, une éventuelle différence ne doit pas dépasser 2 - 3 mm.

Si l'on trouve des valeurs supérieures, il faut vérifier que la lame n'est pas déformée; si elle est en bon état, il faut contrôler et éventuellement remplacer le support ou l'arbre de la lame [voir 6.6], et contrôler le plan d'appui de la flasque sur le plateau de coupe.



IMPORTANT!

Changer toujours la lame endommagée et ne pas essayer de la redresser ou de la réparer. N'utiliser que des lames d'origine!



MANUEL D'ATELIER

4.10 AIGUISAGE ET EQUILIBRAGE DE LA LAME

Une lame mal aiguisée entraîne le jaunissement de la pelouse et réduit la capacité de ramassage, en outre, si elle n'est pas équilibrée, elle provoque des vibrations excessives au cours de la tonte.



Porter toujours des gants de travail pour manipuler la lame et se protéger les yeux pendant l'aiguisage.

Pour démonter une lame, il est nécessaire de la saisir fermement et de dévisser la vis centrale (1).

A) Aiguisage

Aiguiser toujours les deux tranchants de la lame (2), en utilisant une meule à grain moyen; l'aiguisage ne doit être exécuté que du côté émoussé, en enlevant le moins de matériel possible.

Il faudra changer la lame quand le tranchant sera consommé de 10 mm.

B) Equilibrage

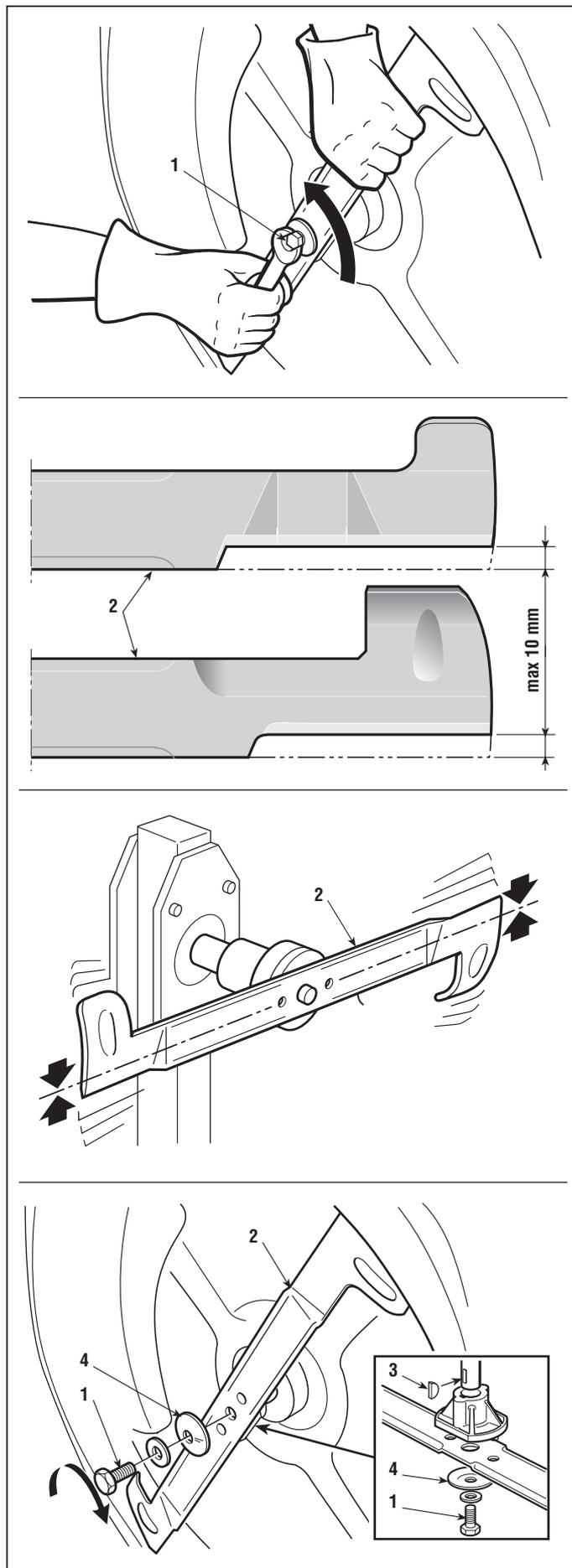
Contrôler l'équilibrage à l'aide de l'instrument prévu à cet effet, jusqu'à ce que l'on obtienne une différence maximale de 1 gramme entre un côté et l'autre.



Lors du montage, veiller à ce que la clavette (3) soit positionnée correctement sur l'arbre, que les ailettes soient orientées vers l'intérieur du plateau et que la partie concave du disque élastique (4) soit en appui sur la lame.

Couples de serrage

1 Vis de fixation lame 45 ÷ 50 Nm



MANUEL D'ATELIER

◀◀	4.11.0 - REGLAGE DU GUIDE DE LA GOULOTTE D'EJECTION	▶▶	de 1998 à
			page 1 / 1

4.11 REGLAGE DU GUIDE DE LA GOULOTTE D'EJECTION

Ce réglage doit être exécuté après chaque intervention sur le guide de la goulotte et quand on démonte la plaque arrière.

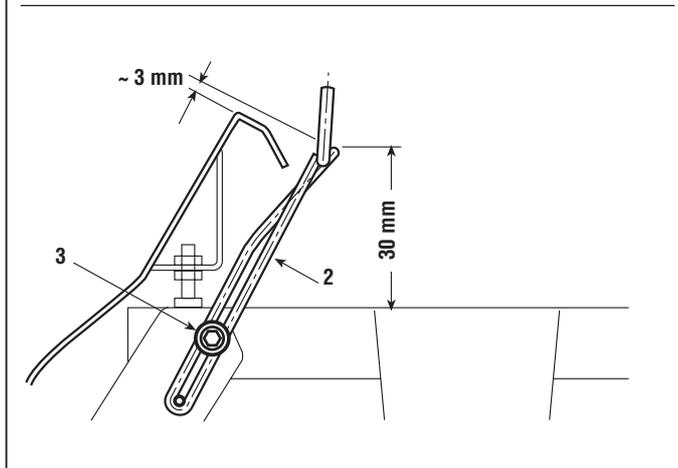
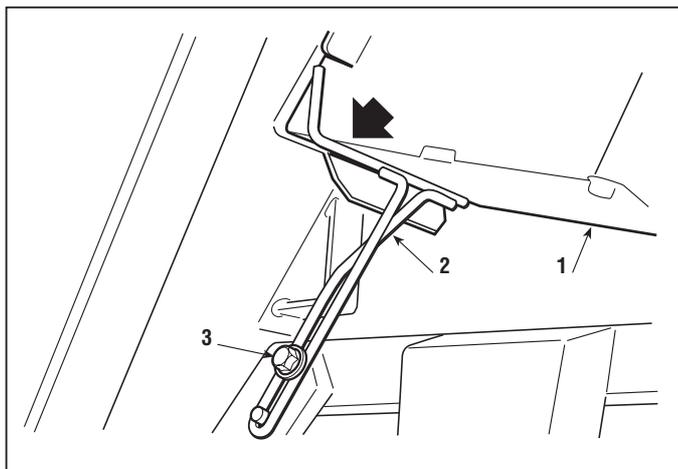
L'importance de ce réglage consiste à éviter qu'une introduction erronée de la bouche de la goulotte dans le trou de la plaque empêche la fermeture correcte du couvre-roues [voir 2.7] et puisse permettre le passage d'herbe coupée dans l'espace moteur, avec les problèmes qui pourraient en découler.

➡ Monter la goulotte [voir 5.5].

Porter le plateau de coupe en position «1», dans cette condition, la goulotte **(1)** doit être bien en appui sur le guide **(2)**.

Si le guide est plus bas ou tend à trop soulever la goulotte, desserrer la vis **(3)** et faire coulisser le guide jusqu'à le repositionner correctement.

Lors de la fermeture du couvre-roues, vérifier toujours, selon la procédure indiquée [voir 2.7], que l'introduction de la goulotte dans le trou de la plaque s'effectue régulièrement de façon automatique et sans devoir intervenir manuellement pour la faciliter.



MANUEL D'ATELIER

◀◀	5.1.0 - DEMONTAGE DES PROTECTIONS DE LA COLONNE DE DIRECTION	▶▶	de 1998 à
			page 1 / 1

5.1 DEMONTAGE DES PROTECTIONS DE LA COLONNE DE DIRECTION

Le démontage de la protection avant de la colonne de direction rend plus accessibles:

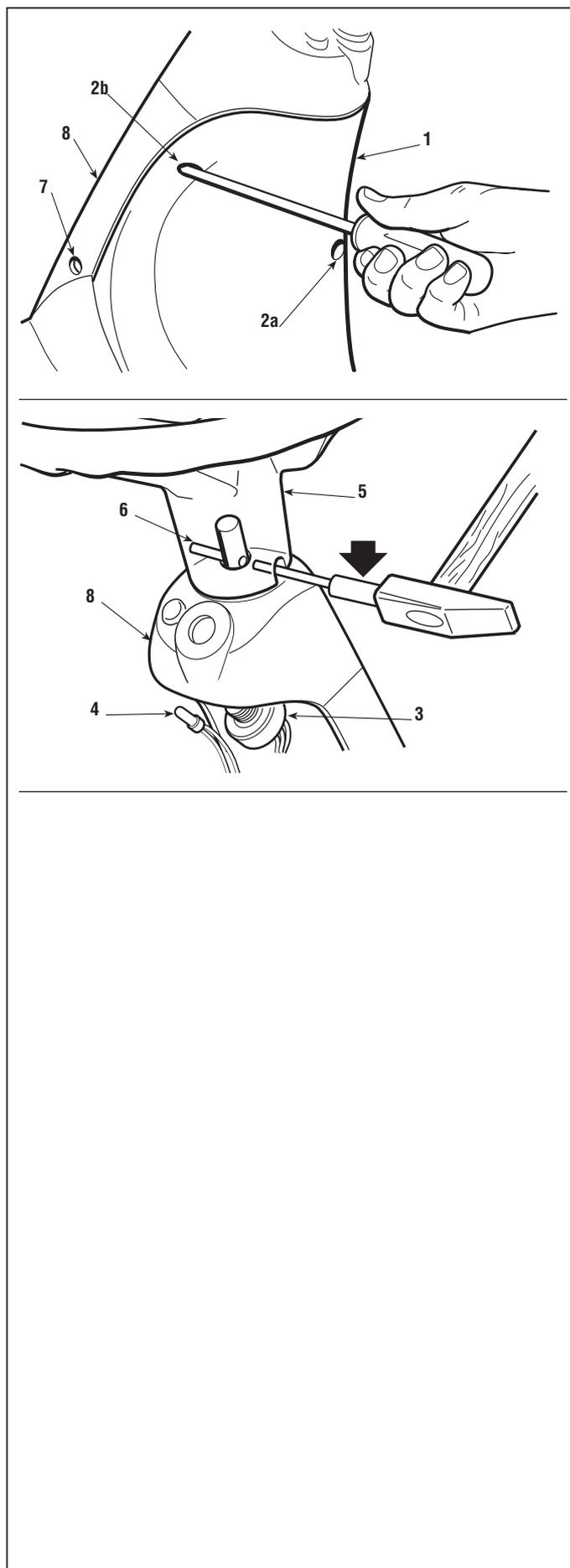
- la batterie.

Enlever la protection arrière **(1)**, fixée avec deux vis latérales.

Démonter le bloc de démarrage **(3)** et enlever la led de signalisation **(4)**.

Démonter le volant **(5)** après avoir extrait la goupille **(6)** à l'aide d'un poinçon.

Une fois les deux vis latérales de fixation **(7)** dévissées, la protection avant **(8)** peut être enlevée depuis le haut.



5.2 DEMONTAGE DU MARCHEPIED

Le démontage du marchepied rend accessibles:

- le pignon et la couronne de la direction.

➡ Enlever les protections de la colonne de direction [voir 5.1].

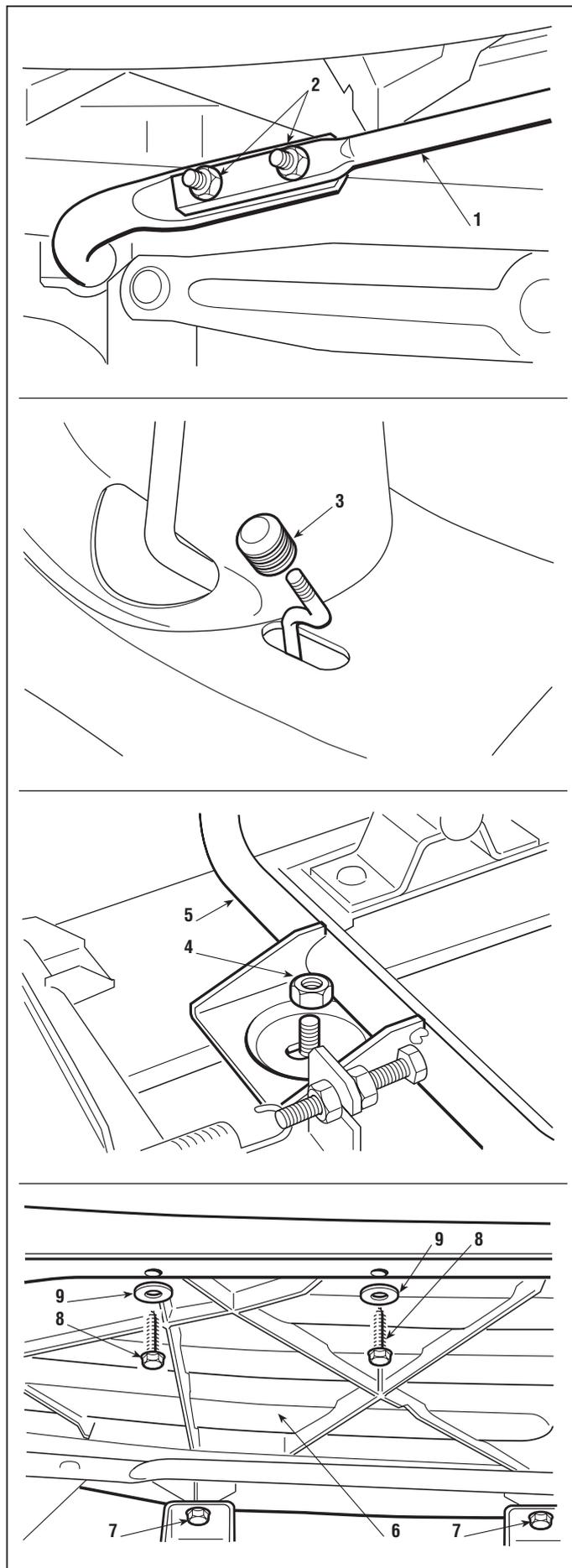
Démonter la pédale **(1)** en dévissant les deux écrous **(2)** et dévisser la poignée **(3)** du frein de stationnement.

Dévisser l'écrou **(4)** pour soulever légèrement le couvre-roues **(5)**.

Le marchepied **(6)** est fixé au châssis avec quatre vis internes **(7)** et quatre vis externes **(8)** plus longues munies de rondelle **(9)** pour l'appui à l'élément tubulaire de support.

Lors du montage, exécuter dans l'ordre inverse les opérations décrites, en se rappelant de remettre les rondelles **(9)** sous les vis **(7)** et, enfin ...

➡ Remonter les protections de la colonne de direction [voir 5.1].



Couple de serrage

7-8 Vis autotaraudeuses fixage marchepied . 6,5 Nm

◀◀	5.3.0 - DEMONTAGE DU COUVRE-ROUES	▶▶	de 1998 à 2002
			page 1 / 1

5.3 DEMONTAGE DU COUVRE-ROUES

Le démontage du couvre-roues peut être nécessaire pour:

- améliorer l'accessibilité autour du moteur;
- enlever la plaque arrière.

► **Dans les modèles à transmission mécanique:** dévisser la poignée (2) du levier de vitesse

► **Dans les modèles à transmission hydrostatique:** dévisser la poignée (2) du levier de la traction

Débrancher le connecteur (3) du microcontacteur du siège et démonter le siège en dévissant les deux pivots (4). Libérer le ressort (5) du capot fixe du bac (6) en dévissant les vis (7) qui fixent la plaquette (8).

Dévisser les deux vis autotaraudeuses (9) et desserrer les deux vis (10) avec écrou qui fixent le couvre-roues à la plaque arrière.

☛ Soulever le couvre-roues [voir 2.7].

Dévisser les six vis accessibles depuis la partie inférieure, les deux avant plus courtes (11) et les quatre plus longues (12) pour le fixage à l'élément tubulaire.

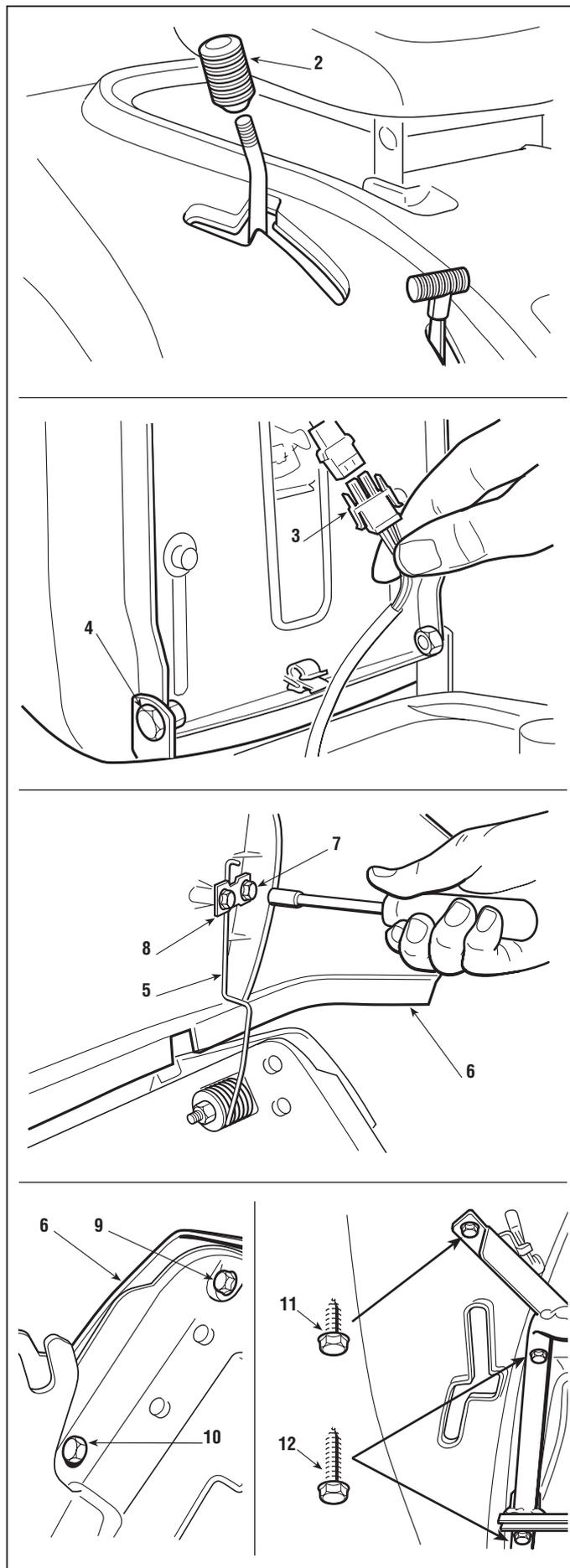


Lors du montage, ne pas oublier de brancher de nouveau le connecteur (3) du siège et de vérifier son fonctionnement.

☛ Refermer le couvre-roues [voir 2.7].

Couples de serrage

9-11-12 Vis autotaraudeuses couvre-roues	6,5 Nm
10 Vis M6 couvre-roues	8 ÷ 10 Nm



◀◀	5.3.1 - DEMONTAGE DU COUVRE-ROUES	▶▶	de 2003 à
			page 1 / 1

5.3 DEMONTAGE DU COUVRE-ROUES

Le démontage du couvre-roues peut être nécessaire pour:

- améliorer l'accessibilité autour du moteur;
- enlever la plaque arrière.

► **Dans les modèles à transmission mécanique:** dévisser la poignée (2) du levier de vitesse

► **Dans les modèles à transmission hydrostatique:** dévisser la poignée (2) du levier de la traction

Enlever la goupille (3) et enlever le pivot (4) pour démonter le siège.
Libérer le ressort (5) du capot fixe du bac (6) en dévissant les vis (7) qui fixent la plaquette (8).

Dévisser les deux vis autotaraudeuses (9) et desserrer les deux vis (10) avec écrou qui fixent le couvre-roues à la plaque arrière.

☛ Soulever le couvre-roues [voir 2.7].

Dévisser les six vis accessibles depuis la partie inférieure, les deux avant plus courtes (11) et les quatre plus longues (12) pour le fixage à l'élément tubulaire.

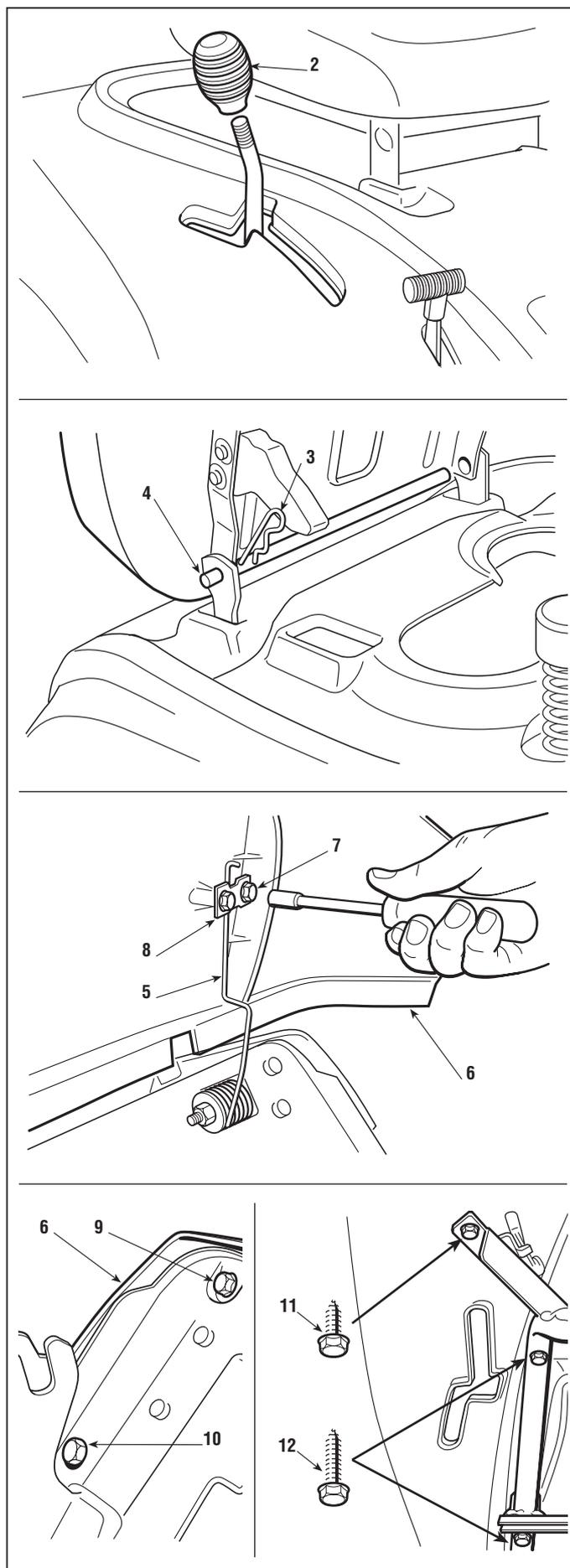


Lors du montage, ne pas oublier de brancher de nouveau le connecteur (3) du siège et de vérifier son fonctionnement.

☛ Refermer le couvre-roues [voir 2.7].

Couples de serrage

9-11-12 Vis autotaraudeuses couvre-roues	6,5 Nm
10 Vis M6 couvre-roues	8 ÷ 10 Nm



5.4 DEMONTAGE DE LA PLAQUE ARRIERE

Le démontage de la plaque arrière n'est pas nécessaire pour exécuter d'autres interventions; la procédure ci-après se réfère à l'éventuelle nécessité de remplacement.

➡ Enlever le couvre-roues [voir 5.3].

Refermer le châssis du couvre-roues, en bloquant l'écrou de fixation (1).

Débrancher les connexions électriques du micro-contacteur "présence bac" (2), du microcontacteur "bac plein" (3 ➤ jusqu'au numéro de série 43 699 493) ou (3a ➤ à partir du numéro de série 43 699 493), le câble de masse (4 ➤ jusqu'au numéro de série 43 699 542) et détacher le câble d'arrêt (5).

➤ **Dans les modèles à transmission hydrostatique:** enlever le câble de la commande de déblocage de la transmission [voir 6.12] .

La plaque est articulée à la base du châssis de la machine avec deux plaquettes (6) fixées chacune par quatre vis (7) et elle est fixée au châssis du couvre-roues avec quatre vis (8).

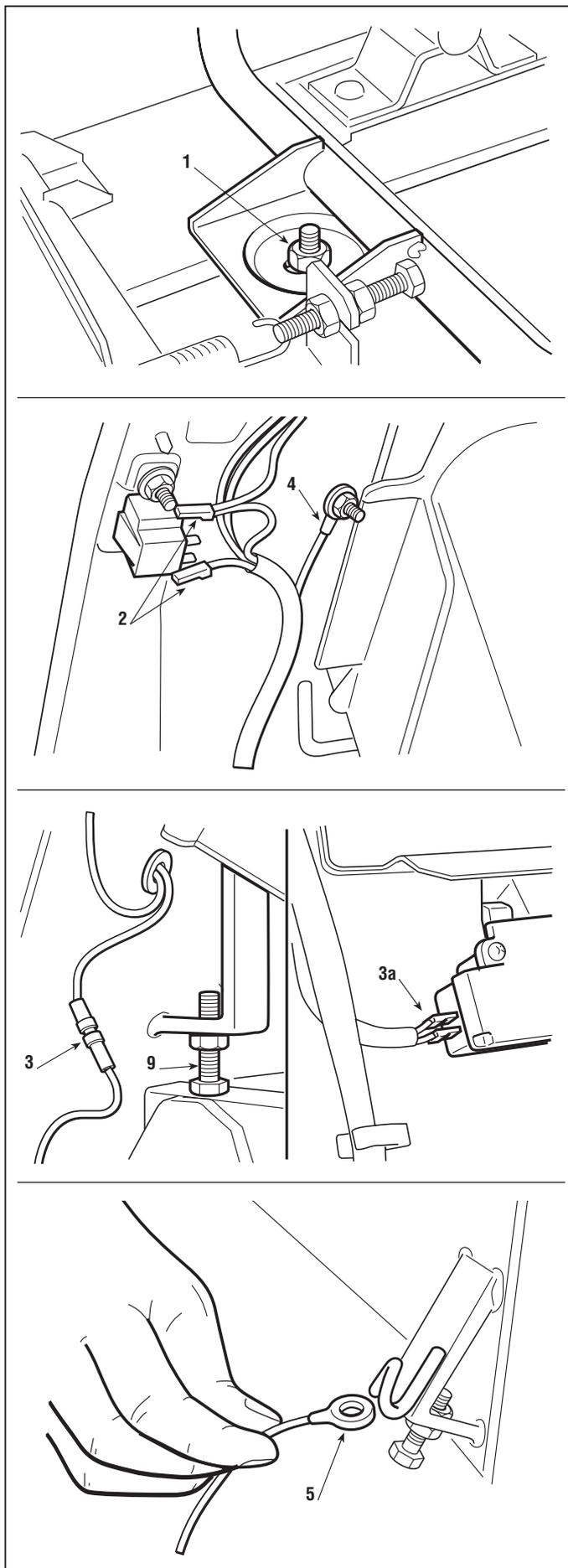
Dévisser d'abord les quatre vis supérieures (8) et démonter ensuite les deux plaquettes inférieures (6), en veillant à garantir la stabilité nécessaire au châssis du couvre-roues qui, en enlevant la plaque, n'a aucun support du côté arrière.

Pour remonter la plaque, commencer par les deux charnières inférieures, puis procéder au fixation de la partie supérieure au châssis du couvre-roues.

➤ **Jusqu'au numéro de série 43 699 493:**
Avec l'écrou (1) bien serré, régler les deux vis de réglage (9) de façon à ce que la tête de chaque vis effleure le châssis.

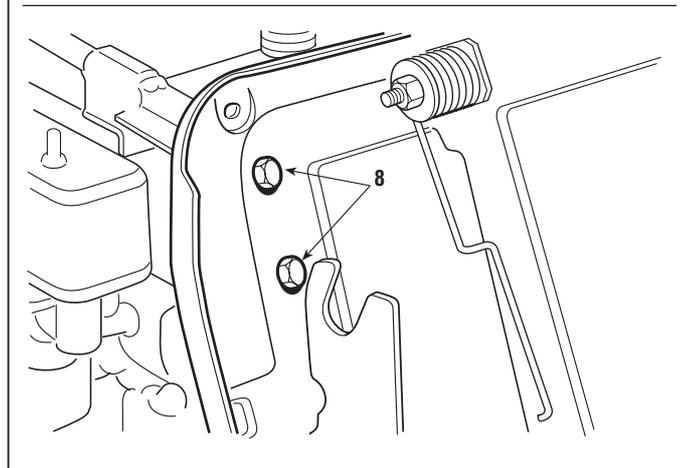
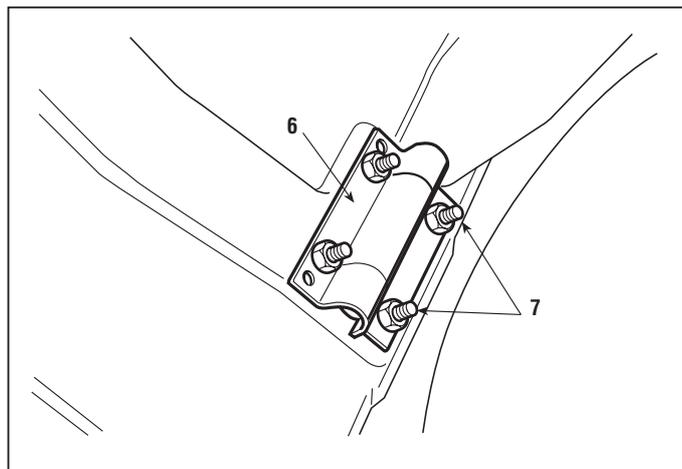


Rétablir tous les branchements électriques et vérifier le fonctionnement des microcontacteurs.



MANUEL D'ATELIER

- Remonter le couvre-roues [voir 5.3].
- Vérifier l'introduction de la goulotte [voir 4.11].



Couples de serrage

- | | |
|---|------------|
| 7 Vis charnière plaque arrière | 8 ÷ 10 Nm |
| 8 Vis fixage plaque arrière | 25 ÷ 30 Nm |

MANUEL D'ATELIER

◀◀	5.5.0 - DEMONTAGE DE LA GOULOTTE D'EJECTION	▶▶	de 1998 à
			page 1 / 1

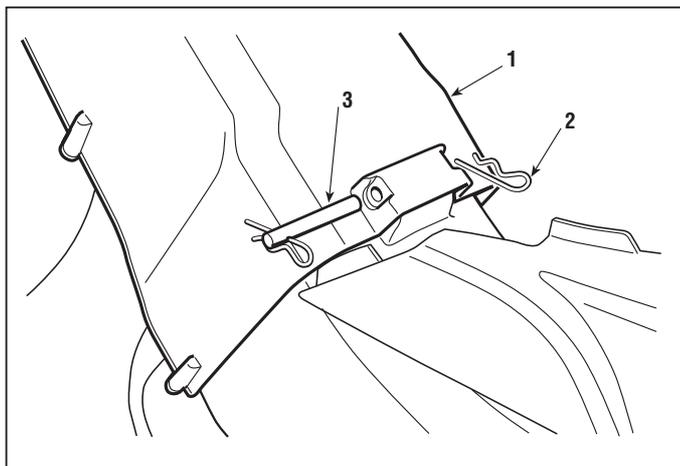
5.5 DEMONTAGE DE LA GOULOTTE D'EJECTION

Le démontage de la goulotte est nécessaire pour:

- la vidange de l'huile du moteur;
- accéder au côté droit du moteur.

☛ Renverser le couvre-roues [voir 2.7].

La goulotte **(1)** peut être enlevée en enlevant l'une des deux goupilles **(2)** et en enlevant le pivot **(3)**.



5.6 DEMONTAGE DU MOTEUR

Etant donné la possibilité d'utiliser des motorisations différentes, nous décrivons ici les phases qui se réfèrent aux opérations qui sont communes à tous les moteurs ou semblables pour tous les moteurs.

➔ Renverser le couvre-roues [voir 2.7].

Débrayer la lame, pour relâcher la courroie correspondante; il est de plus important de relâcher également la courroie de transmission.

Pour ceci il faut ...

► **Dans les modèles à transmission mécanique:** insérer le frein de stationnement.

► **Dans les modèles à transmission hydrostatique:** desserrer le ressort (1) du tendeur.

Desserrer la vis centrale (2), et extraire la poulie (3) de l'arbre.

Si l'extraction est difficile, il faut utiliser l'extracteur spécial Ø kit no. 6125 007 1010 inséré dans les trous (4) de la poulie, en ayant soin de ne pas desserrer complètement la vis (2) pour que l'extracteur fasse force sur la tête de la vis et n'abîme pas le trou fileté de l'arbre.

Enlever la protection de l'échappement (5) (configurée différemment selon les différentes motorisations), déconnecter la commande par câble de l'accélérateur et tous les câbles électriques.



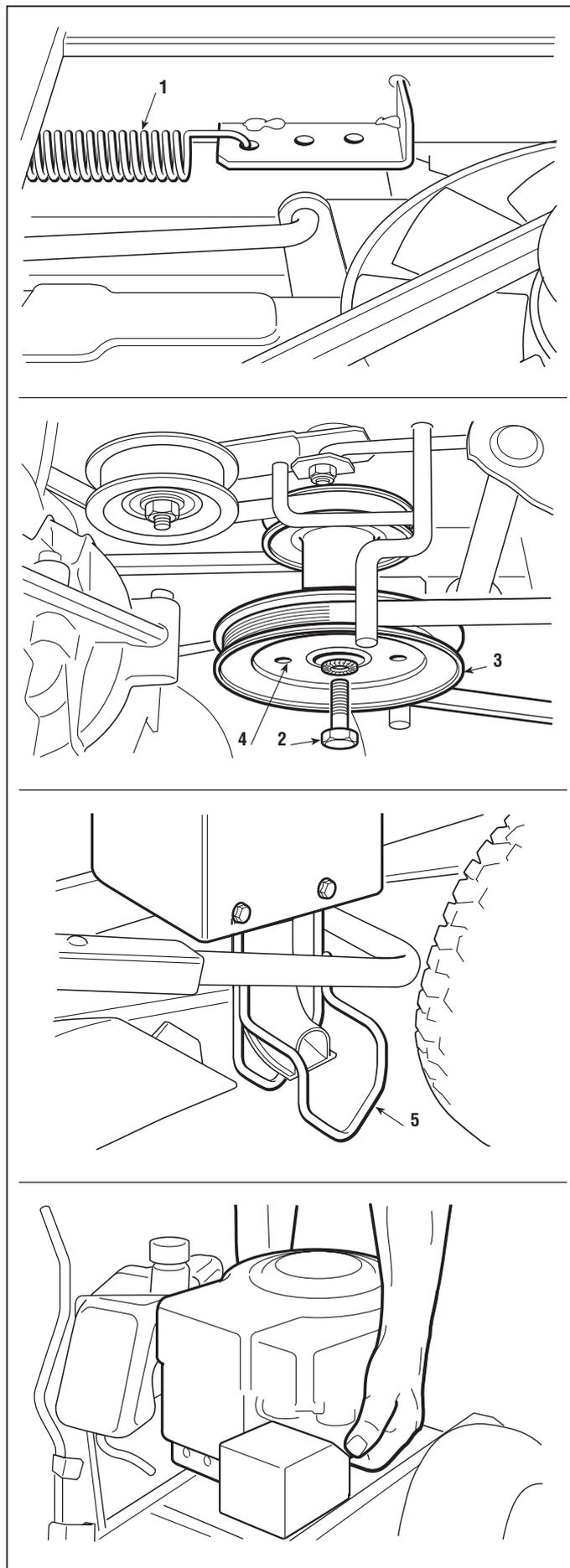
Fermer le robinet du carburant et détacher le tuyau d'alimentation, **en veillant à ne pas provoquer de fuites d'essence.**

Quand toutes les vis de fixation du moteur au châssis ont été trouvées et desserrées, prendre fermement le moteur et le soulever avec une grande attention, en tenant compte que le poids est d'environ 25 - 35 kg.

REMARQUE

Certains types de moteur peuvent prévoir le fixation avec des vis de longueurs et de positions différentes; il faut donc les marquer pour ne pas risquer des erreurs de montage.

Pour le remontage, serrer à fond les vis de fixation du moteur et de la poulie sur les valeurs prescrites.



MANUEL D'ATELIER

◀◀	5.6.0 - DEMONTAGE DU MOTEUR	▶▶	de 1998 à
			page ◀ 2 / 2



Se rappeler de repositionner les petits colliers de serrage du tube du carburant, et **contrôler qu'il n'y a aucune fuite**.

Rétablir soigneusement tous les contacts électriques et la masse, et remonter la protection **(5)**.

► **Dans les modèles à transmission hydrostatique:** repositionner le ressort **(1)** du tendeur.

Rétablir le câble de l'accélérateur et ...

☛ Régler la position de «RALENTI» [voir 6.7].

☛ Refermer le couvre-roues [voir 2.7].

Couples de serrage

1 Vis de fixation de la poulie moteur 45 ÷ 50 Nm

- Vis de fixation du moteur 25 ÷ 30 Nm

◀◀	5.7.0 - DEMONTAGE DE L'AXE ARRIERE	▶▶	de 1998 à 2002
			page 1 / 2 ▶

5.7 DEMONTAGE DE L'AXE ARRIERE

L'axe arrière (Transaxle) est constitué d'un groupe monobloc scellé, qui comprend le groupe de transmission (▶ mécanique ou ▶ hydrostatique) et la boîte de différentiel, et il ne requiert aucun entretien.

Il n'est nécessaire de le démonter que quand il faut le remplacer ou bien faire la révision dans un Centre d'Assistance du Producteur.

- Soulever le couvre-roues [voir 2.7].
- Enlever la goulotte d'éjection [voir 5.5]

Placer deux cales **(1)** d'environ 150 mm sous les deux extrémités de la plaque arrière et démonter les roues arrière.

Démonter le pivot **(2)** de la tige du frein; il est également opportun que la courroie de transmission soit relâchée.

Pour ceci il faut ...

➤ **Dans les modèles à transmission mécanique:** insérer le frein de stationnement.

➤ **Dans les modèles à transmission hydrostatique:** détacher le ressort **(3)** du tendeur

Une fois ces opérations exécutées ...

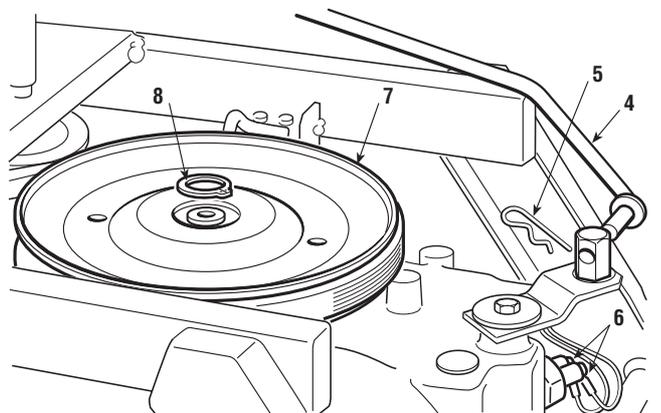
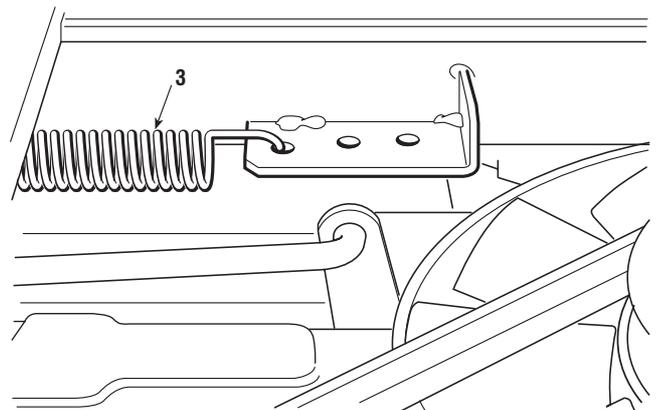
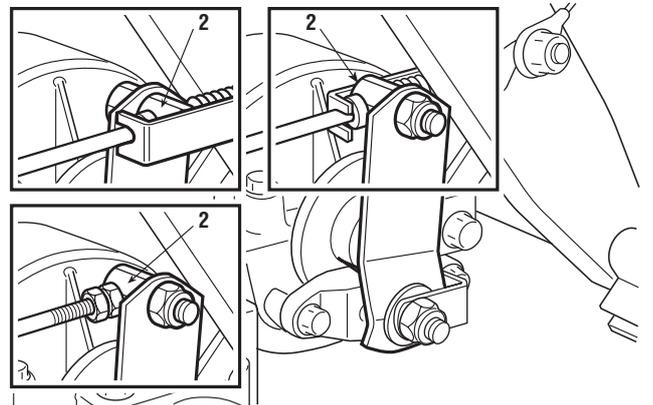
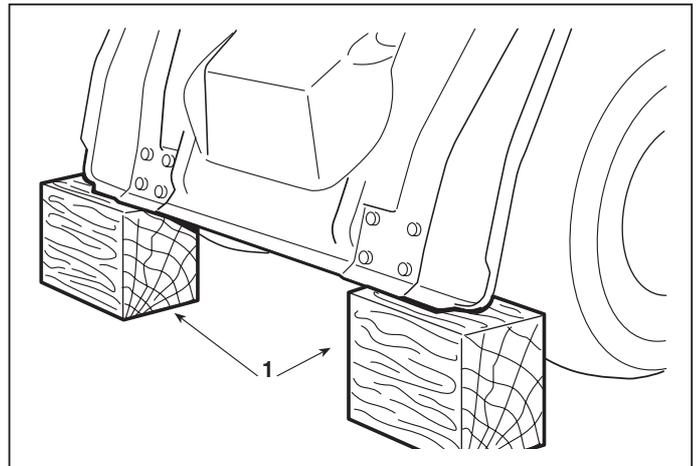
➤ **Dans les modèles à transmission mécanique:**

Détacher la tige **(4)** de commande de la boîte de vitesses en enlevant la goupille **(5)** et débrancher les câbles du microcontacteur **(6)** de signalisation de la position de "point mort". Démonter également la poulie **(7)** retenue par une bague élastique **(8)**.

➤ **Dans les modèles à transmission hydrostatique:**

Détacher la tige **(9)** ▶ Jusqu'au numéro de série **43 699 493**) ou **(9a)** ▶ **A partir du numéro de série 43 699 542**) de l'enclenchement traction en extrayant la goupille **(10)**, détacher le câble **(11)** de la commande de déclenchement de la transmission, dévisser la vis **(12)** qui fixe la plaquette **(13)** et libérer la poulie **(14)** de la courroie **(15)**.

➤ **A partir du numéro de série 43 699 542:** Débrancher les connexions électriques de témoin de "point mort" **(21)**.



MANUEL D'ATELIER

5.7.0 - DEMONTAGE DE L'AXE ARRIERE

de 1998 à 2002

page 2 / 2

Le groupe est soutenu par un ou deux étriers (18) – selon le type adopté - avec les vis (19) et (20) correspondantes et il est fixé au châssis (16) par quatre vis (17).

Desserrer la/les vis (20) pour permettre un minimum d'oscillation à l'/aux étrier/s (18), dévisser la/les vis (19), puis dévisser avec soin les quatre vis inférieures (17), en soutenant adéquatement le groupe pour empêcher qu'il tombe et en tenant compte du poids d'environ 15 - 22 kg.

Pour le montage, exécuter les opérations indiquées ci-dessus en ordre inverse, en faisant particulièrement attention aux deux vis (19) du type auto-tarudant qui, si vous ne les vissez pas correctement, pourraient abîmer les filetages internes, en provoquant le risque d'un fixage incorrect.

REMARQUE

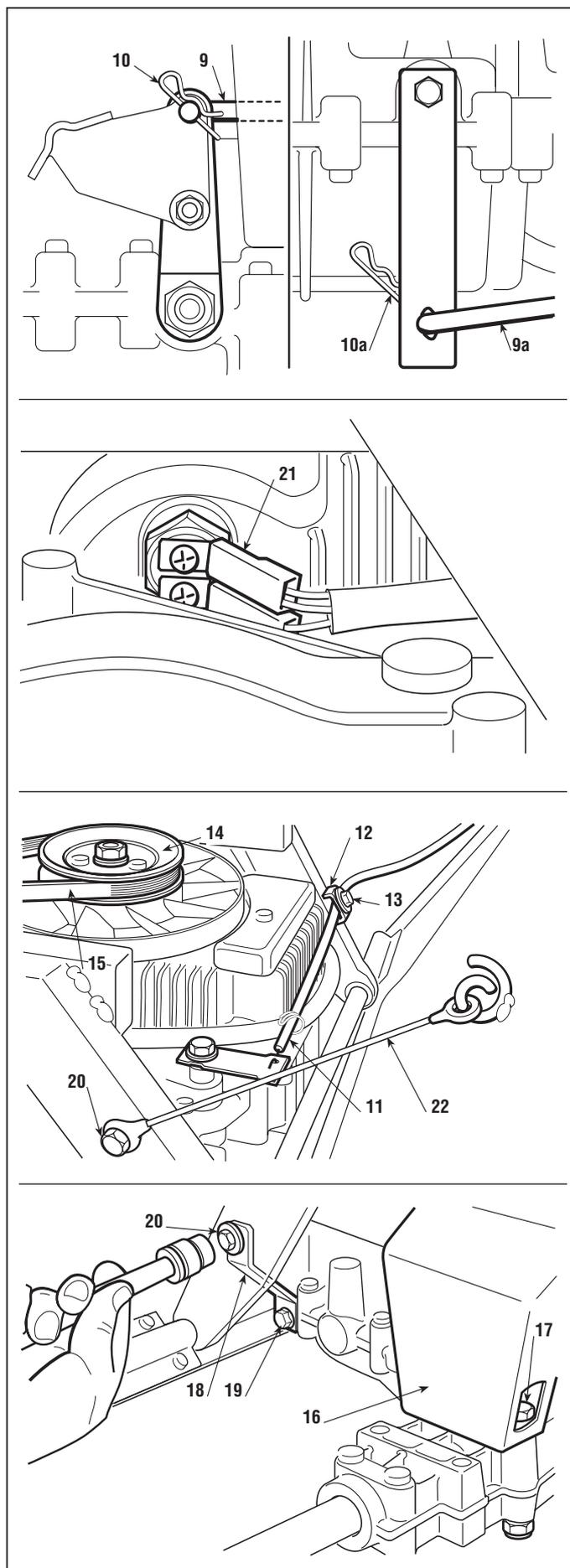
Quand on serre la vis (20) sur le côté gauche, faire attention au câble (22) d'arrêt qui, lorsque le couvre-roues est ouvert, doit rester bien tendu et non plié.

Rétablir toutes les connexions, puis...

- Contrôler l'efficacité du frein [voir 4.3]
- Refermer le couvre-roues [voir 2.7].

➤ **Dans les modèles à transmission hydrostatique:** remonter le ressort (3) du tendeur et, si la tige de commande a été remplacée ou complètement démontée...

- Régler la course et la position de "point mort" du levier [voir 4.5.A].



Couples de serrage

17 Vis de fixation de l'axe arrière 25 ÷ 30 Nm

19 Vis autotaraudeuses 25 ÷ 30 Nm

20 Vis de fixation étriers 25 ÷ 30 Nm

5.7H DÉMONTAGE DE L'ESSIEU ARRIÈRE

Pour les tracteurs équipés de boîte hydrostatique uniquement - modèles MR 385, à partir du numéro de série 55 304 524

L'essieu arrière (transmission) se compose d'une unité hermétique sans entretien, incluant la transmission et le différentiel.

Ne la démonter qu'en cas de remplacement ou d'une révision effectuée par un atelier agréé.

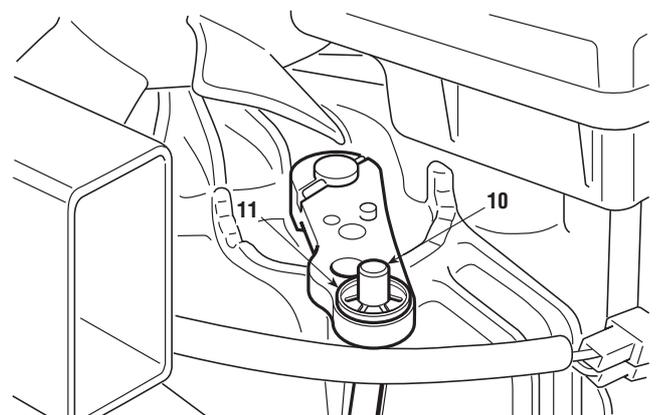
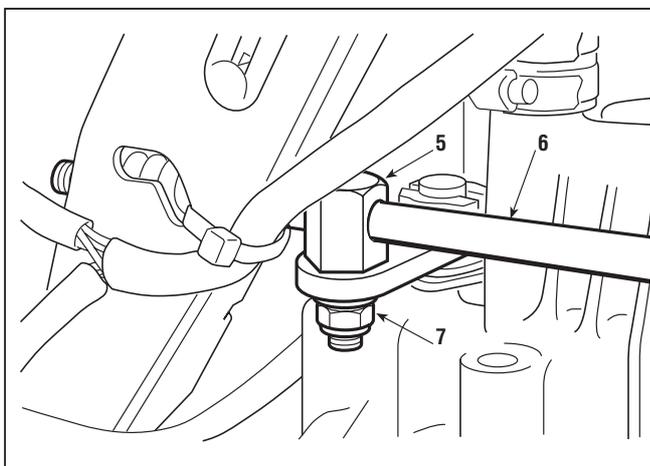
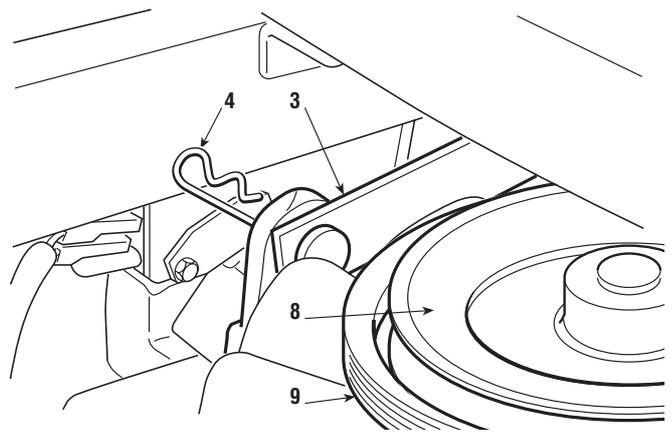
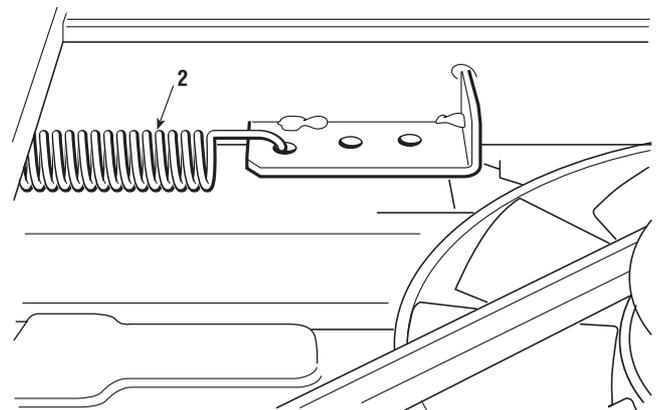
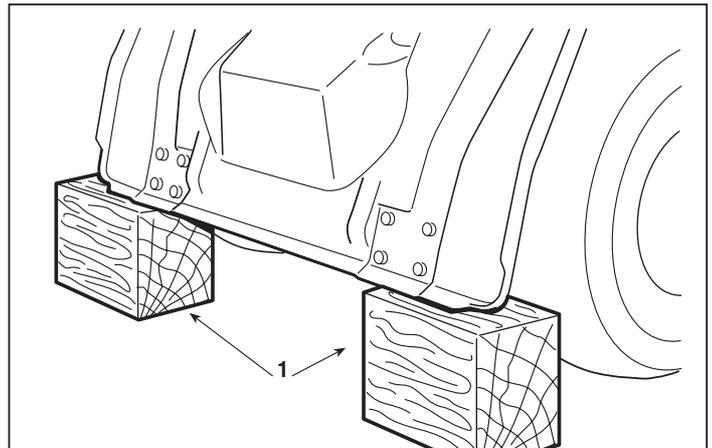
- Relever le carter des roues [voir 2.7].
- Déposer le canal de ramassage [voir 5.5].

Placer deux pavés **(1)** de 150 mm env. sous les deux extrémités du panneau arrière et démonter ensuite les roues arrière.

Il est conseillé de détendre au préalable le courroie de transmission ; pour ce faire, détendre le ressort de tension **(2)**.

Ensuite ...

désassembler le barre de commande d'accouplement de transmission **(3)** en retirant l'épingle **(4)**. Désaccoupler la cheville et la tige de frein **(6)** en dévissant le boulon **(7)** et dégager la poulie **(8)** de la courroie **(9)**.



MANUEL D'ATELIER

5.7H.0 - DÉMONTAGE DE L'ESSIEU ARRIÈRE

De 2002 à

Page 2 / 2

Enfin, déposer la tige d'accouplement de transmission (10) maintenue par un clip à collerette (11).

L'unité est maintenue par un support (12) et fixée par une vis et un écrou (13). Elle est fixée au châssis par quatre vis et écrous (14).

Desserrer les boulons (13) et retirer avec précaution les quatre boulons du bas (14). Soutenir correctement l'unité pour éviter qu'elle ne tombe, attention elle pèse entre 20 et 22 kg !

Le remontage s'effectue dans l'ordre inverse du démontage.

REMARQUE

Lors de l'assemblage de la tige d'accouplement de transmission (10), remplacer systématiquement le clip à collerette (11) par un clip neuf du fait qu'il est souvent endommagé au moment du démontage ➡ [voir 2.8.C].

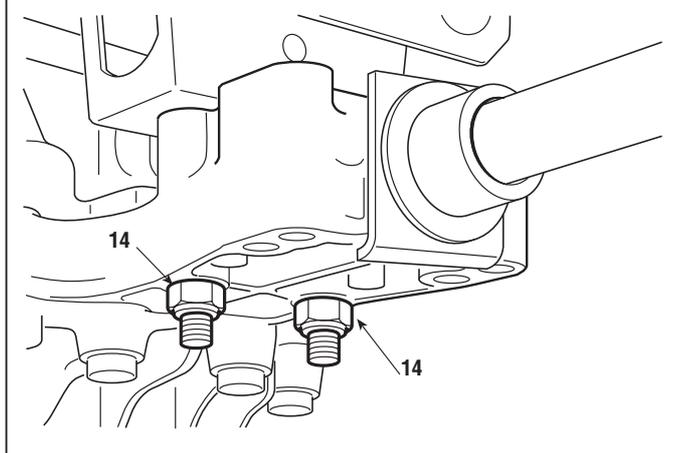
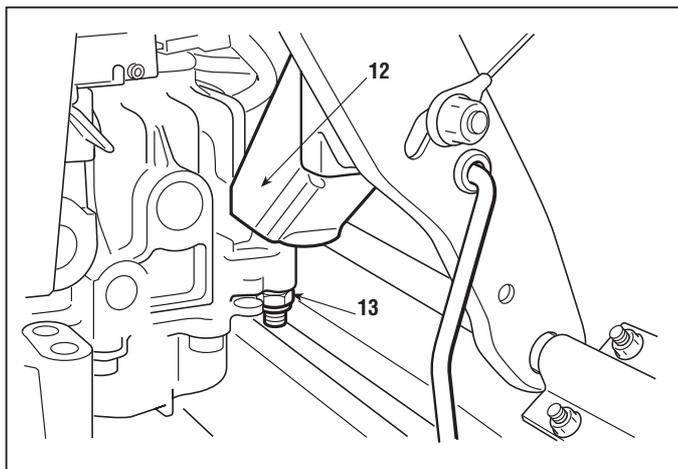
Rebrancher les connexions, puis ...

➡ Vérifier le fonctionnement des freins [voir 4.3]

➡ Rabaisser le carter des roues [voir 2.7].

Réajuster le ressort (2) du tendeur et, en cas de remplacement ou du désassemblage complet de la tige de commande ...

➡ Réglage de la course et du point mort du levier [voir 4.5.A].



Couples de serrage

7 Écrou de fixation de cheville de tige de frein 25 à 30 Nm

5.7 DEMONTAGE DE L'AXE ARRIERE

L'axe arrière (Transaxle) est constitué d'un groupe monobloc scellé, qui comprend le groupe de transmission (➤ mécanique ou ➤ hydrostatique) et la boîte de différentiel, et il ne requiert aucun entretien.

Il n'est nécessaire de le démonter que quand il faut le remplacer ou bien faire la révision dans un Centre d'Assistance du Producteur.

Placer deux cales **(1)** d'environ 150 mm sous les deux extrémités de la plaque arrière et démonter les roues arrière.

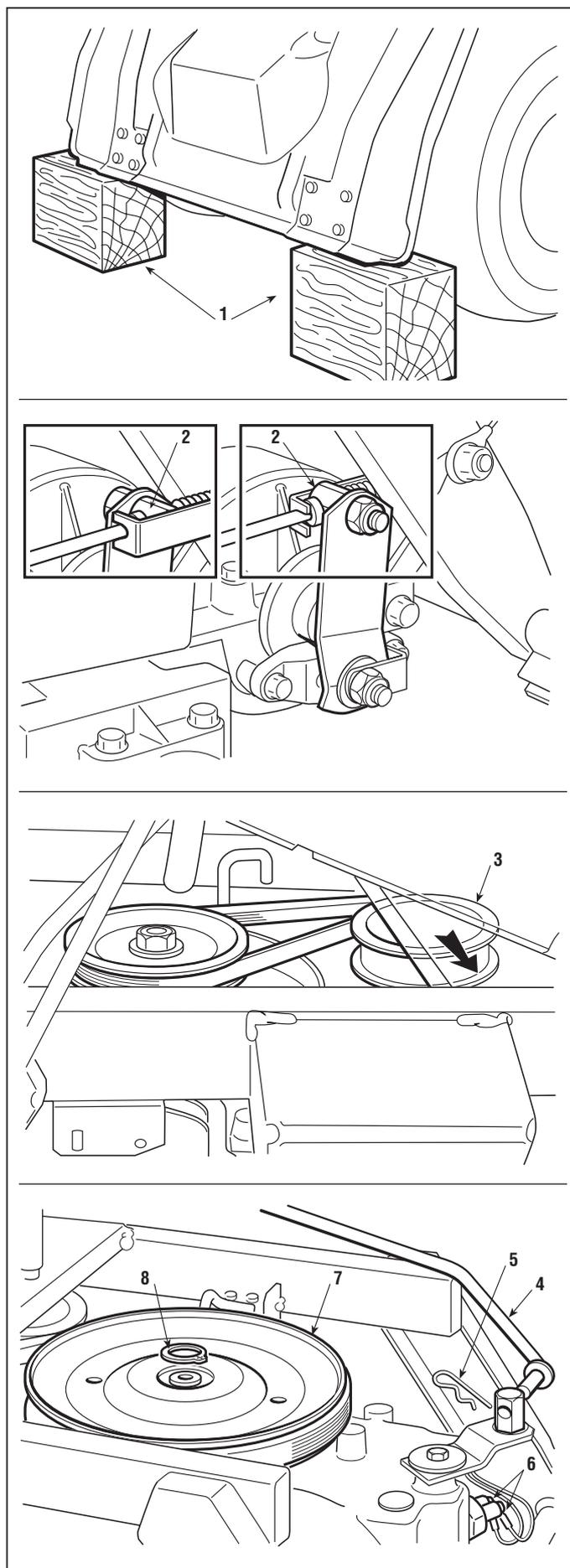
Démonter le pivot **(2)** de la tige du frein; il est également opportun que la courroie de transmission soit relâchée.

Pour ceci il faut ...

insérer le frein de stationnement.

Une fois ces opérations exécutées ...

Détacher la tige **(4)** de commande de la boîte de vitesses en enlevant la goupille **(5)** et débrancher les câbles du microcontacteur **(6)** de signalisation de la position de "point mort". Démonter également la poulie **(7)** retenue par une bague élastique **(8)**.



MANUEL D'ATELIER

Le groupe est soutenu par un ou deux étriers (18) – selon le type adopté - avec les vis (19) et (20) correspondantes et il est fixé au châssis (16) par quatre vis (17).

Desserrer la/les vis (20) pour permettre un minimum d'oscillation à l'aux étrier/s (18), dévisser la/les vis (19), puis dévisser avec soin les quatre vis inférieures (17), en soutenant adéquatement le groupe pour empêcher qu'il tombe et en tenant compte du poids d'environ 15 - 22 kg.

Pour le montage, exécuter les opérations indiquées ci-dessus en ordre inverse, en faisant particulièrement attention aux deux vis (19) du type auto-taraudant qui, si vous ne les vissez pas correctement, pourraient abîmer les filetages internes, en provoquant le risque d'un fixage incorrect.

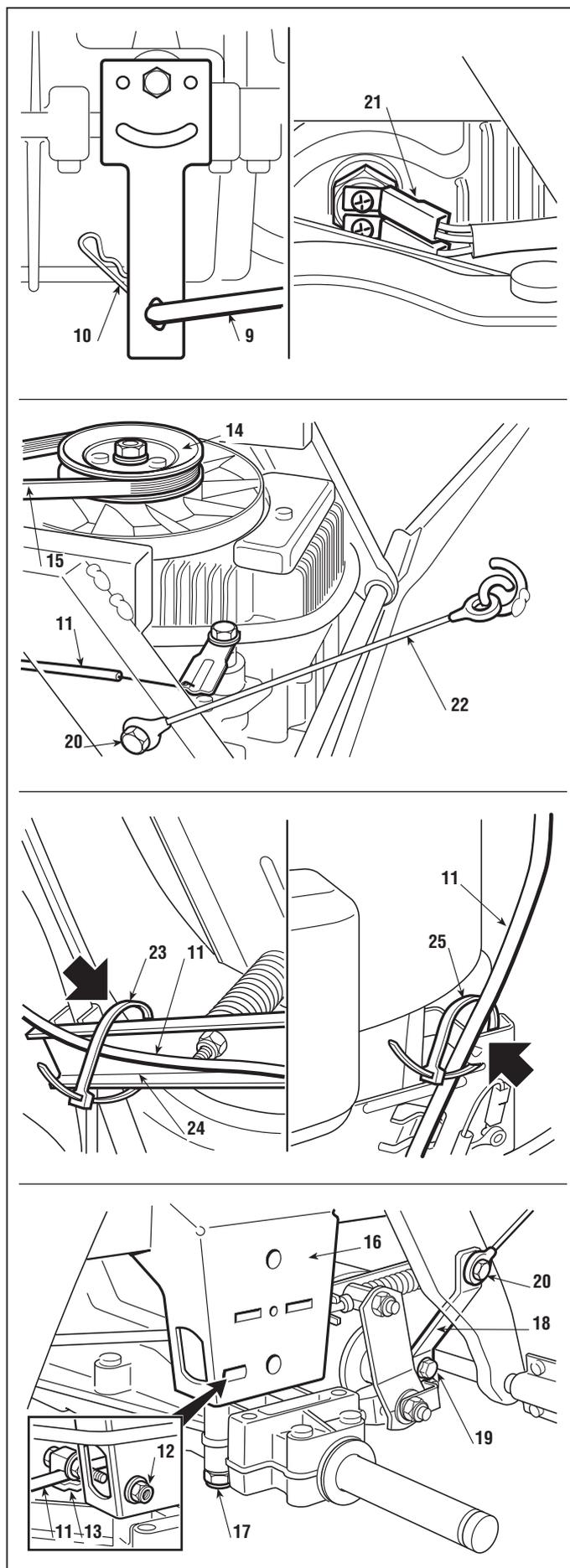
REMARQUE

Quand on serre la vis (20) sur le côté gauche, faire attention au câble (22) d'arrêt qui, lorsque le couvre-roues est ouvert, doit rester bien tendu et non plié.

Pour faciliter la connexion de la tige (4) de commande du changement de vitesse, des câbles du microcontacteur (6) de signalisation du "point mort" et le montage de la poulie (7), soulever la couverture des roues [voir 2.7].

Rétablir toutes les connexions, puis...

➡ Contrôler l'efficacité du frein [voir 4.3]



Couples de serrage

17	Vis de fixation de l'axe arrière	25 ÷ 30 Nm
19	Vis autotaraudeuses	25 ÷ 30 Nm
20	Vis de fixation étriers	25 ÷ 30 Nm

◀◀	5.8.0 - DEMONTAGE DU PLATEAU DE COUPE	▶▶	de 1998 à 2002
			page 1 / 1

5.8 DEMONTAGE DU PLATEAU DE COUPE

Le démontage du plateau de coupe permet d'effectuer plus facilement et plus commodément toutes les opérations concernant la révision et le remplacement du moyeu, des roulements ou de l'arbre de la lame.

Avec une certaine expérience, il est possible d'effectuer ces opérations même lorsque le plateau est monté.

- Soulever le couvre-roues [voir 2.7].
- Retirer la goulotte d'éjection [voir 5.5]
- Démontez la poulie du moteur [voir 5.6] pour dégager la courroie.

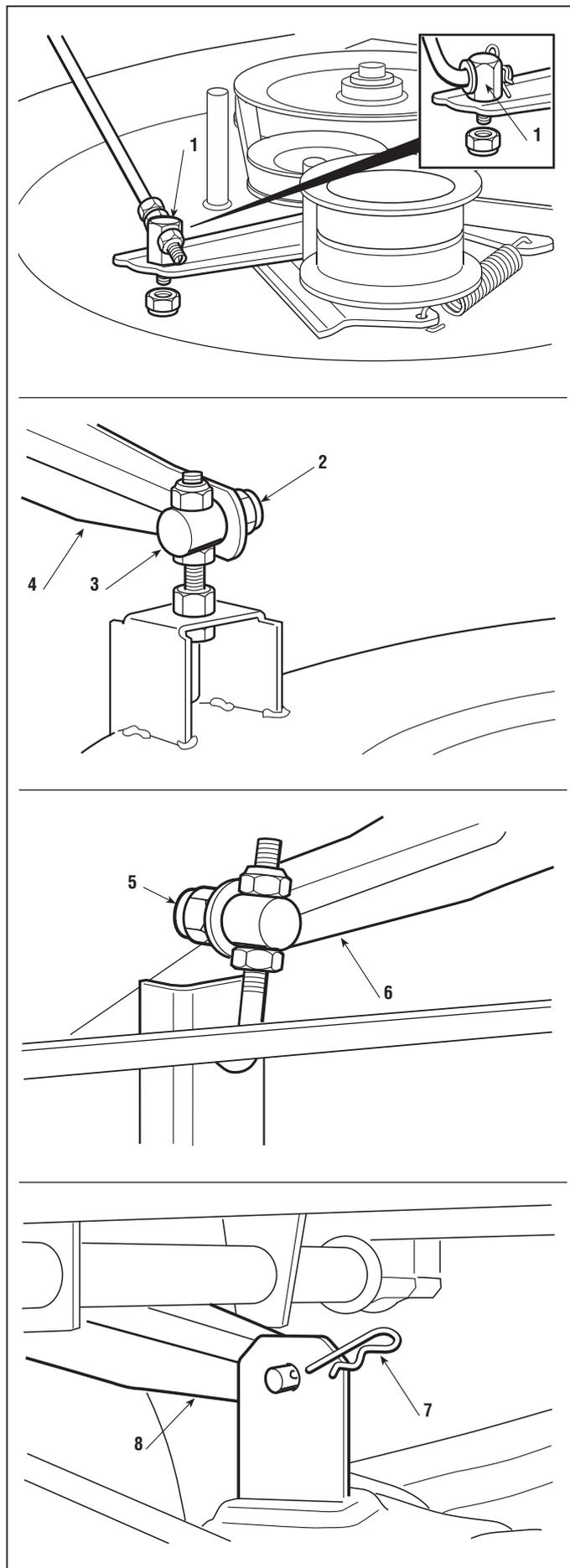
Démontez le pivot **(1)** pour détacher la tige de l'embrayage lames et, avec le levier de réglage de la hauteur de tonte en position «1», dévissez l'écrou **(2)** pour pouvoir ensuite enlever le pivot **(3)** du levier de soulèvement antérieur gauche **(4)**.

Dévissez l'écrou **(5)** du pivot du levier postérieur droit **(6)** et enlever la goupille élastique **(7)** de blocage du pivot sur le levier antérieur droit **(8)**, en veillant à ne pas toucher les écrous et contre-écrous de façon à retrouver, lors du montage, les mêmes conditions d'alignement.

Après avoir vérifié qu'il n'y a pas d'empêchements, le plateau peut être démonté, d'abord en le déplaçant vers la gauche de façon à faire sortir les pivots des logements, puis en l'extrayant du côté droit.

Lors du montage, vérifiez que les pivots peuvent suffisamment se déplacer [voir 2.8.B], puis ...

- Remonter la poulie du moteur et serrer la vis centrale selon les valeurs prescrites [voir 5.6].
- Remonter la goulotte [voir 5.5].
- Refermer le couvre-roues [voir 2.7].
- Vérifier l'alignement du plateau [voir 4.6].



◀◀	5.8H.0 - DEMONTAGE DU PLATEAU DE COUPE	▶▶	de 2003 à
			page 1 / 1

5.8 DEMONTAGE DU PLATEAU DE COUPE

Le démontage du plateau de coupe permet d'effectuer plus facilement et plus commodément toutes les opérations concernant la révision et le remplacement du moyeu, des roulements ou de l'arbre de la lame.

Avec une certaine expérience, il est possible d'effectuer ces opérations même lorsque le plateau est monté.

Par l'ouverture d'inspection qui se trouve devant le siège, enlever la goupille externe **(1)** et démonter le pivot **(2)** de l'intérieur, de façon à déconnecter la goulotte d'éjection **(3)**.

Mettre le plateau de coupe en position «1», et placer une épaisseur de 40 mm. environ sous la roue arrière droite.

Enlever la goupille **(4)** pour déconnecter tout l'étrier **(5)** du levier **(6)** de l'embrayage lame,

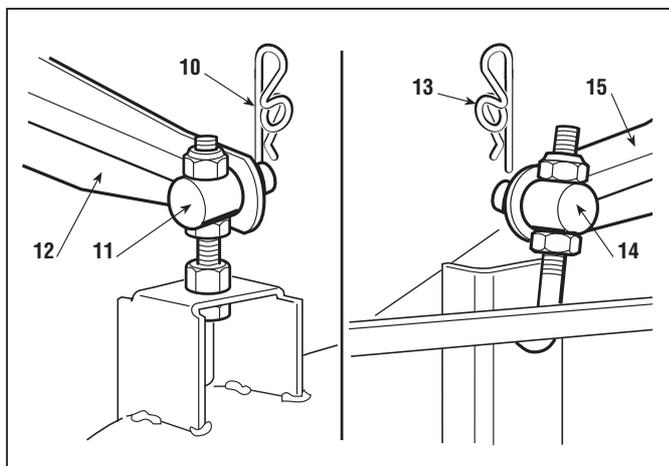
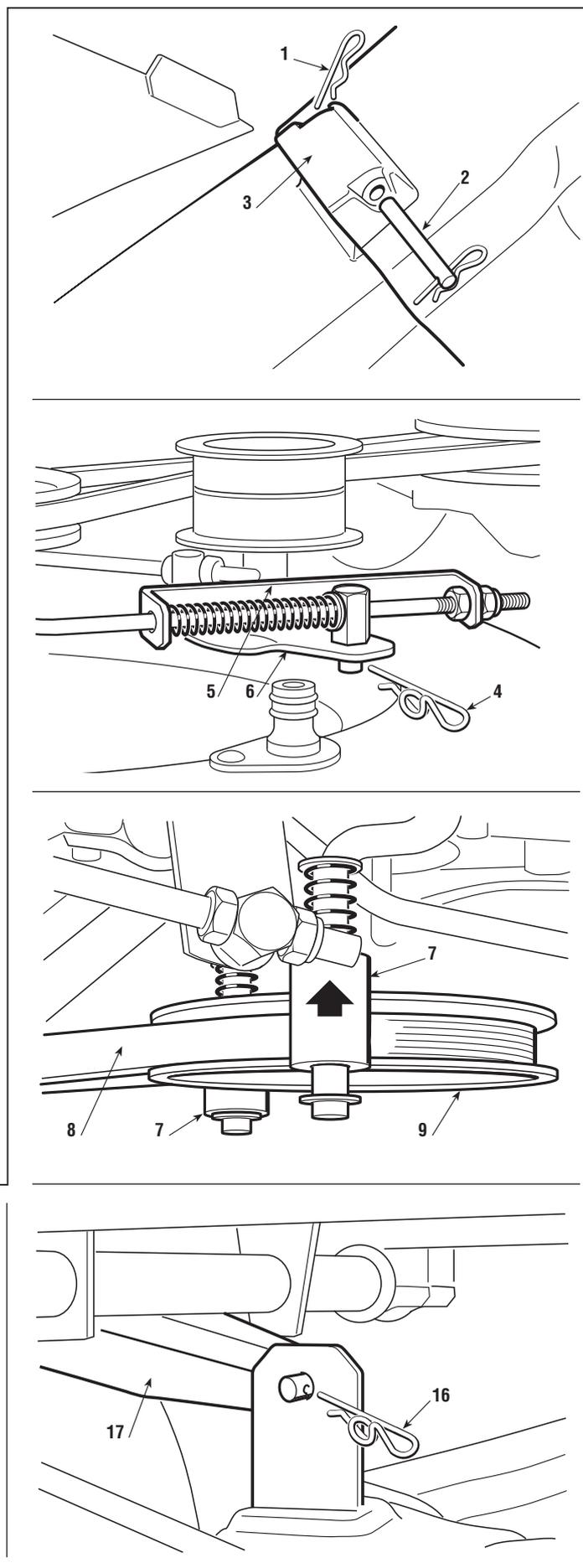
Faire glisser vers le haut les deux ogives de guide-courroie **(7)** suffisamment pour libérer la courroie **(8)** de la poulie **(9)** de l'arbre moteur.

Dévisser la goupille de sécurité **(10)** pour pouvoir ensuite enlever le pivot **(11)** du levier de soulèvement antérieur gauche **(12)**.

Enlever la goupille de sécurité **(13)** du pivot **(14)** du levier postérieur droit **(15)** et la goupille de sécurité **(16)** de blocage du pivot sur le levier antérieur droit **(17)**, en ayant soin de ne pas toucher les écrous et contre-écrous, de façon à retrouver les mêmes situations d'alignement au moment du montage.

Après qu'on a vérifié qu'il n'y a aucun obstacle, on peut enlever le plateau, en le tournant légèrement d'abord vers la gauche pour que tous les pivots sortent de leurs sièges et puis en l'enlevant du côté droit.

Au montage, enlever d'abord l'épaisseur sous la roue arrière droite.



MANUEL D'ATELIER

6.1 REMPLACEMENT DES PNEUS ET DES ROUES

A) Pneus

Les pneus utilisés sont du type «Tubeless»; par conséquent, à la suite d'une crevaison, la réparation doit être effectuée par un réparateur de pneus spécialisé, selon les modalités prévues pour ce type de pneu.

Après avoir changé un ou plusieurs pneus ou les roues, il faut toujours vérifier la pression de gonflage et effectuer un contrôle de l'alignement du plateau de coupe [voir 4.6].



ATTENTION

Remplacer les jantes déformées pour ne pas diminuer le niveau de tenue des pneus.

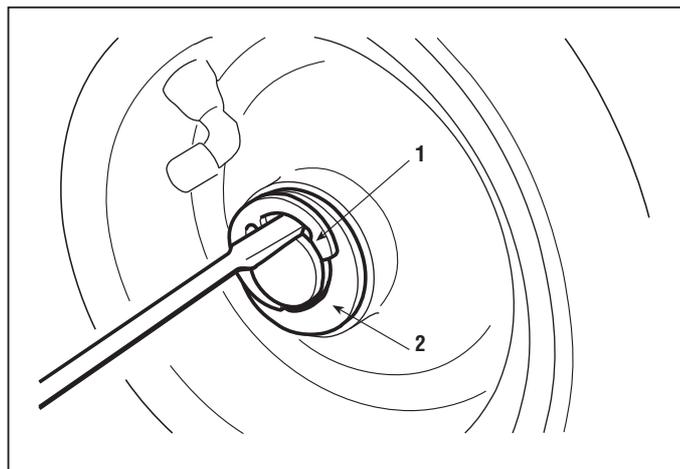
B) Roues

Les roues sont retenues par une bague élastique **(1)** qu'il est possible d'enlever à l'aide d'un tournevis.

REMARQUE

Si une roue reste bloquée sur l'arbre, il faut appliquer un spray débloquant, en dirigeant la pulvérisation autour du trou de jonction.

Pour le montage, appliquer de la graisse sur l'arbre pour faciliter le futur démontage de la roue, repositionner la rondelle de butée **(2)** et la bague élastique **(1)** avec le chanfrein tourné vers l'intérieur.



Pressions de gonflage

Avant	1,5 Bar
Arrière	1,0 Bar

MANUEL D'ATELIER

◀◀	6.2.0 - REMPLACEMENT DES ROULEMENTS DES ROUES AVANT	▶▶	de 1998 à
			page 1 / 1

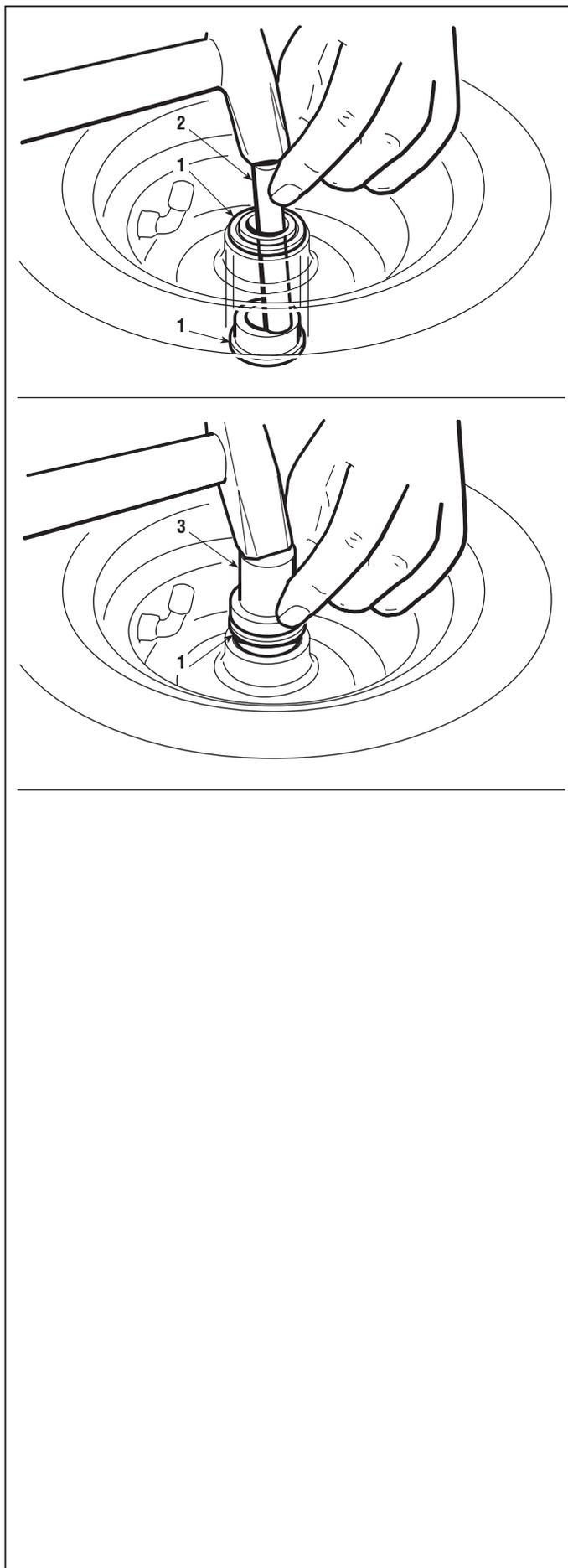
6.2 REMPLACEMENT DES ROULEMENTS DES ROUES AVANT

☛ Démontez la roue avant [voir 6.1].

Les roulements des roues avant **(1)** sont calés et bloqués dans le moyeu des roues avant.

Pour enlever un roulement, il est nécessaire d'utiliser un rond **(2)** de 10 - 12 mm. de diamètre engagé par le côté opposé, et de taper avec un marteau tout autour de la circonférence intérieure du roulement.

Le nouveau roulement doit être monté à l'aide d'un petit maillet en plastique et d'un tampon en bronze **(3)** Ø kit no. 6125 007 1010 **en agissant uniquement sur la bague extérieure du roulement.**



6.3 REMPLACEMENT DES COMPOSANTS DE LA DIRECTION

A) Démontage du pignon et de la couronne

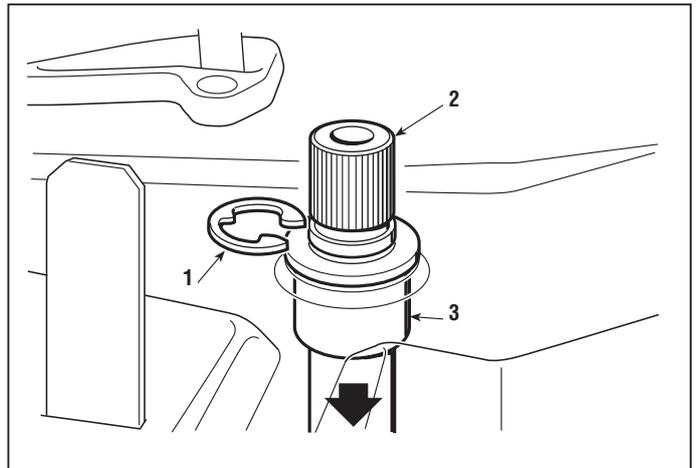
- ➡ Suivre la procédure déjà indiquée pour le réglage du jeu [voir 4.7].

B) Démontage de l'arbre de la direction

Après avoir démonté le pignon et la couronne de la façon décrite au point "A", enlever la bague élastique **(1)** du logement de l'arbre **(2)** et extraire l'arbre des douilles **(3)** en le tirant vers le bas.

Après avoir remonté tous les composants, il faut ...

- ➡ Régler le jeu entre pignon et couronne [voir 4.7], en se rappelant qu'avec de nouveaux pignon et couronne il n'est pas nécessaire d'introduire les cales à l'intérieur du moyeu.
- ➡ Contrôler le parallélisme et l'alignement du volant [voir 4.8].



MANUEL D'ATELIER

6.4 REMPLACEMENT DE LA COURROIE DE TRACTION

- Démontez la poulie du moteur [voir 5.6] pour dégager la courroie.
- Soulevez le couvre-roues [voir 2.7].

Il est également opportun que la courroie de transmission soit relâchée.

Pour cela, il faut ...

➤ **Dans les modèles à transmission mécanique:** enclencher le frein de stationnement

➤ **Dans les modèles à transmission hydrostatique:** détacher le ressort (1) du tendeur

Démontez la poulie du tendeur (2), fixée avec l'écrou (3).

➤ **Dans les modèles à transmission mécanique:**
Enlever la bague élastique (4) et soulever la poulie (5) de ce qu'il faut pour dégager la courroie (6).

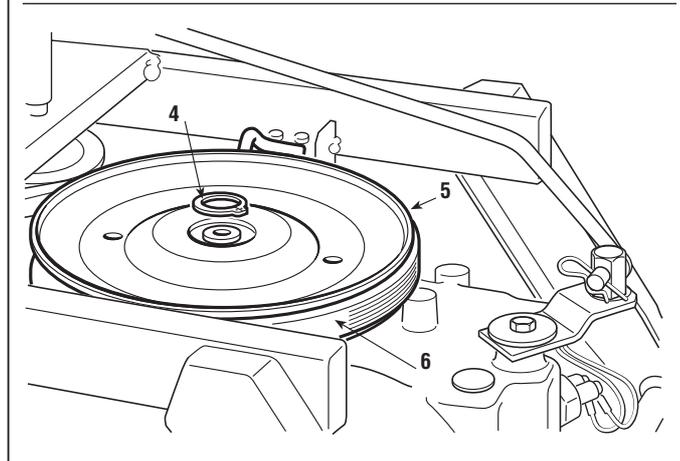
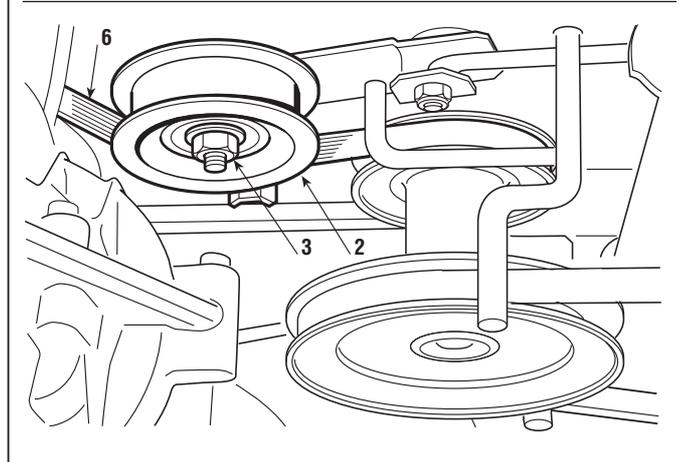
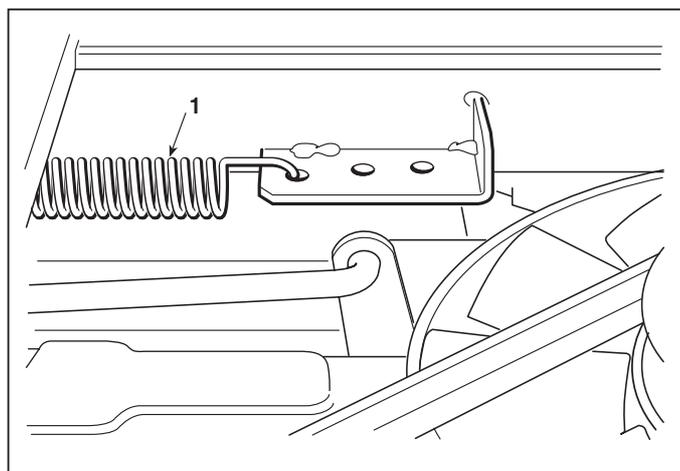
A ce point, la courroie peut être enlevée.

Lors du montage, veillez à positionner correctement la courroie (6) par rapport aux poulies et aux guides de maintien [voir 8.2.4].

Une fois le montage effectué, ...

- Fermez le couvre-roues [voir 2.7].
- Remontez la poulie moteur [voir 5.6].

➤ **Dans les modèles à transmission mécanique:**
➤ Effectuez le réglage de l'embrayage traction [voir 4.5].



Couple de serrage

3 Ecrou fixation poulie 25 ÷ 30 Nm

◀◀	6.5.0 - REMPLACEMENT DE LA COURROIE DE LA LAME	▶▶	de 1998 à 2002
			page 1 / 1

6.5 REMPLACEMENT DE LA COURROIE DE LA LAME

➤ Démontez la poulie moteur [voir 5.6] ou la dégager suffisamment pour libérer la courroie.

Positionner le plateau de coupe dans une position intermédiaire afin de pouvoir mieux accéder aussi bien depuis le haut que depuis le bas et mettre le levier d'embrayage de la lame dans la position d'embrayage pour libérer le frein **(1)**.

Desserrer la vis **(2)** dont l'écrou **(3)** correspondant se trouve à l'intérieur du plateau de façon à pouvoir déplacer la poulie **(4)** de ce qu'il faut pour dégager la courroie **(5)**, en évitant de la dévisser complètement pour ne pas risquer de perdre le centrage des leviers situés au-dessous.

Démontez la poulie **(6)** de l'arbre de la lame qui est fixée avec la vis **(7)**.

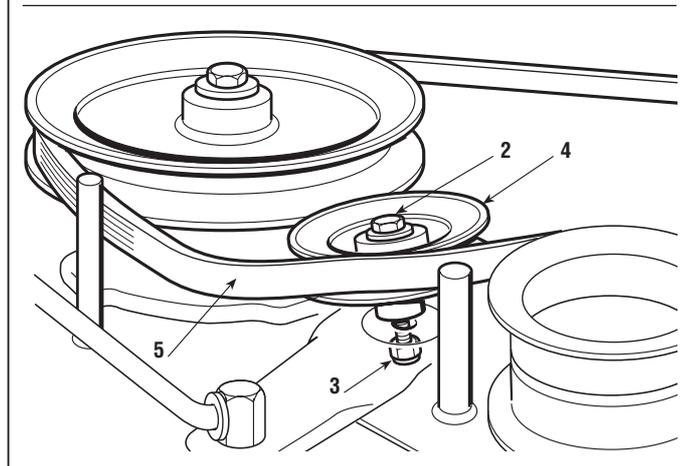
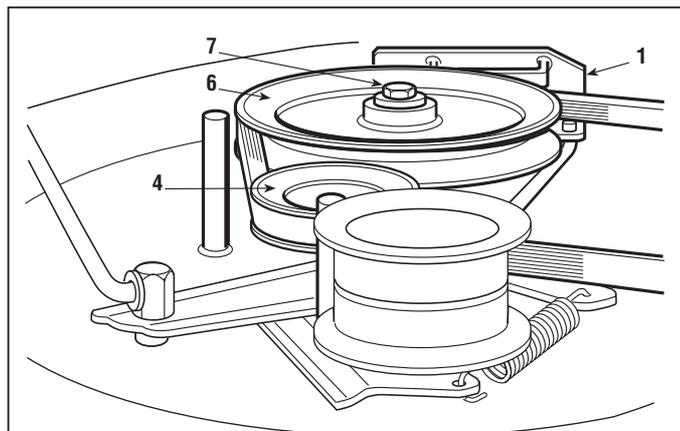
A ce point, la courroie peut être enlevée et remplacée.

Lors du montage, veillez à positionner correctement la nouvelle courroie par rapport aux guides de maintien [voir 8.2.5] et, après avoir serré l'écrou **(3)**, s'assurer que les leviers coulissent correctement.

Une fois le montage exécuté, il est opportun de ...

➤ Effectuer le réglage de l'embrayage de la lame [voir 4.1].

➤ Contrôler l'efficacité du frein lame [voir 4.2].



Couples de serrage

3 Ecrou de fixation poulie renvoi 25 ÷ 30 Nm

◀◀	6.5H.0 - REMPLACEMENT DE LA COURROIE DE LA LAME	▶▶	de 2003 à
			page 1 / 1

6.5 REMPLACEMENT DE LA COURROIE DE LA LAME

Mettre le plateau de coupe en position «1» pour pouvoir accéder facilement dans la zone supérieure.

Faire glisser vers le haut les deux ogives de guidage courroie **(1)** suffisamment pour libérer la courroie **(2)** de la poulie **(3)** de l'arbre moteur.

Mettre le levier d'embrayage de la lame en position d'embrayage pour libérer le frein **(4)**,

Desserrer la vis **(5)** de façon à pouvoir déplacer la poulie du tendeur **(6)** de ce qu'il faut pour dégager la courroie **(2)**, en évitant de la dévisser complètement.

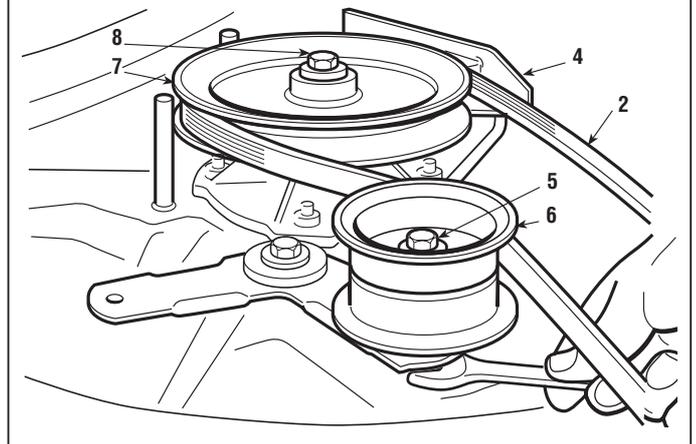
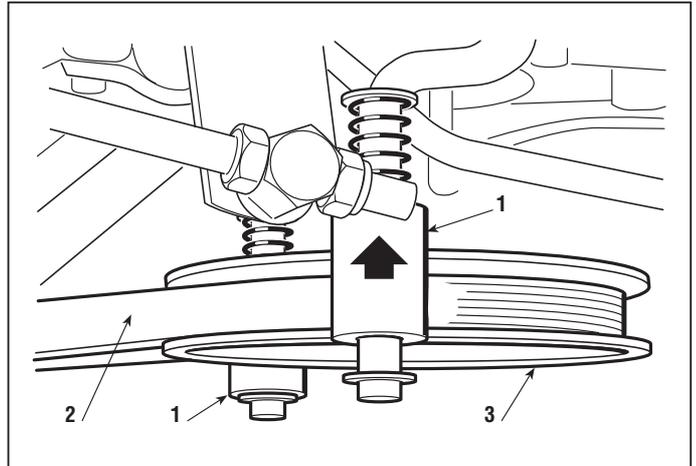
Démonter la poulie **(6)** de l'arbre de la lame qui est fixée avec la vis **(7)**.

A ce point, la courroie peut être enlevée et remplacée.

Lors du montage, veiller à positionner correctement la nouvelle courroie par rapport aux guides de maintien [voir 8.2.5].

Une fois le montage exécuté, il est opportun de ...

- ➡ Effectuer le réglage de l'embrayage de la lame [voir 4.1].
- ➡ Contrôler l'efficacité du frein lame [voir 4.2].



Couples de serrage

3 Ecrou de fixation poulie renvoi	25 ÷ 30 Nm
7 Vis fixation poulie lame	25 ÷ 30 Nm

MANUEL D'ATELIER

6.6.0 - REMPLACEMENT DU SUPPORT ET DE L'ARBRE DE LA LAME

de 1998 à

page 1 / 2

6.6 REMPLACEMENT DU SUPPORT ET DE L'ARBRE DE LA LAME

➡ Enlever le plateau de coupe [voir 5.8].

REMARQUE

Cette opération n'est pas strictement nécessaire, dans la mesure où, avec un peu d'expérience, il est possible d'effectuer le démontage du support du plateau sans enlever ce dernier, dans ce cas, il est opportun de le positionner dans une position intermédiaire afin de mieux accéder aussi bien depuis le haut que depuis le bas.

Mettre le levier d'embrayage de la lame en position d'embrayage pour libérer le frein (1), ou éloigner manuellement le frein (1) et démonter la poulie (2) de l'arbre de la lame qui est fixée avec la vis (3).

➡ Démontez la lame [voir 4.10] et enlever le moyeu.

Démontez le support à flasque (4) en dévissant les quatre écrous de fixation (5).

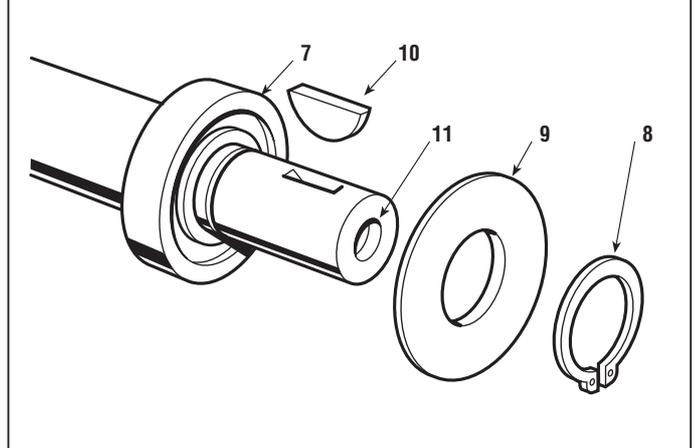
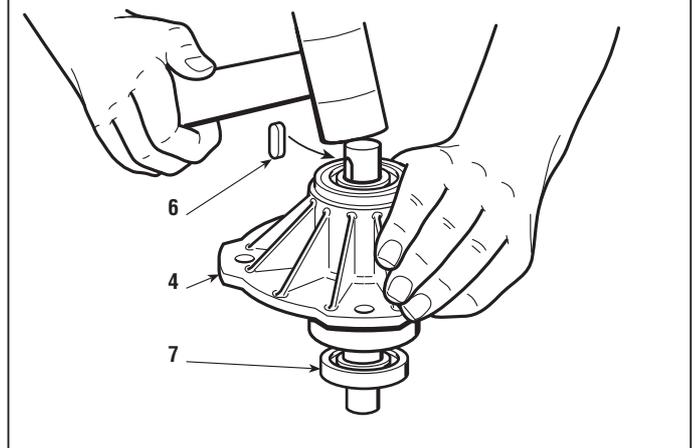
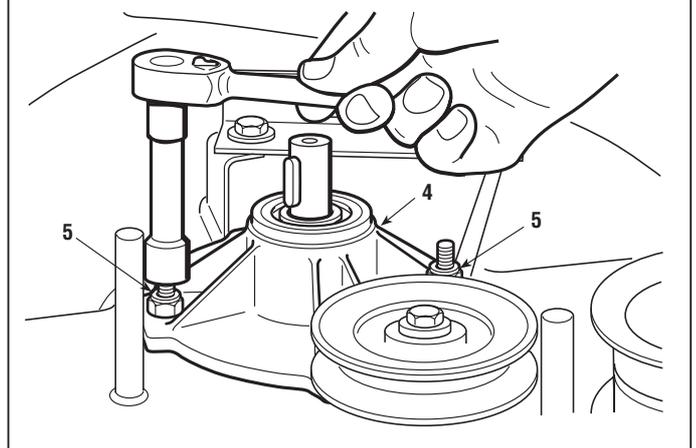
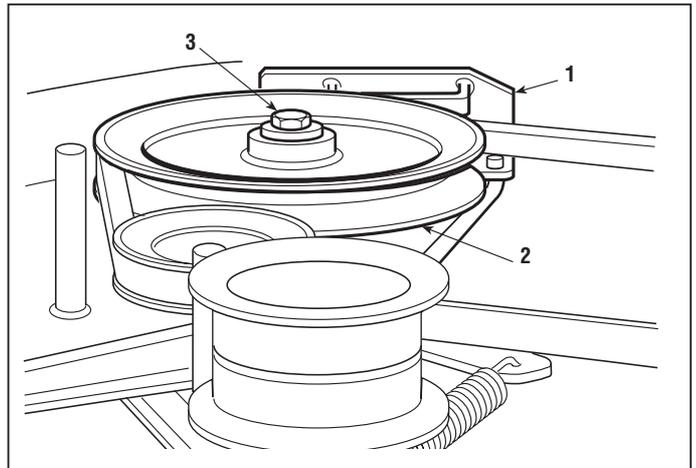
Tout le support (4), avec les arbres et les roulements, est disponible en pièce de rechange comme un groupe pré-assemblé.

Si l'on souhaite ne changer que l'arbre ou les roulements, enlever la clavette (6) et taper avec un petit maillet en plastique sur l'arbre, du côté de la poulie, de façon à ôter l'arbre avec le roulement inférieur (7).

Après avoir ôté le circlip de retenue Seeger (8), le pare-poussière (9) et la clavette (10), le roulement (7) calé sur l'arbre peut être démonté à l'aide d'un extracteur normal. Ne pas oublier de fermer le trou fileté (11) à l'aide d'une vis, pour éviter que la pointe de l'extracteur puisse abîmer le filetage.

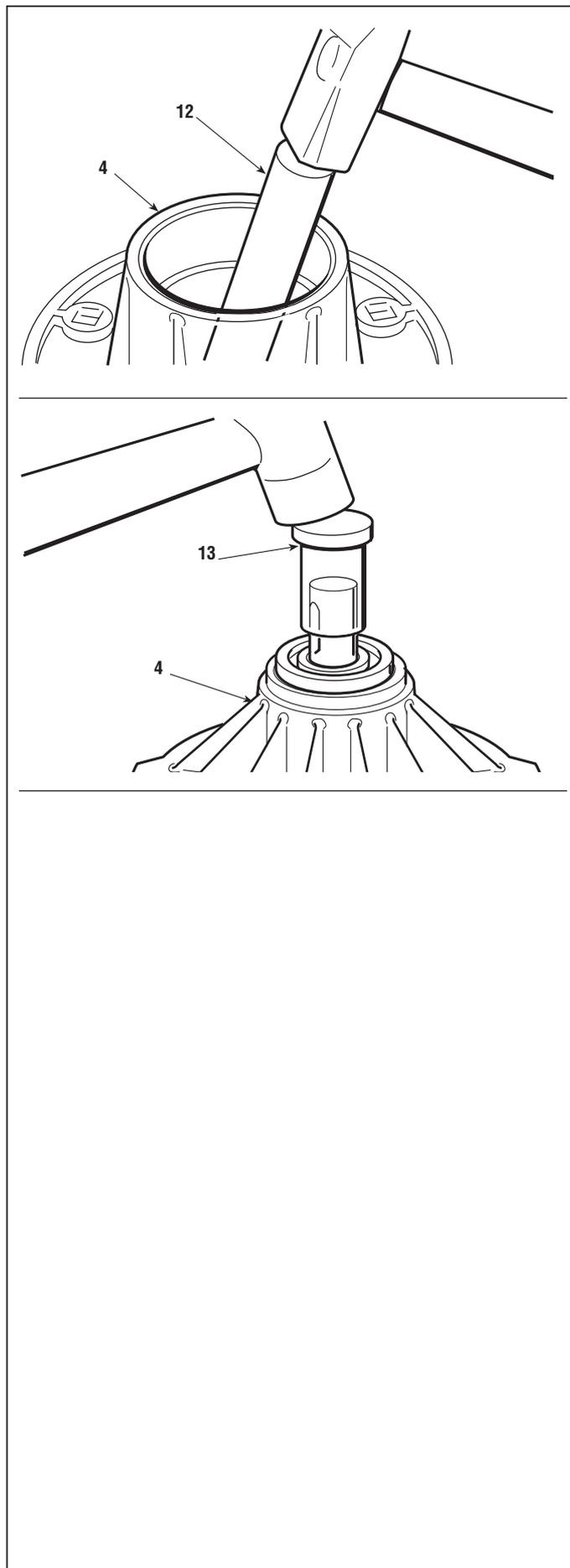
Le deuxième roulement resté à l'intérieur du siège doit être ôté en tapant de l'intérieur de la flasque à l'aide d'un rond de 12 ÷ 15 mm. de diamètre (12).

Au cours du montage, après avoir, avant tout, introduit l'arbre dans le trou du roulement inférieur et inséré le tout dans le support, monter le roulement supérieur en utilisant le fourreau approprié Ø kit no. 6125 007 1010 (13) qui agit sur la bague intérieure. Taper uniformément à l'aide d'un maillet jusqu'à l'introduction totale du roulement.



MANUEL D'ATELIER

Monter le support à flasque sur le plateau, **en serrant les écrous (5) à fond.**



Couples de serrage

- | | |
|--|------------|
| 3 Vis fixation poulie lame | 25 ÷ 30 Nm |
| 5 Ecrous de fixation du support à flasque ... | 25 ÷ 30 Nm |

6.7 REMPLACEMENT DE L'ACCELERATEUR

Démonter la poignée **(1)** de l'accélérateur.

☛ Soulever le couvre-roues [voir 2.7].

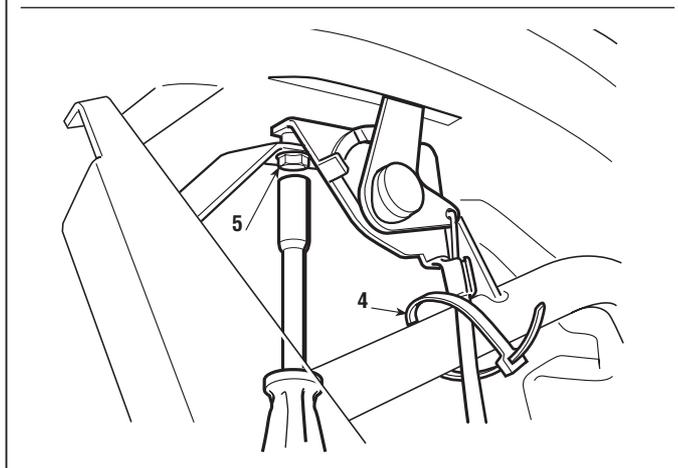
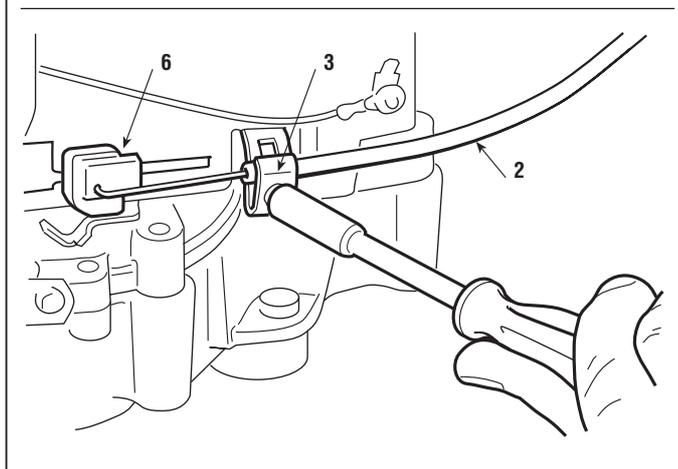
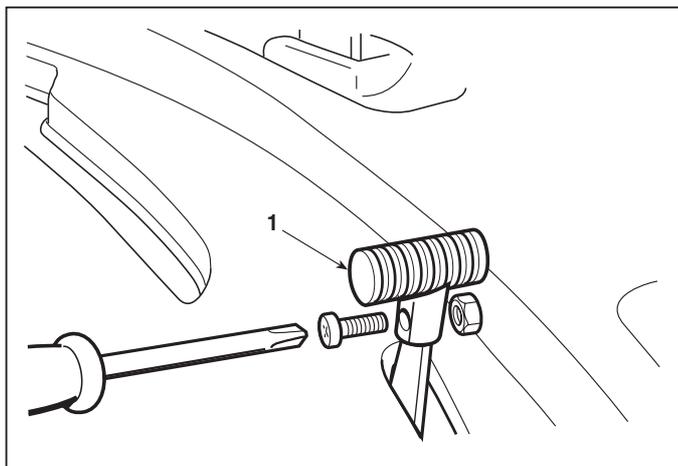
Détacher l'extrémité du câble **(2)** du serre-câble **(3)** de raccord sur le moteur.

Enlever le collier **(4)**, dévisser les deux vis **(5)** de fixation et enlever l'accélérateur avec le câble.

Pour le remontage, mettre le levier de l'accélérateur dans la position de «RALENTI», indiquée sur la plaquette, relier l'extrémité du câble **(2)** à la borne **(3)** du moteur, après avoir placé le curseur **(6)** dans la position de «RALENTI» qui est spécifique pour chaque type de moteur, et qui est indiquée dans le Livret d'Instructions relatif.

Enfin, repositionner le collier **(4)** et ...

☛ Refermer le couvre-roues [voir 2.7].



MANUEL D'ATELIER

6.8.0 - REMPLACEMENT DES PASTILLES ET DU DISQUE DU FREIN

de 1998 à

page 1 / 1

6.8 REMPLACEMENT DES PASTILLES ET DU DISQUE DU FREIN

☛ Démontez la roue arrière gauche [voir 6.1].

Démontez le pivot **(1)** du levier **(2)** et dévissez les deux vis **(3)** qui fixent le support **(4)**.

Le support **(4)** contient une pastille **(5a)**, qui est séparée des pistons de commande **(6)** par une plaque **(7)**.

L'autre pastille **(5b)** est accessible après qu'on a ôté le disque **(8)**.

Si les pastilles ont des taches d'huile, il faut les nettoyer avec un dissolvant et les repasser avec un tissu abrasif fin.



Il faut toujours remplacer les deux pastilles, si l'épaisseur de chaque pastille est inférieure à 5 mm.



Remplacer le disque s'il est abîmé, déformé, ou si son épaisseur est inférieure à 4 mm.

Pour le montage, faire attention à bien positionner tous les composants et à remonter le support complet.

REMARQUE

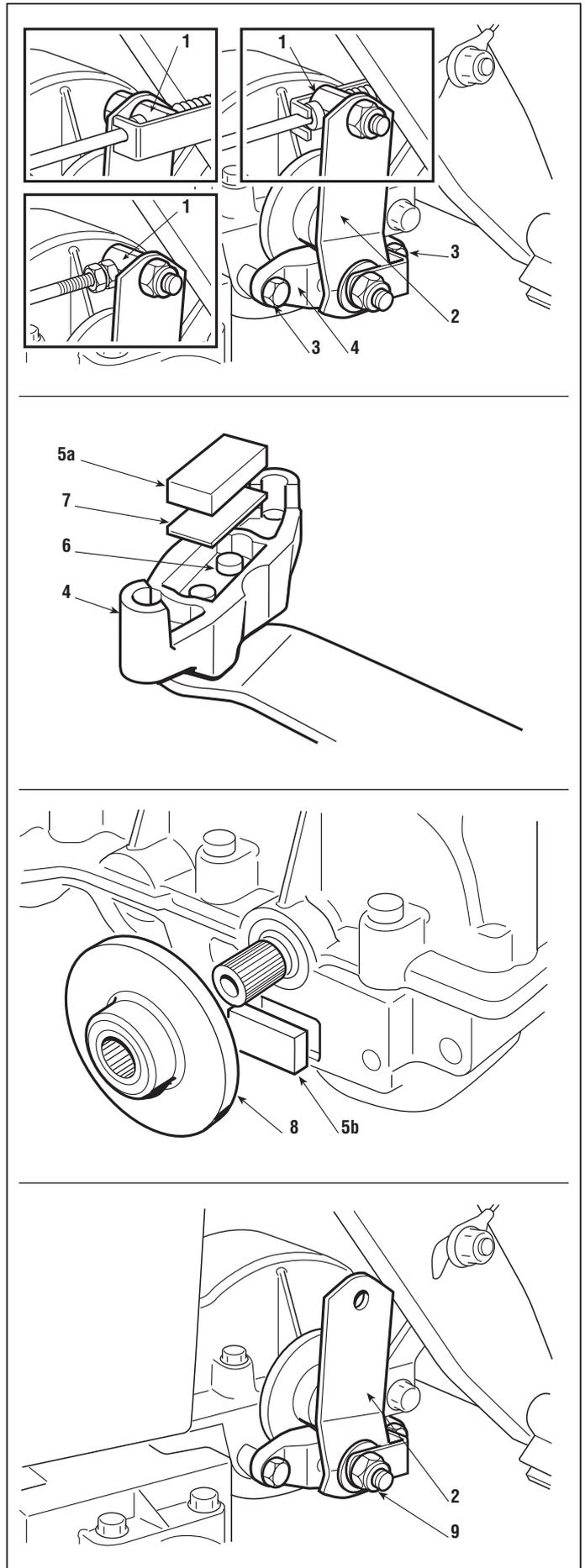
Pendant toutes les opérations, il vaut mieux ne pas dévisser ou desserrer la vis centrale **(9)**, pour ne pas compromettre le tarage de la came d'actionnement des petits pistons.

En cas contraire, il faut vérifier la course à vide du levier [voir 4.3].

Quand le montage est terminé ...

☛ Contrôlez le réglage du frein [voir 4.3].

Modèles à transmission hydrostatique (MR 380) jusqu'au numéro de série: 55 304 035



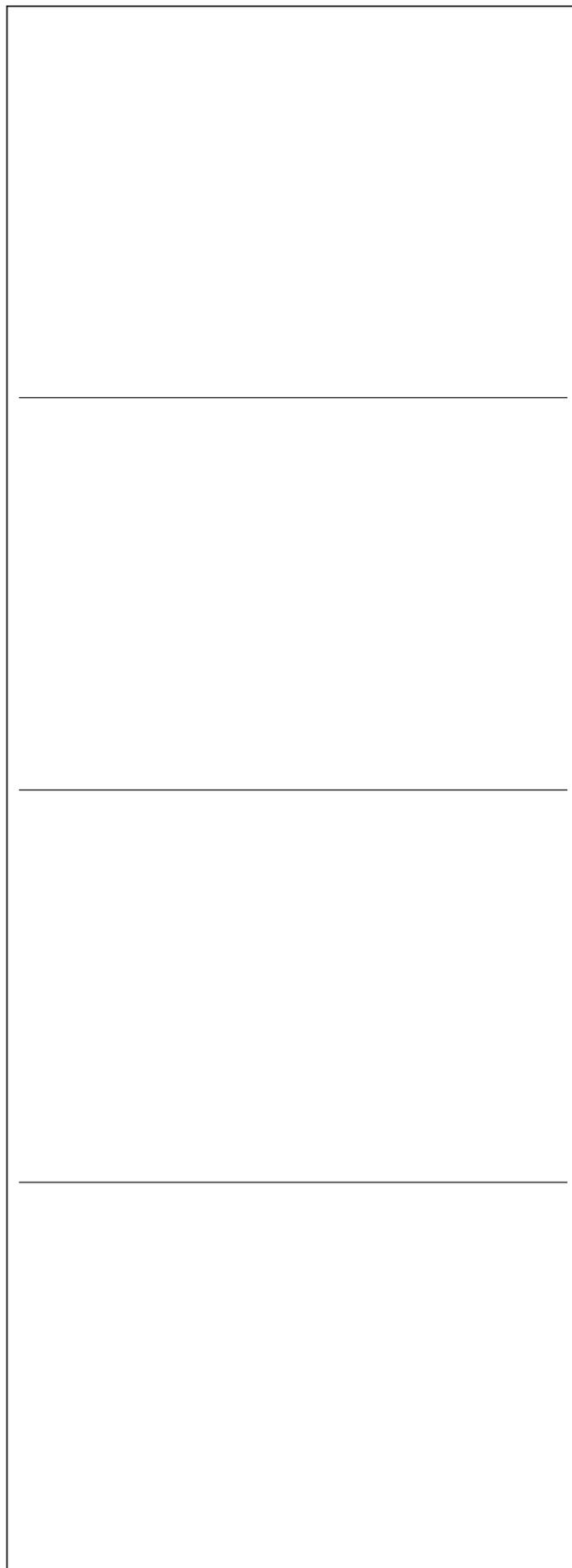
MANUEL D'ATELIER

6.8 REMPLACEMENT DES PLAQUETTES ET DU DISQUE DE FREIN

Pour les modèles MR 385, à partir du numéro de série 55 304 524

REMARQUE

Il n'est plus possible de remplacer les plaquettes et le disque de frein à partir du numéro de série 55 304 524.



6.9 REMPLACEMENT DU GROUPE LEVIER TRACTION (➤ dans les modèles à transmission hydrostatique)

- Renverser le couvre-roues [voir 2.7].
- Enlever la goulotte d'éjection [voir 5.5]

Avec la pédale relâchée, démonter la tige **(1)** de liaison à l'axe arrière en dévissant l'écrou du pivot **(2)** et la tige **(3)** de liaison à la pédale en dévissant l'écrou du pivot **(4)**.

Enlever le barillet **(5)** et détacher le câble **(6)** de retour.

Desserrer les deux écrous inférieurs arrière **(7)** du support **(8)** du réservoir et dévisser l'écrou inférieur avant **(9)** de façon à pouvoir incliner vers l'arrière tout le support avec le réservoir et libérer l'un des deux trous du support **(10)**, dévisser ensuite la vis **(11)** afin de pouvoir enlever tout le groupe du levier.

Monter le nouveau groupe en le maintenant tout déplacé vers la droite, en le fixant de manière stable, avec le support du réservoir, à l'aide de l'écrou **(9)** et de la vis **(11)**.

Accrocher le barillet **(5)** du câble **(6)** et remonter les pivots **(2)** et **(4)** sans bloquer complètement les écrous correspondants et après avoir desserré les écrous de réglage des tiges **(1)** et **(3)**.

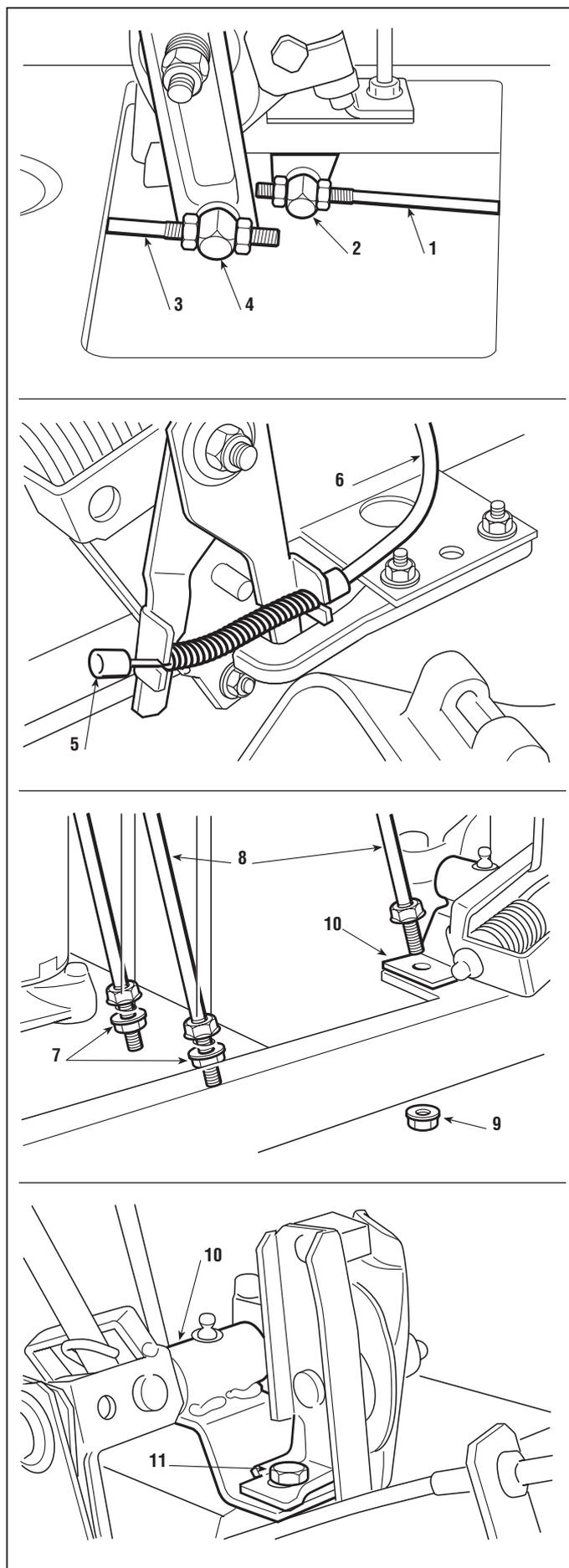
Vérifier que l'élément terminal **(12)** du crochet est positionné de façon à ne pas interférer avec le mouvement oscillatoire du levier **(13)** et qu'il bloque le mouvement du levier **(14)**.

Si nécessaire, desserrer seulement la vis postérieure **(15)** et déplacer de ce qu'il faut l'élément terminal **(12)** jusqu'à obtenir la condition susmentionnée. Si, par inadvertance, on desserre les deux vis **(15)** et **(16)** en perdant la position d'origine, il faut procéder au...

- Réglage de l'arrêt [voir 4.5.E].

Une fois ces opérations terminées...

- Rechercher la position de "point mort" du levier [voir 4.5.A].



MANUEL D'ATELIER

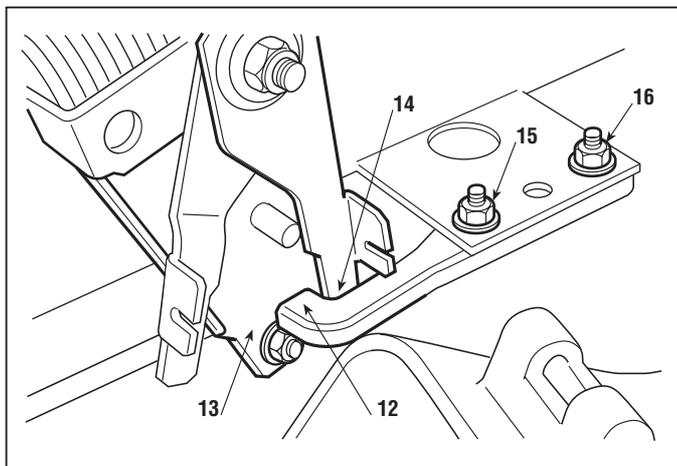
➡ Régler la tige de déblocage du dispositif d'em-
brayage [voir 4.5.B].

➡ Régler le câble de retour du levier [voir 4.5.D].

et, enfin ...

➡ Remonter la goulotte [voir 5.5].

➡ Refermer le couvre-roues [voir 2.7].



Couples de serrage

7 - 9 Ecrous support réservoir	25 ÷ 30 Nm
11 Vis support levier traction	25 ÷ 30 Nm

MANUEL D'ATELIER

6.10.0 - REMPLACEMENT DU CABLE RETOUR LEVIER

de 1998 à

page 1 / 1

6.10 REMPLACEMENT DU CABLE RETOUR LEVIER (➤ dans les modèles à transmission hydrostatique)

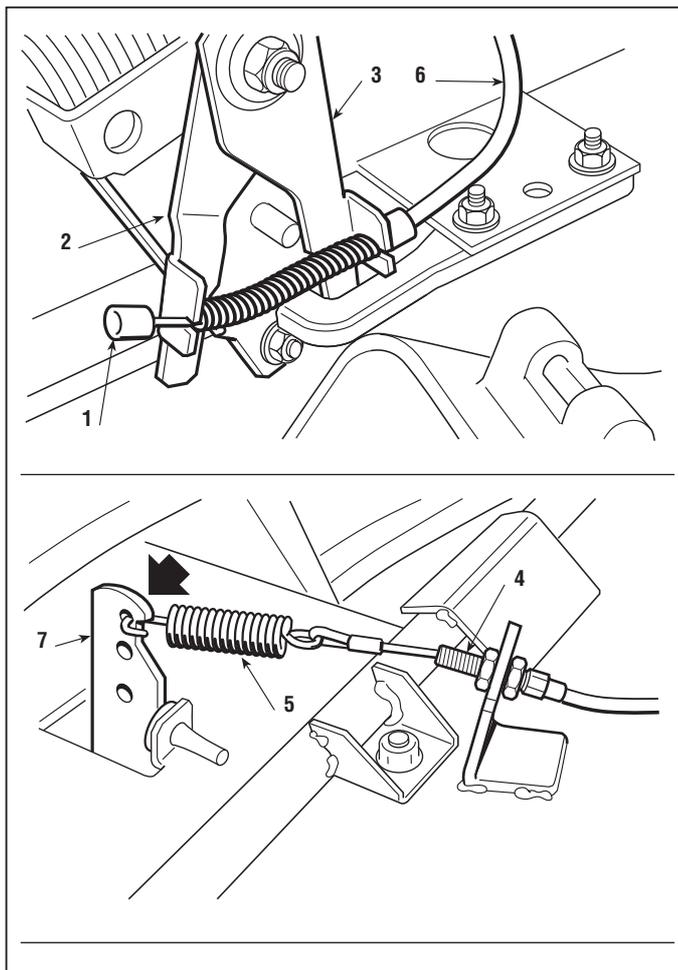
- Soulever le couvre-roues [voir 2.7].
- Enlever la goulotte d'éjection [voir 5.5]

Avec la pédale relâchée, décrocher le barillet (1) du levier (2), l'enlever du levier (3), desserrer l'écrou (4) du dispositif de réglage, détacher le ressort (5) et enlever le câble (6).

Commencer le montage par le ressort (5) en utilisant le trou supérieur du levier (7) et en répétant ensuite en ordre inverse les opérations susmentionnées.

Une fois le montage terminé,

- Exécuter le réglage du câble [voir 4.5.D].
- Remonter la goulotte [voir 5.5].
- Refermer le couvre-roues [voir 2.7].



MANUEL D'ATELIER

6.11.0 - REMPLACEMENT DES DISQUES DE FRICTION DU DISPOSITIF D'EMBRAYAGE

de 1998 à

page 1 / 1

6.11 REMPLACEMENT DES DISQUES DE FRICTION DU DISPOSITIF D'EMBRAYAGE (► dans les modèles à transmission hydrostatique)

Les disques de friction peuvent devenir inefficaces s'ils se salissent d'huile ou de graisse ou s'ils sont lubrifiés par erreur par l'utilisateur et, dans ce cas, ils doivent être remplacés.

➡ Soulever le couvre-roues [voir 2.7].

Dévisser l'écrou (1) et démonter le pivot (2) du levier (3); en dévissant l'écrou (4), on peut enlever le ressort (5) et le levier (3).

Desserrer l'écrou (6) pour permettre le coulissement du secteur (7) et l'extraire de l'arbre carré (8) avec les deux disques de friction (9) et les deux disques en acier (10).

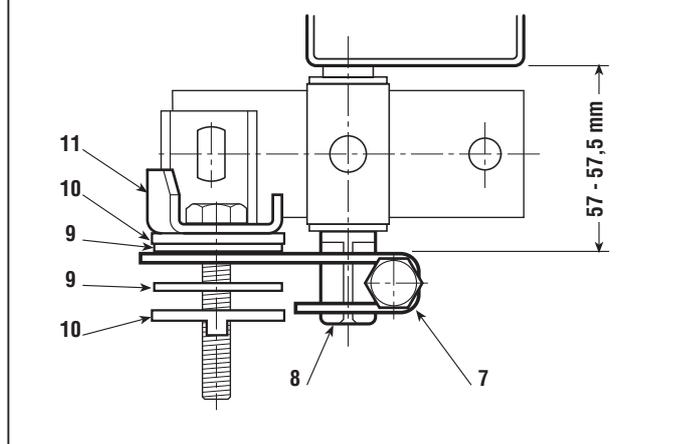
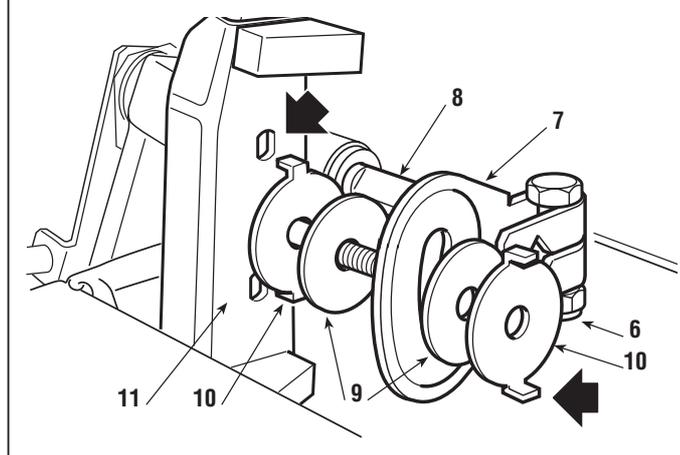
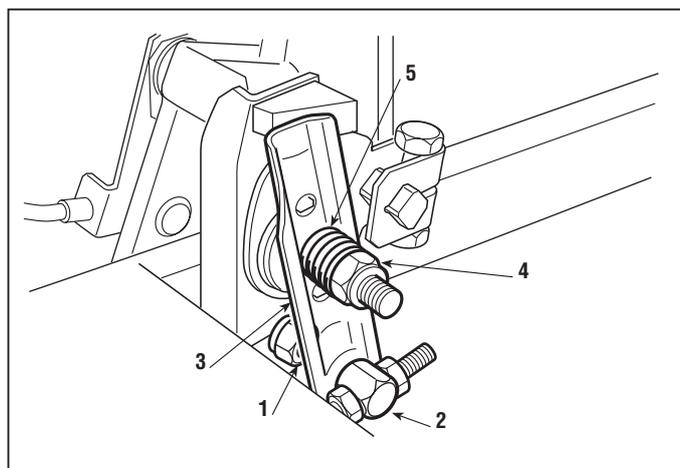
Lors du montage, exécuter dans l'ordre inverse les opérations décrites, en veillant à positionner correctement les deux languettes des disques en acier dans les logements prévus à cet effet réalisés sur le levier (3) et sur l'étrier de support (11) tout en s'assurant que le secteur (7) est poussé sur l'arbre (8) jusqu'à obtenir la cote indiquée de 57 - 57,5 mm.

Une fois le montage terminé ...

➡ Procéder au réglage de la tige de déblocage [voir 4.5.B].

➡ Procéder au réglage du ressort [voir 4.5.C].

➡ Refermer le couvre-roues [voir 2.7].



Couple de serrage

6 Ecrou secteur levier traction 10 ÷ 15 Nm

◀◀	6.12.0 - REMPLACEMENT DU CABLE DE DEBLO- CAGE DE LA TRANSMISSION	▶▶	de 1998 à 2002
			page 1 / 1

6.12 REMPLACEMENT DU CABLE DE DEBLOCAGE DE LA TRANSMISSION (► dans les modèles à transmission hydrostatique)

☛ Soulever le couvre-roues [voir 2.7].

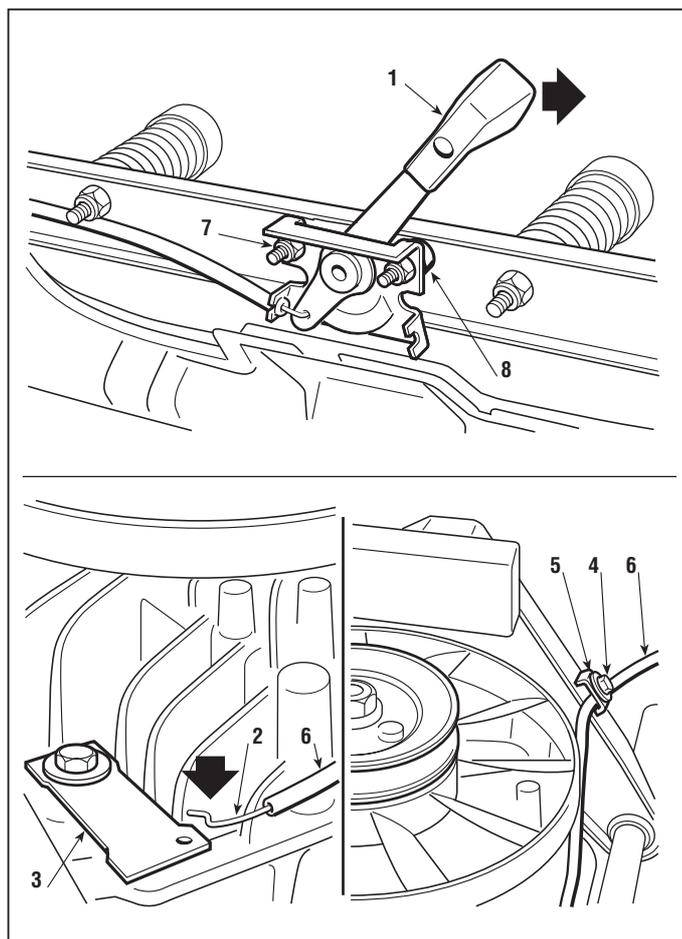
Déplacer le levier de commande **(1)** vers la gauche de façon à ce que le câble **(2)** sorte du côté du groupe hydrostatique pour permettre de le détacher du levier **(3)**.

Desserrer les vis **(4)** de la plaquette **(5)** et faire coulisser le câble **(6)** à travers les colliers et les serre-câbles jusqu'à l'extraire complètement.

Dévisser les deux écrous **(7)** situés au-dessous de la plaquette pour enlever le groupe complet avec le levier de commande.

Lors du montage, se rappeler de repositionner les entretoises **(8)** entre la plaquette et la traverse.

☛ Refermer le couvre-roues [voir 2.7].



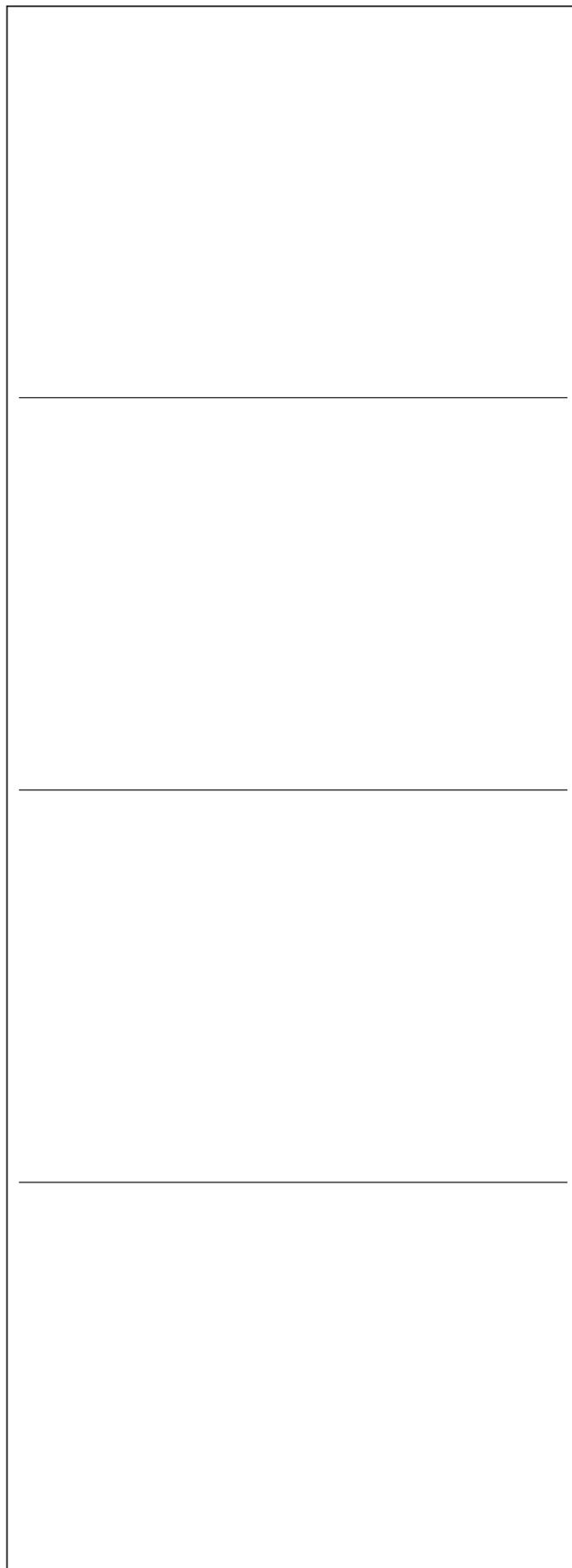
MANUEL D'ATELIER

6.12H REMPLACEMENT DU CÂBLE DE TIGE D'ACCOUPLLEMENT DE TRANSMISSION (► modèles avec boîte hydrostatique)

Pour les modèles MR 385, à partir du numéro de série 55 304 524

REMARQUE

A partir des numéros de série 8200001, les accouplements de transmission sont contrôlés par une tige rigide [voir 5.7].



MANUEL D'ATELIER

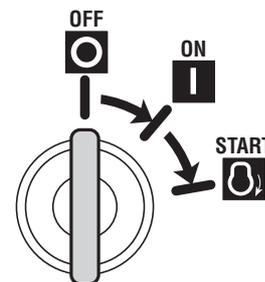
◀◀	7.1.0 - GUIDE D'IDENTIFICATION DES ANOMALIES CAUSEES PAR LE SYSTEME ELECTRIQUE	▶▶	de 1998 à
			page 1 / 3 ▶

7.1 GUIDE D'IDENTIFICATION DES ANOMALIES CAUSEES PAR LE SYSTEME ELECTRIQUE

Nous présentons ci-dessous quelques anomalies liées au mauvais fonctionnement du système électrique, ainsi que les causes probables et les remèdes qu'il faut adopter.

Si la panne persiste après qu'on a effectué les contrôles nécessaires, prendre contact avec le Centre d'Assistance responsable au niveau du territoire.

Les cartes électroniques qui ne fonctionnent plus doivent toujours être remplacées; ne pas essayer de les réparer ni d'en changer des composants.



PROBLÈME	CAUSE	SOLUTION
1. Intervention de la protection à redémarrage automatique1)...		
a) ... à l'insertion de la clef pos. «ON»:	Inversion de la polarité de la batterie	Contrôler les branchements de la batterie
	Court-circuit vers la masse	Contrôler les connecteurs, les câblages et les microcontacteurs
b) ...en pos. «START» ou après quelques secondes d'emploi	Batterie sulfatée (n'accepte plus la recharge)	Remplacer la batterie
	Carte en panne ou mouillée	Contrôler et sécher avec un jet d'air tiède à basse pression (sèche-cheveux)
	Batterie débranchée ou absente	Brancher de nouveau la batterie, qui doit toujours être branchée
	Branchements de la batterie oxydés ou incertains	Contrôler et nettoyer les branchements
c) ... après plusieurs minutes d'emploi:	Masse peu sûre ou absente du régulateur de charge	Contrôler les branchements à la masse et les vis de fixation du régulateur
	Surtensions dues au mauvais fonctionnement du régulateur	Contrôler le circuit de recharge [voir 7.7]
	Batterie déconnectée ou détériorée pendant l'utilisation	Contrôler la batterie ou les câblages
2. Avec la clef en pos. «ON», le voyant reste éteint	La batterie n'alimente pas la carte	Contrôler les câbles de branchement Contrôler l'état de la batterie [voir 7.8]
	Masse absente de la batterie ou de la carte sur le châssis	Contrôler et rétablir
	Interruption du fusible de 6,3 A	Changer de fusible (type retardé de 6,3 A)
	Inversion de la polarité de la batterie	Contrôler les branchements. ATTENTION! Dans ce cas, la carte s'endommage irrémédiablement et il faut la remplacer car devenue inutilisable!
3. Le voyant s'allume, mais, avec la clef en pos. «START», le démarreur ne tourne pas ou manque de puissance (démarrage incertain)	La batterie ne fournit pas assez de courant	Recharger la batterie [voir 7.8]
	Masse de la batterie peu sûre, ou absente du relais de démarrage ou moteur	Contrôler et remettre en fonction
	Défaut dans le relais de démarrage	Vérifier que le relais de démarrage s'active [voir 7.5]

1) L'intervention de la protection à redémarrage automatique de la carte électronique est signalée par la LED qui ne s'allume pas ou qui s'éteint pendant le travail, avec l'arrêt ou un fonctionnement irrégulier du moteur.

MANUEL D'ATELIER

◀◀	7.1.0 - GUIDE D'IDENTIFICATION DES ANOMALIES CAUSEES PAR LE SYSTEME ELECTRIQUE	▶▶	de 1998 à
			page ◀ 2 / 3 ▶

PROBLÈME	CAUSE	SOLUTION
4. Le voyant clignote avec la clef en pos. «START» et le démarreur ne tourne pas	Vous n'êtes pas en condition de démarrage [voir le tableau récapitulatif logique 7.2]	Après s'être assurés que les conditions d'autorisation sont respectées, contrôler tous les microcontacteurs [voir 7.3] et les câblages correspondants.
	Mauvais fonctionnement de la carte électronique	Essayer de remplacer la carte par une autre dont on est sûr du bon fonctionnement
5. Le démarreur tourne, mais le moteur ne démarre pas	Manque d'arrivée d'essence	Contrôler le robinet et le filtre à essence
	Système d'allumage inefficace	Contrôler le fixage du capuchon de la bougie Contrôler si les électrodes de la bougie sont propres et vérifier que leur distance respective est correcte.
6. Le démarreur reste activé après le démarrage et ne se désactive pas lorsque l'on retire la clé	Problèmes mécaniques de retour au niveau des plots mobiles du relais de démarrage	Frapper légèrement le corps du relais; le changer s'il ne se débloque pas
	Contact à masse incertain sur le châssis, qui provoque des étincelles et des vibrations des contacts des relais avec conséquent collage mécanique	Contrôler l'efficacité du branchement à la masse du relais
	Fonctionnement du démarreur irrégulier à cause de problèmes mécaniques ou électriques provoquant une absorption plus forte, avec pour conséquence un collage des contacts du relais	Contrôler le démarreur
7. Le démarreur s'insère dès que la clé est sur la position «ON», et ne se désactive que lorsque l'on retire la clef (voyant allumé)	Problèmes de fonctionnement de la carte	Changer de carte
8. Le témoin lumineux ne s'allume pas lorsque la clé est sur la position «ON», mais la machine marche	Problèmes au niveau du circuit électronique ou de la led de signalisation	Changer de carte (REMARQUE: Il est cependant possible de terminer le travail, mais il faut remplacer la carte ou la LED de signalisation le plus tôt possible)
9. Le voyant faiblit et s'éteint après plusieurs heures de travail	Rechargement insuffisant	S'assurer que le câble de rechargement n'est pas débranché
		S'assurer qu'il n'y a pas de dispersions provoquées par une mauvaise isolation des câbles
		Contrôler l'efficacité du régulateur [voir 7.7]
10. Le moteur s'éteint pendant l'emploi, pour des raisons qui ne sont pas dues à l'intervention de la protection	Intervention ou panne des dispositifs de sécurité	Contrôler le fonctionnement des microcontacteurs et des câblages correspondants [voir 7.3 et 7.6]
	Détachement accidentel d'un câble électrique	Contrôler tous les câblages
	La marche du moteur n'est pas autorisée [voir le tableau récapitulatif logique 7.2]	Après s'être assurés que les conditions d'autorisation au démarrage sont respectées, contrôler tous les microcontacteurs [voir 7.3] et les câblages correspondants

MANUEL D'ATELIER

◀◀	7.1.0 - GUIDE D'IDENTIFICATION DES ANOMALIES CAUSEES PAR LE SYSTEME ELECTRIQUE	▶▶	de 1998 à
			page ◀ 3 / 3

PROBLÈME	CAUSE	SOLUTION
11. Intervention du fusible de 6,3 A	Court-circuit ou surcharge sur le côté de puissance de la carte (bloc d'allumage, relais de démarrage) et connecteur recharge (▶ à partir du numéro de série 43 699 542)	Chercher le dispositif utilisateur défectueux et le remplacer [voir 7.4 - 7.5]
	Court-circuit ou détérioration du système de protection de la carte (côté puissance)	Essayer de remplacer la carte par une autre dont on est sûr; si le problème disparaît, remplacer définitivement la carte détériorée
12. Absence de signalisation acoustique de la condition de "bac plein"	Absence de branchement à la masse du microcontacteur bac plein (▶ jusqu'au numéro de série 43 699 493)	Enlever le vernis sous l'écrou du branchement à la masse sur la plaque arrière
	Anomalies de fonctionnement ou panne des microcontacteurs lame et signalisation de bac plein	Contrôler les microcontacteurs et les câblages
	Anomalies de fonctionnement ou panne de la carte électronique	Essayer de remplacer la carte par une autre dont on est sûr; si le problème disparaît, remplacer définitivement la carte détériorée

MANUEL D'ATELIER

◀◀	7.2.0 - TABLEAU RECAPITULATIF DES INTERVENTIONS DES DISPOSITIFS DE SECURITE	▶▶	de 1998 à
			page 1 / 1

7.2 TABLEAU RECAPITULATIF DES INTERVENTIONS DES DISPOSITIFS DE SECURITE



Ce tableau présente les interventions des dispositifs de sécurité au cours des différentes situations de travail.

Remarque

- 1) ➤ Jusqu'au numéro de série 43 699 493
 2) ➤ A partir du numéro de série 43 699 542

A) DÉMARRAGE (pos. «START»)

OPERATEUR	BAC	LAME	TRANSMISSION	FREIN STATIONN.	MOTEUR	VOYANT
Assis	N'influe pas	Embrayée	N'influe pas	N'influe pas	NE démarre PAS	Clignotant
Assis	N'influe pas	Débrayée	Embrayée	N'influe pas	NE démarre PAS	Clignotant
Absent	N'influe pas	Débrayée	Point mort	Déclenché	NE démarre PAS ²⁾	Clignotant
Absent	N'influe pas	Débrayée	Point mort	Déclenché	Démarre ¹⁾	Allumé
Assis	N'influe pas	Débrayée	Point mort	N'influe pas	Démarre	Allumé
Absent	N'influe pas	Débrayée	Point mort	Déclenché	Démarre	Allumé

B) LORS DE LA MARCHÉ OU DE LA TONTE

OPERATEUR	BAC	LAME	TRANSMISSION	FREIN STATIONN.	MOTEUR	VOYANT
Assis	Monté	Embrayée	N'influe pas	N'influe pas	Tourne	Allumé
Absent	N'influe pas	Débrayée	Point mort	Enclenché	Tourne	Allumé
Absent	N'influe pas	Débrayée	Point mort	N'influe pas	Tourne ¹⁾	Allumé
Absent	N'influe pas	Débrayée	Point mort	N'influe pas	S'arrête ²⁾	Allumé
Assis	N'influe pas	Embrayée	Embrayée	Enclenché	S'arrête	Allumé
Assis	Absent	Embrayée	N'influe pas	N'influe pas	S'arrête	Allumé
Absent	N'influe pas	Embrayée	N'influe pas	N'influe pas	S'arrête	Allumé
Absent	N'influe pas	Débrayée	Embrayée	N'influe pas	S'arrête	Allumé

MANUEL D'ATELIER

7.3.0 - CONTRÔLE DU FONCTIONNEMENT DES MICROCONTACTEURS DE SÉCURITÉ

de 1998 à

page 1 / 1

7.3 CONTRÔLE DU FONCTIONNEMENT DES MICROCONTACTEURS DE SÉCURITÉ

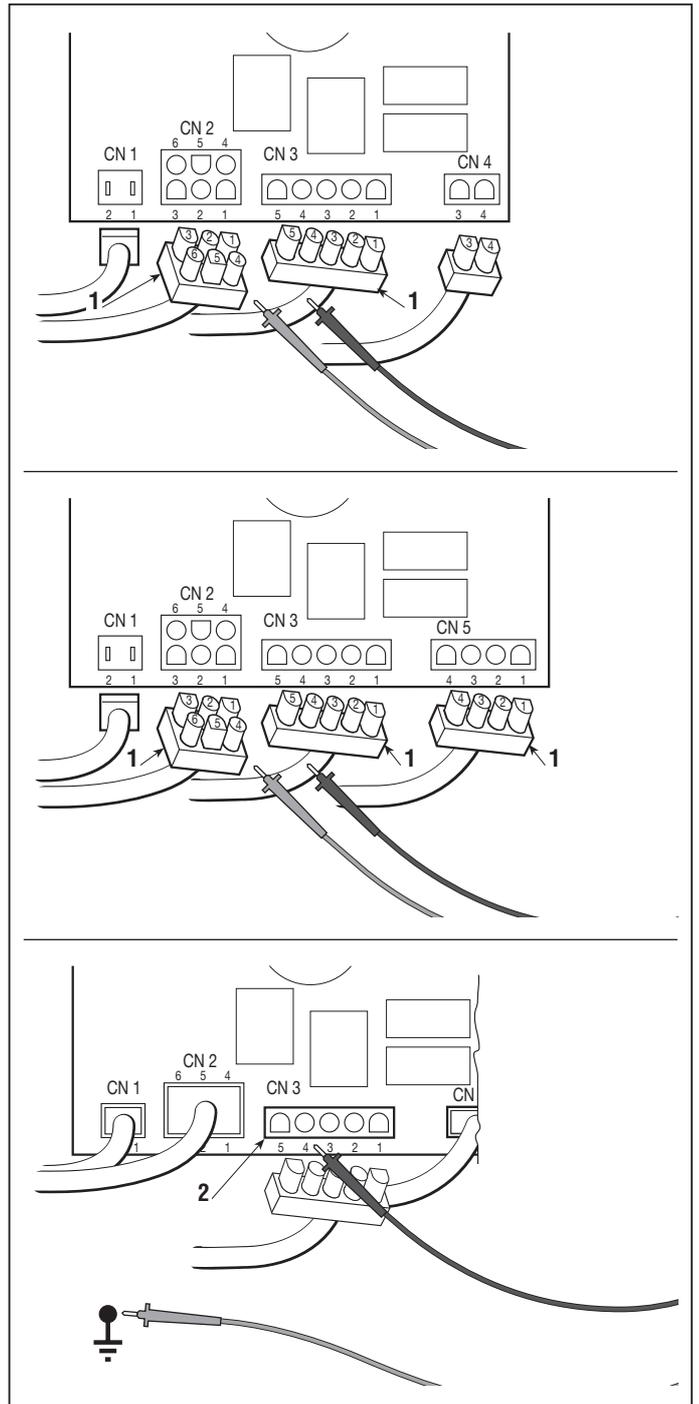
Ce contrôle est exécuté en débranchant tous les connecteurs et en utilisant le multimètre dans la fonction d'Ohmmètre. Cette opération doit être effectuée lorsque l'opérateur n'est pas au volant, en établissant le contact sur les creux des plots du connecteur femelle du câblage (1); les résultats à obtenir doivent être les suivants:

N° Plots	Lecture du testeur et situation		
MICROCONTACTEUR PRÉSENCE BAC			
3 - 6 (CN2)	∞ (sans bac)	O (avec bac)	
MICROCONTACTEUR SIÈGE			
3 - 5 (CN2)	∞ (absent)	O (assis)	
MICROCONTACTEUR FREIN STATIONNEMENT (► si présente)			
3 (CN2) - 1 (CN5)	∞ (libre)	O (embrayé)	
MICROCONTACTEUR LAME			
3 - 4 (CN2)	O (embrayée)	∞ (débrayée)	
SIGNAL "POINT MORT"			
3 - 1 (CN2)	O (vitesse)	∞ (point mort)	
MICROCONTACTEUR BAC PLEIN			
2 (CN2) - Masse	O (plein)	∞ (vide)	
BLOC DE DÉMARRAGE			
1 - 2 (CN3)	∞ (OFF)	O (ON)	O (START)
1 - 3 (CN3)	∞ (OFF)	∞ (ON)	O (START)

ARRÊT DU MOTEUR

Cette opération doit être exécutée en établissant un contact des fiches sur les plots de la carte (2) en maintenant branchés tous les autres connecteurs; elle doit donner ce résultat:

N° Plots	Lecture du testeur et situation
5 (CN3) - Masse	O (Toujours)



MANUEL D'ATELIER

7.4.0 - CONTRÔLE DE L'ALIMENTATION A LA BARRETTE DE CONNEXION

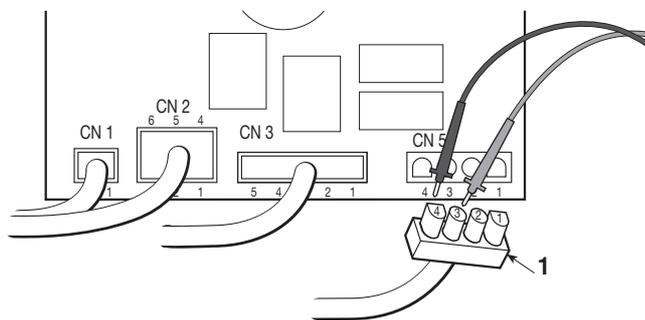
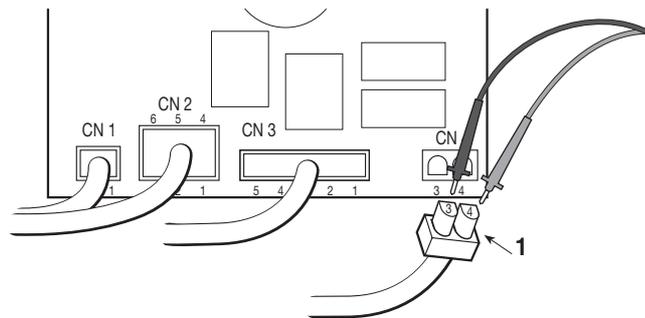
de 1998 à

page 1 / 1

7.4 CONTRÔLE DE L'ALIMENTATION A LA BARRETTE DE CONNEXION

Ce contrôle est effectué avec le multimètre mis en position Voltmètre (Volt DC 0 ÷ 20); la fiche noire est sur la borne 3 (CN4 ou CN5, en fonction du type de carte) et la fiche rouge sur le terminal 4 (CN4 ou CN5, en fonction du type de carte) du connecteur **(1)** du câblage.

La lecture indique le voltage de la batterie; il ne devrait jamais descendre au-dessous de 11 Volts.



MANUEL D'ATELIER

7.5.0 - CONTROLE DU FONCTIONNEMENT DU RELAIS D'ALLUMAGE

de 1998 à

page 1 / 1

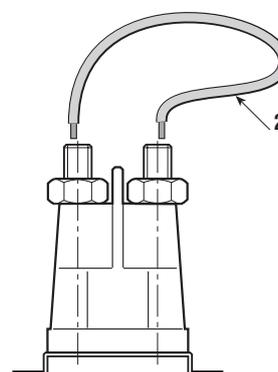
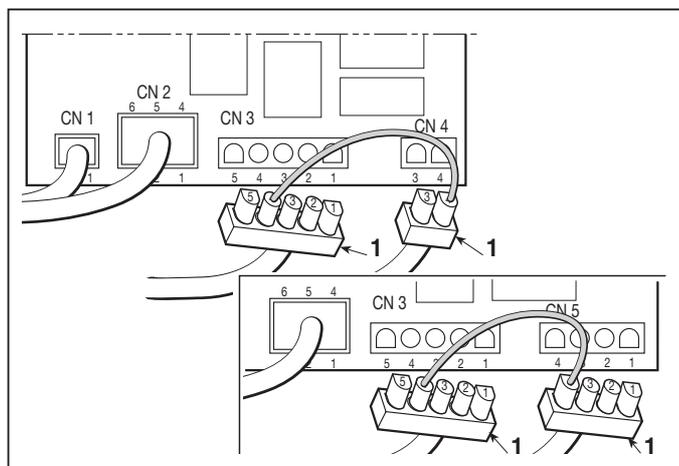
7.5 CONTROLE DU FONCTIONNEMENT DU RELAIS D'ALLUMAGE

Débrancher les connecteurs CN3 et CN4 ou CN5. Si l'on fait un pont **(1)** entre les terminaux 4 (CN4 ou CN5, en fonction du type de carte) et 4 (CN3) des connecteurs du câblage **(1)**, on doit entendre le déclic de la bobine du relais et le démarreur doit se mettre en marche.

Si le relais se déclenche mais que le démarreur ne se met pas en fonction, faire un pont **(2)** avec un câble à grosse section (5 mm²) entre les plots de puissance du relais.

Si le démarreur se met alors en marche, rechercher l'anomalie à l'intérieur du relais ou le remplacer; en cas contraire, contrôler le démarreur et son câblage.

Si, après ces essais, le moteur démarre et ne s'arrête pas avec la commande à clé, il faut remonter le connecteur CN3 sur la carte pour rétablir la fonction d'arrêt.



MANUEL D'ATELIER

7.6.0 - CONTROLE DU FONCTIONNEMENT DE LA CARTE ELECTRONIQUE

de 1998 à

page 1 / 1

7.6 CONTROLE DU FONCTIONNEMENT DE LA CARTE ELECTRONIQUE

A) Alimentation de la carte

Pour effectuer ce contrôle, il faut:

- Mettre la clé sur «ON»
- Connecteur CN2 débranché de la carte, tous les autres connecteurs insérés.

Le voyant lumineux doit alors s'allumer.

B) Contrôle de l'alimentation des sécurités et des services

Ce contrôle est effectué par le testeur fonctionnant en Voltmètre (Volt DC 0 ÷ 20), la fiche noire étant à la masse et la rouge sur le terminal 3 (CN2) du connecteur de la carte (2).

La lecture du testeur indique le voltage de la batterie.

C) Contrôle du fonctionnement de la protection à rétablissement automatique

Pour effectuer ce contrôle, procéder comme dans la situation décrite au point "A":

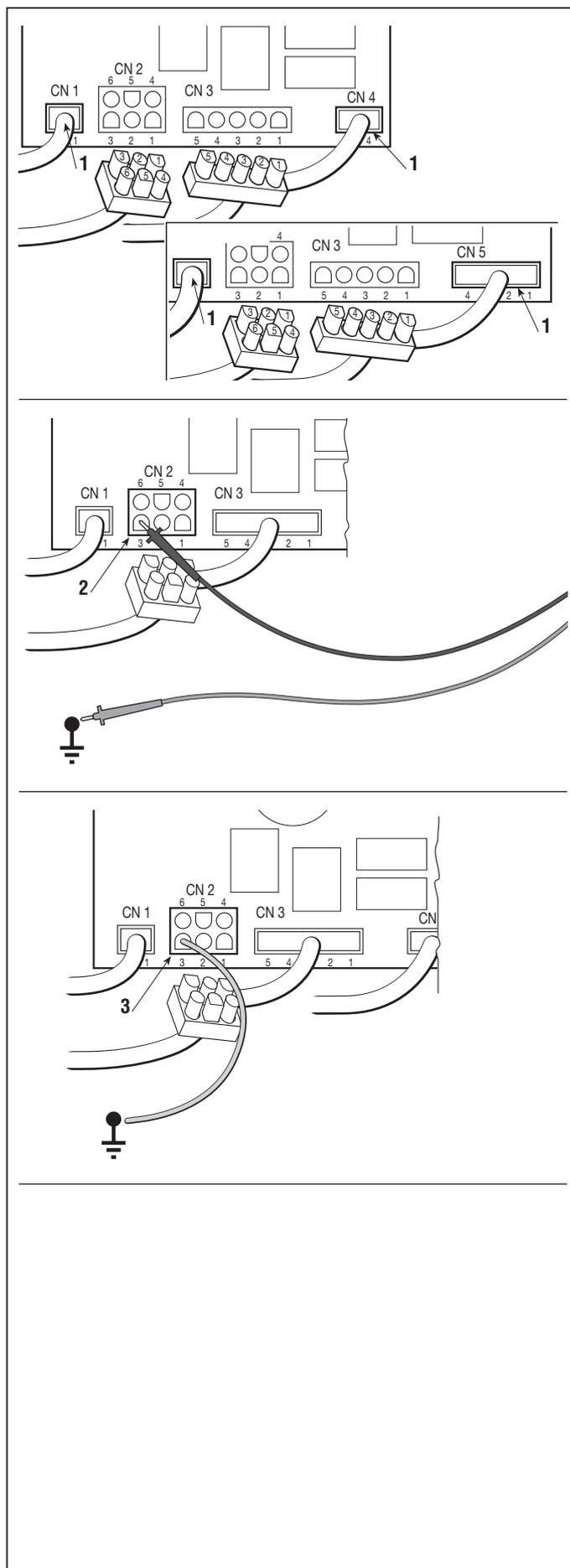
Si l'on raccorde à la masse du châssis le terminal 3 du connecteur CN2 **de la carte (3)**, le voyant doit s'éteindre à cause de l'intervention de la protection; si l'on interrompt la connexion à la masse, le voyant doit se rallumer.

REMARQUE

Au cours de cet essai, la protection à rétablissement automatique atteint des températures très élevées (environ 160° C) qui rentrent dans le cadre normal de fonctionnement, tout comme un peu de fumée à l'intérieur de la boîte transparente, due à la surchauffe de la poudre qu'elle contient.



ATTENTION! Ne pas toucher ce composant de la carte tant qu'il n'a pas suffisamment refroidi.



MANUEL D'ATELIER

◀◀	7.7.0 - CONTROLE DU CIRCUIT DE RECHARGEMENT	▶▶	de 1998 à
			page 1 / 1

7.7 CONTROLE DU CIRCUIT DE RECHARGEMENT

Le régulateur de charge a la fonction de fournir à la batterie un flux de courant à tension constante d'environ 14-15 Volts, en intervenant à chaque fois que la tension en sortie du générateur dépasse ce seuil. Un régulateur défectueux peut charger la batterie de façon insuffisante (ce qui comporte l'exécution de recharges fréquentes) ou, au contraire, fournir une surtension qui provoque l'intervention de la protection à redémarrage automatique).

Avant de contrôler le circuit de recharge, contrôler que:

- les branchements sont corrects;
- les masses sont bien branchées; en particulier le branchement à la masse du régulateur;
- la batterie est chargée et qu'elle n'est pas sulfatée [voir 7.8]

A) Contrôle du seuil minimum de charge

Démarrer le moteur et le maintenir au ralenti. Avec le multimètre en fonction de voltmètre, mesurer la tension aux bornes de la batterie: si la valeur tend à diminuer, même lentement, cela signifie que le régulateur ne charge pas suffisamment et qu'il doit être remplacé.

B) Contrôle du seuil maximum de charge

Démarrer le moteur et le porter au maximum de tours. Avec le multimètre en fonction de voltmètre, mesurer la tension aux bornes de la batterie: la valeur devrait augmenter lentement jusqu'à se stabiliser sur 14-15 volts en l'espace de 10-15 minutes.

Si cette valeur est dépassée jusqu'à provoquer l'arrêt du moteur à cause de l'intervention de la protection à rétablissement automatique (à environ 16 Volts), cela signifie que le régulateur charge trop et doit être remplacé.

7.8 SOIN ET ENTRETIEN DE LA BATTERIE ETANCHE

A) Informations générales

Dans une batterie étanche à recombinaison, l'électrolyte de chaque élément est soigneusement dosé en phase de production et scellé à l'origine, afin de garantir une efficacité maximum pendant toute la durée de vie de la batterie.

Avec une batterie de ce type, il n'est pas nécessaire d'ajouter de l'eau ou de l'acide et il ne faut jamais l'ouvrir ou enlever son couvercle.

B) Recommandations pour une utilisation correcte

Pour maintenir l'efficacité de la batterie et augmenter sa durée de vie, il faut prendre quelques précautions:

- garder toujours la batterie en bonnes conditions de charge;
- recharger toujours dans un délai d'un mois au maximum une batterie déchargée, sinon les éléments pourraient s'endommager et ne plus accepter la charge (sulfatation);
- recharger toujours la batterie avant et après une période d'inactivité prolongée ou de stockage.

ATTENTION!

Recharger uniquement avec un chargeur de batteries à tension constante. En utilisant un chargeur de batteries de type différent, on peut endommager la batterie. Pour la recharge, le modèle suivant est disponible:

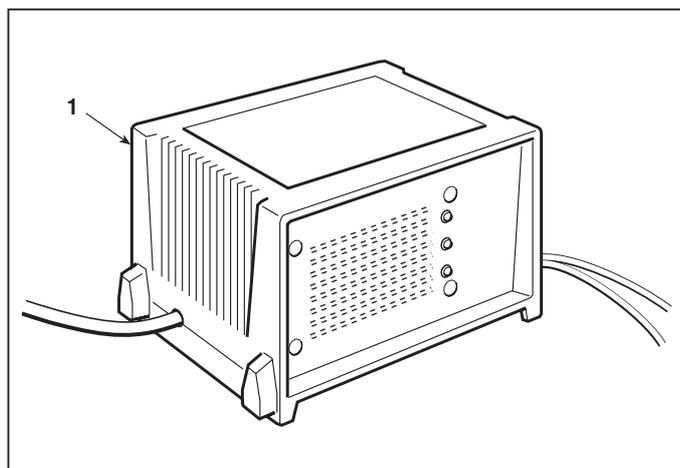
- code 82180060/0 de 4 Ampères **(1)**

qui fournit une recharge optimale de la batterie.

C) Consignes pour la recharge de la batterie

La recharge est une opération particulièrement importante pour la durée de vie de la batterie; elle doit être exécutée selon les prescriptions suivantes:

- ne pas recharger les batteries avec le boîtier cassé ou abîmé;
- lire attentivement les instructions d'utilisation fournies avec le chargeur de batterie et avec la batterie;
- utiliser le chargeur de batterie adapté;
- recharger dans un environnement avec une température comprise entre +10 et +30 °C;
- s'assurer que, pendant la recharge, la batterie ne



MANUEL D'ATELIER

◀◀	7.8.0 - SOIN ET ENTRETIEN DE LA BATTERIE ETANCHE	▶▶	de 1998 à
			page ◀ 2 / 2

chauffe pas au-dessus de 50 °C; si tel est le cas, interrompre immédiatement la recharge et remplacer la batterie car inutilisable.

Avec la batterie débranchée (et au repos depuis au moins 12 heures) et avec le multimètre en fonction de volt-mètre, mesurer la tension entre les pôles; la valeur relevée (tension avec le circuit ouvert) fournit l'indication des opérations à exécuter qui sont reportées sur le tableau suivant:

Tension batterie à circuit ouvert	Etat batterie	Opération à exécuter
> 12,6 Volt	Parfaitement chargée	Aucune
< 12,4 Volt	Déchargée	Recharge

Contrôler la tension de la batterie après au moins 12-24 heures de la recharge.

◀◀	7.9.0 - MONTAGE DES MICROCONTACTEURS DE SECURITE	▶▶	de 1998 à 2002
			page 1 / 1

7.9 MONTAGE DES MICROCONTACTEURS DE SECURITE

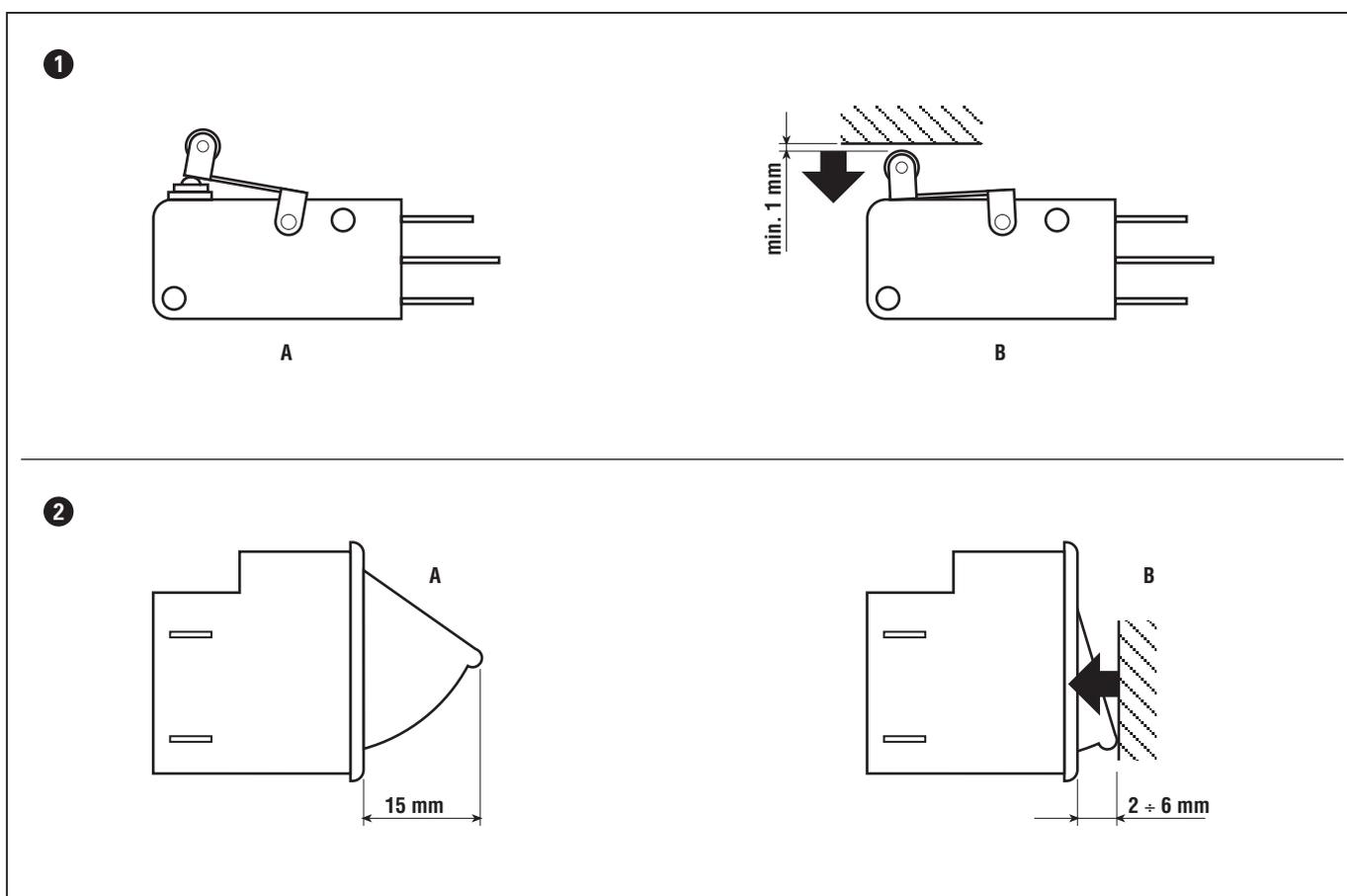


IMPORTANT

Pour que les microcontacteurs interviennent toujours de façon appropriée, il faut respecter la position exacte de montage en se référant aux dessins qui indiquent les types d'utilisation prévus pour chaque type de microcontacteur.

A = Libre

B = Actionné



◀◀	7.9.1 - MONTAGE DES MICROCONTACTEURS DE SECURITE	▶▶	de 2003 à
			page 1 / 1

7.9 MONTAGE DES MICROCONTACTEURS DE SECURITE

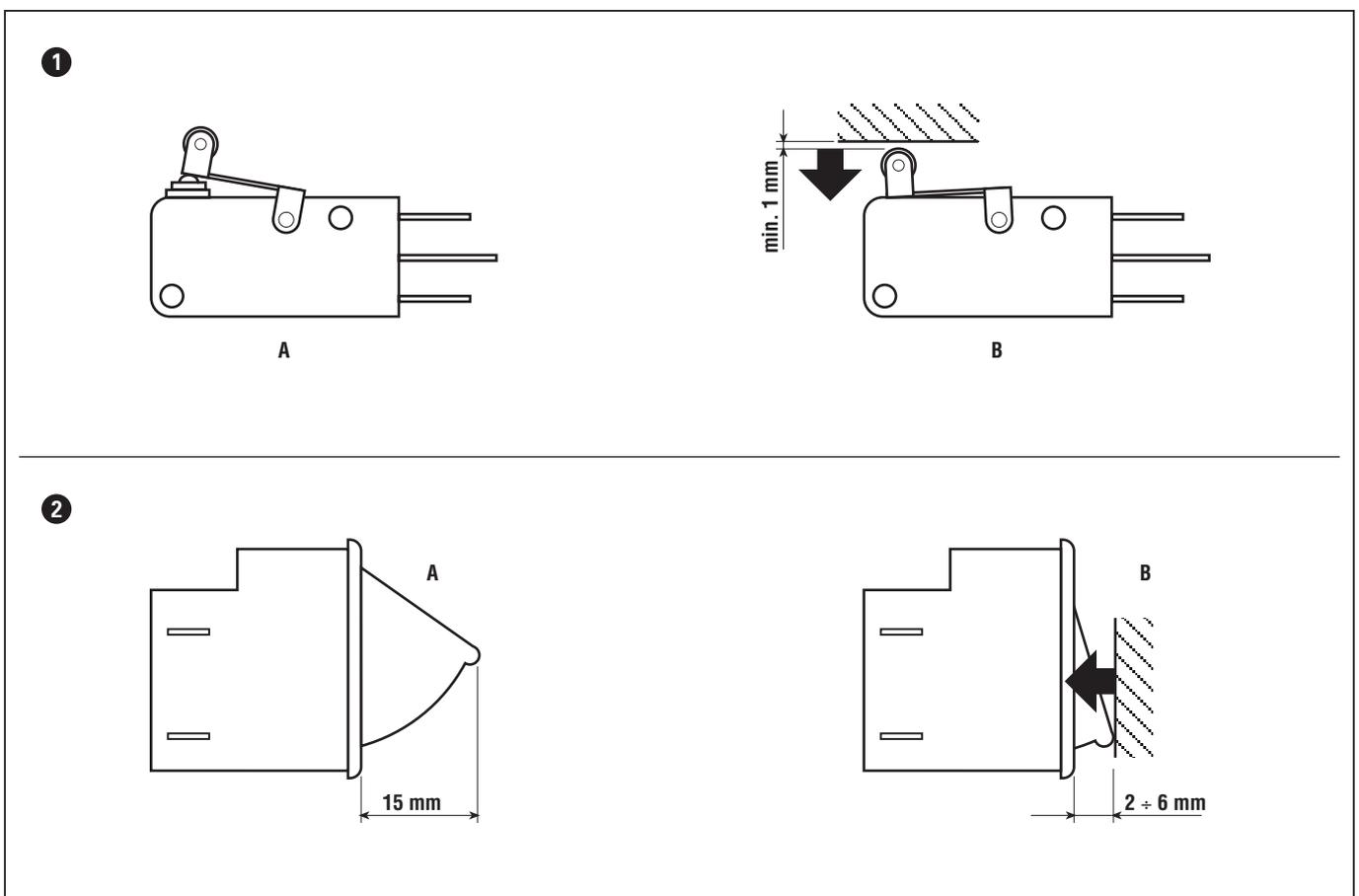


IMPORTANT

Pour que les microcontacteurs interviennent toujours de façon appropriée, il faut respecter la position exacte de montage en se référant aux dessins qui indiquent les types d'utilisation prévus pour chaque type de microcontacteur.

A = Libre

B = Actionné

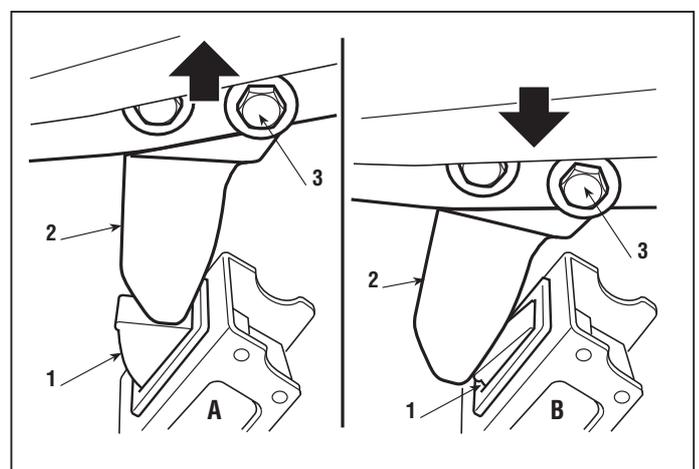


Le réglage du micro de sécurité **(1)** du siège doit être effectué exclusivement en variant la position de la came **(2)** après avoir desserré les deux vis de fixation **(3)**.

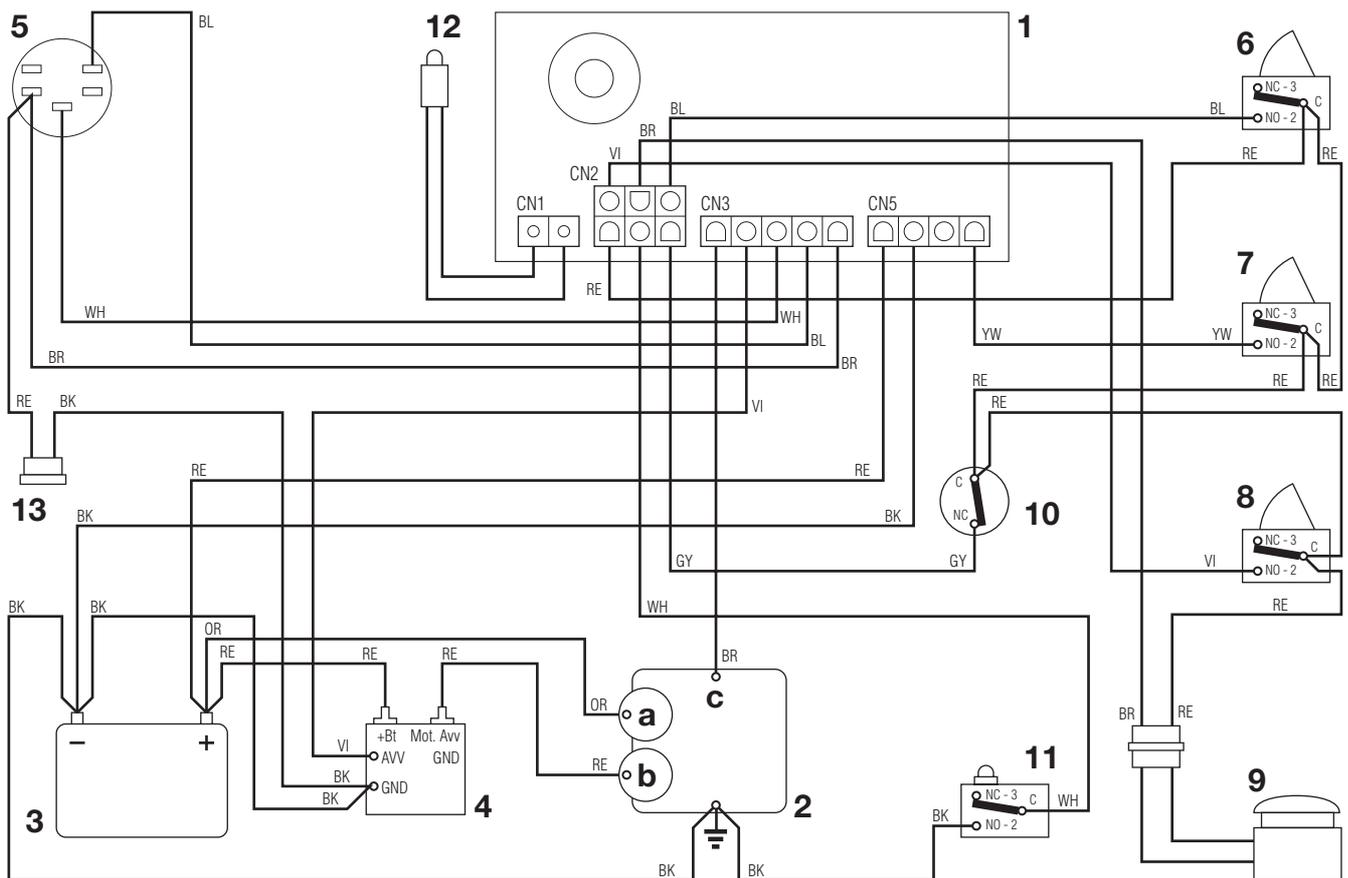
Le réglage est correct quand les conditions suivantes sont satisfaites:

A = siège libre: le profil inférieur de la came **(2)** doit effleurer le poussoir du micro, sans le mettre en action;

B = siège avec opérateur assis: le profil latéral de la came **(2)** doit appuyer sur le poussoir, en laissant au moins 2-3 mm. de possibilité supplémentaire de course.



➊ Avec cartes code 6126 430 1400 (Manufacteur code: 25722415/0)

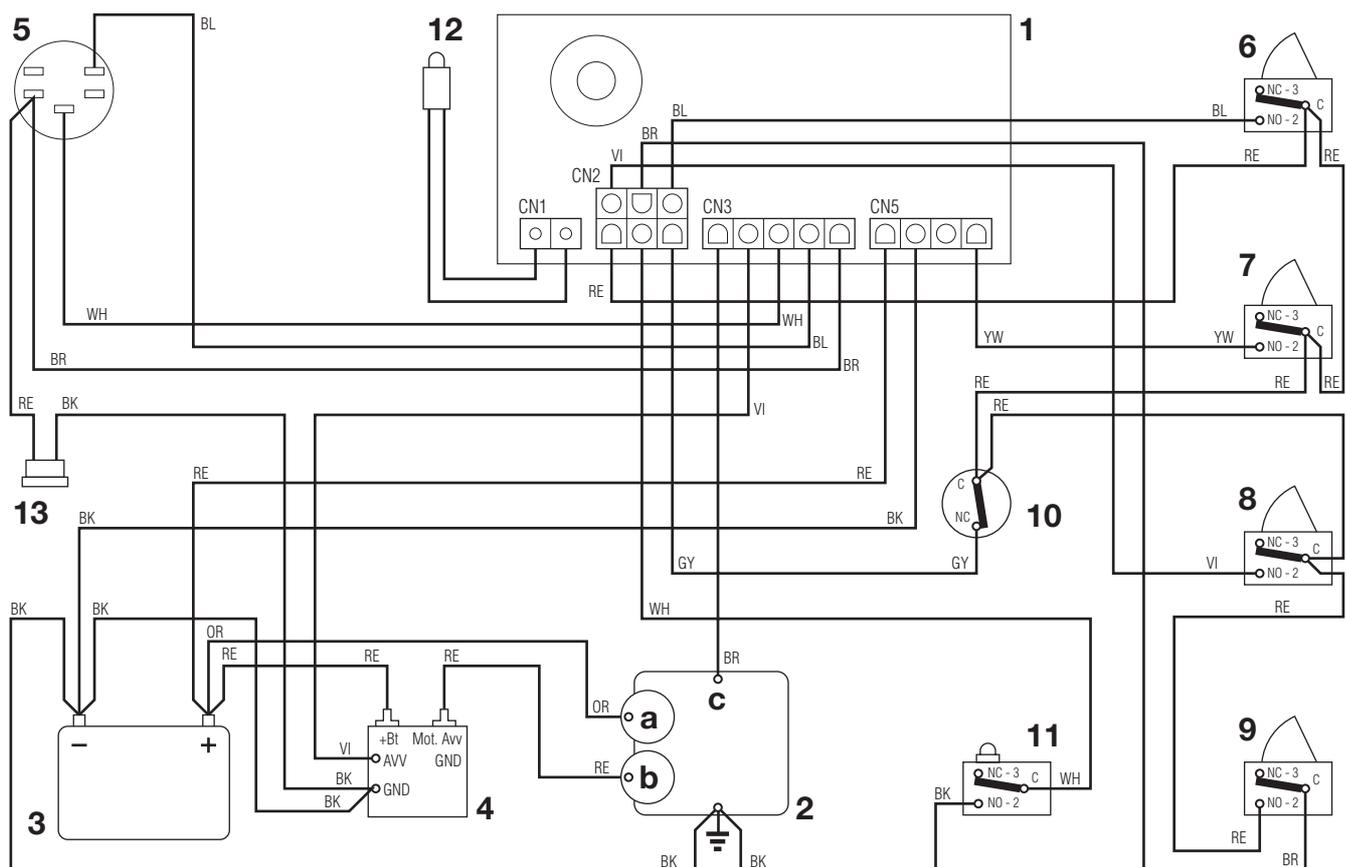


- 1 Carte électronique
- 2 Moteur
- 2a Générateur
- 2b Démarreur
- 2c Calage du moteur
- 3 Batterie
- 4 Relais de démarrage
- 5 Interrupteur d'allumage à clé
- 6 Microcontacteur lames
- 7 Microcontacteurr frein
- 8 Microcontacteur bac
- 9 Microcontacteur siège
- 10 Microcontacteur point mort
- 11 Microcontacteur bac plein
- 12 Voyant
- 13 Connecteur pour la recharge

COULEUR CABLES

- BK** Noir
- BL** Bleu
- BR** Brun
- GY** Gris
- OR** Orange
- RE** Rouge
- VI** Violet
- WH** Blanc

➊ Avec cartes code 6126 430 1400 (Manufacteur code: 25722415/0)



- 1 Carte électronique
- 2 Moteur
- 2a Générateur
- 2b Démarreur
- 2c Calage du moteur
- 3 Batterie
- 4 Relais de démarrage
- 5 Interrupteur d'allumage à clé
- 6 Microcontacteur lames
- 7 Microcontacteurr frein
- 8 Microcontacteur bac
- 9 Microcontacteur siège
- 10 Microcontacteur point mort
- 11 Microcontacteur bac plein
- 12 Voyant
- 13 Connecteur pour la recharge

COULEUR CABLES

- BK** Noir
- BL** Bleu
- BR** Brun
- GY** Gris
- OR** Orange
- RE** Rouge
- VI** Violet
- WH** Blanc

MANUEL D'ATELIER



8.1.1 - RECAPITULATION COUPLES DE SERRAGE



de 1998 à

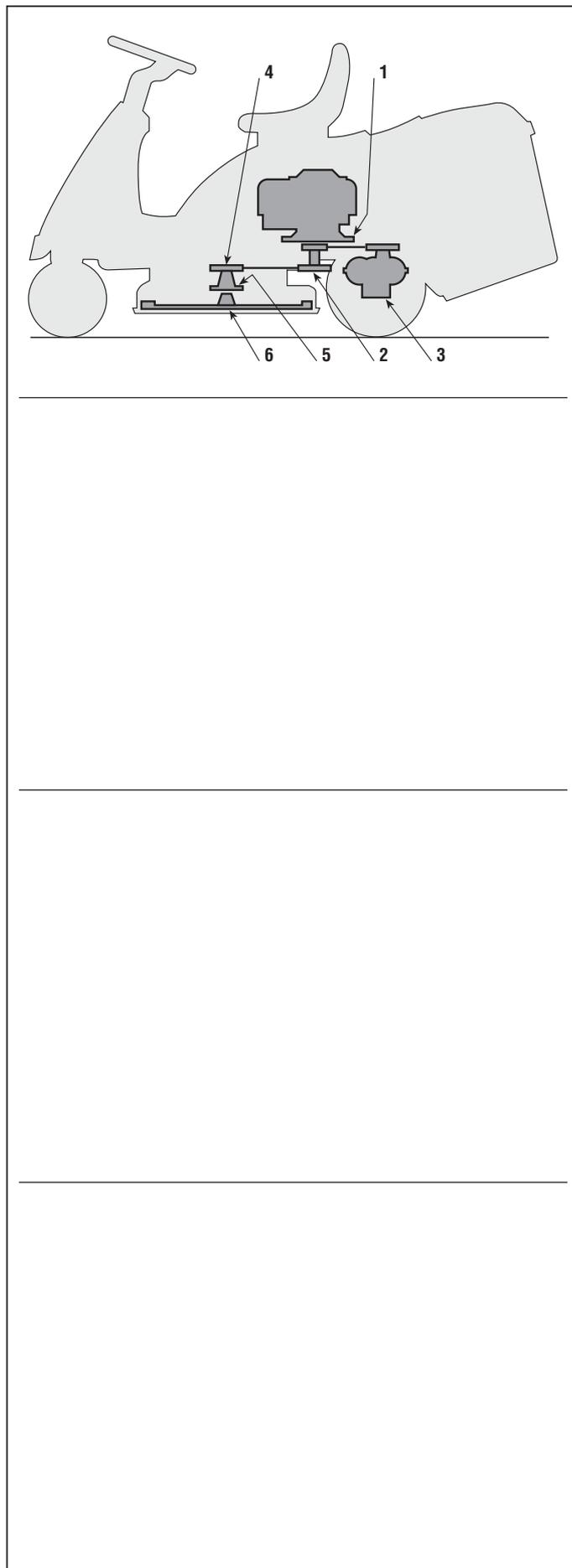
page 1 / 1

8.1 RECAPITULATION COUPLES DE SERRAGE

Ci-dessous sont indiquées les valeurs des couples de serrage de la boulonnerie de fixation des composants principaux:

- 1 Vis de fixation du moteur 25 ÷ 30 Nm
- 2 Vis de fixation de la poulie moteur ... 45 ÷ 50 Nm
- 3 Vis de fixation étriers de l'axe arrière 25 ÷ 30 Nm
- 4 Vis fixation poulie lame 25 ÷ 30 Nm
- 5 Ecrus de fixation des supports
flasqués 25 ÷ 30 Nm
- 6 Vis de fixation lame 45 ÷ 50 Nm

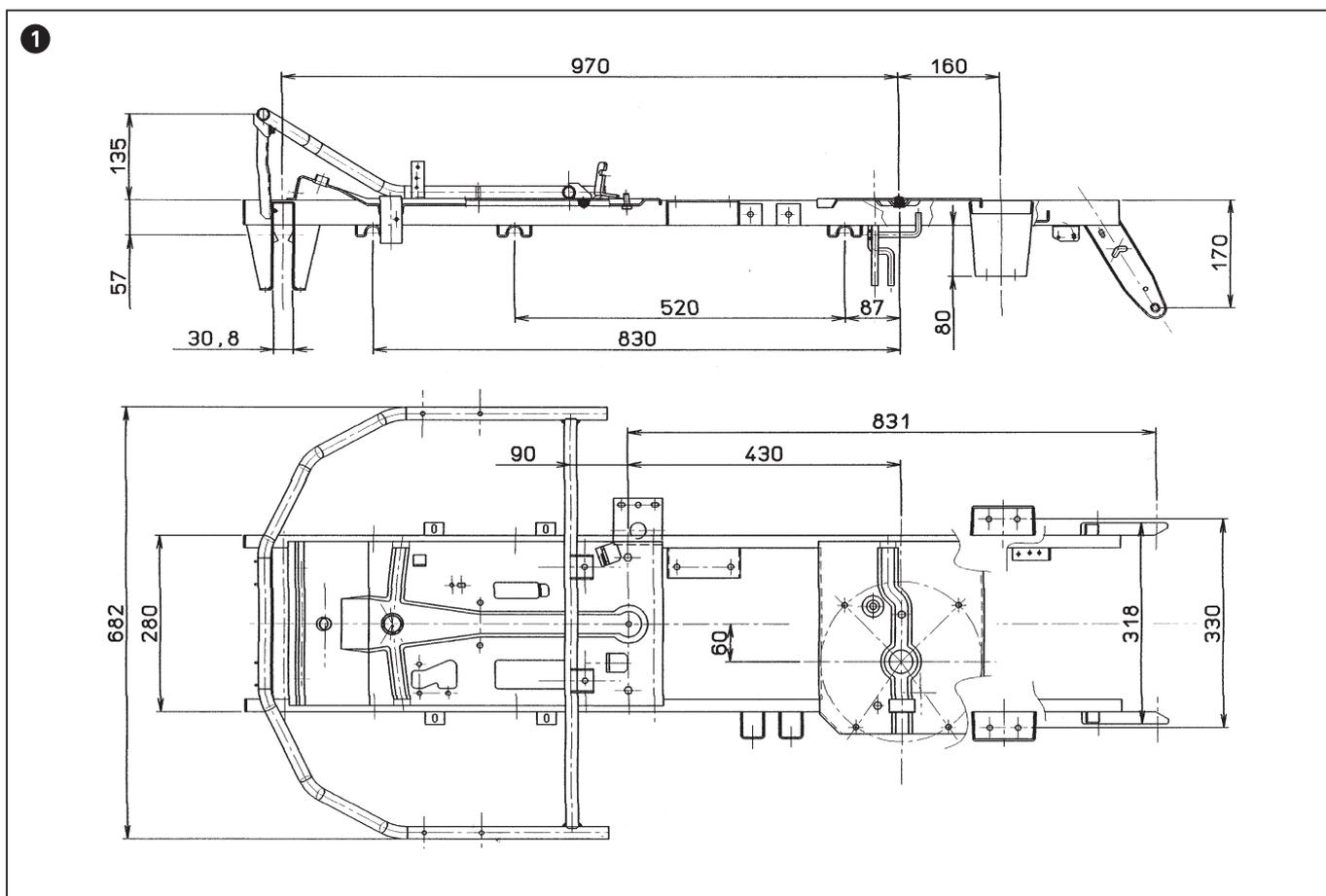
Dans chaque section du manuel les valeurs relatives à tous les composants intéressés par chaque intervention sont indiquées.



◀◀	8.2.0 - RECAPITULATION DES PRINCIPALES COTES DE MONTAGE ET VERIFICATION	▶▶	de 1998 à 2002
			page 1 / 4 ▶

8.2 RECAPITULATION DES PRINCIPALES COTES DE MONTAGE ET VERIFICATION

- 1 Châssis
- 2 Plateau de coupe
- 3 Géométrie du train avant
- 4 Développement courroie de traction
- 5 Développement courroie de la lame
- 6 Montage tirant direction
- 7 Montage tige levier boîte de vitesses (▶ dans les modèles à transmission mécanique = MR 340)
- 8 Montage tige levier / groupe hydrostatique (▶ dans les modèles à transmission hydrostatique = MR 380)
- 9 Montage tige levier / pédale (▶ dans les modèles à transmission hydrostatique = MR 380)
- 10 Montage tige pédale embrayage (▶ dans les modèles à transmission mécanique = MR 340)
- 11 Montage tige levier embrayage lame

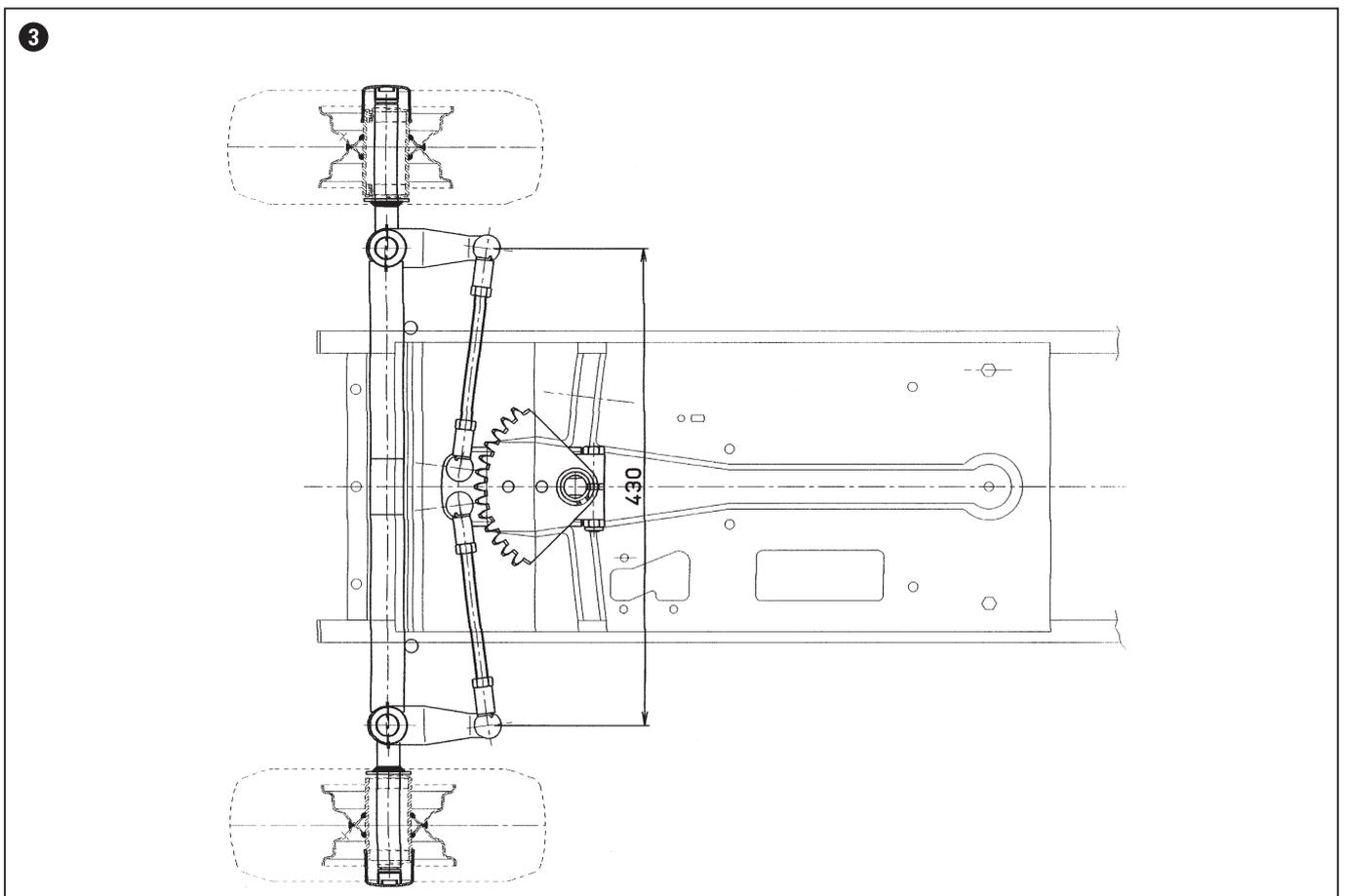
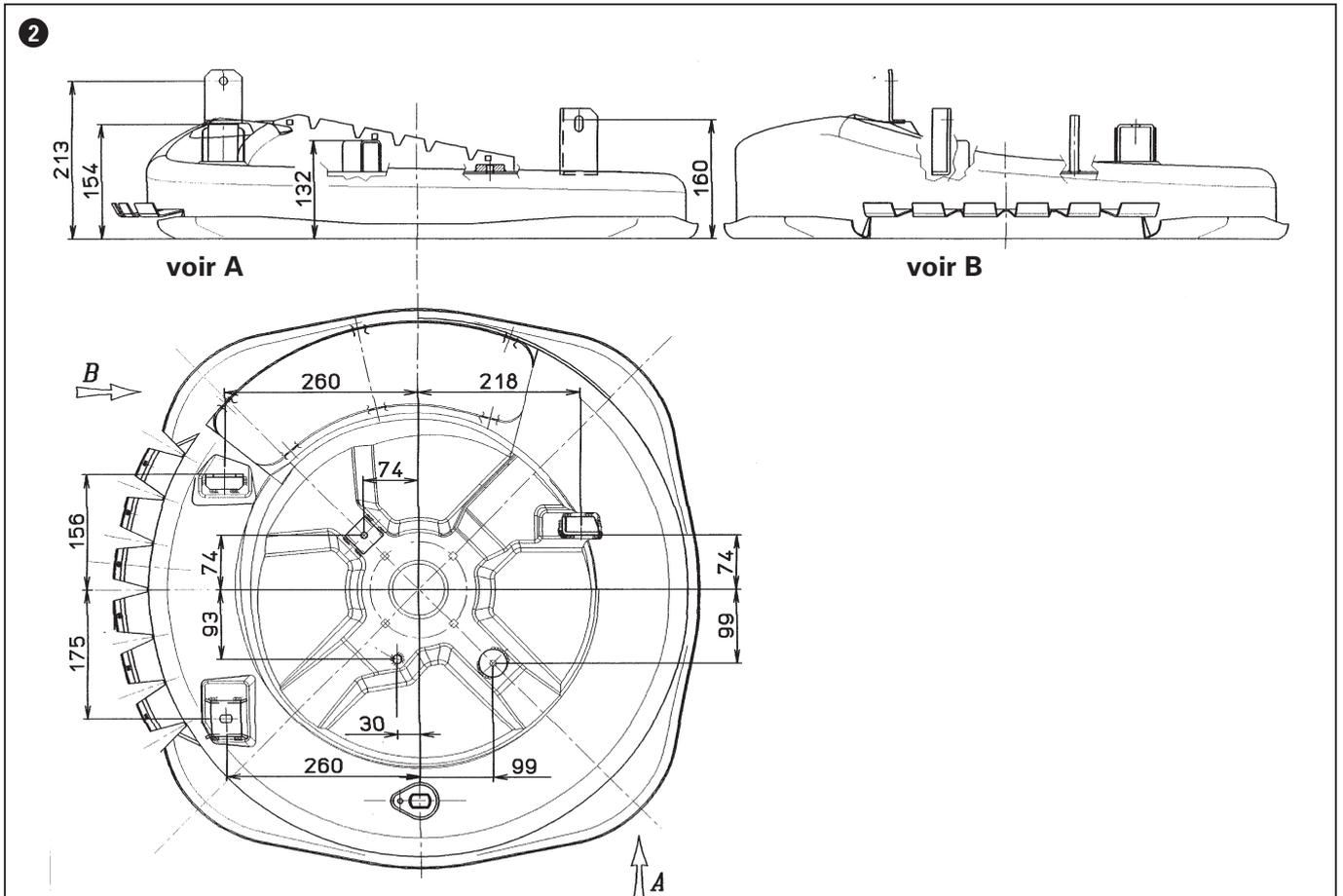


MANUEL D'ATELIER

8.2.0 - RECAPITULATION DES PRINCIPALES COTES DE MONTAGE ET VERIFICATION

de 1998 à 2002

page 2 / 4



MANUEL D'ATELIER

8.2.0 - RECAPITULATION DES PRINCIPALES COTES DE MONTAGE ET VERIFICATION

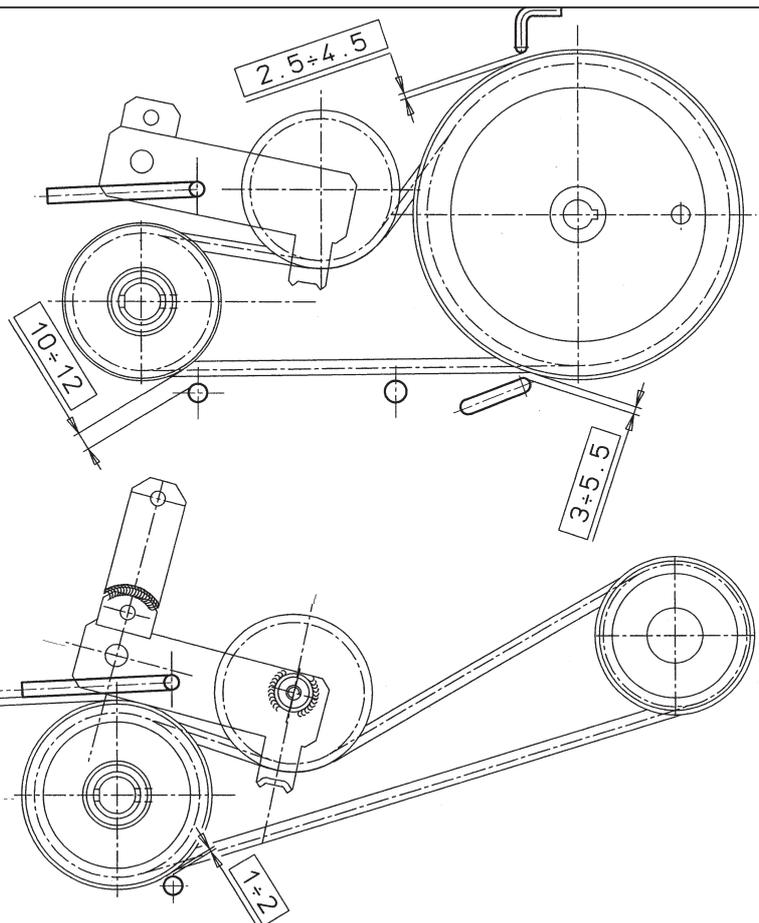
de 1998 à 2002

page 3 / 4

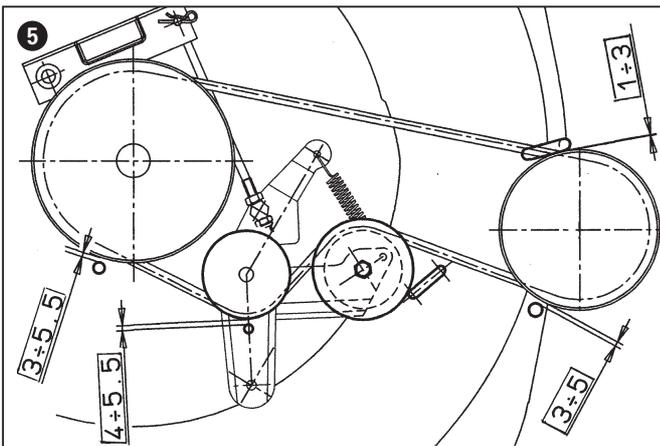
4

► Modèles à transmission mécanique

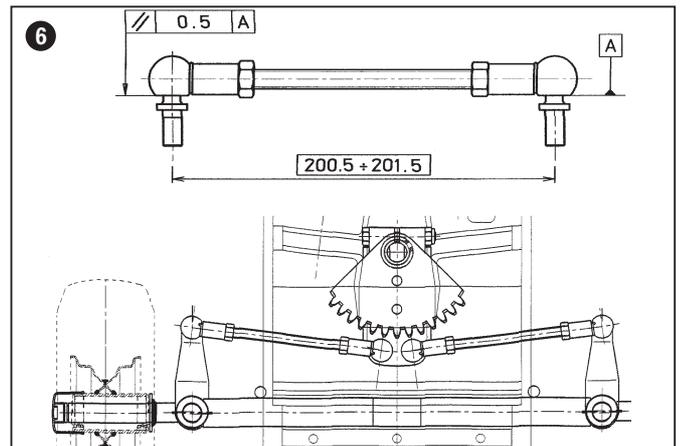
► Modèles à transmission hydrostatique



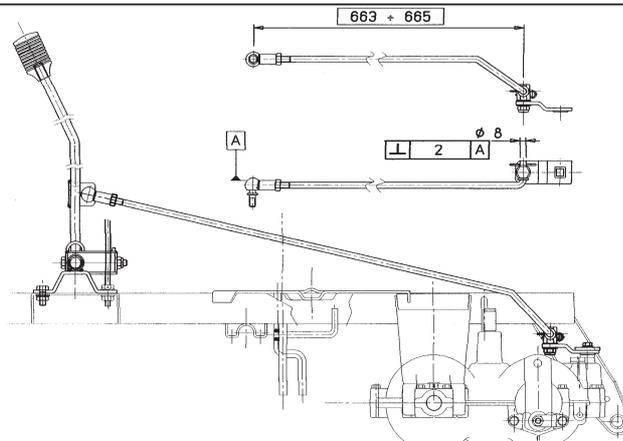
5



6



7

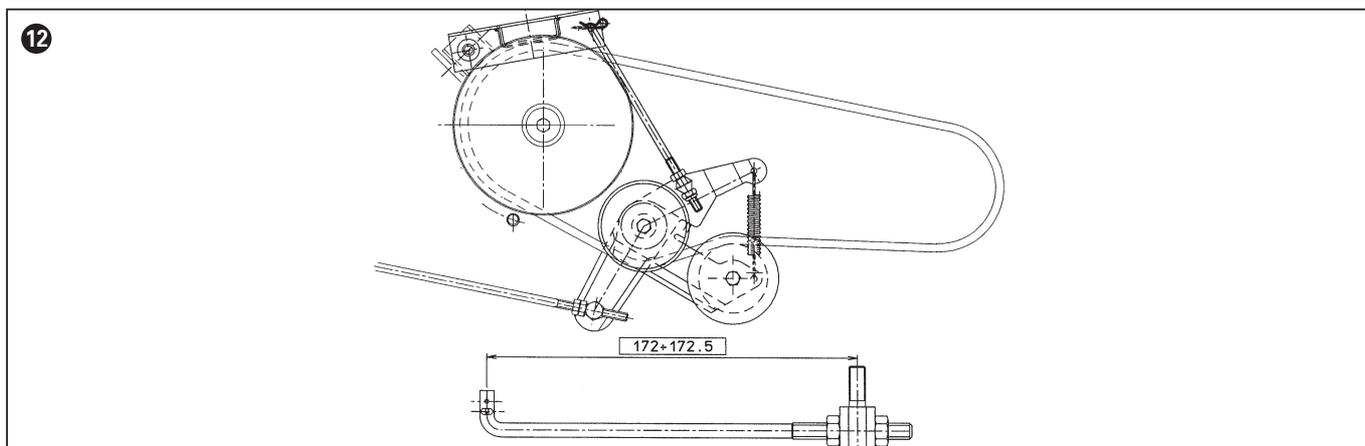
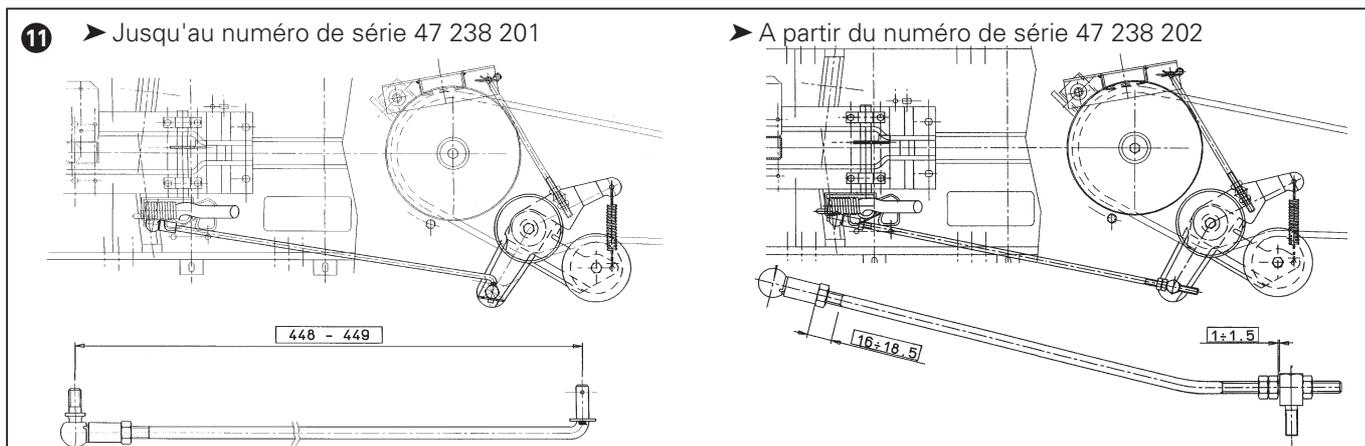
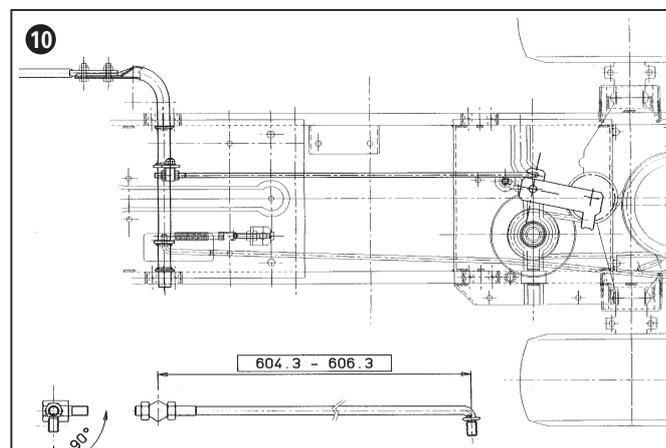
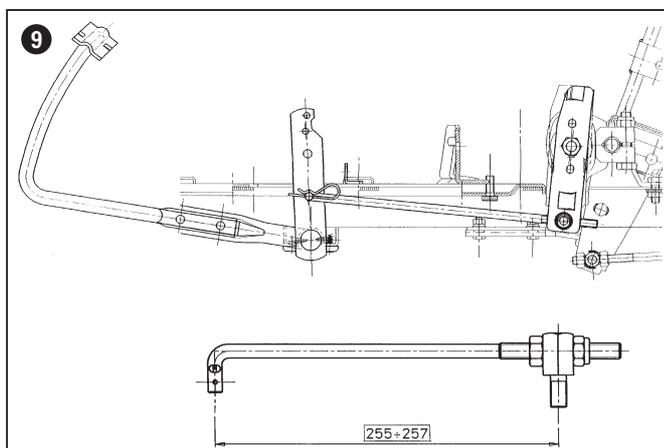
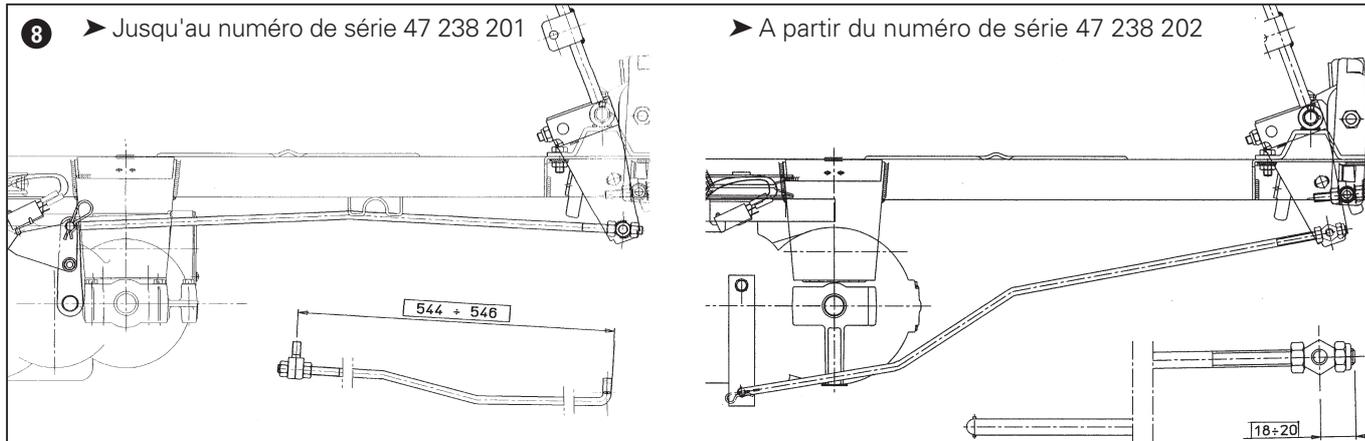


MANUEL D'ATELIER

8.2.0 - RECAPITULATION DES PRINCIPALES COTES DE MONTAGE ET VERIFICATION

de 1998 à 2002

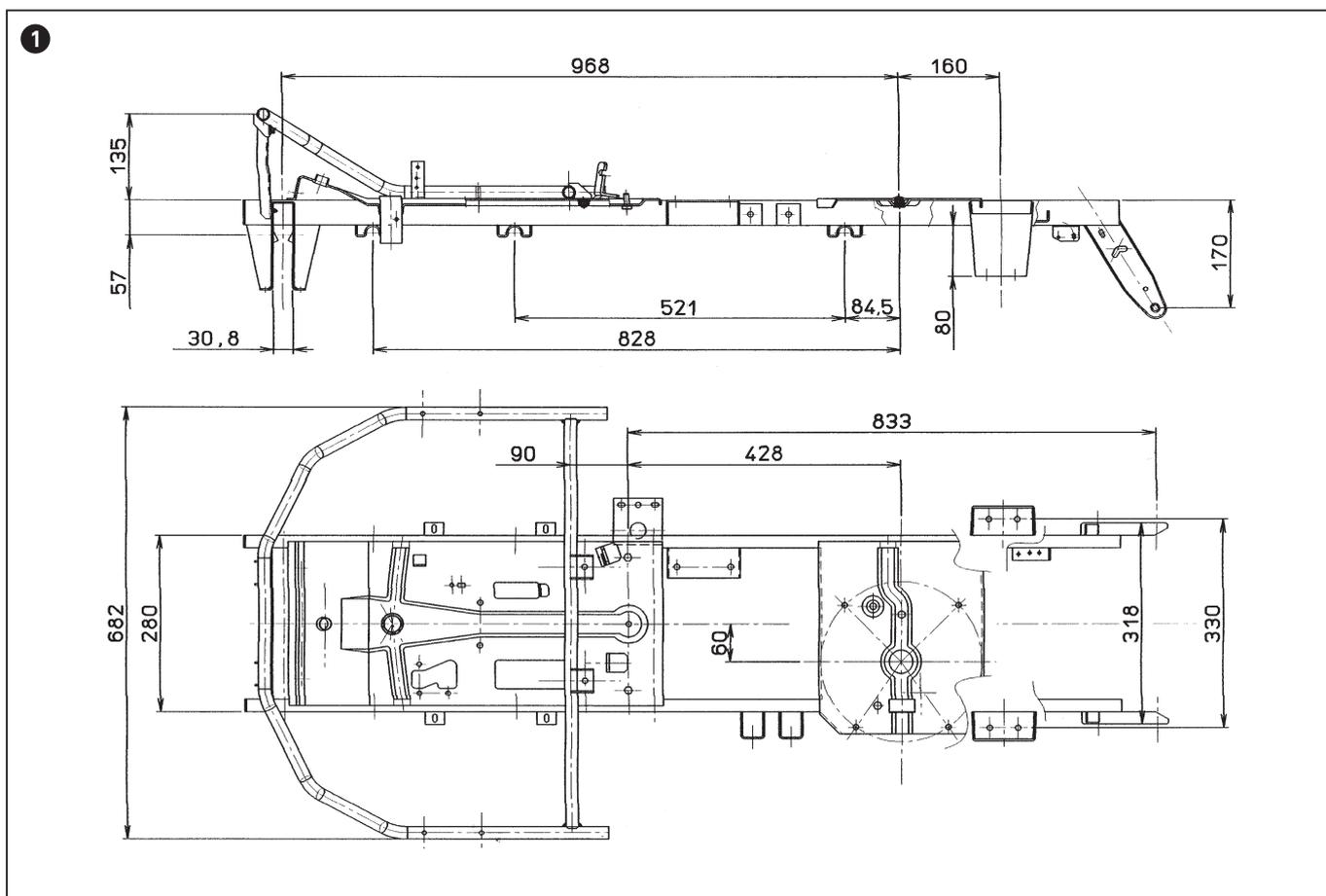
page 4 / 4



◀◀	8.2.1 - RECAPITULATION DES PRINCIPALES COTES DE MONTAGE ET VERIFICATION	▶▶	de 2003 à ...
			page 1 / 4 ▶

8.2 RECAPITULATION DES PRINCIPALES COTES DE MONTAGE ET VERIFICATION

- 1 Châssis
- 2 Plateau de coupe
- 3 Géométrie du train avant
- 4 Développement courroie de traction
- 5 Développement courroie de la lame
- 6 Montage tirant direction
- 7 Montage tige levier boîte de vitesses (▶ dans les modèles à transmission mécanique = MR 345)
- 8 Montage tige levier / groupe hydrostatique (▶ dans les modèles à transmission hydrostatique = MR 385)
- 9 Montage tige levier / pédale (▶ dans les modèles à transmission hydrostatique = MR 385)
- 10 Montage tige pédale embrayage (▶ dans les modèles à transmission mécanique = MR 345)

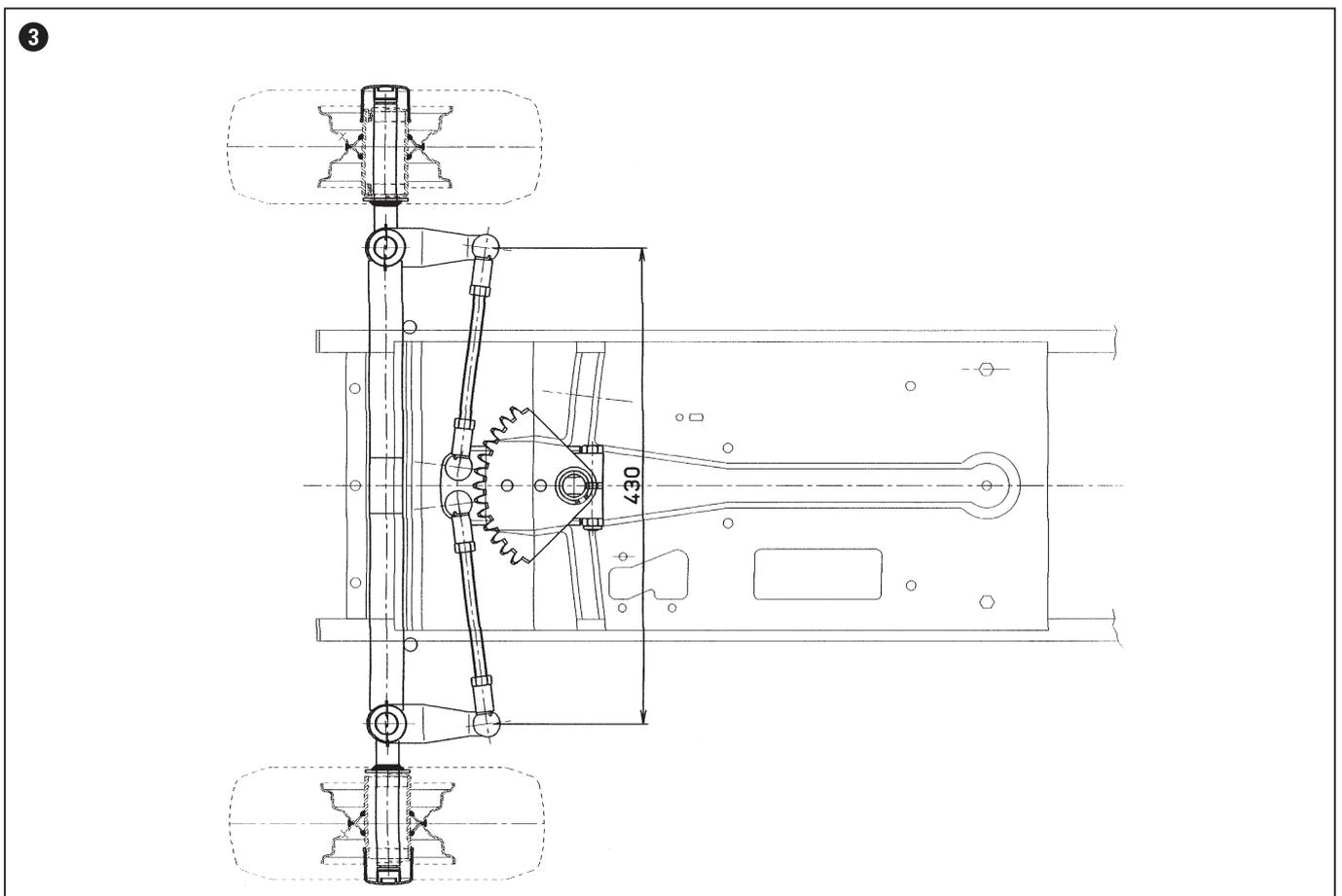
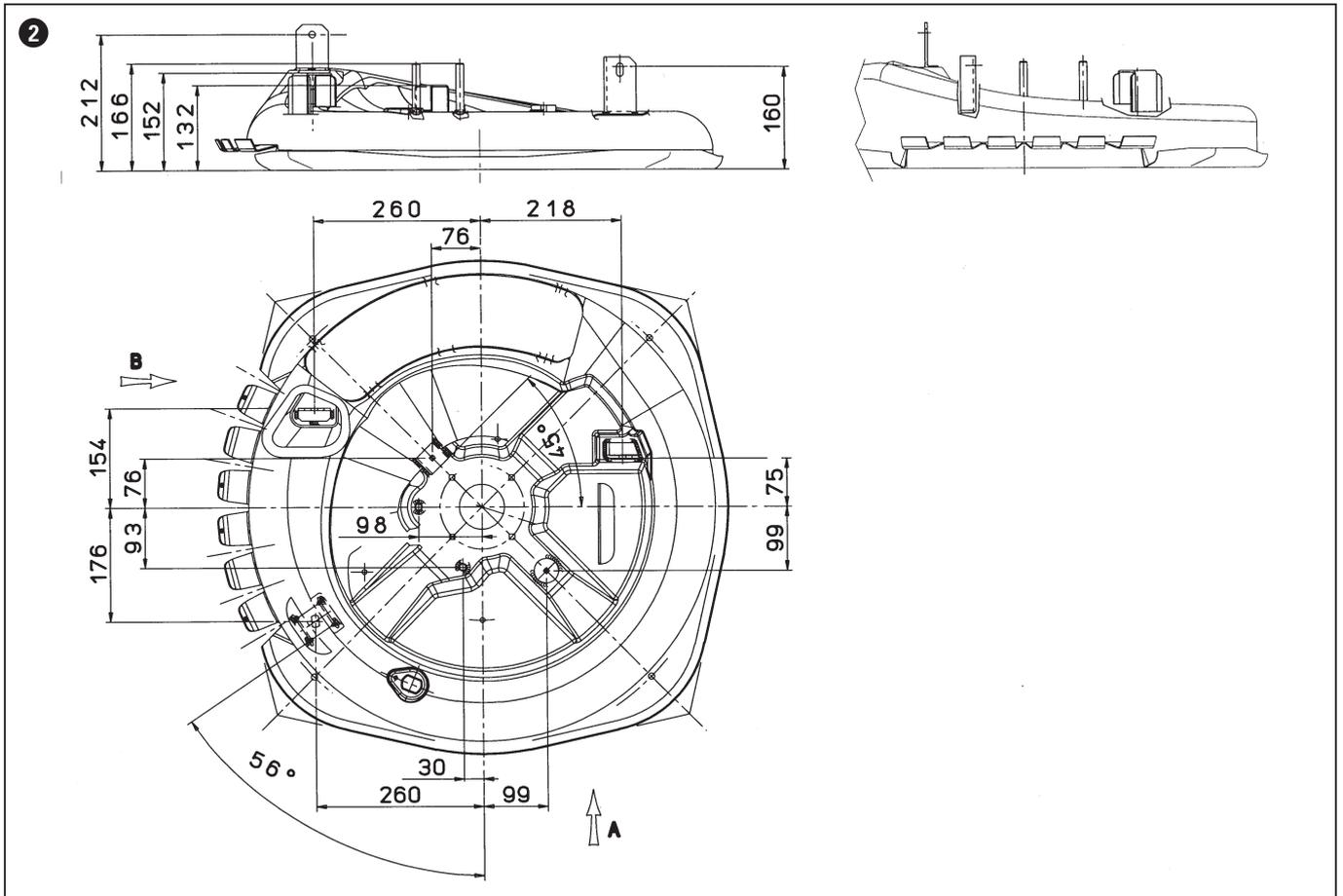


MANUEL D'ATELIER

8.2.1 - RECAPITULATION DES PRINCIPALES COTES DE MONTAGE ET VERIFICATION

de 2003 à

page 2 / 4



MANUEL D'ATELIER

8.2.1 - RECAPITULATION DES PRINCIPALES COTES DE MONTAGE ET VERIFICATION

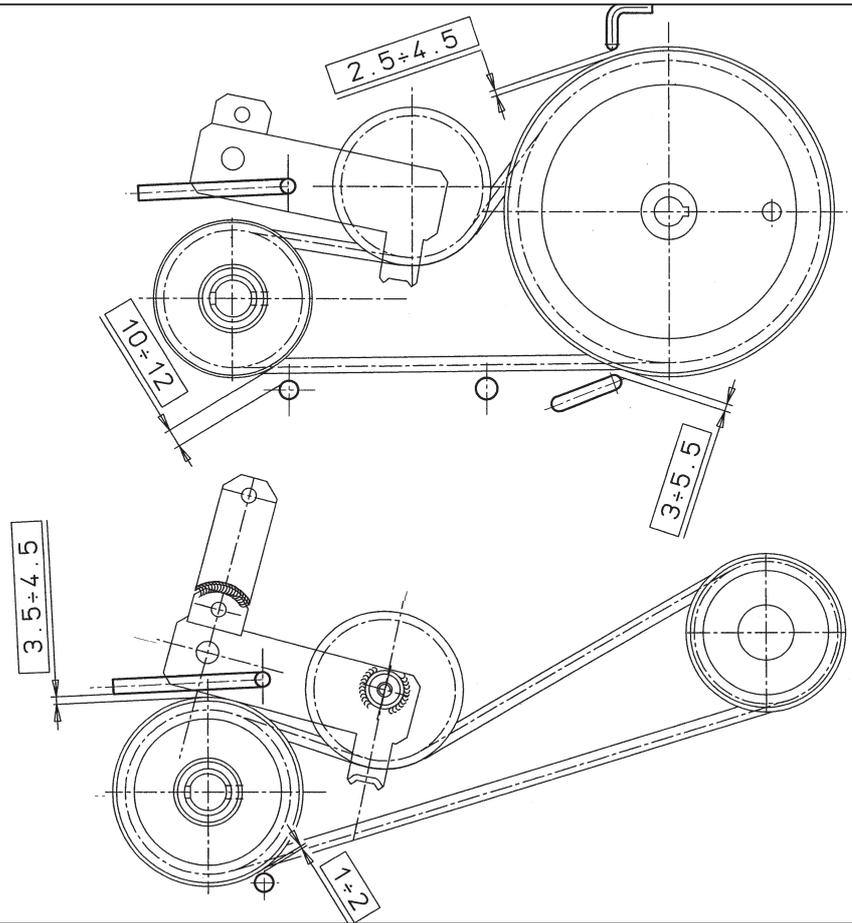
de 2003 à

page 3 / 4

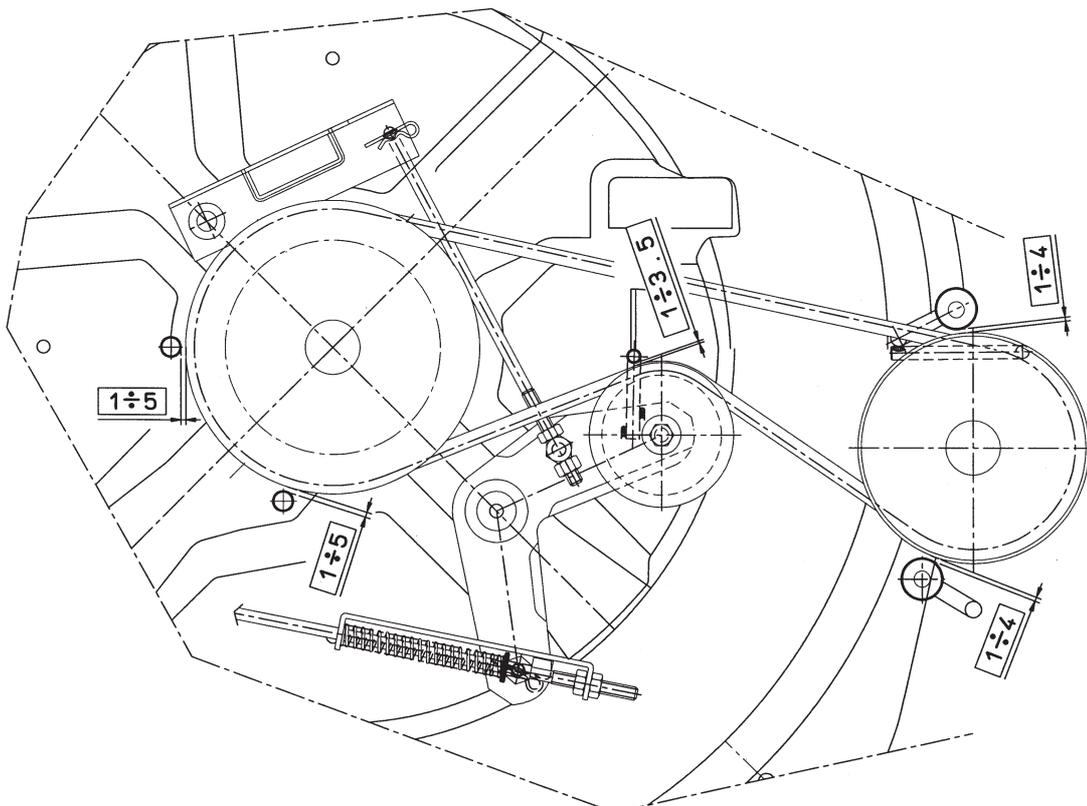
4

► Modèles à transmission mécanique = MR 345

► Modèles à transmission hydrostatatique = MR 385



5

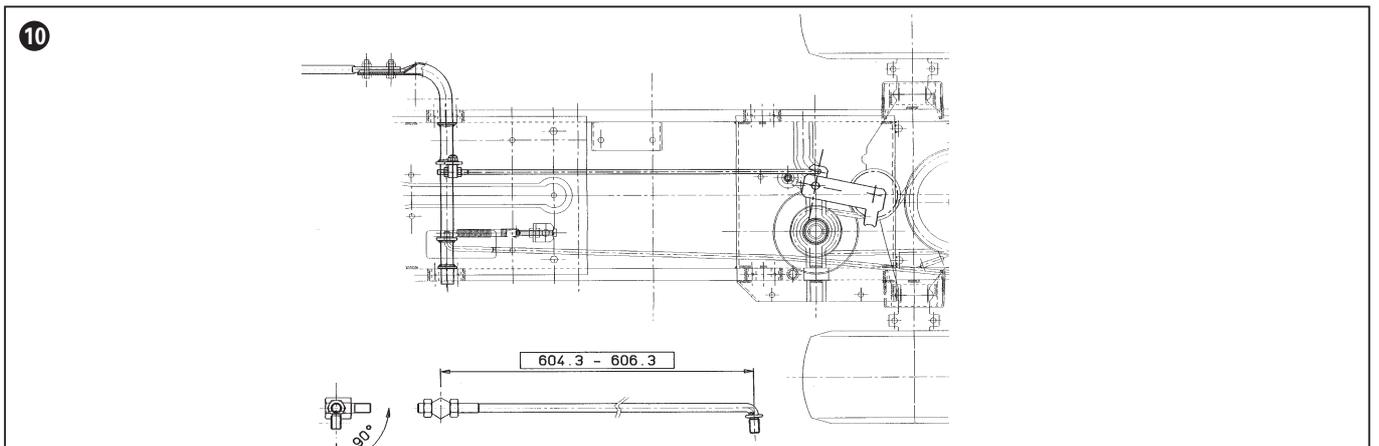
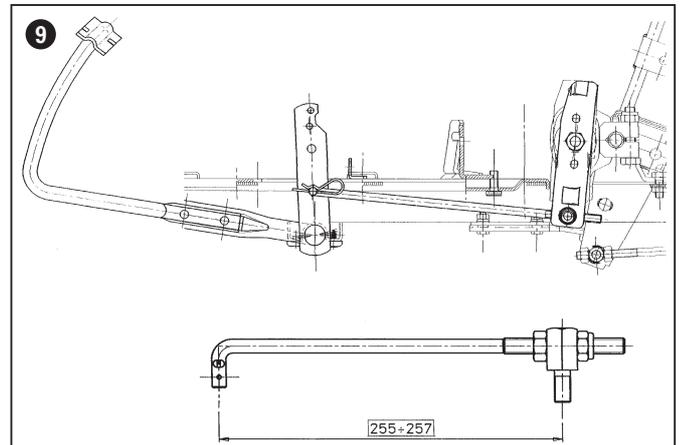
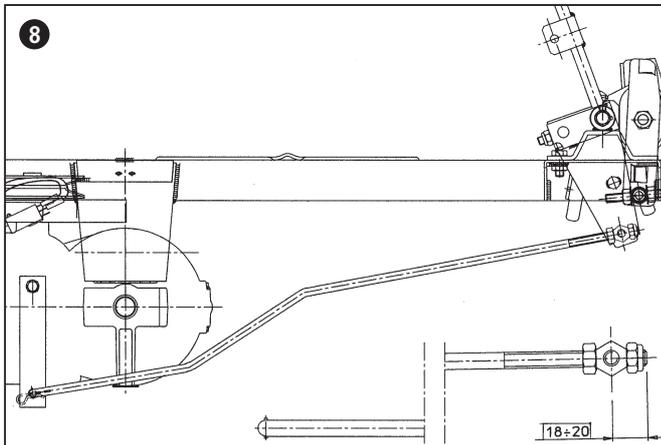
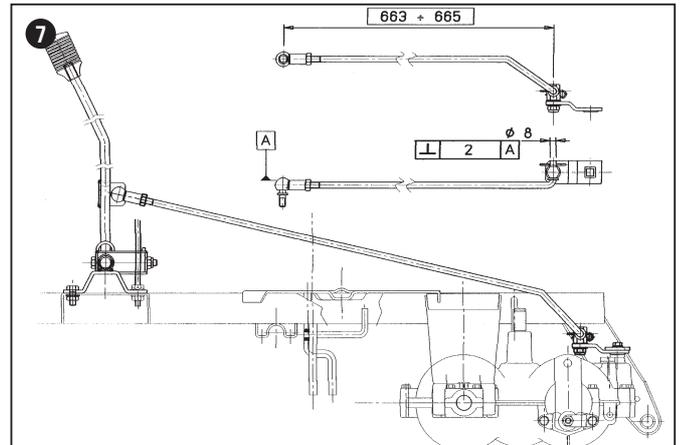
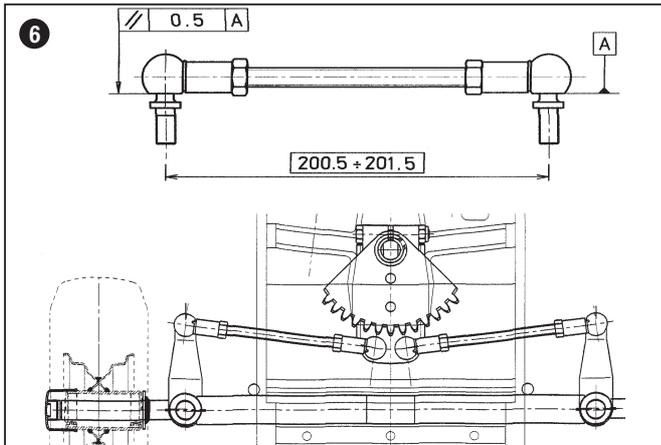


MANUEL D'ATELIER

8.2.1 - RECAPITULATION DES PRINCIPALES COTES DE MONTAGE ET VERIFICATION

de 2003 à

page 4 / 4

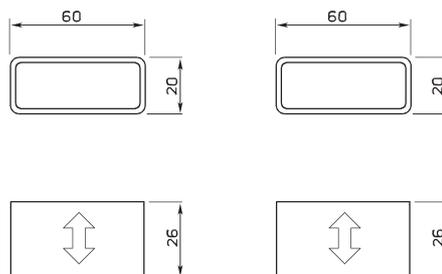


MANUEL D'ATELIER

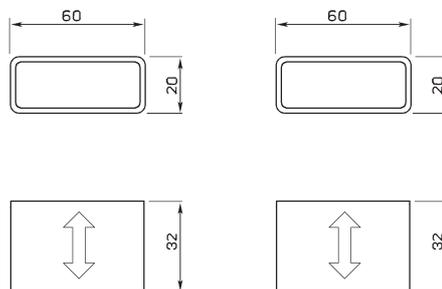
8.3 OUTILS SPECIAUX

- 1 (Acier)
- 2 (Acier)
- 3 (Bronze)
- 4 (Bronze)
- 5 (Acier)

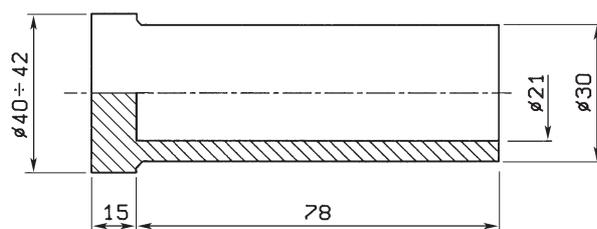
1



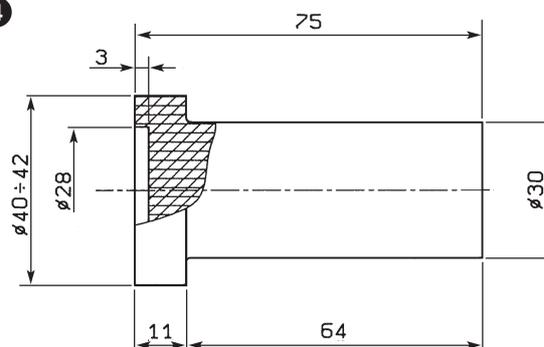
2



3



4



MANUEL D'ATELIER



8.3.0 - OUTILS SPECIAUX

de 1998 à

page 2 / 2

5

