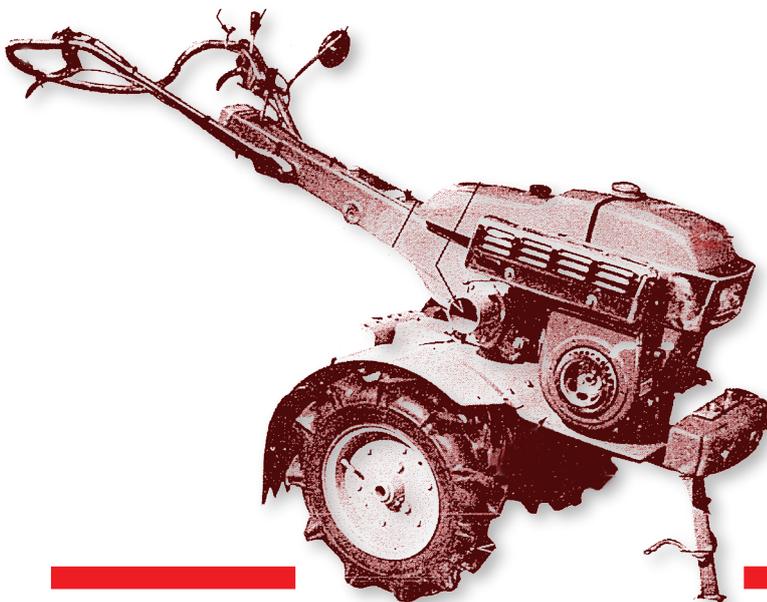




# NOTICE D'EMPLOI

**Motoculteur**



**KT600R**



Yvan Béal - 21, av. de l'Agriculture - B.P. 16  
Z.I. du Brézet - 63014 Clermont-Ferrand Cedex 2  
Tél : 04 73 91 93 51 - Télécopie : 04 73 90 23 11  
www.yvanbeal.fr - E-mail : info@yvanbeal.fr  
R.C.S. Clermont-Fd B 304 973 886 S.A.S. au capital de 612 000 €

**01-000379-080220**



# KT 600 R

# ISEKI

## MOTOCULTEURS ISEKI

## SOMMAIRE

---

Caractéristiques générales
Caractéristiques techniques
Pièces composant le motoculteur
Pièces composant le moteur
Schéma de transmission
Avant la mise en route
Utilisation
Causes du mauvais fonctionnement du moteur
Entretien
Précautions pendant les périodes de non - utilisation
Lubrification
Instructions de réglage
Rotavator

---

1

## CARACTERISTIQUES

---

### 1. JN MOTEUR PUISSANT AVEC DE GRANDES RESERVES :

Ce résultat est obtenu grâce à un système de combustion idéale, une conception où chaque pièce est largement dimensionnée et où sont utilisés, entre autre, des roulements de grand format et des engrenages hélicoïdaux. En conséquence, ce moteur reste sûr, malgré la surcharge, la perte de puissance et la surchauffe.

### 2. PLUS GRANDE LONGEVITE :

Ce moteur a une longévité plus grande à cause des matériaux dont il est fait qui sont de qualité sélectionnée, traités à la chaleur et usinés avec précision par des machines-outils de qualité supérieure.

### 3. DEMARRAGE FACILE ET SANS ENNUI :

Le système d'allumage automatique permet des départs sûrs ; de plus, il n'y a aucun danger de retour.

### 4. CONFORT DANS L'UTILISATION :

Grâce à l'embrayage automatique incorporé, on obtient un démarrage facile avec le seul accélérateur et les différentes vitesses nécessaires peuvent être obtenues sans effort. Le compteur de vitesse sur le guidon vous garantit une conduite en toute sécurité.

### 5. EFFICACITE DES DIFFERENTES OPERATIONS :

Les mancherons sont facilement réglables pour obtenir la hauteur qui convient à l'utilisateur, ce qui lui permet de travailler sans fatigue des journées entières. Les leviers sont disposés de façon à permettre un accès facile par l'utilisateur. A cause de l'importance de l'équilibre dans les motoculteurs, le contrepoids arrière, aussi bien que le contrepoids avant, peuvent être réglés avec précision afin d'obtenir des conditions de travail efficace. Un centre de gravité très bas garantit un travail en toute sécurité sur terrain en pente.

### 6. REGLAGES SOMMAIRES ET REPARATIONS :

Le nettoyage du filtre à air, la vérification du système d'allumage, le réglage de l'avance à l'allumage, le niveau d'huile, le réglage d'embrayage principal, du frein, peuvent être effectués sans aucun inconvénient, grâce à un accès facile de tous ces mécanismes.

### 7. GAMME COMPLETE D'ACCESSOIRES SPECIALEMENT CONCUS POUR CE MOTOCULTEUR

Une gamme variée d'accessoires, tels que charrue, matériel de pulvérisation, tondeuse à gazon, cultivateur, etc... conçus pour ce motoculteur permet un travail efficace dans de nombreux travaux de culture. Le KT 600 R, équipé du rotovator, permet un plus large champ d'utilisation.

3

## ■ CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

MODELE : KT 600

### MOTEUR

Marque : ISEKI KF-453  
 Type : Moteur à essence,  
 4 temps, refroidis-  
 sement par air  
 Puissance : 8 CV  
 Dimensions :  
 longueur : 36cm  
 largeur : 44cm  
 hauteur : 40cm  
 Poids : 30 Kg.  
 Démarrage : par lanceur à  
 retour automatique  
 Régulateur de  
 vitesse : centrifuge  
 Capacité du  
 réservoir  
 d'essence : 4,8 litres  
 Allumage : par volant magnétique  
 Eclairage : 6/8 Volts - 15 Watts  
 Carburateur : MIKUNI SHOKO B-21

### MOTOCULTEUR

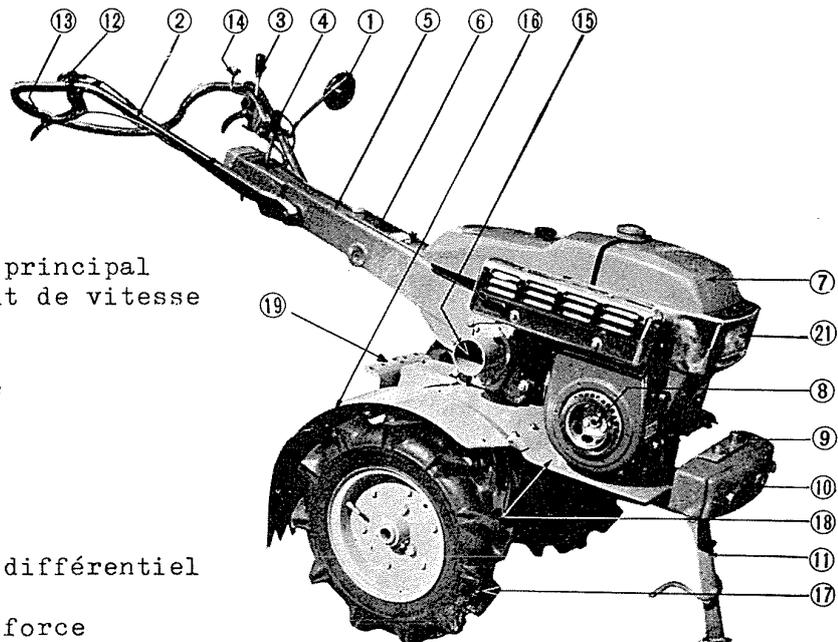
Dimensions :  
 longueur : 189 cm  
 largeur : 70 cm  
 hauteur : 91 cm  
 Poids : 125 Kg.  
 Embrayage  
 principal : par courroie de  
 tension. Changement  
 de vitesse automa-  
 tique  
 Boîte de  
 vitesse : 2 marches avant -  
 1 marche arrière  
 plus un variateur de  
 vitesse, permettant  
 d'obtenir 10 vitesses  
 avant - 4 vitesses  
 arrière  
 Pneus : 400 x 10 ou 400 x 12

4

## ■ PIECES COMPOSANT LE MOTOCULTEUR KT 600

KT-600 (R)

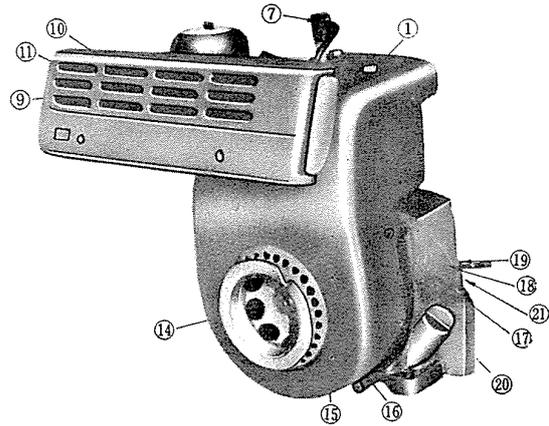
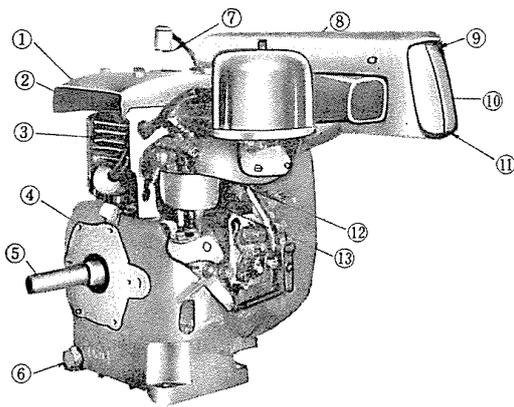
- 1 - Rétroviseur
- 2 - Guidon
- 3 - Levier d'embrayage principal
- 4 - Levier de changement de vitesse
- 5 - Mancheron
- 6 - Boîte à outils
- 7 - Réservoir d'essence
- 8 - Moteur
- 9 - Attache avant
- 10 - Contrepoids avant
- 11 - Béquille
- 12 - Accélérateur
- 13 - Poignée de blocage différentiel
- 14 - Levier du frein
- 15 - Poulie de prise de force
- 16 - Garde-boue supplémentaire
- 17 - pneus
- 18 - Garde-boue
- 19 - Attache arrière pour accessoires
- 20 - Phare



5

## PIECES COMPOSANT LE MOTOCULTEUR KT 600

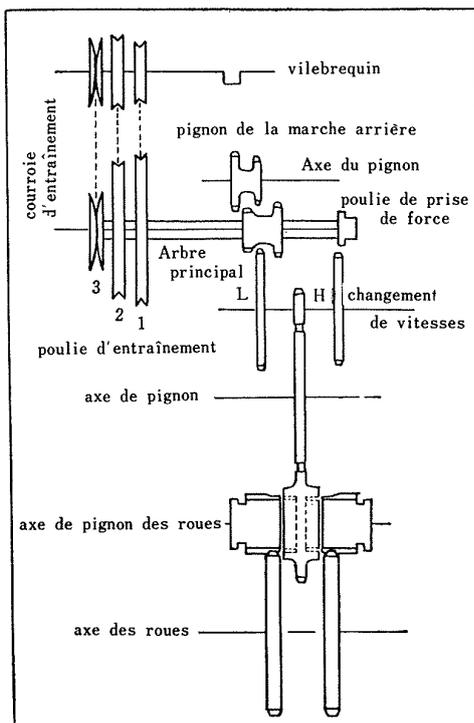
KT - 600



1. Couvercle de culasse	9. Protecteur de silencieux	16. Volute
2. Culasse	10. Couvercle de silencieux	17. Câble primaire (rouge)
3. Cylindre	11. Silencieux	18. Câble de l'avertisseur (bleu)
4. Carter	12. Pipe d'admission du filtre à air	19. Câble d'éclairage (jaune)
5. Vilebrequin	13. Carburateur	20. Bouchon de remplissage
6. Bouchon de vidange	14. Lanceur	21. Jauge d'huile
7. Bougie d'allumage	15. Support de lanceur	
8. Filtre à air		

6

## SHEMAS DE LA TRANSMISSION ET DES VITESSES D'UTILISATION



Revolutions du moteur	Poulie n° 1 Vitesse réducteur	Poulie n° 2 Vitesse Réducteur	Poulie n° 3 Vitesse Réducteur
3400 T/m	RAPIDE	RAPIDE	RAPIDE
Vitesse lente	I	II	
1 ère	3,8 km/H	4,9 km/H	
Vitesse rapide	III	IV	V
2 ème	6,7 km/H	8,4 km/H	4,3-17 km/H
Rotation de la poulie de prise de force	I	II	III
	1340 T/m	1690 T/m	0-3400 T/m

7

## ■ VERIFICATIONS A EFFECTUER AVANT LA MISE EN ROUTE

- 1) Niveau d'huile dans le carter moteur
- 2) Niveau d'huile dans la boîte à vitesse
- 3) Serrage des boulons et écrous
- 4) Montage correct des outils de travail
- 5) Graissage
- 6) Etat des pièces, telles que ressorts, rondelles, goupilles, etc...
- 7) Bon fonctionnement des systèmes de conduite, tels que levier de changement de vitesses, embrayage, frein, etc...
- 8) Etat des pièces d'usure
- 9) Etat et fonction de la courroie trapézoïdale
- 10) Niveau de carburant.

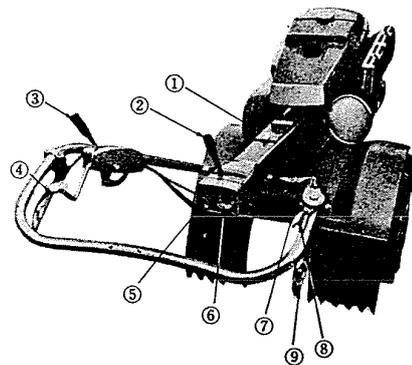
: Une surveillance continue de  
: ces 10 points vous assurera  
: un temps maximum d'utilisation  
: sans souci  
:

8

## ■ UTILISATION (1) - MISE EN ROUTE

### I - MISE EN ROUTE

1. Débrayer.
  2. S'assurer que le levier de vitesse est au point mort.
  3. Tourner la clé de contact.
  4. Mettre le levier d'accélérateur à moitié gaz.
  5. Ouvrir le robinet d'arrivée de carburant.
  6. Appeler l'essence dans le carburateur (omettre cette opération lorsque le moteur est chaud).
  7. Ouvrir l'admission d'air à moitié de sa course (par temps froid, la fermer entièrement. Par temps chaud, l'ouvrir totalement).
  8. Tirer la poignée du lanceur à retour automatique
- 1) Levier d'admission d'air
  - 2) Levier de changement de vitesse
  - 3) Levier d'embrayage principal
  - 4) Poignée de frein
  - 5) Contacteur
  - 6) Compteur de vitesse
  - 7) Avertisseur
  - 8) Levier d'accélérateur
  - 9) Levier de blocage des roues.



9

## ■ UTILISATION (1) - MISE EN ROUTE

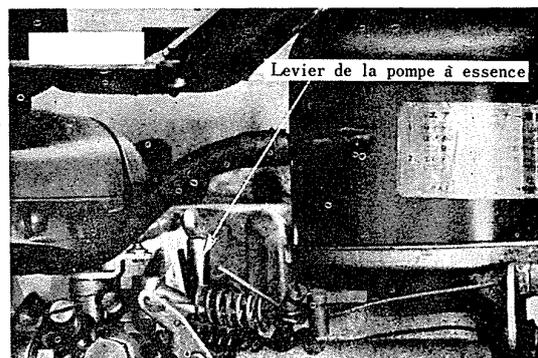
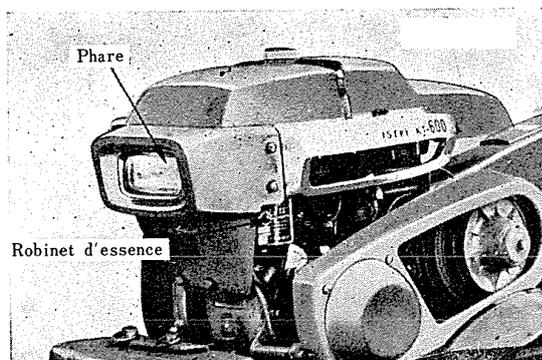
9. Lorsque le moteur a démarré, remettre le volet d'admission d'air en position ouverte et réduire les gaz à l'accélérateur.
10. Faire tourner le moteur au ralenti pendant un moment pour permettre au moteur de graisser complètement. Faire tourner votre moteur à grande vitesse dès le démarrage peut provoquer des dégâts à votre moteur et réduire sa durée.
11. Lorsque le moteur est chaud, agir sur le levier des gaz pour contrôler s'il fonctionne parfaitement.

10

## UTILISATION (2) CONDUITE

### II - CONDUITE

1. Débrayer et mettre le levier de vitesse à la position choisie. Si la poulie sur l'arbre principal tourne, arrêter en freinant avant de changer de vitesse.
2. Accélérer et augmenter le nombre de révolution du moteur puis embrayer graduellement pour mouvoir le motoculteur.



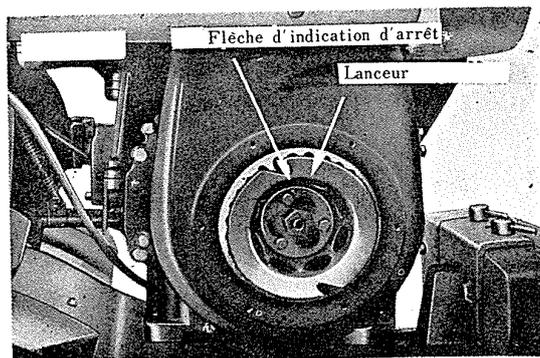
3. Le nombre de révolutions du moteur sera augmenté lorsque vous appuierez sur le levier d'accélérateur
4. Pour tourner à droite ou à gauche serrer la poignée du déclabotage des roues
5. En tournant le bouton sur (L 1) ou (L 2) vous allumerez l'éclairage soit en code soit en phares. On peut changer l'orientation de bas en haut

## ■ UTILISATION (3) ARRET

### III - COMMENT S'ARRÊTER

1. Réduire la vitesse du moteur et débrayer. L'embrayage principal étant actionné par le levier du frein vous pouvez débrayer en poussant le levier du frein. Ceci permet de s'arrêter complètement.
2. En réduisant les révolutions du moteur on l'arrêtera automatiquement.
3. Mettre le levier de vitesse au point neutre (N)
4. Faire tourner le moteur un moment afin que l'huile de graissage se répande partout et attendre que le moteur se refroidisse.
5. Arrêter le moteur en coupant le contact.
6. Fermer l'arrivée d'essence à l'aide du levier du filtre d'essence.
7. Faire tourner la poulie de lancement jusqu'à ce que la flèche d'indication se trouve tournée vers le haut.

(Il faut que la flèche soit toujours tournée vers le haut lorsque le motoculteur est à l'arrêt.)



12

## ■ CAUSES DE PANNES ET REMÈDES

### I. EN CAS DE DEMARRAGE DIFFICILE :

1. S'assurer que l'alimentation d'essence est normale.
  - a. vérifier s'il y a de l'essence dans le carburateur. S'il n'y en a pas, vérifier le tuyau d'alimentation du réservoir au carburateur.
  - b. Mauvaise qualité du carburant : vérifier si de l'eau n'a pas été mélangée à l'essence.
  - c. la carburation est trop riche : la bougie d'allumage sera humide. Le volet de starter est peut-être mal fermé. La vis de réglage principale est trop ouverte.
  - d. La carburation est trop pauvre : la vis de réglage principale est trop fermée.
2. S'assurer que le système d'allumage fonctionne correctement. Lorsque la bougie d'allumage ne produit pas d'étincelle ou que cette dernière est très faible:
  - a. vérifier la bougie d'allumage qui peut être encrassée
  - b. vérifier l'écartement des électro-
- des
  - c. vérifier si l'électrode n'est pas brûlée ou bien cassée.
  - d. vérifier si les vis platinées ne sont pas encrassées par de l'huile ou de la poussière.
  - e. vérifier l'écartement des vis platinées (l'intervalle correct est de 0,3 à 0,35 mm)
  - f. vérifier l'état du fil de haute tension.
3. S'assurer que la compression est normale. En tournant le vilebrequin, si vous sentez qu'il tourne trop facilement et que l'air s'échappe de façon anormale :
  - a. vérifier l'étanchéité du joint de culasse
  - b. vérifier la bougie d'allumage ou le joint qui peuvent être endommagés.
  - c. vérifier les clapets de soupape
  - d. vérifier que les segments de piston ne soient pas collés.

13

## ■ CAUSES DE PANNES ET REMEDES

Prenez soin de votre machine et vérifiez la de temps en temps : vous la réserverez de tout ennui et prolongerez sa durée.

### I - VERIFICATION APRES 20 HEURES D'UTILISATION.

1. Etant donné que, pendant les 20 premières heures d'utilisation, la machine se rode, il est nécessaire de porter une attention particulière durant cette période et d'éviter toute opération qui pourrait faire forcer la machine.
2. Changer l'huile moteur après 20 heures d'utilisation (voir page 20) Après 20 heures d'utilisation, l'huile devient assez sale.
3. Resserrer tous les boulons et écrous qui ont pu se desserrer pendant la première période d'utilisation.
4. Nettoyez le réservoir et le filtre d'essence.
5. Retirez la volute et nettoyez la poussière accumulée sur les ailettes de refroidissement de la culasse.
6. Réglez le câble de blocage des roues. (Après cette première vérification, effectuez ce contrôle toutes les cinquante heures d'utilisation).

### II - VERIFICATION APRES 50 HEURES D'UTILISATION.

1. Après 50 heures de travail, la vidange devra être faite régulièrement toutes les cinquante heures et le resserrage des écrous et boulons toutes les 20 à 30 heures d'utilisation.
2. Nettoyer le filtre à air (Cette vérification devra être effectuée toutes les 50 heures d'utilisation).
3. Nettoyer le réservoir et le filtre d'essence.

### III - VERIFICATION APRES 100 HEURES D'UTILISATION.

1. Resserrer les écrous et boulons.
2. Nettoyer et régler l'écartement des électrodes de la bougie.
3. Graisser le variateur de vitesses (page 23)
4. Vidanger l'huile de la boîte de transmission toutes les 100 heures.

14

## ■ ENTRETIEN

### II. EN CAS DE MAUVAIS FONCTIONNEMENT DU MOTEUR.

1. Lorsque le nombre de révolutions du moteur n'est pas correct :  
Utiliser un compte tours et vérifier
2. Lorsque l'échappement n'est pas normal, c'est à dire incolore ou légèrement bleuté :
  - a. le moteur brûle de l'huile lorsque la fumée est blanche.
  - b. La carburation est trop riche lorsque la fumée est noire ou bleue foncée.
3. Lorsque l'air de refroidissement ne circule pas correctement :  
la poussière s'est accumulée sur les ailettes de la culasse.
4. Lorsque le moteur produit un bruit irrégulier :
  - a. le réglage du carburateur n'est pas correct
  - b. le réglage du système d'allumage n'est pas correct
5. Lorsque la courroie trapézoïdale continue à tourner après débrayage :
  - a. la fixation du moteur est incorrecte
  - b. le réglage des arrêts de courroie
  - c. le réglage du câble de l'embrayage n'est pas correct
6. Quand la courroie trapézoïdale patine :
  - a. la fixation du moteur est incorrecte
  - b. le réglage du câble de l'embrayage n'est pas correct
  - c. le ressort de tension est mal réglé
  - d. il y a de l'huile sur la courroie
7. Lorsque la vitesse reste inférieure à la normale en variateur de vitesses :
  - a. le moteur n'est pas dans sa position correcte
  - b. il y a de l'huile sur la courroie
8. Lorsque les vitesses ne passent pas :
  - a. la fixation du levier de vitesses est défectueuse
  - b. la fourchette est usée
9. Lorsque les vitesses ne se désenclenchent pas :
  - a. la disposition et le réglage des câbles de commande ne sont pas corrects
  - b. les pignons et les fourchettes sont usés.

15

## ■ ENTRETIEN

10. Lorsque les vitesses sautent en cours d'utilisation :
  - a. la fixation du levier de vitesses n'est pas correcte
  - b. les pignons et les fourchettes sont usés.
11. Lorsque le déclabotage des roues ne se désenclenche pas :
  - a. le réglage des câbles de commande du déclabotage des roues n'est pas correct
  - b. le câble de commande est trop long
  - c. la pignonerie est usée
12. Lorsque le déclabotage des roues ne reste pas enclenché :
  - a. le réglage du câble de commande n'est pas correct
  - b. la pignonerie est usée.
13. Lorsque le déclabotage des roues ne s'enclenche pas :
  - a. vérifier le graissage
  - b. s'assurer de la fixation en bonne position du ressort de rappel.

16

## ■ PRECAUTIONS PENDANT LA NON-UTILISATION

La durée du motoculteur et du moteur peut-être augmentée considérablement par des soins et des vérifications fréquentes. Il est donc recommandé de veiller au bon entretien afin d'obtenir un travail confortable à tous moments.

### I - NON-UTILISATION PENDANT UNE COURTE PERIODE (ENVIRON 10 JOURS)

1. Fermer l'arrivée d'essence et faire égoutter le filtre.
2. Nettoyer les pièces extérieures en enlevant la poussière et les taches d'huile.
3. Les pièces de rotation et d'usure doivent être nettoyées et huilées.
4. Verser quelques gouttes d'huile par le trou de la bougie et faire tourner plusieurs fois la poulie de lancement pour répandre l'huile dans le cylindre.
5. Faire tourner le vilebrequin jusqu'à ce que la poulie de l'entraînement se trouve sur sa position arrêt, tel qu'il est indiqué page 15.

6. Nettoyez entièrement l'extérieur avec un chiffon légèrement imbibé d'huile.

### II - NON UTILISATION PENDANT UNE LONGUE PERIODE (PLUSIEURS MOIS).

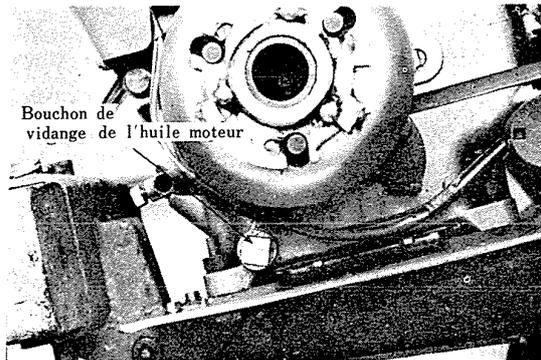
1. Vidanger toute l'essence contenue dans le réservoir, le filtre et le carburateur.
2. Vidanger et refaire le plein de l'huile du moteur et de l'huile de transmission.
3. Nettoyer les taches d'huile et les agglomérations de poussières. Huiler les pièces de rotation et d'usure.
4. Mettre suffisamment d'huile à l'intérieur des gaines des câbles et actionner les leviers deux ou trois fois. L'extérieur également doit être bien huilé.
5. Faire tourner le vilebrequin jusqu'à ce que la poulie de l'entraînement se trouve sur la position arrêt, tel qu'il est indiqué page 15/
6. Remiser le motoculteur dans un endroit à l'abri de la poussière et des moisissures.

17

## ■ LUBRIFICATION

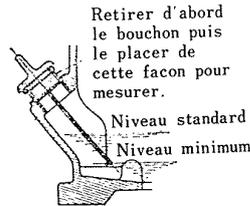
### 1° - PRECAUTIONS A PRENDRE A LA PREMIERE UTILISATION.

Afin d'éviter le débordement en cours de transport, le carter moteur et la boîte de vitesses sont très légèrement graissés. Il est donc nécessaire de faire le plein d'huile lors de la première utilisation au niveau prescrit après avoir vidangé l'huile qui s'y trouve.

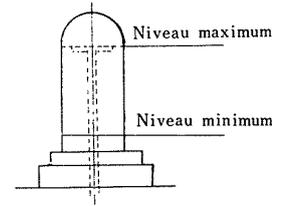


### 2° - CARTER MOTEUR.

Maintenir le moteur presque horizontal et remplir d'huile jusqu'au niveau indiqué sur la jauge solidaire du bouchon de remplissage (environ 0,7 litres). La mesure du niveau d'huile sera effectuée comme illustré ci-dessous. Retirer d'abord la jauge et la remettre ensuite jusqu'à ce que le bouchon touche le filetage du collier.



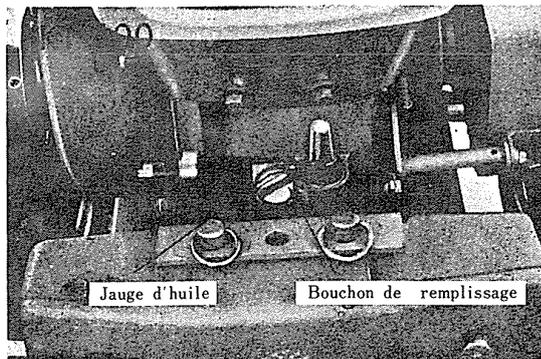
JAUGE D'HUILE



OIL NIVEAU D'HUILE

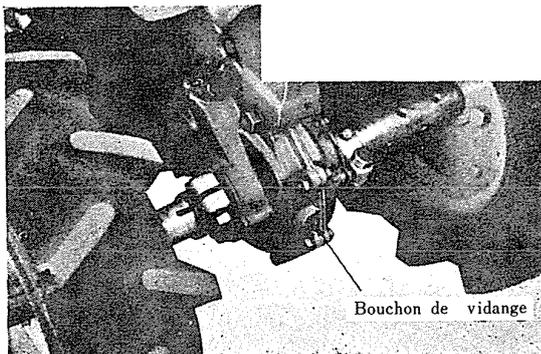
18

## ■ LUBRIFICATION



### 3° - GRAISSAGE DE LA BOITE DE VITESSE

L'huile de transmission doit être changée toutes les cent heures d'utilisation. Remplir d'huile ISEKI REDUC-TEUR jusqu'au niveau du voyant. (environ 2,3 litres).

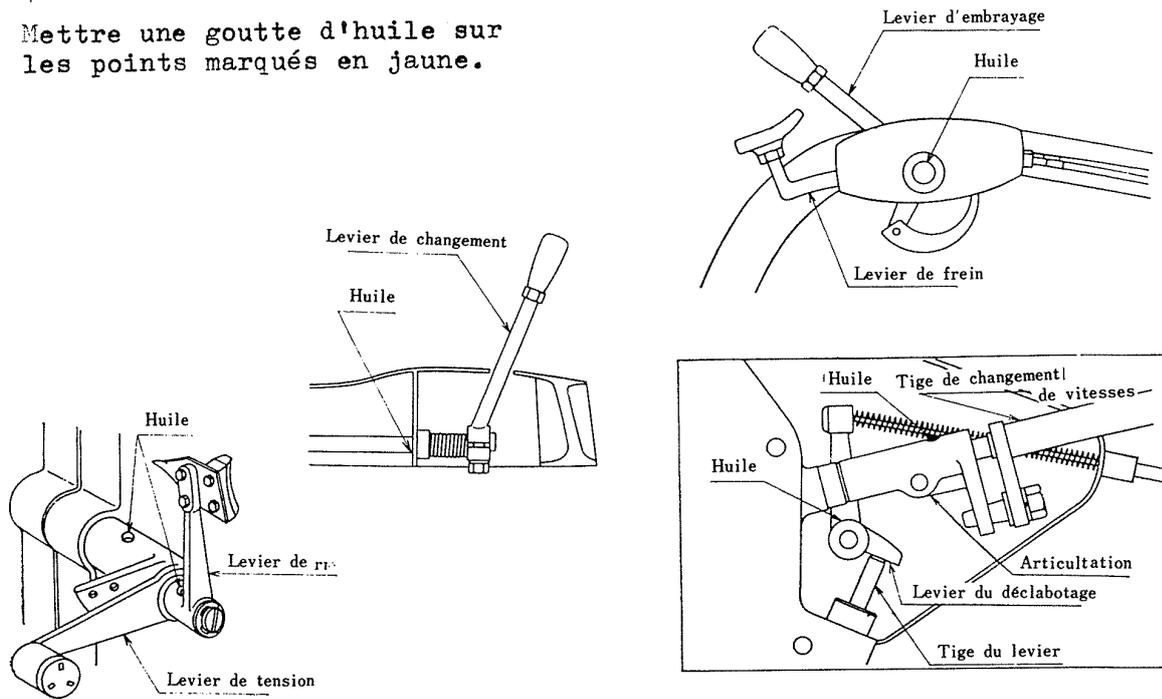


19

## ■ LUBRIFICATION

### 4° - GRAISSAGE DES LEVIERS

Mettre une goutte d'huile sur les points marqués en jaune.



20

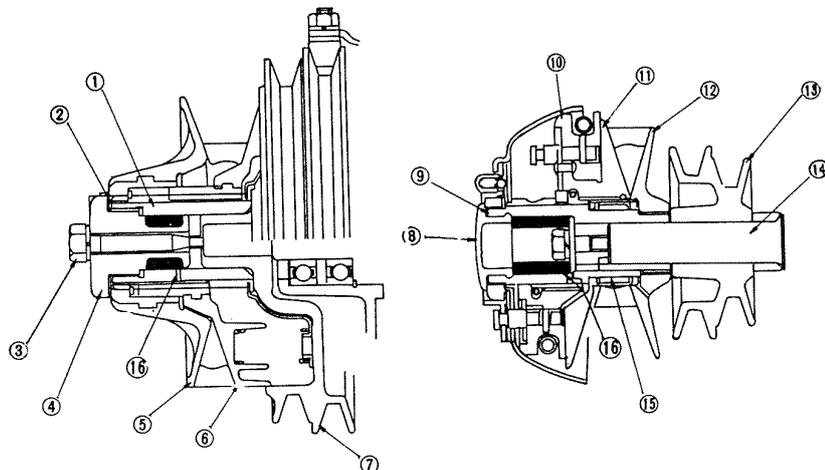
## ■ LUBRIFICATION

### 5° - GRAISSAGE DE LA POULIE DE CHANGEMENT DE VITESSES

Après chaque cent heures de travail, graisser les parties noircies sur les illustrations ci-dessous. Pour graisser, retirer les pièces 3, 4 et 8

et remplir de graisse comme il est illustré ci-dessous. Remettre ensuite les pièces 3, 4 et 8 à leur place respective. La graisse doit être très propre. Elle devra être injectée par la force centrifuge à travers de tous petits trous dans les roulements.

- 1) Manchon de poulie
- 2) Rondelle frein
- 3) Vis de fixation
- 4) Ecrou de blocage
- 5) Flasque extérieur de poulie
- 6) Flasque intérieur de poulie
- 7) Poulie double
- 8) Capuchon caoutchouc
- 9) Arbre support du variateur
- 10) Masse centrifuge
- 11) Flasque extérieur
- 12) Flasque intérieur
- 13) Poulie double côté moteur
- 14) Vilebrequin
- 15) Roulement à aiguilles
- 16) Trou de graissage



21

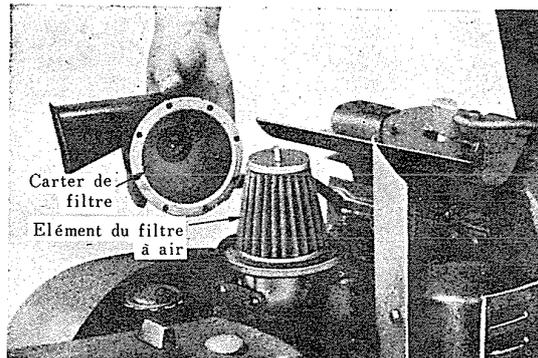
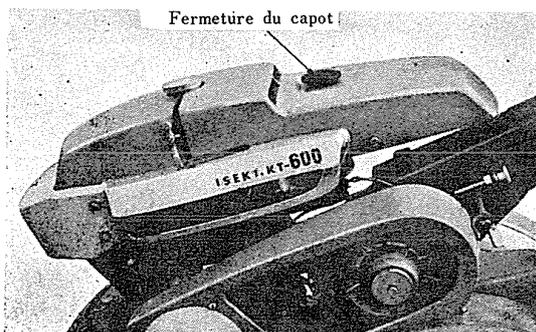
## ■ INSTRUCTIONS D'ENTRETIEN ET DE MISE AU POINT

### 1. LE DEMONTAGE DU CAPOT

Dévisser le bouton sur le capot lorsque vous voulez régler soit le carburateur, la lumière, le klaxon, nettoyer la bougie ou le filtre à air.

### 2. DEMONTAGE ET NETTOYAGE DU FILTRE A AIR

Nettoyer le feutre et l'élément qui se trouve à l'intérieur du boîtier du filtre et imbiber le feutre d'huile. Si vous laissez de la poussière, le carburant deviendra épais et la puissance du moteur sera réduite.



22

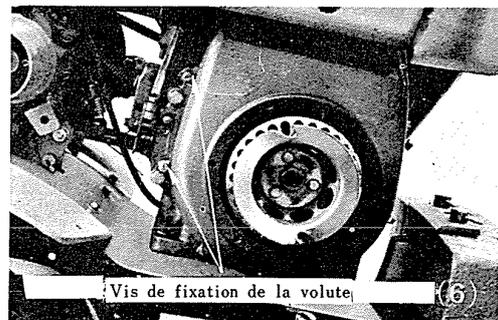
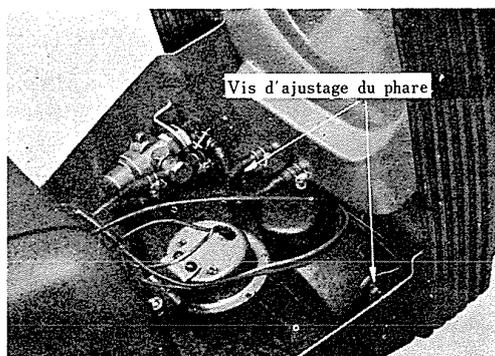
## I INSTRUCTIONS D'ENTRETIEN ET DE MISE AU POINT

### - REGLAGE DU PHARE

Pour régler le phare, démonter le capot (6) et régler à l'aide du boulon de réglage le long de la plaque de fixation du phare

### - NETTOYAGE DES AILETTES DE REFROIDISSEMENT DE LA CULASSE

Dévisser les vis montrées sur la figure et démonter la volute de refroidissement (Fig. B,C)

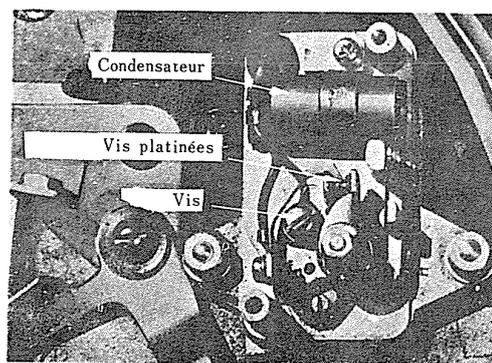


23

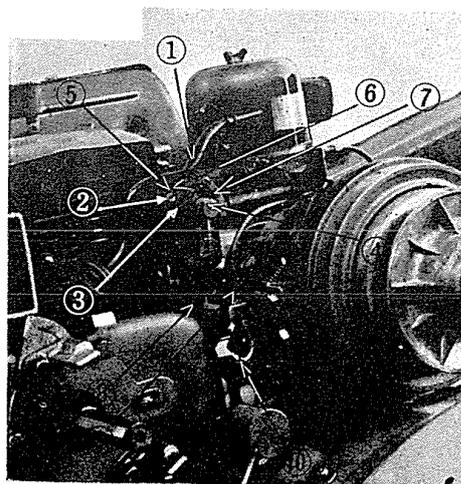
## ■ INSTRUCTIONS D'ENTRETIEN ET DE MISE AU POINT

### 5. REGLAGE DU TEMPS D'ALLUMAGE

1. Retirer le couvercle de l'interrupteur
2. Faire tourner lentement le vilebrequin  
L'arrêter au point mort haut des vis  
platinées.
3. Mettre la jauge entre les contacts
4. En faisant tourner le vilebrequin  
lentement, vérifier l'écartement avec  
la jauge
5. A l'aide de la vis, régler l'écarte-  
ment à 0,3 mm ou un peu plus.
6. Remettre le couvercle sur l'inter-  
rupteur.



- |  |
|--|
| 1 - Tuyau d'air                                    |
| 2 - Papillon de ralenti                            |
| 3 - Vis de réglage de ralenti                      |
| 4 - Vis de réglage du gicleur                      |
| 5 - Axe du titilateur                              |
| 6 - Axe du titilateur                              |
| 7 - Arrivée d'air                                  |
| 8 - Gicleur  |
| 9 - Vis de réglage<br>du câble d'accé-<br>lérateur |
| 10 - Vis de réglage<br>du régulateur               |



24

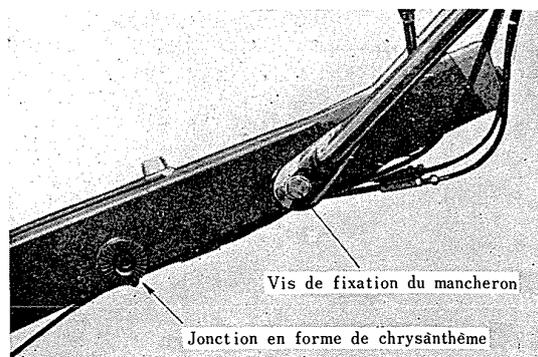
## ■ INSTRUCTIONS D'ENTRETIEN ET DE MISE AU POINT

### 6. REGLAGE DU CARBURATEUR

Le carburateur est une pièce importante qui a beaucoup d'influence sur le fonctionnement du moteur. Il est par conséquent réglé avec beaucoup de soins à l'usine. Nous vous conseillons de ne pas tenter de le régler, à moins que vous ne soyez qualifié pour le faire.

### 7 - REGLAGE DE LA HAUTEUR DES MANCHERONS

L'angle des mancherons est réglable afin d'obtenir la hauteur la plus rationnelle pour l'opérateur ou pour une certaine utilisation. Après avoir dévissé les boulons, changer simplement l'angle. On peut également utiliser la flasque crénelée vers l'avant pour réduire la longueur du mancheron pour ranger le motoculteur ou l'utiliser en remorque.



25

## INSTRUCTIONS D'ENTRETIEN ET DE MISE AU POINT

### 8 - DEMONTAGE DU COUVRE-COURROIES

On démonte le couvre-courroies en dévissant les écrous à l'avant et à l'arrière de la pièce. Après un réglage de la position du moteur, veuillez également régler l'angle du support sur le mancheron.

### 9 - PERMUTATION DE LA COURROIE TRAPEZOÏDALE

On utilise la même courroie pour entraîner les deux paires de poulies 1 et 2 (voir figure 10)  
Avant de permuter une courroie, arrêter le moteur, dévisser les arrêts de courroies et relâcher la tension

Pour la mettre en place, engager la courroie sur la poulie - côté moteur et la tirer le plus près possible du centre de la poulie puis la mettre sur la poulie d'entraînement. Lorsque vous devez la démonter, appuyer fort sur la courroie trapézoïdale avec la main tel que le montre la figure afin de la détendre. Retirez la d'abord de la poulie côté entraînement.

En cas de difficultés, utiliser un tournevis pour élever ou mettre en place la courroie trapézoïdale de la courroie.

Le variateur de vitesse est entraîné par une autre courroie trapézoïdale

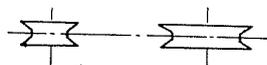
26

## INSTRUCTIONS D'ENTRETIEN ET DE MISE AU POINT

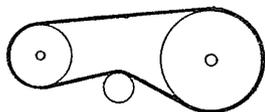
### 10 - REGLAGE DE LA TENSION DE LA COURROIE ET DE L'EMBRAYAGE

L'écartement idéal entre le moteur et l'arbre d'entraînement principale est lorsque les points A et B de la courroie trapézoïdale deviennent parallèles, la courroie étant totalement embrayée c'est à dire tendue.

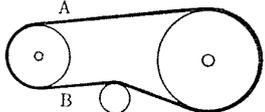
Ce réglage sera obtenu à l'aide de 4 boulons de fixation du moteur. Il faut alors faire très attention à ce que les poulies soient bien alignées. Une poulie qui vibre abrège la vie de la courroie.



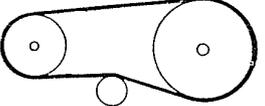
Poulie correctement alignée



Moteur placé trop près



Réglage correct



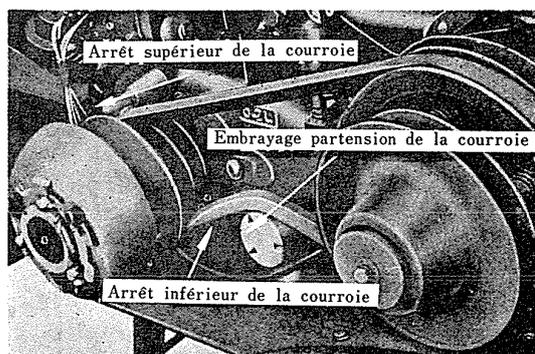
Moteur placé trop loin

2- Afin d'obtenir une tension correcte de la courroie trapézoïdale, il est nécessaire d'effectuer les réglages suivants :

a) réglage de la longueur du câble d'embrayage

b) réglage du ressort de tension

Sur ces motoculteurs, un réglage correct est obtenu lorsque le ressort a une ressource de 8 mm en position totalement embrayée.

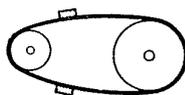


27

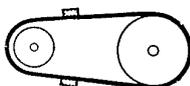
## ■ INSTRUCTIONS D'ENTRETIEN ET DE MISE AU POINT

- 3 - La position correcte des arrêts de courroies lorsqu'elles sont embrayées peut être observée sur l'illustration ci-dessous. La distance entre l'arrêt de courroies supérieur et la courroie doit être de 5 mm. Les dessins ci-contre montrent les diverses positions de la courroie lorsqu'elle est débrayée.

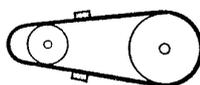
Pas assez maintenue



Position correcte



Trop maintenue



### REMARQUE :

Les observations ci-dessus concernent des courroies qui ont déjà été utilisées. S'il s'agit d'une courroie neuve, il peut arriver que la poulie tourne après l'arrêt du motoculteur à cause de la surtension. Ceci disparaîtra lorsque la courroie se sera usée et rallongée.

28

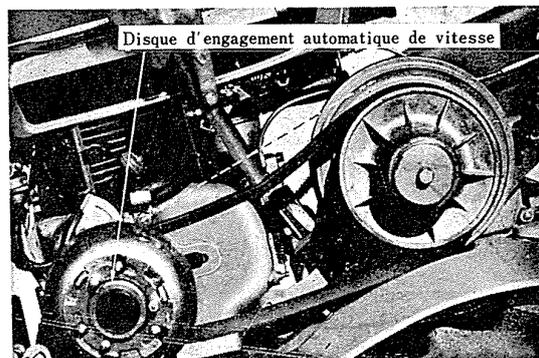
## ■ INSTRUCTIONS D'ENTRETIEN ET DE MISE AU POINT

### 11- REGLAGE DU VARIATEUR DE VITESSE

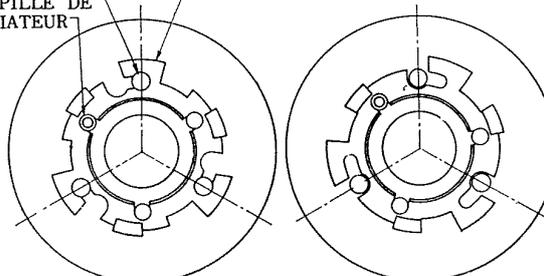
1. Il est essentiel pour le bon fonctionnement du système du variateur de vitesse que la distance entre la poulie côté moteur et la poulie côté arbre principal soit correcte. Le moteur doit être placé à l'arrêt, comme le montre l'illustration ci-contre ; la courroie doit être légèrement détendue. Les deux moitiés, droite et gauche de la poulie côté arbre principal doivent alors être dans leur position la plus rapprochée.

REMARQUE : Une tension trop forte réduit la durée de la courroie. Au contraire, une courroie trop peu tendue entraînera une perte de vitesse.

2. Lorsque vous utilisez l'entraînement standard, (le variateur de vitesse est inutile) faites les réglages montrés sur les dessins ci-contre pour éviter le fonctionnement de la poulie côté moteur.



DOIGT D'EMBRAYAGE PLAQUE DE VARIATEUR  
GOUPILLE DE VARIATEUR



(A) Utilisation standard de l'entraînement.

(B) Utilisation du variateur de vitesse.

29

## INSTRUCTIONS D'ENTRETIEN ET DE MISE AU POINT

### 12 - REGLAGE DE LA VITESSE DE ROTATION DU MOTEUR.

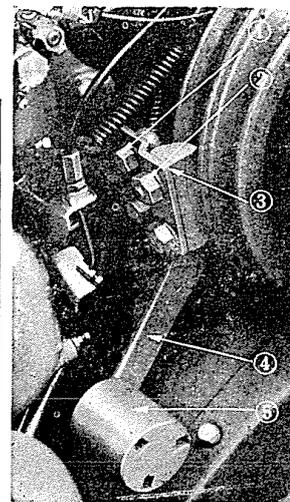
La vitesse de révolutions du moteur est comprise entre 800 et 4000 T/mn. Lorsque les révolutions augmentent à 1500/1700 T/mn, l'embrayage automatique fonctionne et le variateur de vitesse entre en action. Lorsque les révolutions baissent de 1500 à 1300 T/mn, il y a débrayage automatique par conséquent la vitesse de ralenti du moteur va être maintenue en dessous de 1300 T/mn. Le meilleur réglage est entre 800 et 1000 T/mn.

### 13 - REGLAGE DU FREIN

Le réglage du frein doit être effectué lorsque le levier est actionné. Lorsque l'embrayage est désenclenché, régler la longueur du câble de frein afin que le patin touche la gorge de la poulie principale. Dans ce cas, il est important que le frein soit actionné lorsque l'embrayage est entièrement désenclenché.

Si le patin ne s'adapte pas parfaitement à la gorge de la poulie, effectuer ce réglage à l'aide de la vis qui maintient le patin.

- 1) Vis de réglage du patin
- 2) Ecrou de montage du patin
- 3) Patin de frein
- 4) Levier d'embrayage
- 5) Poulie de tension



30

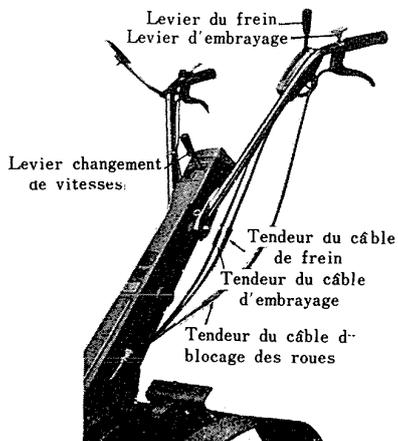
## INSTRUCTIONS D'ENTRETIEN ET DE MISE AU POINT

### 14 - REGLAGE DU BLOCAGE DES ROUES

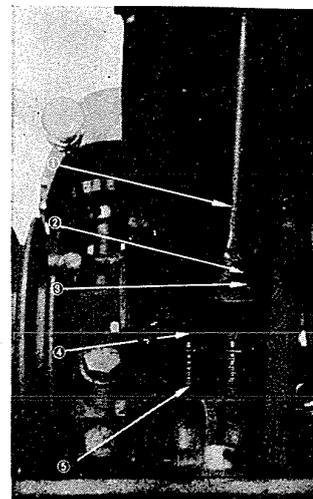
Après une certaine période d'utilisation, les câbles s'allongent et le dispositif ne sera pas enclenché même lorsque le levier est tiré complètement. Il est alors nécessaire de raccourcir le câble de 0,3 à 0,5 mm à l'aide du tendeur de câble.

### 15 - REGLAGE DU LEVIER DE CHANGEMENT DE VITESSES

Il est possible de régler l'angle du levier de changement de vitesses grâce à l'écrou de réglage prévu. Pour déterminer le meilleur angle, mettre le levier au point mort. Vérifier ensuite en changeant de vitesses



- 1) Levier de changement de vitesses
- 2) Axe du levier
- 3) Ecrou
- 4) Blocage des roues
- 5) Blocage des roues

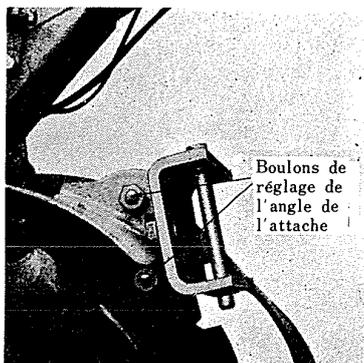


31

## ■ INSTRUCTIONS D'ENTRETIEN ET DE MISE AU POINT

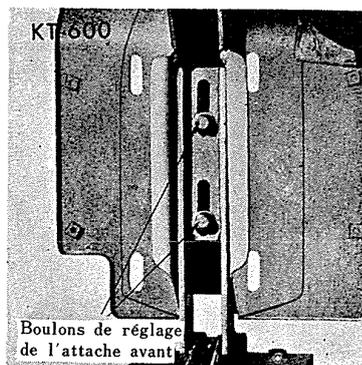
### 16-REGLAGE DE L'ANGLE DE L'ATTACHE

Pour changer l'angle de l'attache, retirer le capot, modifier l'angle vers le bas à l'aide des boulons de réglage. Vous pouvez obtenir un centre de gravité bas de cette façon, ce qui vous facilitera les opérations de labour.



### 17-REGLAGE DE L'ATTACHE AVANT

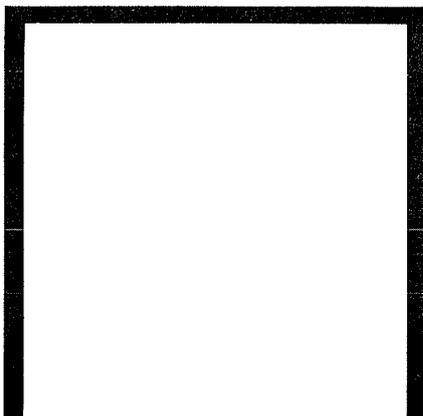
L'attache avant peut-être réglée vers l'avant ou vers l'arrière à l'aide des boulons. Ce réglage peut être nécessaire pour monter une prise de force ou pour modifier l'équilibre de l'appareil à l'aide d'un contre-poids.



32



## HOUE ROTATIVE ARRIERE POUR KT 600 R

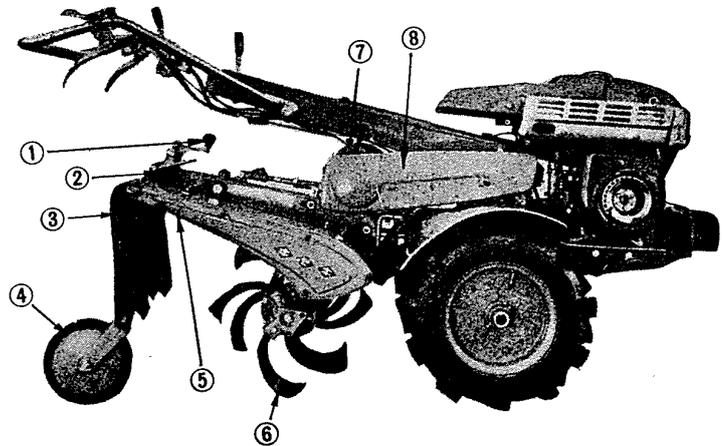


Le modèle KT 600 R est livré d'origine avec réducteur de vitesses et houe rotative arrière

33

## ■ HOUE ROTATIVE

- 1 - Manivelle de la roue arrière
- 2 - Levier de réglage
- 3 - Bavette de garde-boue
- 4 - Roue arrière réglable
- 5 - Garde-boue réglable de la houe
- 6 - Couteau de la houe
- 7 - Partie supérieure de la boîte de transmission de la houe
- 8 - Protecteur de la chaîne d'entraînement



34

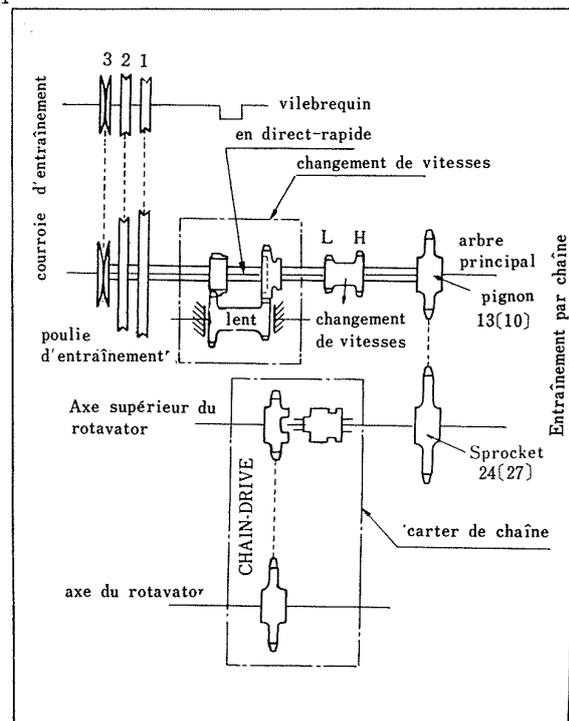
## ■ CARACTERISTIQUES ET SCHEMA DE MONTAGE

Largeur de travail : réglable de 36 à 60 cm

Profondeur de travail : 15 cm

Capacité de travail : de 5 à 10 ares/H

Vitesses pour travail en rotavator.		
Révolutions du moteur	Poulie n° 1	Poulie n° 2
3400 T/m	Vitesse lente	Vitesse lente
Vitesse lente	I	II
lère	1,1 km/H	1,35 km/H
Vitesse rapide	III	IV
2ème	1,8 km/H	2,4 km/H
Rotations du rotavator		
Pignon standard	I	II
13 x 24	169 T/m	209 T/m
Pignon sur option	I	II
10 x 27	115 T/m	143 T/m

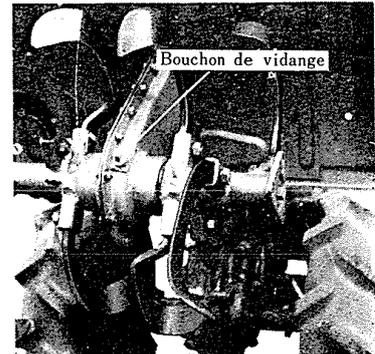
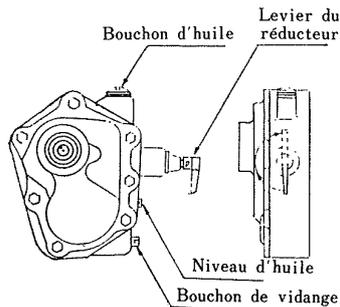
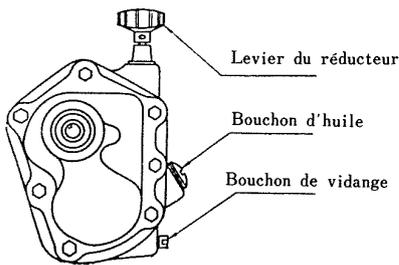
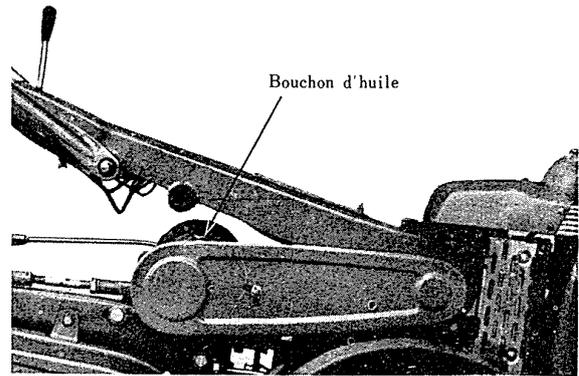


35

## ■ GRAISSAGE DU ROTAVATOR

### I. GRAISSAGE DES PIÈCES ROTATIVES :

1. Le graissage du carter de chaîne de transmission est effectué de la même façon que pour une boîte de vitesses.
2. Ouvrir le bouchon de remplissage et verser de l'huile jusqu'à débordement.
3. Réducteur : mettre de l'huile jusqu'à débordement.  
Mettre de l'huile sur toutes les chaînes et endroits susceptibles de friction.

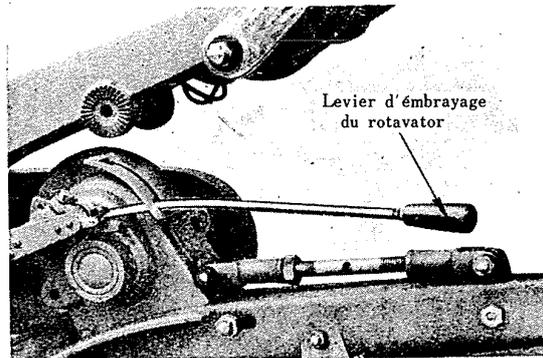


36

## ■ COMMENT SE SERVIR DU ROTAVATOR

### II - UTILISATION.

1. Mettre la courroie sur les jeux de poulie correspondants à la vitesse souhaitée. En utilisation houe arrière, le réducteur doit être utilisé, et la vitesse au changement de vitesse principal choisie en fonction du travail à effectuer.
2. Embrayer le rotavator.
3. Régler la profondeur de travail à la roue arrière.
4. Commencer à travailler en embrayant le motoculteur. Le levier d'embrayage doit être en position débrayée lorsque vous faites les opérations ci-dessus.

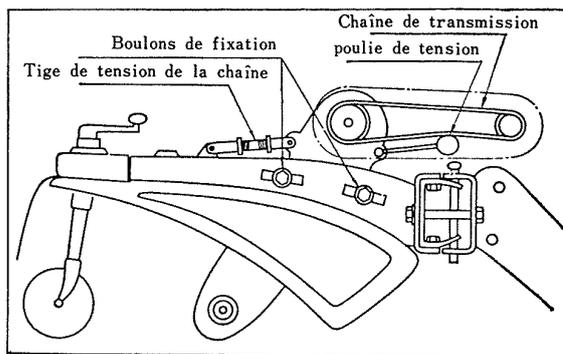


37

## ■ FIXATION DU ROTAVATOR

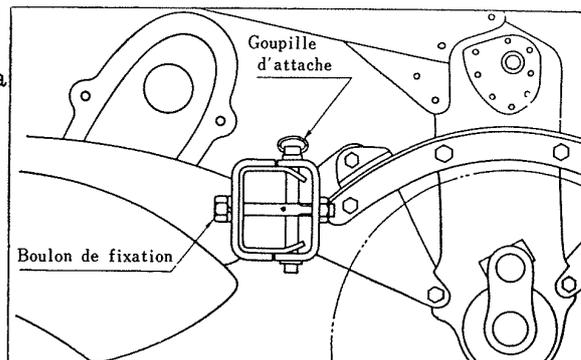
### III - TENSION DE LA CHAÎNE

Lorsque la chaîne se détend, cela peut créer des vibrations au cours du travail. Afin d'éviter ces vibrations, il est nécessaire de rattraper le jeu au rouleau de tension de la chaîne. Si la chaîne a vraiment trop de jeu, défaire le carter de protection et serrer la vis de tension de la chaîne vers l'arrière jusqu'à ce que la chaîne soit bien tendue. Il est toutefois recommandé de ne pas trop tendre la chaîne.



### IV - POUR FIXER OU DETACHER LE ROTAVATOR.

1. Mettre en place la goupille d'attache et la fixer avec les deux boulons
2. Mettre la chaîne sur le pignon
3. Fixer le couvre-chaîne





**Yvan Béal - 21, av. de l'Agriculture - B.P 16  
Z.I. du Brézet - 63014 Clermont-Ferrand Cedex 2  
Tél : 04 73 91 93 51 - Télécopie : 04 73 90 23 11  
www.yvanbeal.fr - E-mail : info@yvanbeal.fr  
R.C.S. B 304 973 886 - S.A.S. au capital de 612 000 €**