

26 170 - 100 57

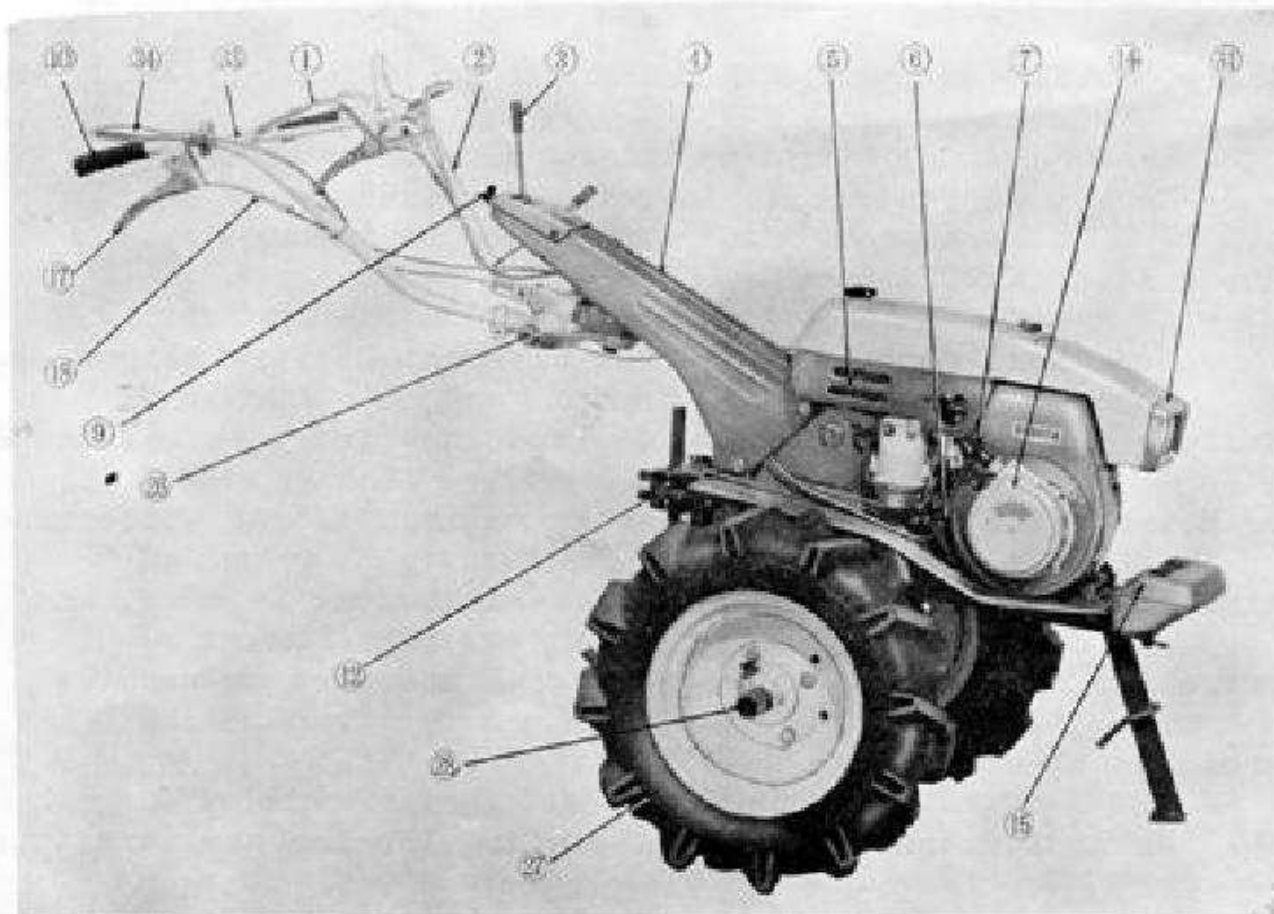
17 cm

**MANUEL D'INSTRUCTION POUR
LE MOTOCULTEUR KUBOTA
MODÈLE " LP 360 FR "**



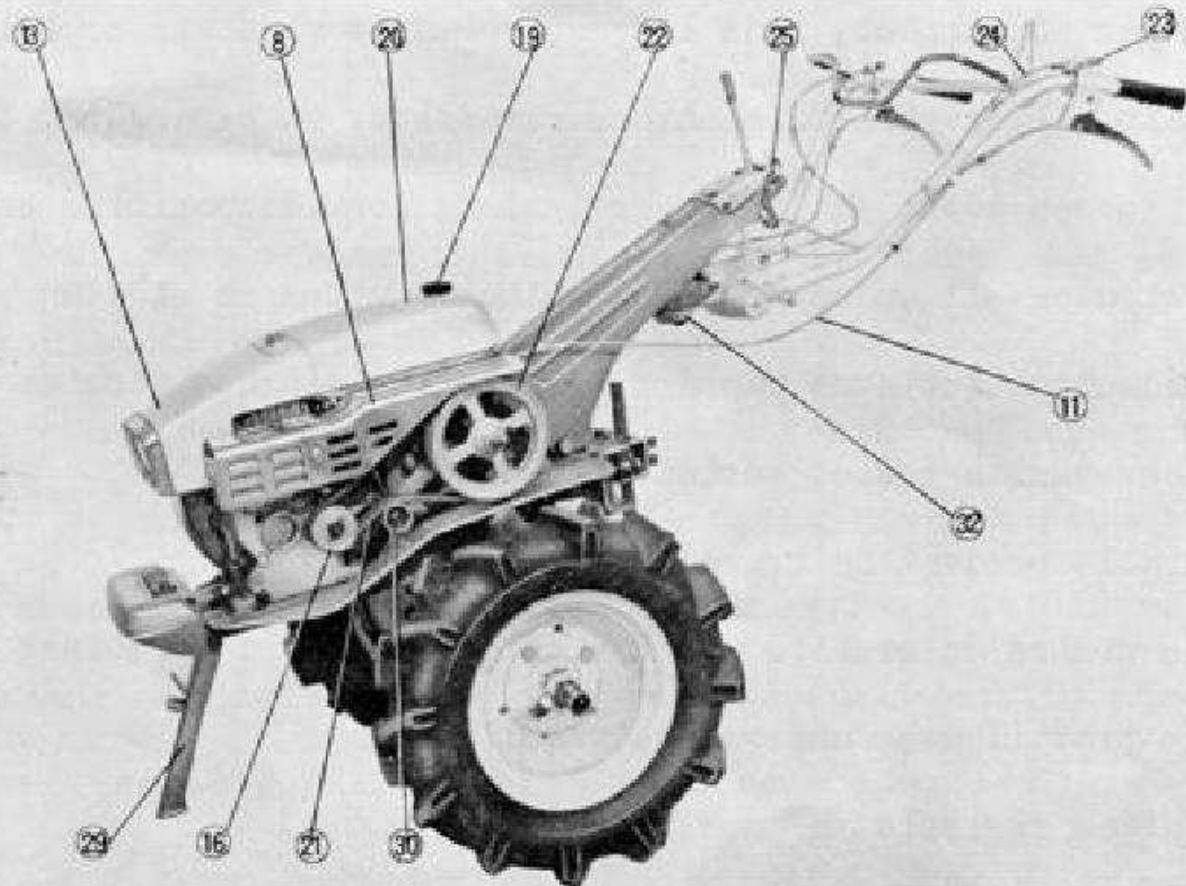
KUBOTA IRON & MACHINERY WORKS, LTD.

1. DESCRIPTION



MOTOCULTEUR KUBOTA MODELE " LP360FR ", vue côté droit

- | | |
|---|------------------------------------|
| 1. Levier d'embrayage | 8. Capot de silencieux |
| 2. Guidon | 9. Commutateur d'éclairage |
| 3. Levier de vitesses | 10. Poignée de guidon |
| 4. Bâti du guidon | 11. Cable d'embrayage |
| 5. Orifice de remplissage de la boîte de vitesses | 12. Chape d'attelage |
| 6. Robinet d'essence | 13. Capot |
| 7. Poignée du cordon de lancement | 14. Démarreur à retour automatique |
| | 15. Chape d'attelage avant |



MOTOCULTEUR KUBOTA MODELE " LP360FR ", vue côté gauche

- | | |
|---|---------------------------|
| 16. Poulie moteur | 27. Pneumatique |
| 17. Poignée de clabot | 28. Moyeu |
| 18. Cable de clabot | 29. Béquille avant |
| 19. Orifice de remplissage de réservoir | 30. Poulie de tension |
| 20. Réservoir | 31. Phare |
| 21. Courroie | 32. Crémaillère de guidon |
| 22. Poulie entrainement | 33. Cable de clabots |
| 23. Manette des gaz | 34. Poignée de clabot |
| 24. Cable de manette des gaz | |
| 25. Levier de réducteur | |
| 26. Boulon de montage du guidon | |

2. PARTICULARITES

(1) Léger et compact, tous les contrôles de vitesses sous la main, léger et de dimensions ramassées, et cependant, 4 vitesses avant et 1 vitesse arrière sont disponibles sur cet appareil au moyen d'une boîte de vitesses et d'un réducteur actionné par des leviers : c'est une machine convenant à toutes sortes de travaux.

(2) Stable pendant le travail

Le centre de gravité est bas ce qui permet d'effectuer le travail avec une grande stabilité.

(3) Guidon réglable

Le guidon est réglable en hauteur et horizontalement en déport. Vous pouvez choisir la meilleure position et la hauteur convenant tout à la fois à votre taille et au travail à effectuer.

(4) Levier d'embrayage du type à arceau

Les opérations de débrayage et d'embrayage peuvent être faites rapidement et sûrement de n'importe quelle main et de n'importe quel côté du guidon.

(5) Excellent travail en motobineuse

Bien que petit, ce modèle est dessiné pour accepter des fraises de 450 mm de diamètre. Le carter de la boîte de vitesses est mono-bloc en acier trempé, étroit et de surface unie sans protubérance de boulons ou d'écrous.

Ces caractéristiques font du LP360FR un modèle particulièrement convenable pour l'utilisation en

motobineuse.

(6) Conduit d'air dans le réservoir à carburant

Le conduit d'air passant par le réservoir, le carburant est refroidi par l'air qui y passe.

(7) Béquille avant

Elle est dessinée de façon à se replier facilement sous la machine quand on n'en n'a pas besoin.

(8) Equipé avec dynamo

Cette dynamo donne un courant et permet le travail la nuit.

(9) Démarreur à enroulement automatique

Il est d'un emploi aisé rendant le démarrage facile.

(10) Clabots

La machine est équipée de clabots indépendants droit et gauche ce qui rend les changements de direction à droite et à gauche extrêmement faciles.

(11) Grande variété de travaux

Le LP360FR peut faire tous les travaux d'un motoculteur et d'une motobineuse.

Utilisez la béquille avant pour mettre la machine à niveau et stable.

5-1 Boite de vitesses

Remplissez le carter par l'orifice de remplissage avec environ 3,2 litres d'huile de boite SAE90 en saison chaude et SAE80 en saison froide.

Note: la quantité

adéquate est

telle que l'huile

doit commencer à s'écouler par la lumière de niveau.



5-2 Carter moteur

Pour l'huile moteur utilisez la SAE20 en saison froide et la SAE30 en saison chaude de qualité MS. Remplissez jusqu'au niveau de l'orifice de remplissage, la quantité adéquate étant d'environ 0,7 litre.



Note : n'oubliez pas de bien spécifier la qualité MS quand vous achetez l'huile. De l'huile de basse qualité abrégera la vie de votre moteur.

5-3 Filtre à air

Remplissez la cuvette avec de l'huile moteur de mêmes qualité et viscosité que celle utilisée pour le moteur.



Note: si l'huile

dépasse le niveau, l'excès d'huile sera introduit dans le moteur et provoquera un démarrage difficile. En mettant l'huile veuillez n'introduire aucune saleté ni de l'eau.

5-4 Carburant (Essence)

Remplissez le réservoir avec l'essence par l'orifice et le filtre. Faites attention de ne pas répandre de l'essence en dehors du réservoir.



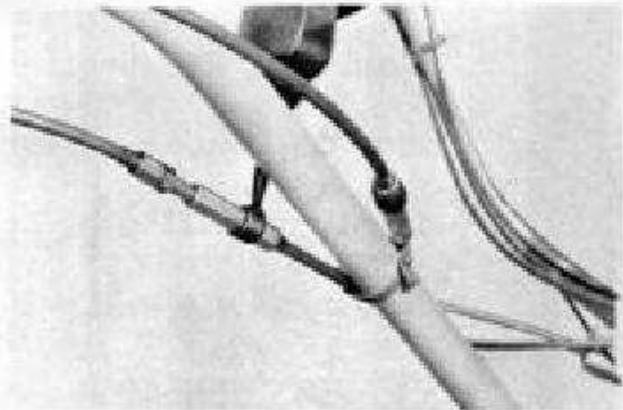
Note: le carburant

sera de l'essence d'automobile ordinaire. Tout

autre carburant ne conviendrait pas. Vérifiez que l'essence ne contient ni eau ni impureté.

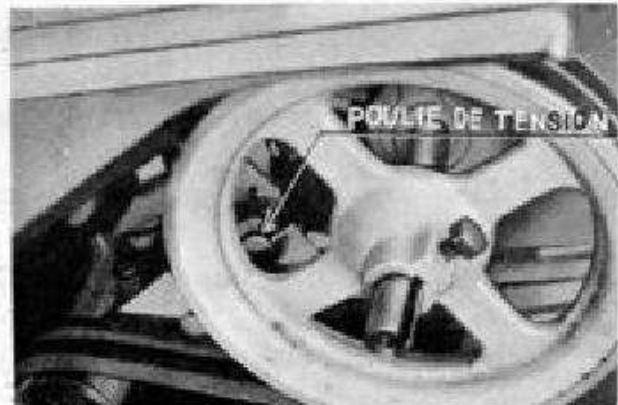
5-5 Cables

Pour les cables de clabots, d'embrayage et de déport guidon, il y a un orifice de lubrification prévu sur le régleur. Lubrifiez comme il se doit avec de l'huile moteur SAE30 ou 20.



5-6 Autres parties mobiles

Lubrifiez chaque partie mobile de l'axe de la poulie de tension, de la tige de changement de vitesses, du levier d'embrayage, des tiges de clabots, etc....., avec de l'huile moteur SAE30 ou 20.



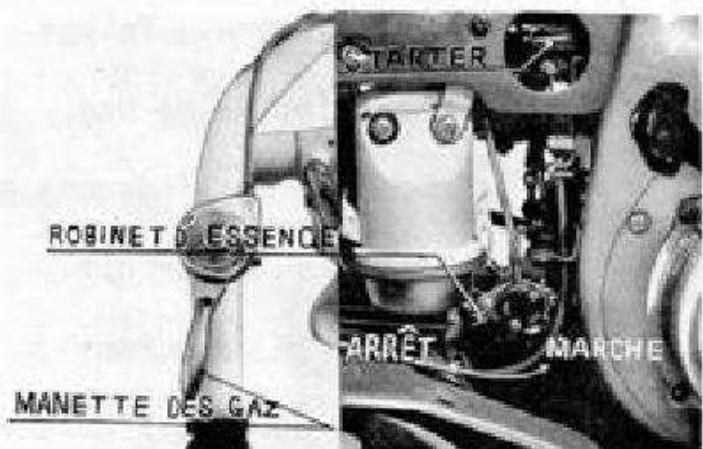
6. LANCEMENT ET ARRÊT DU MOTEUR

6-1 Lancement du moteur

a. Ouvrez le robinet d'essence.

b. Mettez sur "DÉMARRAGE" la manette des gaz qui

se trouve sur la gauche du guidon.



c. Tirez le starter complètement. Cependant, si le moteur est encore chaud ou si la température est chaude, ne le tirez pas ou seulement à moitié en fonction de la température.

d. Lancez le moteur en utilisant le cordon de lancement de la manière suivante:

(1) Préparation au lancement

(a) Saisissez la poignée

du cordon et tirez jusqu'à obtenir la position de compression maximum c'est-à-dire quand vous obtenez le



maximum de résistance.

(b) Quand la résistance

devient importante,

tirez plus lentement jusqu'à ce que la tension redevienne légère.

(c) Après avoir passé le point de compression

comme ci-dessus, laissez retourner le cordon lentement.

(2) Lancement

- (a) Saisissez la poignée du cordon fermement et tirez vivement de façon à tirer le plus vite possible quand le cordon est déroulé d'environ 50 cm.
- (b) Si le moteur ne part pas, répétez les opérations depuis le début.

(3) Précautions

- (a) Si vous ne tirez pas assez vite quand le point d'allumage est passé, le moteur pourra tourner en arrière et casser le démarreur.
- (b) Si vous tirez plusieurs fois le cordon avec le starter tiré, il y aura un excès d'alimentation d'essence qui causera un démarrage encore plus difficile.
Si cela semble être le cas, vérifiez en enlevant la bougie. Si elle est humide, séchez-la. Tirez le cordon 2 ou 3 fois avec le starter complètement repoussé.
Ensuite, remettez la bougie et recommencez les opérations de démarrage.
- (c) Evitez de dérouler le cordon à fond.

(d) Ne lâchez pas la poignée du cordon quand vous ne tirez plus. Quand le moteur démarre, les cliquets du démarreur reviennent automatiquement et vous ne courez donc aucun risque à conserver la poignée du cordon dans votre main. Laissez le cordon se réenrouler soigneusement quand le moteur est parti.

(e) Mettez de l'huile moteur dans l'orifice situé au centre du démarreur, une fois par semaine environ.

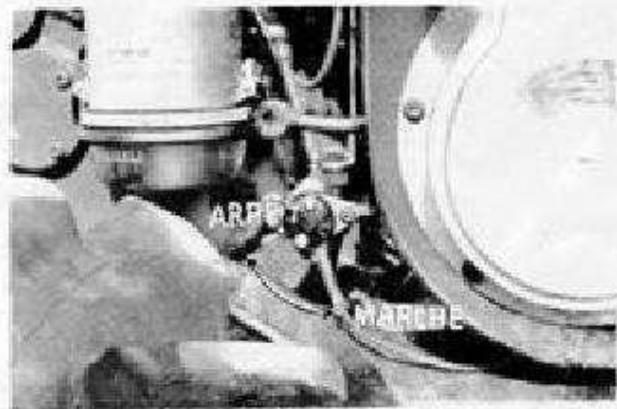
e. Après le démarrage, repoussez le starter petit à petit jusqu'à le repousser complètement dès que vous le pouvez.

f. Laissez chauffer le moteur en le faisant tourner 5 ou 10 minutes à bas régime, avant d'utiliser la machine.

g. Quand il est chaud, faites monter le régime avec la manette des gaz comme vous le désirez.

6-2 Arrêt du moteur

- a. Débrayez.
- b. Mettez la manette des gaz sur "LENT".
- c. Fermez le robinet d'essence. Le moteur est alors arrêté.



d. Quand le moteur s'arrête tirez le cordon et mettez le moteur en compression.

7. RODAGE ET SOINS APRES EMPLOI

La satisfaction que vous pourrez retirer de votre machine et la longévité de son service, dépendent dès le départ de la manière dont vous le manierez et dont vous l'entretenez. Veuillez donc observer soigneusement ce qui suit :

7-1 Rodage

Pour prendre un bon départ avec votre machine en en rodant toutes les parties, ne l'utilisez pas dans des conditions sévères pendant les premiers 1.000 m2.

7-2 Renouvellement d'huile de lubrification

Remplacez l'huile de lubrification selon le tableau ci-dessous :

	1ère Vid-ange	2ème Vid-ange	3ème Vid-ange	Par la Suite	Huile
Carter Moteur	10 heures	10 heures	50 heures	50 heures	0,7 L qualite MS huile moteur SAE20 ou 30
Boite de vitesses	50 heures à chaque changement de saison				3,2 L huile de boite SAE80 ou 90
Filtre à air	100 heures	100 heures	100 heures	100 heures	Quantité nécessaire d'huile moteur qualité MS SAE20 ou 30

Note : assurez-vous d'employer la qualité MS pour l'huile moteur. Etant donné que l'huile circule dans le moteur en lubrifiant toute les parties mobiles, de l'huile de mauvaise qualité ou sale abrégera remarquablement la vie de votre moteur. Toute huile inférieure à la qualité MS provoquera différentes sortes de dépôts à l'intérieur du moteur qui en accéléreront l'usure.

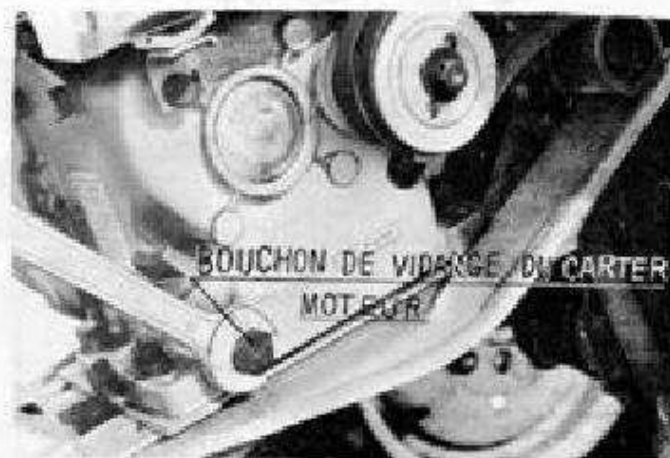
7-3 Vidanges

Pour remplacer l'huile dans le carter, il faut d'abord le vidanger. En même temps, la poussière et les impuretés doivent être évacuées autant que possible. La meilleure façon d'opérer est de vidanger tant que l'huile est chaude donc fluide. Elle pourra alors emporter avec elle les saletés et impuretés qu'elle contient en suspension.

Nettoyer l'intérieur du carter avec de l'huile après la vidange sera une bonne manière de signaler votre entretien.

7-3-1 Carter moteur

Enlevez le bouchon de vidange comme sur la figure et vidangez.



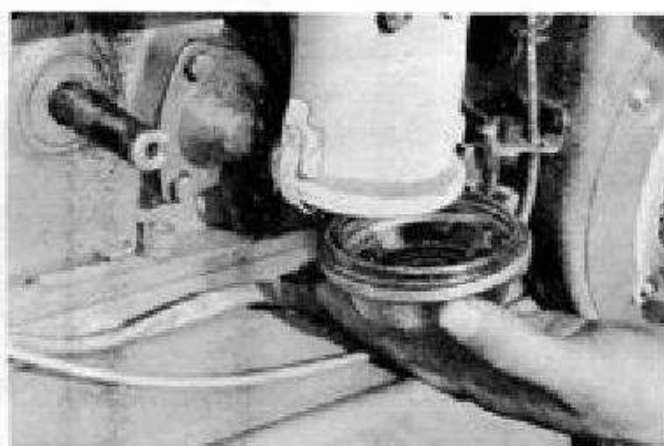
7-3-2 Boite de vitesses

Enlevez le bouchon de vidange comme sur la figure et vidangez.



7-3-3 Filtre à air

Le filtre à air est le rempart qui protège le moteur contre le sable et les saletés. Si l'huile dans la cuvette est sale, il ne fonctionnera pas.



Enlevez la cuvette et nettoyez-la avec de l'essence avant de mettre de l'huile nouvelle.

7-4 Nettoyage après emploi

Ne manquez pas de nettoyer la machine après une journée de travail. Enlevez la boue. Séchez bien les endroits mouillés et lubrifiez toutes les parties mobiles pour éviter la rouille.

7-5 Précautions avant arrêt prolongé

a. Nettoyez la machine comme au paragraphe 7-4, c'est-à-dire enlevez la boue, séchez la machine avec un chiffon sec et lubrifiez toutes les parties mobiles ainsi que les endroits où la peinture est partie, afin de prévenir la rouille.

b. Vidangez l'essence du circuit d'alimentation. Si

circuit d'alimentation.
Si vous ne le faites pas, l'essence se gazéifiera dans le réservoir et dans le carburateur rendant



le démarrage difficile. L'essence du carburateur peut être vidangée en desserrant le bouchon comme sur la figure.

Pour vidanger le réservoir, utilisez un tuyeau.

c. Vidangez l'huile dans tous les carters.

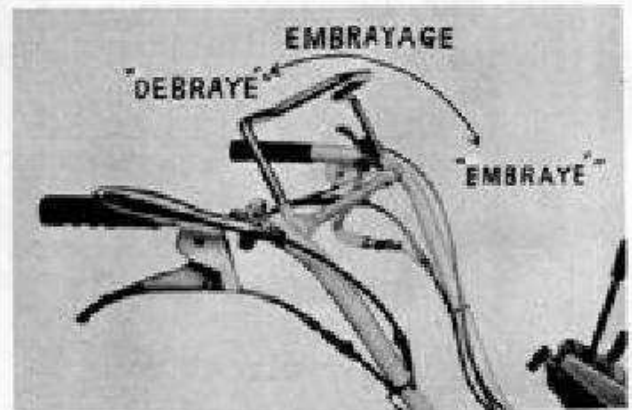
d. Après avoir vidangé le moteur, enlevez le silencieux et mettez de l'huile sur la tige de la soupape d'échappement, environ 10 cm³. Enlevez la bougie, mettez de l'huile par le trou de bougie, environ 10 cm³ et tournez le vilebrequin 2 ou 3 fois de façon à protéger le cylindre, le piston et les segments, d'une usure anormale.

e. Mettez le vilebrequin au point de compression maximum, pour ceci tirez le cordon de lancement jusqu'à ce que la résistance soit maximum. Puis laissez le cordon retourner lentement.

8. MANIEMENT DES SYSTEMES DE CONTRÔLES

8-1 Embrayage

Le levier d'embrayage est du type à arceau et sert à commander la poulie de tension qui tend la courroie placée sur la poulie moteur et sur la poulie entraînement, pour transmettre la puissance du moteur à la machine.



Quand le levier est poussé vers l'avant, la puissance du moteur sera transmise de la poulie entraînement à la machine. Si il est tiré vers l'opérateur, cette transmission sera interrompue.

8-2 Levier de vitesses

Le levier de vitesses est une poignée bleue située au centre du bâti du guidon. Tirez-le vers l'opérateur et baissez-le vers la gauche. La première ou la troisième vitesse est enclenchée.



Si il est baissé vers la droite, la vitesse enclanchée sera la seconde ou la quatrième.

Poussez-le vers l'avant et baissez-le vers la droite, la vitesse enclanchée sera la marche arrière.

8-3 Levier de réducteur

Le levier à poignée orange situé à gauche du levier de vitesses est le levier du réducteur. Baisé à gauche, il sera sur "LENT",



à droite il sera sur "RAPIDE". Avec la position "LENT" on pourra enclancher la première et la seconde vitesse et la marche arrière. En position "RAPIDE", on pourra enclancher la troisième et la quatrième.

Utilisez ce levier en combinaison avec le levier de vitesses selon le paragraphe 4.

Note : si ces leviers ne peuvent pas être maniés

doucement, ne poussez pas mais embrayez et débrayez légèrement. Les vitesses pourront être alors enclanchées.

Veuillez noter qu'avec le réducteur en position "RAPIDE", vous ne pouvez pas enclancher la marche arrière et qu'avec la marche arrière enclanchée vous ne pouvez pas mettre le réducteur en position "RAPIDE". Veuillez noter également

qu'il n'y a pas de point mort pour le réducteur ;
il faut donc qu'il soit toujours bien enclanché,
et assurez-vous bien de ce fait.

8-4 Poignées de clabots

Les poignées de clabots
sont situées aux poignées
gauche et droite du guidon
comme sur la figure. Si
vous serrez la poignée
gauche, la puissance ne
sera plus transmise à la



roue gauche. La machine tournera alors à gauche avec la
roue gauche comme centre. Si vous serrez la poignée
droite, la machine tournera à droite selon le même
principe.

8-5 Levier de déport guidon

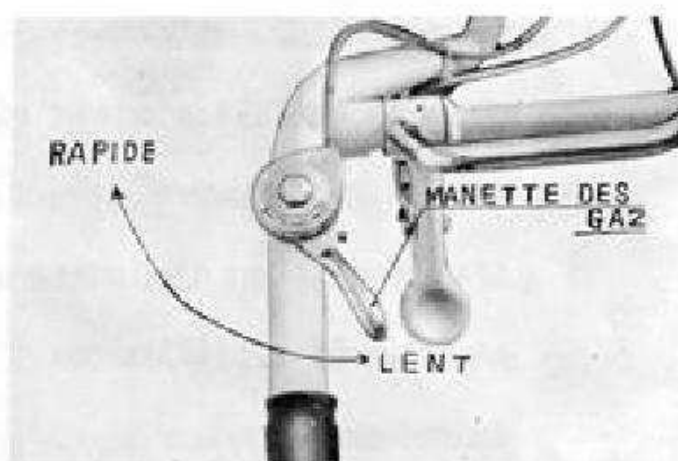
La poignée de déport guidon
est située sur la poignée
gauche du guidon. En la
serrant et en poussant sur
la gauche ou sur la droite,
le guidon peut être déporté
selon 3 positions. Ce



mécanisme est très pratique, surtout sur les terrains
en pente.

8-6 Manette des gaz

La manette des gaz est située sur la poignée gauche du guidon comme sur la figure. Cette manette commande le régime du moteur.



Dans le sens des aiguilles d'une montre on augmente le régime du moteur. En sens contraire on le diminue.

8-7 Starter

Le starter sert à régler le mélange air-carburant qui est admis dans le cylindre depuis le carburateur.

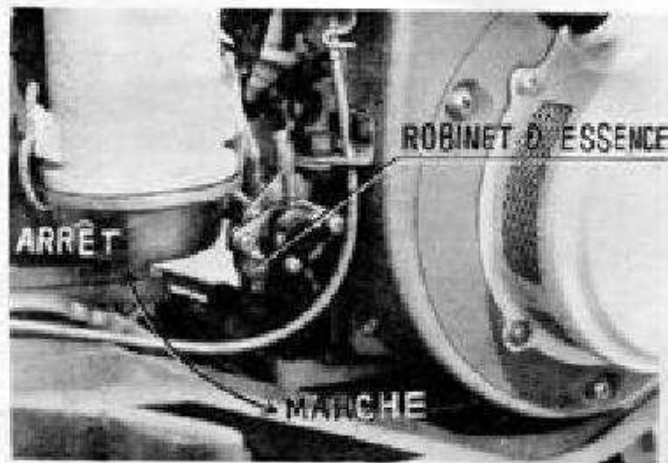


Si le starter est tiré vers l'opérateur, la proportion d'essence sera augmentée. Si il est repoussé, le mélange sera plus riche en air.

Utilisez le starter pour faire démarrer le moteur de façon à ce qu'il soit tiré à moitié ou pas du tout quand le moteur est chaud ou quand la température est chaude, et complètement quand le moteru ou la température sont froids.

8-8 Robinet d'essence

Il est situé exactement dessous le filtre à air et sert à interrompre l'alimentation d'essence et à arrêter l'allumage du moteur.



Si il est tourné sur "ARRÊT", il sera fermé.

Pour démarrer le moteur, mettez le robinet sur "MARCHÉ". Le robinet sera ouvert pour permettre l'alimentation en essence et en même temps l'allumage du moteur.

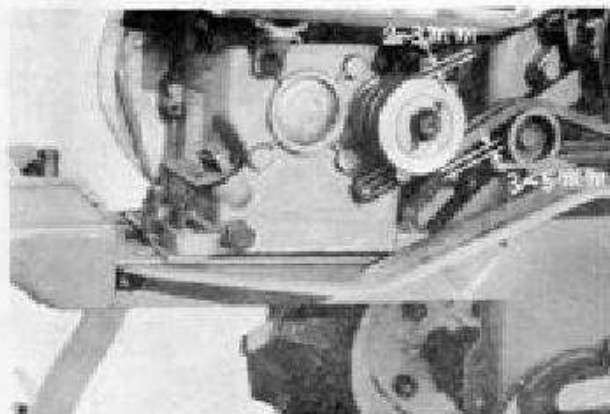
9. REGLAGES

9-1 Embrayage

L'embrayage sert à transmettre et à interrompre la puissance du moteur à la machine et il joue donc un rôle primordial. Vérifiez et assurez-vous qu'il travaille toujours d'une façon précise en effectuant le réglage suivant :

9-I-1 Guide-courroies

Pour régler l'espace entre les guide-courroies supérieur et inférieur et la courroie au standard de 2 à 3 mm en position embrayé,



utilisez les boulons qui fixent ces guides.

Note : un espace trop grand entre la courroie et les guidecourroies fera tourner la courroie même en position débrayé. Si le guide exerce une pression trop forte sur la courroie, non seulement celle-ci tournera en position débrayé mais s'usera aussi très vite.

9-1-2 Cable d'embrayage

Si la courroie continue à patiner et ne transmet pas toute la puissance en position embrayé, réglez la tension en desserrant l'écrou de verrouillage de la lanterne du cable, et pour allonger le cable tournez le régleur en

sens contraire des aiguilles d'une montre. Une grande résistance à l'embrayage indique que la courroie est trop tendue. Dans ce cas, tournez en sens inverse pour raccourcir le cable.

La tension correcte de la courroie est telle que vous pouvez la baisser d'environ 10 mm en son milieu avec votre doigt en position embrayé.

Après le réglage resserrez l'écrou d'une façon sûre.



9-2 Clabots

On doit les régler si la roue n'est pas débrayée quand la poignée correspondante est serrée ou si elle n'est pas embrayée quand la poignée est relâchée. Le réglage



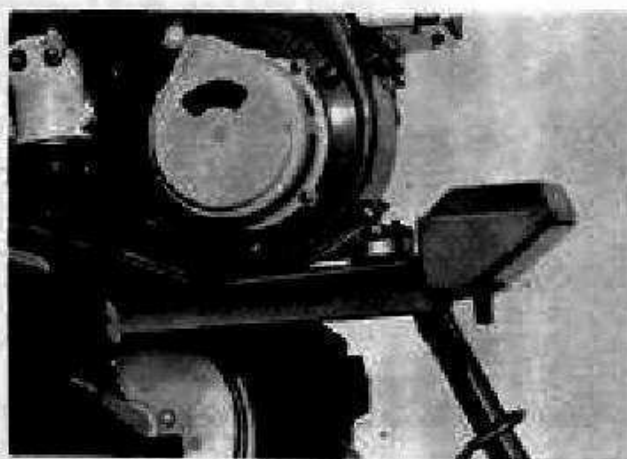
se fait avec la lanterne du câble de clabots.

Desserrez l'écrou de verrouillage de la lanterne.

Allongez le câble en tournant le régleur en sens contraire des aiguilles d'une montre quand il est difficile de débrayer. Si la roue embraye mal, tournez en sens contraire. Le réglage correcte est tel que l'espace entre la poignée et le guidon est de 3 à 4 mm quand la poignée est serrée juste avant de débrayer. Après le réglage, resserrez d'une façon sûre l'écrou de verrouillage.

9-3 Réglage de la tension de courroie avec déplacement du moteur

Le moteur peut être déplacé en avant et en arrière. Dans le cas d'une courroie neuve et si le réglage dépasse la capacité de la lanterne



du câble d'embrayage et du guide, réglez alors le déplacement du moteur en desserrant les 4 boulons qui le fixent et le boulon qui supporte le réservoir à carburant à la base.

Après le réglage, resserrez les boulons d'une façon sûre.

9-4 Réglage de la hauteur du guidon

En plus du déport comme décrit dans le paragraphe 8-5, le guidon peut être réglé en hauteur en fonction de la taille de l'opérateur et des accessoires dont il se



sert. Pour régler la hauteur, utilisez la crémaillère.

9-5 Réglage de l'écartement des roues

Le moyeu est fixé sur la fusée avec une clavette. Pour changer l'écartement, enlevez la goupille qui verrouille la clavette et enlevez celle-ci.

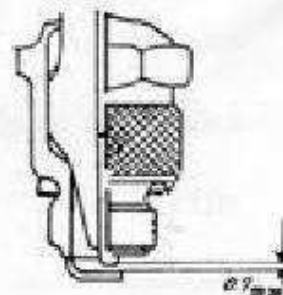


Déplacez la roue en

l'alignant avec un trou de la fusée à la position désirée et remontez.

9-6 Réglage de la bougie

Soulevez le capot. Enlevez la bougie en utilisant la clé à bougie. Réglez l'écartement des électrodes à 0,7 mm. Effectuez ce réglage tous les deux mois.

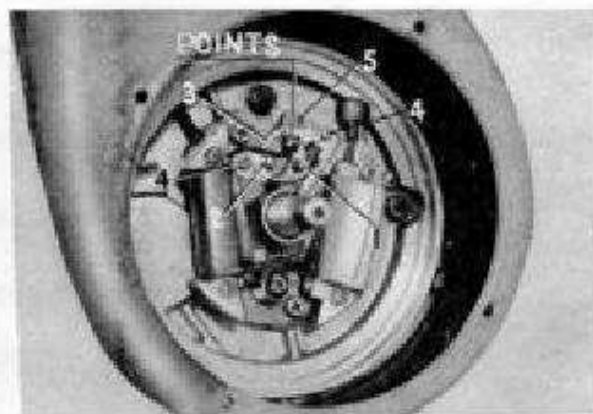


9-7 Réglage du point d'allumage et des points de contact de la magnéto

Si il est très difficile de lancer le moteur, si son rendement est diminué ou si il est anormalement chaud, le point d'allumage n'est pas correct.

a. Enlevez la poulie de lancement, le volant puis le couvercle de la magnéto.

b. Vérifiez l'écartement des points. Le standard est à 0,35 mm. Pour cela, tournez le volant de la magnéto et pendant ce temps faites la vérification.



Pour le réglage utilisez la clé de magnéto d'un calibre de 0,35 mm. En vous référant à la figure desserrez la vis qui fixe le point et tournez la vis

d'écartement petit à petit avec un tourne-vis et réglez l'écartement. Ce réglage doit être fait avec les points ouverts. Après le réglage resserrer la vis.

c. Vérifiez le point d'allumage. Il est avancé de 25° . Desserrez le boulon qui fixe la plaque de base et tournez la plaque. Si elle est tournée dans le sens contraire des aiguilles d'une montre, le point d'allumage sera avancé. Dans l'autre sens, il sera retardé. Faites alors le réglage de façon que les points commencent juste à s'ouvrir au moment où la marque encochée sur la came s'aligne avec la marque portée sur la plaque de base de la magnéto.

d. Précautions

- o Au cas où l'écartement des points est mauvais alors que le point d'allumage est correct, la magnéto elle-même est déficiente. Une telle magnéto diminuera le rendement du moteur et il faut donc attribuer toute son importance pendant le réglage.
- o Si les points sont souillés par de l'huile, de l'eau ou des saletés, nettoyez-les soigneusement. Si non le rendement du moteur sera diminué, ce qui provoquera une usure prématurée des points de contact.

9-8 Réglage du ralenti

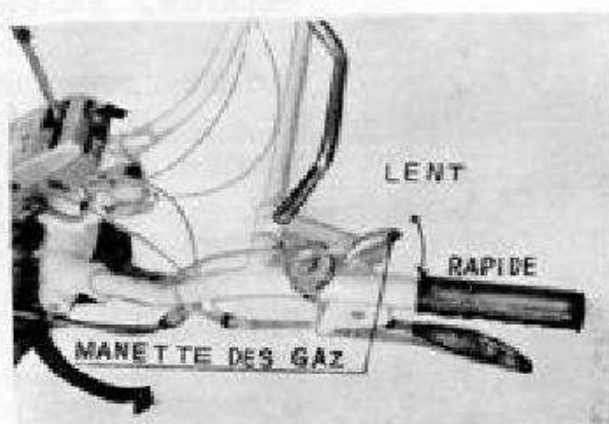
Si le ralenti du moteur n'est pas correct réglez-le, il aurait tendance à caler quand vous voudrez tourner en bout de raie.

Le réglage du ralenti peut se faire de la manière et dans l'ordre suivants.

Cependant, évitez de faire ce réglage par vous-même dans la mesure du possible, consultez plutôt votre concessionnaire KUBOTA.

a. Placez la manette des gaz au point extrême de "LENT".

Desserrez complètement la vis de réglage du ralenti de sorte que le ressort du régulateur soit en position de travail.



b. Réglez la vis d'arrêt du carburateur à la position de la plus basse vitesse possible. Avec le moteur à cette position, faites le réglage en utilisant la vis pointeau de ralenti jusqu'à ce que le moteur tourne rond. Après cela, réglez la vitesse au plus bas possible en utilisant la vis d'arrêt.

Notez que si vous tournez la vis de ralenti dans le sens des aiguilles d'une montre, le mélange essence-air devient plus pauvre et en sens contraire il devient plus riche.

c. Avec la manette des gaz,

vérifiez que le moteur tourne rond et d'une façon égale à tous les régimes. Si non, répétez les opérations de réglage.



d. Pour renvoyer la vis de ralenti, serrez-la à la position où le ressort de ralenti du régulateur commence juste à travailler.

9-9 Réglage de fonctionnement en charge (réglage de la vis pointeau principale du régulateur)

Ce réglage est effectué avec la position de la vis pointeau située au fond de la chambre à flotteur du carburateur. Quand elle est vissée



dans le sens des aiguilles d'une montre, le mélange essence-air devient plus pauvre et en sens contraire il devient plus riche.

C'est la manière correcte de régler le fonctionnement du moteur sous charge mais notez cependant qu'un réglage négligeant ne pourra que provoquer des défaillances du moteur.

9-10 Montage des masses d'équilibrage

Elles sont placées sur la chape d'attelage avant quand on charge la machine à l'arrière. Utilisez le boulon de fixation de ces masses qui est livré avec la chape d'attelage.



10. ENTRETIEN

10-1 Avant et après le travail

- a. Vérifiez chaque boulon et écrou et assurez-vous qu'ils sont sans dommage et serrés d'une façon sûre.
- b. Nettoyez bien toute la machine.

10-2 Toutes les 50 heures de travail

- a. Vérifiez et resserrez boulons et écrous.
- b. Nettoyez la bougie et réglez l'écartement des électrodes à 0,7 mm.
- c. Vérifiez le niveau de l'huile dans tous les carters.
- d. En vous référant à la figure sortez le filtre à carburant et rincez l'élément filtreur.



- e. Vérifiez les clavettes pour voir s'il n'en manque pas ou si elles n'ont pas besoin d'être remplacées.
- f. Lubrifiez les cables, l'axe et la poulie de tension et autres parties mobiles.

10-3 Toutes les 200 heures de travail

- a. Vérifiez et resserrez boulons et écrous.
- b. Enlevez la tête de cylindre. Rectifiez les soupapes d'échappement et d'admission. Enlevez les dépôts de charbon à l'intérieur de la tête de cylindre et sur le piston.
- c. Nettoyez l'intérieur du réservoir à carburant.
- d. Réglez le point d'allumage et l'écartement des points de contact comme indique dans le paragraphe 9-7.