https://truckmanualshub.com/

TRACTEURS

Série G



Linde GÜLDNER

NOTICE D' ENTRETIEN

https://truckmanualshub.com/

Pour tous renseignements concernant votre tracteur et commandes de pièces de rechange, remplir soigneusement le questionnaire ci-dessous:

Nom et adresse du propriétaire du tracteur

Nom ..... Prénom .....

Profession .....

Ville .....

Rue ..... N° .....

Numéro du moteur .....

Numéro du chassis .....

Date de réception .....

Nom et adresse de l'agent

Nom ..... Prénom .....

Ville .....

Rue ..... N° .....

Téléphone .....

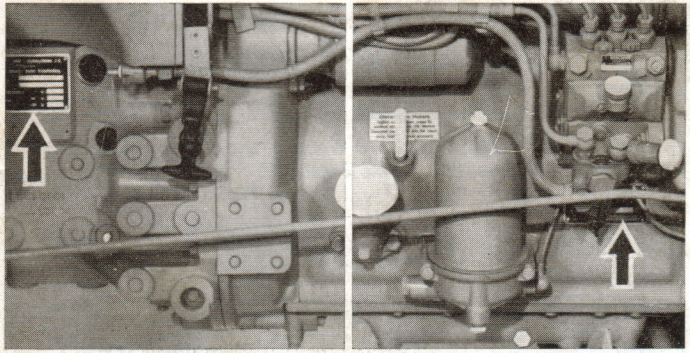
Réception du tracteur:

Avant que le tracteur quitte nos usines, il est contrôlé très soigneusement pour assurer lors de la livraison les meilleures conditions de fonctionnement et l'équipement désiré à la commande.

Votre agent doit effectuer un dernier contrôle. Pour éviter des réclamations futures nous vous prions d'examiner vous même le bon état du tracteur, **et de vous assurer qu'il est complet,** avant de signer le récépissé.

Comparez les numéros de chassis et de moteur avec ceux indiqués sur le récépissé de prise en charge.

Vous trouverez ces numéros sur les plaques du constructeur se trouvant sur le moteur et sur le carter de l'embrayage. Voir les flèches sur les clichés.



Portez également ces numéros sur la page ci-contre.

https://truckmanualshub.com/

AVANT PROPOS

Après mûre réflexion vous vous êtes décidés à acheter un tracteur GÜLDNER. Nous vous remercions de la confiance que vous nous avez ainsi témoignée.

Des dizaines d'années d'expérience dans la construction des moteurs et des tracteurs, des moyens modernes de fabrication, et de nombreux contrôles soigneusements faits, garantissent le bon fonctionnement, et la longévité de votre matériel.

Il ne dépend que de vous

par l'utilisation **correcte,** par vos surveillances et votre entretien, de conserver ses qualités.

Pour cela lisez **soigneusement** cette notice d'entretien pour vous familiariser avec votre nouveau tracteur avant de vous en servir. Même ensuite reprenez la lors de chaque nouvelle utilisation. Vous connaîtrez ainsi toutes les possibilités que vous permet sa conception moderne, et vous pourrez les utiliser entièrement.

Souvenez vous toujours, que votre agent GÜLDNER avec son personnel qualifié est votre associé, aussi bien pour les tracteurs que pour les accessoires. Il est prêt à vous donner tous les renseignements qui peuvent vous être utiles.

Adressez vous toujours d'abord à votre agent pour les questions d'entretien et en cas d'incidents éventuels.

En suivant scrupuleusement tous les conseils de cette notice, votre tracteur GÜLDNER vous sera un aide précieux pendant de nombreuses années.

Nous vous souhaitons une bonne réussite et un bon travail.

LINDE AKTIENGESELLSCHAFT
WERKSGRUPPE GÜLDNER ASCHAFFENBURG

12 RÈGLES FONDAMENTALES

1. **Ne pas faire tirer le tracteur à pleine charge** pendant les 50 premières heures.
2. Le moteur doit toujours tourner **à son régime maximum.** En cas de côte ou de forte charge rétrograder de vitesse **à temps.**
3. **N'utilisez que les qualités** d'huile **prescrites** et de gas oil connues. N'utilisez que de grandes marques. Voir plan de graissage.
4. En marche **ne pas laisser le pied** sur la pédale d'embrayage.
5. Sur la route vérouiller les pédales de frein.
6. N'utiliser le blocage du différentiel **qu'en** ligne droite et avec la vitesse lente.
7. **Ne pas** utiliser des outils nécessitant plus que la puissance maximum.
8. Ne **rien** atteler à l'attache du 3ème point.
9. N'utiliser la barre à trous qu'avec les stabilisateurs **bloqués.**
10. Vérifier si **tous** les boulons et écrous sont bien serrés. Eventuellement les resserrer.
11. Respecter les indications de fonctionnement, d'entretien et **les lois de protection contre les accidents.**
12. Si vous prêter votre tracteur le conducteur **doit également** respecter la notice de fonctionnement. Si les conseils donnés dans cette notice ne sont **pas respectés** notre responsabilité est dégagée.

TABLE DES MATIERES

https://truckmanualshub.com/

	Page
Où est-ce?	8–11
Mise en route	12
Au travail	19
Prise de force	29
Prise de force ventrale	30
Prise de force poulie	30
Réglage des voies	31
Masses d'alourdissement	31
Relevage Hydraulique	32
Relevage REGLOMATIC	33
Distributeur auxiliaire à plaque	41
Attelage 3 points	44
Chape d'attelage	46
Entretien	55–80

Essieu avant

Essieu oscillant — sans voie variable
Essieu oscillant — avec voie variable

(Equipement supplémentaire sauf pour le G 50 – G 394) où cet équipement est standard.

Embrayage, Fichtel & Sachs — Double embrayage

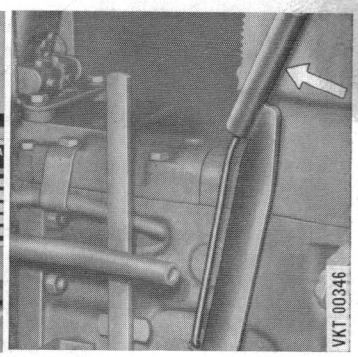
Direction, (ZF-Type Gemmer)

Freins

Le frein de route et le frein de parcking sont tous les deux à machoire inférieure. Ils sont fixés de chaque côté du pont. Le fonctionnement du frein de route (frein à pied) est assuré par 2 pédales, qui sont reliées par un verrou. On peut déverrouiller les pédales qui peuvent alors servir au braquage. Le frein de parcking (frein à main) est actionné par un levier à secteur denté.



Frein à pied



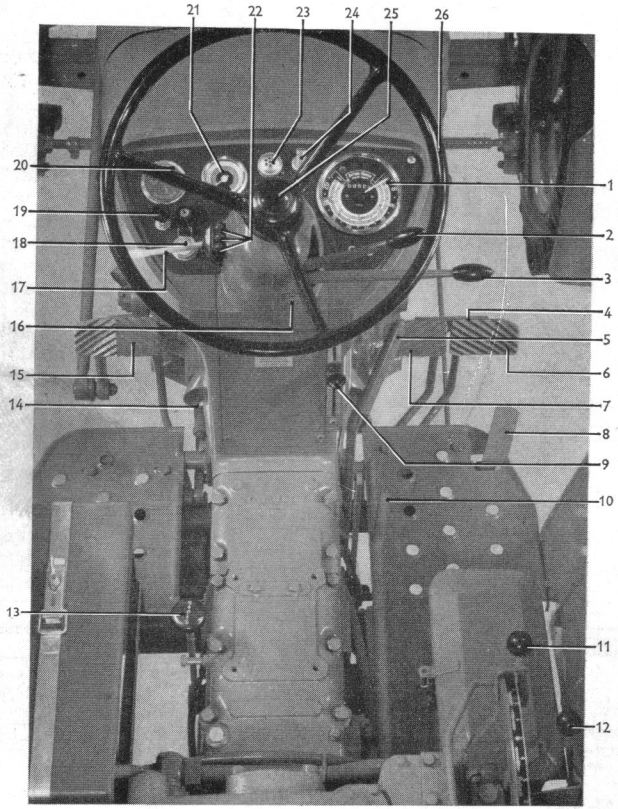
Frein à main

https://truckmanualshub.com/

Clichés	Page
Plaque du constructeur	1
Freins à pied et à main	5
Où est-ce	8–11
Niveau d'huile dans le moteur	12
Remplissage d'huile (moteur)	13
Contrôle du niveau d'huile (Filtre à air à bain d'huile)	13 et 14
Contrôle des courroies	15
Robinet de carburant	16
Réglage du siège	16 et 17
Accélérateur à main	18
Débrayage en démarrant	19
Thermomètre	20
Tractomètre	21
Embrayage, Embrayage prise de force, prise de force pompe hydraulique, et prise de force ventrale	22–24
Schéma des vitesses et leviers de vitesses	25
Accélérateur à pied	25
Frein à pied, verrouillage	26
Direction au frein	28
Blocage du différentiel	29
Prise de force	29
Prise de force ventrale	30
Réglage des voies	31
Masses d'alourdissement	32
Levier pour commande hydraulique	34 et 35
Fonctions du relevage hydraulique	36 et 37
Comment se servir du système hydraulique	38
Attelage 3 Points	43
Vis de vidange pour huile moteur et filtre pour huile de graissage	57
Filtre pour huile de graissage	58
Purge de l'air de la canalisation de carburant	59 et 60
Tension des courroies	62
Jeu de la pédale d'embrayage et réglage	63
Vidange de l'huile de pont	64 et 65
Réglage de la pédale et du levier de frein	66 et 67
Prise de courant pour remorque	71
Filtre pour système hydraulique	73
Coupe moteur, filtre à air et carburant	74 et 75
Plan du circuit électrique ci joint	

https://truckmanualshub.com/

Où est ce?

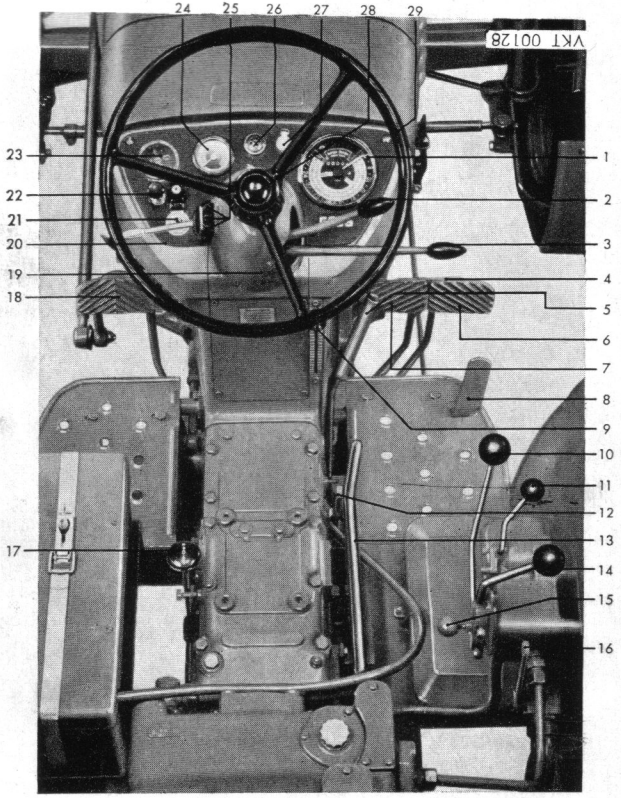


Nous nous réservons tous droits de modification dans la construction.

Où est ce?

1 Tractomètre
2 Levier de changement de vitesses
3 Levier de changement de groupe
4 Verouillage des pédales de frein
5 Levier de frein à main
6 Pédale de frein droit } Frein à pied
7 Pédale de frein gauche }
8 Accélérateur à pied
9 Accélérateur à main
10 Levier de blocage du différentiel
11 Levier de commande du relevage hydraulique
12 Levier de commande du distributeur auxiliaire
13 Levier d'embrayage de la prise de force
14 Chauffage (en supplément)
15 Pédale d'embrayage
16 Schéma des vitesses
17 Commande de clignotants
18 Contacteur
19 Commande de préchauffage et démarrage
20 Montre (en supplément)
21 Thermomètre
22 Lampe de contrôle des clignotants
23 Témoin de préchauffage
24 Prise de courant (1 pôle)
25 Bouton d'avertisseur sonore
26 Volant

https://truckmanualshub.com/



Nous nous réservons tous droits de modification dans la construction.

1 Tractomètre
2 Levier de changement de vitesses
3 Levier de changement de groupe
4 Verouillage des pédales de frein indépendant
5 Levier de frein à main
6 Pédale de frein droit } Frein à pieds
7 Pédale de frein gauche }
8 Accélérateur à pied
9 Accélérateur à main
10 Levier de commande pour chargeur frontal ou vérin auxiliaire
11 Levier de commande du report de charge RDV
12 Levier de commande de prise de force ventrale
13 Levier de blocage du différentiel
14 Levier de commande du relevage
15 Sécurité du levier de relevage hydraulique
16 Vanne de fermeture (relevage hydraulique)
17 Levier de commande de prise de force
18 Pédale d'embrayage
19 Schéma des vitesses
20 Commande des clignotants
21 Contacteur
22 Commande de préchauffage et démarrage
23 Montre (en supplément)
24 Thermomètre
25 Lampe de contrôle des clignotants
26 Témoin de préchauffage
27 Prise de courant (1 pôle)
28 Bouton d'avertisseur sonore
29 Volant

https://truckmanualshub.com/

MISE EN ROUTE

Avant chaque mise en route, en particulier après une longue période de repos, les contrôles suivants sont à effectuer pour la sécurité du bon fonctionnement.

Vérifier si les **boulons des roues** sont bien serrés.

Pression des pneus:

Roues avant 2 Kg
Avec chargeur frontal 2,5 Kg
Roues arrière pour transport sur route 1,5 Kg
Roues arrière pour travail dans les champs 1 Kg

Equipement électrique et éclairage

En mettant la clef de contact, les points suivants doivent s'allumer:

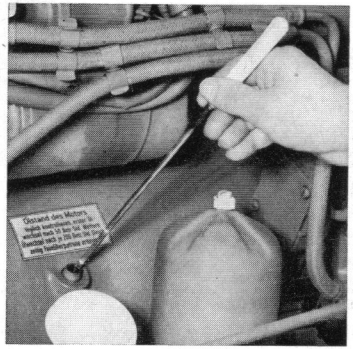
Position 0: Tous sauf les points situés sous les Numéros 1, 2, 3.

Position 1: Feux de position, éclairage de la plaque minéralogique, et feux arrière.

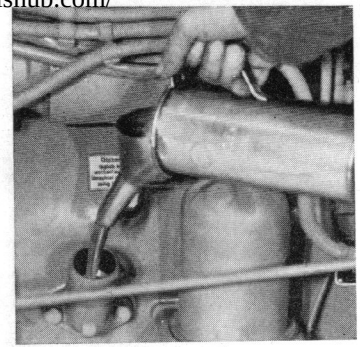
Position 2: Feux de position, Codes, feux arrière.

Position 3: Phares, feux de position et feux arrière.

Contrôlez le bon fonctionnement des clignotants et des feux stop (en appuyant sur la pédale de frein).

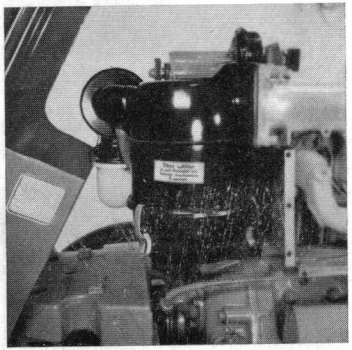


Niveau d'huile du moteur
Enlever la jauge, l'essuyer, la remettre, et contrôler le niveau d'huile en la ressortant. Ne remettre de l'huile que lorsque la marque inférieure est atteinte.



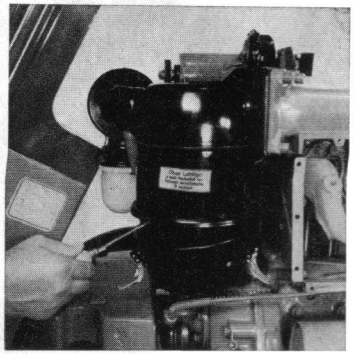
Remettre de l'huile, et refermer le trou de remplissage avec le bouchon.

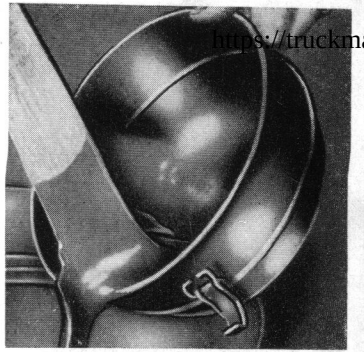
Niveau d'huile du filtre à air à bain d'huile.
Le niveau d'huile doit toujours être maintenu au niveau de la marque. Lorsqu'il n'y a pas assez d'huile le degré d'efficacité du filtre peut-être diminué. S'il y en a de trop, de l'huile impure peut être aspirée.

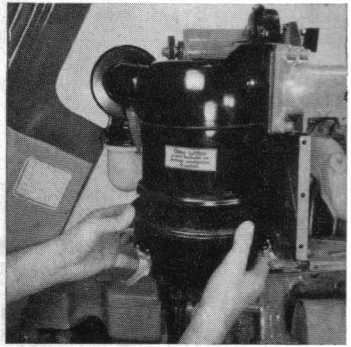


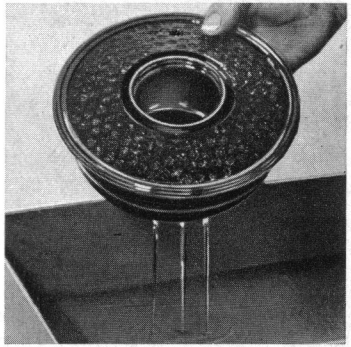
Le contrôle des autres niveaux doit être fait ainsi qu'il est indiqué dans les instructions de graissage et d'entretien.

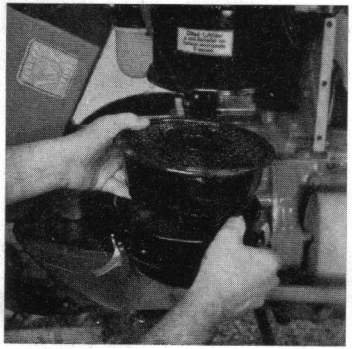
https://truckmanualshub.com/





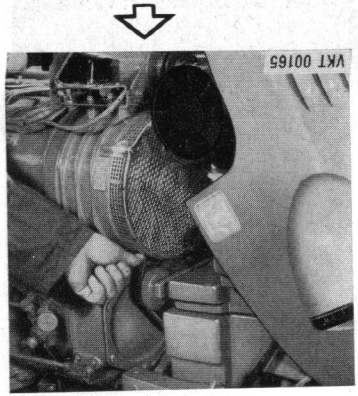








Tenir la grille de la turbine de refroidissement à air toujours très propre.



Vérifier souvent **la tension et la bonne marche** de la courroie de la turbine et de la dynamo.

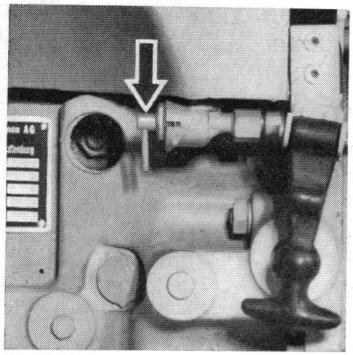
La courroie doit être tendue, de sorte que lorsque l'on appuie dessus avec le pouce, elle ait une élasticité d'environ 1 cm.

Si nécessaire, régler le tendeur et le resserrer.

Conseils pour le carburant: On ne doit jamais rouler jusqu'à ce que le réservoir soit vide. Observer l'indicateur de carburant (Lampe jaune sur le tractomètre). Dès qu'elle s'allume remplir immédiatement le réservoir. Si l'on roule jusqu'à ce que le réservoir soit vide, toute la canalisation doit être purgée après avoir refait le plein.

Toujours se servir d'un entonnoir avec filtre pour le remplissage du réservoir.

https://truckmanualshub.com/

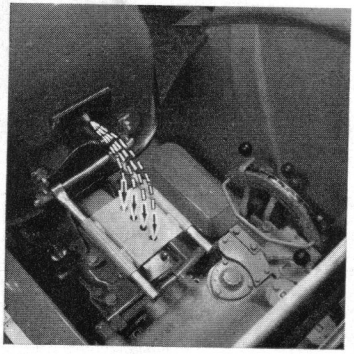


Robinet du réservoir à carburant.
Ouvert en position verticale.

Serrez le frein à main. Eprouvez le fonctionnement et l'efficacité des **freins à pied** après un court trajet. Arrêtez tous les **mouvements auxiliaires** et mettre les **leviers de vitesse et de groupe** au point mort. Voir le schéma de vitesses sur la protection de la colonne de direction.

Réglage du siège et des amortisseurs suivant la grandeur ou le poids du conducteur. Réglage possible en faisant coulisser horizontalement le siège.

Modèle antérieur: Le siège est fixé au support par 4 vis plates, et peut être fixé en 3 positions différentes.

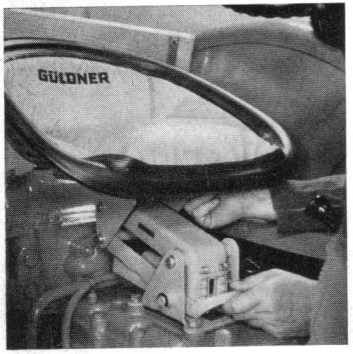


Modèle actuel: Le siège peut se rabattre, il est fixé sur deux coulisses et peut être arrêté par un téton sur le support.

Pour le réglage (4 positions) relever le siège, et faire coulisser le siège jusqu'à ce que le téton entre dans le trou désiré lorsque l'on redescend le siège.



Réglage de l'amortisseur du siège:
Modèle antérieur: (12 possibilités). Relever le support du siège jusqu'à ce que la tête carrée pivotante soit libérée de la bride. La tourner sur la position désirée correspondant au numéro poinçonné (1 : léger, 4 : lourd) et l'introduire dans la fente du support de siège (Haut : léger, bas : lourd).



Modèle actuel: 4 possibilités de réglage. Relever le support du siège, et régler la bride avec la poignée. (Haut : léger, bas : lourd).

Mise en route du moteur: Tirer l'accélérateur à main et le mettre au milieu du secteur denté (voir figure page 20). Mettre la clef de contact. Les lampes rouge et verte du tractomètre doivent s'allumer.

Préchauffage: Tirer le contacteur du préchauffage jusqu'au premier cran. Lorsque le moteur est froid préchauffer (selon la température extérieure) d'une demie à une minute. Observer le contrôle du préchauffage. Si le moteur est chaud le préchauffage n'est pas nécessaire.

https://truckmanualshub.com/

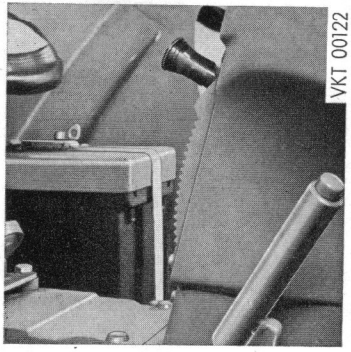
Démarrage: Tirez complètement le contacteur de préchauffage et de démarrage, le démarreur est alors mis en route et lance le moteur. Si le moteur ne démarre pas dans les 15 à 20 secondes lâcher la commande du démarreur.

Attention: Ne jamais remettre le démarreur en route tant que le moteur tourne ou qu'il balance. Entre deux essais attendre une minute pour ménager la batterie, le démarreur et la couronne du démarreur.

Si éventuellement le moteur ne démarre pas, consulter le tableau des pannes. Dès que le moteur a démarré, relâcher **immédiatement** la commande du démarreur. Les lampes de contrôle verte pour la pression d'huile et rouge pour la dynamo doivent s'éteindre dès que le moteur tourne. Si elles ne s'éteignent pas arrêter immédiatement le moteur, et prévenir votre agent.

Laisser le moteur tourner avec une pression d'huile trop faible (c'est à dire lorsque la lampe verte est allumée) même pendant un court instant peut entraîner des dommages très importants.

Lorsque le moteur tourne reculer l'accélérateur à main. Par moteur froid ne le reculer que jusqu'au point où le moteur tourne encore régulièrement. Ne pas le laisser tourner à vide avec l'accélérateur à main. Pour ménager le moteur éviter de le laisser tourner inutilement à vide.

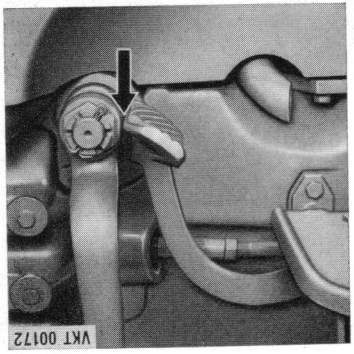


Arrêt du moteur:

Reculer entièrement l'accélérateur à main jusqu'au grand cran supérieur de la crémaillère, et attendre jusqu'à ce que le moteur s'arrête.

Démarrage par températures inférieures à + 5°
S'assurer que l'huile prescrite est bien utilisée (voir plan de graissage). Dès que l'on atteint cette température faire le changement d'huile en temps voulu.

Le froid diminue considérablement la capacité de la batterie. Veillez à ce qu'elle soit bien chargée. Si le tracteur reste la nuit dehors par grand froid, enlever la batterie, et la mettre dans une piéce chauffée. Préchauffer pendant une à deux minutes. Pour ménager la batterie attendre une à deux minutes entre chaque essai de démarrage.



Pour démarrer, débrayez complètement. (Enlevez le verrouillage du double débrayage).

AU TRAVAIL

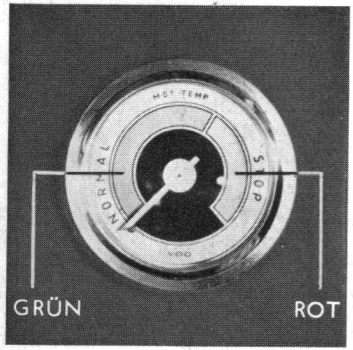
Surveillance du moteur

Pendant le travail surveillez les lampes sur le tractomètre (voir page 23) et le thermomètre.

Si la **lampe verte** s'allume cela signifie que la pression d'huile est trop basse. **Arrêtez immédiatement le moteur.** Contrôlez le niveau d'huile. Si la lampe reste allumée, bien qu'il y ait suffisament d'huile prévenir l'agent pour réparer la panne.

https://truckmanualshub.com/

La **lampe rouge** s'allume lorsque la dynamo n'alimente plus la batterie ou qu'une courroie est cassée. Pour les causes possibles consulter le tableau des pannes. Lorsque **la lampe jaune** s'allume cela signifie qu'il ne reste plus que 5 litres de carburant dans le réservoir. Afin d'éviter de le vider complètement et d'avoir à purger le circuit de carburant, faire le plein si possible immédiatement.



vert rouge

Le thermomètre sert à contrôler la température du moteur. Par température normale du moteur l'aiguille reste dans la zone verte. Dès que l'aiguille atteint la **zone rouge** (surchauffage) l'avertisseur sonore se déclenche.

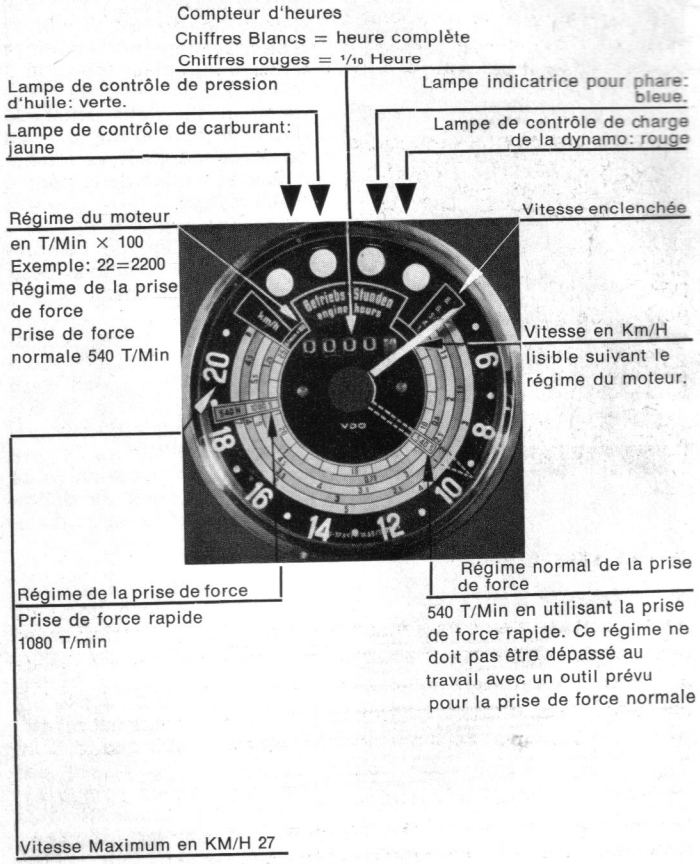
Arrêter immédiatement le moteur, le laisser refroidir et rechercher la cause du surchauffage (Consultez le tableau des pannes).

Nombre tours du moteur

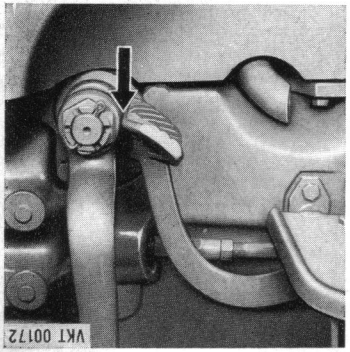
Nous conseillons de ne pas charger complètement le moteur pendant les 50 premières heures. Faire tourner de 100 à 200 tours en dessous du régime maximum (lisible sur le tractomètre) ménage le moteur. La surcharge se fait sentir par une diminution de régime du moteur, et par une fumée noire à la sortie du pot d'échappement sans avoir modifié la position de l'accélérateur à main.

N'utiliser l'accélérateur à pied que sur la route pour régulariser la vitesse. Dans ce cas mettre l'accélérateur à main de 750 à 800 T/Min pour que le moteur tourne à vide régulièrement.

Tractomètre



https://truckmanualshub.com/



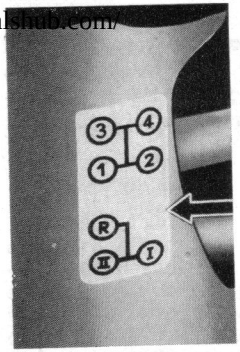
c) En tirant le verrou vers l'arrière et en continuant d'appuyer sur la pédale d'embrayage, la position II de l'embrayage est atteinte. On peut alors embrayer ou débrayer les prises de force arrière ou ventrale.

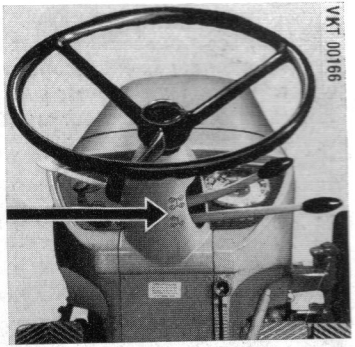
Après avoir débrayé et passé la vitesse, embrayer **doucement** et accélérer. Après avoir embrayé, et pendant le travail **enlever** le pied de la pédale d'embrayage. Tirer le verrou vers l'arrière seulement en cas d'utilisation des prises de force. On évite ainsi une friction accidentelle du disque d'embrayage de la prise de force actionnant l'embrayage d'avancement, on augmente ainsi la durée de l'embrayage.

Changement de vitesses

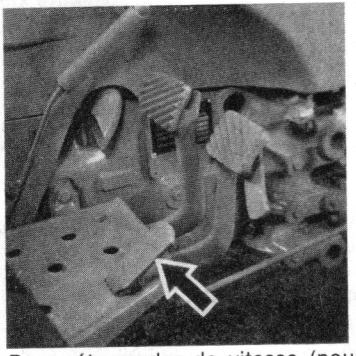
Après avoir débrayé jusqu'à position I on peut passer la vitesse désirée.

En cas de **conduite sur route** avec une charge, mettre le levier de groupe (levier inférieur) sur II = Groupe rapide (voir schéma des vitesses) et avec le levier de vitesses (levier supérieur) passer la première vitesse appuyer sur le levier et tirer vers soi. La vitesse doit passer doucement, ne **jamais** la passer en force.





Si une vitesse passe difficilement, embrayez légèrement, redébrayez, et essayez alors de la passer à nouveau.
Après avoir passé la vitesse embrayez doucement, et en même temps augmentez le régime du moteur en appuyant sur l'accélérateur à pied.



Lorsque la vitesse maximum de la vitesse passée est atteinte passez la vitesse supérieure. Pour cela lâchez l'accélérateur à pied, débrayez et passez la vitesse supérieure, embrayez et augmentez le régime du moteur avec l'accélérateur à pied, et ainsi de suite jusqu'à ce que la vitesse désirée soit atteinte.

Pour rétrograder de vitesse (pour ménager la boite de vitesses) faire un double débrayage. Pour cela il faut: enlever le pied de l'accélérateur, débrayer, mettre au point mort, embrayer, donner rapidement un coup d'accélérateur, débrayer rétrograder à la vitesse inférieure, et embrayer doucement en accélérant.
En côte. Mettre la vitesse que l'on utilisera **avant d'attaquer la côté. Pour changer de groupe** ou passer en marche arrière n'actionner les leviers que lorsque le tracteur est complètement arrêté.

https://truckmanualshub.com/

Pour une forte descente utilisez le moteur comme frein. Pour cela **avant d'attaquer une descente rétrograder à la vitesse** que vous utiliseriez pour la remonter avec la même charge. **Ne jamais descendre une pente le moteur arrêté, au point mort ou débrayé.**



Freinage:
Pour le trajet sur route les 2 pédales de frein doivent être verrouillées ensemble. L'utilisation d'une seule pédale (pour virer) est interdite sur la route pour des raisons de sécurité routière. **Danger d'accident.**

Après quelques minutes de route, freiner pour éprouver l'éfficacité et la symétrie du freinage.

N'appuyer que doucement et par petits coups sur la pédale de frein. Un freinage brutal peut par le blocage des roues faire patiner le tracteur, et réduire fortement l'efficacité de freinage.

Le frein à main ne sert qu'à immobiliser le tracteur à l'arrêt. Ce n'est qu'un frein de parking.

Direction: La direction ne doit être utilisée que lorsque le tracteur est en marche. Braquer à l'arrêt abimerait les pneus et provoquerait une usure prématurée des piéces de la direction.

Travail avec une remorque: Bien observer la charge maximum autorisée à accrocher, celle-ci se trouve sur la plaque du constructeur sur la chape d'attelage. Avant de démarrer, vérifier si la remorque répond en tous points aux réglementations routières. Efficacité de freinage, et bon fonctionnement du réseau électrique.

Travail dans les champs

En vitesse lente (Groupe I) on peut démarrer avec la vitesse que l'on désire travailler, suivant la puissance exigée du tracteur et la vitesse d'avancement choisie, en tenant compte que le moteur doit presque toujours tourner à son régime maximum (au plus de 100 à 200 T/Min en dessous). Mettre le moteur à son régime de travail à l'aide de l'accélérateur à main, suivant l'indication du tractomètre (cercle intérieur blanc). Pour choisir la vitesse de marche désirée lire dans un des cercles jaunes ou oranges les diverses vitesses de marche, et voir la correspondance de la vitesse à passer dans le même cercle.

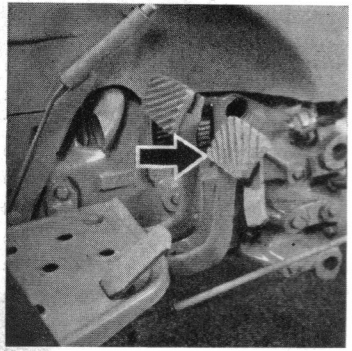
L'accélérateur à pied ne doit servir dans ce cas que pour atteindre le régime maximum du moteur en cas de surcharge momentanée du moteur.

En cas de surcharge, c'est à dire baisse du régime du moteur ou fumée noire au pot d'échappement, rétrograder à la vitesse inférieure. Il faut absolument rétrograder et ne pas faire patiner l'embrayage.

Changement de groupe:

On peut directement passer du groupe lent au groupe rapide ou le contraire ou en marche arrière (le tracteur doit être arrêté) même s'il y a une vitesse déjà engagée. Par exemple de la 3ème lente on peut passer en 3ème rapide (7ème) ou en 3ème marche arrière.

https://truckmanualshub.com/



Direction

Braquer à l'arrêt produit un gros effort pour toutes les pièces de la direction et ceci est à éviter.

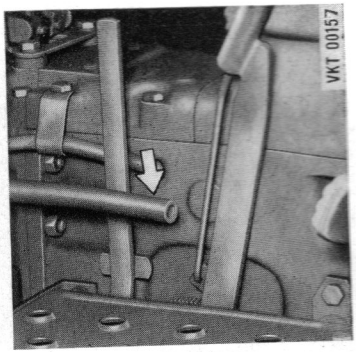
Pour alléger la direction on peut dans les champs et en roulant doucement se servir des freins indépendants qui freinent seulement une roue arrière (déverrouiller les 2 pédales de frein). Se servir de la direction au frein comme de celle au volant, c'est à dire, pour tourner à gauche appuyer sur la pédale gauche qui freine la roue gauche, et pour tourner à droite appuyer sur la pédale de droite en tournant en même temps le volant.

Blocage du différentiel

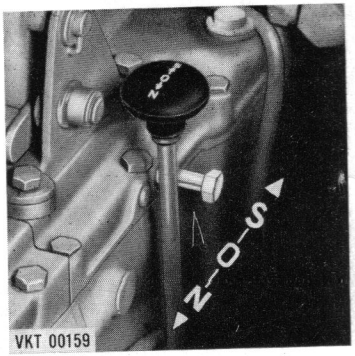
En cas de dérapage d'une roue arrière sur sol léger, humide ou glacé, on peut éviter l'action du différentiel en embrayant le blocage du différentiel. La force d'avancement est alors répartie sur les deux roues arrières. **On ne doit s'en servir qu'en vitesse réduite et en ligne droite. Débrayer le blocage avant chaque virage.**

Attention: Une fausse manoeuvre peut endommager le blocage et les engrenages, et nous ne pouvons pas être rendus responsables. Pour embrayer le blocage du différentiel, débrayer et lever le levier du blocage du différentiel, jusqu'à ce que l'on sente que les goujons d'arrêt soient enclenchés, éventuellement faire patiner légèrement l'embrayage. Une fois le blocage embrayé, embrayer doucement.

Le débrayage du blocage se fait automatiquement après avoir lâché le levier et appuyé sur l'embrayage.



PRISE DE FORCE:



Le tracteur est équipé d'une prise de force moteur qui peut être embrayée au moyen d'un levier. Elle possède deux vitesses. 575 T/Min (prise de force normale) 1150 T/Min (prise de force rapide).

En cas de travail avec un outil ou une poulie tournant à 1150 T/Min il faut enlever le boulon d'arrêt (voir figure).

Pour l'embrayage ou le débrayage de la prise de force débrayer à fond. (Les deux positions = déverrouiller la butée.)

Le tracteur peut être débrayé, pour s'arrêter ou changer de vitesse, tout en laissant tourner la prise de force, pour cela ne débrayer que l'embrayage d'avancement (première position).

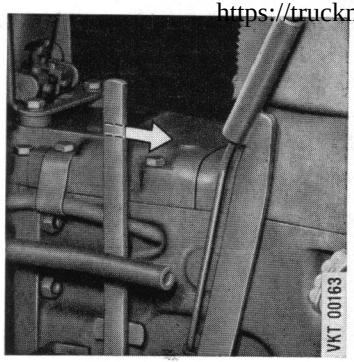
Etant donné qu'il y a très peu d'outils à prise de force tournant à 1080 T/Min, et qu'un outil avec prise de force normale serait endommagé s'il tournait aussi rapidement, la prise de force rapide est verrouillée pour éviter un embrayage involontaire.

https://truckmanualshub.com/

PRISE DE FORCE VENTRALE

La barre de coupe est entraînée par la prise de force ventrale. (Prise de force ventrale montée en série). Pour embrayer la prise de force ventrale débrayer complètement (les 2 positions: mettre la butée vers l'arrière) et pousser le levier vers l'avant (voir flèche).

Voir également cliché page 24.



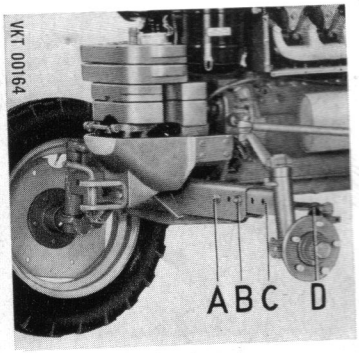
La prise de force ventrale n'est pas prévue sur le G 50 — G 394. Ce tracteur peut être éventuellement équipé d'une barre de coupe à moteur hydraulique. (pour le fonctionnement de la barre de coupe vous référer à la notice livrée avec la barre).

PRISE DE FORCE DE LA POULIE

La prise de force de la poulie (avec ou sans prise de force allongée) est accouplée à la prise de force arrière du tracteur et fixée sur la flasque arrière du pont. Montage à gauche ou à droite sur le côté suivant le sens de rotation désiré. L'embrayage ou le débrayage se fait par la commande de prise de force arrière après avoir complètement débrayé (les 2 positions).

RÉGLAGE DES VOIES

Le changement de voie avec l'essieu avant extensible doit être fait ainsi:



Serrer le frein à main, s'assurer que les roues arrières ne peuvent pas tourner, et soulever l'avant du tracteur. Desserrer les 3 écrous de la barre de direction D, enlever les boulons A et B à droite et à gauche de l'essieu, et tirer la traverse coulissante C se trouvant à gauche et à droite de l'essieu jusqu'à ce que la voie désirée soit obtenue, puis mettre la barre d'accouplement à cette largeur, bien resserrer les boulons A et B et écrous D.

Attention: Après un court trajet vérifier si les boulons et écrous sont bien sur leur siège, si nécessaire les resserrer.

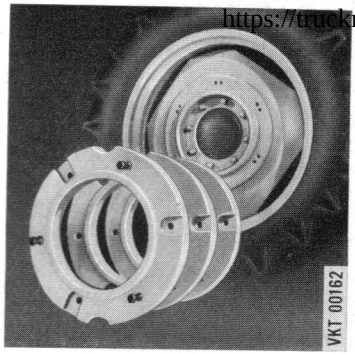
MASSES D'ALOURDISSEMENT

Le tracteur peut avoir en supplément 3 masses d'alourdissement sur la console de l'essieu avant (30 Kg chacune).

Lors du montage d'un chargeur frontal afin de faire contre poids deux masses sont éliminées. (Le poids initial reste le même). En cas d'une grosse charge de remorquage, ou d'une forte charge sur l'arrière du tracteur (treuil, chargeur arrière ou plateau) et que par manque de pression sur l'essieu avant, le rayon de braquage soit diminué, on peut charger l'essieu avant en fixant 2 masses sur le corps de l'essieu (80+70 Kg).

Au travail avec des outils attelage 3 points et relevage **Réglomatic,** l'essieu arrière supporte le poids et la force de l'outil.

https://truckmanualshub.com/



En outre nous conseillons comme surcharge, la plus économique et la plus simple, le remplissage d'eau des roues arrières (plus de puissance et moins de dérapage). Il est indispensable de se servir de l'embout de gonflage spécialement prévu, comme il est indiqué dans les instructions pour remplir d'eau correctement les pneus (avec table des poids) que vous trouverez chez tous les marchands et fabricants de pneus.

RELEVAGE HYDRAULIQUE ET ATTELAGE TROIS POINTS

Le tracteur est livré de série avec le relevage hydraulique „Réglomatic" et l'attache trois points, équipé de rotules d'attelage de norme 1, **et de norme 2 pour le G 50 — G 394.**

Le bloc de relevage sert en même temps de réservoir d'huile. Il est fixé sur le carter de la boîte de vitesses, à la place du couvercle arrière de celle-ci. La pression d'huile est fournie par une pompe BOSCH à jumelles, montée sur le côté du pont avec un carter de transmission. La transmission est effectuée par les pignons de commande de la prise de force. On peut donc également se servir du système hydraulique lorsque l'embrayage d'avancement est débrayé (position 1). Prise de force indépendante. Le vérin est à simple effet. L'épuration de l'huile est assurée par le filtre métallique incorporé dans le bloc-relevage.

REGLOMATIC

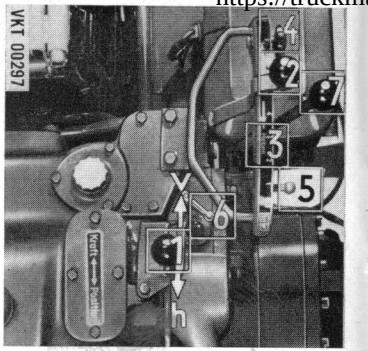
Lorsque les outils sont bien accouplés et **correspondent bien à leur utilisation,** le relevage hydraulique „Réglomatic" permet l'utilisation la plus économique et le plus grand rendement. L'outil accroché à l'attelage 3 points est porté pendant le travail par le tracteur. Lors de l'utilisation d'un outil pour la préparation du sol, la résistance verticale du sol et le poids de l'outil sont reportés sur l'essieu arrière, ce qui donne une force de traction maximum avec un minimum de patinage.

Le relevage hydraulique „Réglomatic" GÜLDNER peut être utilisé pour:

1. Lever l'outil
2. Transport
3. Abaisser cet outil.
4. Porter l'outil pendant le travail et maintenir automatiquement les réglages pour:
   Profondeur toujours constante, contrôle de position (POSITION)
   Contrôle d'effort avec report de charge automatique (KRAFT)
   Position flottante. (FREIGANG)
5. Utilisation d'autres outils (barre de coupe, chargeur frontal) avec le distributeur auxiliaire avec les positions: DESCENTE (SENKEN) NEUTRE (NEUTRAL) MONTEE (HEBEN).

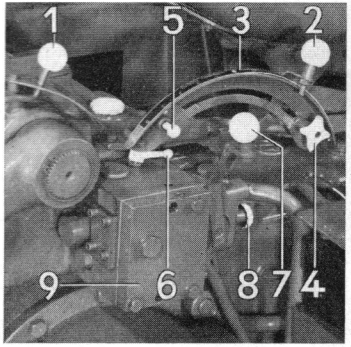
https://truckmanualshub.com/

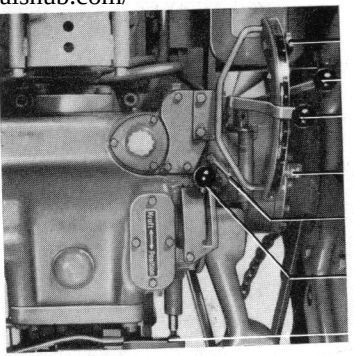
Position des leviers de commande



1. Levier de présélection avec 2 positions:
   en avant: contrôle d'effort „KRAFT"
   en arrière: Contrôle de position „POSITION"
2. Levier de commande du distributeur
3. Secteur de réglage
4. Butée mobile de réglage
5. Verrou de blocage du levier dans la position supérieure de transport.
6. Manette d'étranglement: vers l'avant fermée, vers l'arrière ouverte.
7. Levier de distributeur auxiliaire avec les positions descente (SENKEN) Neutre (NEUTRAL) Montée (HEBEN).

8. Verrouillage mécanique du levier de commande en position neutre du distributeur auxiliaire.





Butée mobile de réglage

Levier de commande du distributeur auxiliaire

Levier de commande du distributeur principal.

Verrou du levier de commande.

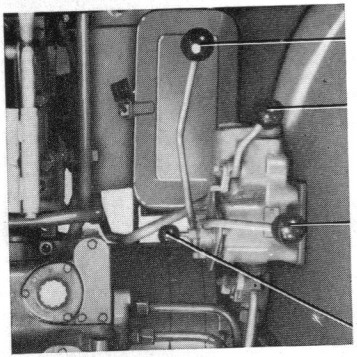
Manette d'étranglement
en avant: fermé
en arrière: ouvert

Relevage Hydraulique REGLOMATIC

Le distributeur est vissé sur le bloc de relevage.

Levier présélecteur.
en avant Contrôle d'effort
en arrière Contrôle de position.

Ressort transmetteur de variation de charge.



Commande du chargeur frontal ou 2ème distributeur.

Levier de commande du report de charge RDV.

Levier de commande du relevage.

Verrouillage (cran de sécurité pour la commande du relevage).

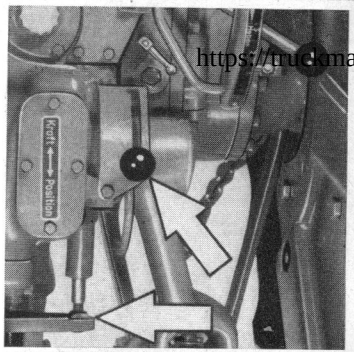
Relevage Hydraulique normal

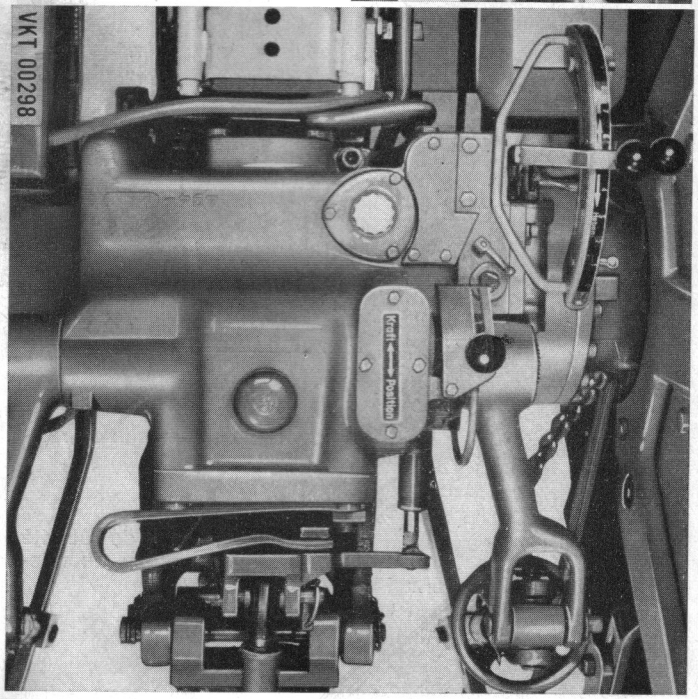
Le distributeur du relevage hydraulique normal est fixé sur l'aile droite.

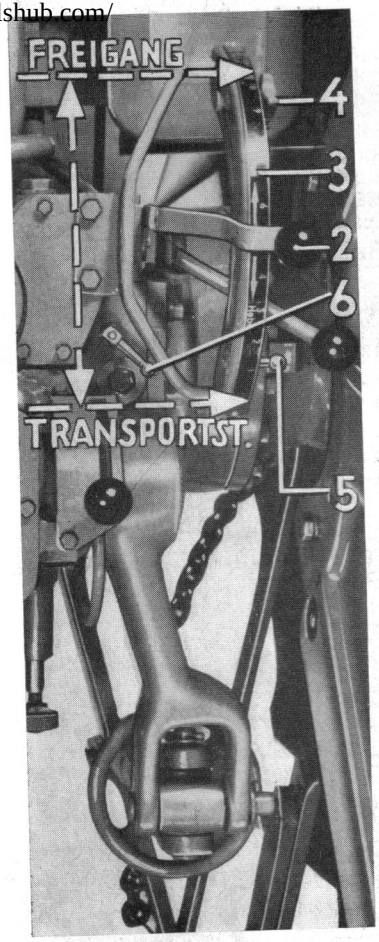
https://truckmanualshub.com/

Description des fonctions

Suivant la position du levier de présélection, le réglage sera fait soit par l'arbre de relevage (Position) ou soit par le ressort du transmetteur de variation de charge (KRAFT).







En contrôle de position, l'outil (sur toute la course des bras) peut être mis à n'importe quelle hauteur désirée. Cette position sera maintenue automatiquement.

En cas de changement de travail, effectuer un nouveau réglage.

Pour l'utilisation en contrôle de position, on peut se servir de toute la course du levier de commande du distributeur (2) excepté la partie marquée „FREIGANG" sur le secteur de réglage (3).

Pour l'utilisation en contrôle d'effort, l'effort de traction est réglé à partir de la commande du distributeur (2). La correction de l'effort de traction ne s'effectue que si la résistance du sol se modifie.

Le contrôle d'effort ne s'effectue que sur la partie du secteur de réglage entre „FREIGANG" et TRANSPORT.

La butée de réglage sert à marquer et à retrouver rapidement la position désirée.

En position de transport, la commande (2) est verrouillée à la main avec le verrou (5).

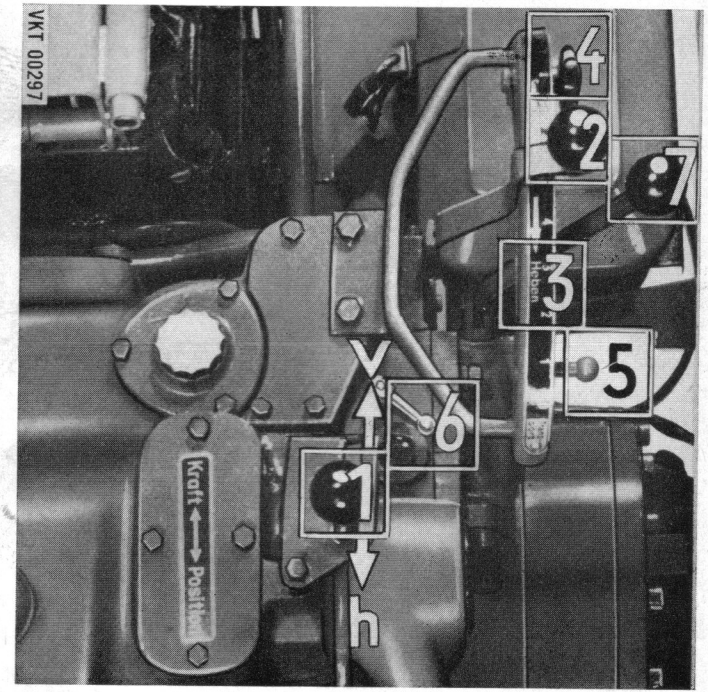
La manette d'étranglement (6) est destinée à ralentir la descente des outils lourds. (Photo page 39).

https://truckmanualshub.com/

Travail avec le relevage hydraulique Réglomatic

ATTENTION: Lorsque le relevage hydraulique est utilisé il ne doit être pris aucun passager. Les manoeuvres du relevage ne doivent être faites qu'à partir du siège du conducteur.

„MONTER": Lors de non utilisation du tracteur la commande du distributeur doit se trouver en position libre (FREIGANG) afin que le relevage soit soulagé lorsque le tracteur n'est pas utilisé. En poussant la commande vers „HEBEN" l'outil porté va être immédiatement levé. La hauteur dépendra de la position de la commande. La hauteur maximum est celle atteinte en position „TRANSPORT".



En position de contrôle d'effort (KRAFT) l'outil commence à se lever lorsque la commande atteint la position „TRANSPORT". L'outil est relevé d'un seul coup.

„TRANSPORT": Pousser le levier de commande (2) vers „HEBEN" jusqu'à la butée en position de transport. Mettre le verrou de blocage (5) pour éviter une poussée involontaire du levier. En position de transport, seul le contrôle de position est mis en service, indépendamment de la position du levier présélecteur. Si éventuellement l'outil s'abaissait pendant le transport il serait automatiquement remonté.

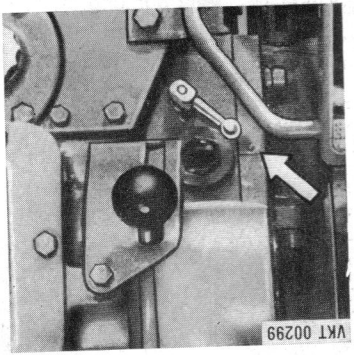
„ABAISSEMENT": **Attention danger d'accident**

Au cours de toutes les manoeuvres pour abaisser les outils, personne ne doit se trouver à proximité de l'outil relevé.

Pousser doucement le levier de commande vers le position descente „SENKEN". Si la commande de préselection (1) est sur la position, contrôle de position, „POSITION" l'outil baissé suivant la vitesse à laquelle on pousse le levier de commande. En position contrôle d'effort l'outil descend jusqu'à terre d'un seul coup dès que le levier de commande a dépassé le secteur de réglage „TRANSPORT".

Régler la vitesse de descente seulement à l'aide de la manette d'étranglement (6).

Plus la manette d'étranglement est poussée vers l'avant moins la descente de l'outil est rapide.



Manette d'étranglement
vers l'avant: fermé
vers l'arrière: ouvert

https://truckmanualshub.com/

Travail en contrôle de position

Le contrôle de position ne doit être utilisé que pour les outils qui ne sont pas ou très peu enterrés. L'outil sera toujours enterré à la même profondeur et suivra les mouvements du tracteur dans un terrain accidenté.

Levier présélecteur (1) en contrôle de position „POSITION".

Mettre l'outil à la profondeur désirée avec la commande du distributeur et la marquer avec la butée mobile (4). La position de l'outil par rapport au tracteur (position de bras) reste constante et est corrigée aussi longtemps que l'on ne déplacera pas le levier de commande (2).

Pour remonter ou abaisser complètement l'outil, pousser sur le côté le levier de commande élastique du distributeur, pour lui faire dépasser la butée.

La position du 3ème point dans la chape de fixation n'a aucune influence sur le contrôle de position. S'il est nécessaire il sera mis dans le trou inférieur (seulement pour le transport des outils).

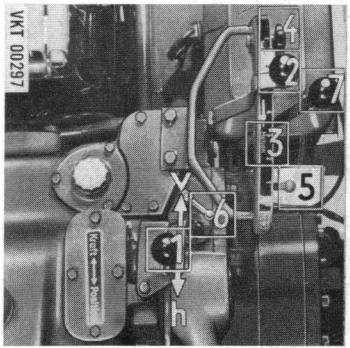
En cas de forte augmentation de résistance (passage d'un obstacle) le contrôle d'effort interviendra et l'outil sera relevé, il sera ainsi protégé ainsi que le relevage.

Travail en contrôle d'effort

Ce contrôle est utilisé pour tous les outils avec attelage 3 points qui exigent un grand effort de traction. (Charrue, cultivateurs etc.).

L'outil est réglé sur une force de traction désirée, qui lui donne suivant la résistance du sol, une certaine profondeur de travail.

Une augmentation ou une diminution de la résistance du sol provoque une pression ou une traction sur le troisième point. Ces mouvements sont reportés au transmetteur de variations de charge qui donne les diverses impulsions correspondantes.



Le contrôle d'effort sert uniquement à avoir toujours un effort de traction constant. Une modification de la résistance du sol est compensée par un abaissement ou un relèvement de l'outil. Lorsque la résistance du sol ne change pas, la profondeur de travail reste constante.

La position du 3ème point dans la chape de fixation donne la sensibilité du contrôle. Trou supérieur: grande sensibilité à n'utiliser qu'en travail peu profond, c'est à dire avec une résistance minimum du sol. Plus on travaille profondément, plus la résistance du sol augmente, plus on doit descendre le 3ème point dans sa chape d'attelage.

Avant de commancer à travailler, descendre l'outil, c'est à dire mettre le levier commande du distributeur (2) sur la position „FREIGANG" et le levier présélecteur (1) sur „KRAFT".
Ouvrir complètement la manette d'étranglement (6).

En commençant à travailler, mettre l'outil à la profondeur maximum et le remonter petit à petit jusqu'à la profondeur désirée en poussant le levier de commande (2) vers „HEBEN". Marquer l'emplacement du levier avec la butée mobile. Si la structure du terrain se modifie en cours de travail le réglage se fait à la main en poussant le levier de commande sur le côté celui-ci passe alors par dessus la butée.

Si malgré la bonne position du 3ème point les impulsions se suivent trop rapidement (levées et descentes continuelles de l'outil) elles peuvent être ralenties en fermant partiellement le système d'étranglement. (6) (manette d'étranglement vers l'avant).

Position flottante

En position flottante, le levier du présélecteur peut être mis dans n'importe quelle position et levier de commande (2) dans la position „FREIGANG" tous les travaux dans les conditions normales sont possibles avec les outils traditionnels (Pour relevage Hydraulique normal).

DISTRIBUTEUR AUXILIAIRE.

(N° 9 sur cliché, page 34)

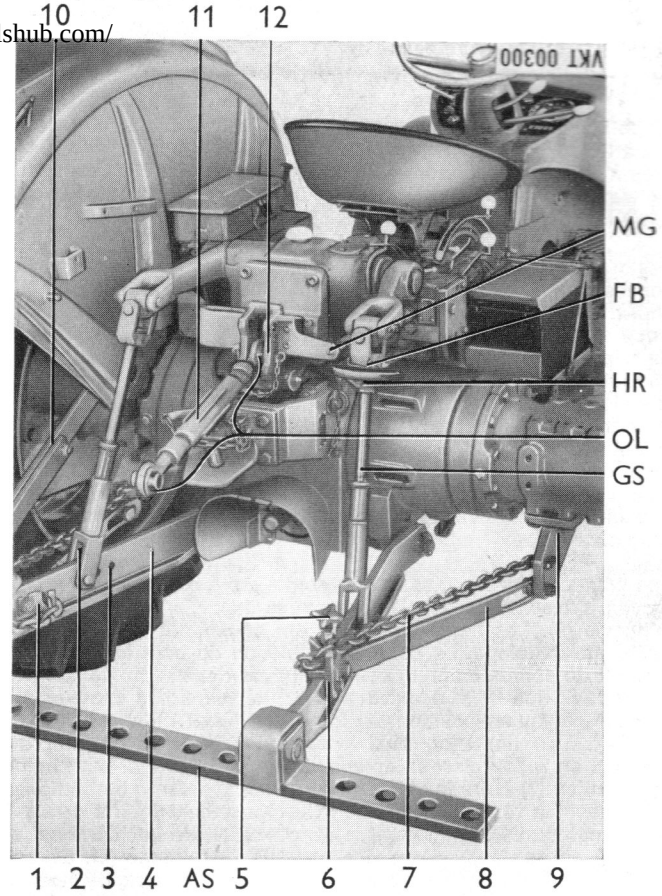
Ce distributeur auxiliaire peut être utilisé pour d'autres outils à commande hydraulique: barre de coupe, chargeur frontal etc. Le levier de commande a comme fonction: LEVER (HEBEN) NEUTRE (NEUTRAL) DESCENTE (SENKEN). Il est mis dans la position LEVER (HEBEN).

https://truckmanualshub.com/

Lorsque l'outil atteint sa position extrême, la commande revient automatiquement en position neutre. La commande peut y être bloquée pour éviter un déréglage involontaire. Pour cela appuyer sur le verrouillage mécanique (8) et le bloquer en le tournant de ¼ de tour (page 34 cliché inférieur).

Montage d'un second distributeur auxiliaire

Pour l'utilisation d'autres outils portés par exemple une lame de bulldozer, on peut monter un second distributeur auxiliaire ayant les mêmes fonctions que le distributeur décrit ci dessus.



Attelage 3 Points

OL = 3ème point
HR = Vis de réglage de terrage
FB = Verrou de la vis de réglage de terrage
GS = Chandelle
MG = Transmetteur de variation de charge
AS = Barre d'attelage

https://truckmanualshub.com/

ATTELAGE 3 POINTS

L'attelage 3 points est normalisé suivant les cotes d'attelage catégorie I. Pour le G 394 suivant les cotes d'attelage catégorie II, propres à tous les outils portés 3 points correspondant à ces normes (rotules d'attelage à l'outil 22 mm ⌀ catégorie I, 28 mm ⌀ catégorie II).

Les bras inférieurs sont munis de rotules à leurs extrémités et fixés sur les trompettes de pont. Les chandelles de bras (2) sont attachées dans les trous (3). Si l'on attache les chandelles dans les trous avant on obtient une faible puissance et une grande course de relevage, et dans les trous arrières une grande puissance pour une faible course. Les 2 chandelles sont réglables en longueur, la chandelle de **droite** à partir du siège au moyen d'un volant, pour la chandelle de **gauche** il faut la décrocher du bras inférieur. Le volant de la chandelle de droite est bloqué au moyen d'un verrou pour éviter qu'elle tourne. Les filetages sont protégés par une bague d'étanchéité, le filet ne doit pas apparaître en dévissant la tige filetée, la bague doit toujours faire joint sur la partie cylindrique.

Les limiteurs de débattement (8) sont fixés aux bras inférieurs au moyen d'axes. A l'avant ils sont munis d'une lumière et fixés au supports (9). Les lumières permettent et limitent le débattement latéral de l'attelage. Le point d'articulation du bras inférieur et le limiteur de débattement (8) sont ainsi fixés dans le même axe pour que l'outil une fois abaissé soit limité dans les mouvements latéraux, et qu'en position de transport il soit bien accouplé au tracteur. Une limitation plus grande de débattement peut être obtenue en racourcissant les chandelles du relevage. Les chaînes de maintien (7) entre les pièces (9) et la chape sur le bras inférieur (6), servent à régler la limitation du mouvement latéral de l'attelage 3 points. Le réglage ainsi que la fixation de la chaîne se font en inclinant la chape et en vissant la vis de réglage (5). Grâce à la tension de la chaîne, l'attelage sera maintenu rigide latéralement sur toute sa course verticale. Ceci est très important pour des travaux difficiles en pente et l'utilisation d'outils qui doivent suivre exactement les traces des roues du tracteur. (Planteuses, houes, épandeurs, pulvérisateurs.)

Si les bras inférieurs ne sont pas reliés avec la barre d'attelage ou par un outil, leurs mouvements latéraux doivent être limités en accrochant les chaînes (en croix) aux crochets (1).

Si ces conseils ne sont pas observés, les pneus peuvent être endommagés.

Si l'outil est tiré par la barre d'attelage il est indispensable de monter les barres stabilisatrices (10) livrées en série avec le tracteur, entre les bras inférieurs et le pont. La barre d'attelage grâce à sa fixation ne peut pas pivoter. Elle peut avoir une position supérieure ou inférieure par rapport aux bras inférieurs (suivant la construction de l'outil tiré).

Le troisième point est le troisième lien entre l'outil et le tracteur. Il est réglable en longueur par un tendeur. Le filetage de réglage est protégé de la boue et de l'eau comme les chandelles.

Accouplement et réglage de l'outil

Pour un travail impeccable avec le relevage hydraulique „REGLOMATIC" tous les points d'attelage ne doivent avoir aucun jeu. Celui-ci nuirait au réglage. Accrocher l'outil aux bras inférieurs et mettre les agraffes de sécurité, mettre l'outil d'aplomb en modifiant la longueur des chandelles. Mettre le 3ème point dans le trou inférieur de la chape, sur le tracteur, cliché 12, l'allonger en tournant le filetage et lever l'outil à l'aide du relevage hydraulique. Dans le champ baisser l'outil, régler le 3ème point dans la chape, suivant le travail à exécuter (voir paragraphe contrôle d'effort et de position) tendre légèrement le 3ème point et accrocher l'outil comme il l'a déjà été expliqué régler la profondeur de travail.

Le troisième point doit rester parallèle au sol ou légèrement remonter vers l'outil. S'il est nécessaire accoupler plus haut le troisième point à l'outil et régler à nouveau sa longueur.

En cas de travail en pente régler la position de l'outil par rapport au sol en modifiant la longueur de la chandelle droite (à l'aide de la manivelle). Au travail avec n'importe quel outil on doit observer la notice d'entretien et la description de l'outil faites par le fabricant.

https://truckmanualshub.com/

CHAPE D'ATTELAGE.

La chape d'attelage est composée du bloc d'attelage et de la mâchoire pivotante. Elle est fixée sur le tracteur par des broches. Elle est réglable en hauteur en la changeant de trous et également en tournant le bloc d'attelage de 180°. Si on désire surélever encore le crochet, on peut monter une plaque intermédiaire entre la chape et le bloc d'attelage.

En aucun cas le support de crochet ne doit être utilisé comme point d'articulation du 3ème point.

Barre de coupe

Pour les instructions concernant le montage et le démontage, mise en route, soins et entretien, voir les informations jointes.

Si ces instructions n'accompagnent pas la barre de coupe pour une raison quelconque vous pouvez l'obtenir gratuitement chez votre agent ou en nous écrivant directement.

Chargeur frontal (monté sur demande)

Pour tous les travaux de chargement ou de transport dans votre ferme, le tracteur peut être livré avec un chargeur frontal. On ne doit absolument pas l'utiliser comme machine industrielle, par exemple en remplacement d'une niveleuse ou d'un excavateur de travaux publics.

Instructions de base pour mise en route du chargeur frontal

Le montage ou démontage d'un outil ne doit se faire que vide et posé à terre. Après le montage ou démontage on doit veiller à ce que tous les axes avec goupille soient bien mis aux points d'articulation. Si non DANGER D'ACCIDENT.

ATTENTION: Ne pas prendre de passager lorsque l'on se sert du chargeur frontal. **Personne** ne doit passer sous le chargeur lorsqu'il est en fonctionnement.

Un outil chargé ou non ne **doit** être transporté qu'à faible hauteur.

En cas d'arrêt pendant le travail, abaisser l'outil et arrêter le moteur. Danger d'accident.

En cas de non utilisation ou démontage du chargeur frontal, on doit, en faisant très attention, baisser les vérins à la main sur les brides. Pour le transport entre la ferme et le lieu de travail, les outils doivent être démontés et transportés sur une remorque.

Pour le transport sur route monter légèrement le chargeur et au moyen de la manette d'étranglement ou de l'arrêt de la commande bloquer le relevage pour éviter l'abaissement involontaire du chargeur.

Pression des pneus avant

Avant de commencer à travailler avec le chargeur frontal, augmenter la pression prescrite jusqu'à 2,5 et 3,5 Kg suivant les pneumatiques.

La vitesse de travail (chargement de l'outil, et transport) ne doit pas dépasser 6 KM/h. Nous conseillons la 3ème vitesse en marche avant ou en marche arrière. Ainsi toutes les secousses sont faiblement retransmises, ce qui évite les charges extrêmes sur toutes les pièces.

Ne pas faire patiner **inutilement** l'embrayage.

Comme l'embrayage est souvent utilisé avec chargeur frontal, il est nécessaire que la garde de la pédale d'embrayage soit correcte et d'effectuer le réglage en temps utile.

Si ce conseil n'est pas suivi, nous déclinons toute garantie pour l'embrayage.

https://truckmanualshub.com/

Masses d'alourdissement

Amélioration du travail avec chargeur frontal: en mettant des masses aux roues arrière, sur la barre d'attelage, ou en remplissant d'eau les pneus arrière. Ne pas dépasser les charges prescrites sur les essieux arrière (voir plaque du constructeur).

Pour l'utilisation du chargeur frontal voir le paragraphe: Distributeur auxiliaire.

PLAN DE CONTROLE

Points d'entretien ou travail à exécuter	Tous les tours	Jusqu'à 50 H	50	200	600	1000	1400	1800	2200	Annuellement
	Heures de Travail									
Avant chaque travail contrôler si rien n'a été déréglé pendant l'arrêt. Lire le livret d'entretien ainsi que celui de l'outil livré par le constructeur.	●									
Contrôler les niveaux d'huile (moteur, filtre à air à bain d'huile, pont, relevage, hydraulique).	●									
Vérifier la charge de la batterie. Par basse température la démonter et la mettre dans une pièce tempérée.	●									
Vérifier le système électrique.	●									
Vérifier le niveau du carburant et faire éventuellement le plein.	●									
Resserrer les écrous des roues.	●									
Noter les heures sur le tractomètre.	●									
Vérifier la pression des pneus, principalement avant de travailler avec un chargeur frontal.	●									
Vérifier la turbine de refroidissement.	●									
Respecter la vitesse maximum indiquée sur les remorques.	●									
Lors du retour à la ferme ne pas oublier les pièces ayant pu être démontées dans le champs.	●									
A la fin du travail couper le contact électrique, enlever la clef.	●									
Vérifier les freins et le jeu de la pédale d'embrayage.	●									
Vérifier la tension des courroies.	●									
Enlever les taches de rouille (spécialement sur les jantes) et repeindre.	●									
Ne pas charger le moteur au maximum pendant les 50 premières heures.		●								
Nettoyer et entretenir le tracteur. Vérifier si le système de refroidissement est propre.			●							
Graisser l'essieu avant et la direction suivant le plan de graissage.			●							
Contrôler toutes les 50 heures le niveau d'huile du relevage.			●							

https://truckmanualshub.com/

PLAN DE CONTROLE

Points d'entretien ou travail à exécuter	Heures de Travail										
	Tous les tours	Jusqu'à 50 H	Toutes les 50	200	600	1000	1400	1800	2200	Annuellement
Nettoyer toutes les parties balayées par l'air de refroidissement, ainsi que les canaux de refroidissement. Pour tous travaux poussiéreux (chargement de fourrage, battage, pressage de paille) le faire plus souvent.				●						
Soulever l'essieu avant resserrer les écrous des roues, les écrou d'essieu et de direction.				●						
Graisser le moyeu des roues avant faire tourner les roues pour que la graisse se répartisse bien.				●						
Contrôler le niveau d'huile du carter de direction. Si nécessaire faire le plein avec de l'huile SAE 90.				●						
Graisser les arbres gauche et droite de l'essieu arrière (graisseurs visibles).				●						
Faire vidanger par votre agent le relevage hydraulique toutes les 600 Heures.					●					
Vidanger le pont la première fois à 200 H puis suivre le plan de graissage.					●	●				●
Lorsque le tracteur n'est pas utilisé pendant un certain temps en hiver, démonter les batteries et les mettre dans une pièce tempérée. En tout cas on doit recharger les batterie toutes les 3 ou 4 semaines.										●
Mettre le tracteur sur cales lorsqu'il n'est pas utilisé en hiver et en profiter pour l'entretien et la réparation des pneus et du tracteur.										●
Vérifier les pneus et les jantes. Si les bords des jantes touchant les pneus sont rouillés, démonter les pneus et les jantes et traiter les jantes comme indique page 69.										●

https://truckmanualshub.com/

https://truckmanualshub.com/

SURVEILLANCE ET ENTRETIEN

De vos soins dépendra la satisfaction que vous aurez de votre tracteur des années durant. Votre négligence ne vous apportera que des ennuis et de couteuses réparations. L'usage de gas oil et d'huile de haute qualité est primordiale.

Graissage

N'utiliser que de l'huile et de la graisse très propres et de première qualité. Des impuretés dans l'huile peuvent causer des dommages à toutes les pièces de précision. La boue doit être enlevée régulièrement du carter et du filtre à huile. Les vidanges d'huile moteur et pont ainsi que les graissages indiqués dans le plan de graissage sont à effectuer aux périodes indiquées.

Le plan de graissage est joint au livret d'entretien.

Le prix de revient d'utilisation **dépend des soins** que vous apporterez.

L'entretien soigneux de votre tracteur doit être pour vous un principe.

Veillez à ce que toutes les pièces soient dans le meilleur état possible, et qu'elles soient réglées correctement et en temps voulu.

https://truckmanualshub.com/

N'oubliez jamais d'entretenir la batterie avec soin. En cas de pannes reportez vous à notre notice, et ne confiez les réparations qu'à nos agents. Pour tous renseignements indiquez nous, le type du tracteur, le N° du moteur et du chassis. Nous mettrons toujours avec plaisir nos longues années d'expérience à votre disposition.

Lors d'éventuelles réparations n'accepter que les pièces d'origine „GÜLDNER".

Seules celles-ci vous donneront la certitude d'un rendement parfait de votre tracteur.

Propreté du tracteur

La surveillance et l'entretien commence par la propreté du tracteur. La saleté amène les incidents de fonctionnement et la casse des pièces mobiles.

Pour cela le tracteur doit, selon le travail, être nettoyé à fond au moins une fois par semaine. En profiter pour vérifier les boulons de fixation et l'étanchéité de l'huile. Resserrer les boulons si nécessaire, et faire réparer les fuites dans un atelier spécialisé.

Le nettoyage est souvent effectué au jet, auparavant enlever les taches d'huile avec un diluant.

Attention en aspergeant le tracteur, les parties suivantes ne doivent pas être atteintes par l'eau (éventuellement les recouvrir). Entrée d'air du filtre à air à bain d'huile, le trou de remplissage d'huile, le reniflard, moteur, la pompe à injection, le pont, le bloc du relevage hydraulique, et tous les appareils électriques. Après le lavage, graisser tous les points de graissage suivant le plan, afin de faire sortir l'eau ou la saleté qui pourrait être rentrées dans les roulement. Ne pas enlever la graisse refoulée du graisseur.

Il est très important pour les moteurs refroidis par air que la température ne soit pas augmentée par la poussière obstruant les conduits de refroidissement.

Pour cela, toutes les 200 heures et même plus souvent pour les travaux en atmosphère poussiéreuse, (ramassage de fourrage, battage, pressage de paille) nettoyer les ailettes ainsi que toutes les surfaces léchées par l'air de refroidissement. Enlever le couvercle de la chambre d'air de refroidissement, percer les parties bouchées de la culasse ou du radiateur à huile avec un fil de fer de 2 à 3 mm de diamètre.

Lorsque le moteur est froid, l'arroser avec un jet d'eau de l'intérieur vers l'extérieur.

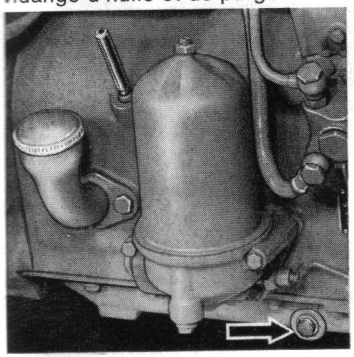
Pour la suite de l'entretien suivre les fréquences indiquées dans le plan de graissage ci joint, et vérifier le niveau d'huile, les vidanges et les graissages.

Moteur

Procéder à la vérification du niveau de l'huile tous les jours avant la mise en route. Mettre le tracteur bien horizontal. La jauge d'huile se trouve sur le côté droit du moteur (voir photo page 14).

Le niveau d'huile doit se trouver entre les deux marques. Il ne doit jamais être en dessous de la marque inférieure de la jauge, mais également en aucun cas dépasser la marque supérieure. Il n'est pas indispensable de remplacer chaque jour les petites quantités manquantes.

Pour chaque vidange, placer le tracteur horizontalement. Ne vidanger que lorsque le moteur est chaud, enlever le bouchon de vidange. Vidanger le vieille huile et la boue puis dévisser le couvercle du filtre à huile. Enlever les deux filtres. Nettoyer le filtre à tamis dans de l'essence, et changer la cartouche micro filtre. Avant de remettre le couvercle du filtre vérifier le joint sur les deux côtés de la cartouche, et sous le couvercle des filtres. Eventuellement les remplacer. Remonter les filtres. Revisser les bouchons de vidange d'huile et de purge.



Vue droite du moteur
(dans le sens de la marche)

Vis de vidange 1

Vis de purge 2

https://truckmanualshub.com/

Coupe d'un filtre à huile et de sa cartouche micro filtre.

A gauche à côté du filtre on voit le trou de remplissage d'huile et son couvercle.

Bouchon de purge d'air (3) sur le boulon de fixation de la cloche du filtre.



Bouchon de purge (2)

Utiliser une huile de marque avec la viscosité conseillée.

En été jusqu'à une température de + 5° HD SAE 20

En hiver par température en dessous de + 5° HD SAE 10

Remplir jusqu'à la marque supérieure de la jauge. Faire tourner le moteur, dévisser le bouchon de purge d'air (3) situé sur la vis centrale de la cloche du filtre et attendre jusqu'à ce que les bulles d'air sortent, puis resserrer le bouchon de purge d'air. Arrêtez le moteur et contrôler à nouveau le niveau d'huile.

Purge du circuit de combustible

Si le moteur ne tourne pas régulièrement (arrêt, mauvais démarrage).

Réservoir de combustible complètement vide.

Air aspiré dans le circuit d'alimentation en combustible,

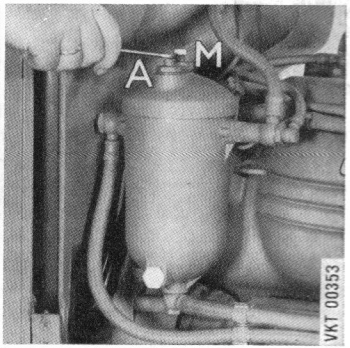
Après changement d'un filtre ou d'une cartouche ou après avoir désserré ou changé une conduite, ou démonté le bol de décantation pour le nettoyer,

on doit procéder à la purge du circuit d'alimentation comme indiqué ci dessous.

1. Vérifier l'étanchéité des conduits de carburant et des vis de purge du filtre à carburant et de la pompe à injection.
2. Remplir le réservoir de combustible (utiliser un tamis ou un chiffon non pelucheux).
3. Dévisser la vis de purge extérieure du filtre à combustible (voir A).

Vis de purge du couvercle A et vis de purge centrale M pour purger le filtre à combustible.

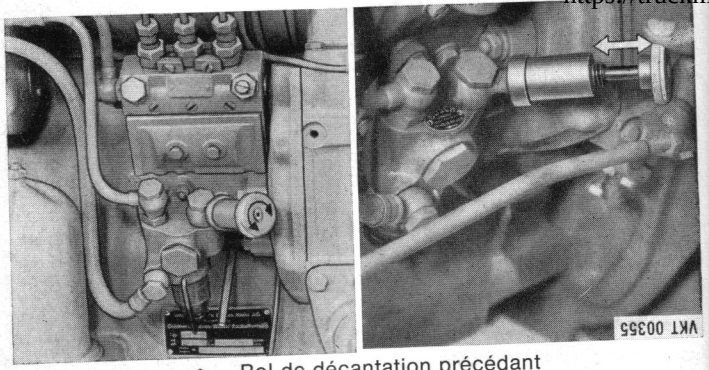




vis de purge

Nettoyer de temps en temps le bol de décantation pour cela désserrer l'écrou, et enlever le verre.

https://truckmanualshub.com/



Bol de décantation précédant le préfiltrage de la pompe à main.

4. Tourner la poignée de la pompe à main d'alimentation vers la gauche, sens de la flèche, tirer et pousser la poignée (pompe à main) pomper jusqu'à ce que le combustible sorte sons bulles d'air par la vis de purge du filtre. A. Rebloquer ensuite la vis de purge A du filtre à combustible.

5. Desserrer la vis de purge centrale supérieure M du couvercle et pomper avec la pompe à main jusqu'à ce que le gas oil sorte sans bulles par cette vis. Resserrer la vis M.

6. Desserrer la vis creuse de purge de la pompe d'injection et pomper de nouveau jusqu'à ce que le combustible sorte sans bulles d'air. Rebloquer ensuite la vis creuse de la pompe d'injection.

7. Bloquer la poignée de la pompe d'alimentation en enfonçant complètement en la tournant vers la droite (voir la direction de la flèche).

Faire démarrer le moteur:

Si le moteur ne devait pas démarrer immédiatement, recommencer la purge du circuit comme déjà décrit.

La pompe d'injection du G 25 - G 157 étant alimentée par gravité, et de ce fait ne possédant pas de pompe à main, il suffit pour purger le circuit d'alimentation de purger le filtre et ensuite la pompe d'injection. Faire ces 2 opérations comme il est indiqué pour les autres tracteurs de la série G.

Attention. Ne jamais relancer le démarreur avant que le volant moteur et le pignon d'attaque soient complètement immobiles. Une pause d'une minute est nécessaire entre deux essais, pour préserver la batterie et le démarreur.

Les courroies (voir cliché page 15)

(pour turbine et dynamo)

L'entraînement de la turbine est effectué par l'intermédiaire d'une courroie étroite reliant la poulie montée sur le vilebrequin et la turbine. A partir de la turbine une deuxième courroie étroite entraîne la dynamo. Vérifier chaque jour la tension des courroies, et éventuellement l'usure. Elle sont convenablement tendues si elles fléchissent de 1 à 1 cm ½ lorsqu'on les comprime avec le pouce entre les deux poulies. La tension de la courroie de la turbine s'effectue à l'aide du tendeur, celle de la courroie de la dynamo se fait en inclinant la dynamo.

Le G-25 - G 157, ne possède qu'une courroie qui entraîne la turbine et la dynamo. Pour la retendre il suffit de déplacer la dynamo comme pour les autres tracteurs de la série G.

Pour retendre la courroie de la turbine, désserrer les écrous de sécurité du support du tendeur, pousser le tendeur vers l'extérieur jusqu'à ce que la courroie soit tendue convenablement. Resserrer les écrous 6 pans.

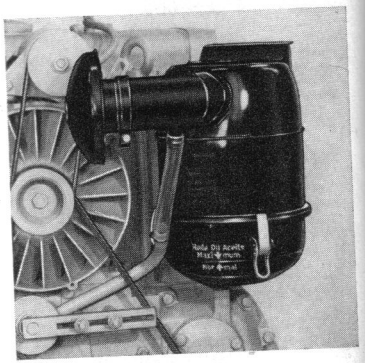
Pour retendre la courroie de la dynamo, désserrer les écrous de fixation de la dynamo, du support de la dynamo et de l'axe de réglage. Incliner la dynamo vers le haut jusqu'à ce que la courroie soit convenablement tendue. Resserrer tous les écrous.

En cas de rupture de la courroie de la turbine de refroidissement ou de la dynamo, cette dernière s'arrête et la lampe rouge du tractomètre s'allume.

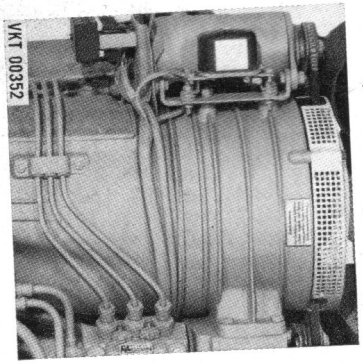
https://truckmanualshub.com/

Arrêter *immédiatement le moteur et vérifier les courroies.* Si la courroie de la turbine casse le refroidissement ne s'effectue plus. Une courroie de rechange se trouve dans la boîte à outils. Si la lampe rouge du tractomètre s'allume et que les courroies de la turbine et de la dynamo sont en bon état et parfaitement bien tendues, il doit y avoir une panne dans le circuit électrique (voir le tableau des pannes).

Tension des courroies



Tendeur des courroies



Jeu des culbuteurs

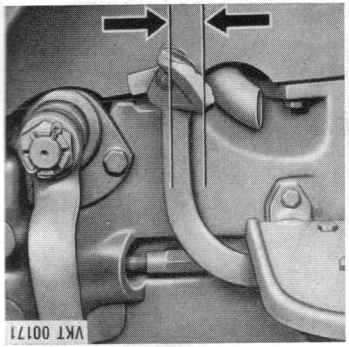
Le jeu des culbuteurs doit être pour la soupape d'admission et la soupape d'échappement de $^{3}/_{10}$ mm (moteur froid).

Toutes les 200 à 600 heures faire vérifier le jeu des culbuteurs par un spécialiste, et les faire régler si besoin est.

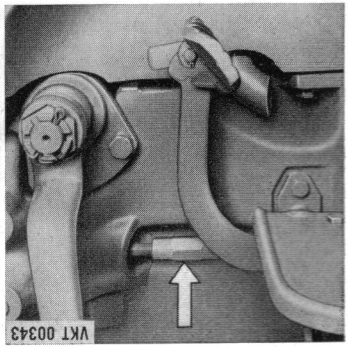
Embrayage

La pédale d'embrayage doit avoir une garde de 10 à 20 mm entre le marche pieds et le premier point de pression. Le maintien et le réglage de ce jeu en temps voulu au moyen de l'écrou de réglage sont primordiaux pour le bon fonctionnement et la longévité de l'embrayage. La timonerie de débrayage doit se mouvoir facilement et pour cela elle doit être souvent vérifiée et huilée. La liaison entre la pédale, la tringle d'embrayage et la fourchette d'embrayage se trouve à l'intérieur du carter d'embrayage et ne peut être atteinte qu'au moyen d'une burette le long de la timonerie ou par le trou de visite du carter.

Par l'usure normale du disque d'embrayage la garde de l'embrayage diminue. Si la garde de la pédale d'embrayage est insuffisante, ceci provoque le patinage de l'embrayage et une usure rapide, un échauffement des garnitures jusqu'à la mise hors d'usage de l'embrayage. C'est pourquoi il faut souvent contrôler la garde de l'embrayage, et la faire régler dans un atelier compétent aussitôt qu'elle est devenue trop courte (voir description page 22).



Garde de l'embrayage 10 à 20 mm



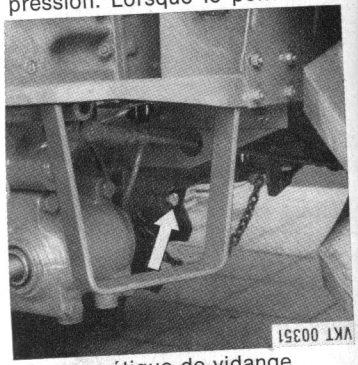
Ecrou de réglage

https://truckmanualshub.com/

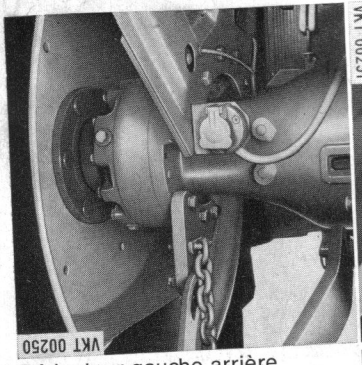
L'embrayage désigné par »embrayage double« accomplit deux fonctions, il possède deux disques d'entraînement indépendants. L'usure du disque d'entraînement pour la prise de force doit également être corrigée par un réglage. Il s'effectue sur l'embrayage même et ne peut être fait que dans un atelier spécialisé.

Pont

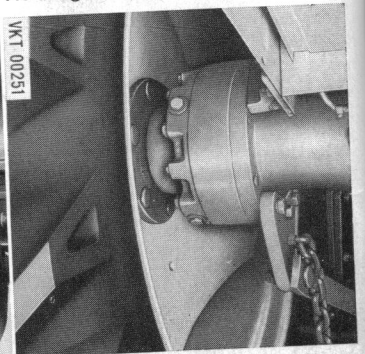
La vidange a lieu la première fois après 600 heures de travail, puis ensuite toutes les 1000 heures ou annuellement. N'utiliser qu'une huile pour pont SAE 90 extrême pression. Lorsque le pont est à température de marche, mettre le tracteur sur un terrain horizontal et dévisser le bouchon magnétique de vidange (à gauche en dessous sur le carter de la boîte) et également les bouchons de vidange des réducteurs droit et gauche. Vidanger complètement l'huile. Essuyer le bouchon magnétique de vidange avec un chiffon sans peluche, et le revisser fortement pour qu'il soit bien étanche.



Vis magnétique de vidange



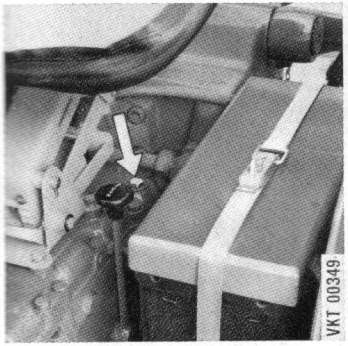
Réducteur gauche arrière

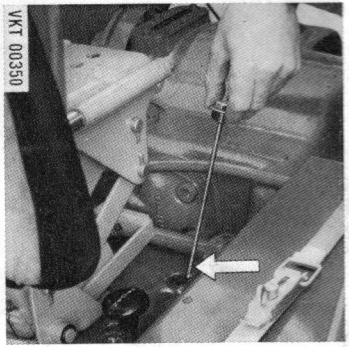


Réducteur droit avant

Après avoir bien nettoyé les pourtours de la jauge l'enlever et verser l'huile jusqu'à la marque supérieure.

Après le contrôle du niveau d'huile, revisser la jauge. Dans les deux réducteurs mettre de l'huile jusqu'à hauteur du bouchon de remplissage. Voir le plan de graissage pour les quantités d'huile dans le pont, avec ou sans 4 roues motrices.





Freins

La sécurité veut que les freins soient toujours réglés convenablement.

Frein à pied

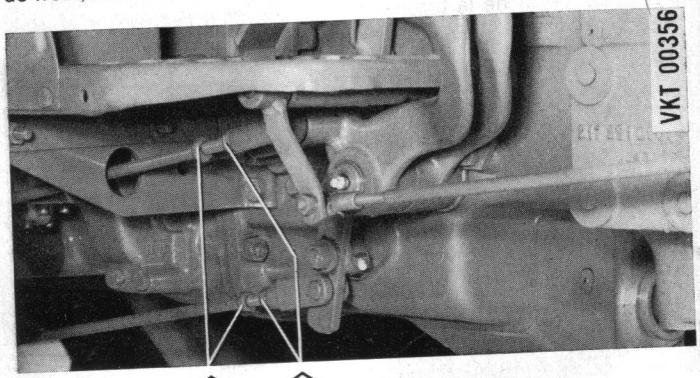
La garde de la pédale de frein à pied ne doit **pas être supérieure** de 20 à 25 mm avant que le freinage commence. **La pleine puissance de freinage** doit être obtenue à environ 1/3 de la course de la pédale.

Réglage du frein à pied

Lever l'arrière du tracteur des deux côtés. Afin d'éviter que le tracteur ne bascule ou que le cric ne glisse mettre des cales aux roues avant. ATTENTION DANGER D'ACCIDENTS.

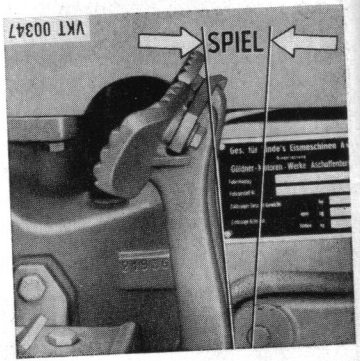
https://truckmanualshub.com/

Les roues doivent pouvoir être tournées facilement à la main. Appuyer sur la pédale et vérifier le libre fonctionnement de la timonerie de frein. Nettoyer les pas de vis à droite et à gauche de la timonerie et les huiler. Tourner la tringle vers la droite après avoir débloqué le contre-écrou, jusqu'à ce que la garde correcte de la pédale soit obtenue. En appuyant doucement sur la pédale de frein, **les deux roues doivent être freinées identiquement.**



Ecrou 6 pans fixe Contre-écrou avant

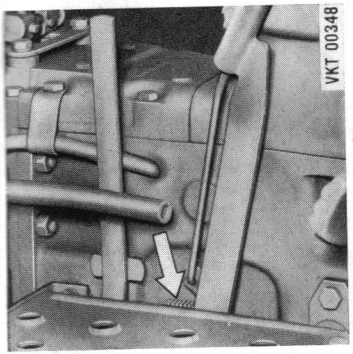
Attention! Faire attention à l'équilibre de freinage sur les deux roues. L'emploi du frein sur une seule roue peut provoquer une usure inégale des tambours. Malgré le réglage, si l'éfficacité des freins est insuffisante faire vérifier les garnitures en atelier et éventuellement les changer.



Garde des pédales de frein verrouillées environ de 20 à 25 mm.

Réglage du frein à main

Si la course libre sur le secteur denté dépasse trois dents, le frein à main doit être réglé par la tringlerie de réglage à droite de la même manière que pour le frein à pied. Si lors des essais, on constate que le début de freinage n'est pas identique sur les deux roues, on débranche la tringlerie du levier de la boîte en enlevant l'axe de la chape. En tournant la chape régler l'une ou l'autre des tringleries de frein pour que le serrage soit identique sur les deux tambours. Lors d'un essai de frein sur terrain plat et sec de légers



Secteur denté voir flèche.

réglages peuvent être nécessaires. Bloquer enfin le contre-écrou et vérifier le bon fonctionnement des feux stop. Le frein à pied est convenablement réglé lorsque sur le sol sec les deux roues sont bloquées ensemble. Lors d'un essai semblable de la puissance de freinage du frein à main on n'obtiendra que la limite de blocage.

https://truckmanualshub.com/

Essieu Arrière

Les essieux arrière sont pourvus de graisseurs. La graisse sert seulement à préserver le joint contre les saletés extérieures. Graisser ces points toutes les 200 Heures jusqu'à la formation d'un collet de graisse.

Essieu avant et direction

Toutes les 50 heures: graisser l'essieu avant et la timonerie de direction suivant le plan de graissage.

Toutes les 200 heures: Vérifier les écrous des roues, de l'essieu et de la timonerie. Si nécessaire les resserrer. Pour effectuer ce travail décharger l'essieu avant.

Graisser les moyeux des roues avant. Faire tourner les roues afin que la graisse se répartisse.

Toutes les 600 Heures: Vérifier, l'essieu avant étant allégé, l'écrou du moyeu de roue et le jeu du roulement de roue. Si ce contrôle montre un jeu axial trop important de l'écrou du moyeu et du roulement de roue (faire faire un mouvement de va et vient à la roue dans le sens de l'essieu) le faire régler dans un atelier spécialisé.

Direction

Toutes les 200 Heures

Contrôler le niveau d'huile dans le carter de direction. Pour cela enlever le couvercle placé en dessous le levier de vitesses et ayant enlevé le bouchon de la jauge verser de l'huile SAE 90 dans le trou de remplissage, jusqu'à ce que l'huile soit visible. Eventuellement faire régler la direction et le parallélisme. Ce travail ne doit être fait que dans un atelier spécialisé.

Roues et pneumatiques

L'entretien des pneus consiste essentiellement dans le maintien de la pression prescrite.

Au moins une fois par an vérifier les pneus et les jantes. Des jantes rouillées abiment les pneus, on doit les dérouiller et les peindre à nouveau. Ne pas utiliser une peinture ordinaire à base d'huile qui attaque le caoutchouc. Utiliser une laque à base synthétique (résine synthétique ou nitrobase). Faire redresser par un spécialiste les jantes déformées.

Circuit électrique

Batterie: Vérifier toutes les 50 heures le niveau d'eau dans les batteries, et éventuellement remettre de l'eau distilée. Le niveau doit se trouver à environ de 10 à 15 mm au dessus des plaques. Pour cela enlever le couvercle de la batterie et les bouchons après avoir bien nettoyé le dessus.

Attention: Interdiction de fumer ou de manipuler une flamme nue pendant ce travail. Danger d'explosion.

Après avoir contrôlé le niveau de l'eau dans la batterie bien revisser les bouchons.

Nettoyer les cosses. Enlever la formation d'oxyde avec de l'eau chaude. Enduire les bornes et les cosses de graisse pour empêcher la sulfatation et resserrer les boulons de fixation. Cette graisse empêche l'oxydation et les mauvais contacts.

https://truckmanualshop.com/

Pour travailler sur la batterie ou sur le réseau électrique toujours débrancher le pôle positif (+) en premier, et le rebrancher en dernier.

Ne mettre aucune pièce métallique sur la batterie et surtout sur les bornes.

Soins à apporter à la batterie en cas de température en dessous de 0° C.

En cas de danger de gel et par température en dessous de 0° C, veiller à ce que la batterie soit bien chargée. Une batterie déchargée peut geler et s'abimer. Une batterie bien chargée peut supporter une température d'environ — 60°).

Etant donné que plus la température est basse la capacité de la batterie diminue, il est recommandé, lorsque le tracteur passe les nuits dans un local non chauffé ou dehors, d'enlever la batterie et de la mettre dans une pièce tempérée. Ceci ménage la batterie et assure un bon démarrage le matin.

Si l'hiver le tracteur reste assez longtemps sans être utilisé, enlever la batterie, la faire recharger toutes les 3 ou 4 semaines.

Circuit électrique et fusibles

Aux inspections de service après vente et ensuite tous les 3 mois contrôler la fixation des connexions (vis, fiches). Tous les points de contact des douilles cosses, fusibles, connexion, et fiches de masse doivent être décapés. L'oxydation provoque des mauvais contacts et des pannes évitables.

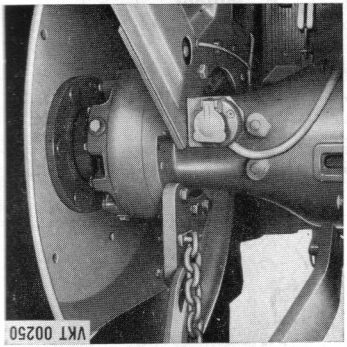
En cas de panne procéder comme suit:

Panne d'éclairage: Contrôler les lampes. Si les filaments sont encore bons, vérifier le socle et le contact dans la douille il peut y avoir oxydation. Ensuite vérifier les fusibles (se reporter au diagramme de connexion pour voir l'attribution de chaque fusible). Souvent il suffit de tourner le fusible dans les plaquettes de contact pour enlever l'oxydation et rétablir le contact. Remplacer toujours un fusible brûlé, ne jamais se servir d'un fil de fer ou d'une vis à la place d'un fusible.

Danger d'incendie

Avant de remplacer un fusible, enlever le contact. Si le fusible fond de nouveau il y a un court circuit dans le cablage. Vérifiez s'il n'y a pas un fil dénudé, l'isoler ou le changer.

Prise de courant pour remorque



Le couvercle de la prise de courant est muni d'un ressort et doit être bien fermé. Huiler de temps en temps la charnière et le ressort. Contrôler la fiche de prise de courant et la fiche du câble avant de les brancher, même si besoin est, les nettoyer. La fiche doit s'emboîter, sans force, jusqu'à ce que le couvercle s'accroche derrière pour la sécurité de maintien. Pour débrancher, ne pas tirer sur le cable. Enrouler le câble de la remorque de telle façon qu'il ne soit pas abimé et qu'il ne traîne pas au sol.

Relevage Hydraulique

Toutes les 50 Heures vérifier le niveau de l'huile dans le bloc du relevage, et si besoin est, compléter avec l'huile prescrite (voir plan de graissage) jusqu'à l'orifice du trou de remplissage qui se trouve sur le filtre.

Vidange d'huile seulement en atelier spécialisé.

https://tractormanualshub.com/

Première vidange d'huile après 50 heures, ensuite toutes les 200 heures.

Vidanger l'huile à la température normale d'utilisation, (avec le relevage complètement baissé) en enlevant le bouchon de vidange. Vidanger complètement l'huile du carter. Avant de remplir à nouveau, nettoyer les filtres hydrauliques et purge. Avant d'enlever le bouchon de serrage et de démonter le filtre, bien nettoyer le tour.

Nettoyer le filtre et la cloche comme décrit dans le chapitre suivant. Vérifier les joints et les remplacer, si le besoin est.

Remonter le filtre à huile et verser dessus de l'huile neuve. **La plus grande propreté est indispensable lorsque l'on travaille sur le système hydraulique.**

L'huile etant changée, lever et abaisser 2 ou 3 fois et contrôler à nouveau le niveau.

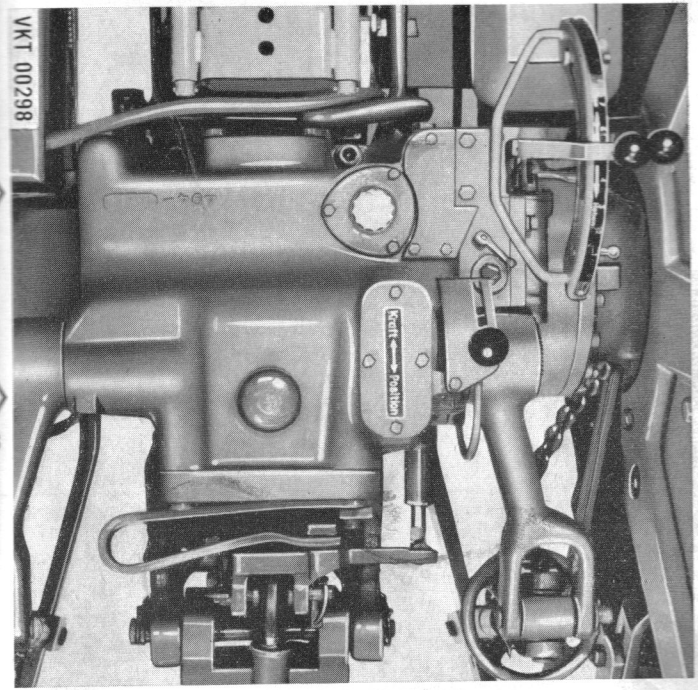
Nettoyer le filtre hydraulique et le filtre du reniflard.

Nettoyer le filtre à huile du système hydraulique la première fois après 50 heures puis ensuite toutes les 200 heures.

Le moteur arrêté, après avoir nettoyé le couvercle du filtre et ses pourtours enlever le couvercle. Enlever le tamis avec son carter et le nettoyer avec une brosse douce dans de l'essence. Si on utilise l'air comprimé boucher l'orifice central inférieur du filtre et souffler dans le filtre de l'intérieur vers l'extérieur. Remplacer les filtres endommagés. Nettoyer également à l'essence la cloche du filtre. Avant de remonter le joint, le vérifier et éventuellement le remplacer.

En même temps démonter le filtre du reniflard et le nettoyer à l'essence.

Filtre du système hydraulique = HF
Filtre reniflard = ES



Attelage 3 points

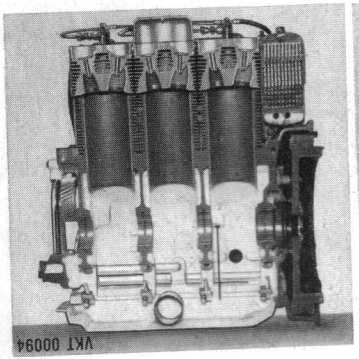
Tenir propre tous les points d'attelage et les rotules. Les graisser suivant le travail et les conditions atmosphériques.

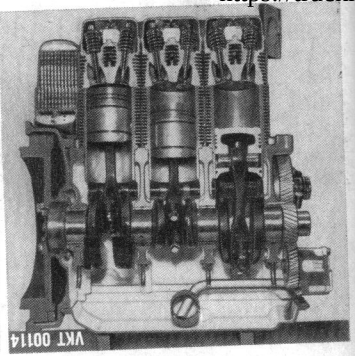
Graisser suivant le plan de graissage.

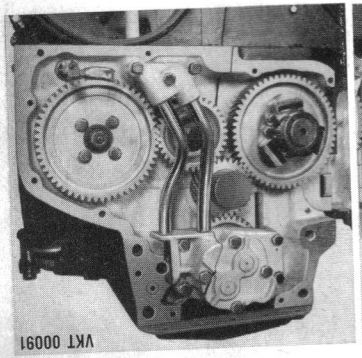
Avant chaque mise au travail contrôler si tous les axes, épingles, goupilles ressorts, sont bien à leur place. En cas de perte ou de casse d'une pièce ne la remplacer que par une pièce d'origine. Il ne faut jamais remplacer une pièce par un fil de fer ou un clou.

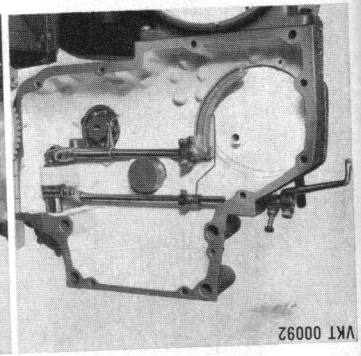
Danger d'accidents.

https://truckmanualshub.com/

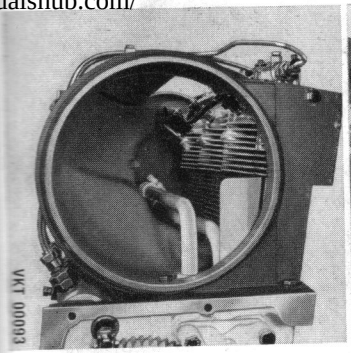


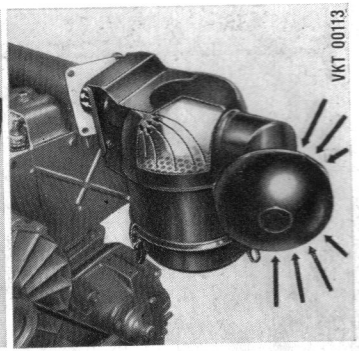


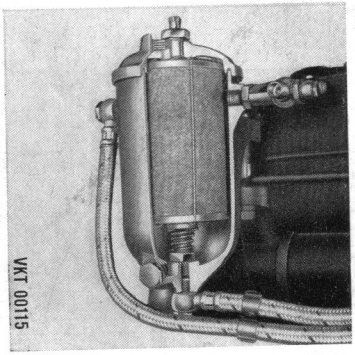




Coupe du moteur







Coupe de la turbine

Coupe du filtre à air à bain d'huile

Coupe du filtre à carburant.

https://truckmanualshub.com/

LINDE AKTIENGESELLSCHAFT
WERKSGRUPPE GÜLDNER ASCHAFFENBURG

8750 Aschaffenburg - Postfach 62
Fernruf: (0 60 21) 2 13 11 · Fernschreiber: 4 188707 wga d
Telegramme: Telex 4 188707 lindegueldner aschaffenburg

Druck: Kuthal & Co., Aschaffenburg 3000-12-65 Dr.-Nr. 2531 VKT
Imprimé en Allemagne