

## Montage et vérification finale

Montez un joint neuf entre le carter moteur et sa plaque avant. Retirez le papier de protection, de chaque côté du joint et positionnez ce dernier sur la surface du carter, préalablement nettoyée avec soin. Les joints du couvercle et de la plaque AV de carter ont leurs deux faces collantes et ne nécessitent aucune pâte à joint.

Placez la plaque avant sur la goupille de centrage.

Montez l'arbre à cames de la pompe à huile, tel que décrit dans le chapitre s'y rapportant.

Montez le carter d'huile en utilisant un nouveau joint. Le moyeu du pignon intermédiaire et la plaque d'étanchéité seront placés dans l'alésage de telle manière que la goupille cylindrique se trouve dans le canal de graissage.

Serrez l'écrou et le goujon du moyeu du pignon ou le boulon suivant les constructions, fig. 78 et 79.

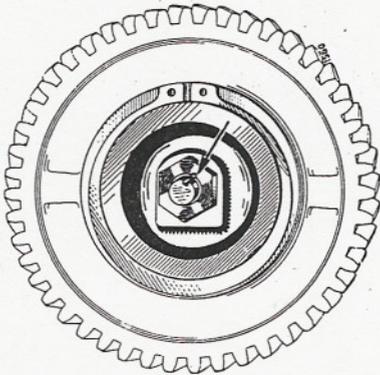


Figure 78

Montage du moyeu du pignon avec goujon et écrou-goupille

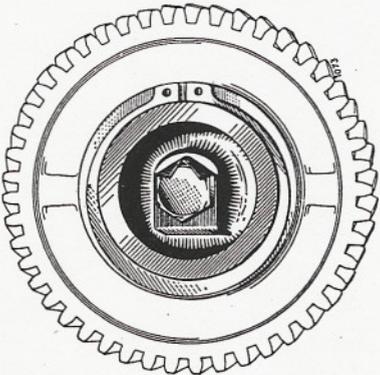


Figure 79

Montage du moyeu du pignon au moyen d'un boulon et d'une plaquette de sûreté

Le frein conique de l'écrou sera, pour arrêter celui-ci, enfoncé au poinçon dans l'évidement du boulon. Flèche, fig. 78.

Placez le pignon intermédiaire sur son support de telle sorte que la double marque de ce pignon coïncide avec celle du pignon d'arbre à cames (6, fig. 153).

Fixez le pignon intermédiaire en installant le jonc d'arrêt. Montez la pompe d'injection et les tuyaux et réglez l'injection.

Utilisez un nouveau joint de couvercle avant. Montez le couvercle avant sur les goupilles cylindriques. Montez la génératrice et serrez les boulons et les écrous (fig. 74).

Montez la pompe hydraulique ou le couvercle de protection.

Montez le couvercle du pignon de la pompe d'injection en utilisant un nouveau joint (fig. 80).

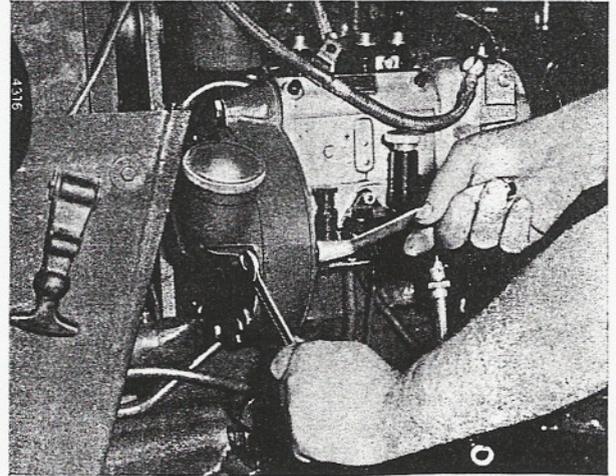


Figure 80

Installez la clavette Woodruff et glissez la poulie du vilebrequin sur celui-ci. Serrez l'écrou de manivelle.

Montez la courroie de ventilateur et serrez-la au moyen de la génératrice.

Fixez les câbles de la génératrice.

Montez le support d'avant-train et l'avant-train.

Montez le radiateur et les raccords.

Enlevez le support du carter d'embrayage.

Remplissez le radiateur et le carter-moteur.

Purgez les canalisations de carburant.

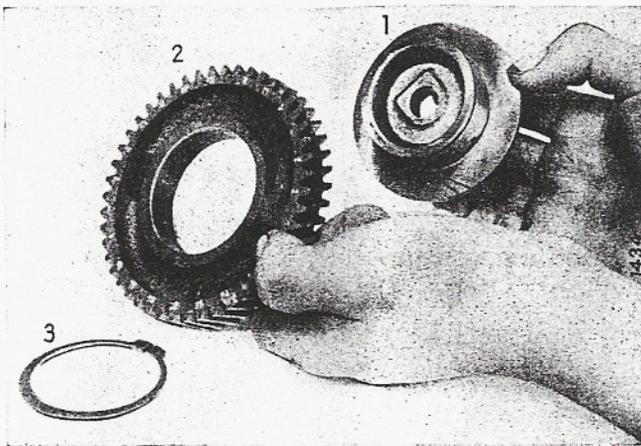


Figure 75

1. Moyeu du pignon intermédiaire
2. Pignon intermédiaire
3. Jonc d'arrêt

Chassez la bague d'étanchéité du vilebrequin au moyen d'un tuyau approprié.

Le reniflard peut être dévissé du couvercle.

### Vérification et réparation

Nettoyez bien toutes les pièces dans une solution dissolvante. Nettoyez les canaux de graissage des pignons de distribution dans le moyeu du pignon intermédiaire et le pignon intermédiaire au moyen d'une brosse cylindrique ou d'air comprimé. Vérifiez l'usure de la denture et des surfaces portantes du pignon intermédiaire.

Les tolérances admissibles doivent être strictement observées, étant donné qu'un jeu exagéré de ces organes entraîne un passage d'huile exagéré et, partant, un graissage insuffisant d'autres organes du moteur. Toutefois l'usure normale est très minime à ce point.

Chassez la bague d'étanchéité dans le couvercle avant au moyen d'un tuyau correspondant aux mesures de la bague (fig. 76).

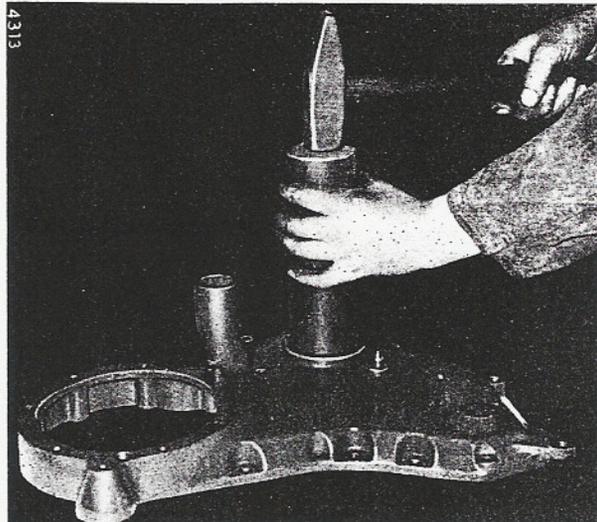


Figure 76

Montage de la bague d'étanchéité dans le couvercle avant au moyen d'un tuyau

Il faut veiller à ce que la bague soit bien droite dans l'alésage et bien au niveau du couvercle (fig. 77).

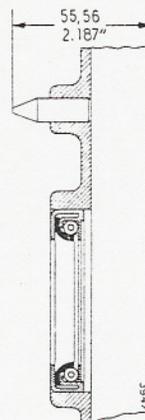


Figure 77

Ne pas réemployer les bagues d'étanchéité, celles-ci ne serrant plus assez dans leur logement et n'étant de ce fait plus étanches.

Si l'index de calage a été enlevé, il faut le remonter selon les cotes indiquées à la fig. 77.

Pour les moteurs 3 cylindres, il faut tourner le côté plat vers le vilebrequin.

## Cotes

Alésage intérieur du pignon intermédiaire :

$\frac{54,99 \text{ mm}}{55,02 \text{ mm}}$  ( $\frac{2.165''}{2.166''}$ )

Le moyeu du pignon intermédiaire a un diamètre de :

$\frac{54,94 \text{ mm}}{54,95 \text{ mm}}$  ( $\frac{2.1630''}{2.1635''}$ ) (figure 73)

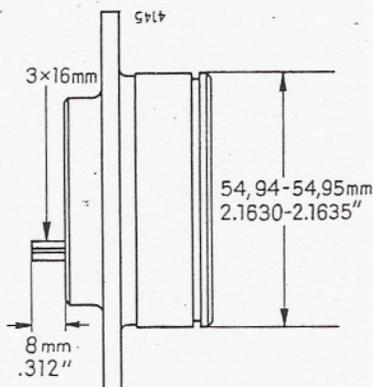


Figure 73

Montez la goupille cylindrique de manière à ce qu'elle dépasse de  $\pm 8 \text{ mm}$  ( $.312''$ ) du côté extérieur du pignon (fig. 73).

Diamètre extérieur de la bague d'étanchéité :

$\frac{73,07 \text{ mm}}{73,15 \text{ mm}}$  ( $\frac{2.877''}{2.881''}$ )

L'alésage du couvercle a un diamètre intérieur de :

$\frac{72,95 \text{ mm}}{73,00 \text{ mm}}$  ( $\frac{2.872''}{2.874''}$ )

L'index de calage a un diamètre de :

$\frac{9,43 \text{ mm}}{9,44 \text{ mm}}$  ( $\frac{.3712''}{.3717''}$ )

L'alésage de l'index dans le couvercle a un diamètre intérieur de :

$\frac{9,380 \text{ mm}}{9,418 \text{ mm}}$  ( $\frac{.3693''}{.3708''}$ )

## Démontage

Vidangez eau et huile moteur.

Démontez les raccords du radiateur et enlevez celui-ci.

Soutenez le tracteur sous le carter d'embrayage.

Démontez l'avant-train et le support d'avant-train.

Débranchez les câbles de la génératrice et enlevez la génératrice.

Démontez le couvercle du pignon de la pompe d'injection (fig. 80).

Démontez l'écrou du vilebrequin (de manivelle) ainsi que la poulie du vilebrequin.

Chassez la clavette Woodruff.

Dévissez les boulons de fixation du couvercle de protection de la pompe hydraulique, ou la pompe hydraulique. Dégagez la pompe hydraulique sans déconnecter les tuyauteries.

Déboulonnez le couvercle (de distribution) avant du bloc et enlevez-le.

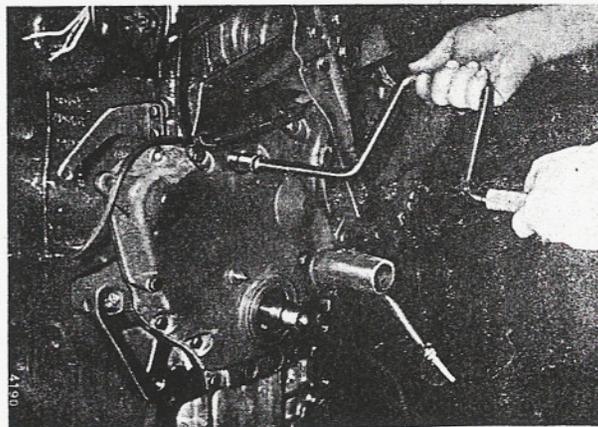


Figure 74

Comment dévisser le couvercle avant du bloc

Démontez le carter d'huile et enlevez la pompe à huile.

Enlevez l'arbre à cames.

Enlevez la pompe d'injection. Protégez les ouvertures de la pompe d'injection et ses canalisations au moyen de chapeaux ou de toile isolante. Pour enlever le pignon intermédiaire et le moyeu, repliez la plaquette de sûreté et dévissez le boulon ou le goujon avec écrou (fig. 78 et 79).

Enlevez le pignon intermédiaire, le moyeu et la plaque d'étanchéité.

Enlevez la plaque avant du bloc-moteur en la martelant légèrement au moyen d'un marteau en caoutchouc ou d'un manche en bois pour la libérer des goupilles cylindriques.

Enlevez le jonc d'arrêt (3) au moyen de la pince et enlevez le pignon intermédiaire (fig. 75).

# COUVERCLE AVANT DU BLOC-MOTEUR (DISTRIBUTION) PLAQUE AVANT DU BLOC-MOTEUR ET PIGNON INTERMÉDIAIRE DE COMMANDE DE LA POMPE D'INJECTION

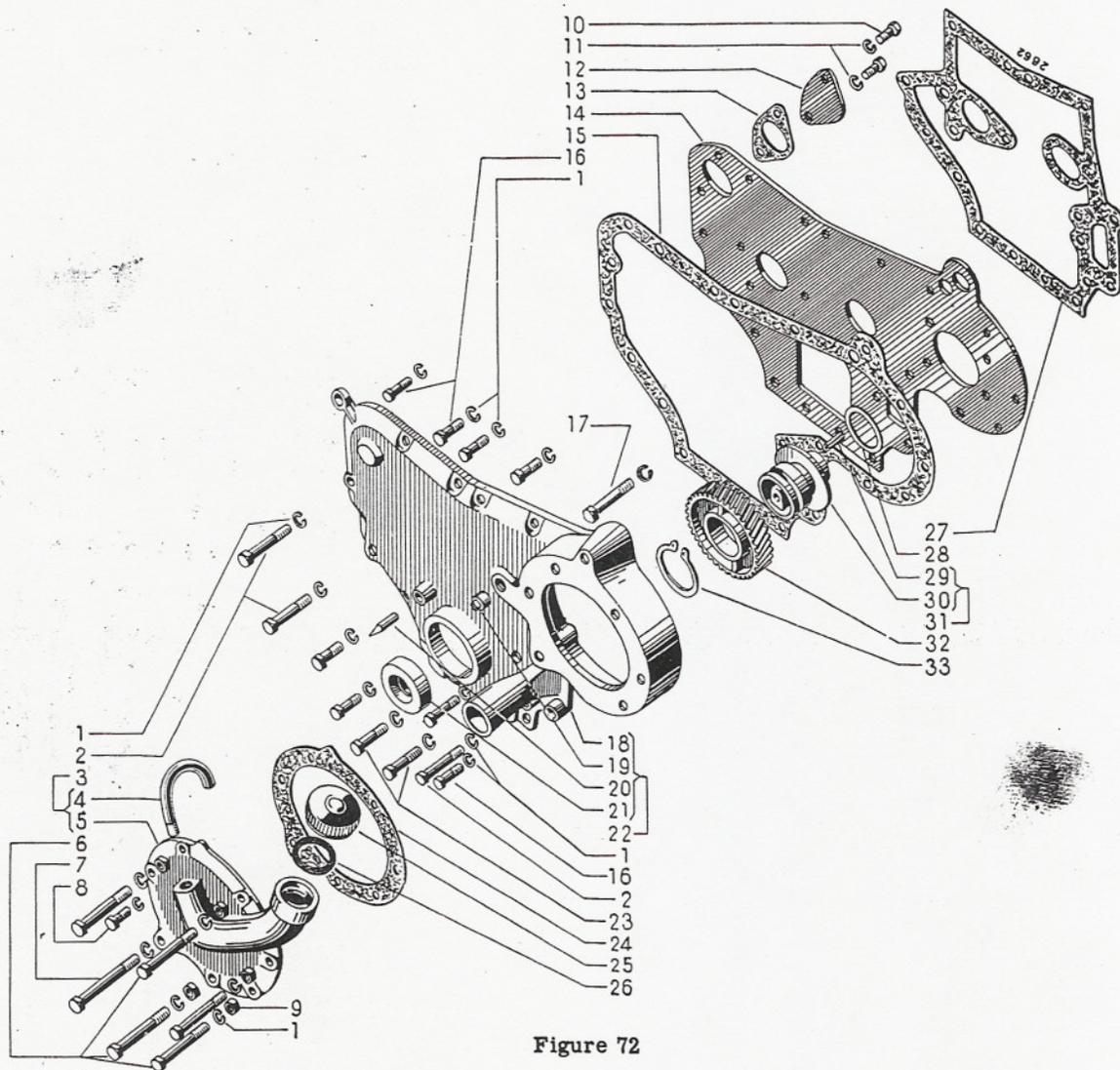


Figure 72

## Généralités

La fonction de la plaque avant, est de supporter la pompe d'injection et la pompe hydraulique. Le pignon intermédiaire transmet le mouvement du pignon de l'arbre à cames au pignon de la pompe d'injection et lubrifie les autres pignons de distribution.

La bague d'étanchéité (bourrage) du vilebrequin est logée dans le couvercle avant qui est également muni d'un index de calage du moteur (injection). Pour les moteurs 4 cylindres, cet index est pointu à l'avant tandis que pour les moteurs 3 cylindres, il présente un méplat côté vilebrequin.