

# Mise en route

Démarrage du moteur .....	Page 42
Prescriptions pour le passage des gammes, recommandations pour le choix des rapports, schémas des gammes et des rapports de vitesses ..	43
Démarrage, monter les vitesses, rétrograder les vitesses .....	44
DUAL-SPLIT, démarrage pour transport, traction d'engins lourds en montée et descente avec DUAL-SPLIT .....	45
Vitesses rampantes, assistance au braquage .....	46
Arrêter le tracteur, arrêter le moteur, quitter le tracteur .....	47



Avant chaque utilisation, vérifiez le bon fonctionnement du tracteur et sa conformité aux prescriptions de sécurité du Code de la route.

Pendant les trajets sur route, respectez le Code!

## Démarrage du moteur



Le frein à main doit être serré.

Actionnez la pédale d'embrayage. Le **blocage au démarrage est ainsi neutralisé** (faites remédier immédiatement par un atelier DEUTZ-FAHR à toute déficience de ce blocage au démarrage).

Pour ménager la batterie, débrayez également l'embrayage de Pdf.

N'actionnez jamais le démarreur lorsque le moteur tourne. La **tirette d'arrêt** (page 47) doit être **totalement poussée** avant le démarrage.

Ne faites pas tourner le moteur dans un local clos – Risque d'intoxication!

## Températures au-dessus de 0 °C

Positionnez la manette des gaz en position milieu = 1/2 régime.

Tournez la clef de contact en position III = **démarrage**.

Temps d'actionnement maximum = environ 10 secondes.

## Températures au-dessous de 0 °C

Positionnez la manette des gaz vers l'avant = plein régime.

Tournez la clef de contact en position III = **préchauffage**. Attendez environ 2', puis tournez la clef en position III = **démarrage**. Recommencez l'opération si nécessaire. Sur les DX 3.70/3.90, le préchauffage est indiqué par la lampe-témoin rouge K (page 32).

Il n'est pas nécessaire de préchauffer lorsque le moteur est encore chaud.

Après le démarrage, laissez le moteur tourner encore quelques instants à plein régime, puis ramenez la manette des gaz au ralenti. Après le démarrage, la clef de contact se remet automatiquement en position I = **fonctionnement**.

Si le moteur ne démarre pas, attendez une minute avant la prochaine tentative.

**Attention!** Le moteur continue à tourner après le retrait de la clef de contact. Les contrôles de charge et de pression d'huile ne sont alors pas assurés.



## Prescriptions pour le passage des gammes

Ne passez les gammes LL, L, M, H et R que lorsque le tracteur est à l'arrêt!

la gamme de présélection (DUAL-SPLIT) peut être passée pendant la marche, embrayage d'avancement débrayé.

La gamme de présélection (DUAL-SPLIT) n'a pas de position médiane de marche à vide!

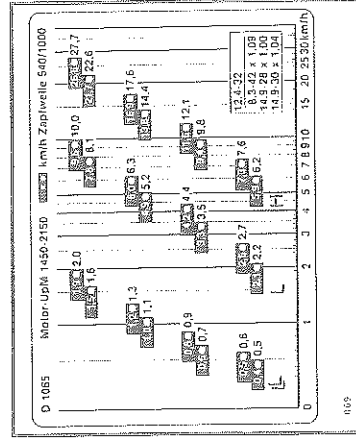
## Recommandations pour le choix des rapports

Le choix du rapport de vitesse est fonction des conditions de travail, et appartient au chauffeur.

La transmission des tracteurs DX bénéficie d'un échelonnement très serré des rapport de vitesses dans la plage principale de travail (4-12 km/h). Profitez de cet avantage en choisissant le rapport le mieux approprié au travail à exécuter.

Lors du démarrage, choisissez le rapport en fonction de la charge.

## Schéma des gammes et des rapports de vitesses



La fig. représente le DX 3.10 version SKB.

Ce schéma répartit les rapports de vitesses entre les diverses gammes en fonction de la vitesse d'avancement (progressif de gauche à droite). Chaque carré représente une gamme (carré double pour DUAL-SPLIT). De plus, ce schéma fait apparaître toutes les vitesses finales (nombres figurant à droite), les vitesses pour le régime normalisé de Pof (point et chiffre précédant le point), ainsi que l'équipement pneumatique standard. En ce qui concerne les autres équipements pneumatiques, les vitesses se modifient en fonction des facteurs indiqués (par ex. 8.3-42 x 1.09 = 1.09 fois plus rapide que pour 12.4-32).

## Démarrage

### Monter les vitesses

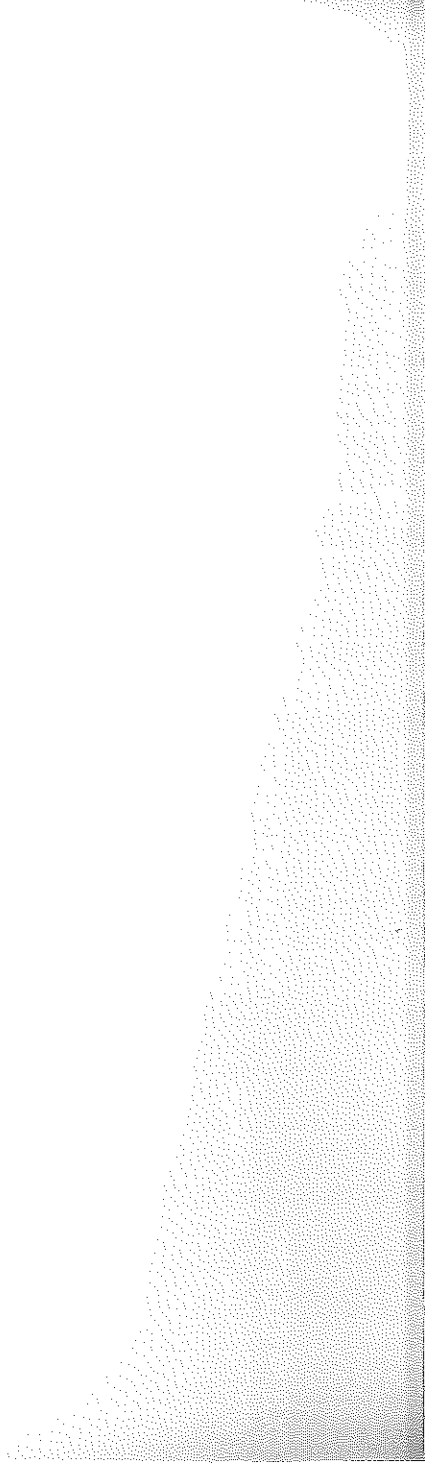
### Rétrograder les vitesses

Mettez la ceinture de sécurité,  
Enfoncez la pédale d'embrayage,  
Passez le levier de sélection des gammes,  
Passez le levier de sélection des rapports de vitesses,  
Accélérez,  
Faites revenir lentement la pédale d'embrayage et relâchez simultanément le frein à main.

Dès que le tracteur se met en marche, retirez le pied de la pédale d'embrayage (ne laissez pas patiner l'embrayage plus que nécessaire).

Adaptez la vitesse d'avancement à la vitesse supérieure.  
Débrayez, et réduisez en même temps la vitesse de rotation du moteur.  
Poussez le levier des vitesses vers le rapport immédiatement supérieur, non par à-coups mais normalement, sans forcer.  
Réembrayez et accélérez.

Réduisez la vitesse au niveau de la vitesse inférieure.  
Débrayez.  
Passez le levier au rapport inférieur.  
Rembrayez et augmentez la vitesse de rotation du moteur.  
Sur les côtes, surtout avec une remorque chargée, rétrogradez à temps.  
Descendez une pente à la même vitesse que pour la monter.



## **DUAL-SPLIT – Variante B DX3.10-DX3.50**

Grâce à DUAL-SPLIT, vous disposez dans chaque gamme de 8 vitesses. Les vitesses sont synchronisées, le choix de la vitesse optimale dans chaque gamme est aisé.

LL = vitesses rampantes

L = travail lent

M = travail principal

H = transport

En outre, augmentation de la force de traction par réduction des vitesses.

## **Démarrage pour transport avec DUAL-SPLIT**

Sans changer de gamme:

Passez la gamme rapide H.

En présence de charges lourdes, démarrez dans le premier rapport de vitesse à vitesse réduite (levier de présélection vers l'arrière).

Puis, augmentez la vitesse (débrayez et passez le levier de présélection vers l'avant), et ce n'est qu'ensuite qu'il faut monter normalement les vitesses synchronisées.

## **Traction d'engins lourds en montée et descente avec DUAL-SPLIT**

La possibilité de subdiviser en deux chaque vitesse, présente un avantage évident, surtout lors de la traction de lourdes charges sur des terrains accidentés.

Dans la montée – réduisez la vitesse avant le début de la montée (débrayez, passez le levier de présélection vers l'arrière), ce qui permet d'augmenter la force de traction.

Après avoir dépassé la côte, augmentez la vitesse (débrayez, passez le levier de présélection vers l'avant).

## Vitesses rampantes Option K

Dans le cadre des travaux aratoires usuels, les vitesses rampantes sont pleinement sollicitables dans la plage des charges admissibles par essieu.

Ne passez la gamme LL que lorsque le tracteur est à l'arrêt.

## Pédale de frein, en tant qu'assistance au braquage

La fig. représente la version StarCab

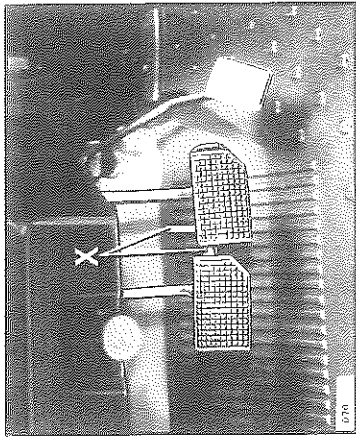
Déverrouillez le loquet X.

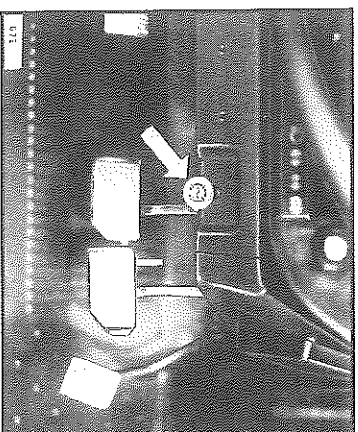
La pédale gauche agit sur la roue arrière gauche (virage à gauche).

La pédale droite agit sur la roue arrière droite (virage à droite).

Agissez prudemment sur la pédale de frein. Après avoir utilisé l'assistance au braquage, verrouillez à nouveau les pédales à l'aide du loquet X.

N'utilisez pas la pédale lorsque le blocage du différentiel est enclenché, lors de vitesses sur route, ou avec remorque (voir également page 19/20/21 – frein de route).





## Pour arrêter le tracteur

Réduisez la vitesse d'avancement,  
Débrayez,  
Passez les leviers de sélection des gammes  
et des vitesses au point mort,  
Arrêtez le tracteur à l'aide de la pédale de  
frein,  
Serrez le frein à main.

## Pour arrêter le moteur

La fig. représente la version StarCab  
Laissez tourner brièvement le moteur au ra-  
lent, jusqu'à atteinte de l'équilibre thermique.  
Tirez la tirette d'arrêt jusqu'en bout de cour-  
se.  
Le moteur s'arrête.  
Passez la clé de contact en 0 ou en P.  
Repoisissez la tirette d'arrêt.  
Pour les tracteurs sans cabine et dans la ver-  
sion VarioCab, la tirette d'arrêt est située en  
haut à droite du tableau de bord.

## Quitter le tracteur

Stationnement en terrain accidenté (côté -  
descente), en plus de frein de stationne-  
ment, enclenchez le groupe L et la première  
vitesse.  
Par temps de gel, ne pas se fier au frein de  
stationnement, engagez le groupe L et la pre-  
mière vitesse.  
Retirez la clé de contact et fermez éventuel-  
lement la cabine.  
Sur les pentes, placez des cales derrière les  
roues.

# Attelage des outils ou des remorques

Chape d'attelage manuel . . . . .	Page 50
Chape d'attelage automatique, fixation pour le transport de la chape d'attelage . . . . .	50
Barre oscillante . . . . .	52
Barre agricole . . . . .	53
Limitation de la hauteur de levée de la barre agricole . . . . .	53
Chape d'attelage avant avec fiche d'attelage . . . . .	53
Dispositif d'attelage avant, dans le porte-masses . . . . .	54
Manille de refoulement avant . . . . .	54

Procédez avec la plus grande prudence lors de l'attelage des outils ou des remorques.

Les œillets de traction de la chape d'attelage doivent correspondre aux normes DIN 75054-40 (diamètre intérieur de l'œillet: 40 mm).

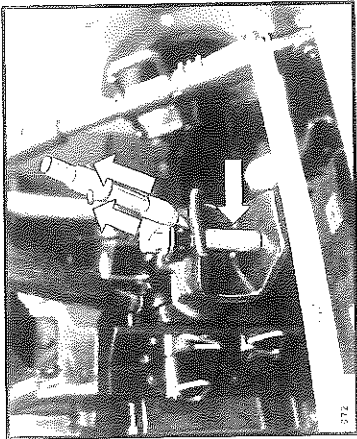
Les œillets de traction selon DIN 74053-50 (diamètre intérieur de 50 mm) ne sont pas admis.

N'utilisez que les dispositifs d'attelage prévus.

Les charges verticales admissibles sur les chapes d'attelage et barres oscillantes se rapportent aux plus grands pneumatiques AR.

Ces valeurs sont donc susceptibles d'être diminuées selon les pneumatiques AR montés.





## Chape d'attelage manuel



Charge verticale maximum admissible 12 500 N (1250 kg).

La chape d'attelage manuel est utilisée pour l'attelage d'outils lourds ou à pointe négative, ainsi que pour des remorques, dont les points d'attelage se situent au-dessus du niveau de la barre oscillante.

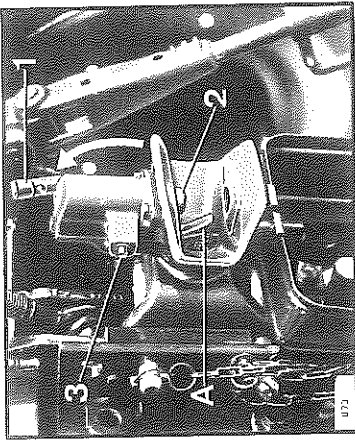
Pour délester, saisissez la fiche par sa poignée et tirez-la vers le haut.

N'utilisez que les fiches d'attelage DEUTZ-FAHR d'origine.

La chape d'attelage est pivotable et réglable en hauteur.

Lors de travaux exécutés avec des outils portés trois points, il faut éventuellement déplacer ou démonter la chape d'attelage.

50



## Chape d'attelage automatique avec commande à distance



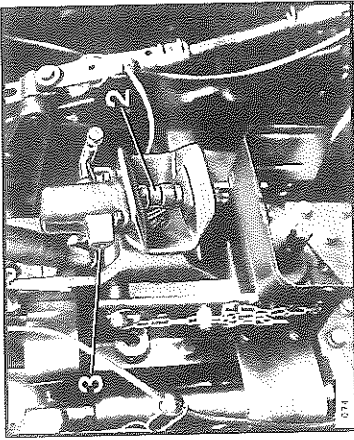
Charge verticale maximum 12500 N (1250 kg).

Utilisation sans commande à distance (débranchez la tirette de télécommande)

Pour l'attelage (automatique ou manuel) et le délestage, pivotez le levier 1 vers le haut jusqu'à ce qu'il s'encranne. La fiche de contrôle 3 ressort de 8 mm environ, et est bien visible.

### Attelage automatique

Lors de l'insertion de l'œil du timon (qui appuie contre la languette à ressort A), la fiche 2 s'encroche automatiquement.



Attelage manuel (pour œil de timon hors normes).

Avec le plat de la main, frappez de l'extérieur sur le levier 1. La fiche 2 se libère.

Après l'attelage (automatique ou manuel), la fiche de contrôle 3 située du côté gauche, doit être rentrée à fond. Ce n'est qu'à ce moment que l'opération d'attelage est terminée de manière correcte.