AMAZONE

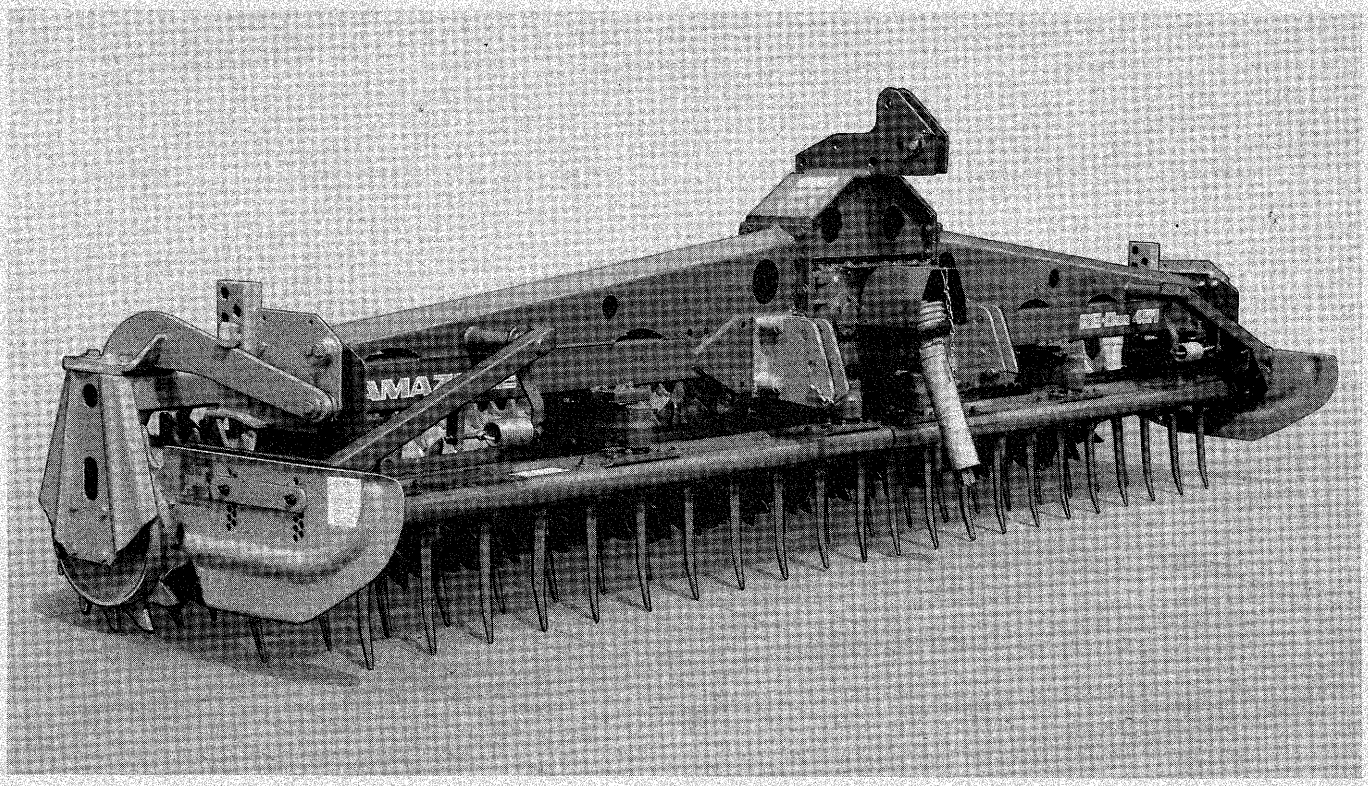
Guide de réparation

pour

herses Alternatives

Echange des barres, réparation des biellettes

Réparation du boîtier, échange du boîtier



AMAZONEN-WERKE

REB 115 F 4.94 / MG 232
Printed in Germany

SOMMAIRE

		Page
1	**Remplacement des barres porte-dents**	**3**
1.1	Dépose des barres	3
1.2	Contrôle de l'alignement des biellettes	5
1.3	Remontage des barres	7
1.3.0	Remontage des barres	7
1.3.1	Fixation des barres à la biellette centrale	9
2	**Réparation des biellettes d'extrémité**	**11**
3	**Réparation des biellettes centrales**	**13**
4	**Réparation du boîtier**	**15**
4.1	Recommandations concernant la réparation du boîtier	15
4.2	Remplacement du joint d'étanchéité avant de l'arbre d'entraînement situé dans le couvercle de précharge	15
4.3	Remplacement du joint d'étanchéité arrière situé dans le couvercle de réglage	17
4.4	Remplacement de l'arbre d'entraînement supérieur (principal) sur RE-Vario	19
4.5	Remplacement de l'arbre d'entraînement sur RE-Duo	21
5	**Echange standard du boîtier**	**23**
5.1	Dépose du boîtier	23
5.2	Pose du boîtier échange standard	25

⚠ Consignes générales de sécurité et de prévention concernant l'entretien et les soins de la machine

1. Débrayer l'entraînement et couper le moteur avant tout travail de réparation, d'entretien et de nettoyage ainsi que de dépannage ! Retirer la clé de contact !

2. Vérifier périodiquement le serrage des vis et des écrous : éventuellement, resserrer !

3. Caler la machine avec des moyens appropriés pour toute intervention nécessitant que la machine soit en position levée !

4. Pour remplacer des outils à profil coupant, utiliser les outils convenables et porter des gants de protection !

5. Vidanger réglementairement les huiles, graisses et filtres !

6. Couper l'alimentation du courant pour toute intervention sur le circuit électrique !

7. Débrancher les câbles de liaison au générateur et à la batterie avant de procéder à des travaux de soudure sur le tracteur ou sur la machine !

8. Les pièces de rechange doivent au moins satisfaire aux spécifications techniques du constructeur. C'est le cas, par exemple, en employant des pièces de rechange d'origine !

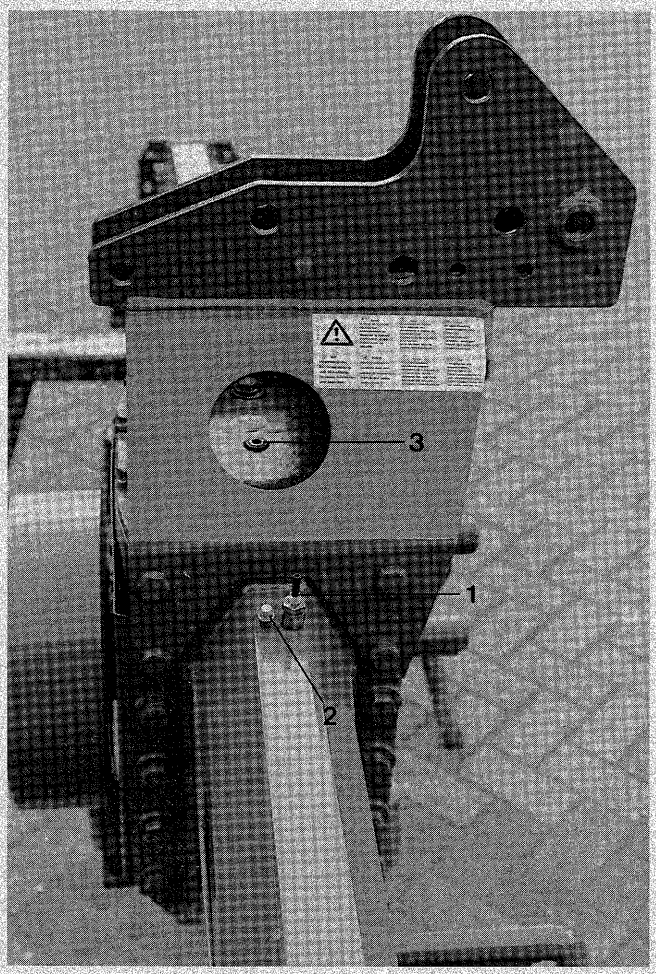


Fig. 1

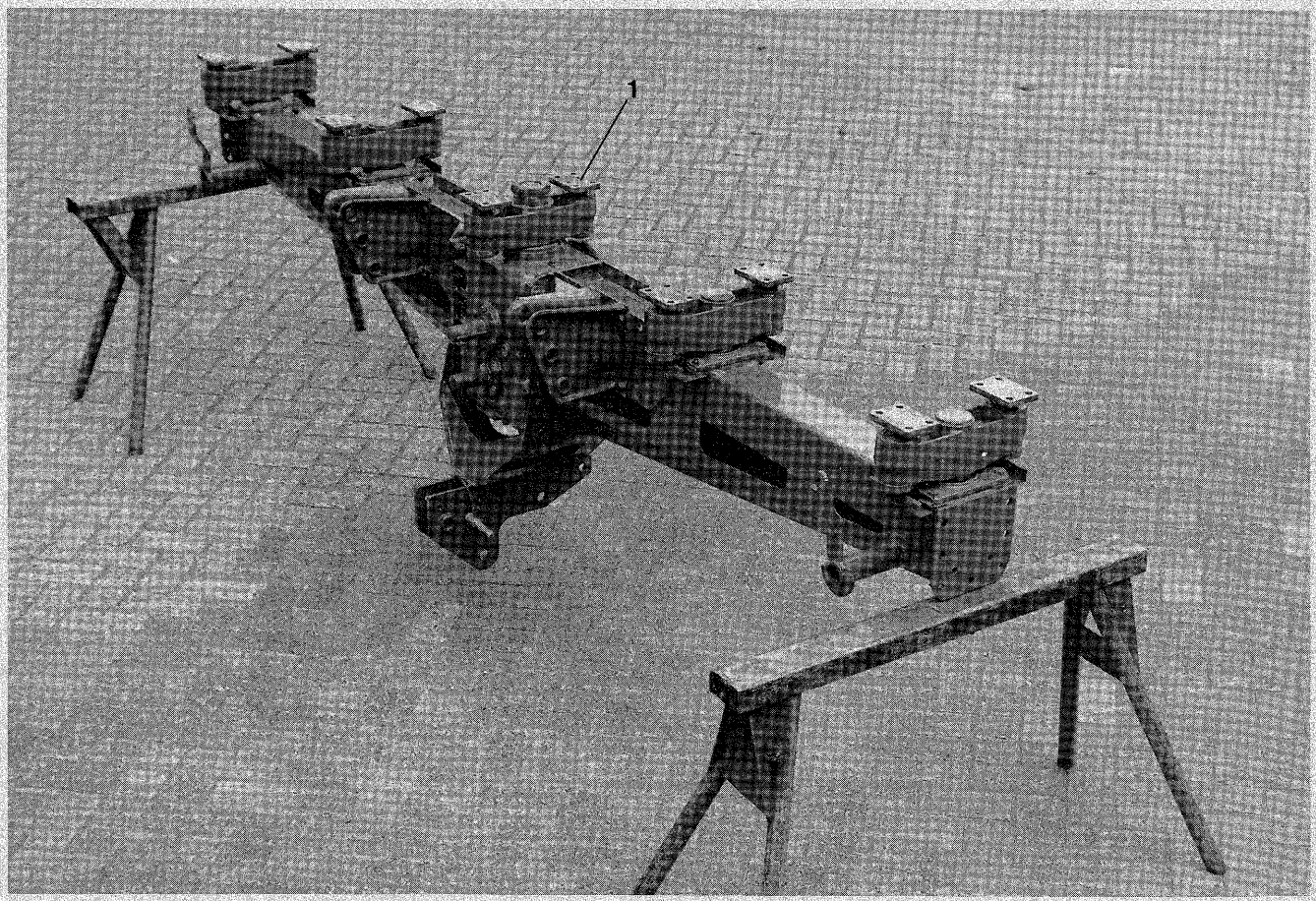


Fig. 2

1.1 Dépose des barres

1. Afin d'éviter une fuite d'huile en cours de montage, remplacer le reniflard (fig. 1/1) se trouvant sur le couvercle (fig. 1/3) du boîtier, par exemple par le bouchon M10x1,5 (fig. 1/2) fourni avec le boîtier échange standard.

2. Poser la herse, tête en bas, sur deux tréteaux solides (fig. 2).

3. **Dévisser les barres porte-dents**

   - **Pour le remplacement du boîtier,** dévisser toutes les barres (voir en fig. 2),

   - **Pour intervention sur les barres ou les biellettes,** ne dévisser que la barre concernée.

   Sur les herses ancien modèle avec barres porte-dents rigides (jusqu'à la machine n° 30210 inclus), meuler préalablement le cordon de soudure au cas où le flasque (fig. 2/1) de la (les) biellette(s) centrale(s) est (sont) soudée(s) sur la face avant de la herse avec les barres porte-dents (voir aussi les recommandations au point 1.3.1 page 9).

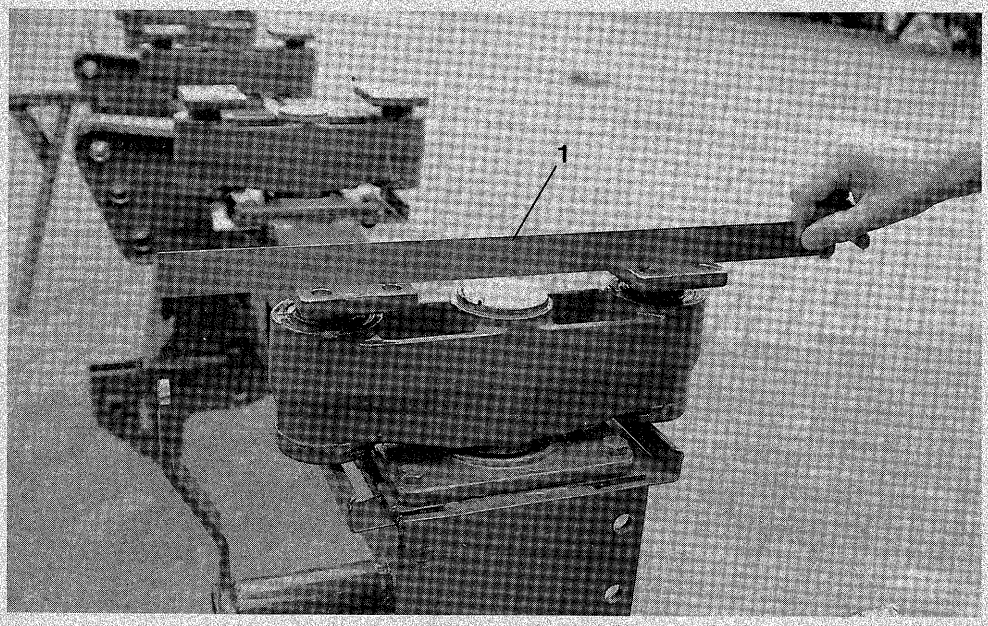


Fig. 3

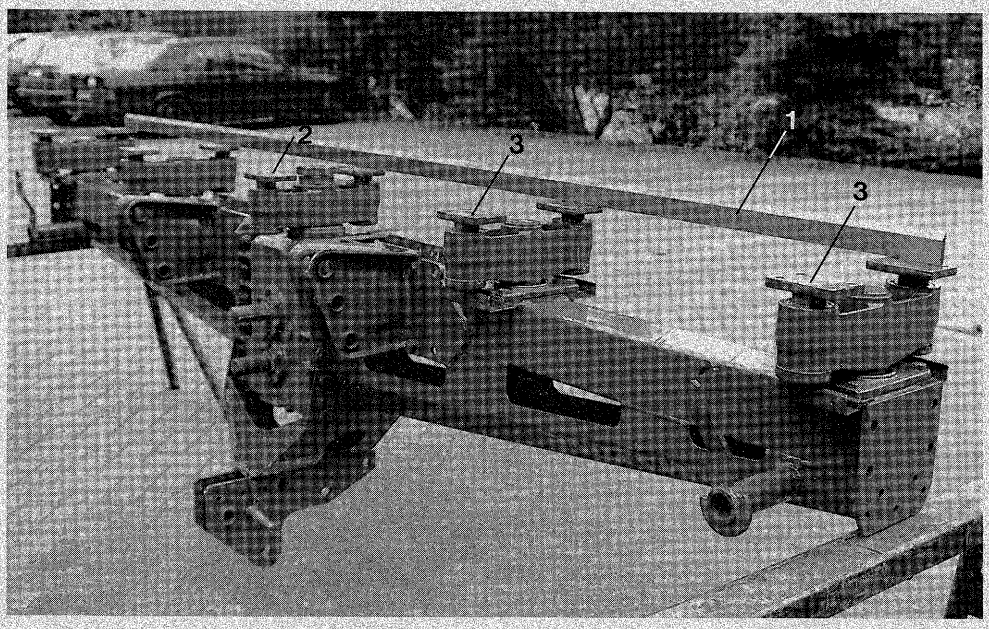


Fig. 4

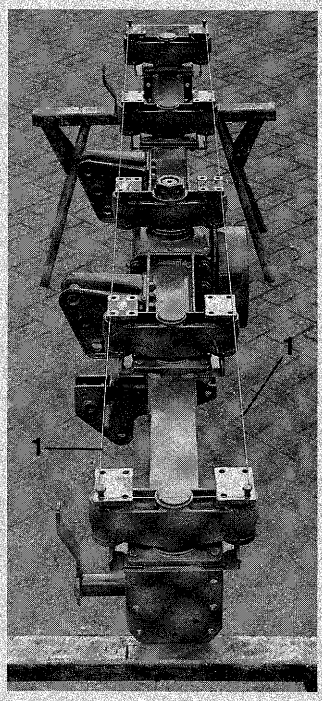


Fig. 5

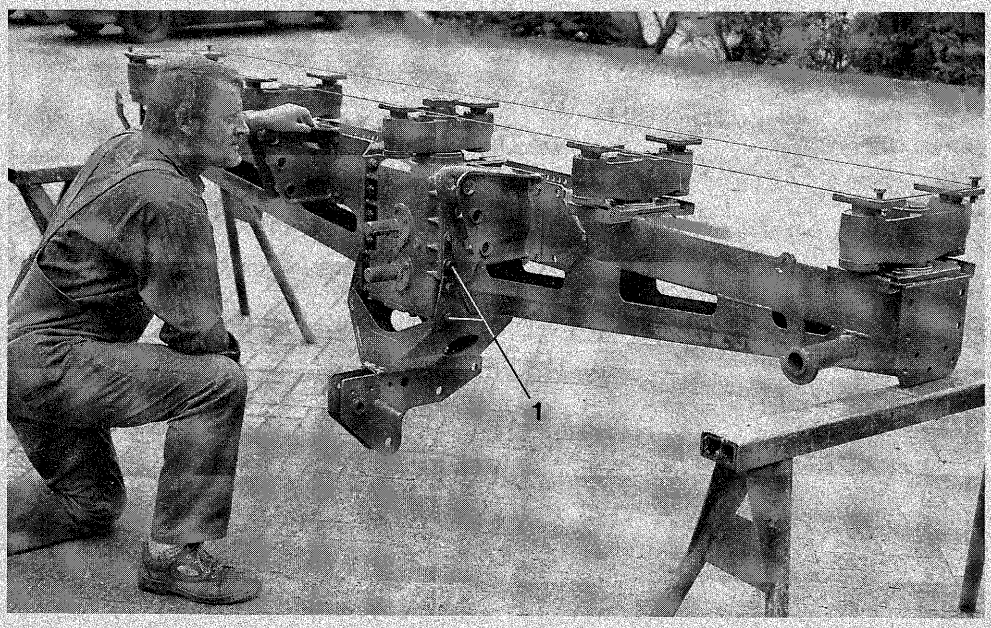


Fig. 6

1.2 Contrôle de l'alignement des biellettes

1. Contrôler à l'aide d'une règle ou avec un fil fin (cordon de maçon), s'il y a déformation des arbres de biellette. Réparer ou remplacer les biellettes présentant des arbres déformés ou des paliers endommagés en se basant sur les indications du **point 2 ou point 3**.

2. Les trous dans les flasques de la (les) biellette(s) centrale(s) (fig. 4/2) et des biellettes d'extrémité (fig. 4/3) doivent être alignés. Vérifiez avec une règle (fig. 4/1) ou un cordon de maçon (fig. 5/1) si **l'ensemble des trous sont alignés.**

Un défaut d'alignement de ± 0,25 mm maximum est tolérable

Rectifier éventuellement les biellettes ou procéder à leur remplacement. Un défaut d'alignement entre la moitié gauche et droite de la RE-Duo n'est pas significative, puisque les barres porte-dents sont séparées au centre de la machine.

3. Si vous constatez des **différences de niveau entre la (les) biellette(s) centrale(s) et les biellettes d'extrémités** (voir fig. 6), procéder comme indiqué au **paragraphe 5** (remplacement du boîtier), à savoir, réaligner le boîtier et le châssis en desserrant les vis de fixation du boîtier (fig. 6/1).

Différence de niveau maximum toléré ± 0,5 mm

Pour les biellettes d'extrémités (fig. 4/3), la différence de niveau peut être compensée au moyen d'entretoises. Des différences de niveau entre les moitiés gauche et droite de la RE-Duo ne sont pas significatives car les barres porte-dents sont séparées au centre de la machine.

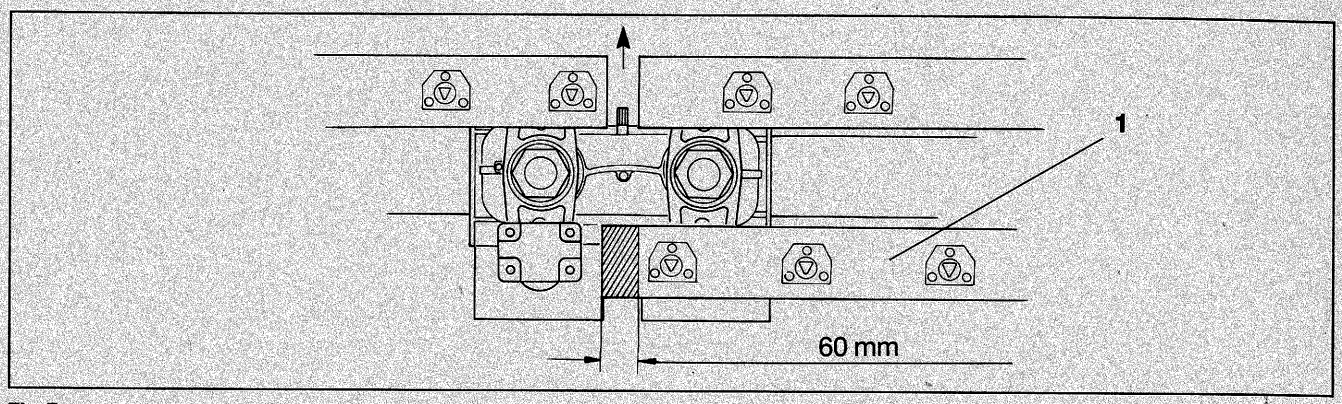


Fig. 7

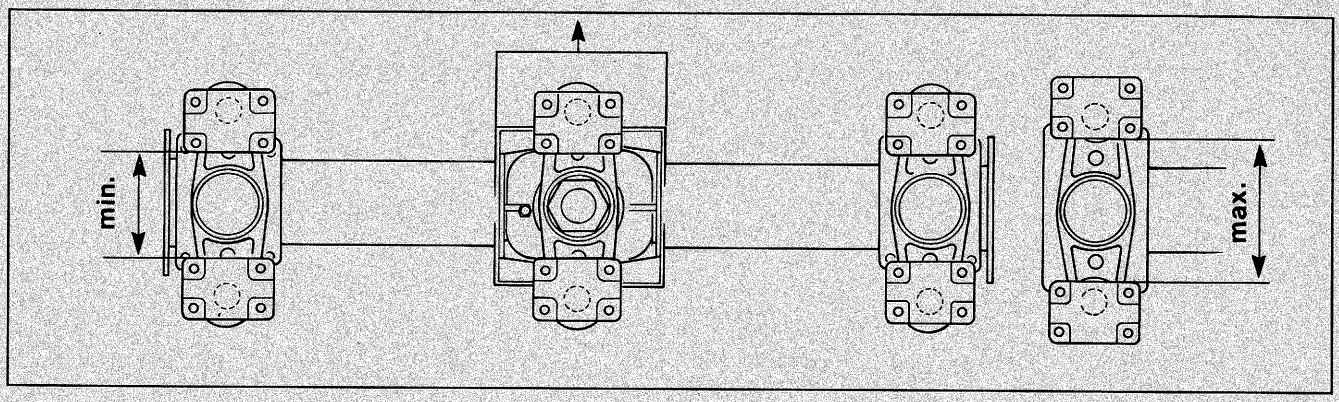


Fig. 7a

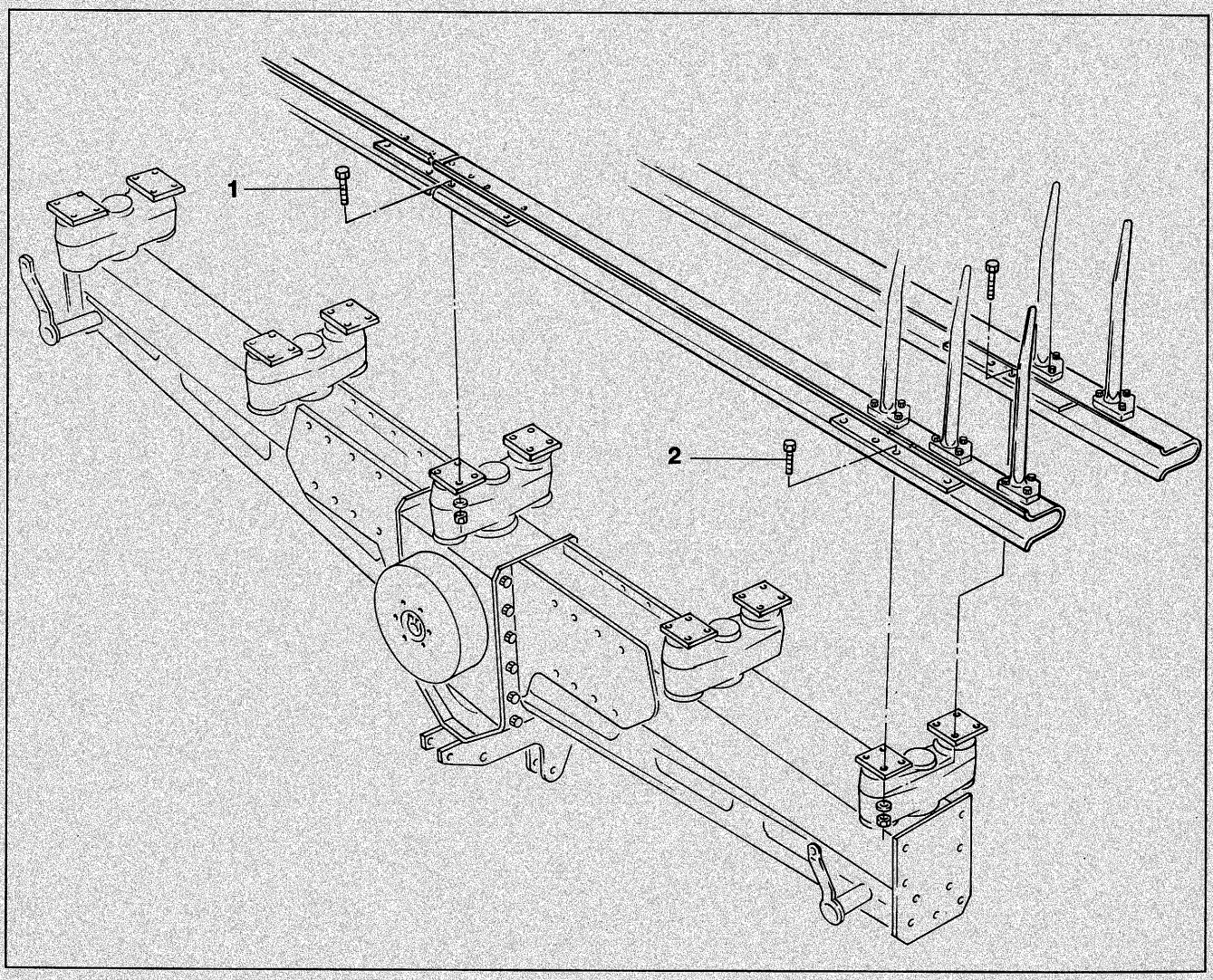


Fig. 8

1.3.0 Remontage des barres

Recommandations pour le montage de barres porte-dents sur RE-Duo portant un numéro de série inférieur ou égal à 45765 :

Lorsque sur les deux barres porte-dents arrière d'une RE-Duo, on ne remplace que **la barre arrière droite,** il faut raccourcir la barre arrière gauche (fig. 7/1) de 60 mm. Après cette opération, arrondir les bords de coupe à la meule.

Recommandations générales concernant le montage de barres porte-dents :

La condition préalable au bon fonctionnement des herses alternatives réside dans **la précision** avec laquelle s'effectue le montage des barres porte-dents.
Le défaut d'alignement et l'espacement irrégulier des biellettes provoquent des contraintes conduisant inéluctablement à la casse prématurée de barres porte-dents ou de biellettes pouvant engendrer d'autres dommages.

Procédure de montage des barres porte-dents à respecter :

1. Sur les barres neuves, enlever toute trace de peinture sur les surfaces de fixation par vissage.

2. Positionner correctement les flasques des biellettes :

   Concerne exclusivement les barres porte-dents flexibles :

   Faire pivoter les flasques des biellettes de manière à obtenir l'intervalle minimum (voir fig. 7 a/min).

   Concerne exclusivement les barres porte-dents rigides :

   Faire pivoter les flasques des biellettes de manière à obtenir l'intervalle maximum (voir fig. 7 a/max.).

3. La fixation des barres porte-dents sur la (les) biellette(s) centrale(s) s'effectue en opérant comme indiqué au chapitre 1.3.1 (= fixation des barres porte-dents sur la biellette centrale) et en utilisant exclusivement des vis ajustées 6-pans M12, DIN 610-10.9 (fig. 8/1).

4. La fixation des barres porte-dents sur les biellettes d'extrémité s'effectue en utilisant exclusivement des vis 6 pans M12, DIN 931-10.9 (fig. 8/2).

   Fondamentalement, n'utiliser que des écrous autobloquants neufs.

5. Retourner la herse alternative, la poser sur les dents et l'assurer contre tout basculement.

6. Revisser le reniflard (fig. 1/1) du boîtier.

7. Contrôler toute la boulonnerie au niveau du serrage et de leur blocage en sécurité.

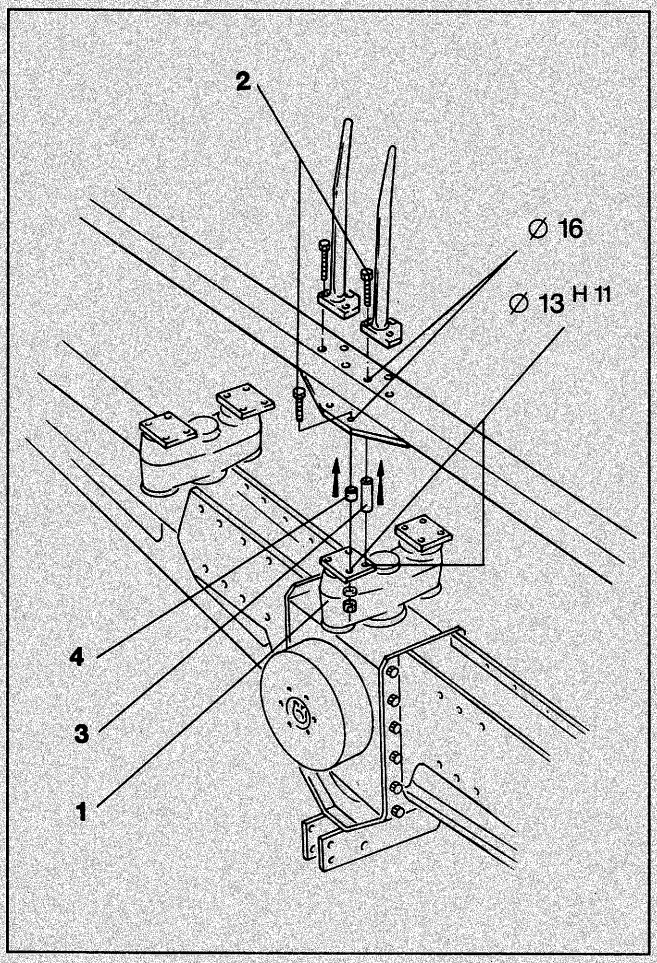


Fig. 9

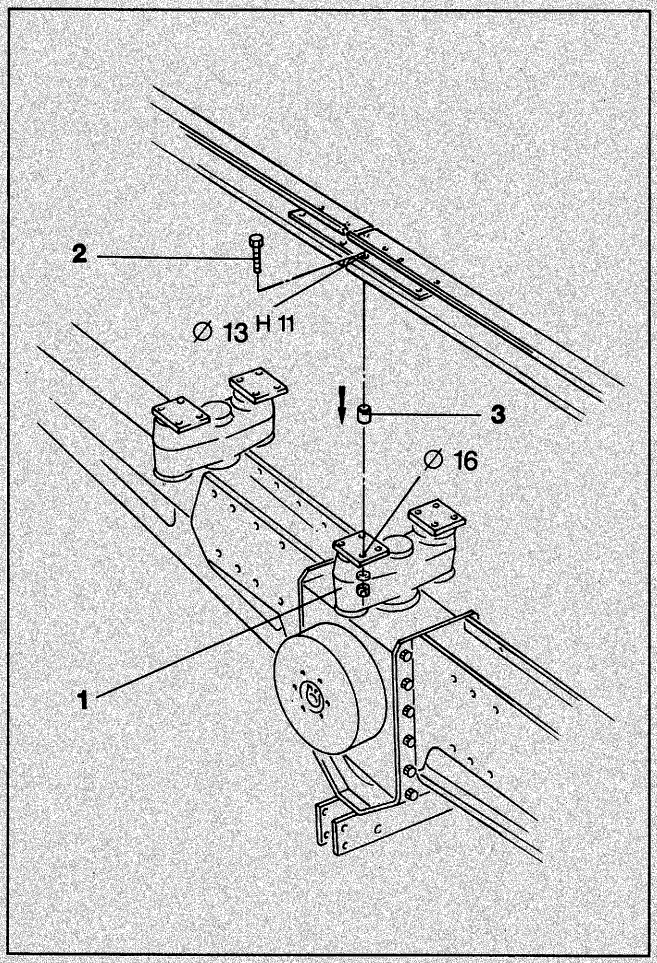


Fig. 10

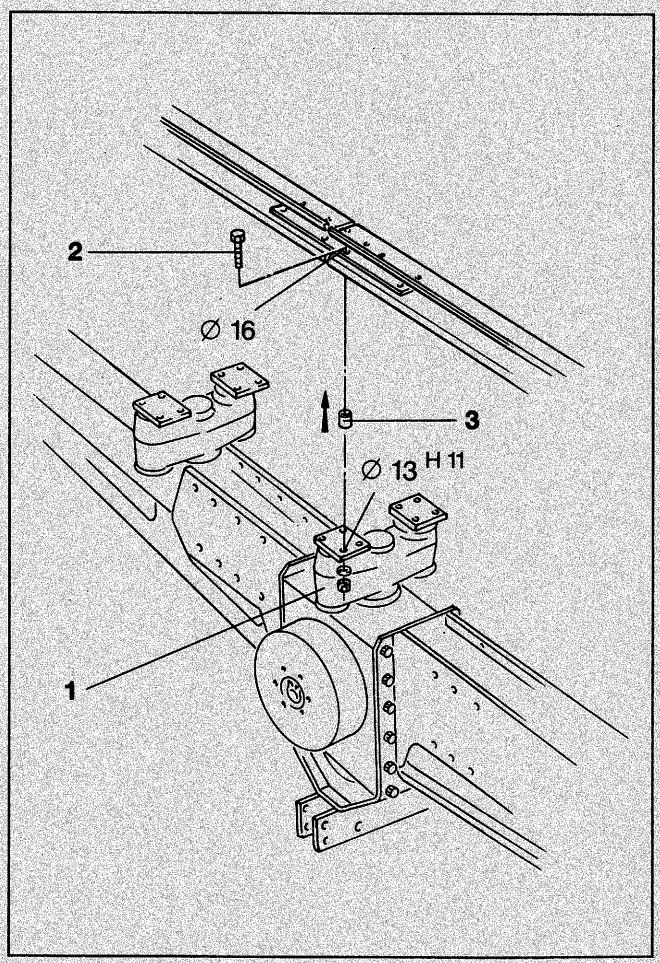


Fig. 11

1.3.1 Fixation des barres à la biellette centrale

Recommandation :

Pour obtenir une transmission des efforts plus favorables au niveau de la **biellette centrale** (fig. 9/1 à 11/1), monter toutes les barres porte-dents **exclusivement** avec des **vis ajustées** 6 pans M12, DIN 610-10.9 (fig. 9/2 à 11/2).

Pour le montage, les barres porte-dents et les biellettes centrales (fig. 9/1 à 11/1) en pièce de rechange ne sont fournies qu'avec perçage ∅ 13 $^{H\ 11}$ mm.

Les herses alternatives, **jusqu'au n° 30 210 inclus**, sont fournies avec perçage ∅ 13 mm et un cordon de soudure supplémentaire rapporté sur les flasques des biellettes centrales. Ces machines peuvent admettre le montage avec les nouvelles vis ajustées 6 pans M12, DIN 610. Il n'est pas nécessaire alors d'apporter un cordon de soudure.

Les herses alternatives, dont les numéros de série sont compris **entre 30211 (inclus) et 37117** (inclus), sont équipées avec des barres porte-dents et des biellettes centrales avec perçages ∅ 16 mm. Afin de pouvoir réaliser le montage de barres de rechange percées au ∅ 13 $^{H\ 11}$ mm sur boîtier existant percé au ∅ 16 mm ou l'inverse, choisir la modalité de montage convenable parmi les options suivantes :

Herses alternatives à partir de la machine n° 30211 jusqu'au n° 37117 inclus (voir fig. 9) :

Fixer les barres rigides existantes Au **boîtier de rechange** Effectuer le montage (voir fig. 9)	percées au ∅ 16 mm percé au ∅ 13 $^{H\ 11}$ mm avec vis ajustées (fig. 9/2), goupilles ∅ 16x50 mm, DIN 7346 (fig. 9/3) et entretoises ∅ 16/∅ 13x5,5 mm (fig. 9/4)

Herses alternatives à partir de la machine n° 30 211 jusqu' au n° 37 117 (voir fig. 10) :

Fixer les barres élastiques de rechange aux **biellettes centrales existantes** Effectuer le montage (voir fig. 10)	percées au ∅ 13 $^{H\ 11}$ mm percées au ∅ 16 mm avec vis ajustées (fig. 10/2) et goupilles ∅ 16x14 mm, DIN 7346 (fig. 10/3)

Herses atlernatives à partir de la machine n° 33000 jusqu'au n° 36799 (voir fig. 11) :

Fixer les barres élastiques existantes **au boîtier de rechange** Effectuer le montage (voir fig. 11)	percées au ∅ 16 mm percé au ∅ 13 $^{H\ 11}$ mm avec vis ajustées (fig. 11/2) et goupilles ∅ 16x10 mm, DIN 7346 (fig. 11/3)

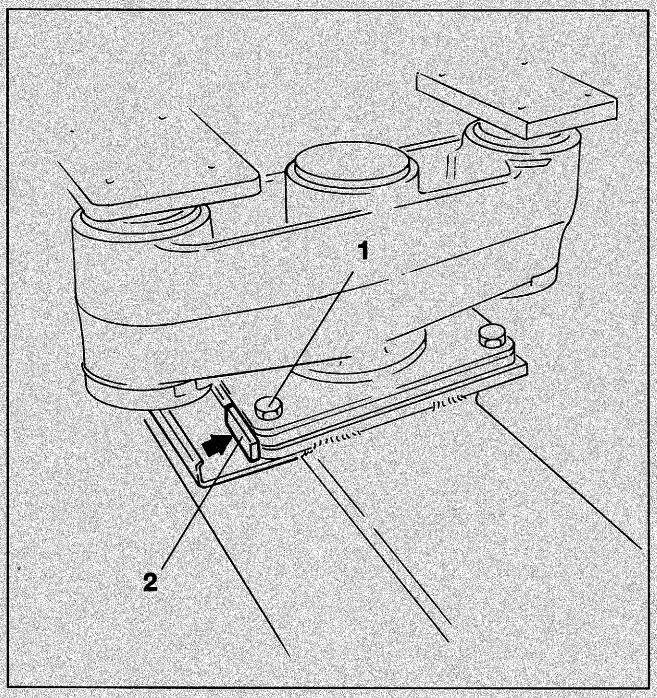


Fig. 12

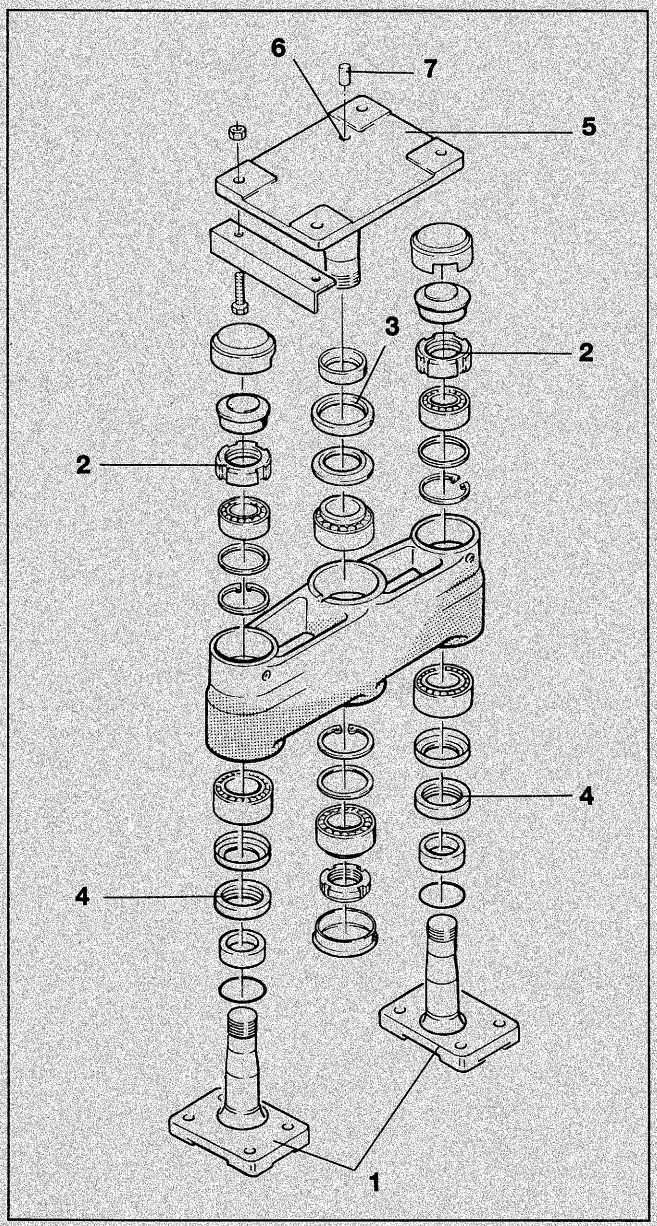


Fig. 13

1. Démonter les barres porte-dents concernées comme indiqué au **chapitre 1.1**.

2. Dévisser toutes les vis nécessaires (fig. 12/1) des platines de biellette d'extrémité et déposer la biellette complète d'extrémité.

3. Démonter la biellette d'extrémité (fig. 13) et remplacer les pièces défectueuses.

4. Pour l'assemblage, il faut impérativement veiller à ce que les roulements soient propres et qu'ils ne soient pas endommagés. Garnir les roulements à rouleaux côniques avec de la graisse avant leur montage. Le volume de graisse ne devrait garnir qu'environ les 2/3 de l'espace libre entre les roulements. Les roulements à rouleaux côniques doivent être réglés serrés avec de la graisse au lithium à coefficient élevé de résistance aux charges. Pour cela, faire tourner les arbres des biellettes (fig. 13/1) à la main et serrer les écrous-freins crénelés (fig. 13/2) jusqu'à obtenir une rotation d'arbre freinée mais toutefois régulière sans à-coups.

   Ce n'est qu'après avoir réglé les roulements que l'on peut procéder précautionneusement au montage des joints d'arbre (fig. 13/3 ou 13/4) qui ont été au préalable introduits librement sur les arbres. Enfoncer le joint d'arbre à petits coups en utilisant un jet plat adapté à la circonférence du joint. La platine (fig. 13/5) est percée d'un trou (fig. 13/6) qui est ensuite à nouveau obturé après montage, à l'aide du bouchon qui avait été chassé auparavant (fig. 13/7).

5. Centrer et fixer les biellettes d'extrémité sur les parties latérales du châssis en procédant comme suit :

   Pour permettre le centrage des biellettes d'extrémités, les parties latérales du châssis sont, soit équipés de butées (fig. 12/2) soit avec des perçages ajustés.

   Dans le cas où les plaques de fixation sur le châssis latéral sont équipées de butées (fig. 12/2), il faut que la face latérale rectifiée de la semelle d'arbre au moment du vissage avec des vis 6 pans standards M12x40 DIN 933, viennent s'appliquer sur sa totalité contre les butées (fig. 12/2). Grâce à cet ordonnancement, les intervalles entre biellettes peuvent être déplacés les uns par rapport aux autres dans une fourchette de ± 1 mm. Pour éviter l'apparition de contraintes en cours du montage, les biellettes d'extrémité doivent être réglées de manière à ce que les vis de fixation des barres porte-dents puissent être introduites facilement à la main dans les trous percés dans les arbres des biellettes.

   Les parties latérales du châssis, dépourvues de butées, sont munies de perçages calibrés. La fixation des biellettes d'extrémité s'effectue alors exclusivement à l'aide de vis ajustées M12x40, DIN 610-10.09 afin d'obtenir une mise en place précise.

6. Procéder ensuite comme au chapitre 1.2 (=contrôle de l'alignement des biellettes).

7. Procéder enfin comme au chapitre 1.3.0 (=remontage des barres).

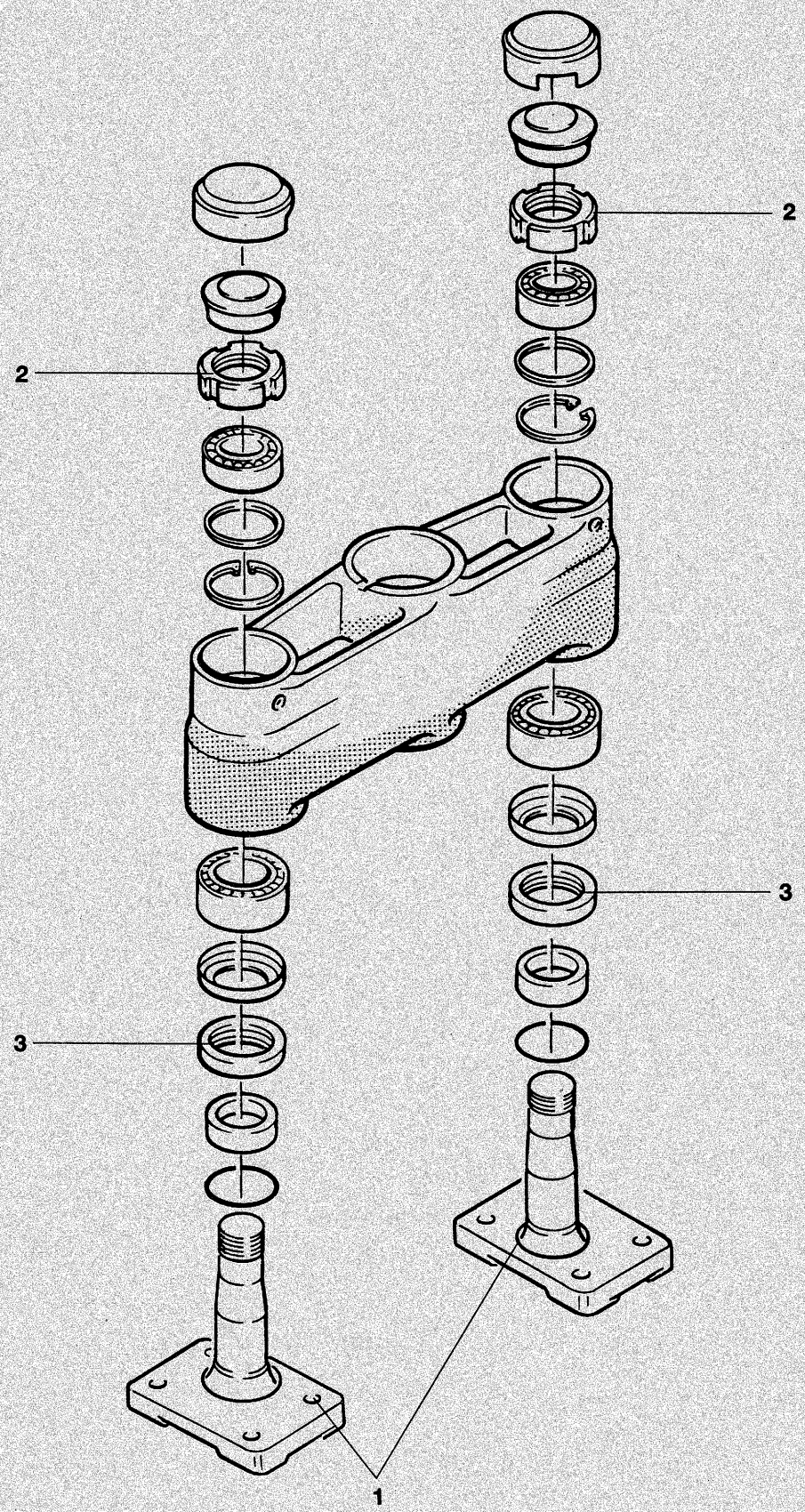


Fig. 14

L'extraction de la biellette centrale du boîtier (fig. 14) s'opère difficilement.

De ce fait, la réparation s'effectue en état assemblé.

1. Démonter les barres porte-dents concernées en procédant comme indiqué au chapitre 1.1.

2. Pour pouvoir intervenir sur le roulement arrière de la biellette, procéder auparavant à la dépose du volant.

3. Démonter la biellette centrale selon les indications de la figure 14 et remplacer les pièces défectueuses.

4. Pour le montage, veiller à la propreté des roulements et à ce qu'ils ne soient pas endommagés. Garnir les roulements à rouleaux côniques avec de la graisse, avant montage.

   Le volume de graisse ne devrait garnir qu'environ les 2/3 de l'espace libre entre les roulements. Les roulements à rouleaux côniques doivent être réglés serrés avec de la graisse au lithium à coefficient élevé de résistance aux charges. Pour ce faire, tourner les arbres des biellettes (fig. 14/1) à la main et serrer les écrous-freins crénelés (fig. 14/2) jusqu'à obtenir une rotation d'arbre freinée mais toutefois régulière sans à-coups.

   Ce n'est qu'après avoir réglé les roulements que l'on peut procéder précautionneusement au montage des joints d'arbre (fig. 14/3) qui auront été au préalable introduits librement sur les arbres. Enfoncer le joint d'arbre à petits coups en utilisant un mandrin plat, conforme à la circonférence du joint.

5. Procéder ensuite comme au chapitre 1.2 (= contrôle de l'alignement des biellettes).

6. Procéder enfin comme au chapitre 1.3.0 (= remontage des barres).

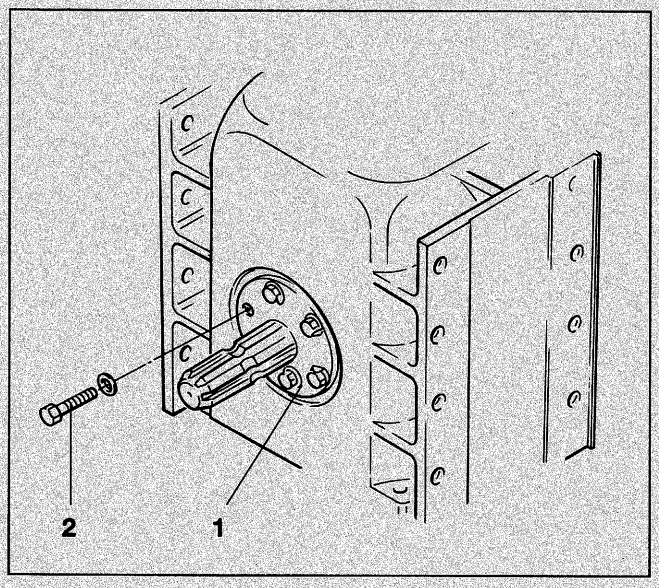


Fig. 15

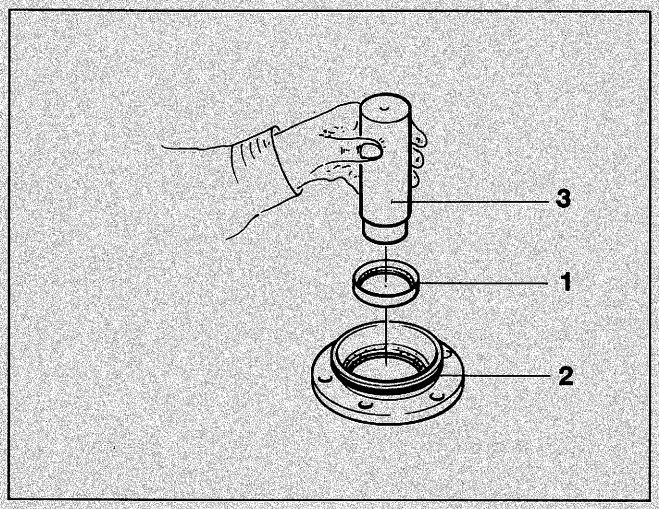


Fig. 16

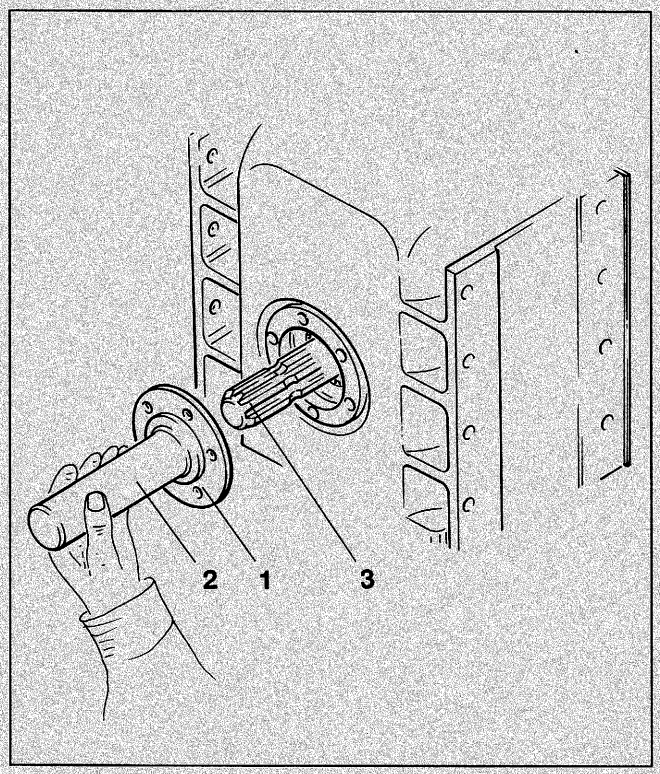


Fig. 17

4.1 Recommandations concernant la réparation du boîtier

Il est possible d'opérer en atelier à l'échange de joints d'étanchéité d'arbre et de joints toriques sur l'arbre d'entraînement ainsi que le remplacement des arbres d'entraînement sur les RE-Vario et RE-Duo. La réparation d'autres dommages au boîtier est impossible sans le concours d'une presse

4.2 Remplacement du joint d'étanchéité avant d'arbre d'entraînement sur RE, RE-Vario et RE Duo, situé dans le couvercle de compression

L'étanchéité de l'arbre d'entraînement est assurée dans la partie avant du couvercle (fig. 15/1) par un joint d'étanchéité d'arbre (fig. 16/1) et un joint torique (fig. 16/2). En cas de fuite d'huile, remplacez les joints en procédant comme suit :

1. Dévisser le couvercle (fig. 15/1) et chasser les joints défectueux hors du couvercle en tapant à coups légers.

2. Remplacer le joint torique (fig. 16/2).

3. Graisser légèrement les joints neufs (fig. 16/1) et procéder précautionneusement à leur mise en place avec un manchon (fig. 16/3).

4. Ajuster le couvercle (fig. 17/1) dans le carter du boîtier. Pour cette opération, l'emploi d'un manchon (fig. 17/2) est aussi obligatoire pour éviter d'endommager le joint d'étanchéité d'arbre sur le profil cannelé de l'arbre d'entraînement (fig. 14/3).

5. Fixer le couvercle avec des vis 6-pans (fig. 15/2) en les serrant en étoile puis les bloquer en sécurité (serrage contrôlé en 20 Nm).

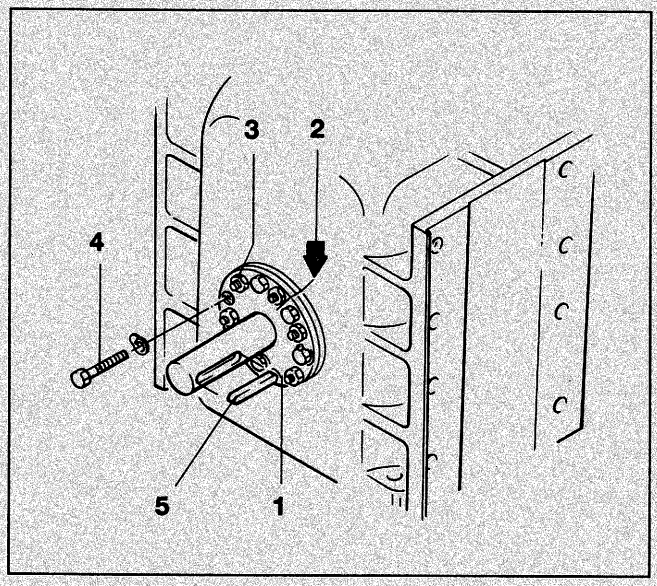


Fig. 18

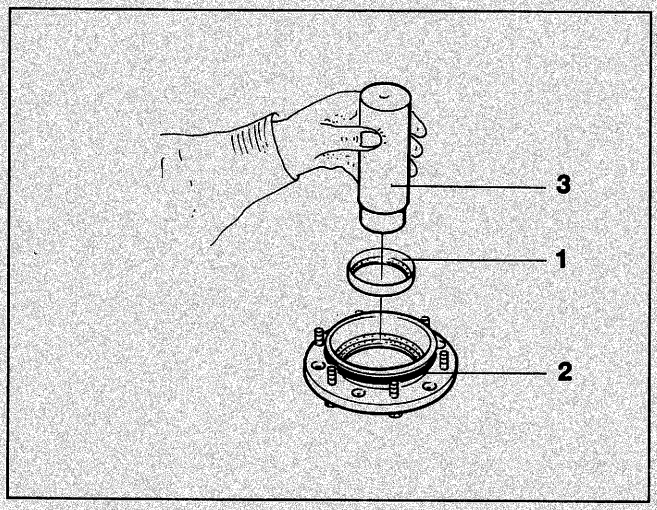


Fig. 19

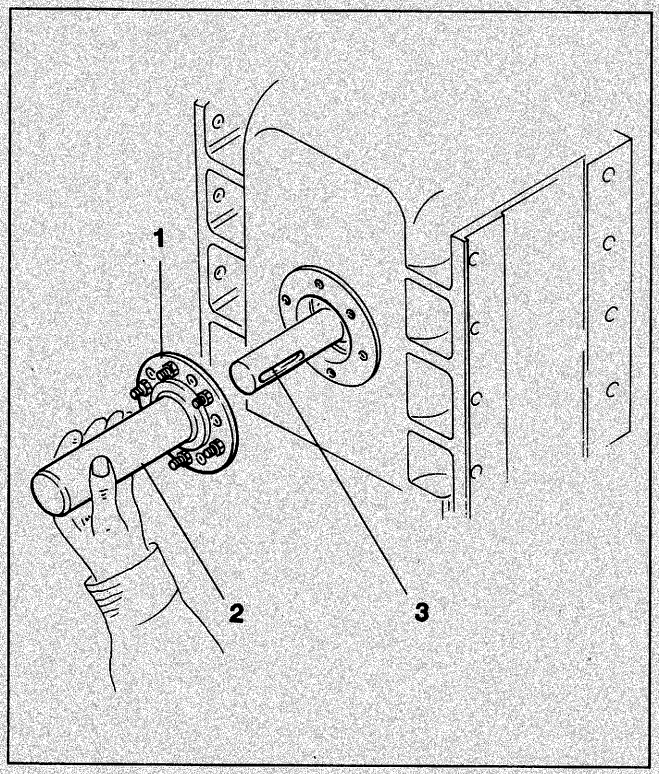


Fig. 20

4.3 Remplacement du joint d'étanchéité d'arbre à l'intérieur du couvercle de réglage

Arbre d'entraînement RE
Arbre d'entraînement inférieur RE-Vario
Arbres des boîtiers d'extrémité RE-Duo

L'étanchéité des arbres d'entraînement et/ou des arbres de boîtier d'entraînement latéraux est assurée à la partie arrière du boîtier à l'intérieur du couvercle de réglage (fig. 18/1) par un joint d'étanchage d'arbre et un joint torique (fig. 19/2). En cas de fuite d'huile, remplacez ces joints en procédant comme suit :

1. Enlever la clavette (fig. 18/5).

2. Avant de retirer le couvercle de réglage (fig. 18/1), repérer par une entaille (fig. 18/2) le positionnement du couvercle sur le carter du boîtier.

3. Dévisser le couvercle de réglage sans déplacer le goujon fileté (fig. 18/3).

4. Chasser les joints défectueux à petits coups hors du couvercle.

5. Remplacer le joint torique (fig. 19/2).

6. Graisser légèrement le joint neuf d'étanchage d'arbre et le mettre précautionneusement en place à l'aide d'un manchon (fig. 19/3).

7. Adapter le couvercle de réglage (fig. 20/1) à l'intérieur du carter de boîtier et le replacer dans sa position initiale (voir le repère).

   Utilisez un manchon (fig. 20/2) pour éviter tout endommagement du joint d'étanchage d'arbre pouvant être provoqué au montage par la clavette (fig. 20/3) de l'arbre d'entraînement. Au cas où vous ne disposeriez pas d'un manchon, on peut envelopper l'arbre d'entraînement avec une tôle très mince ou une feuille d'aluminium et ce, avant d'introduire le couvercle de réglage garni du joint d'étanchage d'arbre.

8. Visser le couvercle de réglage (fig. 18/1) contre la série de goujons filetées en procédant en étoile et en serrant à la force du poignet et en utilisant des vis 6 pans (fig. 18/4).

9. Mettre en place la clavette (fig. 18/5).

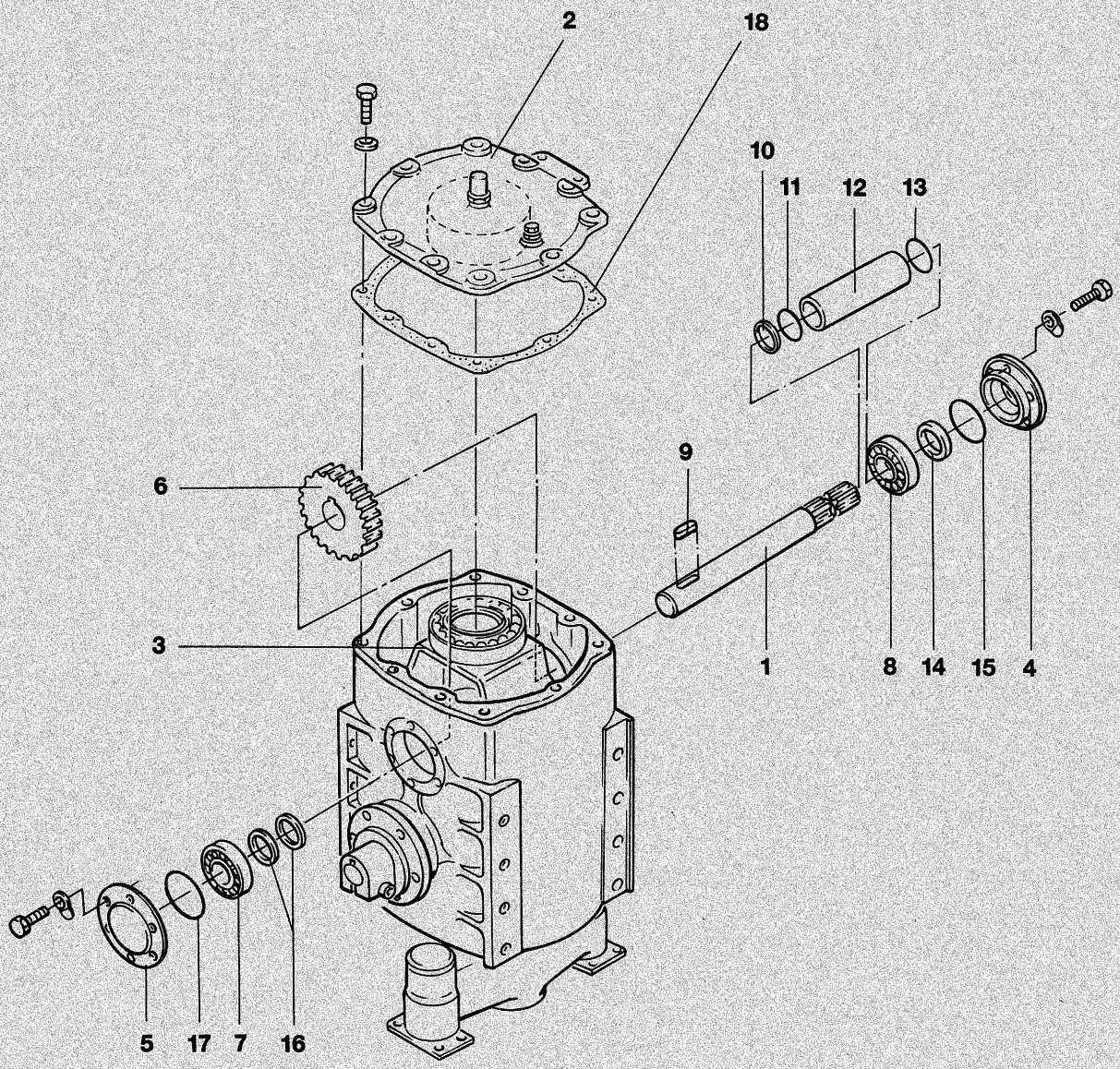


Fig. 21

4.4 Remplacement de l'arbre d'entraînement supérieur sur RE-Vario

Le remplacement de l'arbre défectueux (fig. 21/1) peut s'effectuer sans démontage du boîtier.

Pour démonter l'arbre d'entraînement, nous recommandons l'emploi d'une presse :

1. Déposer la protection de cardan et le volant.

2. Vidanger le boîtier en recueillant l'huile de vidange dans un récipient adéquat.

3. Dévisser le couvercle du boîtier (fig. 21/2). Pour les RE-Vario de 4 m et plus, les boîtiers sont fournis avec un pontet (fig. 21/3) placé à l'intérieur du couvercle. Pour les boîtiers équipés de la sorte, la dépose du couvercle s'effectue en tournant le couvercle et en le chassant vers le haut hors de son siège. Eviter toute pénétration de poussière ou de corps étrangers à l'intérieur du boîtier.

4. Dévisser le couvercle de compression avant (fig. 21/4) et le couvercle d'obturation arrière (fig. 21/5).

5. Chasser vers l'avant l'arbre d'entraînement hors du carter de boîtier à l'aide d'une presse ou avec un jet en cuivre (matériau plus mou que celui de l'arbre d'entraînement). Pour ce faire, il faut absolument caler le pignon (fig. 21/6). Fabriquez-vous auparavant une cale convenable qui doit être insérée entre le pignon et le carter de boîtier.

6. Retirer le roulement (fig. 21/7).

7. Avant remontage, nous recommandons, pour faciliter celui-ci, de réchauffer le pignon (fig. 21/6) et les roulements (fig. 21/7 et 21/8) dans un bain d'huile chaude et de refroidir l'arbre d'entraînement au congélateur. N'utiliser que des roulements neufs.

8. Placer le pignon (fig. 21/6) dans le boîtier contre le carter et introduire l'arbre neuf muni de sa clavette (fig. 21/9) dans le pignon jusqu'à enclavement de la clavette dans le pignon.

9. Glisser sur l'arbre, la rondelle (fig. 21/10), le joint torique (fig. 21/11), la douille entretoise (fig. 21/12) et le joint torique (fig. 21/13).

10. Monter le roulement à gorges (fig. 21/8).

11. Monter le couvercle de compression (fig. 21/4) en se conformant aux indications fournies au chapitre 4.2. Remplacer si nécessaire le joint d'arbre (fig. 21/14) et le joint torique (fig. 21/15). Visser en procédant en étoile le couvercle de compression avec des vis 6 pans et un serrage contrôlé de 20 Nm, puis bloquer en sécurité.

12. Pousser vers l'arrière l'arbre d'entraînement (fig. 21/1) jusqu'à butée.

13. Mettre en place les 2 rondelles d'appui (fig. 21/16) et monter le roulement à billes (fig. 21/7).

14. Si nécessaire, remplacer le joint torique (fig. 21/7) situé dans le couvercle d'obturation (fig. 21/5) et serrer en procédant en étoile le couvercle à l'aide de vis 6 pans (serrage contrôlé = 20 Nm) puis bloquer en sécurité.

15. Frapper légèrement sur l'arbre d'entraînement de l'avant.

16. Monter le couvercle du boîtier (fig. 21/2) avec un joint neuf (fig. 21/18).

17. Remplir avec de l'huile neuve ; pour la dose, se reporter au chapitre 5.2.

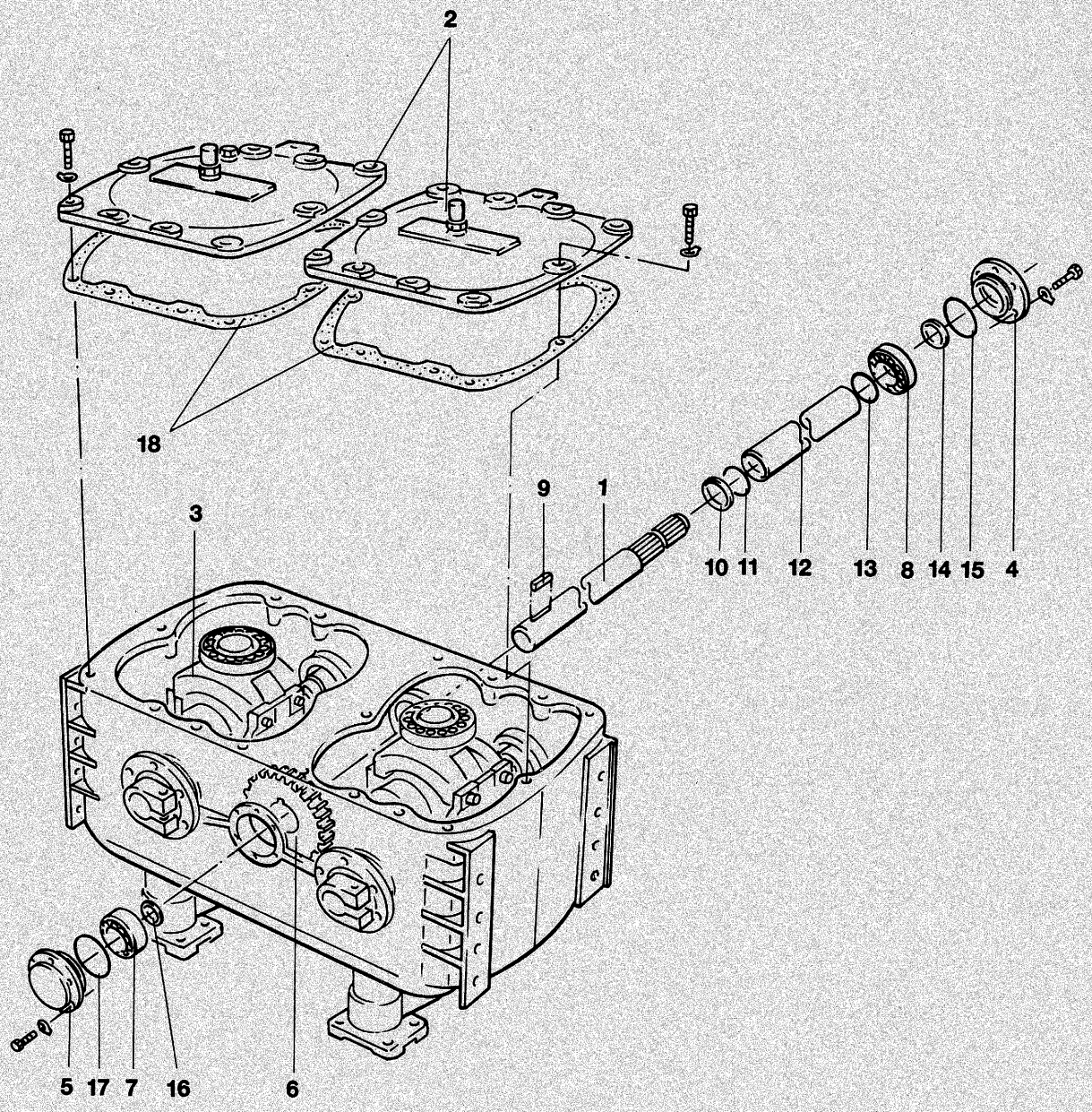


Fig. 22

4.5 Remplacement de l'arbre d'entraînement sur RE-Duo

Le remplacement de l'arbre d'entraînement (fig. 22/1) défectueux peut s'opérer sans démontage du boîtier. Nous recommandons d'opérer le démontage à l'aide d'une presse.

1. Déposer la protection du cardan et les deux volants.

2. Vidanger le boîtier et recueillir l'huile sale dans un récipient adéquat.

3. Dévisser les deux couvercles de boîtier (fig. 22/2). Le boîtier est fourni avec deux pontets (fig. 22/3) logés dans les couvercles respectifs. Déposer le couvercle en le tournant et en le chassant vers le haut de son siège. Eviter toute pénétration de poussière ou de corps étrangers à l'intérieur du boîtier.

4. Dévisser le couvercle de compression avant (fig. 22/4) et le couvercle d'obturation arrière (fig. 22/5).

5. Chasser vers l'avant l'arbre d'entraînement (fig. 22/1) hors du carter de boîtier, à l'aide d'une presse ou un jet en cuivre (matériau plus mou que celui de l'arbre d'entraînement).

   Dans le même temps, il faut absolument caler le pignon (fig. 22/6). Fabriquez-vous auparavant une cale convenable qui doit être insérée entre le pignon et le carter de boîtier.

6. Retirer le roulement (fig. 22/7).

7. Avant remontage, nous recommandons pour faciliter celui-ci, de réchauffer les roulements (fig. 22/7, 22/8) dans un bain d'huile chaude et de refroidir l'arbre d'entraînement au congélateur. N'utiliser que des roulements neufs.

8. Placer le pignon (fig. 22/6) dans le boîtier contre la paroi du carter et introduire l'arbre d'entraînement neuf muni de sa clavette (fig. 22/9) dans le pignon jusqu'à enclavement de la clavette dans le pignon.

9. Glisser sur l'arbre, la rondelle d'appui (fig. 22/10), le joint torique (fig. 22/11), la douille entretoise (fig. 22/12) et le joint torique (fig. 22/13)

10. Monter le roulement à gorges (fig. 22/8).

11. Monter le couvercle de compression (fig. 22/4) en se conformant aux indications fournies au chapitre 4.2. Si nécessaire, remplacer le joint d'étanchage d'arbre (fig. 22/14) et le joint torique (fig. 22/15). Visser le couvercle de compression en procédant en étoile à l'aide de vis 6 pans et un serrage contrôlé de 20 Nm, puis bloquer en sécurité.

12. Pousser l'arbre d'entraînement vers l'arrière jusqu'à butée.

13. Mettre une rondelle (fig. 22/16) et monter le roulement à gorges (fig. 22/7).

14. Si nécessaire, remplacer le joint torique (fig. 22/17) qui se trouve dans le couvercle d'obturation (fig. 22/5) et serrer le couvercle d'obturation en procédant en étoile avec des vis 6 pans (serrage contrôlé 20 Nm) puis bloquer en sécurité.

15. Frapper légèrement de l'avant sur l'arbre d'entraînement de l'avant.

16. Monter les couvercles du boîtier (fig. 22/2) avec des joints neufs (fig. 22/18).

17. Remplir avec de l'huile neuve ; pour la dose, se reporter au chapitre 5.2.

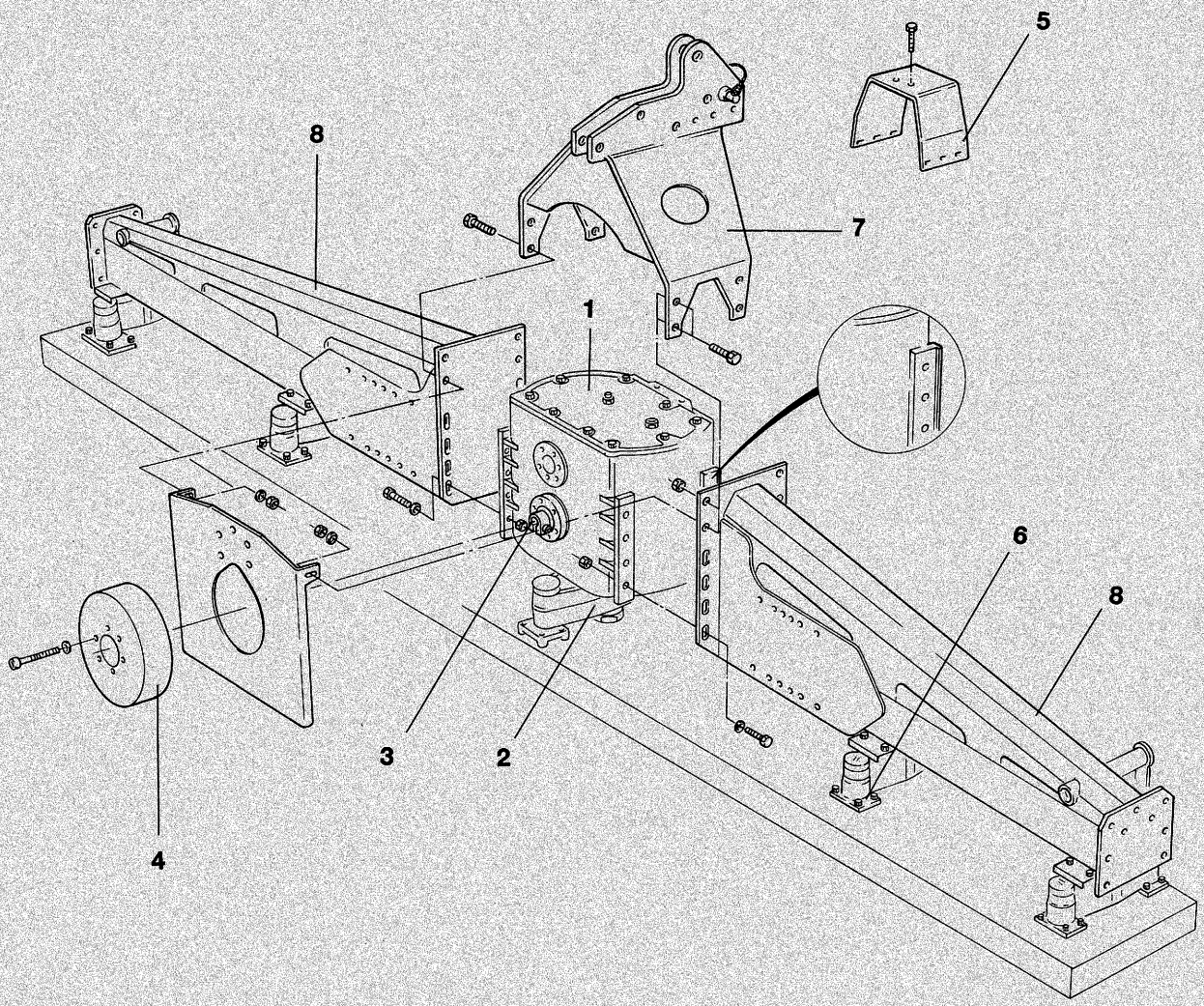


Fig. 23

5.1 Dépose du boîtier

En cas d'échange, le constructeur vous fournit un boîtier **échange standard sans volant d'inertie et sans protection de cardan.**

Retournez le boîtier défectueux (fig. 23/1) complet avec en place la biellette (fig. 23/2) et le flasque de volant (fig. 23/3) mais **sans volant d'inertie** (fig. 23/4) et **sans la protection de cardan** (fig. 23/5).

1. Démonter les barres porte-dents comme indiqué au **chapitre 1.1.**
2. Procéder ensuite suivant le **chapitre 1.2** (= contrôle des arbres de biellette). Réparer éventuellement les biellettes d'extrémité si elles sont endommagées.
3. Poser la herse alternative sur les platines de biellettes (fig. 23/6).
4. Dévisser le volant d'inertie (fig. 23/4) et la protection de cardan (fig. 23/5).
5. Démonter la tête d'attelage (fig. 23/7).
6. Dévisser les parties latérales du châssis (fig. 23/8) fixées au boîtier.

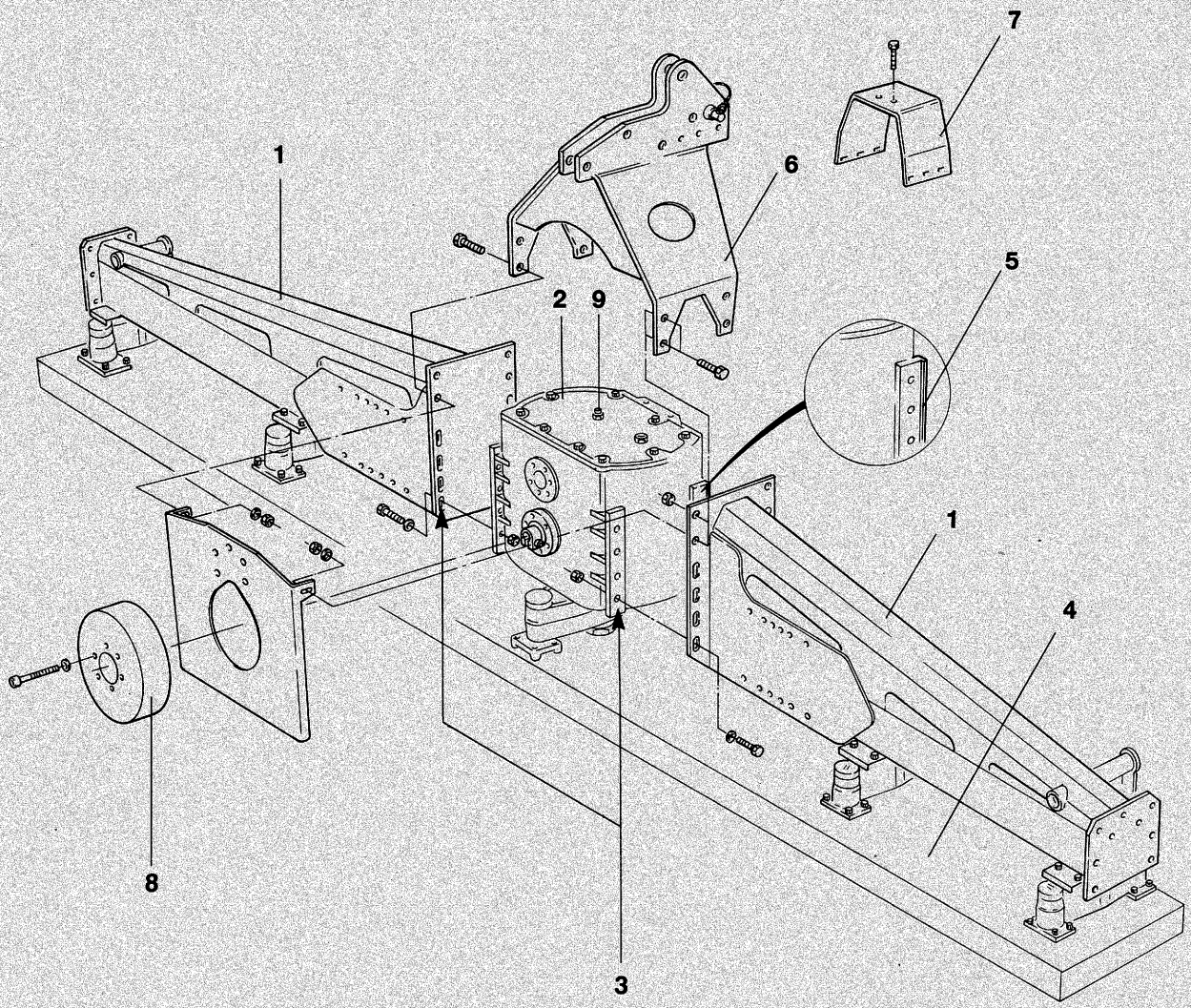


Fig.24

5.2 Pose du boîtier échange standard

Important : Le châssis (fig. 24/1) et le boîtier doivent être **rigoureusement** alignés.
Les points suivants doivent faire l'objet d'une attention particulière au moment du réassemblage du châssis avec le boîtier.

1. Eliminer toute trace de peinture des surfaces (fig. 24/3) qui doivent être en contact.

2. Poser le châssis avec le boîtier sur une **aire parfaitement plane** (fig. 24/4).

3. Repousser le châssis (fig. 24/1) contre les butées (fig. 24/5) du boîtier et les visser ensemble. N'utiliser à cet effet que des écrous autobloquants **neufs.**

4. Visser la tête d'attelage (fig. 24/6), la protection de cardan (fig. 24/7) et le(s) volant(s) d'inertie (fig. 24/8).

5. Retourner la herse comme montré à la figure 2 et la poser sur des tréteaux solides.

6. Procéder ensuite comme au **chapitre 1.2** (= contrôle des arbres de biellette). Contrôler essentiellement les défauts d'alignement.

7. Procéder ensuite selon **chapitre 1.3.0** (montage des barres porte-dents).

8. Visser **le reniflard** (fig. 24/9) sur le boîtier échange standard neuf et le bouchon d'obturation sur le boîtier défectueux.

9. Contrôler le **niveau d'huile** du boîtier échange standard neuf.
Le bouchon de contrôle de niveau d'huile ouvert et le boîtier posé à l'horizontal, l'huile doit affleurer le rebord inférieur du regard de contrôle de niveau.

   Les boîtiers sont remplis avec :

   huile haute pression CLP ERSOLAN 68 marque WINTERSHALL conforme à la norme DIN 51517, partie 3 de ISO-VG 68/SAE 80.

   Dose : Boîtier de herse type RE 3 litres
   Boîtier de herse type RE-Vario 6 litres
   Boîtier de herse type RE-Duo 11 litres

10. Après les 5 premières heures de travail, contrôlez encore une fois toute la visserie du point de vue du serrage correct et du blocage en sécurité.

AMAZONEN-WERKE H. DREYER GmbH & Co. KG

D-49202 Hasbergen-Gaste · D-27794 Hude (Oldenburg) · AMAZONE-Machines Agricoles S.A., F-57602 Forbach/France

AMAZONE S.A.
BP 67
F-78490 Montfort l'Amaury
Tél.: (1) 34 94 11 11
Fax: (1) 34 94 11 00

Votre Agent Agreé AMAZONE: