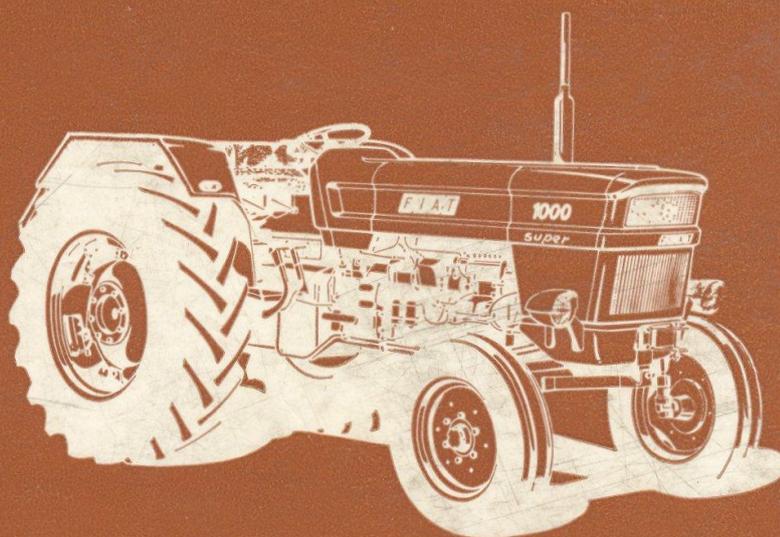


FIAT
Someca



NOTICE D'ENTRETIEN

1000

super

GARANTIE

Avec votre tracteur, vous est remis un **carnet de garantie**. La Garantie, d'une durée d'un an, porte sur les pièces et la main-d'oeuvre. Lisez-le attentivement et rappelez-vous que pendant la période de garantie votre concessionnaire vous rendra visite trois fois :

1. A l'occasion de la mise en service de votre tracteur.
2. Dans le courant du 1er mois suivant la livraison (environ 100 heures d'utilisation).
3. Avant la fin de la garantie, soit entre le dixième et le douzième mois.

PIECES DE RECHANGE

Pour la garantie d'un parfait fonctionnement de tous les organes du tracteur, utiliser exclusivement les pièces d'origine FIAT.

Pour la commande des pièces, spécifier (page 3) :

- le modèle du tracteur et le N° de châssis.
- le type et le N° du moteur ;
- le N° du catalogue des pièces demandées.

SOMMAIRE

	<i>Page</i>
<i>Table des matières</i>	2
<i>Identification du tracteur</i>	3
<i>Commandes et appareils de contrôle</i>	7
<i>Règles d'utilisation</i>	10
<i>Entretien</i>	33
<i>Installation électrique</i>	36
<i>Schémas de l'installation électrique</i>	39
<i>Caractéristiques</i>	42
<i>Tracteur 1000 DT super</i>	49
<i>Tracteur avec vitesses « rampantes »</i>	52
<i>Tracteur avec cabine climatisée</i>	54
<i>Longue inactivité du tracteur</i>	56
<i>Planche d'entretien général</i> (pochette intérieure de la couverture)	

FiatTrattori

FIAT

1000 super - 1000 DT super

Utilisation - Entretien - Caractéristiques



Les indications contenues dans ce livret sont un guide pour vous rappeler que le tracteur nécessite de ces petites interventions propres à en garantir le bon fonctionnement.

Ne pas oublier que le temps nécessaire à cet entretien allonge la vie du tracteur.

Porter plus particulièrement votre attention sur l'importance des instructions relatives au filtrage du combustible, à l'entretien du filtre à air et au graissage: négliger l'épuration du combustible conduit automatiquement à une détérioration rapide de l'appareillage d'injection; ne pas se préoccuper du filtre à air peut signifier l'usure accélérée du moteur. En ce qui concerne la lubrification, il est nécessaire de se rendre compte que changer l'huile après 200 heures de travail équivaut pour un camion, à une vidange après 8000 à 9000 km de marche.

TABLE DES MATIERES

	Page		Page
Identification du tracteur	3	ENTRETIEN	33
Normes de sécurité	4	Planche d'entretien général (pochette intérieure de la couverture)	
		Liste des opérations d'entretien	33
COMMANDES ET APPAREILS DE CONTROLE	7	Installation Electrique	
		Batterie	36
REGLES D'UTILISATION	10	Fusibles	37
Démarrage du moteur	10	Réglages des projecteurs avant	38
Démarrage du tracteur	12	Notes sur l'installation de charge de la batterie	39
Arrêt du tracteur	12	Schémas de l'installation	39
Arrêt du moteur	12	Circuit de refroidissement du moteur	40
Purge du circuit d'alimentation	13	CARACTERISTIQUES	42
Réglage du siège	14	Moteur	42
Boîte de vitesses et de gammes	15	Transmission	44
Prise de force	16	Prise de force	44
Prise de force proportionnelle à l'avancement	18	Prise de mouvement	44
Prise de mouvement	18	Essieu avant	44
Dispositif d'attelage des outils	18	Roues arrière	45
Relevage hydraulique et son utilisation	20	Direction	45
Outils avec système d'attelage 3 points	23	Freins de travail	45
Distributeurs auxiliaires	24	Frein de parcage et de secours	45
Dispositifs d'attelage	25	Carrosserie et poste de conduite	46
Réglage des voies	28	Attelage	46
Alourdissement à l'eau	30	Installation électrique	46
		Relevage hydraulique	47
		Equipements accessoires et combinaisons spéciales	47
		TRACTEUR « 1000 DT super »	49
		TRACTEUR avec vitesses rampantes	52
		Cabine climatisée	54
		Longue activité du tracteur	56

IDENTIFICATION DU TRACTEUR

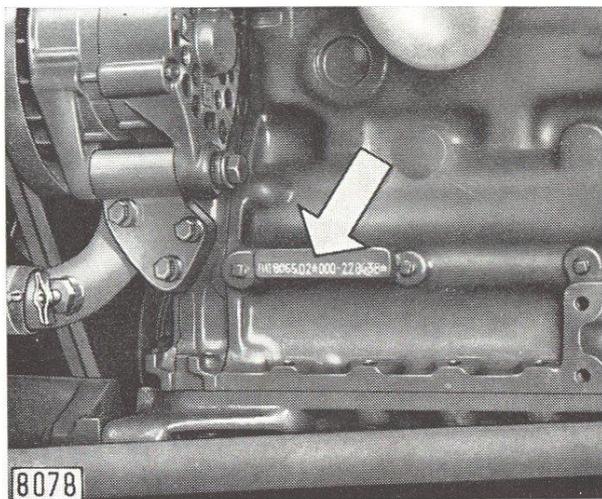


Fig. 1. - Type et numéro du moteur.

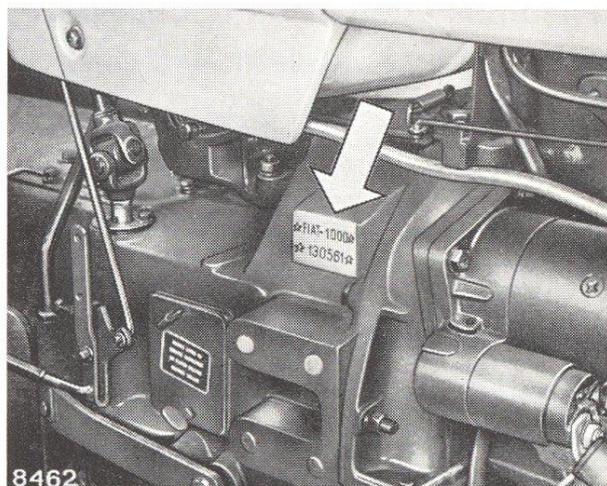


Fig. 2. - Type et numéro du châssis.

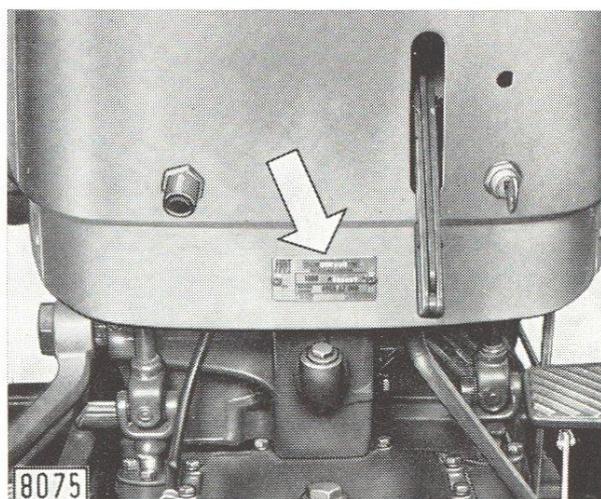


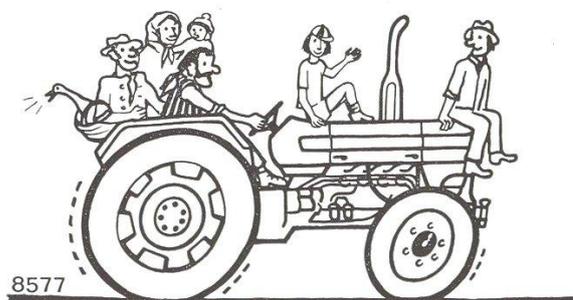
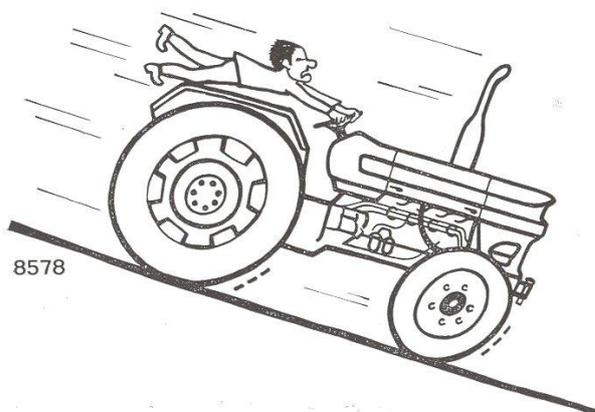
Fig. 3. - Plaquette du constructeur.

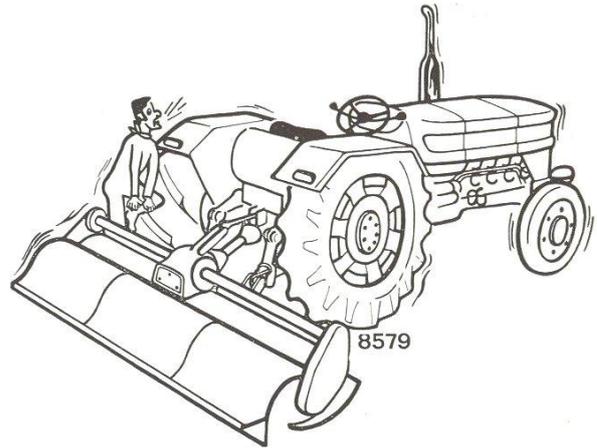
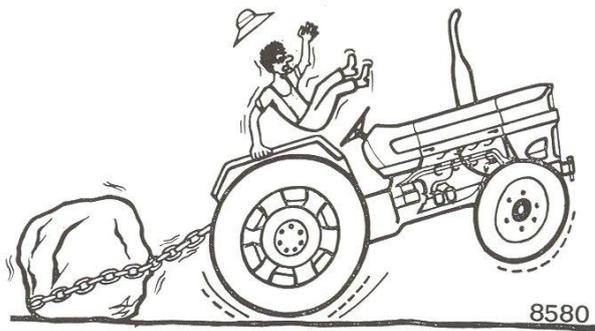
NORMES DE SECURITE

Dans l'étude de ce tracteur, tout a été fait pour rendre plus sûr votre travail. La prudence est cependant irremplaçable, il n'y a pas de règle meilleure pour éviter les accidents.

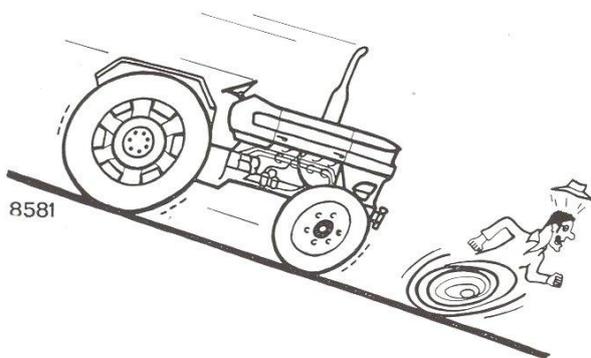
Nous vous recommandons de lire attentivement les observations suivantes :

- Avant de mettre en marche le moteur, s'assurer que la boîte de vitesses et la prise de force sont au point mort, même si le tracteur est muni d'un dispositif de sécurité de démarrage.
- Embrayer progressivement; un embrayage brutal, spécialement en côte ou sous charge, peut causer de dangereux cabrages du tracteur.
- Pendant la marche, ne pas laisser les pieds sur les pédales de freins et d'embrayage.
- Ne pas aborder de courbe le différentiel bloqué. Pour éviter de manquer le virage réduire la vitesse avant d'obliquer.
- Ne monter, ni descendre du tracteur en marche.
- Sur route, relier les pédales de freins au moyen de la languette prévue à cet effet. En freinant avec les pédales non reliées on peut provoquer le déport du tracteur.
- Si l'on doit utiliser les freins, appuyer progressivement sur les pédales.
- Ne pas parcourir de descente avec l'embrayage débrayé ou le levier de boîte de vitesses au point mort.
- Pendant le transport sur route, respecter les normes du code de la route.





- Eviter de trainer des outils accrochés au 3è point du relevage.
- Ne pas nettoyer, graisser ou réparer le tracteur (et les outils ou machines actionnés par la prise de force) avec le moteur en marche.
- Ne pas faire fonctionner la prise de force sans sa protection. Eviter de s'approcher avec des vêtements amples.
- Régler correctement le dispositif d'attelage pour garantir la stabilité du tracteur pendant la marche.
- Avant d'intervenir sur n'importe quel composant de l'installation électrique, débrancher la câble de masse de la batterie.
- Ne pas faire le plein de combustible avec le moteur en marche.
- Garer si possible le tracteur sur terrain plat et bloquer le frein à main. Sur terrain en pente, après avoir bloqué le frein à main, enclencher la première vitesse en montée ou la première marche arrière en descente.
- Ne pas laisser tourner le moteur dans un local fermé ; les gaz d'échappement sont nocifs.



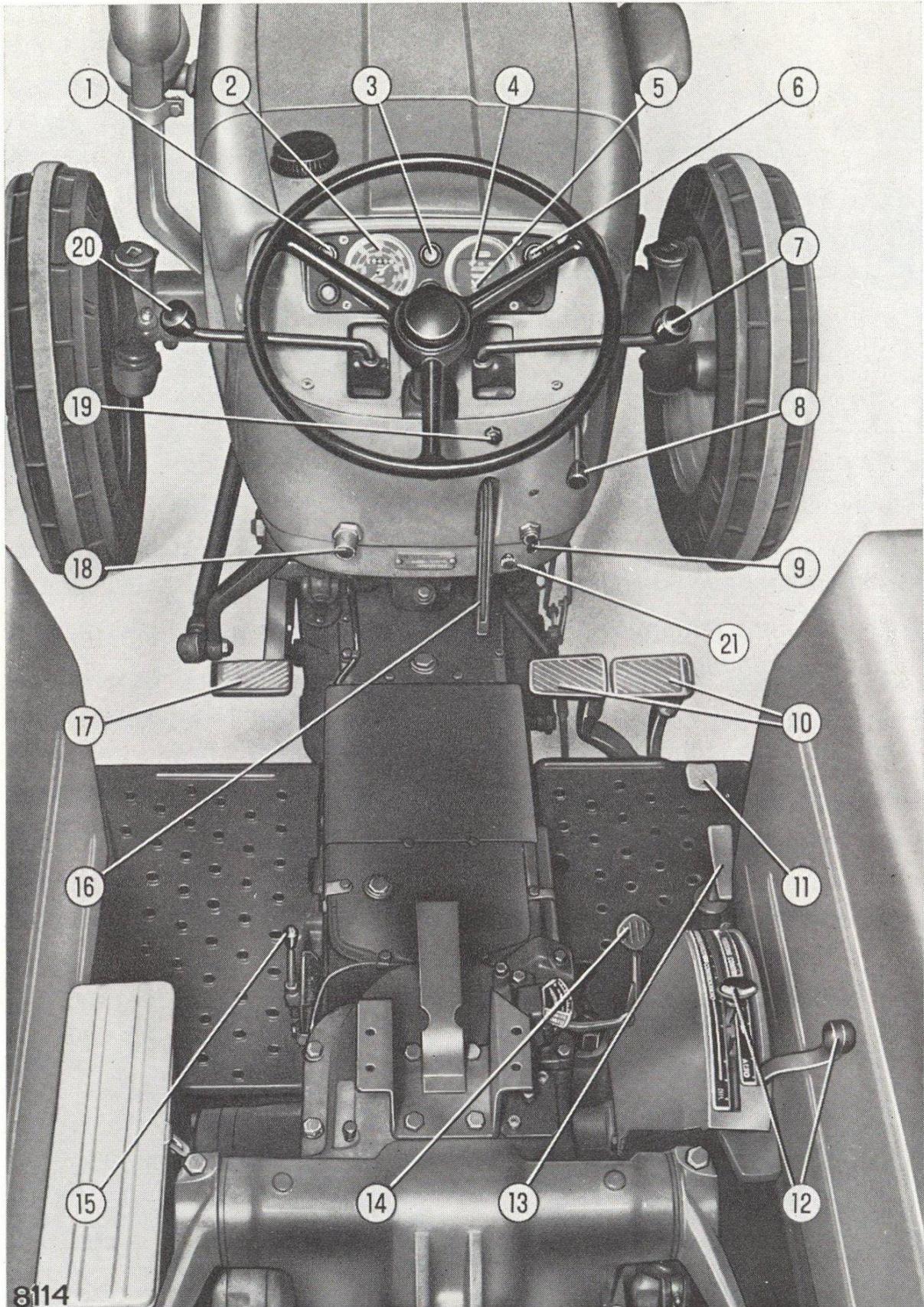


Fig. 4. - Commandes et instruments de contrôle.

COMMANDES ET INSTRUMENTS DE CONTROLE

Les instruments de contrôle et les commandes sont décrits dans le même ordre numérique que celui représenté sur la figure.

1. **Témoin de charge** (rouge). Il doit s'éteindre dès que le moteur démarre.

2. **Horotachymètre** (compteur d'heures, indicateur du régime moteur et de la prise de force) : l'aiguille de cet instrument indique le régime du moteur et celui correspondant de la prise de force.

La vitesse de la prise de force comporte deux échelles, une pour la prise de force à 540 tr/mn et l'autre, concentrique à l'intérieur pour la prise de force à 1000 tours; ces deux vitesses sont indiquées par deux lignes rouges.

Le compteur d'heures, situé au centre du cadran est muni d'un totalisateur d'heure à cinq chiffres: ceux sur fond noir totalisent les heures de travail, celui sur fond rouge, les dixièmes d'heures.

3. **Témoin** (vert) **des feux de position.**

4. **Indicateur de niveau de combustible**: l'aiguille se déplace sur la bande « rouge » lorsque la quantité de combustible dans le réservoir principal est inférieur à 22 litres (dm³ *).

(*) Unité de mesure du Système International (S.I.).

5. **Thermomètre d'eau de refroidissement du moteur.**

— Zone verte = température normale.

— Zone blanche = température trop faible.

— Zone rouge = température trop élevée.

Dans ce cas, faire tourner le moteur au régime minimal (ne pas l'arrêter) et, si cela persiste, faire vérifier l'installation de refroidissement.

6. **Témoin (rouge) de pression d'huile moteur insuffisante :** il doit s'éteindre quelques instants après le démarrage du moteur. S'il reste allumé moteur en marche, arrêter le moteur et rechercher la cause du manque de pression d'huile. Ce témoin peut s'allumer lorsque le moteur chaud, tourne au ralenti, même si tout est normal.
7. **Levier des vitesses.** Voir page 15.
8. **Levier d'accélérateur**
 - en haut = accélération minimale
 - en bas = accélération maximale.
9. **Contacteur général.** Voir page 10.
10. **Pédales de freins.**
11. **Pédale d'accélérateur.**
12. **Commandes du relevage hydraulique.** Voir page 20.
13. **Frein à main.**
 - Poignée en haut = freins serrés.
 - Poignée en bas = freins desserrés.

ATTENTION - Pour déplacer la poignée de haut en bas, ou pour desserrer les freins, il faut la dégager en lui faisant faire un quart de tour environ.
14. **Pédale de blocage du différentiel.**
15. **Levier de commande de prise de force et de prise de mouvement.** Voir page 16.
16. **Levier d'embrayage de prise de force**
 - en bas = prise de force embrayée
 - en haut = prise de force débrayée.

Pour déplacer le levier en position d'embrayage, il faut le dégager de son dispositif de verrouillage en le tirant vers le haut et en pressant sa partie supérieure.

17. Pédale d'embrayage.

18. Bouton de démarrage. Le démarrage n'est possible que si la clé du contacteur général 9 se trouve dans une des positions: 1-2-3-4 (fig. 6).

19. Bouton d'avertisseur sonore.

20. Levier de réducteur de vitesse. Voir page 15.

21. Tirette d'arrêt du moteur.

— Poussée en avant = démarrage du moteur.

— Tirée en arrière = arrêt du moteur (on coupe l'alimentation de la pompe d'injection).

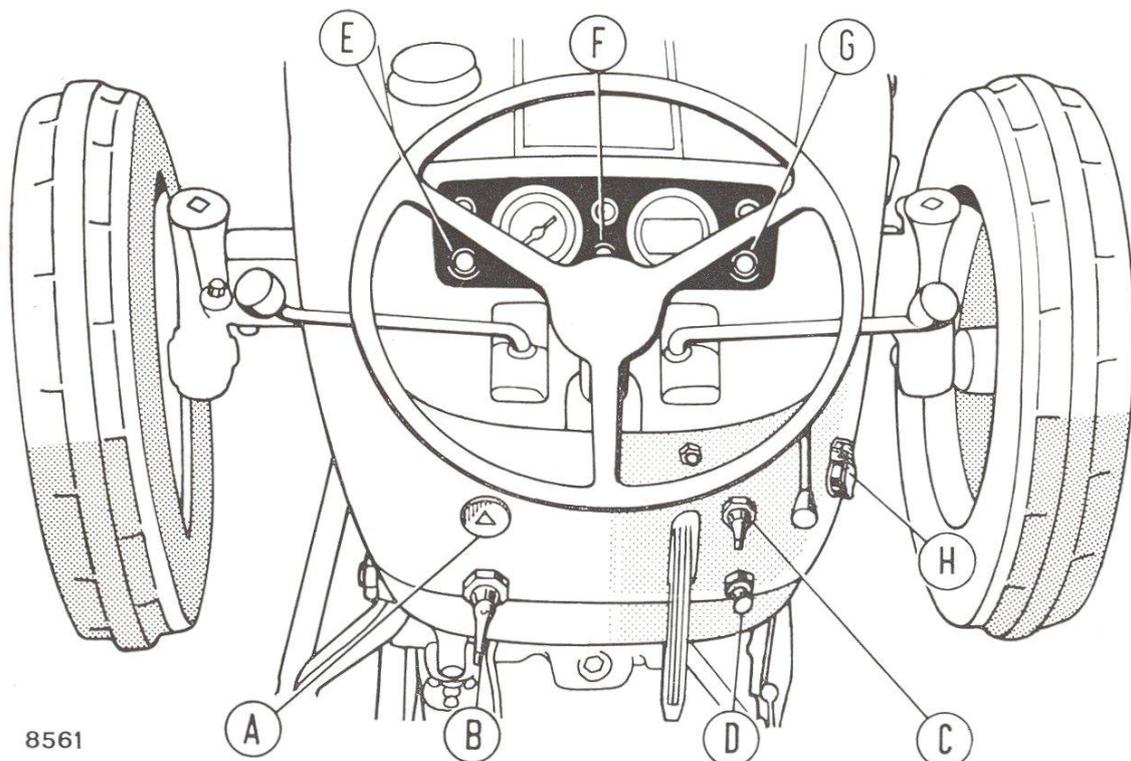


Fig. 5. - Commandes et instruments de contrôle pour tracteurs munis d'indicateurs de direction, feux de stop, thermostarter et feux de détresse - prise de courant.

- A. Poussoir de mise en circuit des feux de détresse. Fonctionne aussi sans la clé du contacteur général 9. Pour faire fonctionner les feux de détresse, pousser et pousser une seconde fois pour les arrêter.
- B. Commutateur de démarrage et commande du thermostarter (voir fig. 7).
- C. Commutateur d'indicateurs de direction (fonctionne avec le contacteur général de la fig. 6 en position 1).
- D. Contacteur général (voir fig. 6).
- E. Voyant (vert) des indicateurs de direction du tracteur.
- F. Voyant (vert) des indicateurs de direction de la 2ème remorque.
- G. Voyant (vert) des indicateurs de direction de la 1ère remorque.
- H. Prise de courant unipolaire.

REGLES D'UTILISATION

DEMARRAGE DU MOTEUR

1. S'assurer que les leviers de vitesses et de la prise de force sont au point mort.
2. Amener le levier d'accélérateur à mi-course.
3. Si le tracteur n'a pas travaillé depuis longtemps, ou en cas de démarrage du moteur froid par basse température, actionner une vingtaine de fois le levier d'amorçage de la pompe d'alimentation (voir fig. 8).
4. Mettre la clé dans le contacteur général et la tourner en position **1**, fig. 6.
5. Appuyer sur le bouton de démarrage **18** fig. 4 (ou tourner le levier du commutateur de démarrage jusqu'à l'arrêt **3** fig. 7 si le tracteur est doté d'un thermostarter). Dès que le moteur tourne, lâcher le bouton poussoir ou le commutateur.

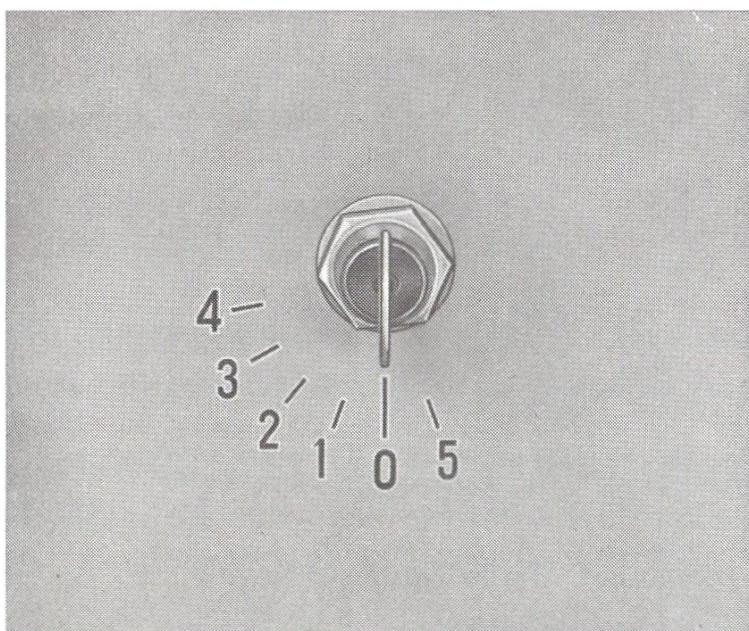


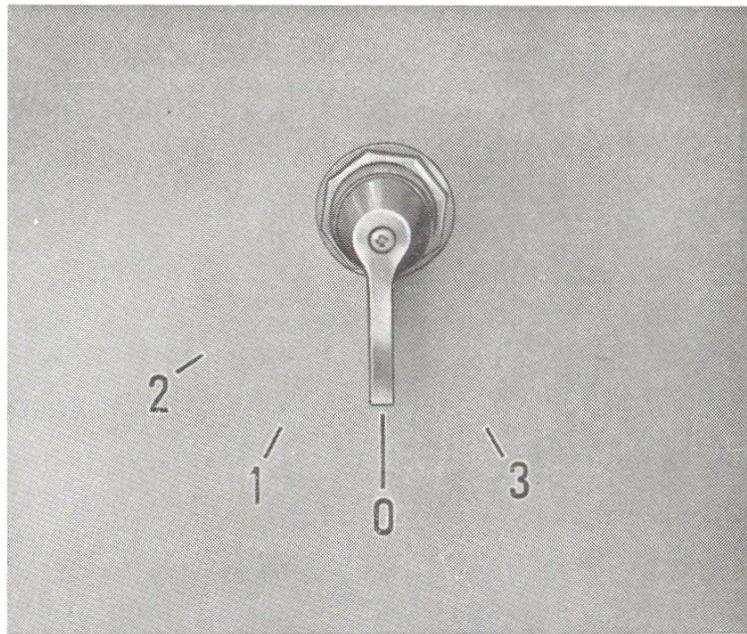
Fig. 6. - Contacteur général.

0. Coupure (on peut retirer la clé).
1. Envoi de courant au contacteur de démarrage, à l'avertisseur sonore et aux voyants et instruments de bord.
2. Comme en position 1 plus éclairage des feux de position, plaque minéralogique, phare AR et prise de courant.
3. Comme en position 2 plus éclairage des projecteurs avant en code.
4. Comme en position 2 plus éclairage des projecteurs avant en phare.
5. Feux de position, plaque minéralogique, phare arrière et prise de courant (la clé peut être ôtée).

Fig. 7. - Commutateur de démarrage et commande du thermostarter (sur demande).

0. Repos.
1. Mise en circuit du thermostarter.
2. Mise en circuit du thermostarter et démarrage du moteur.
3. Démarrage en direct du moteur.

Nota - Ce commutateur fonctionne lorsque la clé du contacteur général est dans la position 1-2-3, 4 (voir fig. 6).



DEMARRAGE DU MOTEUR PAR BASSE TEMPERATURE AMBIANTE (tracteur équipé du thermostarter)

Si la température ambiante est basse et le moteur froid, pour démarrer, procéder de la façon suivante :

- Procéder de la même manière que les points **1-2-3-4** décrits précédemment.
- Maintenir pendant **10 à 15 secondes** le commutateur de démarrage en position **1**, fig. 7.
- Passer ensuite en position **2** de démarrage. Dès que le moteur est en marche cesser immédiatement d'agir sur ce commutateur qui doit revenir automatiquement à sa position initiale.

Si après deux ou trois tentatives de démarrage le moteur ne démarre pas, et si l'on remarque de la fumée noire à l'échappement, procéder au démarrage sans utiliser le thermostarter.

Après avoir démarré le moteur, recouvrir le radiateur pour permettre au liquide de refroidissement du moteur d'atteindre rapidement la température normale. Retirer ensuite progressivement la protection.

REMARQUE - Lorsque le moteur tourne, laisser la clé de contact dans une des positions **1-2-3-4** (fig. 6), afin de permettre la recharge de la batterie et le fonctionnement de l'indicateur du niveau de combustible, du thermomètre de l'eau de refroidissement du moteur et des lampes témoins du tableau de bord.

DEMARRAGE DU TRACTEUR

1. Appuyer sur la pédale d'embrayage et amener les leviers de vitesses et de gammes dans la position désirée (voir fig. 10).
2. Accélérer correctement le moteur.
3. Abaisser la poignée du frein à main et embrayer en lâchant lentement la pédale.

ARRET DU TRACTEUR

1. Réduire le régime du moteur.
2. Débrayer et freiner.
Dès que le tracteur est arrêté, amener les leviers des vitesses et de gammes au point mort, lâcher la pédale d'embrayage et serrer le frein à main.

ARRET DU MOTEUR

Tirer à fond la tirette **21**, fig. 4. Moteur arrêté, tourner la clé du contacteur général (fig. 6) en position **0** ou en position **5** si l'éclairage est nécessaire.

PURGE DU CIRCUIT D'ALIMENTATION

L'entrée d'air dans le circuit d'alimentation se manifeste durant les longues périodes d'inactivité du tracteur, lorsqu'on démonte les filtres et les tuyauteries et lorsqu'on laisse le réservoir se vider.

La présence d'air rend difficile le démarrage du moteur, c'est pourquoi il faut le purger, les réservoirs étant remplis et le robinet ouvert, en procédant de la façon suivante (voir fig. 8) :

1. Dévisser d'environ deux tours le purgeur **1** et actionner le levier **3** jusqu'à ce que le combustible coule sans bulles d'air par l'orifice du purgeur. Revisser le purgeur **1**.

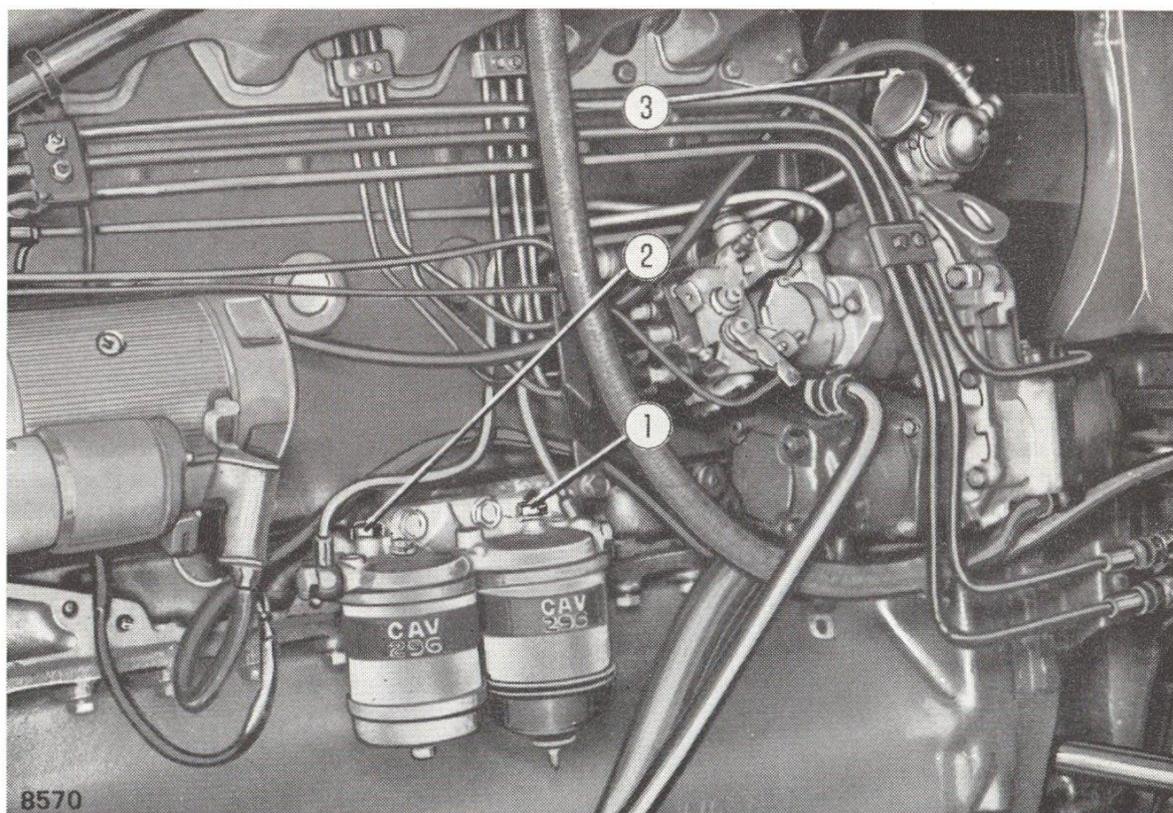


Fig. 8. - Purge d'air du circuit d'alimentation.

1. Purgeur du premier filtre à combustible - 2. Purgeur du second filtre à combustible - 3. Levier de la pompe d'alimentation.

2. Purger de la même façon par le purgeur **2**. Après avoir revissé le purgeur **2**, actionner encore plusieurs fois le levier **3**.

REMARQUE - Le moteur est équipé d'une pompe d'injection rotative dont les organes internes, s'ils restent inactifs pendant plus d'un mois doivent être protégés des oxydations. C'est pourquoi, avant d'arrêter le tracteur, mélanger au combustible du réservoir de **l'huile FIAT PROT 10 W/M** dans la proportion de 10% et faire fonctionner le moteur pendant une demi-heure environ.

REGLAGE DU SIEGE

Le siège du conducteur est doté de dispositifs (voir fig. 9) permettant d'en régler la suspension et la distance par rapport aux commandes. Le conducteur peut donc choisir la position la plus convenable à la conduite et la modifier même pendant le travail. Il est conseillé de maintenir la souplesse dans des limites réduites afin de permettre une conduite sûre même dans les terrains accidentés.

Le cas échéant, il est même possible de modifier la position du support de siège au moyen des trous **3**.

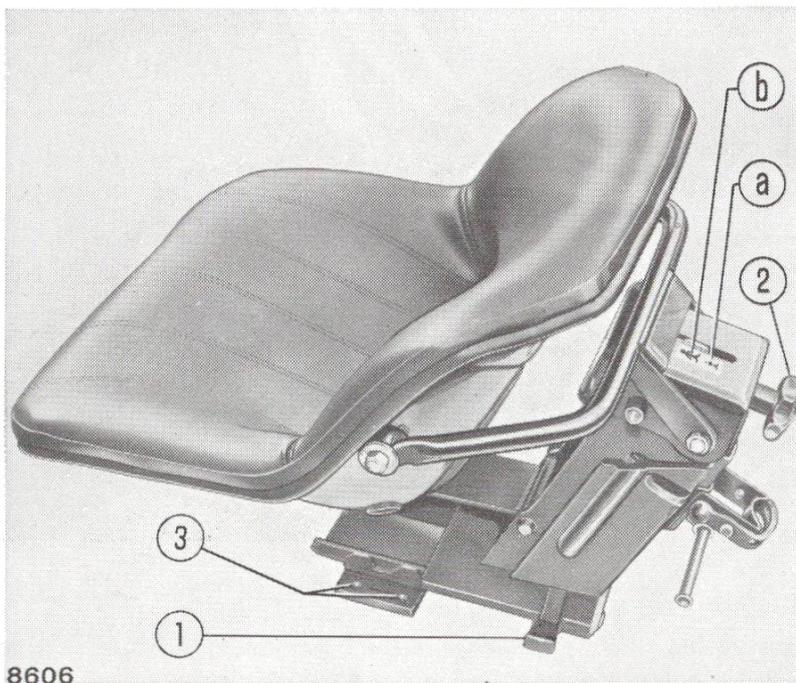


Fig. 9. - Siège du conducteur.

1. Levier de réglage de la distance des commandes.
2. Poignée de réglage de la souplesse.
a = souplesse plus grande
b = souplesse plus faible
3. Trous de fixation du support de siège.

BOITE DE VITESSES ET DE GAMMES

Les vitesses et les gammes sont commandées par deux leviers séparés (voir fig. 10).

La boîte comporte quatre vitesses. Le réducteur permet 3 gammes avant :

- **L** = lente
- **M** = moyenne
- **R** = rapide

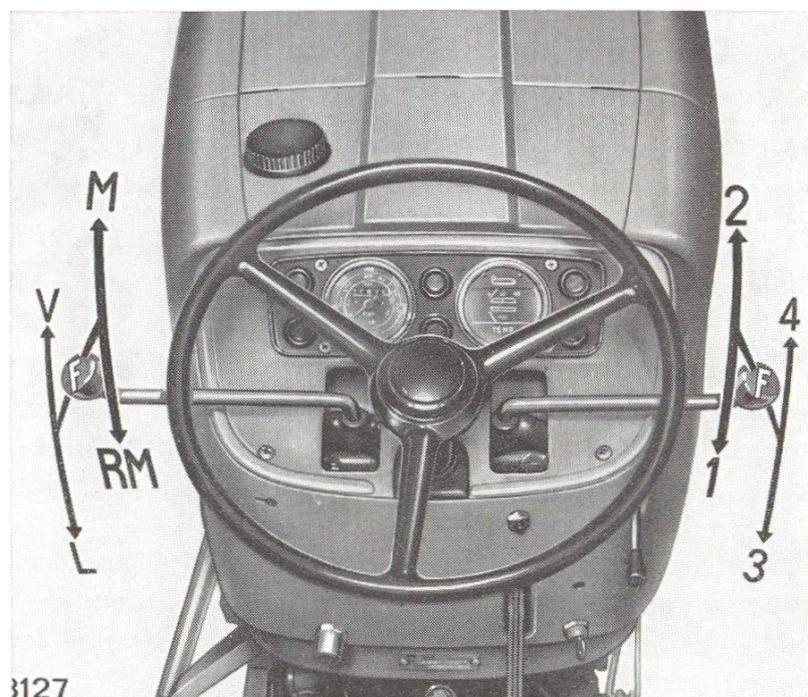
et une marche arrière (**AR**) pour chaque rapport de la boîte.

Pour enclencher les gammes lentes, moyennes et rapides ou les marches arrière, il faut arrêter le tracteur et déplacer le levier dans la position voulue.

Pour passer d'une vitesse à l'autre d'une même gamme, manoeuvrer le levier de vitesses après avoir débrayé (il n'est pas nécessaire d'arrêter le tracteur).

Fig. 10. - Levier de commande des vitesses et des gammes.

- 1 = 1ère vitesse.
- 2 = 2ème vitesse.
- 3 = 3ème vitesse.
- 4 = 4ème vitesse.
- L = Gamme lente.
- M = Gamme moyenne.
- V = Gamme rapide (**R**).
- RM = Gamme arrière (**AR**).



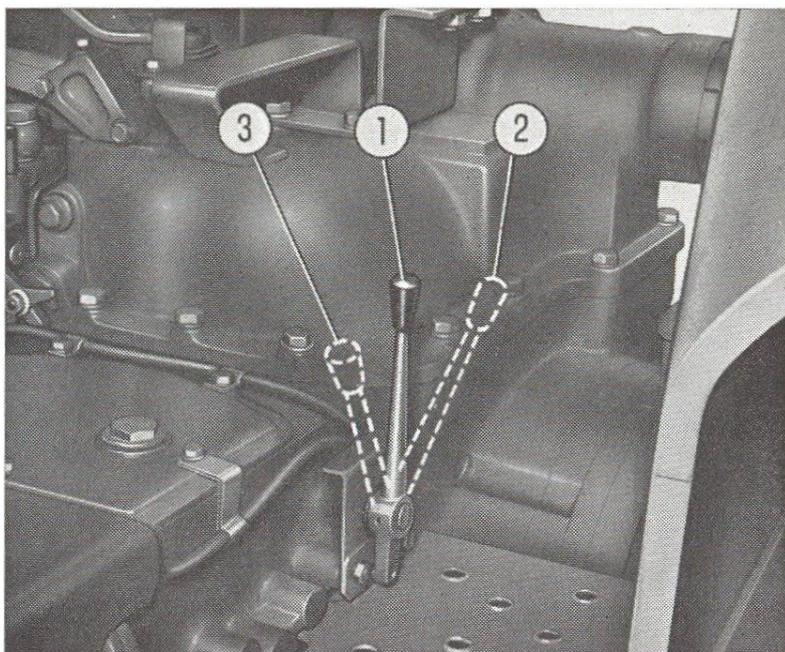


Fig. 11. - Levier de commande de prise de force et de prise de mouvement.

1. Prise de force décrabotée.
2. Prise de force crabotée (couplée avec le moteur).
3. Prise de force proportionnelle à l'avancement (en option).

PRISE DE FORCE

La prise de force peut fonctionner à **540 tr/mn** (voir fig. 12) ou à **1000 tr/mn** (fig. 13). Elle est entraînée **directement par le moteur**, ce qui permet de l'utiliser aussi bien tracteur arrêté (boîte de vitesses au point mort) que tracteur en marche. Dans ce dernier cas, son fonctionnement est **totalemtent indépendant** de la marche du tracteur, c'est-à-dire qu'il est possible de stopper le tracteur sans arrêter la prise de force (en débrayant la boîte de vitesses) ou arrêter la prise de force sans stopper le tracteur (en débrayant la prise de force).

Pour faire fonctionner la prise de force, débrayer son embrayage (levier **16**, fig. 4, en haut) et après quelques instants, déplacer en arrière le levier de la fig. 11.

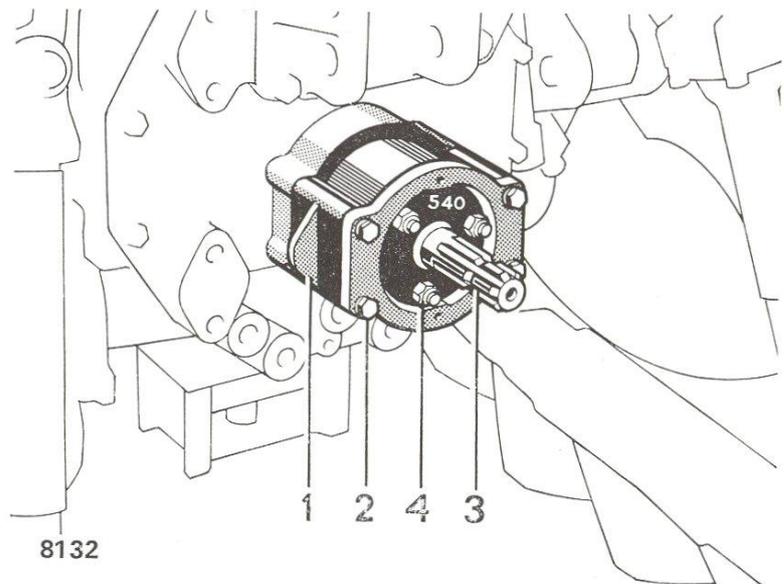
Prise de force 540 tr/mn : la vitesse unifiée de la prise de force (540 tr/mn) est réalisée avec le moteur tournant au régime de 2093 tr/mn. Quand le moteur tourne au régime de puissance maximale (2400 tr/mn) la prise de force accomplit 619 tr/mn. Sens de rotation, tracteur vu de l'arrière : horaire.

Prise de force à 1000 tr/mn : la vitesse unifiée (1000 tr/mn) est obtenue avec le moteur tournant à 2250 tr/mn. Quand le moteur tourne au régime de puissance maximale (2400 tr/mn), la prise de force accomplit 1067 tr/mn. Sens de rotation, tracteur vu de l'arrière : horaire.

Fig. 12. - Prise de force positionnée pour fonctionner à 540 tr/mn.

1. Entretoises.
2. Vis de fixation du support d'arbre de prise de force.
3. Arbre de prise de force.
4. Ecrus de fixation de l'embout d'arbre cannelé (couple de serrage 9 mkg - 88 N.m*).

(*) N.m = Newton par mètre unité de mesure du Système International (S.I.).



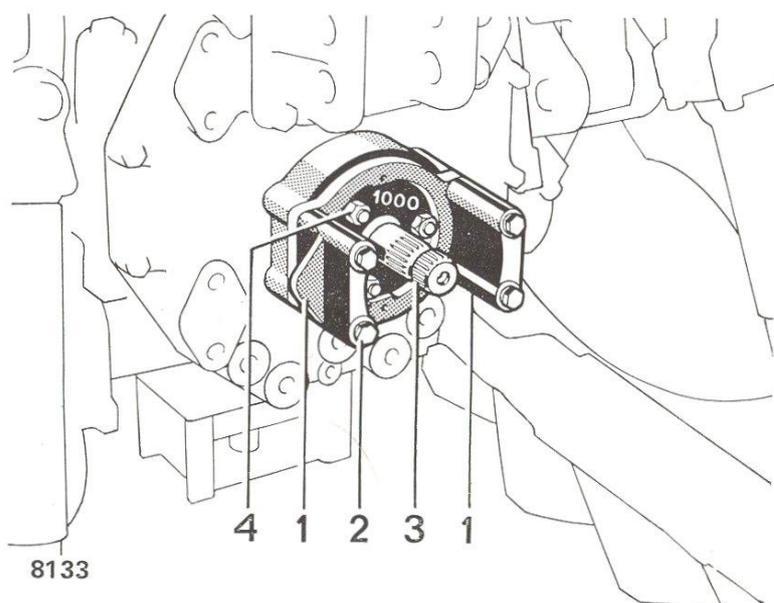
Pour passer du régime de 540 tr/mn à celui de 1000 tr/mn, pousser à fond en dedans l'arbre de prise de force (comme illustré fig. 13) après avoir retiré les vis **2** (fig. 12) et les entretoises **1**. Remonter les entretoises à l'extérieur et les fixer en place à l'aide des vis qui avaient été enlevées. Par contre, pour passer du régime 1000 tr/mn à celui de 540 tr/mn, après avoir déposé les vis et les entretoises, tirer l'arbre de prise de force entièrement en dehors (voir fig. 12).

Remonter les entretoises à l'intérieur et les fixer avec les vis **2**.

NOTA - L'embout de prise de force monté sur le tracteur est de 1" ³/₈ à 6 cannelures (prise de force 540 tr/mn) ou de 1" ³/₈ à 21 cannelures (prise de force 1000 tr/mn). D'autres dimensions sont fournies en option (voir page 48). Pour remplacer l'embout, agir sur les écrous de fixation **4**.

Fig. 13. - Prise de force positionnée pour fonctionner à 1000 tr/mn.

Nota - La prise de force doit être montée dans cette position même lorsqu'elle n'est pas utilisée. N'effectuer le montage dans la position de fonctionnement à 540 tr/mn (fig. 12) que lorsque l'on a besoin de profiter de cette utilisation.



PRISE DE FORCE PROPORTIONNELLE A L'AVANCEMENT (à la demande)

Avec pneumatiques arrière 16.9/14-38 la prise de force proportionnelle à l'avancement accomplit pour chaque mètre parcouru, 3,6 ou 6,2 tours respectivement avec prise de force 540 tr/mn ou 1000 tr/mn. Pour la faire fonctionner, débrayer la prise de force (levier **16** fig. 4, en haut) et après quelques instants déplacer en avant le levier de commande de la prise de force (fig. 11).

PRISE DE MOUVEMENT

L'accès à la prise de mouvement nécessite la dépose du support de bras de poussée **10** fig. 14. Elle sert à actionner la poulie motrice et les machines nécessitant une vitesse élevée.

Pour la faire fonctionner, débrayer la prise de force (levier **16** fig. 4, en haut) et après quelques instants, déplacer en arrière le levier de commande de prise de force (fig. 11).

Vitesse : égale à celle du moteur. Sens de rotation, tracteur vu de l'arrière : anti-horaire.

REMARQUES

- a.** Avant d'intervenir sur une machine entraînée par la prise de force ou par la prise de mouvement, il faut débrayer la prise (levier **16** fig. 4, en haut) et amener ensuite le levier de commande au point mort (**1**, fig. 11).
- b.** Lorsque la prise de force et la prise de mouvement ne sont pas utilisées, garder toujours leur levier de commande au point mort et le levier d'embrayage de prise de force en bas (embrayé).

DISPOSITIF D'ATTELAGE 3 POINTS (catégorie 2)

Pour relier le bras de poussée 1 (fig. 14) à son support trois trous sont disponibles : choisir le mieux adapté à la taille de l'outil.

Suspente gauche 3 : sa longueur est réglable, en la vissant ou dévissant de son extrémité inférieure. Pour les outils réclamant une certaine liberté de mouvement transversal (herse, cultivateurs, semoirs, etc...), enlever la cheville **2** pour permettre à la suspente de coulisser dans la fourche supérieure.

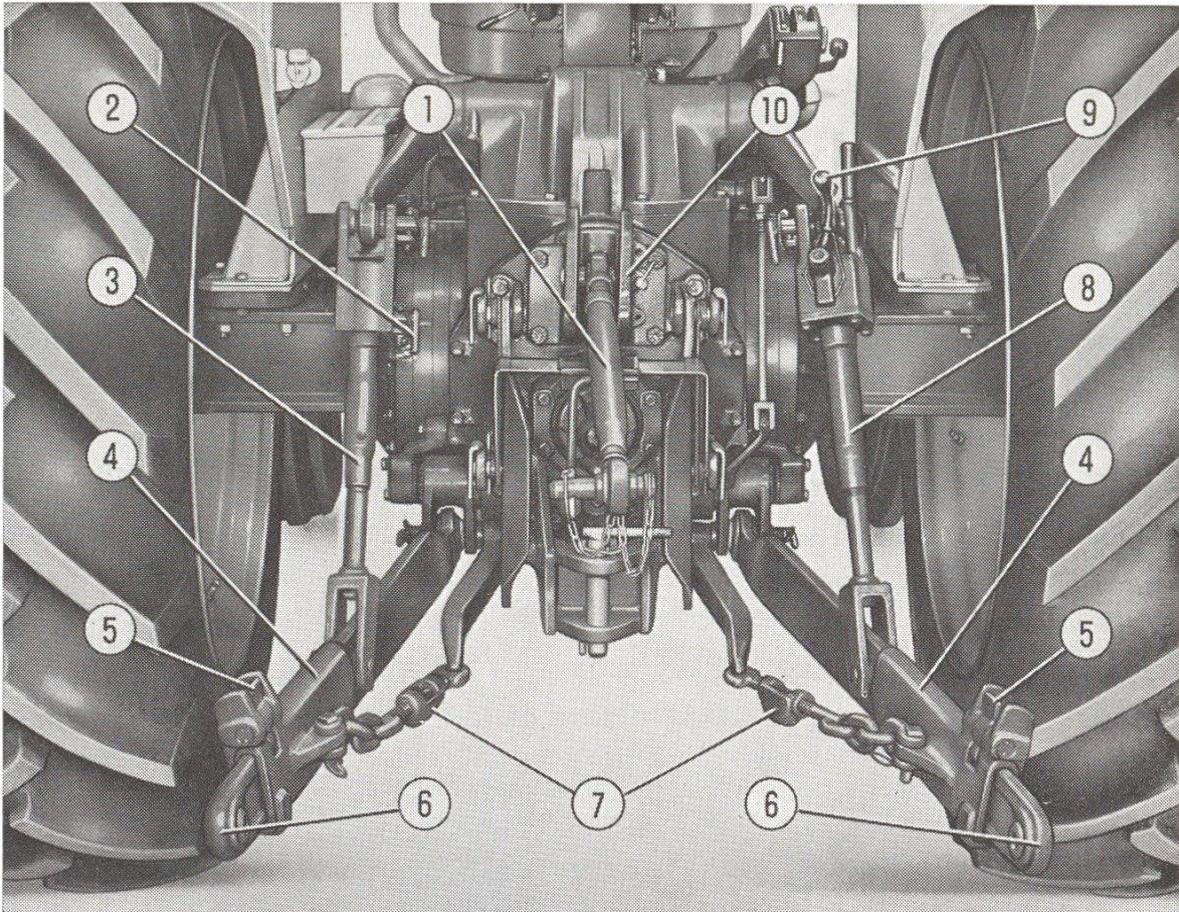


Fig. 14. - Système d'attelage 3 points sur le relevage hydraulique (catégorie 2)

1. Bras de poussée avec dispositif de réglage de la longueur - 2. Cheville mobile de suspente gauche - 3. Suspente gauche - 4. Bras inférieurs - 5. Verrou d'embouts coulissants des bras inférieurs - 6. Embouts coulissants des bras inférieurs - 7. Chaînes de limitation du débattement transversal, avec tendeur - 8. Suspente droite - 9. Manivelle de réglage de la longueur de la suspente droite - 10. Support de fixation du bras de poussée.

Les bras inférieurs 4 comportent des embouts arrière coulissants pour faciliter l'attelage de l'outil. A cet effet :

- débloquer les deux embouts coulissants 6 en faisant tourner leurs verrous 5 vers l'extérieur ;
- tirer les embouts coulissants et accoupler l'outil ;
- reculer le tracteur ; de cette façon les embouts coulissants rentrent en place et les verrous se déclenchent automatiquement en position de verrouillage.

RELEVAGE HYDRAULIQUE ET SON UTILISATION

Le relevage hydraulique est constitué par un bloc comprenant le vérin et les commandes (fig. 15), une pompe à huile entraînée par le moteur à travers les engrenages de la distribution et les canalisations de liaison. Il utilise pour son propre circuit l'huile de lubrification du pont arrière. Cette même huile alimente la prise de pression **5** fig. 15 à laquelle peut être branché un vérin **simple effet** pour l'entraînement d'outils variés (chargeur frontal, remorque basculante, etc...).

NOTA - La commande d'un vérin **à simple effet** branché à la prise de pression **5** fig. 15, est réalisée au moyen du levier de contrôle de position (**2**, fig. 15). En cas d'utilisation de vérins de ce genre, le levier **3** de contrôle de sensibilité doit être déplacé tout en arrière.

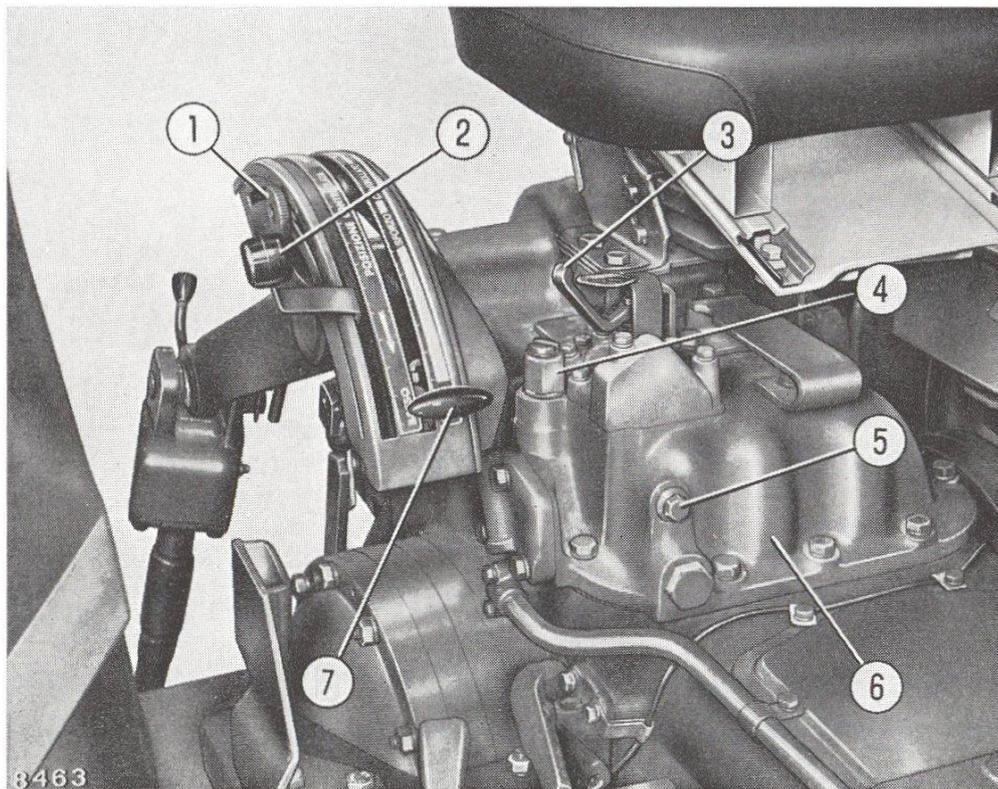


Fig. 15. - Relevage hydraulique.

1. Butée du levier de contrôle de position - 2. Levier de contrôle de position - 3. Levier de réglage de sensibilité - 4. Clapet de sécurité du circuit - 5. Prise de pression pour commande de vérins à simple effet (tarudage du trou : 20 x 1,5 mm) - 6. Carter de relevage comprenant le vérin - 7. Levier de contrôle d'effort.

Le relevage peut fonctionner des quatre façons suivantes :

1. **position contrôlée ;**
2. **effort contrôlé ;**
3. **position flottante ;**
4. **contrôle simultané de position et d'effort.**

La sélection du fonctionnement est réalisée par l'utilisation combinée des leviers **2** et **7** fig. 15 de contrôle d'effort et de position.

ATTENTION - Le levier de contrôle d'effort peut pivoter sur lui-même, il est possible de le placer :

- avec sa manette transversalement à son propre secteur (**A**, fig. 16) ;
- avec sa manette en position longitudinale (**B**, fig. 16).

La position longitudinale sert exclusivement à corriger la profondeur de travail pendant l'utilisation en effort contrôlé. Dans tous les autres cas garder le levier dans la position transversale.

POSITION CONTROLEE

Déplacer le levier de contrôle d'effort à fond de course en bas. Pour contrôler la position de l'outil, c'est-à-dire l'amener à la position voulue, **manoeuvrer uniquement le levier de contrôle de position.**

EFFORT CONTROLE

Au début du premier passage, terrer l'outil en déplaçant le levier de contrôle de position tout en bas. Aussitôt après rechercher la profondeur de travail désirée au moyen du levier de contrôle d'effort. Après que l'outil s'est stabilisé à la profondeur choisie, tourner la manette du levier de contrôle d'effort dans la position longitudinale (**B**, fig. 16) ; de cette façon le levier reste engagé sur son secteur mais peut quand même accomplir les petits déplacements qui seraient nécessaires pour corriger la profondeur de travail.

Pour soulever et terrer l'outil à la fin et au début de chaque raie, **manoeuvrer uniquement le levier de contrôle de position** (pour ne pas varier la profondeur de travail établie, le levier de contrôle d'effort ne doit pas être déplacé).

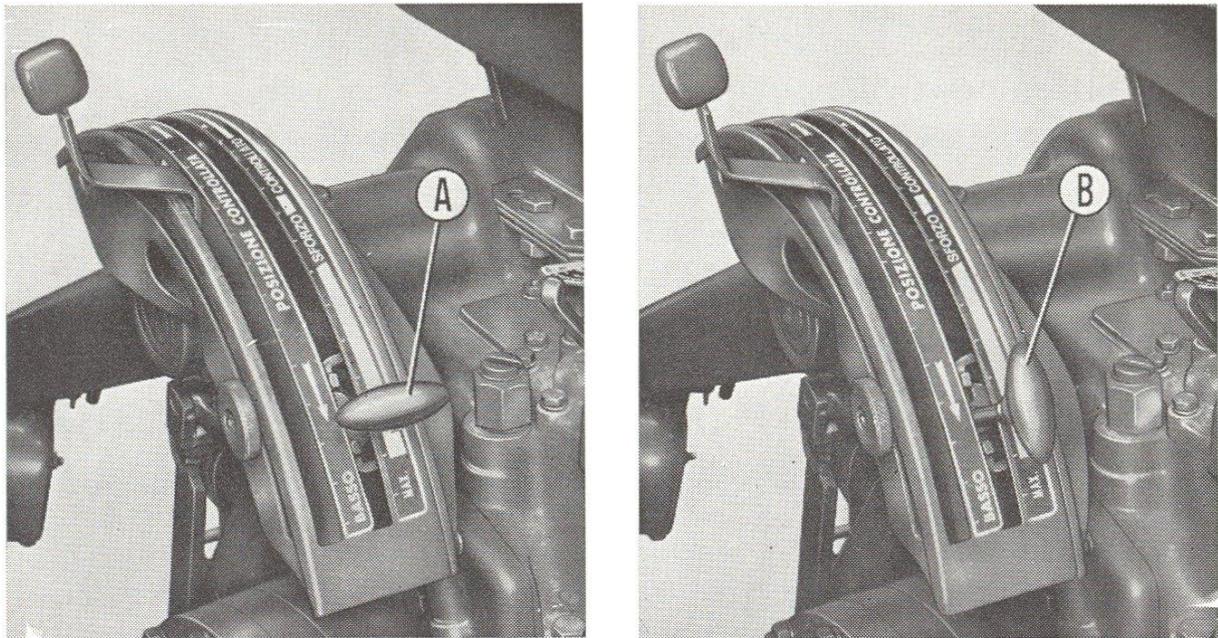


Fig. 16. - Rotation du levier de contrôle d'effort.

A. Position transversale du levier: le levier est dégagé sur son propre secteur et peut accomplir toute sa course - **B.** Position longitudinale: le levier est engagé sur son secteur et ne peut accomplir qu'une course limitée; cette position sert exclusivement pour corriger la profondeur de travail en effort contrôlé.

POSITION FLOTTANTE

L'utilisation flottante du relevage, **c'est-à-dire le libre débattement des bras sur toute leur course**, est réalisée en déplaçant les deux leviers à fond de course vers le bas. Le relevage ne sert qu'à abaisser et à soulever l'outil au début et à la fin de chaque raie: **pour cela, ne manoeuvrer que le levier de contrôle de position.**

CONTROLE SIMULTANE DE POSITION ET D'EFFORT

Terrer l'outil et rechercher la profondeur de travail voulue de la façon indiquée pour l'effort contrôlé.

Après que l'outil se soit stabilisé à la profondeur voulue, déplacer petit à petit en haut le levier de contrôle de position, jusqu'à ce que les bras tendent à se soulever. Bloquer alors la butée sous ce levier, afin qu'il soit toujours possible de le ramener à la même position au début de chaque raie.

Le relevage fonctionne en effort contrôlé et en même temps évite que l'outil ne se terre excessivement avec le risque de ramener en surface de la mauvaise terre.

Pour soulever et terner l'outil à la fin et au début de chaque raie, **manoeuvrer uniquement le levier de contrôle de position**. Pour ne pas altérer la profondeur de travail choisie, le levier de contrôle d'effort ne doit pas être déplacé.

REGLAGE DE LA SENSIBILITE

Lorsque le relevage est utilisé en effort contrôlé, **régler la sensibilité d'intervention**. Pour celà, tourner le levier **3** fig. 15 en avant pour augmenter la sensibilité et en arrière pour la diminuer.

Pendant les longs déplacements avec l'outil relevé, et lorsque des vérins branchés à la prise de pression **5** fig. 15 sont utilisés, il est recommandé de déplacer le levier de sensibilité tout en arrière à la position marquée « PRISE DE PRESSION ».

IMPORTANT - Il est recommandé de ne pas laisser le levier dans cette dernière position lorsqu'on veut travailler en effort contrôlé ou en contrôle simultané de position et d'effort.

OUTILS AVEC SYSTEME D'ATTELAGE 3 POINTS

Pour réaliser un bon travail, les outils doivent être pourvus du système d'attelage 3 points représenté à la figure 17. Utiliser des outils les plus courts possible et ne dépassant pas **1500 kg**.

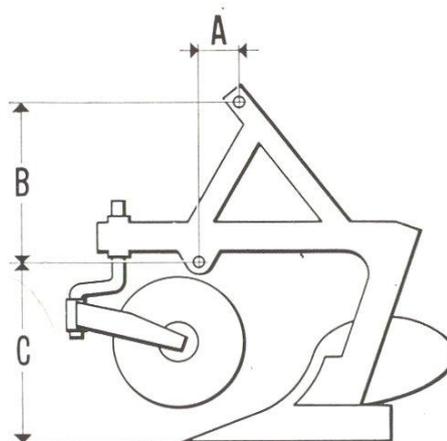
Fig. 17. - Attelage des outils.

A = de 0 à 60 mm.

B = de 460 à 560 mm.

C = Non inférieur à 500 mm.

Nota - La figure représente une charrue ; cependant les cotes indiquées sont valables en principe pour n'importe quel autre type d'outil.



DISTRIBUTEURS AUXILIAIRES (à la demande)

La commande à distance des vérins à simple et à double effet peut s'effectuer au moyen d'un, deux ou trois distributeurs auxiliaires alimentés par l'huile du relevage hydraulique.

Chaque distributeur est équipé d'un ou deux raccords femelles à branchement rapide du type « push-pull » de 1/2" qui peuvent être accouplés à des raccords mâles de n'importe quelle marque pourvu qu'ils soient de la même dimension.

L'accouplement des tuyauteries peut s'effectuer d'une seule main : pousser pour les brancher et tirer pour les débrancher. Cette opération doit s'effectuer seulement après avoir :

- arrêté le moteur et abaissé les outils éventuels reliés au relevage ;
- actionné quelques fois en avant et en arrière le levier du distributeur ;
- nettoyé soigneusement les deux parties à brancher.

REMARQUE - Il n'est pas possible de faire fonctionner simultanément le distributeur auxiliaire et le relevage.

Sélectionner le système de fonctionnement par la vis 2 fig. 18 :

- vis desserrée = commande des vérins à simple effet ;
- vis serrée = commande des vérins à double effet.

La commande des vérins à simple ou à double effet se fait en actionnant le levier 1 fig. 18 qui peut prendre deux autres positions que centrale (neutre) :

- en haut = développement du vérin ; en bas = rétraction du vérin.

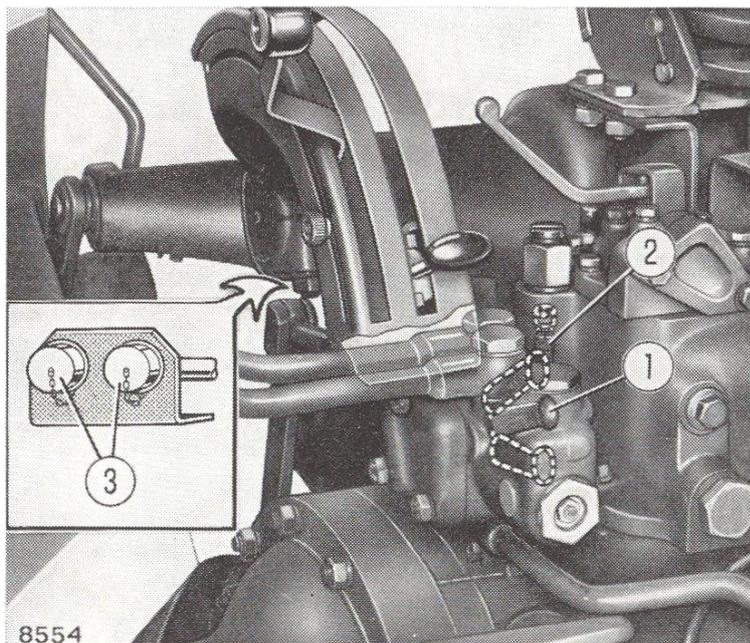


Fig. 18. - Distributeur auxiliaire.

1. Levier de commande du distributeur.
2. Vis de commutation pour commande de vérins à simple ou à double effet.
3. Raccords femelles à branchement rapide.

ATTENTION - Dans les vérins à double effet l'huile demeure en permanence ; en tenir compte lors du niveau de l'huile de la transmission.

DISPOSITIFS D'ATTELAGE

Nous vous conseillons de choisir le dispositif d'attelage suivant le type de remorque ou d'outil que vous devez trainer, en observant les lois en vigueur.

Pour cela, nous reportons ci-après, comme aide mémoire, quelques observations sur les attelages.

- Du réglage correct de l'attelage dépend la maniabilité de conduite et la sécurité de marche du tracteur.
- Le dispositif d'attelage situé en haut augmente la capacité de traction mais favorise aussi le cabrage du tracteur. Evitez donc que le timon de la remorque ne prenne une position trop inclinée vers le haut.
- En utilisation de la double traction, accrocher l'attelage en position basse, en maintenant le timon presque horizontal.
- Eviter de tirer des remorques ou charges trop lourdes.
- Ne pas démarrer brusquement, dans ce cas aussi les risques de cabrage sont importants.
- Freiner toujours la remorque, ensuite le tracteur.

BARRE OSCILLANTE SUR SECTEUR

Utiliser la barre oscillante pour les outils, les machines agricoles et les remorques à deux essieux. Au contraire, ne pas l'utiliser avec les remor-

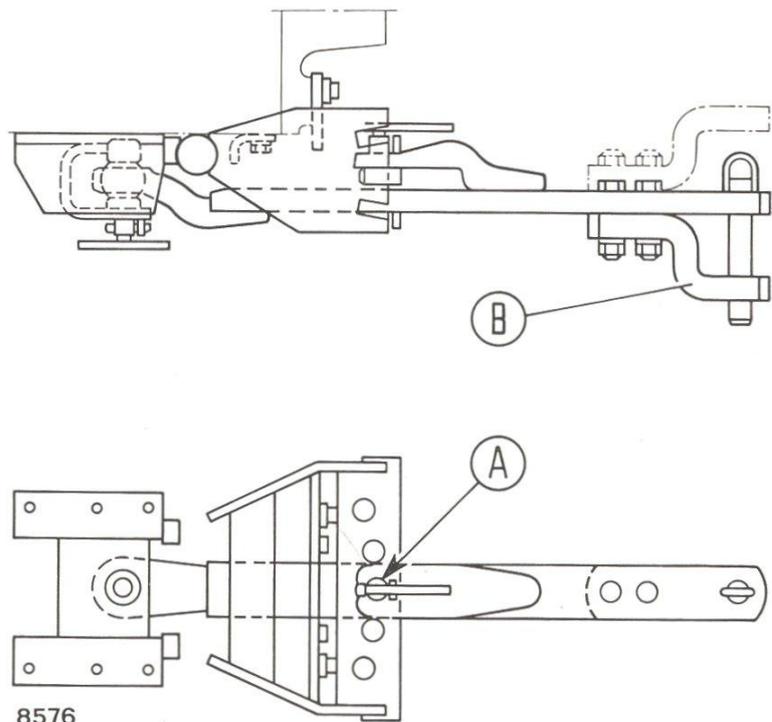


Fig. 19. - Barre oscillante sur secteur.

- A. Broche de limitation d'oscillation transversale.
- B. Fourche de la barre.

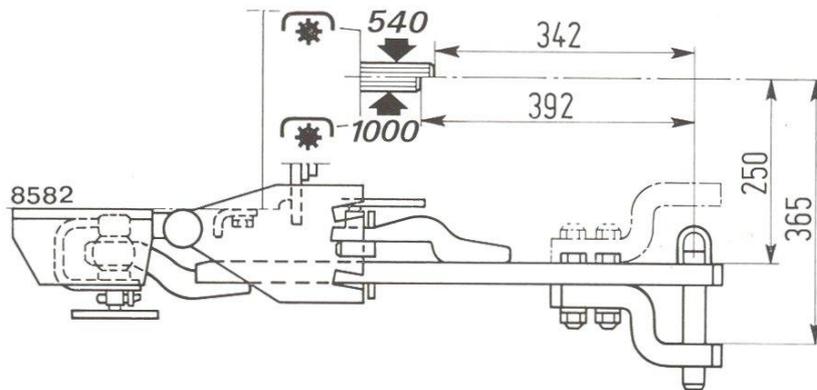


Fig. 20. - Distances de la fourche de la barre oscillante par rapport à l'arbre de prise de force.

ques à un essieu, parce qu'en chargeant la barre d'un poids excessif, on risque de faire cabrer le tracteur.

L'important débattement horizontal de la barre est de grande utilité pour les outils demandant une liberté de mouvement transversal, comme par exemple les charrues.

L'oscillation transversale de la barre sur le secteur peut, suivant le cas, être limitée ou annulée à l'aide de la broche **A** fig. 19. Il est de plus possible de régler la barre en hauteur en démontant la fourche et en la disposant retournée vers le haut ou vers le bas.

En effectuant les réglages précédemment décrits, la fourche de la barre oscillante sera, par rapport à l'arbre de prise de force aux distances illustrées à la figure 20.

Pour effectuer un accouplement correct des outils à la prise de force, disposer la fourche d'attelage tournée vers le bas.

CROCHET ROCKINGER

Ce crochet se différencie des crochets rigides par le fait qu'il peut pivoter sur son axe longitudinal et comporte un dispositif d'accrochage automatique de la broche d'attelage et de verrouillage de cette dernière en phase d'accrochage.

Ce dispositif n'est pas réglable en hauteur et peut être monté en même temps que la barre oscillante d'attelage.

CROCHET RIGIDE REGLABLE EN HAUTEUR

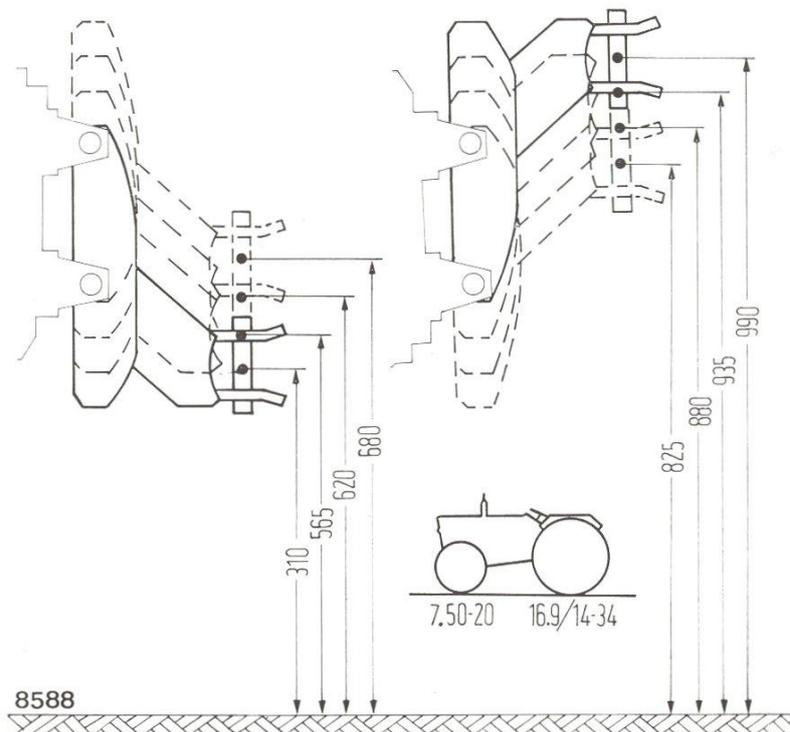


Fig. 21. - Crochet rigide réglable en hauteur.

Le crochet rigide permet de tracter tous les types de remorques y compris celles à un essieu. Il est réglable en hauteur soit au-dessus, soit au-dessous de la prise de force dans **8** positions différentes.

Il peut aussi être monté en même temps que la barre d'attelage : **6** positions seulement en hauteur sont alors possibles.

REMARQUE - Pour effectuer d'éventuelles manoeuvres d'urgence de la remorque, ou pour trainer le tracteur, utiliser la chape d'attelage avant.

REGLAGE DES VOIES

Pour régler la voie avant, procéder comme suit :

- soulever l'avant du tracteur en plaçant un cric au centre de l'essieu ;
- débloquer les extrémités coulissantes en retirant les vis de retenue ;
1 et 2 fig. 22 (couple de serrage : 20 mkg - 196 mN*) ;
- régler la longueur des tirants de direction qui relient les deux roues, en démontant la vis de blocage 3 fig. 22 (couple de serrage 6 mkg - 59 mN*) ;
- on peut obtenir ainsi 7 voies : mm 1400 - 1500 - 1600 - 1700 - 1800 - 1900 - 2000.

On peut encore obtenir une voie supplémentaire de 2186 mm (voie maximale) en retournant les roues sur leurs moyeux.

Ce dernier réglage n'est à effectuer qu'en cas de nécessité absolue.

REMARQUE - Avec le modèle 1000 DT super on peut réaliser seulement deux voies avant en inversant les roues : mm 1700 et 1800.

(*) mN = mètre Newton - Unité de mesure du Système International (S.I.).

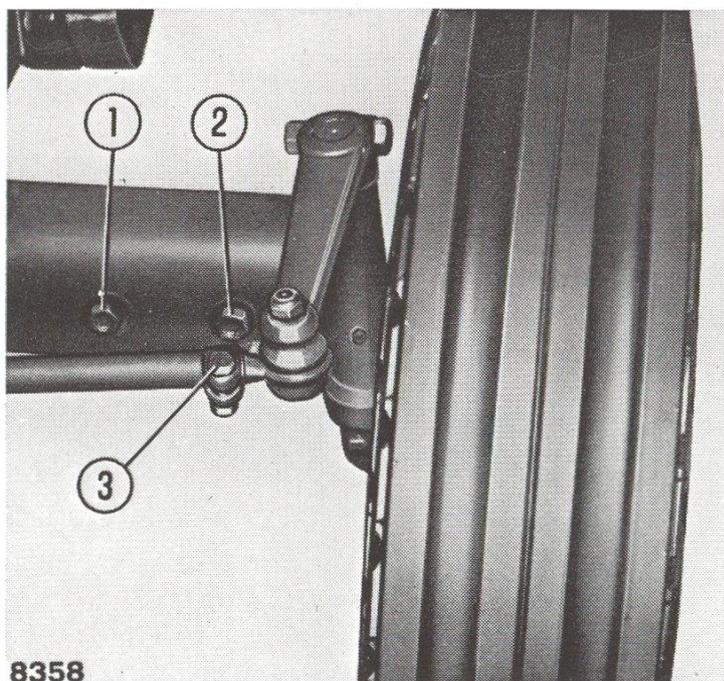


Fig. 22. - Extrémité coulissante de l'essieu avant.

1 - 2. Vis de retenue de l'extrémité.
3. Vis de blocage des tirants de direction.

ALOURDISSEMENT A L'EAU

Pour alourdir les pneumatiques arrière, quand il n'existe pas de danger de gel, il est possible d'utiliser de l'eau.

Pour remplir les pneumatiques à l'eau :

- soulever la roue du sol et disposer la valve de gonflage dans la position la plus haute ;
- dévisser la valve et attendre que le pneumatique se dégonfle ;
- visser le raccord spécial d'introduction de l'eau à la place de la valve et appliquer le tuyau au raccordement **4**.

Pendant l'introduction de l'eau, l'air résiduel s'échappe à travers le tube **3** :

- le remplissage est réalisé à 75% lorsque en mettant tout en bas le tube **3** l'eau coule de ce dernier. Si l'on désire introduire moins d'eau, c'est-à-dire moins de poids, il suffit de faire tourner la roue de sorte à disposer la valve plus bas ;
- retirer le raccord **2**, revisser la valve et gonfler à l'air à la pression habituelle. Le poids approximatif de l'eau introduite en remplissant les pneumatiques à 75% est :

Dimension du pneumatique	Eau kg (litres)
16.9/14-38	300
18.4/15-34	340
23.1/18-26	420
23.1/18-30	460

Pour évacuer l'eau des pneumatiques :

- soulever la roue de terre et disposer la valve dans la position la plus basse ;

- dévisser la valve et vider l'eau ;
- visser le raccord spécial sur le siège de la valve puis mettre le tube **3** au contact du pneumatique ;
- introduire de l'air sous pression dans le raccord **4**: de cette façon, l'eau subsistant encore dans le pneumatique sort par le tube **3** ;
- démonter le raccord **2**, revisser la valve en place et compléter le gonflage à l'air du pneumatique.

REMARQUE - Ne pas utiliser de systèmes différents de ceux que nous indiquons (voir page 47).

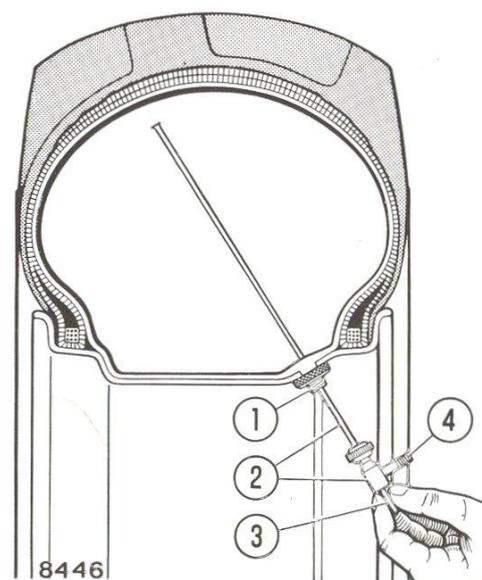
Ne pas alourdir le tracteur lorsque cela n'est pas nécessaire ; outre que c'est inutile, cela peut être nuisible.

Remplissage des pneumatiques avec une solution antigel.

Pour éviter que l'eau en gelant endommage les pneumatiques, utiliser plutôt que de l'eau pure, une solution de chlorure de calcium neutralisé (en paillettes).

Fig. 24. - Raccord pour introduire et évacuer l'eau (fourni par les manufacturiers).

1. Siège de la valve.
2. Raccord spécial pour introduction et évacuation de l'eau.
3. Tube d'évent.
4. Raccord de tuyau de l'eau.



Pour préparer cette solution, mettre l'eau nécessaire dans un récipient et verser petit à petit le chlorure de calcium en remuant constamment.

REMARQUE - Ne jamais procéder en sens inverse. Verser l'eau sur le chlorure peut être dangereux.

Les quantités approximatives d'eau et de chlorure nécessaires à la préparation de la solution antigel pour remplir chaque pneumatique à 75 % sont mentionnées dans le tableau suivant.

Température minimale au-dessus de °C	DIMENSIONS DU PNEUMATIQUE							
	16.9/14-34		18.4/15-34		23.1/18-26		23.1/18-30	
	Chlorure de calcium	Eau	Chlorure de calcium	Eau	Chlorure de calcium	Eau	Chlorure de calcium	Eau
	kg	kg (litres)	kg	kg (litres)	kg	kg (litres)	kg	kg (litres)
— 5°	34	290	37	325	50	405	50	440
— 10°	56	275	64	315	80	390	90	425
— 15°	75	270	85	305	105	380	115	415
— 20°	90	265	102	300	130	370	140	405
— 25°	103	260	116	295	145	361	160	395

ENTRETIEN

LISTE DES OPERATIONS D'ENTRETIEN

(1000 super et 1000 DT super)

Pour la description détaillée de chaque opération, voir la planche illustrée jointe à la notice.

ENTRETIEN SOUPLE

1. Contrôler la course à vide de la pédale d'embrayage moteur-boîte de vitesses (course normale $25 \div 30$ mm).
2. Contrôler le réglage de l'embrayage moteur-prise de force (course du levier externe de renvoi $D = 7 \div 8$ mm).
3. Contrôler la course des pédales de freins (course normale environ 80 mm).
- 3A. Nettoyer la cartouche du filtre à air de la cabine.
4. Vérifier le niveau d'huile du réservoir de direction hydrostatique.
5. Vérifier le niveau d'huile du carter moteur.
6. Vérifier le niveau d'huile et le dépôt de poussière dans la cuve du filtre à air et nettoyer le tube central de la masse inférieure.
7. Vérifier le niveau du liquide du radiateur.
8. Vérifier le niveau de l'électrolyte de la batterie (voir page 36).
9. Vérifier la tension des courroies de commande du ventilateur et de l'alternateur (flèche = $10 \div 15$ mm sous une pression de 5 à 7 kg ; $49 \div 69$ N *).

(* N = Newton - Unité de mesure du Système International (S.I.).

TOUTES LES 50 HEURES DE TRAVAIL

10. Graisser les butées d'embrayage (un graisseur).
11. Graisser le pivot d'articulation de l'essieu avant (un graisseur).
12. Graisser les fusées des roues avant (deux graisseurs) et le pivot d'ancrage du vérin de direction hydrostatique (un graisseur).

13. Graisser les articulations du relevage et de l'attelage des outils (onze graisseurs).
14. Graisser l'articulation des pédales de freins (un graisseur).
15. Graisser le pivot d'articulation du pont avant (un graisseur) et le pivot d'ancrage du vérin de direction assistée (un graisseur) (DT).
16. Graisser le manchon coulissant de l'arbre de transmission du pont avant (DT) (un graisseur).
17. Graisser l'articulation de la pédale d'embrayage (un graisseur).
18. Evacuer l'eau de condensation du premier filtre à combustible.

TOUTES LES **200** HEURES DE TRAVAIL

19. Vidanger l'huile du moteur.
20. Laver au pétrole la masse inférieure du filtre à air.
21. Nettoyer le filtre de la pompe d'alimentation.
22. Changer la cartouche du premier filtre à combustible.

TOUTES LES **400** HEURES DE TRAVAIL

23. Changer les filtres à huile du moteur.
24. Démonter le filtre à air et nettoyer toutes les pièces.
25. Graisser les roulements des moyeux des roues avant.
26. Changer la cartouche du filtre du relevage.
27. Vérifier le niveau d'huile dans le circuit du pont AR - relevage hydraulique.
28. Vérifier le niveau d'huile de la boîte de vitesses.
29. Laver au pétrole le filtre de direction hydrostatique.
30. Vérifier le niveau d'huile du carter de pont avant (DT).
31. Vérifier le niveau d'huile des réducteurs épicycloïdaux des roues avant (DT).

TOUTES LES **800** HEURES DE TRAVAIL

32. Evacuer les impuretés des réservoirs à combustibles (principal et supplémentaire).

Lubrifiant	Application	Opérations								
Mobiland universal 20W/40 ou Mobiland super universal 20W/40 (Température minimale supérieure à 0 °C)	Direction hydrostatique	4 - 5 - 6 - 19 - 33								
Mobiland universal 10W/30 ou Mobiland super universal 15W/30 (Température minimale inférieure à 0 °C)	Carter moteur Filtre à air à bain d'huile Protection du moteur en période d'arrêt									
Mobiland universal 20W/40 ou Mobiland super universal 20W/40	Boîte de vitesses Pont avant (modèle DT) Réducteurs épicycloïdaux des roues avant (modèle DT)	28 - 30 - 31 - 41 - 42 - 38								
Fluid S	Transmission arrière et relevage	27 - 40								
Mobilgrease super	Butée d'embrayage (1 graisseur) Pivot d'articulation de l'essieu avant (1 graisseur) Fusées des roues avant (1 graiss.) Pivot du vérin d'ancrage du vérin de direction hydrostatique (1 graiss.) Articulation du relevage et attelage des outils (11 graisseurs) Articulations des pédales de freins (1 graisseur) Pivot d'articulation du pont avant et pivot d'ancrage du vérin de direction assistée (1 graisseur) Manchon coulissant de l'arbre de transmission du pont avant Articulation de la pédale d'embrayage (1 graisseur) Roulement des moyeux des roues avant	10 - 11 - 12 - 13 - 14 - 15 - 16 - 17 - 25								
Eau et Mobilgel : produit de protection antigel, anti-oxydant, anticorrosif, antimousse (P. 40) Proportion : <table border="1" data-bbox="178 1713 638 1836"> <thead> <tr> <th>Degré C.</th> <th>-20</th> <th>-30</th> <th>-42</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>% en vol. de Mobilgel</td> <td>30</td> <td>40</td> <td>50</td> </tr> </tbody> </table>	Degré C.	-20	-30	-42	% en vol. de Mobilgel	30	40	50	Circuit de refroidissement du moteur	7 - 37
Degré C.	-20	-30	-42							
% en vol. de Mobilgel	30	40	50							
Infilrex 100	Protection du moteur et de la boîte de vitesses pour un arrêt d'environ 6 mois (hivernage)									

33. Changer l'huile du réservoir de direction hydrostatique.
34. Déposer les injecteurs et les faire contrôler (tarage $230 \pm 5 \text{ kg/cm}^2$ $225,5 \pm 4,9 \text{ bar}^*$). Nettoyer le filtre à barrette dans le raccord d'entrée de combustible.
35. Changer la cartouche du second filtre à combustible.
36. Faire vérifier le jeu des soupapes du moteur (0,25 mm pour les soupapes d'admission et 0,35 mm pour les soupapes d'échappement aussi bien à chaud qu'à froid).

(*) Unité de mesure du Système International (S.I.).

TOUTES LES 1600 HEURES DE TRAVAIL

37. Effectuer le rinçage du circuit de refroidissement du moteur.
38. Vidanger l'huile de la boîte de vitesses.
39. Faire vérifier le collecteur et les balais du démarreur.
40. Vidanger l'huile du carter du pont arrière-relevage.
41. Vidanger l'huile du pont avant (DT).
42. Vidanger l'huile des réducteurs épicycloïdaux du pont avant (DT).

Type d'approvisionnement	Opérations
Huile FIAT AMBRA 20 W/40 pour température minimale supérieure à 0° C	4-5-6-19 33
Huile FIAT AMBRA 10 W/30 pour température minimale inférieure à 0° C	
Huile FIAT AMBRA 20 W/40	28-30-31-38 41-42
Huile FIAT AF 87	27-40
Graisse FIAT G9	10-11-12-13 14-15-16-17 25
Eau et liquide FIAT « PARAFU 11 » (voir page 40)	7-37

INSTALLATION ELECTRIQUE

BATTERIE

Contrôler le niveau de l'électrolyte, batterie reposée et moteur à l'arrêt. Il est conseillé d'effectuer le contrôle avant de commencer le travail, le tracteur reposant sur un terrain plan. Pour rétablir le niveau, enlever les bouchons et verser l'eau distillée exclusivement dans les entonnoirs, jamais dans les tubes d'évent.

Le liquide descend dans la batterie à travers les trous **3**.

Arrêter le remplissage lorsque les entonnoirs sont remplis.

Contrôler en outre l'état de charge de la batterie au moyen d'un densimètre. Batterie chargée, la densité est de **1,28 environ** pour les batteries « **service normal** » et de **1,23 environ** pour les batteries « **service tropical** » ; batterie presque déchargée, la densité descend à **1,16 environ** pour les batteries « **service normal** » et **1,1 environ** pour celles « **service tropical** ».

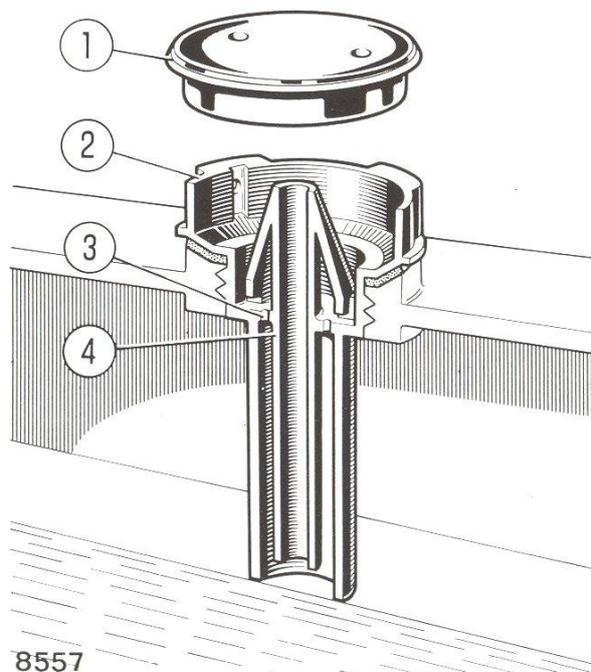


Fig. 25. - Bouchon de niveau automatique.

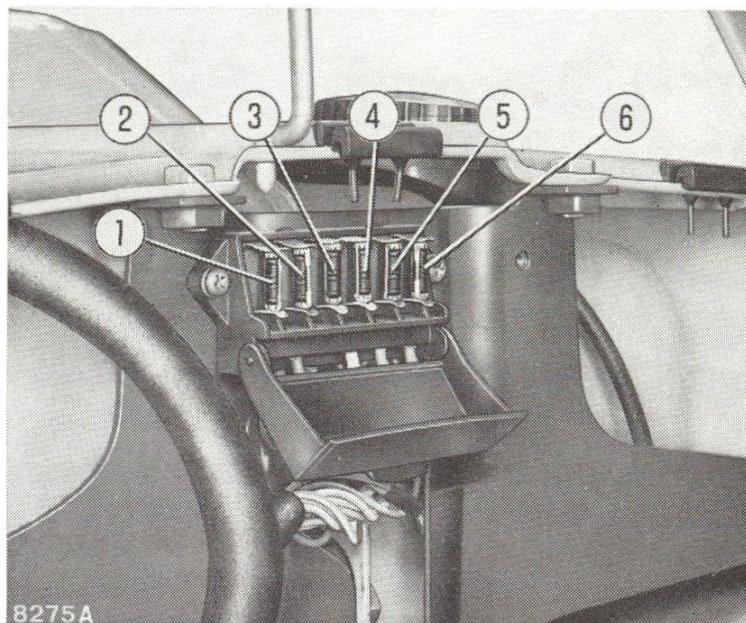
1. Bouchon.
2. Entonnoir pour introduction d'eau distillée.
3. Trous d'entrée d'eau distillée.
4. Tube d'évent.

FUSIBLES

Fig. 26. - Installation de la boîte à fusibles.

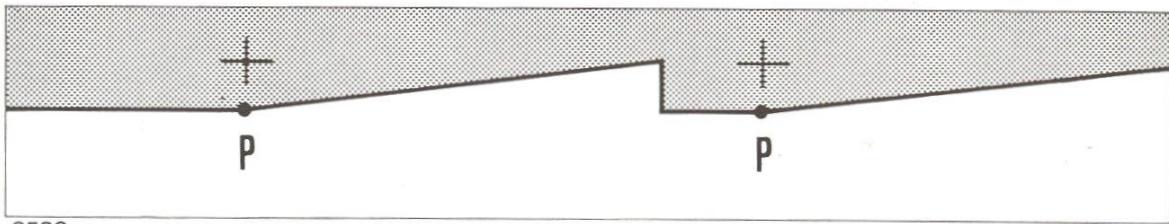
REMARQUE

Avant de remplacer un fusible par un autre de même ampérage, rechercher et éliminer la panne qui a provoqué l'incident.



Fusibles	CIRCUITS PROTEGES	Amp.
1	<ul style="list-style-type: none"> } Avertisseur sonore } Avertisseur sonore et thermostarter 	8 16
2	Feux clignotants et stop (tracteur et remorques) et leurs témoins, indicateur de température d'eau, indicateur du niveau de combustible et témoin de pression d'huile moteur insuffisante	8
3	Feu de position avant droit, feu de position arrière gauche, éclairage plaque minéralogique, feu de position gauche de remorque, témoin de feux de position, éclairage du tableau de bord et prise de courant.	8
4	Feu de position avant gauche, feu de position droit de la remorque, projecteur arrière	8
5	Projecteurs avant en code.	8
6	Projecteurs avant en phare et leur témoin.	8
—	Interrupteur à poussoir de commande des feux de détresse (fusible volant disposé sous le tableau de bord).	16
—	Prise de courant unipolaire (fusible volant placé sous le tableau de bord).	8

REGLAGE DES PROJECTEURS AVANT



8589

Fig. 27. - Orientation des projecteurs.

Pour régler l'orientation des projecteurs avant, procéder de la façon suivante :

- Placer le tracteur sans charge et avec pneumatiques gonflés à la pression prescrite, sur un terrain plan et devant un mur de couleur blanche si possible et à l'ombre.
- Tracer sur le mur deux croix correspondant au centre des projecteurs.
- Reculer le tracteur d'environ 5 mètres et mettre les projecteurs en code.
- Les points de référence **P-P** fig. 27 doivent se trouver à **5 cm** en dessous des croix.
- Pour régler les bandes lumineuses desserrer le contre-écrou **B** et l'écrou **A** (fig. 28), après le dernier réglage, serrer écrou et contre-écrou.

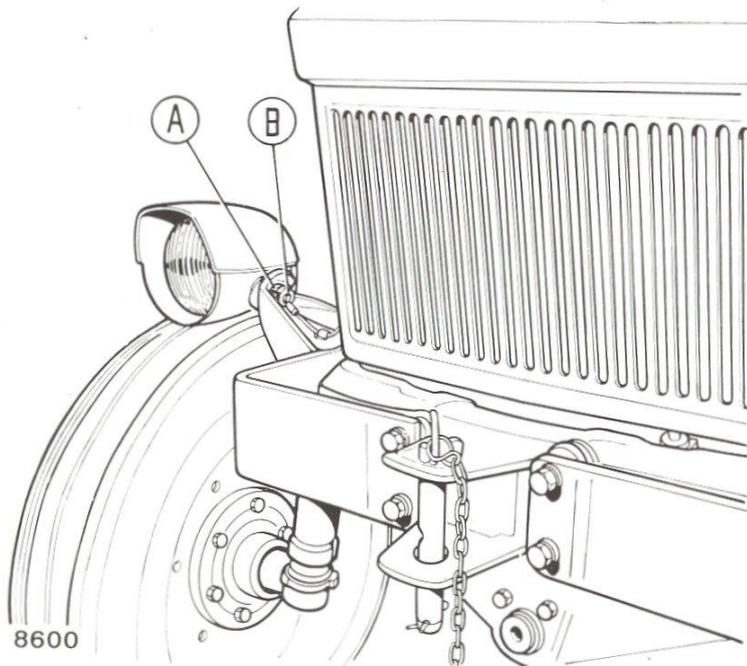


Fig. 28. - Réglage des projecteur avant.

- A. Ecrou de blocage.
- B. Contre-écrou.

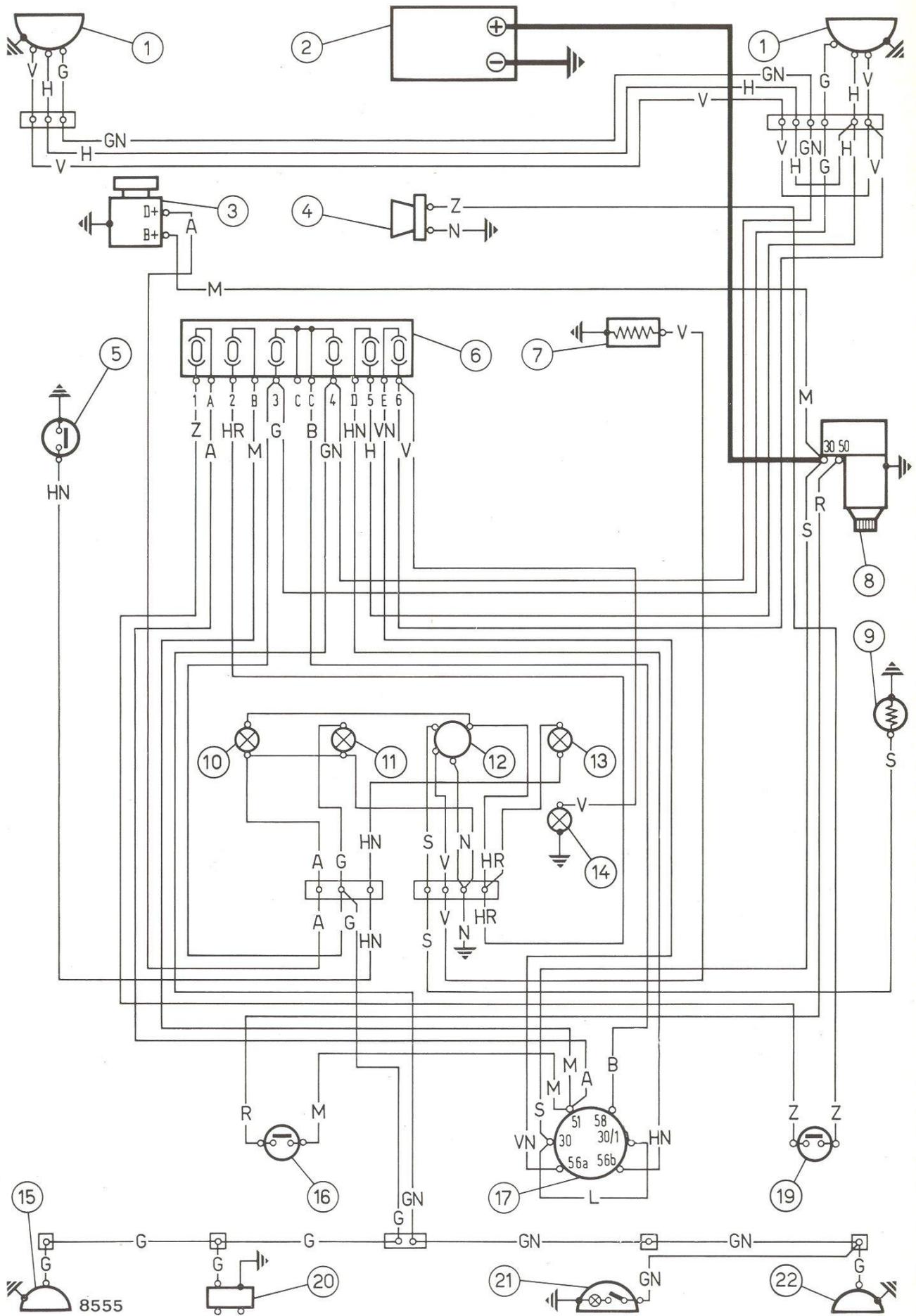
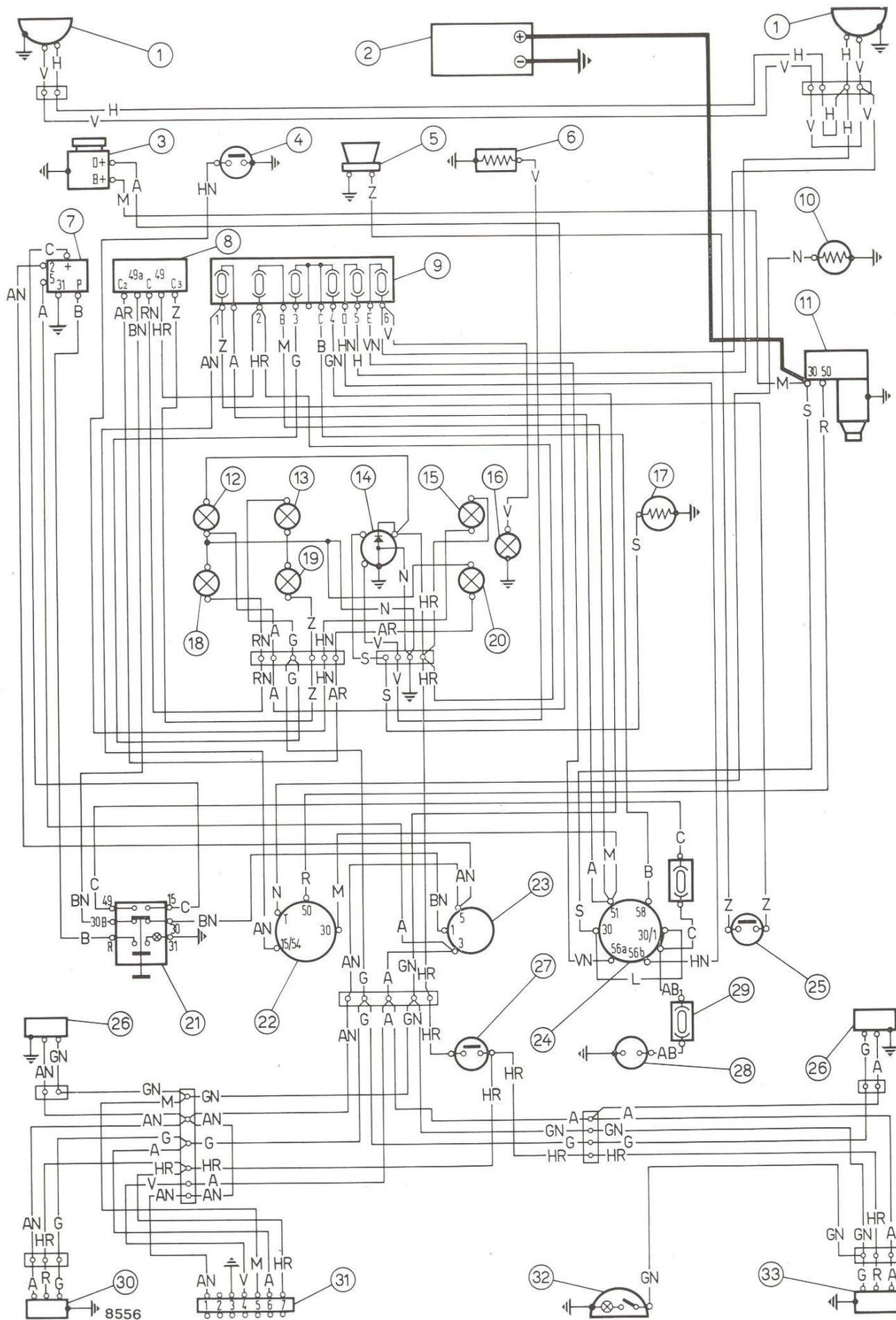


Fig. 29. - Schéma de l'installation électrique du tracteur en équipement standard (12 Volts).

1. Projecteurs phare, code et feux de position.
2. Batterie.
3. Alternateur.
4. Avertisseur sonore.
5. Interrupteur de témoin de pression d'huile moteur insuffisante.
6. Boite à fusibles.
7. Transmetteur d'indicateur de température d'eau de refroidissement du moteur.
8. Démarreur.
9. Commande d'indicateur de niveau de combustible.
10. Témoin de fonctionnement anormal de l'installation de charge de la batterie.
11. Témoin des feux de position et éclairage du tableau de bord.
12. Indicateur du niveau de combustible et indicateur de température d'eau de refroidissement du moteur.
13. Témoin de pression d'huile moteur insuffisante.
14. Témoin des projecteurs avant en phare.
15. Feux arrière de position et plaque.
16. Poussoir de démarrage.
17. Contacteur général.
19. Poussoir d'avertisseur sonore.
20. Prise de courant bipolaire.
21. Projecteur arrière (35 W) avec interrupteur incorporé.
22. Feux arrière de position.

COULEUR DES CABLES

A = Bleu clair	B = Blanc	G = Jaune
H = Gris	L = Bleu	M = Marron
N = Noir	R = Rouge	S = Rose
V = Vert	Z = Violet	



NOTES SUR L'INSTALLATION DE CHARGE DE LA BATTERIE

Pour éviter des dégâts à l'alternateur et au groupe de régulation, suivre les instructions suivantes :

■ Si l'on met le moteur en marche à l'aide d'une batterie auxiliaire, parce que la **batterie du tracteur est partiellement déchargée**, le branchement des deux batteries doit être réalisé en **respectant les signes de leurs bornes** (le positif avec le positif, le négatif avec le négatif).

Cette règle est valable également en cas de recharge de la batterie avec des moyens extérieurs.

■ Si le moteur est mis en marche à l'aide d'une batterie extérieure ou par remorquage du véhicule **quand le tracteur n'a pas de batterie**, il faut au préalable débrancher de l'alternateur la fiche plate et le condensateur et les laisser débranchés même pendant que le moteur marche.

■ **Sauf dans le cas précédent**, le moteur ne doit jamais fonctionner avec la fiche plate débranchée.

CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT DU MOTEUR

Le circuit est rempli avec un mélange d'eau et de liquide FIAT « **PARAFLU 11** ». Le liquide est antioxydant, anticorrosif, antimousse, anti-incrustant et incongelable jusqu'à :

Degré °C	— 25	— 35
% en volume de « PARAFLU 11 »	35	50

Le remplissage du circuit au moment de l'achat du tracteur garantira l'installation d'une température minimale supérieure à la valeur mentionnée sur l'étiquette apposée sur le capot.

Il est possible de garder ce mélange pendant **2 ans** si pendant cette période vous n'avez pas totalisé **1600 heures de travail**, dans le cas contraire il faut le remplacer après avoir effectué le lavage de l'installation.

LAVAGE DU CIRCUIT

(Voir opération n. 37 du « tableau d'entretien » joint au livret).

Effectuer le lavage au moins toutes les 1600 heures de travail et chaque fois que l'on passe de l'utilisation d'eau pure à l'emploi de mélange antigel et vice-versa.

Procéder de la façon suivante :

- ôter le bouchon de remplissage du radiateur et vidanger l'eau, moteur chaud ;
- moteur froid, remplir le radiateur avec une solution préalablement filtrée de soude Solvay et d'eau dans la proportion de **250 grammes** de soude pour **10 litres** d'eau ;
- faire travailler le tracteur pendant **1 heure** environ et vidanger la solution de lavage ;
- attendre que le moteur se soit un peu refroidi puis faire circuler l'eau pure en la versant dans le radiateur et en la laissant sortir par le robinet de la durite du radiateur ;

- fermer le robinet de la durite, remplir d'eau et faire fonctionner encore le moteur pendant quelques minutes et vidanger l'installation ;
- laisser refroidir le moteur et faire le plein jusqu'au niveau normal.

REMARQUE - Faire la vidange de l'eau, moteur à l'arrêt.

THERMOSTAT

Dans le circuit de refroidissement est intercalé un thermostat qui empêche l'eau de circuler dans le radiateur jusqu'à ce qu'elle ait atteint une température suffisante pour assurer le bon fonctionnement du moteur (environ 85° C).

En cas de doute sur le fonctionnement du thermostat, le retirer de son siège et le faire contrôler par un personnel qualifié.

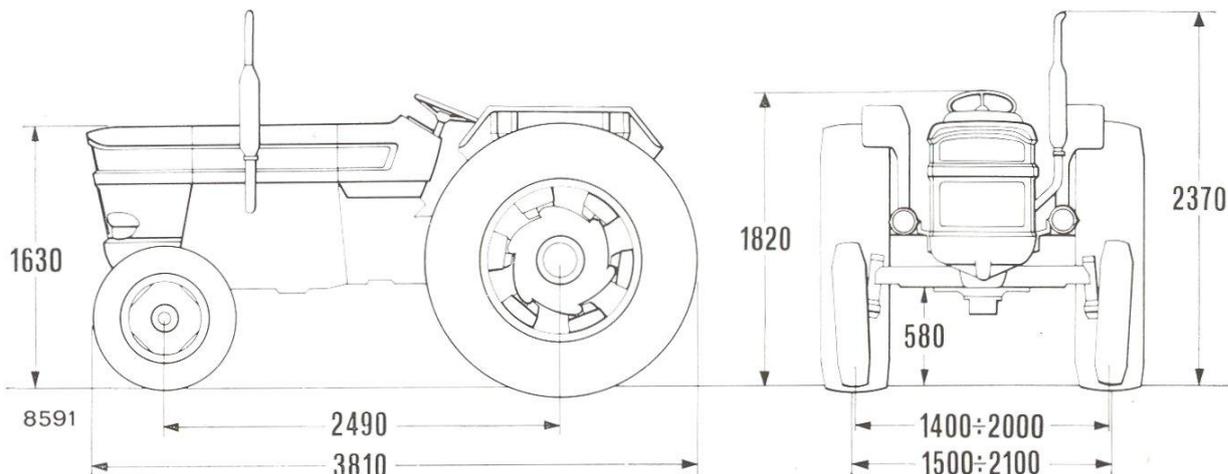
C A R A C T E R I S T I Q U E S

POIDS

En ordre de marche avec : pneumatiques 7.50-20 et 16.9/14-38, relevage hydraulique avec attelage des outils, barre oscillante sur secteur et cadre de sécurité **kg 3400**

DIMENSIONS

(Avec pneumatiques avant 7.50-20 et arrière 16.9/14-38).



VITESSES

Avec moteur au régime de puissance maximale et pneumatiques arrière 16.9/14-38 :

- marches lentes km/h
- marches moyennes . . . »
- marches rapides »
- marches arrière »

	1ère	2è	3è	4è
— marches lentes	1,4	2,2	2,9	4,3
— marches moyennes	3,4	5,1	6,8	10
— marches rapides	8,4	12,8	17,1	25
— marches arrière	3,5	5,3	7,1	10,3

Nota - Avec couple conique 10/47 augmenter toutes les vitesses de 20%.

MOTEUR

Type FIAT	8065.04.207
Cycle Diesel 4 temps à injection directe.	
Nombre de cylindres	6
Diamètre et course des pistons	mm 103 x 110
Cylindrée totale	cm ³ 5499
Rapport de compression	17
Puissance au volant DGM/DIN	CV 110 (kW 80,9*)
Régime correspondant	tr/mn 2400
Régime de couple maximal	tr/mn 1600

(*) Unité de mesure du Système International (S.I.).

DISTRIBUTION

A soupapes en tête. Données de distribution :

— Admission	}	Ouverture avant le PMH	3°
		Fermeture après le PMB	23°
— Echappement	}	Ouverture avant le PMB	48° 30'
		Fermeture après le PMH	6°
— Jeu entre soupapes et culbuteurs pour contrôle du calage		mm	0,45
— Jeu entre soupapes et culbuteurs aussi bien à chaud qu'à froid	}	admission	mm 0,25
		échappement	mm 0,35

ALIMENTATION

Pompe d'alimentation à double membrane.

Pompe d'injection BOSCH type EP/V A6/110 H 1200 CR à distributeur rotatif et régulateur de vitesse hydraulique tous régimes et variateur automatique d'avance.

Dépuration du combustible par : filtre à crépine dans la pompe d'alimentation, deux filtres à cartouche changeable en série sur le refoulement de la pompe d'alimentation (le premier filtre est pourvu d'un séparateur d'eau).

Filtre à air à bain d'huile avec préfiltre centrifuge à décharge automatique de la poussière.

Calage de la pompe d'injection sur le moteur : $15 \pm 1^\circ$ avant le PMH en phase de compression (**début de refoulement**).

Ordre d'injection 1-5-3-6-2-4

Injecteurs avec pulvérisateurs à 3 trous, tarés à 230 ± 5 kg/cm² ($225 \pm 4,9$ bar*).

LUBRIFICATION

Sous pression, par pompe à engrenages.

Dépuration de l'huile : filtre à crépine sur l'aspiration de la pompe et deux filtres à cartouches changeables sur le retour au moteur.

Pression de graissage, moteur chaud et à régime maximal (réglé automatiquement par la soupape) kg/cm² $3 \div 4$ ($2,9 \div 3,9$ bar*)

(*) Unité de mesure du Système International (S.I.).

REFROIDISSEMENT

A eau, à circulation forcée par pompe centrifuge.

Radiateur à tubes verticaux. Ventilateur aspirant, fixé sur le même arbre que celui de la pompe à eau.

Circulation d'eau du moteur réglée par thermostat.

TRANSMISSION

EMBRAYAGE

Bidisque travaillant à sec, de 12". Commande à pied pour l'avancement et à main pour la prise de force.

BOITE DE VITESSES

A quatre rapports synchronisés. Réducteur pour la sélection des vitesses en quatre gammes: lentes, moyennes, rapides, arrière; au total 12 vitesses avant et 4 arrière.

Sur demande est fourni un réducteur supplémentaire pour vitesses rampantes (voir page 52).

REDUCTEURS

Couple conique 9/51 sur le différentiel. Réducteurs épicycloïdaux de réduction finale sur les roues arrière.

BLOCAGE DU DIFFERENTIEL

Commandé par pédale.

PRISE DE FORCE

Totalement indépendante.

Régime { **540 tr/mn** avec moteur tournant à 2093 tr/mn.
1000 tr/mn avec moteur tournant à 2250 tr/mn.

Sens de rotation : horaire, tracteur vu de l'arrière.

PRISE DE MOUVEMENT

Régime identique à celui du moteur. Sens de rotation anti-horaire.

ESSIEU AVANT

Essieu avant oscillant au centre, à structure en U renversé.

Réglage des voies par coulissement des extrémités de l'essieu (sept voies); voie maximale (huitième) obtenue par retournement des roues.

Dimensions des pneumatiques	Jantes correspondantes
7.50-18 p.r. 6	5.50 F-18"
7.50-20 p.r. 6	5.50 F-20"
10.00-16 p.r. 8	W 8-16"

ROUES ARRIERES

Roues en deux pièces; voile de roue et jante pour pneumatique.
Réglage de la voie par variation de l'accouplement entre les jantes et les voiles et entre ces derniers et les moyeux de roues (au total sept voies).

Dimensions des pneumatiques	Jantes correspondantes
18.4/15-34 p.r. 8	DW 14-34"
16.9/14-38 p.r. 8	DW 14-38"
23.1/18-26 p.r. 8	DW 16-26"
23.1/18-30 p.r. 8	DW 20-30"

Montages conseillés pour obtenir le tracteur horizontal :

7.50-20 avec 18.4/15-34	10.00-16 avec 23.1/18-26
7.50-20 avec 16.9/14-38	10.00-16 avec 23.1/18-30
7.50-18 avec 23.1/18-26	

DIRECTION

Direction hydrostatique commandée par le volant, à circuit hydraulique indépendant.

Filtre à cartouche métallique incorporée dans le réservoir d'huile.

Pompe d'alimentation type FIAT-Plessey C 18 X à engrenages, actionnée directement par le moteur à travers les pignons de la distribution.

Régime de la pompe, moteur tournant à 2400 tr/mn .	tr/mn	2800
Débit correspondant	l/mn	22,8
Tarage du clapet de sécurité	kg/cm ²	200 (196 bar*)
Rayon minimum de braquage (sans frein)	m	4,4

FREINS DE TRAVAIL

A disques multiples à bain d'huile, montés sur les demi-arbres du différentiel et commandés séparément par pédales indépendantes pour le freinage au travail.

Jumelage des pédales pour le freinage simultané sur route.

Freins de remorque à commande hydraulique couplée aux pédales de freins du tracteur.

FREIN DE PARCAGE ET DE SECOURS

Blocage par levier à main agissant sur les freins de travail.

(*) Unité de mesure du Système International (S.I.).

CARROSSERIE ET POSTE DE CONDUITE

Réservoirs à combustible principal et supplémentaire contenant respectivement 86 et 29 litres.

Siège capitonné à suspension à parallélogramme, positionnement et suspension réglables.

ATTELAGE

Crochet d'attelage avant.

A l'arrière sont prévus, sur demande, un crochet rigide réglable en hauteur et une barre oscillante sur secteur.

INSTALLATION ELECTRIQUE

TENSION V 12

ALTERNATEUR

Puissance maximale à 2400 tr/mn environ W 400
Régulateur automatique de tension incorporé.

BATTERIE

12 V capacité 143 Ah (à la décharge en 20 h).

DEMARREUR

A commande électromagnétique puissance 3,5 kW.

APPAREILS D'ECLAIRAGE

Projecteurs avant à faisceau asymétrique avec lampe code-phare de 45/40 W et lampe de 5 W pour feux de position.

Feux arrière de position et d'éclairage de plaque avec lampe de 5 W.

APPAREILLAGES DIVERS

- Témoin des feux de position (lampe de 4 W).
- Témoin de pression d'huile moteur insuffisante (lampe de 4 W).
- Témoin de fonctionnement anormal de l'installation de charge de la batterie (lampe de 4 W).
- Avertisseur sonore.
- Prise de courant.
- Indicateur de niveau de combustible.
- Indicateur de température d'eau de refroidissement du moteur.

RELEVAGE HYDRAULIQUE

A effort et à position contrôlés, avec possibilité de contrôle mixte de la position et de l'effort.

Dispositif régulateur de la sensibilité.

Prise de pression pour commande de vérins séparés à simple effet.

Distributeur auxiliaire pour commande de vérin à distance à simple ou à double effet (voir page 24).

Prise d'huile dans le carter de pont arrière par pompe à engrenages type FIAT/Plessey A 31 XP, entraînée directement par le moteur par l'intermédiaire des pignons de la distribution.

Vitesse de la pompe, moteur tournant à 2400 tr/mn	. tr/mn	2800
Débit correspondant l/mn	39,5
Tarage du clapet de sécurité kg/cm ²	190 (186 bar*)
Dispositif d'attelage des outils 3 points (catégorie 2).		

(*) Unité de mesure du Système International (S.I.).

EQUIPEMENTS ACCESSOIRES ET COMBINAISONS SPECIALES

La liste suivante comprend tous les équipements accessoires et les combinaisons spéciales envisagées pour les modèles 1000 super et 1000 DT super. Leur fourniture peut varier suivant ce qui est établi par le Réseau de Vente.

- Préfiltre à air sur capot.
- Tracteur sans filtre à air.
- Lestage pour essieu avant (dix, seize, vingt six plaques de fonte et support, poids total **kg 294 - 468 - 762**).
- Lestage sur roues arrière (deux, quatre, six masses de fonte: poids total **kg 100 - 200 - 300**) ne se montent pas avec pneumatiques 23.1/18-26 et 23.1/18-30.
- Tracteur rapide (couple conique 10/47) (non compatible avec la prise de force proportionnelle à l'avancement).
- Distributeurs auxiliaires (1-2 ou 3) à adapter au relevage hydraulique pour la commande des vérins à distance, à simple ou à double effet (filetage des trous de raccordement des tuyauteries: **mm 20 x 1,5** ou raccords à attache rapide) (voir page 24).
- Frein hydraulique de remorque à 1 ou 2 distributeurs et sa commande hydraulique à distance (France seulement).
- Frein à main à fonctionnement indépendant.

- Batterie de **176 Ah** (à la décharge en 20 heures), à charge normale, sèche ou tropicale.
- Témoin lumineux des projecteurs avant en phare (non compatible avec la prise de courant unipolaire).
- Projecteur arrière pour travail de nuit (lampe de 35 W).
- Prise de courant unipolaire (non compatible avec le témoin des projecteurs avant en phare).
- Arbre de prise de force 1" ³/₄ à 6 cannelures (pour prise de force à 540 tr/mn).
- Prise de force proportionnelle à l'avancement (non compatible avec le couple conique 10/47).
- Tracteur sans prise de force.
- Tracteur sans relevage hydraulique, mais avec pompe et tuyauteries.
- Tracteur sans relevage hydraulique.
- Grille de protection du radiateur contre la poussière, la boue, les feuilles.
- Tracteur sans siège.
- Châssis de sécurité (applicable seulement avec ailes renforcées).
- Attelage à barre oscillante sur secteur ou avec crochet rigide réglable en hauteur (voir page 25).
- Garde boue pour roues avant.
- Support de levier de commande de frein de remorque.
- Crochet pour remorque semi-portée (France seulement).
- Crochet d'attelage arrière Rockinger (voir page 26).
- Tracteur « allégé » pour montage de cabine SIAC.
- Thermostarter.
- Coin pour arrêt du tracteur.
- Tracteur avec ailes simples ou renforcées pour châssis de sécurité et cales de 50 à 80 mm, équipé avec phares asymétriques à deux filaments, feux de position avant et arrière, indicateurs de direction avant et arrière, feux de stop et prise de courant DIN à 7 pôles (cet équipement peut être complété avec phares avant à lampe jaune, avec témoin de clignotant de 2ème remorque, feux de détresse et thermostarter).
- Barre d'attelage à trous.
- Pneumatiques avant et arrière (pour modèle 1000 super voir page 44 ; pour modèle 1000 DT super voir page 51).

TRACTEUR Mod. 1000 DT super

"DOUBLE TRACTION"



Le tracteur **Mod. 1000 DT super** est pourvu de quatre roues motrices au lieu des roues arrière seulement. Le pont avant, équipé d'un différentiel, est entraîné par la boîte de vitesses par l'intermédiaire de pignons de renvoi et d'un arbre de transmission.

Le crabotage et le décrabotage de la traction avant sont commandés par un levier. Nous avons mentionné ici les seules règles d'utilisation de la traction avant, ses caractéristiques de construction et les listes d'équipements accessoires qui diffèrent de celles du tracteur 1000 super à 12 et 16 vitesses. Pour ce qui ne figure pas dans ces pages, il y a lieu de se reporter aux divers chapitres de la notice et à la planche d'entretien annexe.

UTILISATION DE LA TRACTION AVANT

Le crabotage et le décrabotage de la traction avant sont commandés par le levier indiqué sur la figure 31 ; les deux manoeuvres sont effectuées le tracteur en marche, mais non en virage ni sous effort.

La traction avant a pour but d'améliorer l'adhérence au sol ; les avantages qu'elle assure sont particulièrement appréciables quand le tracteur travaille en terrains accidentés, boueux, glissants, en pente et dans toutes mauvaises conditions.

La traction avant ne doit être utilisée que **lorsque cela est absolument nécessaire**. Ne pas l'utiliser dans les déplacements sur route.

REMARQUE - Pour éviter une usure anormale des pneumatiques, ceux-ci doivent être gonflés aux pressions prescrites (voir le tableau joint à la notice).

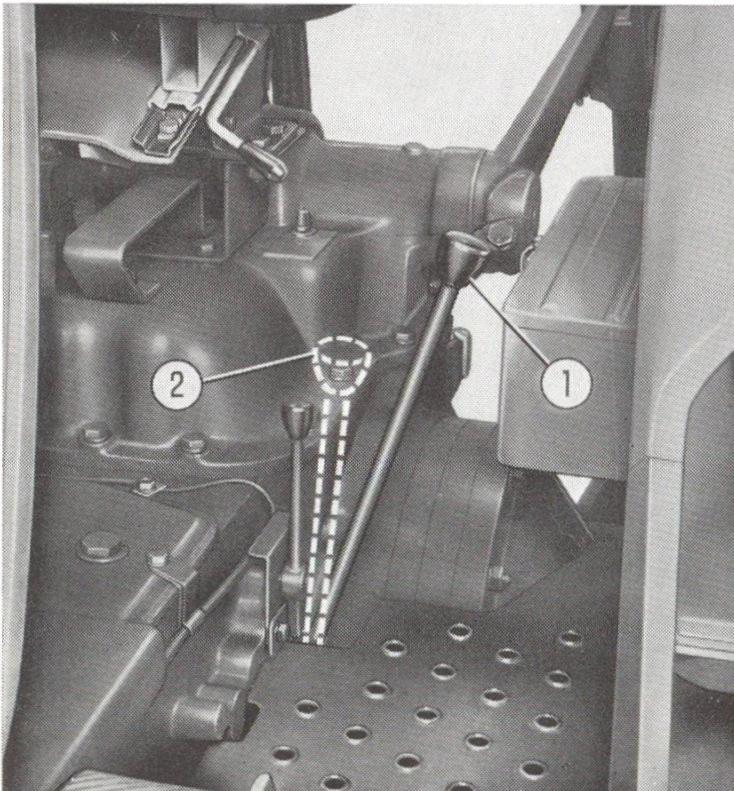


Fig. 31. - Levier de crabotage de la traction avant.

1. Traction crabotée.
2. Traction avant décrabotée.

CARACTERISTIQUES

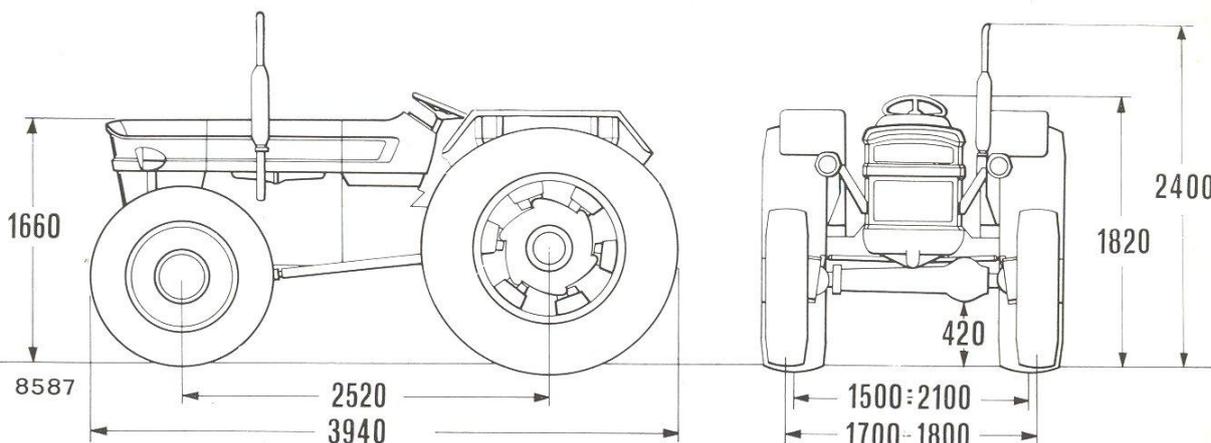
Différences par rapport au tracteur 1000 super. Voir page 42.

POIDS

En ordre de marche, avec : pneumatiques 11.2/10-28 et 16.9/14-38, relevage hydraulique avec attelage des outils, barre oscillante sur secteur et châssis de sécurité **kg 3850**

DIMENSIONS

(Avec pneus avant 11.2/10-28 et arrière 16.9/14-38).



Rayon minimal de braquage (sans l'auxiliaire des freins et avec traction avant enclenchée m **6,0**

Pont avant avec différentiel et réducteurs épicycloïdaux dans les roues. Rapport du couple conique . . . **12/30**

Prise de mouvement sur la boîte de vitesses. Rapport des pignons **26/40 et 24/35**

PNEUMATIQUES AVANT

Dimensions des pneumatiques	Jantes correspondantes
11.2/10-28 p.r. 6	W 10-28"
12.4/11-24 p.r. 6	W 10-24"
12.4/11-28 p.r. 6	W 10-28"

PNEUMATIQUES ARRIERE

Dimensions des pneumatiques	Jantes correspondantes
16.9/14-38 p.r. 8	DW 14-38"
18.4/15-34 p.r. 8	DW 14-34"

Appariage prévu des pneumatiques

1000 DT super

12.4/11-24 avec 18.4/15-34
11.2/10-28 avec 16.9/14-38

1000 DT super rapide

11.2/10-28 avec 18.4/15-34
12.4/11-28 avec 16.9/14-38

TRACTEUR AVEC VITESSES RAMPANTES (à la demande)

Le tracteur avec vitesses rampantes (16 vitesses) est muni d'un réducteur supplémentaire couplé à la boîte de vitesses du tracteur à 12 vitesses.

La sélection des vitesses s'effectue toujours à l'aide de deux leviers : un commande la boîte de vitesses et l'autre le réducteur supplémentaire.

Pour passer d'une vitesse lente à une vitesse rampante, débrayer la boîte de vitesses, arrêter le tracteur et déplacer le levier du réducteur supplémentaire (voir fig. 32).

Pour passer d'une vitesse à une autre d'une même gamme, agir sur le levier des vitesses après avoir débrayé.

Le crabotage des vitesses des gammes rapide, moyenne, lente et rampante est facilité par des synchroniseurs.

Pour l'enclenchement de la marche arrière **AR**, il est nécessaire d'arrêter le tracteur.

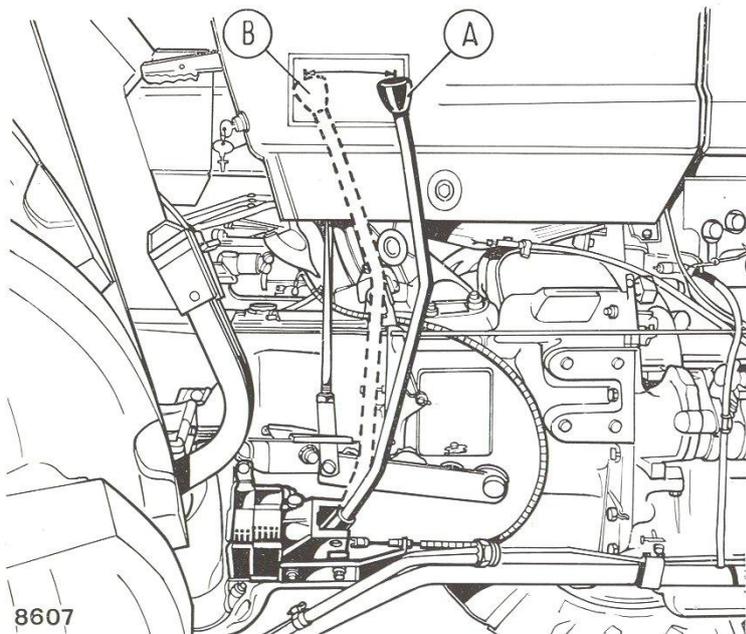


Fig. 32. - Position du levier du réducteur.

- A. Réducteur craboté.
- B. Réducteur décraboté.

CARACTERISTIQUES

Différences par rapport aux tracteurs 1000 super, 1000 DT super voir pages 42-51.

Le poids augmente de 50 kg par rapport au tracteur à 12 vitesses.

VITESSES

En km/h avec moteur au régime de puissance maximale et pneumatiques arrière 16.9/14-38 :

	1è	2è	3è	4è
— vitesses rampantes	0,5	0,7	0,9	1,4
— vitesses lentes	1,5	2,2	2,9	4,3
— vitesses moyennes	3,4	5,1	6,8	10
— vitesses rapides	8,4	12,8	17,1	25
— vitesses arrière	3,5	5,3	7,1	10,3

CABINE CLIMATISEE (à la demande)

La cabine du tracteur est dotée de dispositifs de climatisation permettant de travailler dans des conditions de confort optima. Il est possible, suivant la saison, de ventiler la cabine ou de la chauffer.

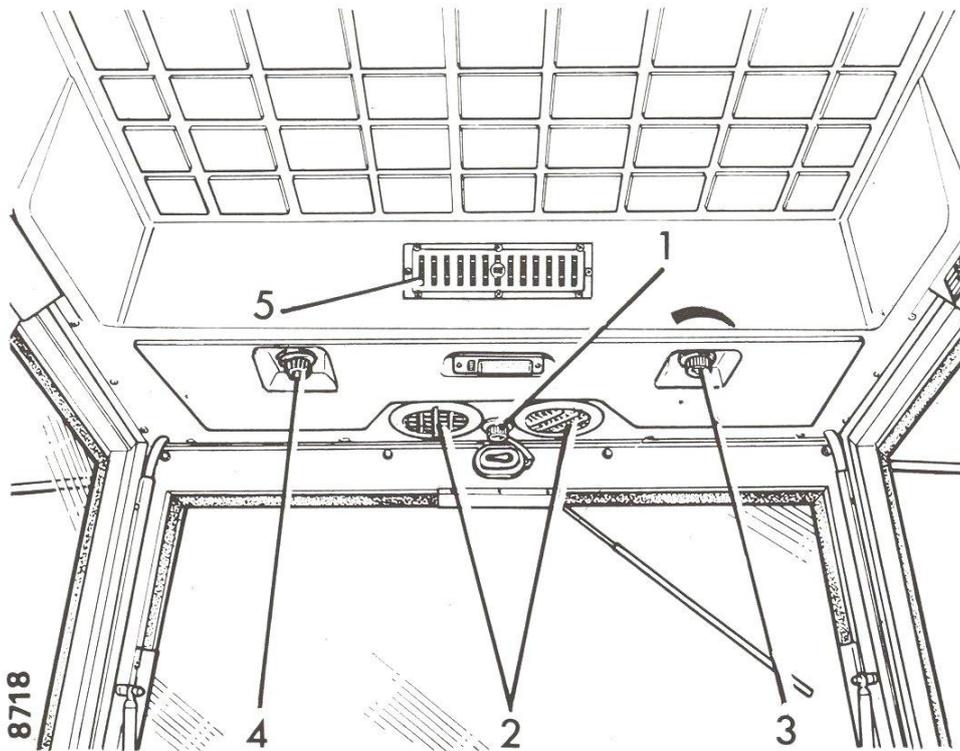


Fig. 33.

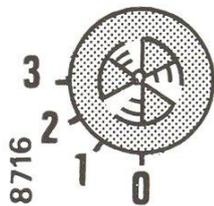
1. Commande du ventilateur d'air - 2. Ouvertures réglables - 3. Bouton de commande du robinet de mise en circuit de l'eau chaude - 4. Prédisposition pour la commande de conditionnement d'air - 5. Grille de réglage du flux d'air.

CHAUFFAGE

Le bouton **3** commande le robinet de mise en circuit de l'eau chaude. Lorsque celui-ci est tourné dans le sens de la flèche rouge, la circulation d'eau est interrompue au niveau de la cabine; seul l'envoi d'air à la température ambiante est possible lorsque le ventilateur fonctionne. Quand le bouton est tourné dans le sens opposé à la flèche, la circulation d'eau chaude s'effectue dans le circuit de la cabine et l'intensité du chauffage est fonction de la ventilation commandée par le bouton **1**.

VENTILATION

Le bouton **1**, fig. 33 commande le ventilateur d'air dont la direction du flux peut être orientée par le positionnement des deux « ouvertures réglables » **2**, fig. 33 de part et d'autre du bouton de commande qui peut occuper **quatre** positions différentes :



- 0 - Arrêt
- 1 - Petite vitesse de ventilation
- 2 - Vitesse moyenne de ventilation
- 3 - Grande vitesse de ventilation

Lorsque la poignée est tirée en bas comme indiqué en **2**, le ventilateur aspire l'air venant de l'extérieur.

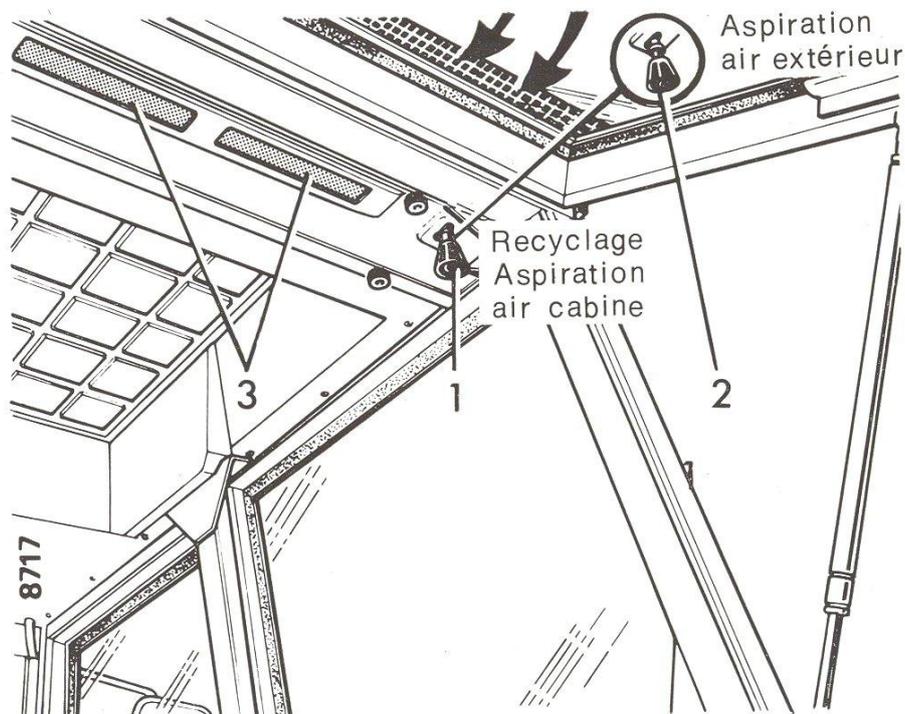


Fig. 34.

Il est possible également de fermer l'aspiration de l'air extérieur en positionnant la poignée **1** au premier cran, l'air aspiré par le ventilateur est alors celui de la cabine qui est recyclé à travers le filtre en passant par les orifices **3**.

NOTA - La grille **5**, fig. 33 sert à régler l'afflux d'air à l'intérieur de la cabine quand on ventile en circuit fermé.

LONGUE INACTIVITE DU TRACTEUR

Lorsque le tracteur doit rester inactif pendant plus d'un mois, prendre les précautions suivantes.

■ Le moteur est équipé d'une pompe d'injection rotative, s'en tenir pour cela aux instructions de la page 14.

■ Protéger le moteur de la façon suivante :

a) Pour des périodes d'inactivité d'environ 1 mois : ne pas prendre de précautions particulières si l'huile n'a pas plus de 100 heures de travail. Si, par contre l'huile a plus de 100 heures, procéder comme indiqué au point *b*.

b) Pour des périodes d'arrêt supérieures à un mois, vidanger l'huile moteur chaud, faire le plein avec de l'huile **FIAT AMBRA** et faire fonctionner le moteur à mi-régime pendant quelques minutes.

c) Changer l'huile du filtre à air à bain d'huile et en nettoyer la cuvette.

■ Ne pas vidanger le circuit de refroidissement du moteur : en période d'hiver, s'assurer que le mélange d'eau et de liquide **FIAT « PARAFLU 11 »** qui est dans le circuit, est dans les proportions prescrites. Pour cela, s'en tenir aux indications page 40.

■ Procéder au nettoyage général du tracteur et le garer dans un local non poussiéreux ni humide.

■ Remplir complètement de gas-oil les réservoirs à combustible.

■ Démontez la batterie et la ranger dans un local à l'abri du gel ; la charger tous les mois.

■ Disposer des chandelles ou autres supports sous les essieux, afin de maintenir les roues au-dessus du sol. Le tracteur étant soulevé, il est recommandé de dégonfler les pneumatiques.

■ Si possible, recouvrir le tracteur d'une bâche.

Les données de cette notice sont fournies à titre indicatif et pourraient se révéler caduques à la suite de modifications apportées par le constructeur, à n'importe quel moment, pour des raisons techniques ou commerciales ainsi que pour satisfaire aux normes en vigueur dans les différents Pays.
Pour toute information, nous prions le client de bien vouloir s'adresser au Concessionnaire ou à la Filiale FIAT les plus proches.

IMPRIME EN ITALIE

FIAT
Someca

FIAT MATERIEL AGRICOLE
Société Anonyme au capital de 60 000 000 F
rue des Rochettes - 91150 MORIGNY-CHAMPIGNY
Tél. 494.80.85 R.C. PARIS 76B 305 493 835

FIAT TRATTORI S.p.A. - Assistenza Tecnica e Ricambi - Imprimé 603.04.624 - IV-1976 - 2000
1re Edition Tipografia Torinese S.p.A.