

300

SOMECA
FIAT

guide d'usage et d'entretien

ATTENTION

Les tracteurs actuels possèdent des clignotants qui ne figurent pas dans la notice. La commande se trouve à gauche sous le commutateur de démarrage. Les voyants d'indicateurs de direction se trouvent juste sous le tableau de bord, à gauche pour le tracteur, à droite pour la remorque.

Pour les opérations d'entretien il convient de noter que : l'huile **MOBIL DELVAC 20 W-40** est remplacée par l'huile **MOBILAND UNIVERSAL 20 W-40** (ou **10 W-30** pour des températures très basses).

La graisse **MOBIL GREASE MP** est remplacée par la graisse **MOBIL GREASE SUPER**.

Page 34 - Régulateur de tension RC2/12 B.

Page 36 - L. ECLAIRAGE

Projecteur avant (lampes à 2 filaments)	W	45/40
Feu arrière gauche de position, clignotant, plaque minéralogique, (2 lampes)	W 5 et 21	
Feu arrière droit de position et clignotant (2 lampes)	W 5 et 21	
Feux avant droit et gauche, clignotants	{ (2 lampes) .. W 5 { (2 lampes) .. W 21	
Projecteur arrière	W 35	
Ampoule du tableau de bord	W 5	
Témoin de pression d'huile	W 5	
Témoin de charge	W 5	
Témoins des clignotants (2 lampes)	W 5	

t r a c t e u r

300

***utilisation
entretien
caractéristiques***

Les descriptions et illustrations réunies dans la présente publication s'entendent sans engagement ; pour cette raison, **FIAT FRANCE FFSA SOMECA** se réserve le droit, sans être obligée de mettre à jour, d'apporter au tracteur **300** les modifications d'organes et d'accessoires qu'elle jugera utiles au bon fonctionnement de ce matériel.

PROPRIÉTÉ RÉSERVÉE
1^{ère} EDITION - N° 10.785
MAI 1972
650 EXEMPLAIRES

FFSA - SOMECA
116, rue de Verdun - 92 - Puteaux
FORMATION-INFORMATION TECHNIQUE
25, rue Pleyel - 93 - Saint-Denis

CONSEILS PRÉLIMINAIRES

Pour maintenir votre tracteur en bon état de fonctionnement et éviter l'usure prématurée des organes les plus délicats et les plus sollicités, il est indispensable de l'utiliser rationnellement et de procéder à son entretien correct.

Le temps nécessaire à cet entretien qui, sur le moment, peut paraître superflu, procure finalement lorsque l'on dresse le bilan des heures gagnées sur la « vie du tracteur » un bénéfice tel qu'il serait dispendieux de ne pas y apporter tout le soin désirable. Le guide d'usage et d'entretien que nous avons établi à votre intention, résume les caractéristiques du tracteur, son utilisation et son entretien.

Nous attirons 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 dans une atmosphère poussiéreuse, 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 **8.000** km de marche et que **1.000** heures de travail par an du tracteur correspondent à plus de **45.000** km pour un camion.

VISITES DE 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'œuvre. 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 1^{er} mois suivant la livraison (environ 100 heures d'utilisation).
- 3° Avant la fin de la garantie, soit entre le dixième et le douzième mois.

II

IDENTIFICATION DU TRACTEUR

NUMÉRO DE SÉRIE DU MOTEUR

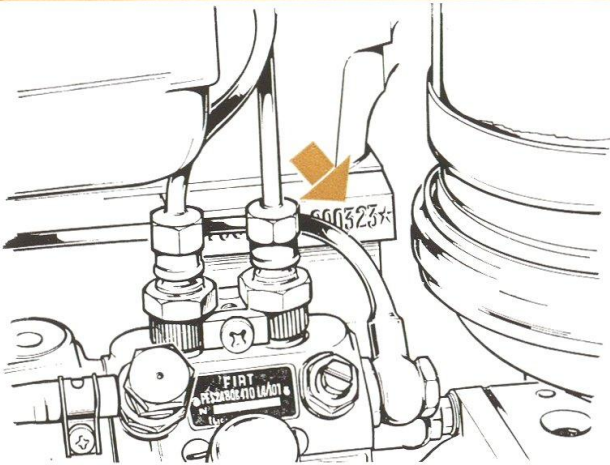


FIG. 1

Frappé à froid sur le côté droit à l'avant du bloc moteur.

NUMÉRO DE SÉRIE DU TRACTEUR



FIG. 2

Frappé à froid sur la face arrière de la boîte de vitesses.

PLAQUE DU CONSTRUCTEUR

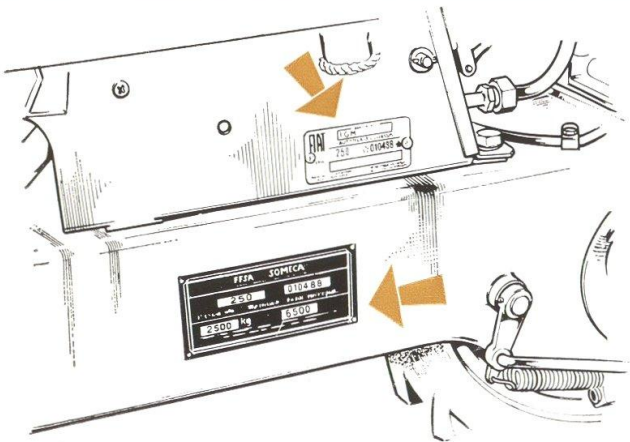


FIG. 3

Fixée latéralement sur la paroi gauche du châssis, elle comporte le type du tracteur et le numéro de série.

Dans les pages ci-après les commandes et les instruments de contrôle sont décrits dans le même ordre numérique que sur la fig. 4.

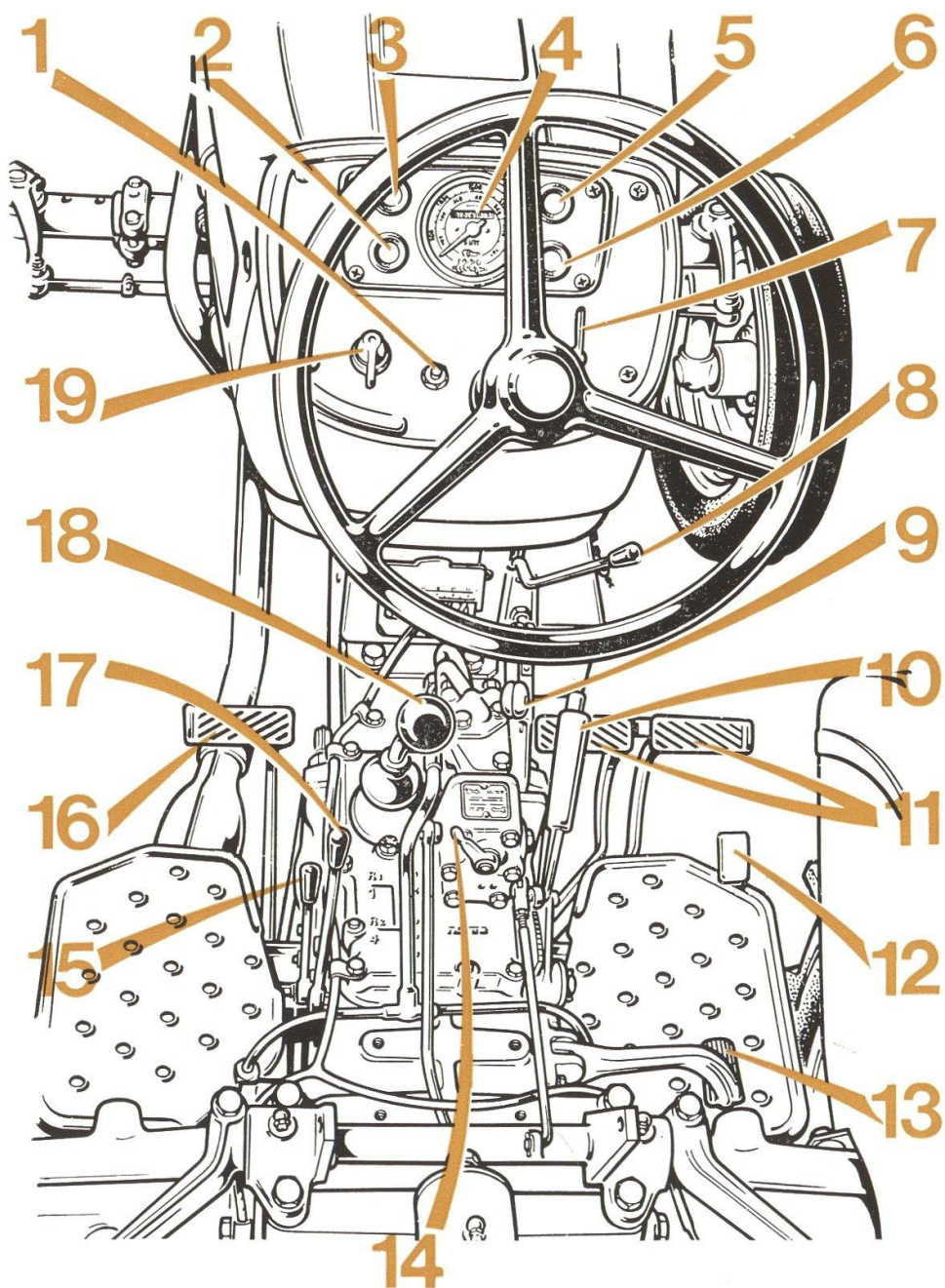


FIG. 4

COMMANDES ET INSTRUMENTS DE CONTROLE

1 - AVERTISSEUR SONORE

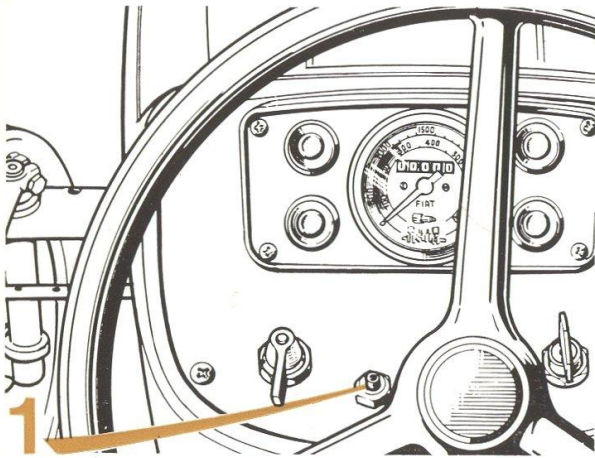


FIG. 5

En appuyant sur le bouton (1) on assure la liaison avec l'avertisseur urbain conforme aux prescriptions du code de la route.

2 - VOYANT DE TEMPÉRATURE DU MOTEUR

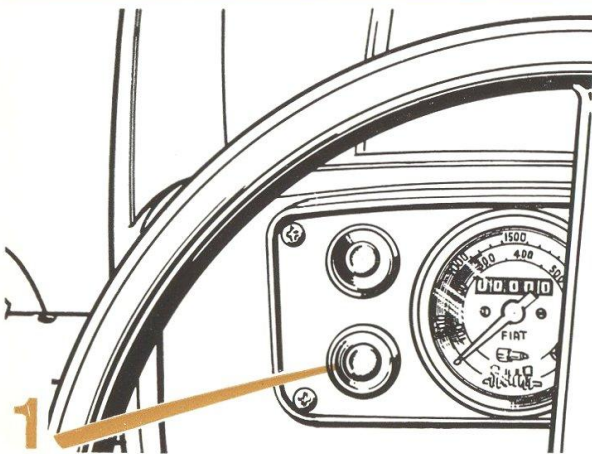


FIG. 6

Dans les conditions normales de fonctionnement le voyant (1) est éteint.

Il **s'allume** (rouge) lorsque la température de l'eau du circuit de refroidissement est supérieure à la normale.

3 - VOYANT DE PRESSIION D'HUILE

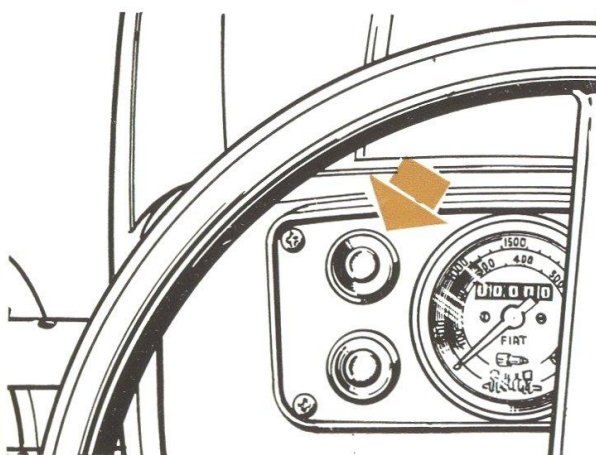


FIG. 7

Placé en haut et à gauche du tableau de bord, le voyant rouge, marqué « PRESS », s'allume dès que la clé du contacteur général est amenée dans la position « 1 » (fig. 11).

Il doit s'éteindre dès que le moteur tourne ; s'il reste allumé, arrêter immédiatement le moteur et rechercher la cause du manque de pression d'huile.

4 - HOROTACHYMÈTRE

L'aiguille du compteur indique :

- le régime moteur ;
- le régime correspondant de la prise de mouvement (un trait de repère indique le régime normalisé de cette dernière : 540 tr/mn).

L'horotachymètre au centre du cadran est un totalisateur d'heures de travail à cinq chiffres :

Chiffres sur fond noir :

heures de travail.

Chiffre sur fond rouge :

dixièmes d'heure.

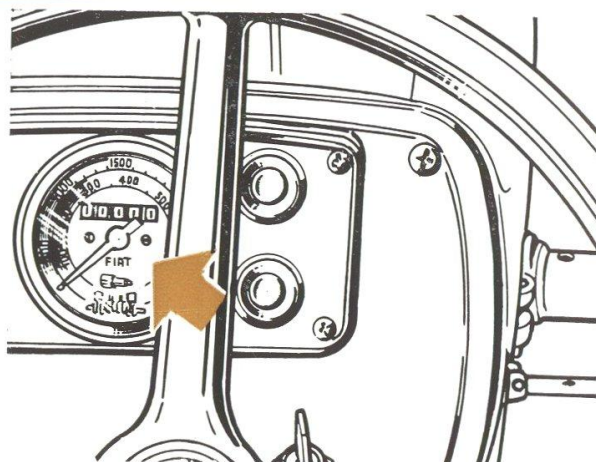


FIG. 8

5 - ÉCLAIRAGE DU TABLEAU DE BORD

L'ampoule située dans le hublot (1) éclaire le tableau de bord et permet de s'assurer que les projecteurs sont allumés lorsque le contacteur général est en position 2-3-4- ou 5 (voir Fig. 11).

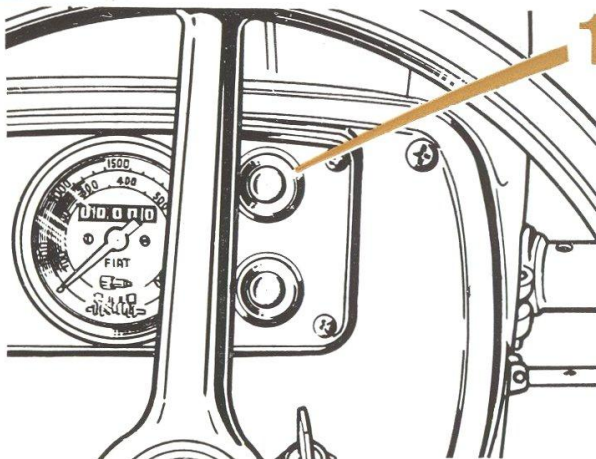


FIG. 9

6 - VOYANT DE CHARGE DE LA BATTERIE

Placé en bas et à droite du tableau de bord, cet indicateur lumineux permet de contrôler le comportement de l'alternateur, du régulateur de tension et du telerupteur. Le voyant s'allume à l'arrêt dès que la clé du contacteur général (voir Fig. 11) est au premier cran. Moteur en marche, il s'éteint immédiatement et ne doit s'éclairer pour aucun régime du moteur.

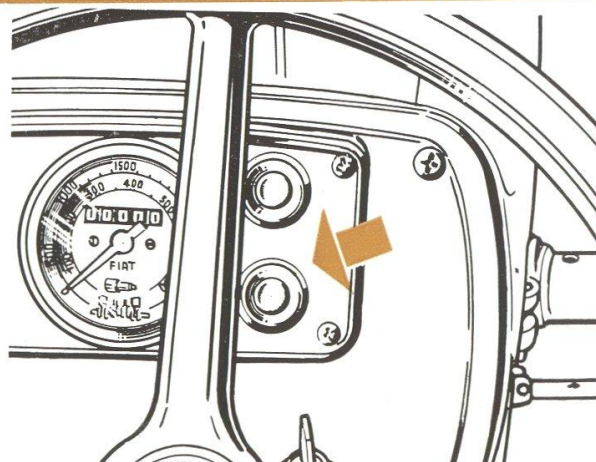


FIG. 10

7 - CONTACTEUR GÉNÉRAL

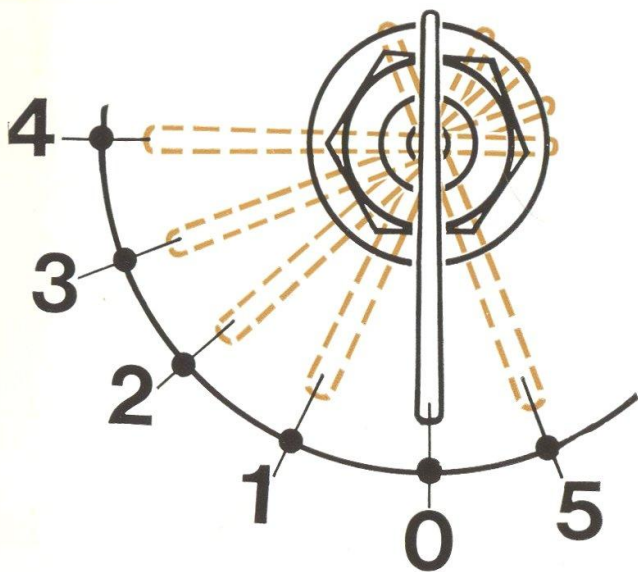


FIG. 11

La clé peut occuper six positions.

- **0. COUPURE** : clé verticale.

Puis en faisant tourner la clé vers la gauche :

- **1^{er} CRAN** : envoi du courant au commutateur de mise en route du moteur, aux voyants de charge de la batterie et de pression d'huile.

- **2^e CRAN** : identique au 1^{er} cran plus éclairage du tableau de bord, veilleuses, plaque minéralogique, feu rouge arrière et prise de courant.

- **3^e CRAN** : comme au 2^e cran, plus éclairage des projecteurs avant en code.

- **4^e CRAN** : comme au 2^e cran, plus éclairage des projecteurs avant en phare.

- **5^e CRAN** : en faisant pivoter la clé à droite par rapport à la position coupure, éclairage des projecteurs avant en veilleuse, plaque minéralogique, feu rouge arrière et prise de courant. Cette position est prévue quand le tracteur est à l'arrêt.

8 - LEVIER D'ACCÉLÉRATEUR A MAIN

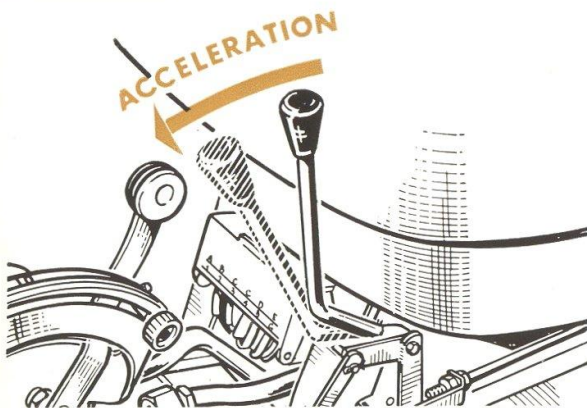


FIG. 12

— Lorsque le levier est poussé vers l'avant le moteur tourne au ralenti.

— En amenant progressivement le levier vers l'arrière on peut obtenir tous les régimes intermédiaires.

— Le régime maximal est atteint lorsque le levier arrive en bout de course vers l'arrière.

9 - MANETTE DE RELEVAGE HYDRAULIQUE

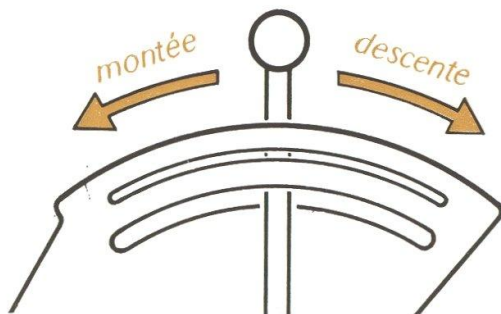


FIG. 13

La manette de relevage permet d'abaisser ou de relever l'outil.

POUSSÉE VERS L'AVANT: abaissement de l'outil.

TIRÉE VERS L'ARRIÈRE: relevage de l'outil.

III

COMMANDES ET INSTRUMENTS DE CONTROLE

10 - FREIN A MAIN

Le levier à main agit sur les deux roues motrices et sert uniquement de frein de parking.

- Pour freiner amener le levier vers le haut.
- Pour dégager les freins appuyer d'abord sur le bouton (1) en bout de la poignée avant de repousser le levier vers le bas.

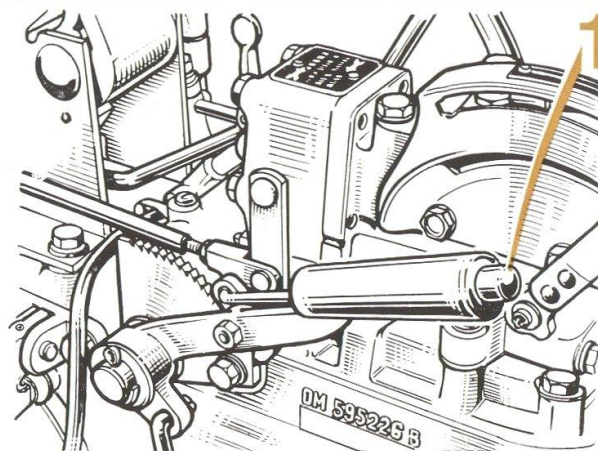


FIG. 14

11 - FREINS A PIED

La commande de freins s'effectue au moyen de deux pédales indépendantes, une pour chaque roue arrière.

Le freinage sur une seule roue est utile pour réaliser un virage très court.

Les pédales peuvent être rendues solidaires par une languette (1).

L'action simultanée sur les deux pédales est rendue nécessaire pour effectuer un freinage efficace sur route en particulier.

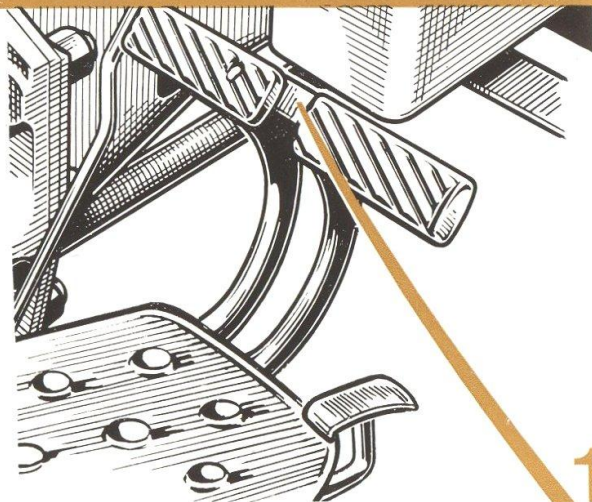


FIG. 15

12 - PÉDALE D'ACCÉLÉRATEUR ET D'ARRÊT DU MOTEUR

Pour faciliter les manœuvres du tracteur sur route, on peut utiliser l'accélérateur à pied après avoir ramené le levier d'accélérateur en position de ralenti vers l'avant.

Cette même pédale sert également à couper l'alimentation en combustible du moteur. Pour arrêter le moteur il suffit donc de soulever la pédale au maximum.

IMPORTANT :

Pour des raisons d'économie de combustible ne jamais utiliser l'accélérateur à pied lors des travaux des champs.

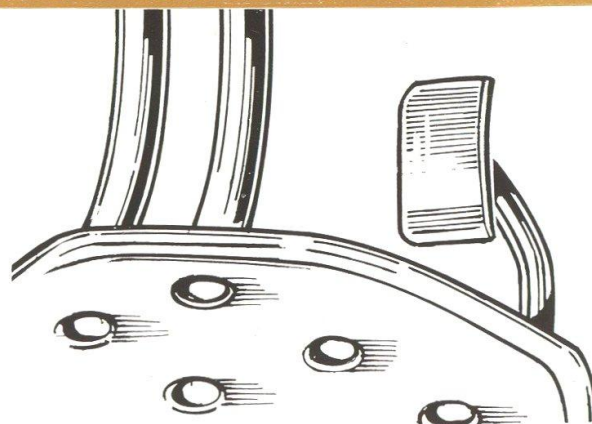


FIG. 16

13 - PÉDALE DE BLOCAGE DU DIFFÉRENTIEL

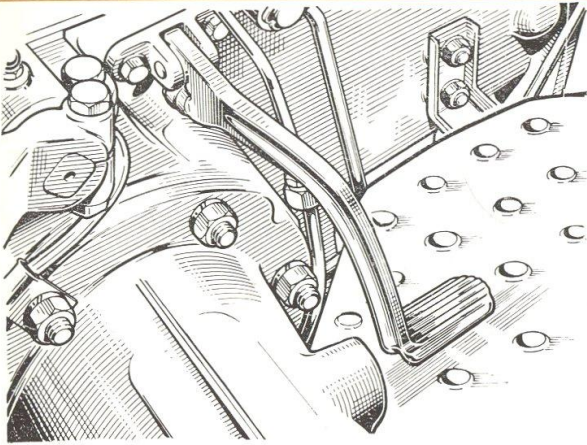


FIG. 17

En appuyant énergiquement sur cette pédale on bloque le différentiel, c'est-à-dire que l'on assure une liaison rigide entre les demi-arbres des roues motrices qui tournent alors obligatoirement à la même vitesse. Cette liaison est particulièrement utile pour les travaux lourds, surtout les labours durant lesquels une roue a tendance à patiner davantage que l'autre.

14 - MANETTE DE SÉLECTION DU RELEVAGE HYDRAULIQUE

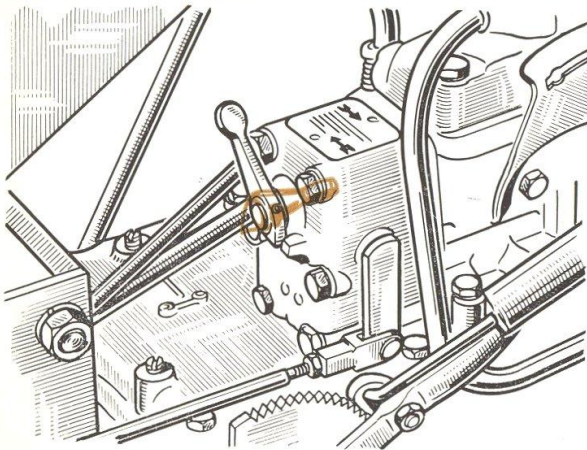


FIG. 18

Elle peut occuper 2 positions :
(vue de l'arrière)

A GAUCHE : travail en effort contrôlé.

A DROITE : travail en position contrôlée.

NOTA : pour passer de position contrôlée en effort contrôlé et vice-versa, il est indispensable d'amener les bras de relevage en position haute.

15 - LEVIER DE COMMANDE DE PRISE DE MOUVEMENT VENTRALE

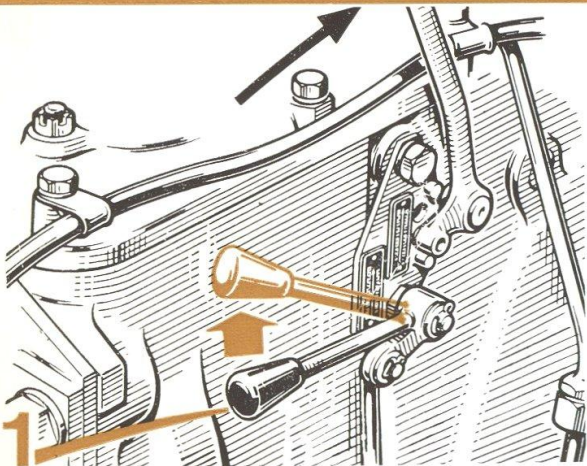


FIG. 19

La prise de force ventrale est plus particulièrement utilisée pour la commande de la barre de coupe latérale.

- Pour la mettre en rotation :
- Enclencher d'abord le levier de commande des prises de force arrière comme il est écrit plus loin (fig. 22).
- Amener la manette de commande de la prise de force ventrale (1) vers le haut.

16 - PÉDALE D'EMBRAYAGE

A l'état de repos, pédale en position haute l'embrayage est en friction. Il assure dans ces conditions la liaison avec la boîte de vitesses et l'ensemble des prises de mouvement si une vitesse est enclenchée ou une prise de mouvement crabotée.

Pour débrayer il suffit d'appuyer à fond sur la pédale.

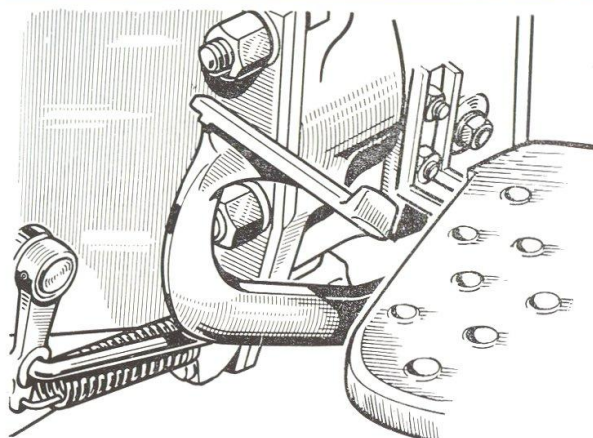


FIG. 20

17 - LEVIER DE COMMANDE DES PRISES DE MOUVEMENT ARRIÈRE

2 prises de mouvement sont disposées à l'arrière du tracteur.

- La prise de force normalisée (1) 1''3/8 tourne à 540 tr/mn pour 2120 tr/mn du moteur.
- La prise de force rapide (2) de diamètre 1'' soit 25,4 mm comporte 10 cannelures et tourne au même régime que le moteur.

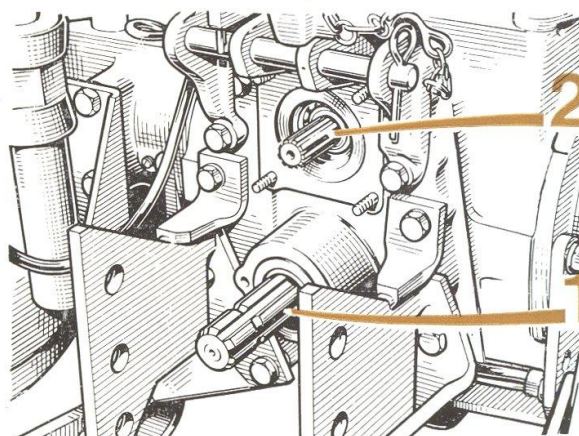


FIG. 21

Les deux fonctionnent simultanément.

Pour les enclencher

- Débrayer.
- Attendre quelques instants pour faciliter le crabotage.
- Porter le levier de commande (3) vers l'arrière de sorte à amener l'ergot de l'extrémité du levier dans le trou supérieur.

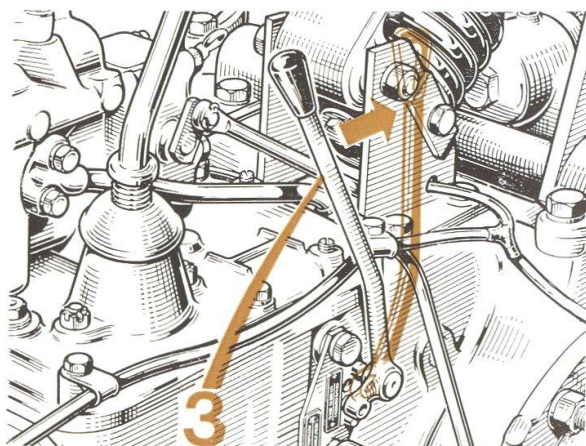


FIG. 22

18 - LEVIER DE CHANGEMENT DE VITESSES

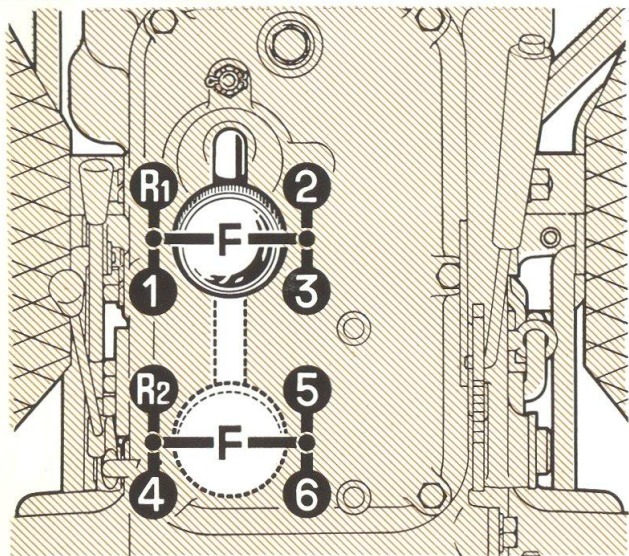


FIG. 23

Le levier de vitesses peut occuper 2 points morts.

POINT MORT AVANT : vitesses lentes.

POINT MORT ARRIÈRE : vitesses rapides. Sur la figure sont représentées les positions du levier en fonction de la gamme des vitesses possibles.

- 1 = 1^{re} vitesse
- 2 = 2^e vitesse
- 3 = 3^e vitesse
- R¹ = 1^{re} vitesse arrière
- F = point mort vitesse lentes
- 4 = 4^e vitesse
- 5 = 5^e vitesse
- 6 = 6^e vitesse (prise directe)
- R² = 2^e vitesse arrière
- F = point mort vitesse rapides

19 - COMMUTATEUR DE DÉMARRAGE

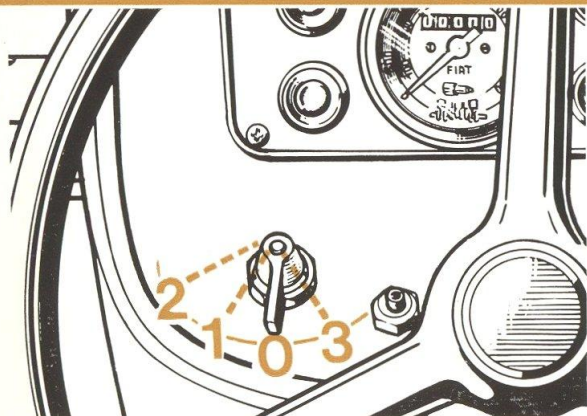


FIG. 24

Le commutateur n'a d'action que si le contacteur général est enclenché. Il peut occuper quatre positions :

POSITION 0 : coupure.

POSITION 1 : mise en circuit du thermostat.

POSITION 2 : lancement du démarreur après réchauffage (par temps froid).

POSITION 3 : lancement en direct du démarreur (température ambiante modérée).

20 - MANETTE DU DISTRIBUTEUR AUXILIAIRE (livré sur demande)



FIG. 25

Ce distributeur auxiliaire est destiné à la commande des vérins à distance simple ou double effet.

POUSSÉE VERS L'AVANT : rentrée de la tige de vérin.

TIRÉE VERS L'ARRIÈRE : sortie de la tige de vérin.

IMPORTANT : ne pas intervenir sur cette manette si le branchement des tuyauteries n'est pas réalisé.

A - TABLEAU DES APPROVISIONNEMENTS

ORGANES A RAVITAILLER	QUANTITÉ (litres)	QUALITÉ
Réservoir à combustible	29	Fuel domestique.
Système de refroidissement	7	Eau de pluie.
Carter moteur y compris filtres et tuyauteries	3,8	Huile MOBIL DELVAC 20 W/40
Pompe d'injection et régulateur	0,25	Huile MOBIL DELVAC 20 W/40
Filtre à air	0,30	Huile MOBIL DELVAC 20 W/40
Boîte de vitesses et transmissions (y compris carter de prises de mouvement)	6	Huile MOBIL DELVAC 20 W/40
Réducteur des roues motrices (par réducteur)	1,9	Huile MOBIL DELVAC 20 W/40
Boîtier de direction	0,8	Huile MOBIL DELVAC 20 W/40
Roues avant	—	Graisse MOBIL GREASE MP
Relevage hydraulique	3	Huile MOBIL DELVAC 20 W/40
Poulie de battage	0,25	Huile MOBIL DELVAC 20 W/40
Démarrreur (roue libre)		Graisse MOBIL GREASE MP

MISE EN ROUTE ET ARRÊT DU TRACTEUR

A - PURGE DU CIRCUIT D'ALIMENTATION

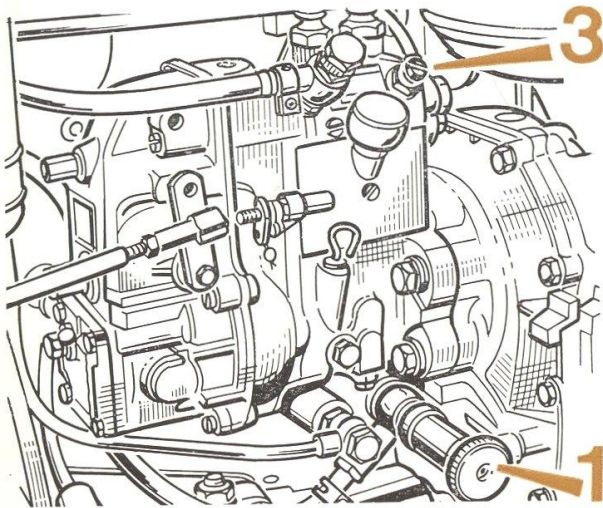


FIG. 26

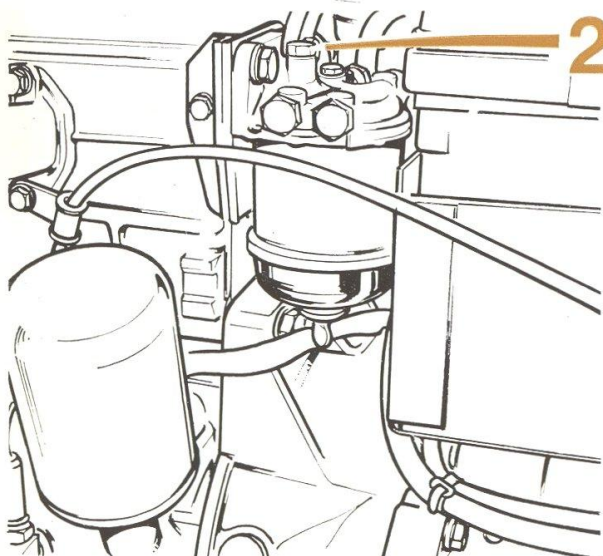


FIG. 27

La purge du circuit d'alimentation est nécessaire après une longue période d'inactivité, après le remplacement d'une cartouche filtrante ou dans le cas où l'on a laissé le combustible s'épuiser. Ouvrir le robinet situé sous l'avant du réservoir et à l'aide de la pompe à main procéder au remplissage des canalisations et du filtre en donnant plusieurs impulsions après avoir dévissé le chapeau (1).

Procéder à la purge d'air du circuit d'alimentation de la manière suivante :

— dévisser de deux tours le purgeur (2) situé à la partie supérieure du filtre à cartouche ;

— actionner le piston de la pompe d'amorçage jusqu'à ce que le combustible s'écoule sans bulle d'air par l'orifice de ce purgeur.

— Revisser le purgeur (2) ;

— dévisser de deux tours la vis de purge (3) située à l'avant de la pompe d'injection ;

— recommencer à actionner la pompe à main d'alimentation, puis dès que le combustible sort sans bulle d'air, revisser la vis de purge (3) ;

— après quelques coups de pompe supplémentaires, revisser à fond le chapeau (1) de cette dernière de sorte à éviter les entrées d'air dans le circuit d'alimentation.

NOTA — La même opération est à effectuer chaque fois que l'on a laissé le combustible du réservoir se vider entièrement.

V

MISE EN ROUTE ET ARRÊT DU TRACTEUR

B - DÉMARRAGE DU MOTEUR A FROID [température ambiante modérée]

1° S'assurer que le levier de vitesses (1) est au point mort (PM vitesses lentes ou PM vitesses rapides)

2° Engager la clé (2) du contacteur général et la faire pivoter au 1^{er} cran, le voyant de charge de la batterie doit s'allumer.

3° Amener le levier d'accélérateur (3) aux trois quarts de sa course.

4° Faire pivoter sur la droite, et à fond le commutateur de démarrage (4) et le lâcher rapidement dès que le moteur démarre.

C - DÉMARRAGE DU MOTEUR (basse température ambiante)

Si la température extérieure est inférieure à 0 °C opérer de la façon suivante :

Lever le rideau de radiateur à fond ; pour ce faire, il suffit de rabattre le capot (1) vers l'avant. Le rideau (2) est alors accessible et il convient d'amener la tringle (3) dans les crans supérieurs (4).

— Après avoir effectué les 3 premières opérations décrites dans le chapitre précédent :

4° faire pivoter à gauche au 1^{er} cran le commutateur de démarrage (4) Fig. 28 et le maintenir fermement dans cette position pendant **10 à 15 secondes** de sorte à faire agir le thermostarter.

5° enclencher le commutateur de démarrage (4) Fig. 28 en le poussant à fond sur la gauche et le lâcher dès que le moteur démarre.

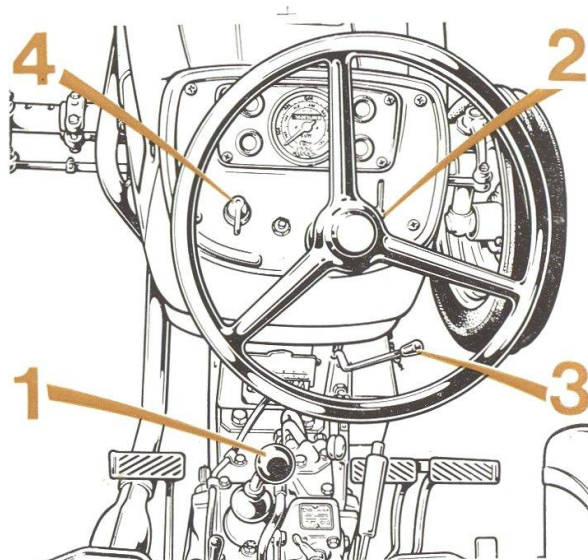


FIG. 28

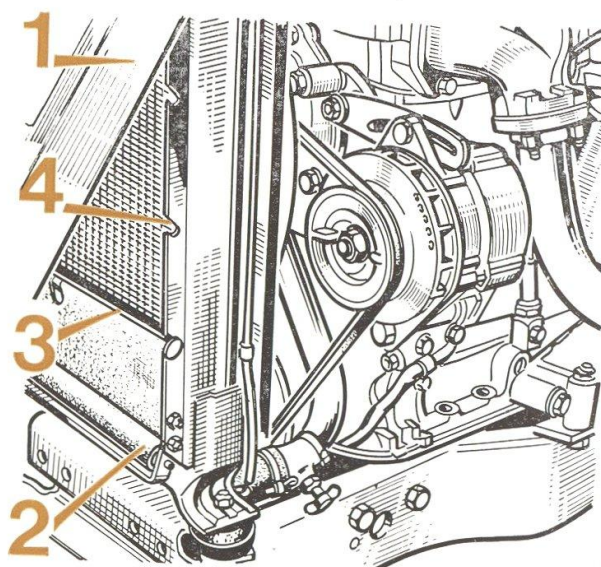


FIG. 29

A - POSITION CONTROLÉE ET POSITION FLOTTANTE

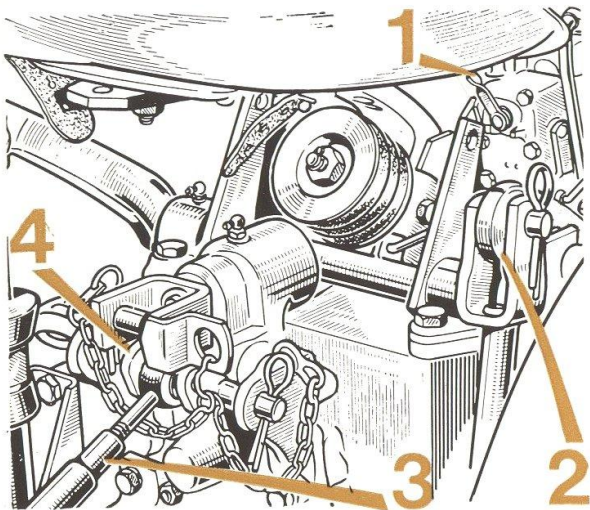


FIG. 30

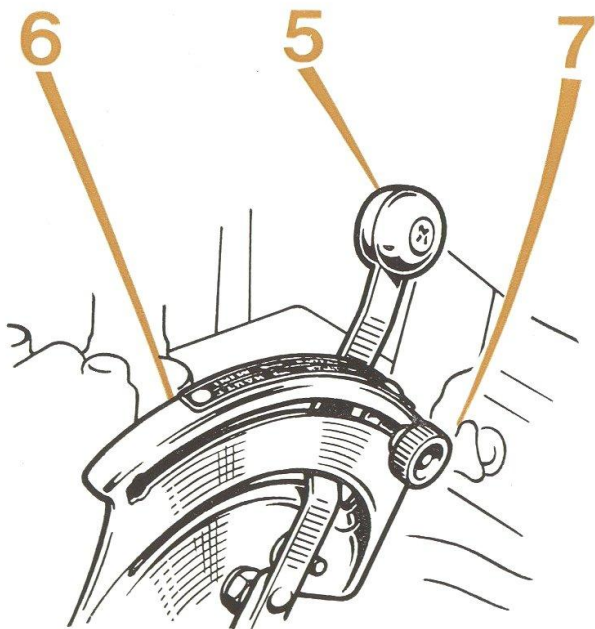


FIG. 31

1° POSITION CONTROLÉE (fig. 30)

La manette de sélection (1) est amenée à gauche conformément à l'indication portée sur la plaquette du distributeur.

ATTENTION :

Ne manœuvrer la manette de sélection que les bras de relevage (2) en position haute.

— Le bras de poussée (3) est broché sur le support fixe inférieur, qui doit être utilisé également pour le transport et le travail en position flottante.

A chaque position du levier de commande (5) sur le secteur de réglage (6) correspond une hauteur bien déterminée des bras de relevage (2) donc de l'outil. Le minimum de hauteur est obtenu lorsque le levier de commande est à fond de course vers l'avant. Inversement le relevage total s'obtient en amenant le levier en butée vers l'arrière.

En travail, pour des outils non équipés de roues ou de patins de limitation de terrage mais qui doivent occuper une position toujours identique, il suffit de régler la butée (7) lorsque la profondeur désirée est atteinte. En portant le levier de commande (5) au contact de cette butée on retrouve un terrage de l'outil strictement égal sur un terrain plan.

Si le sol est dur ou l'outil léger, il y a intérêt pour atteindre rapidement la profondeur de travail à dépasser la butée (7) par déplacement latéral du levier de commande (5) et à pousser ce dernier à fond de course pour le rappeler ensuite sous la butée.

2° POSITION FLOTTANTE (fig. 30)

Comme pour l'utilisation en position contrôlée :

- Amener la manette de sélection (1) à gauche.
- Brocher le bras de poussée (3) sur le support fixe (4).

Par contre la profondeur de travail étant limitée par une roue de jauge ou un patin appartenant à l'outil le relevage est utilisé comme un simple releveur d'outils.

B - EFFORT CONTROLÉ

3° EFFORT CONTROLÉ

Ce système concerne uniquement les outils destinés à travailler le sol (charrues, cultivateurs de tous genres, pulvérisateurs, etc). Son intérêt essentiel est l'amélioration sensible de l'adhérence du tracteur obtenue par l'apport du poids de l'outil entièrement porté auquel vient s'ajouter la réaction du sol devant l'outil qui le travaille.

Il est donc particulièrement indiqué de l'utiliser pour les travaux sur terrains de mauvaise adhérence et sur tous types de sols pour les travaux réclamant un effort de traction important.

a) Précautions d'attelage (fig. 32)

Bien que tous les types d'outils soient adaptables pour le travail en effort contrôlé certaines précautions sont à respecter si l'on veut obtenir le meilleur rendement.

- En travail la chape de 3° point doit être bloquée.
- Pas de roue de jauge.
- Distance (A fig. 32) séparant les chevilles d'attelage de la pointe de l'outil supérieure à 500 mm.
- Bras de poussée le plus horizontal possible.
- Talonnage de l'outil réduit au minimum.

b) Utilisation (fig. 33)

- Amener la manette de sélection (1) à droite sans omettre de soulever au préalable les bras de relevage (2) au maximum de leur course.
- Brocher le bras de poussée (3) sur le support mobile supérieur.

NOTA - Le support mobile (4) est strictement réservé au fonctionnement du relevage en effort contrôlé. Tant en position contrôlée qu'en position flottante et en transport utiliser le support fixe inférieur (5).

L'utilisation au terrain est similaire à celle de la position contrôlée :

- Recherche de la profondeur de travail optimale en jouant sur la position du levier de commande du relevage (5) (fig. 31). Plus le levier sera poussé vers l'avant et plus la profondeur dans le terrain sera grande.
- Fixation de la profondeur de travail par la butée (7 fig. 31).

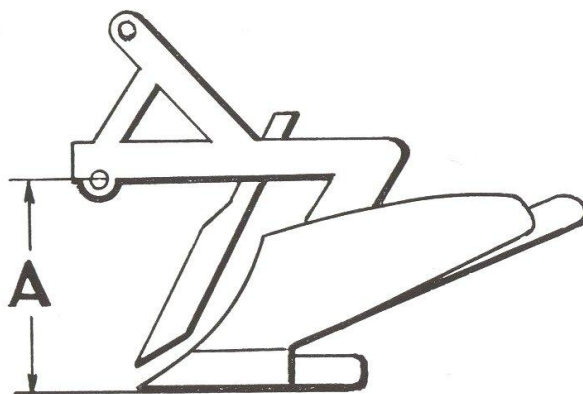


FIG. 32

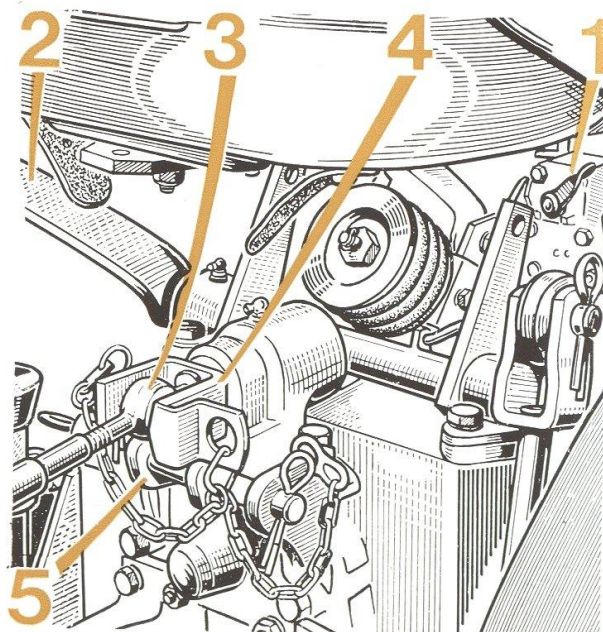


FIG. 33

A - TOUTES LES 10 HEURES DE TRAVAIL

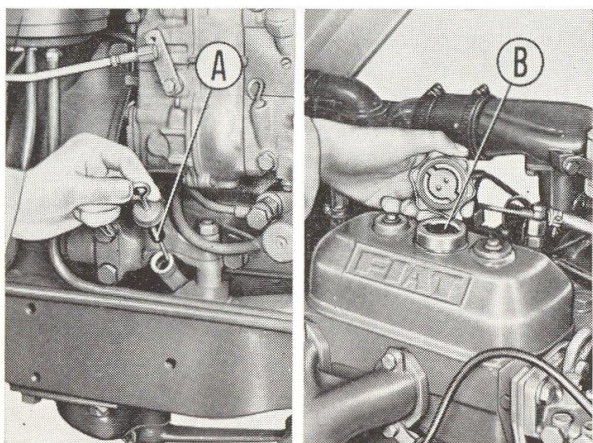


FIG. 34

1. Carter moteur

tous les jours d'utilisation s'assurer que le niveau d'huile est compris entre les repères « MIN » et « MAX » frappés sur la jauge **A**. Ajouter le cas échéant de l'huile **MOBIL DELVAC 20 W/40** par l'orifice **B** du bouchon du reniflard situé sur le cache culbuteurs du moteur sans jamais dépasser le trait « MAX » de la jauge **A**.

Dans les quelques jours précédant la vidange n'ajouter de l'huile que si le niveau est très voisin du « MIN » de la jauge.

NOTA - Ce contrôle sera effectué sur un terrain parfaitement horizontal.

Le contenu du filtre à cartouche retourne dans le carter après plusieurs heures d'arrêt. Aussi pour plus d'exactitude dans la mesure, y-a-t-il intérêt à mettre le moteur en route quelques instants afin de remplir ce filtre. Bien entendu attendre quelques minutes après l'arrêt du moteur avant d'effectuer le contrôle du niveau.

Ne pas omettre d'effectuer la première vidange lorsque le tracteur est neuf après **60 heures de travail**.

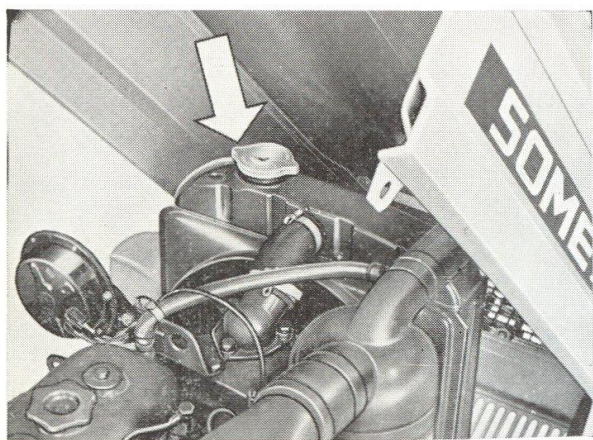


FIG. 36

2. Radiateur

tous les jours d'utilisation, vérifier le niveau d'eau et le parfaire si nécessaire à l'aide d'eau de pluie.

Le moteur étant chaud et le niveau très bas, éviter de remplir brutalement le circuit d'eau froide.

De temps en temps souffler les ailettes de refroidissement du radiateur à l'air comprimé. A l'approche de la période d'hiver envisager de remplir le radiateur d'un mélange Antigel.

Un papillon collé sur le radiateur vous signale si le circuit de refroidissement comporte de l'Antigel à la livraison (protection jusqu'à $- 25^{\circ}\text{C}$).

A - TOUTES LES 10 HEURES DE TRAVAIL (suite)

3. Filtre à air

Le moteur étant arrêté depuis au moins un **quart d'heure**, de sorte que l'huile en suspension dans la masse filtrante soit redescendue dans la cuve **A** déposer cette dernière en desserrant la clé du collier d'étanchéité. L'huile doit atteindre le repère **B** estampé sur la cuve sans le dépasser.

Elle devra être changée lorsqu'elle sera devenue trop visqueuse par suite des impuretés et de la poussière qu'elle contient ou qu'un dépôt d'environ 1 cm se sera formé dans le fond de la cuve **A**.

NOTA : La vérification toutes les 10 heures n'a qu'une valeur indicative.

Durant les périodes sèches et l'utilisation pour certains travaux (moissonnage-battage, hersage, etc) durant lesquels la présence de poussières dans l'air est particulièrement importante, un contrôle deux fois par jour pourrait être nécessaire.

Lors de la dépose de la cuve **A** pour vérification du niveau d'huile, s'assurer de la propreté du tube central.

Les colliers de la durite d'admission doivent être fortement serrés afin que le moteur n'aspire pas d'air non filtré.

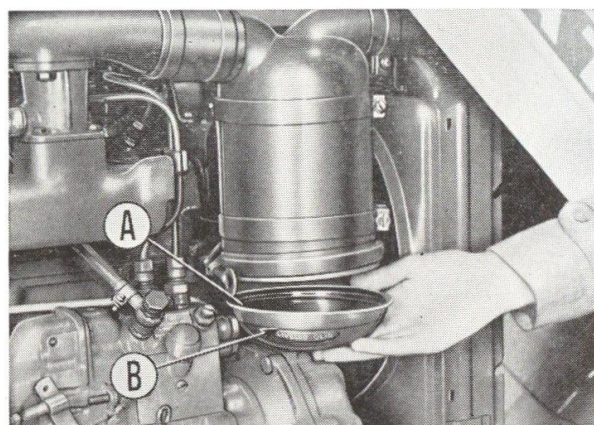


FIG. 37

B - TOUTES LES 50 HEURES DE TRAVAIL

4. Embrayage

Injecter de la graisse **MOBIL GREASE MP**. Mieux vaut graisser modérément (2 ou 3 coups de pompe) et fréquemment que rarement et abondamment pour éviter que l'excès de graisse aille se répandre sur le disque d'embrayage.

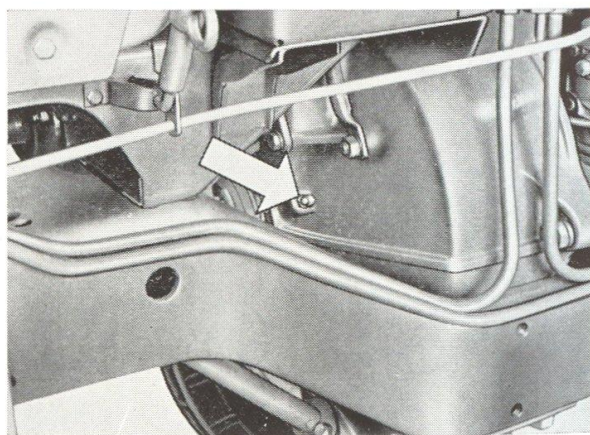


FIG. 38

B - TOUTES LES 50 HEURES DE TRAVAIL (suite)

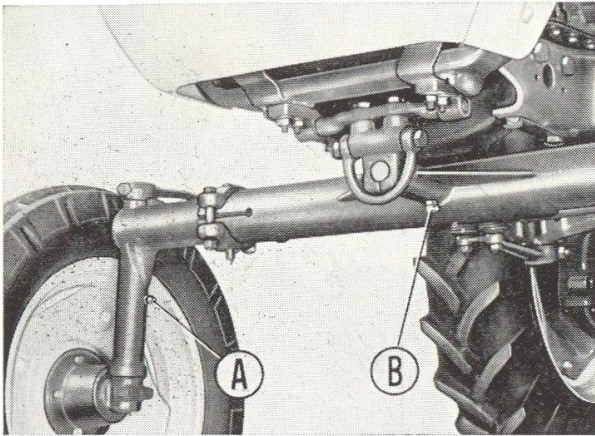


FIG. 39

5. Fusées et pivots d'essieu avant

Injecter de la graisse **MOBIL GREASE MP.**
(3 graisseurs : un sur l'axe central B, un sur
chaque pivot A).

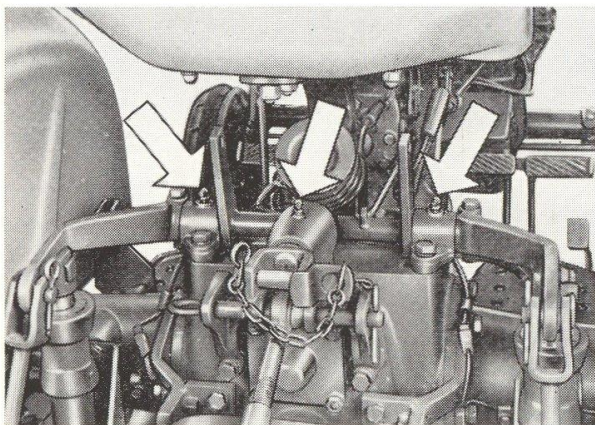


FIG. 40

6. Relevage hydraulique

Injecter de la graisse **MOBIL GREASE MP.**
(3 graisseurs).

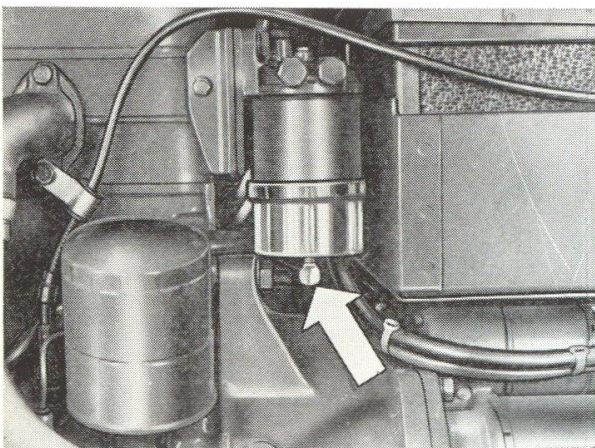


FIG. 41

7. Filtre à combustible

Dès que la cuve en verre renferme de
l'eau, dévisser de 3 à 4 tours la vis à oreilles
ainsi que la vis de purge du filtre pour
faciliter l'évacuation tout en actionnant la
pompe d'alimentation ;

— l'opération étant terminée, resserrer bien
à fond la vis à oreilles et la vis de purge.

B - TOUTES LES 50 HEURES DE TRAVAIL (suite)

8. Poulie motrice

Vérifier que l'huile affleure au bouchon de niveau. Si nécessaire ajouter de l'huile **MOBIL DELVAC 20 W/40**.

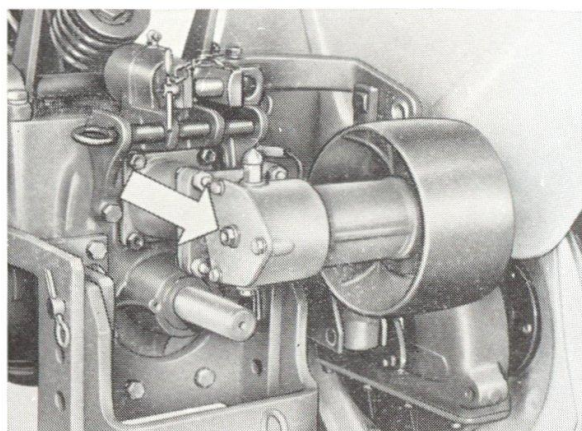


FIG. 42

C - TOUTES LES 200 HEURES DE TRAVAIL

9. Carter d'huile moteur

Vidanger l'huile du carter moteur après avoir dévissé le bouchon (voir flèche).

— Le bouchon de vidange étant remis en place faire le plein d'huile par l'orifice du bouchon du reniflard **B** (fig. 34) à l'aide de 3,8 litres d'huile :

MOBIL DELVAC 20 W/40

Effectuer la vidange au retour du travail de sorte qu'avec l'huile chaude les impuretés en suspension soient facilement évacuées.

NOTA - Ne pas oublier que la première vidange doit se faire après 60 heures d'utilisation.

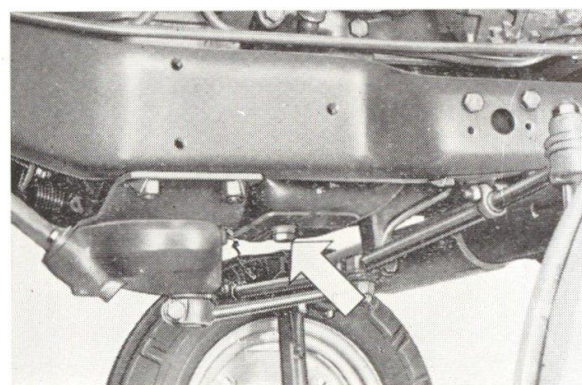


FIG. 43

10. Pompe d'injection et régulateur

Dévisser le bouchon **A** et après avoir laissé s'écouler le gas-oil resserrer le bouchon **A**.

Compléter avec de l'huile **MOBIL DELVAC 20 W/40** jusqu'au niveau de la jauge **B**.

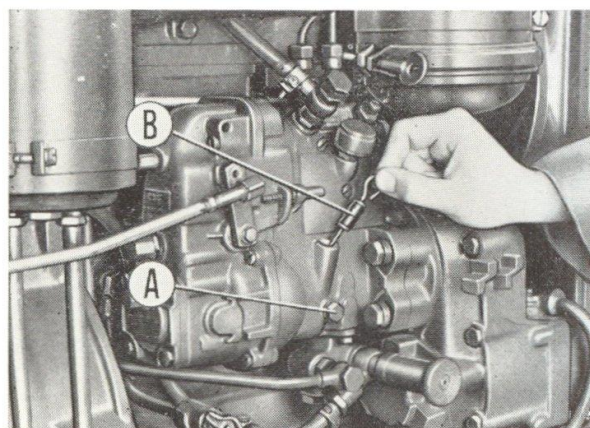


FIG. 44

C - TOUTES LES 200 HEURES DE TRAVAIL (suite)

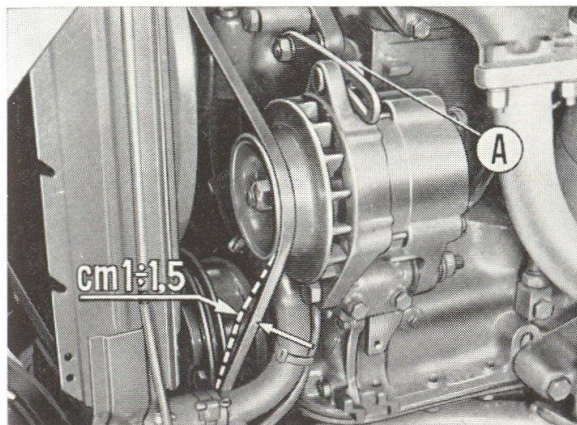


FIG. 45

11. Courroie du ventilateur

Vérifier la tension de la courroie de commande du ventilateur et de l'alternateur.

S'assurer que la flèche de la courroie mesurée entre le vilebrequin et l'alternateur est comprise entre **1 et 1,5 cm** sous une pression du doigt de l'ordre de **5 à 7 kg**.

Le cas échéant desserrer la vis **A** et faire pivoter l'alternateur vers l'extérieur de façon à obtenir la tension préconisée.

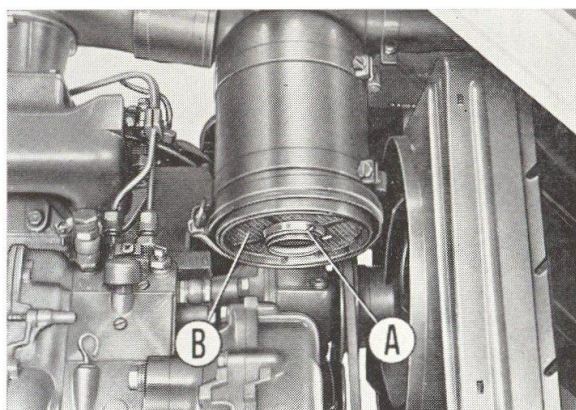


FIG. 46

12. Filtre à air

Déposer la cuve et sortir la masse filtrante **B** après avoir retiré le circlips **A**.

Nettoyer à l'aide de pétrole : la cuve, la masse filtrante amovible et le tube central. Refaire le niveau d'huile de la cuve jusqu'au repère à l'aide d'huile **MOBIL DELVAC 20 W/40**.

Laisser égoutter la masse filtrante et l'humecter d'huile avant remontage avec la cuve.

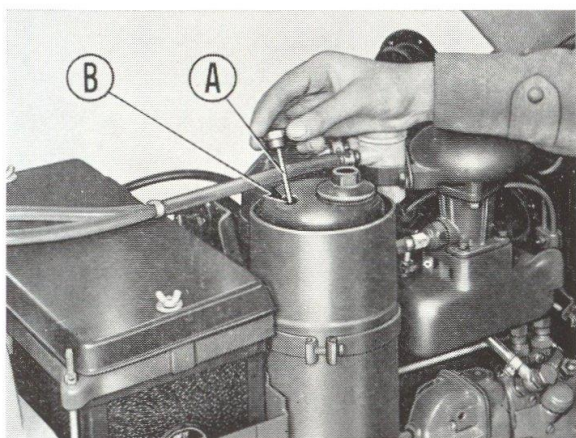


FIG. 47

13. Réservoir d'huile du relevage hydraulique

Dévisser le bouchon de la jauge **A** et vérifier si le niveau atteint le repère tracé sur la jauge.

Le cas échéant ajouter de l'huile **MOBIL DELVAC 20 W/40** par l'orifice **B**.

NOTA : Il est indispensable d'effectuer ce contrôle après avoir abaissé complètement les bras de relevage.

VII

GRAISSAGE ET ENTRETIEN

C - TOUTES LES 200 HEURES DE TRAVAIL (suite)

14. Batterie

Moteur arrêté, batterie reposée et froide, vérifier que le niveau d'électrolyte est au-dessus des plaques.

Eventuellement ajouter de l'eau distillée (0,5 cm au-dessus des plaques).

En période chaude, réaliser ce contrôle plus fréquemment.

Ne jamais ajouter d'acide.

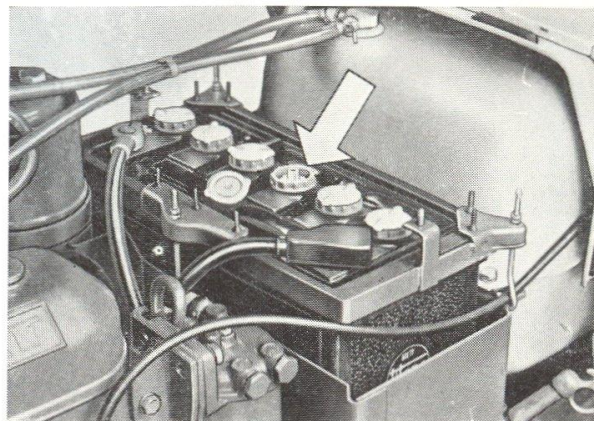


FIG. 48

15. Filtre à combustible

— Evacuer le gas-oil par la vis à oreilles :

— dévisser la vis de fixation **A** de la cartouche ;

— remettre en place une cartouche neuve **B** après avoir nettoyé la cuve de décantation au pétrole ;

— bien serrer la vis de fixation **A**.

— procéder à la purge d'air en dévissant la vis de purge et en actionnant le levier de la pompe d'alimentation jusqu'à ce que le combustible s'écoule sans bulle d'air, puis rebloquer la vis de purge.

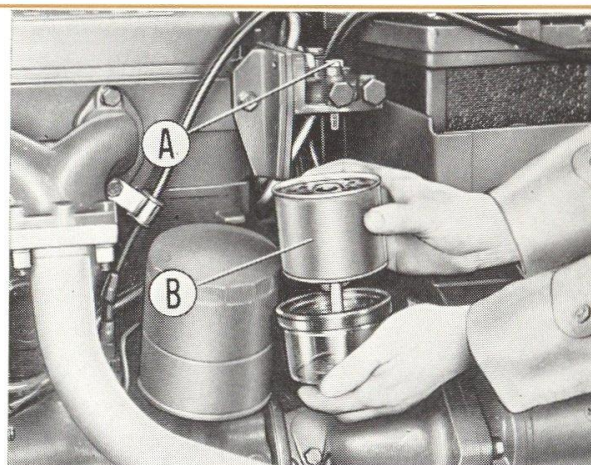


FIG. 49

D - TOUTES LES 400 HEURES DE TRAVAIL

16. Filtre régénérateur d'huile

L'élément filtrant ayant pour rôle d'arrêter tant les gommages que les impuretés formées pendant la combustion, il est indispensable de le changer toutes les deux vidanges du moteur. Pour ce faire :

— dévisser le corps du filtre dans lequel est sertie la cartouche filtrante ;

— remplacer l'ensemble par un élément et un joint neufs.

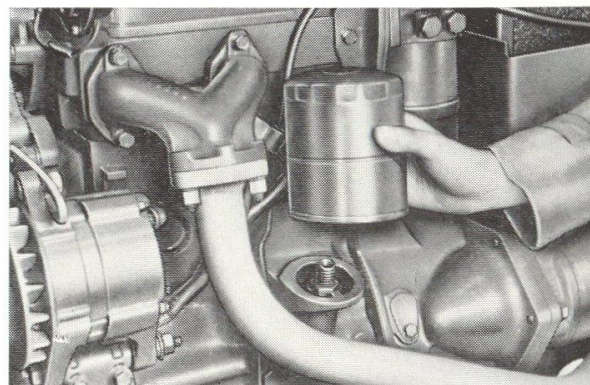


FIG. 50

D - TOUTES LES 400 HEURES DE TRAVAIL (suite)

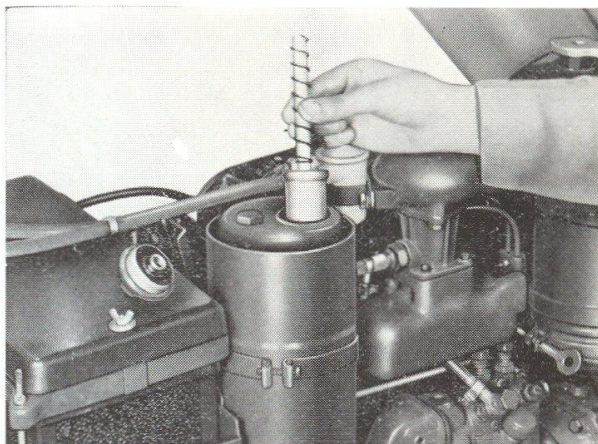


FIG. 51

17. Filtre du relevage hydraulique

- Dévisser le bouchon de grand diamètre situé sur le réservoir, sortir le filtre et le laver en l'immergeant dans du pétrole ainsi que le bouchon.
- Le souffler à l'air ou le laisser sécher.
- Au remontage assurer un serrage énergique du bouchon d'accès au filtre.

NOTA - NE PAS OUBLIER de procéder à un premier nettoyage après 40 HEURES DE MARCHE lorsque le tracteur est neuf.

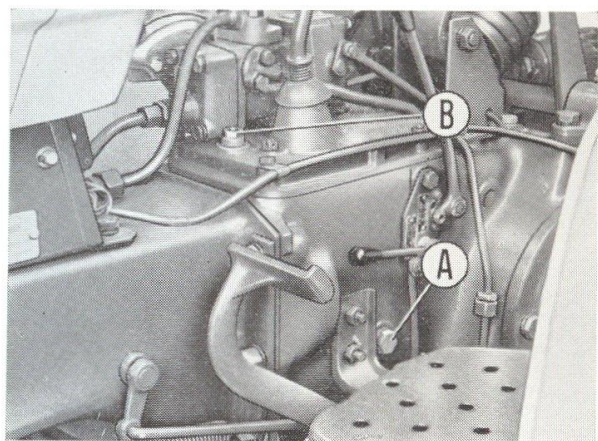


FIG. 52

18. Boîte de vitesses

S'assurer que l'huile parvient au bouchon de niveau **A**.

Le cas échéant ajouter de l'huile **MOBIL DELVAC 20 W/40** par le bouchon **B** pour faire le complément.

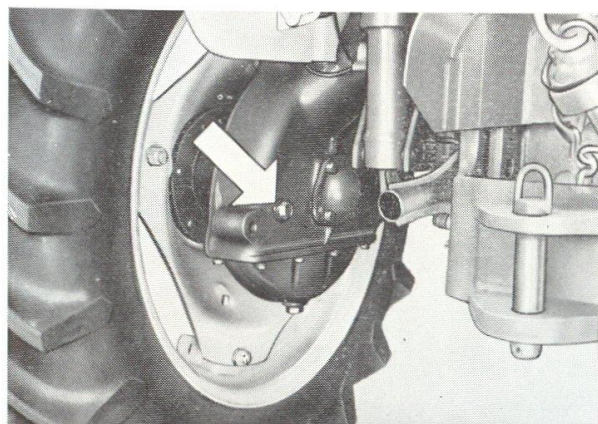


FIG. 53

19. Réducteurs des roues motrices

S'assurer que l'huile affleure au bouchon de niveau (flèche). Eventuellement ajouter par ce même orifice de l'huile **MOBIL DELVAC 20 W/40**.

VII

GRAISSAGE ET ENTRETIEN

D - TOUTES LES 400 HEURES DE TRAVAIL (suite)

20. Boîtier de direction

Vérifier que l'huile arrive au bouchon (voir flèche).

Refaire le niveau, si nécessaire par ce même bouchon en utilisant de l'huile **MOBIL DELVAC 20 W/40**.

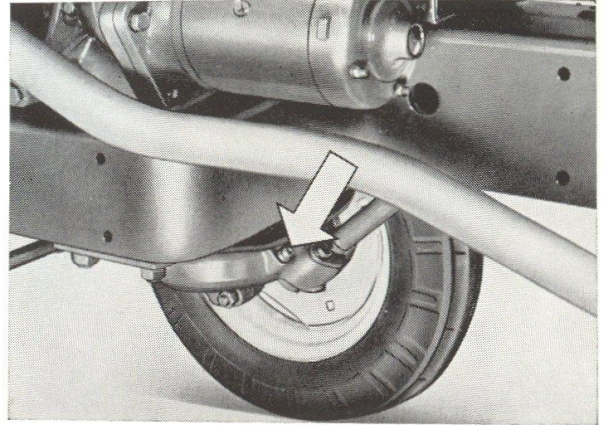


FIG. 54

21. Moyeux des roues avant

— Dévisser le couvercle du moyeu et le remplir de graisse **MOBIL GREASE MP**. Cette opération pourra être effectuée à des intervalles plus rapprochés dans des régions aux sols particulièrement humides.

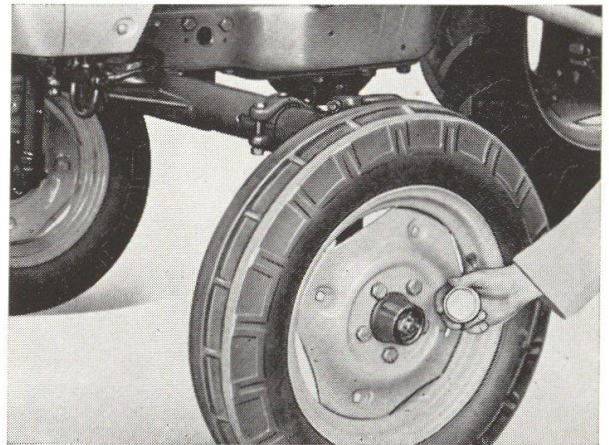


FIG. 55

E - TOUTES LES 800 HEURES DE TRAVAIL

22. Filtre à air

Enlever la cuve inférieure en desserrant la clé.

Détacher la durite et la tuyauterie de récupération des vapeurs d'huile.

Immerger le corps du filtre dans du pétrole pendant une demi-heure environ, le laisser égoutter et avant de le remonter verser quelques gouttes d'huile moteur par le bas de la masse filtrante.

Etablir le niveau dans la cuve à l'aide de 0,30 litre d'huile **MOBIL DELVAC 20 W/40**.

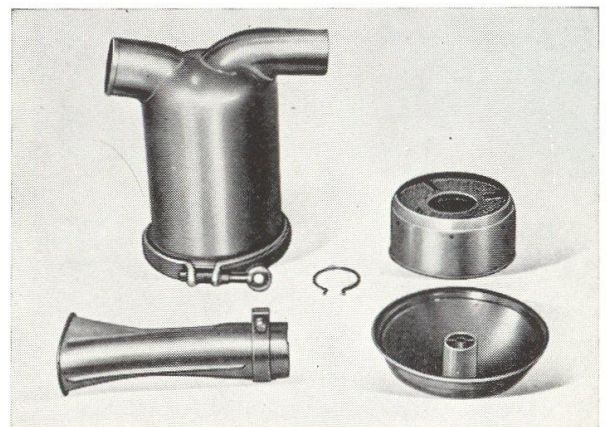


FIG. 56

E - TOUTES LES 800 HEURES DE TRAVAIL (suite)

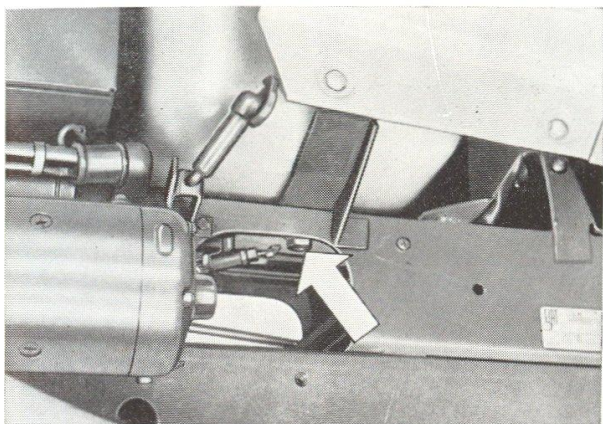


FIG. 57

23. Réservoir à combustible

Le réservoir étant pratiquement vide ôter le bouchon inférieur (flèche) et faire évacuer les impuretés (eau et dépôts).

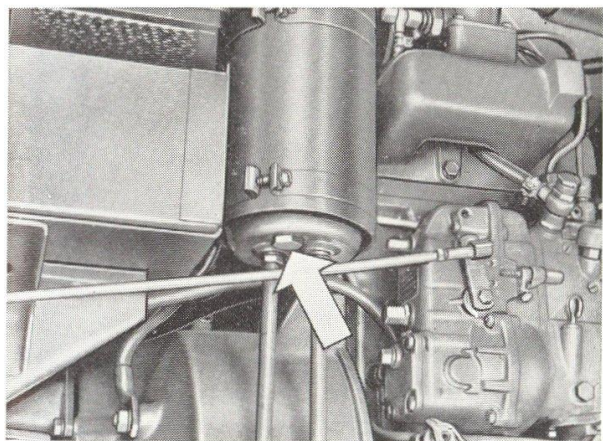


FIG. 58

24. Réservoir du relevage hydraulique

Amener les bras de relevage en position basse, puis vidanger par le bouchon (flèche).

- Nettoyer le filtre (opération N° 17).
- Faire le plein d'huile neuve **MOBIL DELVAC 20 W/40** jusqu'au niveau gravé sur la jauge.

Mettre le moteur en marche et manœuvrer plusieurs fois le levier de commande du relevage.

Vérifier le niveau, les bras en position basse et rajouter de l'huile si nécessaire.

F - TOUTES LES 1200 HEURES DE TRAVAIL

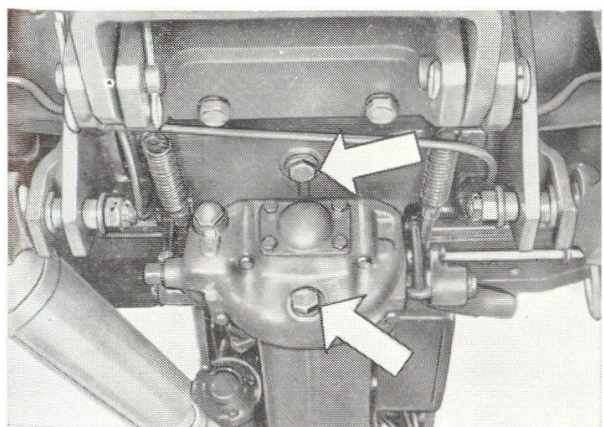


FIG. 59

25. Boîte de vitesses

Vidanger l'huile par les deux bouchons, de préférence lorsque le tracteur vient d'être utilisé et faire le plein à l'aide de 6 litres d'huile **MOBIL DELVAC 20 W/40** (voir opération N° 18).

F - TOUTES LES 1200 HEURES DE TRAVAIL (suite)

26. Réducteurs latéraux

Vidanger l'huile par le bouchon (flèche) et faire le plein à l'aide de 1,9 litre d'huile **MOBIL DELVAC 20 W/40** (voir opération N° 19).

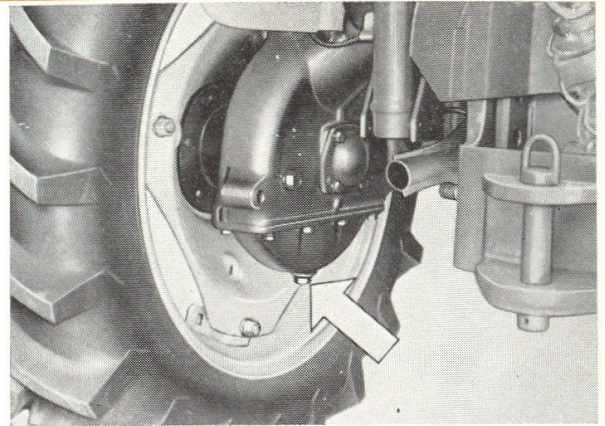


FIG. 60

27. Poulie motrice

Vidanger l'huile par le bouchon inférieur et faire le plein avec 0,25 litre d'huile **MOBIL DELVAC 20 W/40** (voir opération N° 8).

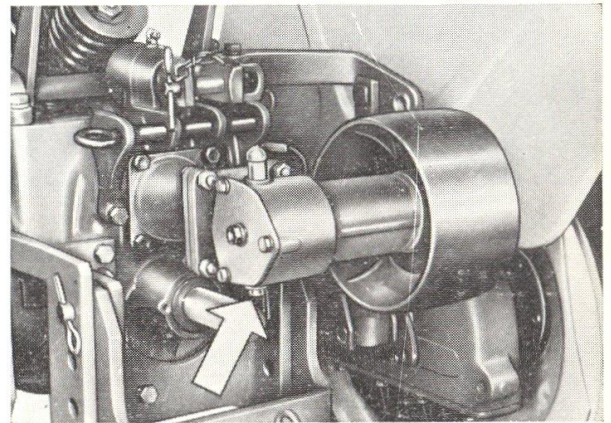


FIG. 61

28. Lavage du circuit de refroidissement

Une fois par an et de toute façon avant l'introduction du mélange antigel pour la période d'hiver :

- vidanger le radiateur et le bloc moteur par les bouchons (flèches).
- remplir le circuit avec une solution de **250 g. de soude Solvay et de 7 litres d'eau** ;
- utiliser le tracteur pendant une heure environ, puis vidanger à nouveau ;
- attendre que le moteur se soit refroidi, faire fonctionner encore quelques minutes avec une eau propre, puis vidanger une nouvelle fois ;
- laisser refroidir le moteur, puis faire le plein définitif à l'aide de la solution antigel ou d'eau de pluie.

NOTA - Les tracteurs sont livrés protégés par une solution antigel jusqu'à -25°C . Une étiquette collée sur le radiateur vous en donnera l'assurance.

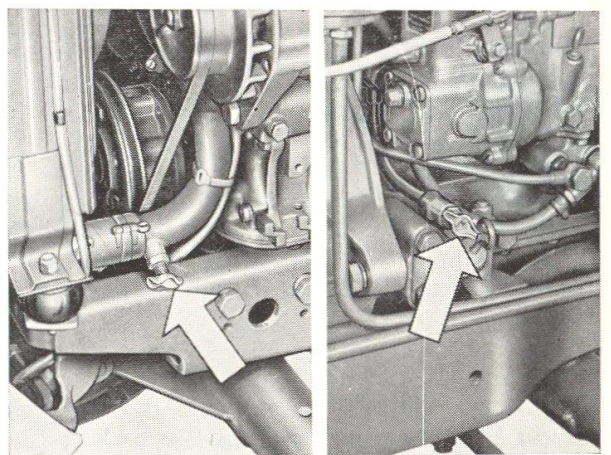


FIG. 62

G - INSTALLATION ÉLECTRIQUE

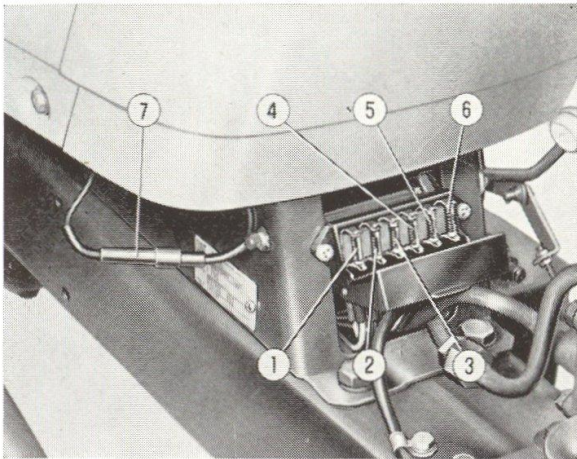


FIG. 63

FUSIBLES

Les fusibles sont repérés sur le couvercle du boîtier. Ils protègent les appareils suivants :

A/1 : avertisseur et thermostarter (**16 A**).

B/2 : indicateur de température d'eau, témoin de pression d'huile, témoin du télérupteur (**8 A**) ;

C/3 : veilleuse droite, lanterne AR gauche, tableau de bord et prise de courant (**8 A**) ;

C/4 : veilleuse gauche, lanterne AR droite et éventuellement projecteur arrière (**8 A**) ;

D/5 : codes (**8 A**) ;

E/6 : phares (**8 A**).

Un autre fusible de **8 A** logé dans un étui (**7**) protège le régulateur de tension. S'il vient à fondre, la lampe témoin reste allumée, quel que soit le régime du moteur.

RECOMMANDATIONS CONCERNANT L'INSTALLATION DE CHARGE AVEC ALTERNATEUR

— **Ne jamais intervertir les bornes de la batterie**, sinon les diodes seraient grillées et l'alternateur inutilisable ;

— **Ne jamais charger la batterie avec un chargeur extérieur** sans la déconnecter provisoirement. Toute charge d'entretien nécessite la dépose des cosses des câbles de la batterie ;

— **respecter toujours la polarité des bornes** lors du branchement lorsque l'on utilise une batterie extérieure pour lancer le moteur ;

— **ne jamais faire tourner le moteur et l'alternateur avec une batterie débranchée** ;

— **Ne jamais souder à l'arc** sur le châssis du tracteur sans avoir débranché l'alternateur ;

— **pour tout arrêt prolongé du tracteur**, couper l'interrupteur général pour éviter de décharger progressivement la batterie ;

— **ne jamais sonder un circuit sans appareil de mesure** (voltmètre, ampèremètre).

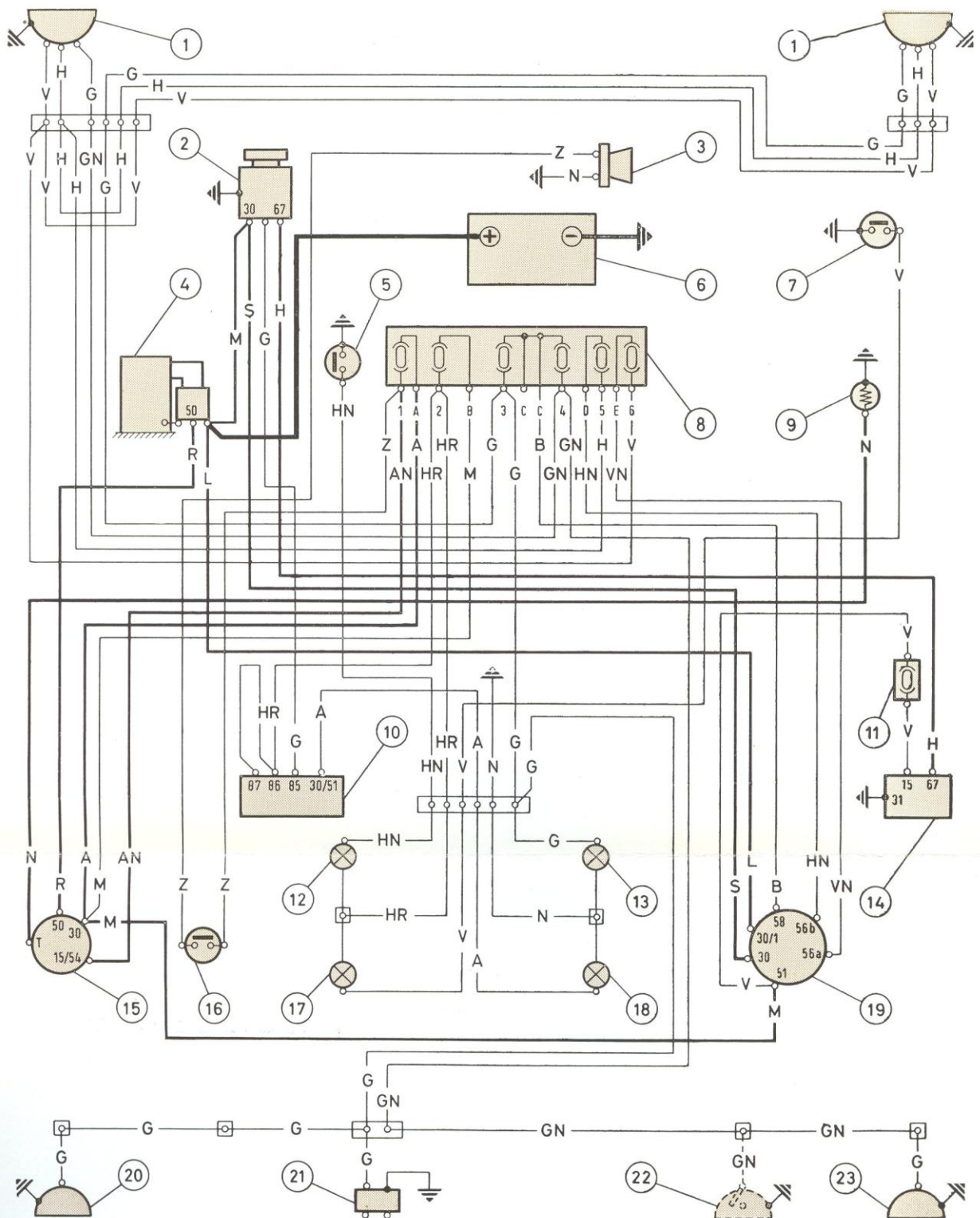


SCHÉMA D'IMPLANTATION ÉLECTRIQUE (TENSION 12 VOLTS)

1. Projecteurs avant - 2. Alternateur - 3. Avertisseur - 4. Démarreur - 5. Mano-contact de pression d'huile moteur - 6. Batterie - 7. Thermo-contact de température du moteur - 8. Boîte à fusibles - 9. Thermostarter - 10. Télérupteur - 11. Fusible de protection du régulateur de tension - 12. Voyant de pression d'huile - 13. Eclairage du tableau de bord et voyant projecteurs avant - 14. Régulateur de tension - 15. Commutateur de préchauffage et de démarrage - 16. Bouton d'avertisseur - 17. Voyant de température du moteur - 18. Voyant de charge de la batterie - 19. Contacteur général - 20. Feu de position arrière et plaque minéralogique - 21. Prise de courant - 22. Projecteur arrière (35 W) avec interrupteur incorporé - 23. Feu de position arrière.

COULEUR DES CABLES.

A : Bleu clair	B : Blanc	G : Jaune	H : Gris
M : Marron	N : Noir	R : Rouge	S : Rose
Z : Violet	AN : Bleu clair et noir	GN : Jaune et noir	L : Bleu
HN : Gris et noir	HR : Gris et rouge	VN : Vert et noir	V : Vert

A - DISTRIBUTEUR HYDRAULIQUE AUXILIAIRE

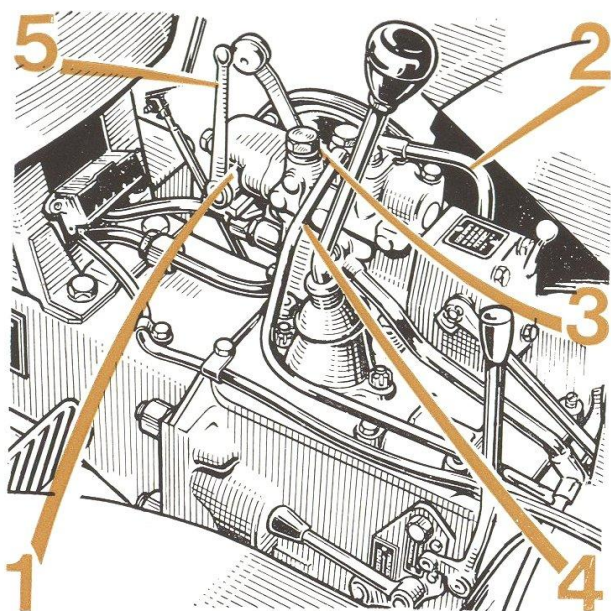


FIG. 64

Un distributeur auxiliaire (1) destiné à la commande des vérins simple ou double effet est livré sur demande équipé de sa tuyauterie d'arrivée (2) et de ses vis de fixation sur le bloc du distributeur. Les tuyauteries de raccordement au vérin extérieur ne sont pas fournies avec le distributeur.

BRANCHEMENT POUR VÉRIN SIMPLE EFFET (fig. 64)

Sur la sortie (3) dévisser le raccord spécial sans oublier de retirer le joint cuivre d'embase.

- Obturer l'orifice à l'aide du bouchon fileté monté sur le raccord spécial.
- Oter le bouchon fileté de l'autre sortie et, à l'aide d'une vis creuse (de 16 mm au pas de 1,50 mm) assurer le serrage du raccord banjo de la tuyauterie (4) de liaison au vérin.

Tirée vers l'arrière la manette de commande (5) provoque la sortie de la tige du vérin.
— Poussée vers l'avant cette manette libère l'huile du vérin dont la tige rentre sous l'action du poids de la remorque ou de l'outil.

BRANCHEMENT POUR VÉRIN DOUBLE EFFET (fig. 65)

Laisser en place le raccord spécial (1) en ôtant simplement le bouchon fileté sur la sortie (2), bouchon qui sera remplacé par la vis creuse (3) pour le serrage du raccord banjo.

— Effectuer le branchement de l'autre sortie qui ne comporte qu'un bouchon fileté (4). La tuyauterie (5) devra être raccordée à la base du vérin et la tuyauterie (6) vers le haut, si l'on veut obtenir le même fonctionnement qu'en simple effet, à cette nuance près que la rentrée de la tige du vérin sera commandée hydrauliquement.

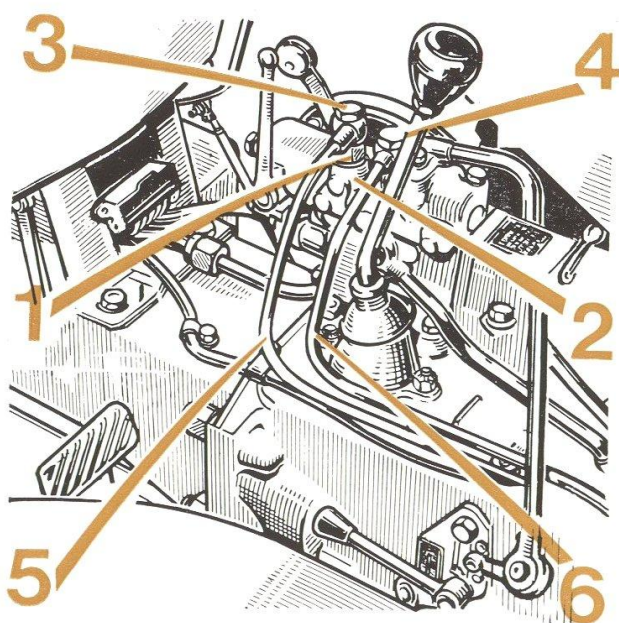


FIG. 65

B - POULIE DE BATTAGE

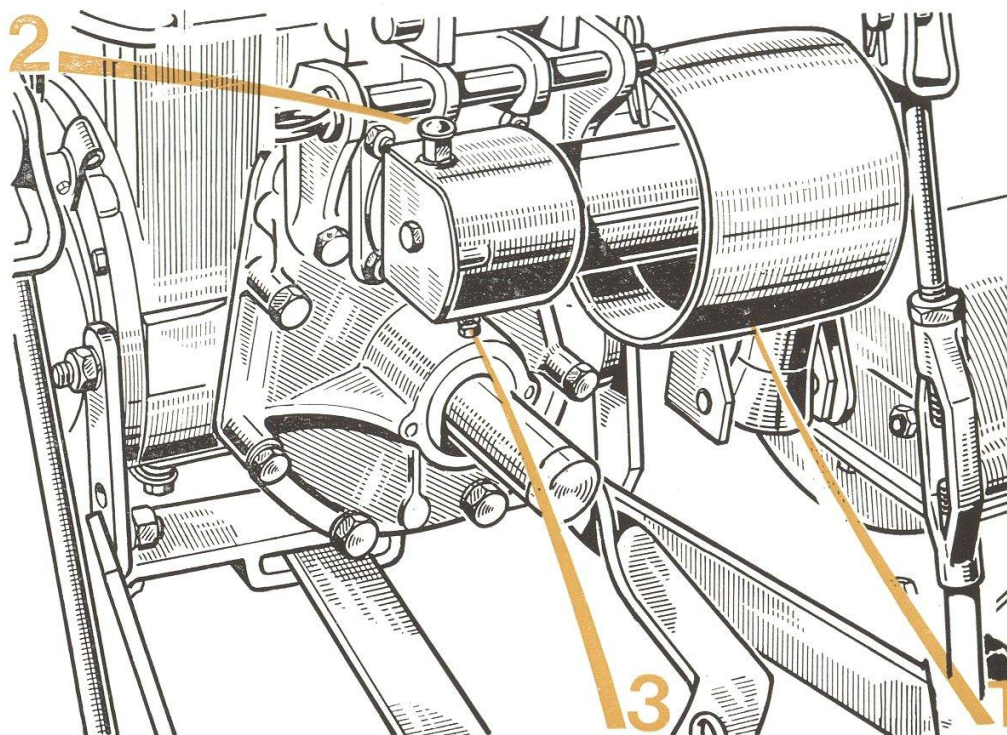


FIG. 66

En ôtant le protecteur de prise de force rapide, situé au-dessus de la prise de force normalisée, on découvre l'entraînement de prise de mouvement qui est utilisé également pour la poulie de battage. La poulie peut être montée avec sa jante (1) orientée du côté droit ou du côté gauche, ce qui permet d'obtenir l'inversion du mouvement de rotation.

Une précaution toutefois indispensable en cas de changement de position est de démonter le bouchon du reniflard (2) vers le haut en l'échangeant avec le bouchon de vidange d'huile (3).

On embraye le mouvement de rotation de la poulie de la même manière que la prise de force, c'est-à-dire en débrayant la boîte de vitesses, puis en portant vers l'arrière le levier de commande (voir fig. 22 page 11).

Pour les caractéristiques et l'entretien se reporter aux chapitres correspondants.

NOTA : une entretoise créée dans le but d'écarter la jante de la poulie, évite de démonter la jante dans le cas d'utilisation du crochet de remorque.

A - DIMENSIONS (avec pneumatiques 10 - 24)

Voie avant variable (7 positions)	mm	1.050 1.150 1.250 1.350 1.450 1.550 1.650
Voie arrière variable (7 positions)	mm	1.100 1.200 1.300 1.400 1.500 1.600 1.700
Empattement	»	1.700
Longueur hors tout	{ de l'avant du capot à l'arrière des roues motrices	» 2.780
	{ de l'avant du capot à l'arrière des bras de traction	» 2.930
Largeur hors tout	{ en voie arrière minimale	» 1.465
	{ en voie arrière maximale	» 1.990
Hauteur	{ à l'aplomb du volant de direction	» 1.570
	{ au niveau du capot	» 1.340
Garde au sol	{ sous boîtier de direction	» 470
	{ sous prise de force ventrale	» 490

B - POIDS (avec pneumatiques 10 - 24)

Poids, en ordre de marche, réservoir plein, avec masses d'alourdissement avant	kg	1.220
Poids des masses d'alourdissement :		
— à l'arrière (2 masses de 30 kg par roue)	»	120
— à l'avant (1 masse de 20 kg par roue)	»	40
— eau dans les pneumatiques (75 % antigel — 20° C)	»	198
— Poids total approximatif	»	1.540

C - VITESSES D'AVANCEMENT (pneumatiques 10 - 24)

Km/h	1 ^{er} e	2 ^e	3 ^e	4 ^e	5 ^e	6 ^e	1 ^{er} e AR	2 ^e AR
à 2.250 tr/mn du moteur	2,4	4,0	6,5	9,0	15,3	25,0	3,6	13,7
à 1.500 tr/mn du moteur	1,6	2,66	4,33	6,0	10,2	16,6	2,4	9,13

D - MOTEUR

Marque		FIAT
Type		8025.01.000
Cycle	Diesel	4 temps
Injection		Directe
Nombre de cylindres (verticaux en ligne)		2
Alésage	mm	95
Course	mm	110
Cylindre unitaire	cm ³	780
Cylindrée totale	cm ³	1.560
Taux de compression		17/1
Régime correspondant à la puissance maximale	tr/mn	2.250
Régime correspondant au couple maximal	tr/mn	1.600
Chemises sèches rapportées.		
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 à froid entre soupapes et culbuteurs	mm	0,25
Filtre à air		
A bain d'huile - contenance de la cuve	litres	0,30
Alimentation en combustible		
Réservoir	litres	29
Pompe d'alimentation		FP KS 22 A : L 4/10 F.A.S.
Filtre à cartouche avec cuve de décantation	CAV	PES 2 A 80 B 410 : L4/101 18°
Pompe d'injection FIAT		EP/RSV200 1150 A 1B 268/1 DL
Calage de la pompe d'injection (avant PMH)		KB 70 S1F10
Régulateur mécanique toutes vitesses		DLL 145 S 50F
Porte-injecteur		230 ± 5
Injecteur à trous		1 - 2 (180°)
Pression de tarage des injecteurs	bars	2 - 1 (540°)
Ordre d'injection		
Graissage		
Sous pression par pompe à engrenages.		
Filtre à cartouche interchangeable.		
Pression normale de graissage, moteur chaud au régime nominal	bars	3 à 4
Contenance en huile de l'ensemble du circuit	litres	3,8
Refroidissement		
A eau.		
Radiateur à tubes verticaux.		
Circulation activée par pompe centrifuge.		
Thermostat.		
Voyant de température du circuit de refroidissement.		
Rideau de radiateur.		
Capacité totale en eau	litres	7

D - MOTEUR (suite)

Distribution électrique

Tension de l'installation V 12

Batterie

M 12

Tension V 12

Capacité Ah 68

Alternateur FIAT

A 12 M 124/

12/42 X

à droite

Sens de rotation W 610

Puissance maximale continue (14,5 V - 42A) W

Régulateur de tension RC 1/12 B

Démarrreur

Puissance Ch 4

Relais électromagnétique.

Thermostarter CAV 357-7

Temps moyen d'inflammation du gas-oil sec 10 à 15

E - TRANSMISSIONS

Embrayage

Monodisque à sec, commandé au pied ; diamètre du disque » 8 1/2

Boîte de vitesses

Nombre de vitesses

avant 6

arrière 2

Réduction arrière

Couple conique sur différentiel.

Couple d'engrenages à denture droite sur les roues AR.

Blocage du différentiel

Par accouplement des demi-arbres des roues motrices.

Commande au pied par pédale.

F - DIRECTION

Volant de direction, boîtier à pignon et secteur coniques.

Rayon minimal de braquage (sans frein) m 3,20

Rayon minimal de braquage (avec frein) m 2,90

G - FREINS

A sangles agissant sur les tambours solidaires des demi-arbres du différentiel, commandés au pied par pédales jumelables. Blocage des freins par levier à main.

H - RELEVAGE HYDRAULIQUE

Pompe

à engrenages, licence PLESSEY type		C 10 X
Régime à 2.250 tr/mn du moteur	tr/mn	2.045
Débit correspondant	l/mn	9,3
Pression de sécurité	bars	130
Capacité en huile du réservoir	litres	3

2 Vérins simple effet.

Capacité en huile totale	cm ³	278
--------------------------------	-----------------	-----

Distributeur à fourreau et tiroir**Asservissement** à position et effort contrôlés.

Temps de relevage, moteur au régime nominal	sec	1,8
Possibilités de soulèvement (dans l'axe des rotules d'attelage)	kg	650

Système d'attelage

Type 3 points	norme	N° 1
---------------------	-------	------

I - ATTELAGE

Anneau d'attelage avant

Barre d'attelage réglable en hauteur et munie d'un timon oscillant sur un secteur à trous.

Positions en hauteur par rapport au sol	mm	280 - 395 310 - 415 350 - 450 380 - 490
---	----	--

Crochet pour remorque trainée

6 positions en hauteur par rapport au sol	mm	500 - 630 560 - 675 610 - 745
---	----	-------------------------------------

J - PRISES DE MOUVEMENT

Prise de mouvement normalisée

Régime à 2.120 tr/mn du moteur	tr/mn	540
Dimension de l'arbre		1' 3/8
Nombre de cannelures		6

Prise de mouvement rapide

Régime identique à celui du moteur. Sens de rotation inverse des aiguilles d'une montre.

Prise de mouvement ventrale

Vitesse au régime nominal du moteur	tr/mn	994
Sens de rotation : aiguilles d'une montre.		

IX

CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES

K - PNEUMATIQUES

Dimensions	10 - 24 (mm)
Rayon sous charge	507
Circonférence de roulement	3.288
Largeur du boudin	277
Jante	W-10-24
Pneumatiques avant : 500-15	

L - ÉCLAIRAGE

Phare avant	{ ampoules phare-code	W	35/35
	{ veilleuses	W	5
Ampoule du tableau de bord	W	5	
Lampe témoin de charge de la batterie	W	5	
Lampe témoin de température du moteur	W	5	
Ampoule de la plaque minéralogique et feu rouge arrière	W	5	
Témoin pression d'huile	W	5	
6 fusibles sous boîtier	{ fusible 1/A (thermostarter)	A	16
	{ 2/B - 3/C - 4/C - 5/D - 6/E	A	8
1 fusible sous étui (protection régulateur de tension)	A	8	

M - MASSES D'ALOURDISSEMENT

Masses d'alourdissement (de série)

Sur roues avant : 1 de 20 kg par roue	kg	40
Sur roues arrière : 2 de 30 kg par roue	kg	120

N - ACCESSOIRES

Poulie

Diamètre	mm	210
Largeur de la jante	mm	120
Vitesse de rotation au régime nominal	tr/mn	1.432
Vitesse tangentielle au régime nominal	m/s	16,1

Distributeur hydraulique auxiliaire
pour vérins simple et double effet.**Prise de mouvement**

proportionnelle à l'avancement : tr/mètre		3,69
---	--	------

I. CONSEILS PRÉLIMINAIRES 3

Visites de garantie	3
---------------------------	---

II. IDENTIFICATION DU TRACTEUR 4

Type et numéro du moteur	4
Numéro du châssis et plaque du constructeur	4

III. COMMANDES ET INSTRUMENTS DE CONTROLE 5

1° Avertisseur sonore	6
2° Voyant de température du moteur	6
3° Voyant de pression d'huile	6
4° Horotachymètre	7
5° Eclairage du tableau de bord	7
6° Voyant de charge de la batterie	7
7° Contacteur général	8
8° Levier d'accélérateur à main	8
9° Manette de relevage hydraulique	8
10° Frein à main	9
11° Freins à pied	9
12° Pédale d'accélérateur et d'arrêt du moteur	9
13° Pédale de blocage du différentiel	10
14° Manette de sélection du relevage hydraulique	10
15° Levier de commande de prise de mouvement ventrale	10
16° Pédale d'embrayage	11
17° Levier de commande des prises de mouvement arrière	11
18° Levier de changement de vitesses	12
19° Commutateur de démarrage	12
20° Manette du distributeur auxiliaire	12

IV. APPROVISIONNEMENTS 13

A - Tableau des Approvisionnements	13
--	----

V. MISE EN ROUTE ET ARRÊT DU TRACTEUR 14

A - Purge du circuit d'alimentation	14
B - Démarrage du moteur à froid (température ambiante modérée)	15
C - Démarrage du moteur (basse température ambiante)	15

VI. RELEVAGE HYDRAULIQUE 16

A - Position contrôlée et position flottante	16
B - Effort contrôlé	17

VII. GRAISSAGE ET ENTRETIEN 18

A - Toutes les 10 heures de travail	18
B - Toutes les 50 heures de travail	19
C - Toutes les 200 heures de travail	21
D - Toutes les 400 heures de travail	23
E - Toutes les 800 heures de travail	25
F - Toutes les 1200 heures de travail	26
G - Installation électrique	28

VIII. ÉQUIPEMENTS ACCESSOIRES 30

A - Distributeur hydraulique auxiliaire	30
B - Poulie de battage	31

IX. CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES 32

A - Dimensions	32
B - Poids du tracteur	32
C - Vitesses d'avancement	32
D - Moteur	33
E - Transmissions	34
F - Direction	34
G - Freins	34
H - Relevage hydraulique	35
I - Attelage	35
J - Prises de mouvement	35
K - Pneumatiques	36
L - Eclairage	36
M - Masses d'alourdissement	36
N - Accessoires	36



FIAT - France - FFSA - Société Anonyme au Capital de 140.600.000 F

116-118, Rue de Verdun - 92 - PUTEAUX

Tél. : 772 11-11

R. C. Paris 60 B 5910