



400

SOMECA FIAT

guide d'usage et d'entretien



tracteur



400

***utilisation
entretien
caractéristiques***



Les descriptions et illustrations réunies dans la présente publication s'entendent sans engagement ; pour cette raison, la FFSA SOMECA se réserve le droit, sans être obligée de mettre à jour, d'apporter au tracteur 400 les modifications d'organes et d'accessoires qu'elle jugera utiles au bon fonctionnement de ce matériel.

PROPRIÉTÉ RÉSERVÉE
4^e Edition N° 10.618
Juin 1970
1.500 exemplaires

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

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 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

TYPE ET NUMÉRO DU MOTEUR

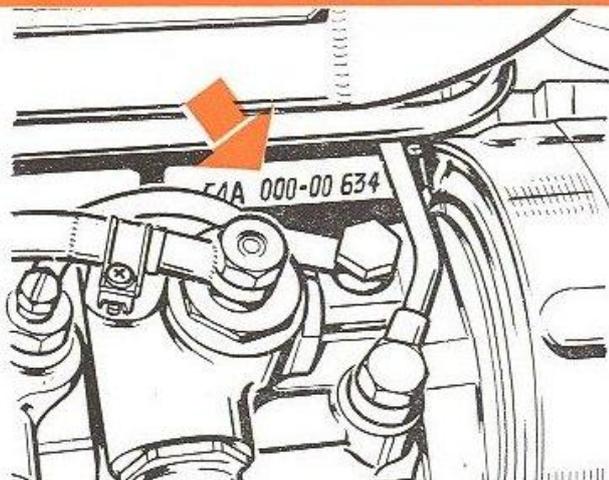


FIG. 1

Frappé à froid sur le côté droit du moteur, derrière la pompe d'injection.

(Côté droit vu du poste de conduite).

NUMÉRO DE CHASSIS

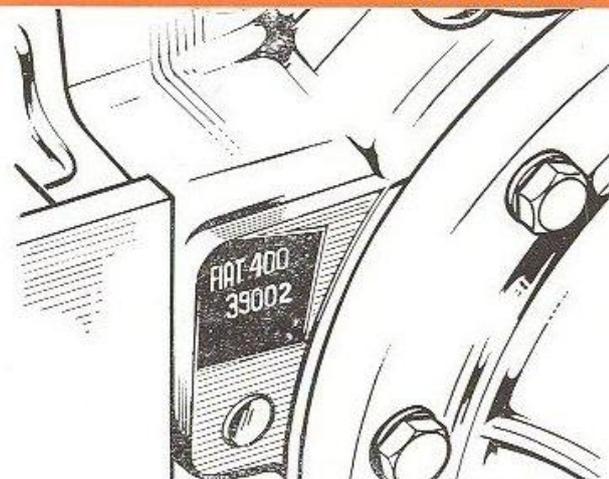


FIG. 2

Frappé à froid sur le côté droit de la boîte de vitesses, à l'arrière du carter du réducteur.

(Côté droit vu du poste de conduite).

PLAQUE DU CONSTRUCTEUR



FIG. 3

Cette plaque qui répète le numéro de châssis du tracteur est fixée sur la paroi verticale du carter d'embrayage.

(Côté gauche, vu du poste de conduite).

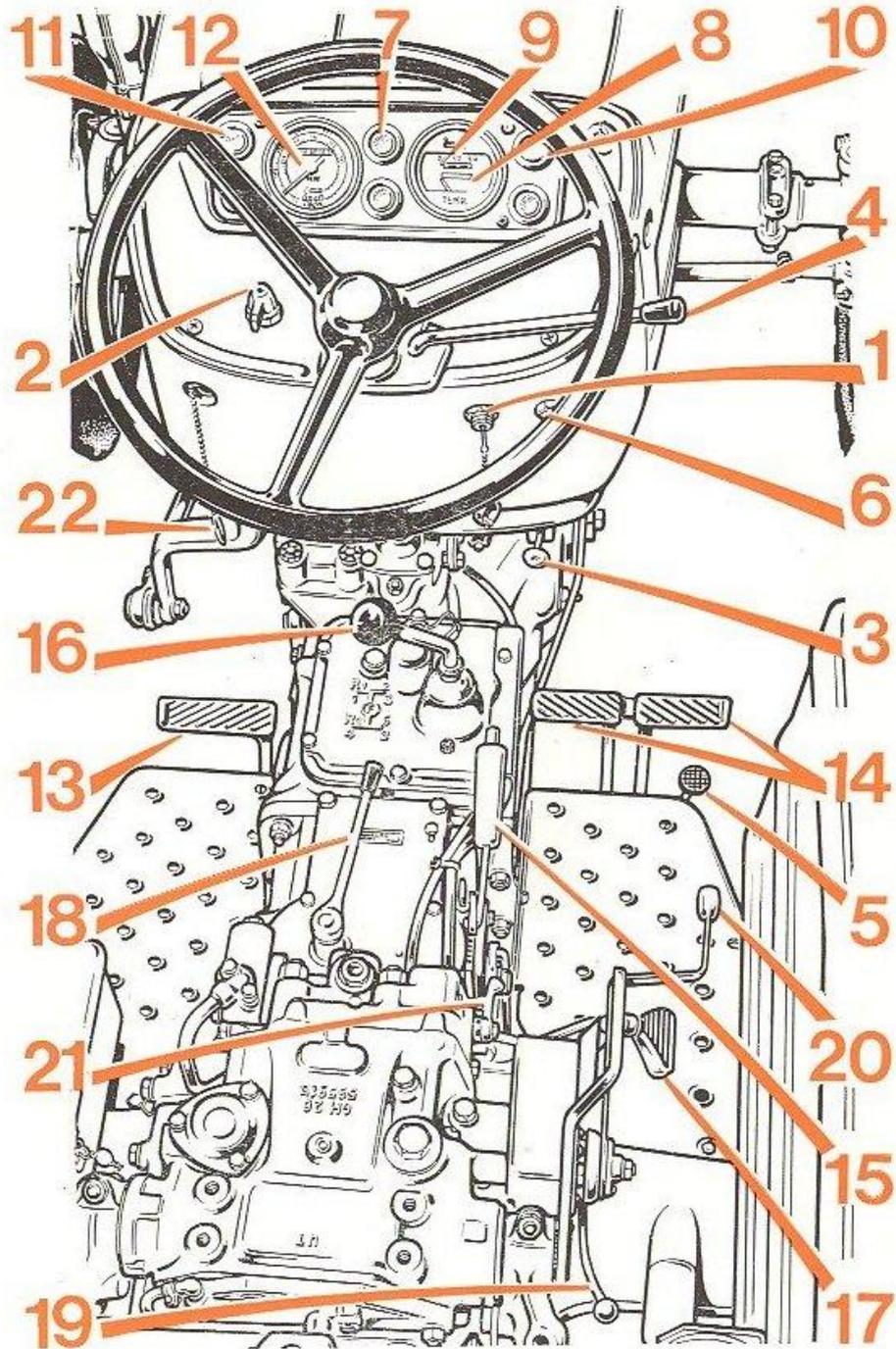


FIG. 4

Les commandes et les instruments de contrôle sont décrits dans le même ordre numérique que celui de leur représentation sur cette figure.

1 - CONTACTEUR GÉNÉRAL

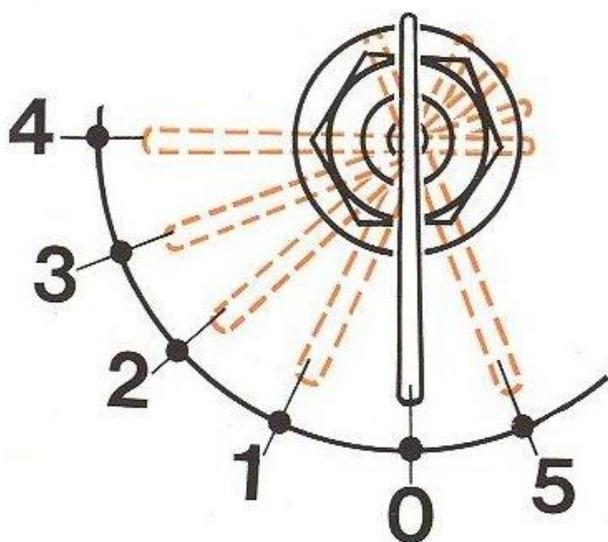


FIG. 5

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.

2 - COMMUTATEUR DE DÉMARRAGE

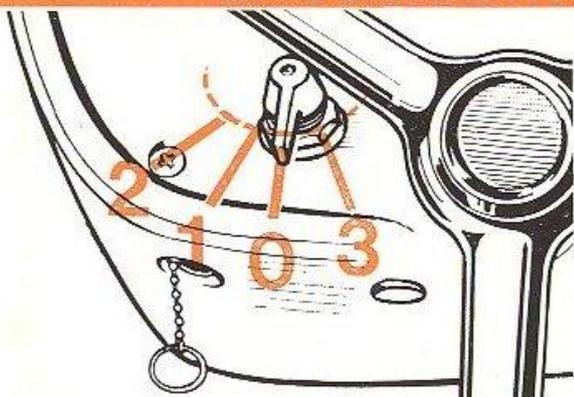


FIG. 6

Le commutateur de démarrage n'est en circuit que si le contacteur général (Fig. 5) est enclenché et le levier de vitesses (Fig. 17) est au point mort.

Il peut occuper 4 positions :

- **0. REPOS** : manette verticale.

- **1^{er} CRAN** : mise en circuit du thermostat.

- **2^e CRAN** : lancement du démarreur ;

- **3^e CRAN** : lancement en direct du moteur (température ambiante modérée).

3 - TIRETTE D'ARRÊT DU MOTEUR - POUSSOIR D'AVANCE (CAV)

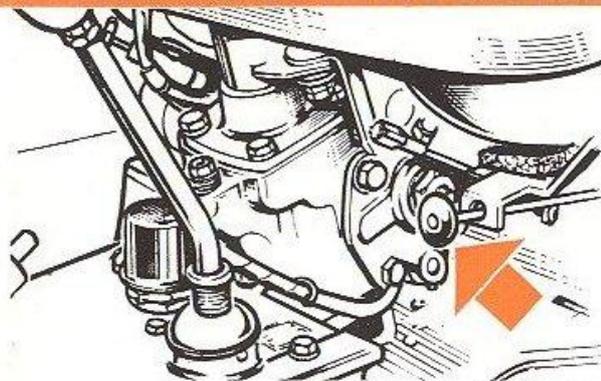


FIG. 7

● **Pour la pompe d'injection BOSCH :**

— en tirant à fond sur ce bouton, on coupe l'alimentation et le moteur s'arrête ;

● **Pour la pompe d'injection CAV :**

— en amenant à fond vers soi la tirette, on coupe l'alimentation ;

— en la poussant à fond, on supprime l'avance automatique à l'injection pour faciliter le démarrage.

III

COMMANDES ET INSTRUMENTS DE CONTROLE

4 - ACCÉLÉRATEUR A MAIN - 5 - ACCÉLÉRATEUR A PIED

- Manette (1) entièrement poussée vers l'avant, le moteur tourne au ralenti ;
- en passant par tous les régimes intermédiaires, le régime maximal est atteint lorsque la manette est amenée entièrement vers l'arrière.
- L'accélérateur à pied (2) facilite les manœuvres et la conduite sur route. Il ne peut être utilisé que si la manette (1) est en position de ralenti.

NOTA - Pour des raisons d'économie de combustible, l'accélérateur à pied ne doit jamais être utilisé pour les travaux des champs.

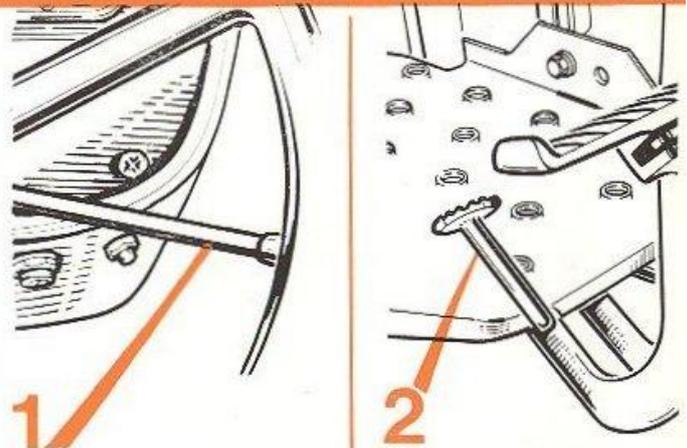


FIG. 8

6 - AVERTISSEUR SONORE

En appuyant sur le bouton (1), on assure la liaison avec l'avertisseur sonore urbain conforme aux prescriptions du Code de la Route.

7 - ÉCLAIRAGE DU TABLEAU DE BORD

L'ampoule située dans le hublot (2) 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. 5).

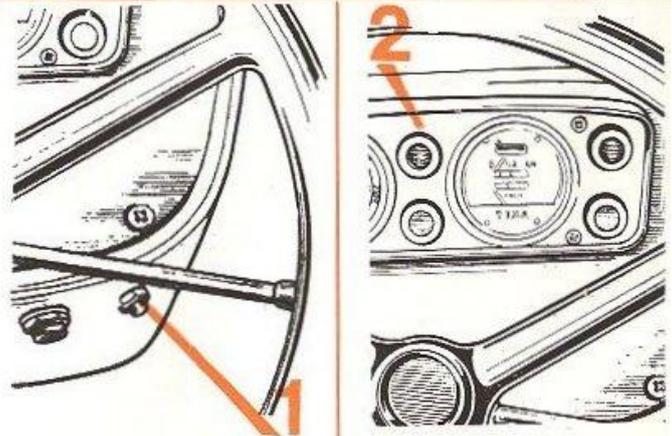


FIG. 9

8 - THERMOMÈTRE - 9 - JAUGE A COMBUSTIBLE

Dans la partie supérieure du cadran, l'aiguille (1) indique la quantité de combustible dans le réservoir. Plein, ce dernier contient 54 litres ; lorsque l'aiguille atteint la zone rouge, il ne reste plus que 15 litres utilisables.

Dans la partie inférieure du cadran, l'aiguille (2) du thermomètre du système de refroidissement doit se situer en fonctionnement normal dans la zone verte du cadran (80 à 95° C).

Zone blanche : température trop faible ;

Zone verte : température normale ;

Zone rouge : température trop élevée.

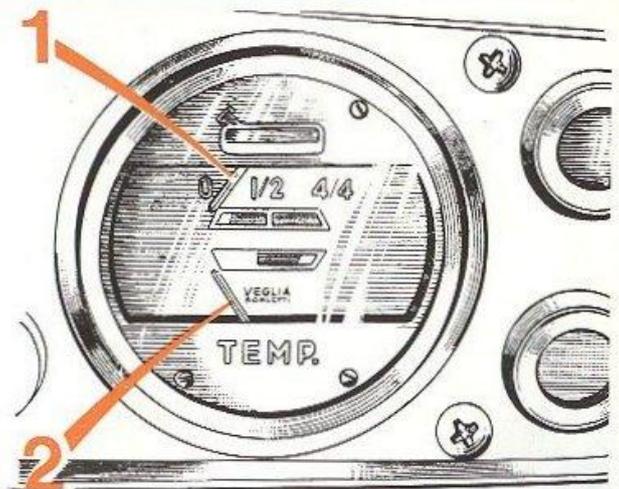


FIG. 10

III

COMMANDES ET INSTRUMENTS DE CONTROLE

10 - VOYANT DE PRESSION D'HUILE

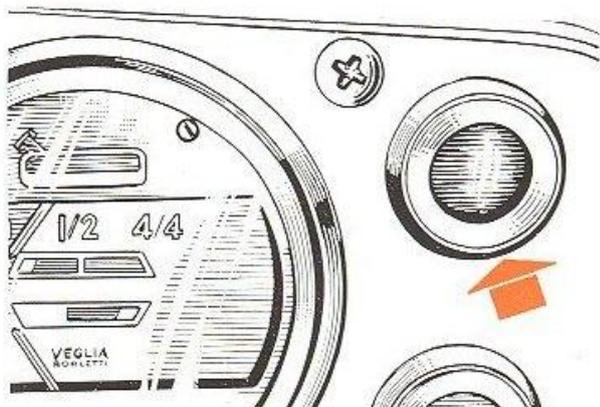


FIG. 11

Placé en haut et à droite du tableau de bord, le voyant rouge, marqué « PRESS », s'allume dès que la clé du contacteur général est amenée dans la position « 1 » (voir Fig. 5).

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.

11 - VOYANT DE CHARGE DE LA BATTERIE

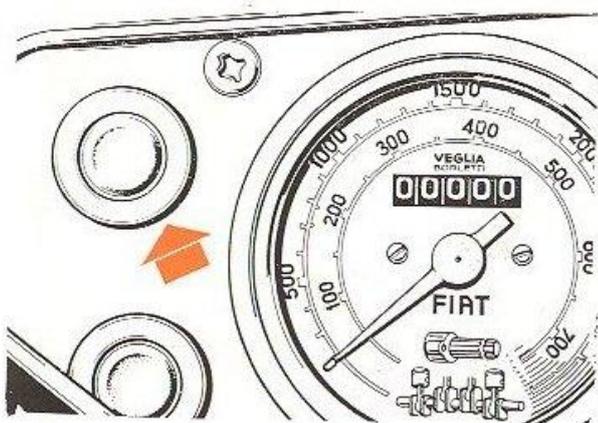


FIG. 12

Placé en haut et à gauche du tableau de bord, cet indicateur lumineux permet de contrôler le comportement de l'alternateur, du régulateur de tension et du télerupteur. Le voyant s'allume à l'arrêt dès que la clé du contacteur général (voir Fig. 5) est au premier cran. Moteur en marche, il s'éteint immédiatement et ne doit s'éclairer pour aucun régime du moteur.

12 - HOROTACHYMÈTRE

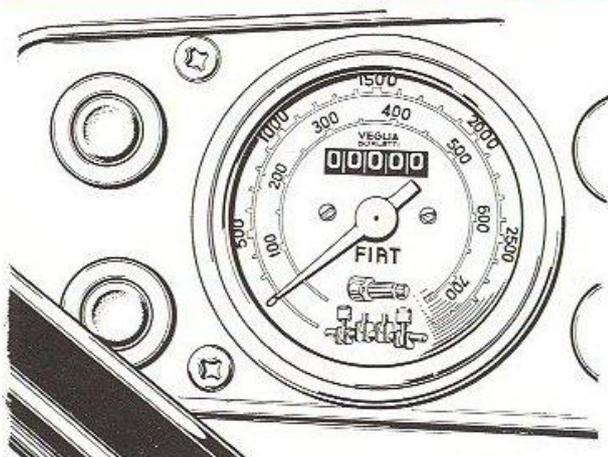


FIG. 13

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.

III

COMMANDES ET INSTRUMENTS DE CONTROLE

13 - PÉDALE DE DÉBRAYAGE

1) Pédale de débrayage (1) avec course limitée par la butée (2).

2) Pédale de débrayage (1) avec butée (2) libérant la course totale pour le débrayage de la prise de force.

NOTA - Mettre la butée (2) en place lorsque l'on n'utilise pas la prise de force.

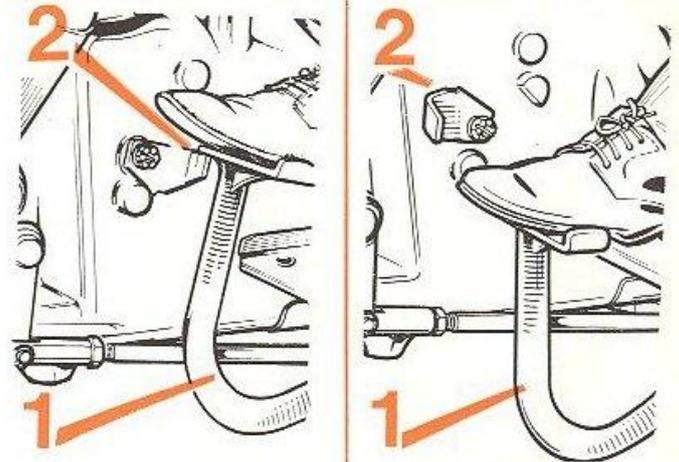


FIG. 14

14 - PÉDALES DE FREINS

La commande des freins à sangles s'effectue à l'aide de deux pédales indépendantes : une pour chaque roue arrière.

Les pédales peuvent être rendues solidaires au moyen d'une languette (1) montée articulée sur la pédale de droite.

Le freinage sur une seule roue est utile pour obtenir un virage très court en travail en bout de raie, la roue intérieure servant de pivot de rotation.

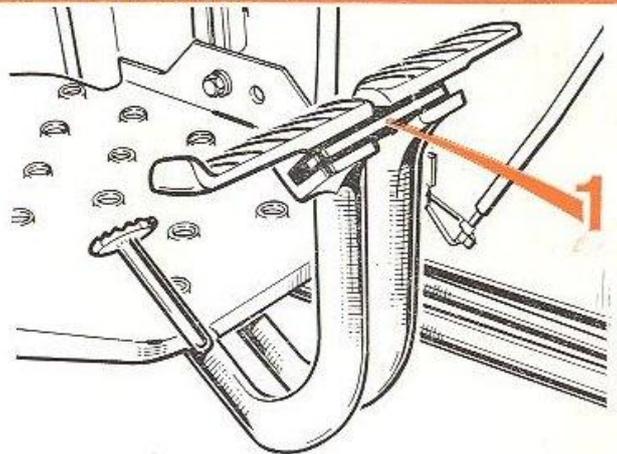


FIG. 15

15 - FREIN DE PARCAGE A MAIN

Le levier de commande agit simultanément sur les deux roues motrices pour les bloquer lorsque le tracteur est déjà arrêté.

- pour freiner, tirer le levier vers l'arrière ;
- pour dégager les freins, appuyer d'abord sur le bouton à l'extrémité de la poignée, tout en tirant le levier vers l'arrière, puis le repousser vers l'avant.

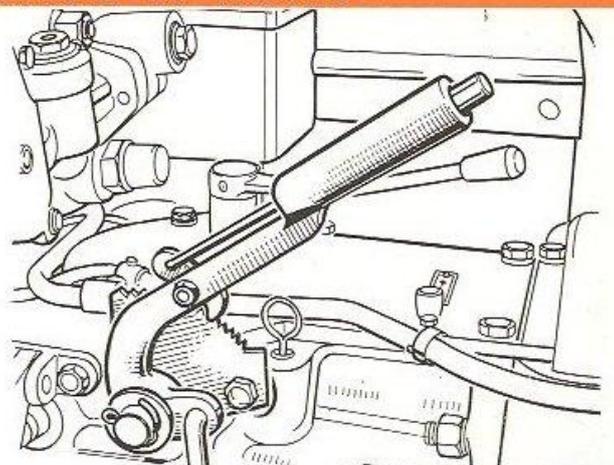


FIG. 16

16 - LEVIER DE VITESSES

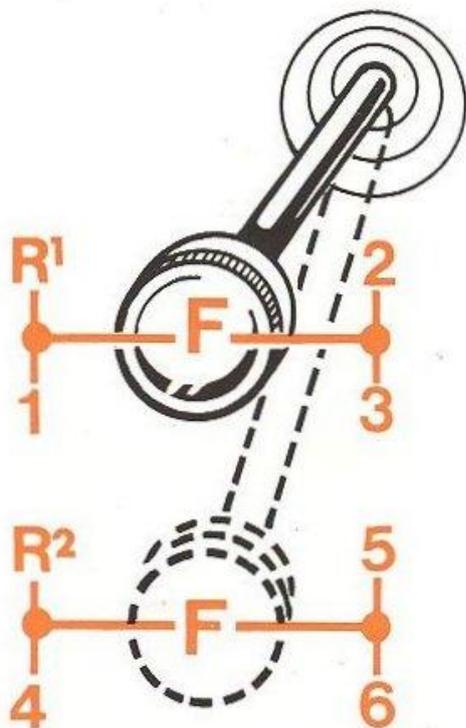


FIG. 17

Sur la figure 17 sont représentées les différentes positions du levier correspondant aux six vitesses de la boîte.

Les 2^e, et 3^e vitesses et par conséquent les 5^e et 6^e vitesses sont équipées d'un système de synchronisation. Il est donc possible pour le transport sur route de passer en particulier de 5^e en 6^e vitesse en marche sans difficulté.

Sur demande, un réducteur épicycloïdal, commandé par levier séparé, peut être monté à l'arrière de la boîte de vitesses. Il permet d'ajouter aux 8 vitesses existantes (6 avant et 2 arrière) une gamme rampante de 3 vitesses avant et 1 marche arrière.

17 - PÉDALE DE BLOCAGE DU DIFFÉRENTIEL

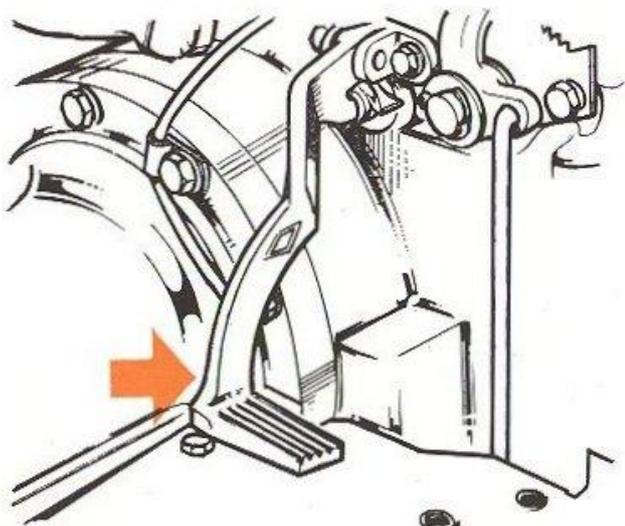


FIG. 18

En appuyant énergiquement avec le talon sur cette pédale, on bloque le différentiel, c'est-à-dire que l'on assure une liaison rigide entre les demi-arbres des roues. Cette liaison est particulièrement utile pour tous les travaux lourds.

Il ne faut enclencher le système que les roues tournant à la même vitesse et ne pas omettre de lâcher la pédale dans les virages.

III

COMMANDES ET INSTRUMENTS DE CONTROLE

18 - LEVIER DE CRABOTAGE «POULIE-PRISE DE MOUVEMENT»

Ce levier qui commande un baladeur intérieur peut prendre trois positions.

LEVIER AU CENTRE : prise de mouvement et éventuellement poulie décrabotées ;

LEVIER A GAUCHE : prise de mouvement et poulie en couplage direct avec le moteur ;

LEVIER A DROITE : prise de mouvement proportionnelle à l'avancement, (cette position n'intéresse pas la poulie qui travaille à poste fixe).

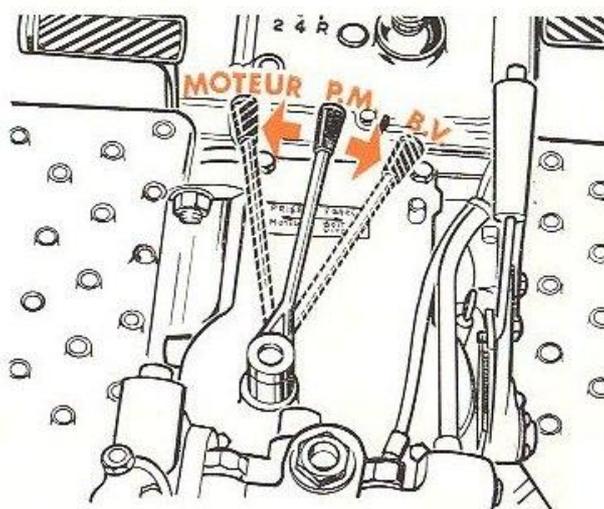


FIG. 19

19 - MANETTE DE SÉLECTION DU RELEVAGE

Cette manette placée à l'arrière droit du conducteur et qui peut occuper deux positions permet de sélectionner la méthode de travail selon laquelle on désire opérer, ceci en fonction de l'outil et des conditions de sol.

MANETTE EN BAS : travail en position contrôlée ou en position « flottante ».

MANETTE EN HAUT : travail en effort contrôlé.

NOTA - Pour passer de position contrôlée en effort contrôlé et vice-versa il est indispensable d'amener préalablement les bras de relevage en bout de course vers le haut.

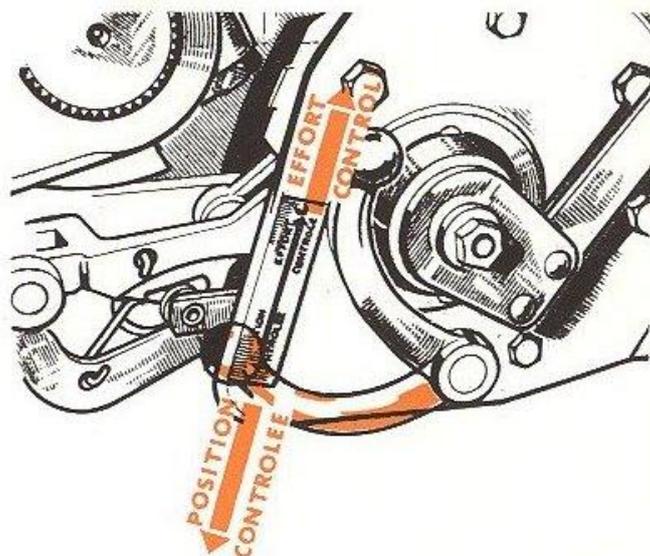


FIG. 20

20 - MANETTE DE COMMANDE DU RELEVAGE HYDRAULIQUE

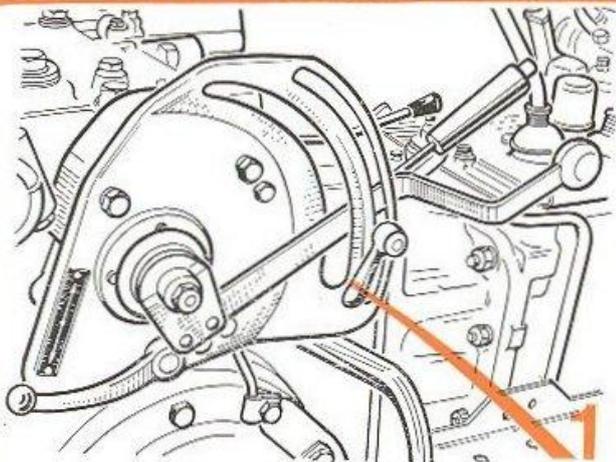


FIG. 21

La manette de relevage permet soit d'abaisser ou de relever l'outil (travail en position contrôlée et en position flottante) soit de fixer un effort de traction (travail en effort contrôlé).

POUSSÉE VERS LE BAS: abaissement de l'outil ou augmentation de l'effort.

TIRÉE VERS LE HAUT: relevage de l'outil ou diminution de l'effort.

Une butée réglable (1) permet de se fixer soit une profondeur de travail soit un effort de traction.

21 - MANETTE DE SENSIBILITÉ DU RELEVAGE HYDRAULIQUE

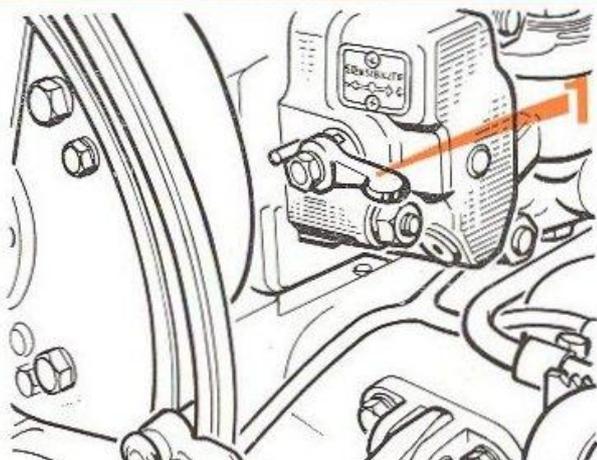


FIG. 22

En faisant pivoter la manette (1) située à droite du distributeur dans le sens « + » c'est-à-dire vers l'avant on augmente la sensibilité du relevage. Inversement, si l'on fait tourner la manette vers la gauche (signe « - » marqué à proximité de la manette) on diminue la sensibilité, les réactions du relevage deviennent moins fréquentes.

22 - COMMANDE DU RIDEAU DE RADIATEUR

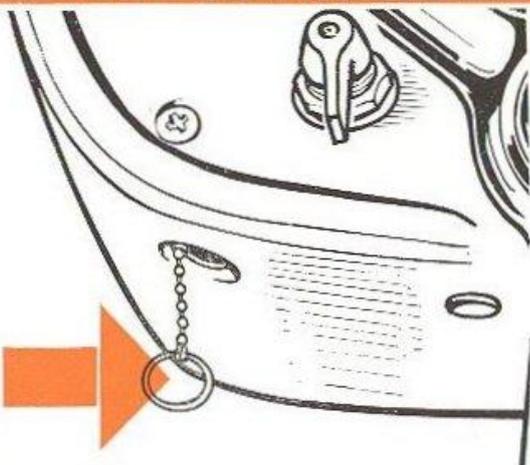


FIG. 23

La chaînette à anneau qui permet de régler la hauteur du rideau de radiateur est accessible du poste de conduite.

En tirant la chaînette à soi, après l'avoir dégagée de son cran, on lève plus ou moins le rideau et on maintient la hauteur voulue grâce aux maillons qui se logent dans la fente prévue à cet effet.

ATTENTION: Pour monter ou descendre le rideau, il est impératif d'arrêter le moteur; en effet, la rotation du ventilateur crée une aspiration d'air qui plaque le rideau contre le radiateur et peut entraîner des déchirures quand on tire la chaînette.

TABLEAU DES APPROVISIONNEMENTS

ORGANES A RAVITAILLER	QUANTITÉ (litres)	QUALITÉ
Système de refroidissement	12	Eau
Réservoir à combustible	54	Fuel oil domestique
Carter moteur seul	6,2	Huile MOBIL DELVAC 20 W/40
Carter moteur y compris filtres et tuyauteries	7	
Filtre à air	1	Huile MOBIL DELVAC 20 W/40
Boîte de vitesses et relevage hydraulique	16	Huile MOBIL DELVAC 20 W/40
Carter poulie de battage	0,5	Huile MOBIL DELVAC 20 W/40
Boîtier de direction	0,45	Huile MOBIL DELVAC 20 W/40
Carters réducteurs latéraux (par réducteur)	2	Huile MOBIL DELVAC 20 W/40
Moyeux des roues Avant	—	Graisse MOBIL-GREASE MP
Graissage général	—	Graisse MOBIL-GREASE MP

MISE EN ROUTE ET ARRÊT DU TRACTEUR

A - PURGE DU CIRCUIT D'ALIMENTATION

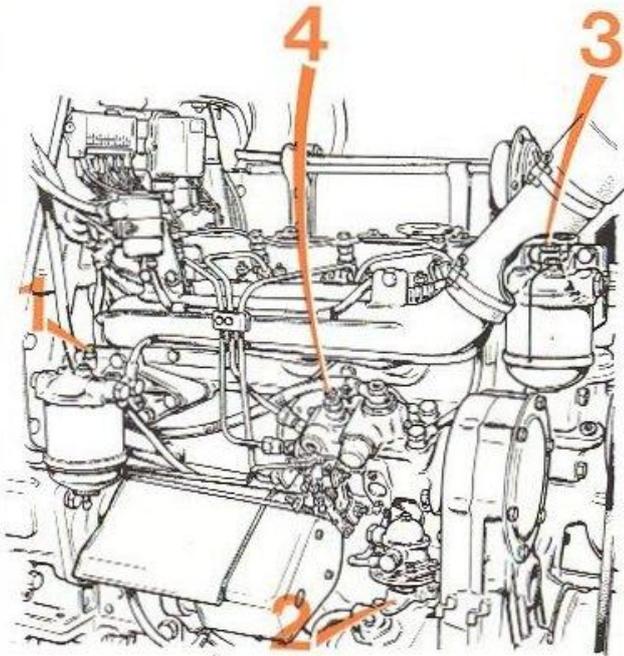


FIG. 24

La purge du circuit est nécessaire après une longue période d'inactivité, ou dans le cas où l'on a laissé le combustible s'épuiser.

CIRCUIT ÉQUIPÉ d'une POMPE BOSCH (Fig. 24)

- 1° Dévisser d'environ 2 tours la vis de purge du premier filtre (1) et actionner le levier à main de la pompe d'alimentation (2) jusqu'à ce que le combustible s'écoule sans bulle d'air. Revisser le bouchon (1).
- 2° Procéder de la même manière pour le deuxième filtre du circuit (3).
- 3° Purger la pompe d'injection toujours par le même procédé après avoir dévissé la vis (4).
- 4° Donner encore quelques impulsions sur le levier (2) ; le moteur est prêt à être lancé.

CIRCUIT ÉQUIPÉ d'une POMPE CAV (Fig. 25)

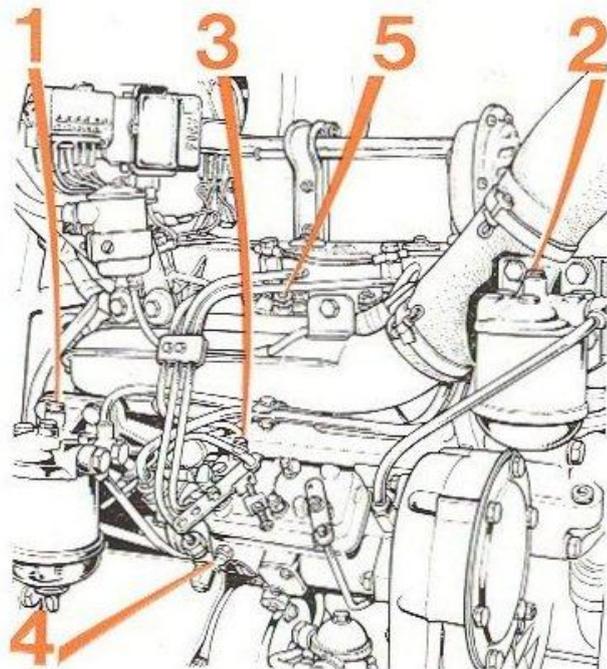


FIG. 25

- 1° Comme pour la pompe Bosch, dévisser d'environ 2 tours la vis de purge du premier filtre (1) et actionner le levier de la pompe d'alimentation jusqu'à ce que le combustible s'écoule sans bulle d'air et revisser le bouchon (1).
- 2° Purger de façon analogue le deuxième filtre à combustible (2).
- 3° Ouvrir les vis (3) du couvercle du régulateur et (4) de la tête hydraulique. Purger d'air et resserrer la vis (4) de la tête hydraulique.
- 4° Desserrer les raccords (5) côté injecteurs sur au moins deux tuyauteries ; amener la manette d'accélération en position maximale et actionner le démarreur à plusieurs reprises d'une durée d'une dizaine de secondes chacune en appuyant à fond sur le bouton (5 fig. 26) jusqu'à ce que le combustible s'écoule sans bulle d'air par les raccords des injecteurs.
- 5° Rebloquer les raccords des injecteurs, mettre le moteur en route et ne serrer la vis du couvercle du régulateur (3) que lorsque le combustible s'écoulera sans bulle d'air.

V

MISE EN ROUTE ET ARRÊT DU TRACTEUR

B - DÉMARRAGE DU MOTEUR [température ambiante modérée]

1° S'assurer que le levier des vitesses (1) est au point mort.

2° Engager la clé (2) du contacteur général et la faire pivoter au premier cran (voir Fig. 5); le voyant de charge de la batterie doit s'allumer.

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

CIRCUIT ÉQUIPÉ d'une POMPE BOSCH

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

CIRCUIT ÉQUIPÉ d'une POMPE CAV

4° Appuyer à fond sur le bouton (5) et en même temps faire pivoter le commutateur de démarrage (4) et le lâcher dès que le moteur démarre.

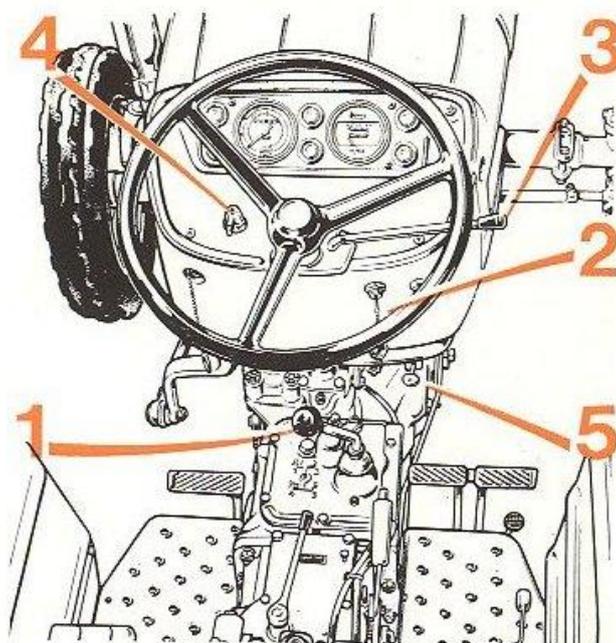


FIG. 26

C - DÉMARRAGE DU MOTEUR

[basse température ambiante]

Après avoir relevé le rideau du radiateur (6) et effectué les trois premières opérations décrites dans le chapitre précédent :

4° Faire pivoter à gauche au premier cran le commutateur de démarrage (4) et le maintenir fermement dans cette position **10 à 15 secondes** de sorte à faire agir le thermostarter.

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

NOTA - Pour un moteur équipé d'une pompe CAV, ne pas oublier d'appuyer sur le bouton (5) en même temps que l'on fait pivoter le commutateur de démarrage (4).

D - ARRÊT DU MOTEUR

Pour arrêter le moteur, il suffit de couper l'alimentation en tirant à fond sur le bouton (5).

Ne pas oublier de ramener ensuite la clé du contacteur général (2) en position 0 ou en position 5 (voir Fig. 5) si l'éclairage est nécessaire, sinon on risquerait de voir la batterie se décharger progressivement.

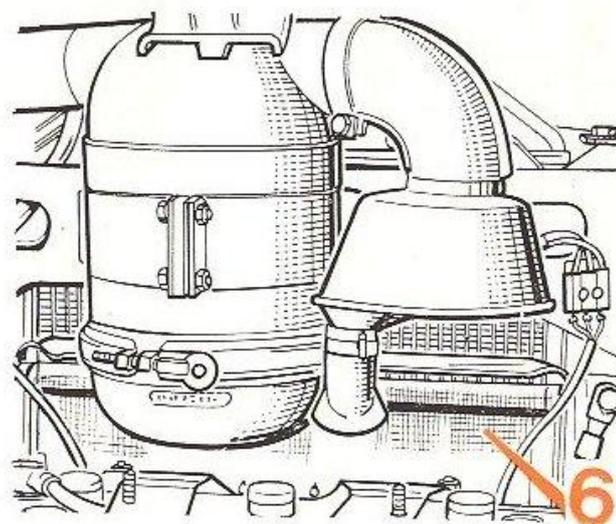


FIG. 27

A - POSITION CONTROLÉE ET POSITION FLOTTANTE

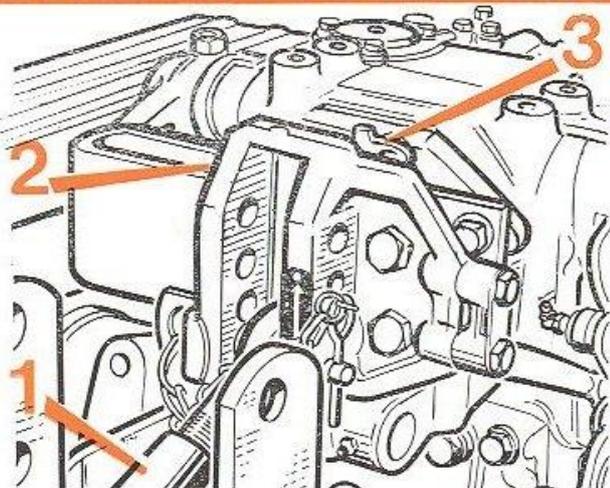


FIG. 28

La manette de sélection est amenée en position basse (voir Fig. 20).

- Le bras de poussée (1) est broché dans le trou inférieur du support mobile (2) et le coin (3) est engagé entre le support mobile et la butée du bloc de relevage.

Cette précaution est également à respecter pour le transport sur route qui doit s'effectuer **obligatoirement en position contrôlée**.

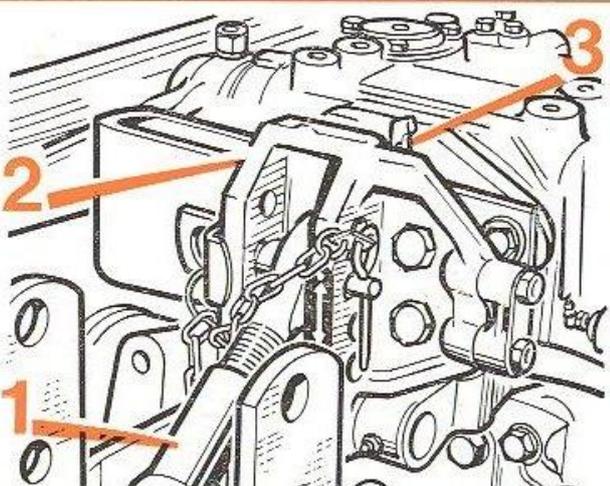


FIG. 29

B - EFFORT CONTROLÉ

La manette de sélection est portée en position haute (voir Fig. 20).

- Le bras de poussée (1) est broché sur le support mobile (2) :
- Dans les deux trous supérieurs pour les travaux superficiels et les labours légers ;
- Dans le troisième trou pour les travaux lourds.
- Le coin de verrouillage (3) est libéré.

Précautions d'attelage :

- En travail la chape du 3^e point doit être bloquée ;
- Pas de roue de jauge ;
En laissant subsister sur l'outil une roue de limitation de profondeur, on perd tout le bénéfice de l'apport de poids de l'outil sur le tracteur.
- Distance A séparant les chevilles d'attelage de la pointe de l'outil supérieure à 500 mm.
- Talonnage de l'outil réduit au minimum.

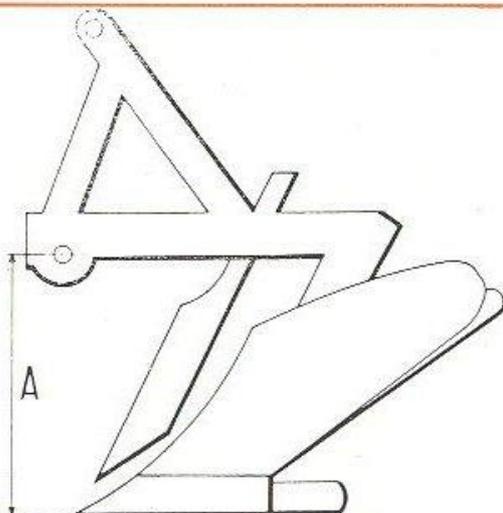


FIG. 30

A - TOUTES LES 10 HEURES DE TRAVAIL

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 (1). Ajouter le cas échéant de l'huile **MOBIL DELVAC 20 W/40** par l'orifice du bouchon (2) situé sur le cache-culbuteurs du moteur sans jamais dépasser le trait « MAX » de la jauge (1).

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

Le contenu du filtre à cartouche (3) 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.

NOTA IMPORTANT :

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

Le contrôle du niveau doit être effectué sur un terrain parfaitement horizontal.

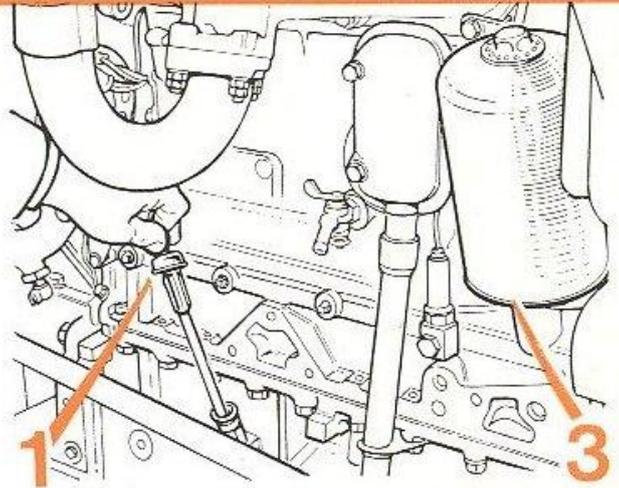


FIG. 31

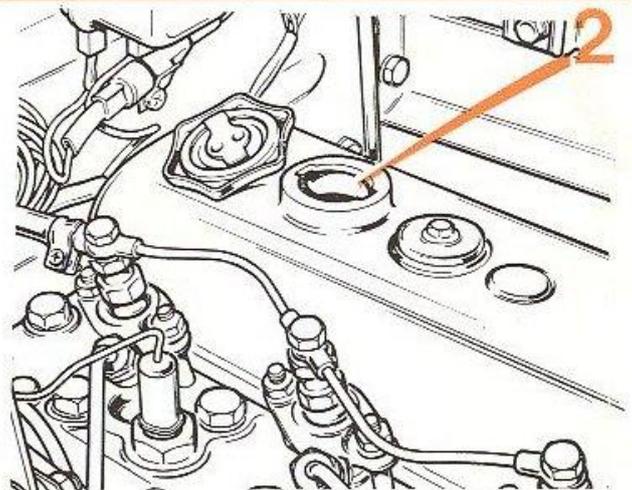


FIG. 32

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°C).



FIG. 33

A - TOUTES LES 10 HEURES DE TRAVAIL (suite)

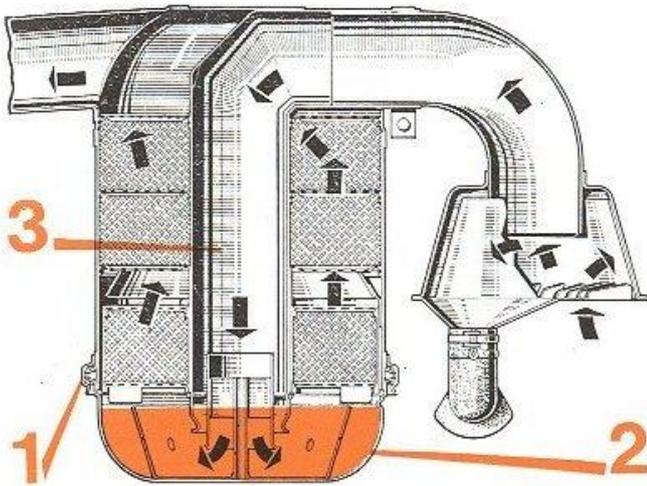


FIG. 34

3. Préfiltre à air et filtre à air à bain d'huile

Le préfiltre centrifuge à aubages retient les grosses impuretés.

Il se vide automatiquement par la languette en caoutchouc fendue à son extrémité.

Le moteur étant arrêté depuis au moins un quart d'heure, déposer la cuve (2) en desserrant la clé du collier d'étanchéité (1), l'huile doit atteindre le repère estampé sur la cuve sans le dépasser.

Si le niveau baisse dans la cuve, il est vraisemblable que l'huile est trop fluide ou que le tube central (3) est encrassé. Dans le premier cas, utiliser de l'huile moins fluide, dans le second nettoyer le tube central.

La cuve doit être nettoyée et remplie d'huile propre quand :

- elle est devenue trop visqueuse par suite des poussières qu'elle contient ;
- un dépôt de 1 cm s'est formé dans le fond.

NOTA - La vérification toutes les 10 heures n'a qu'une valeur indicative. Pendant les périodes sèches, ne pas hésiter à intervenir 2 fois par jour.

— s'assurer que les colliers de la durite reliant le filtre à la tubulure d'admission sont toujours bien serrés.

B - TOUTES LES 50 HEURES DE TRAVAIL

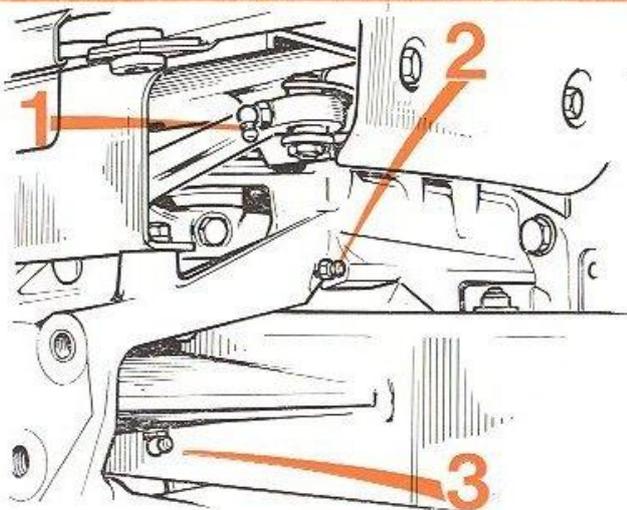


FIG. 35

4. Direction et essieu avant

injecter de la graisse MOBIL GREASE MP dans les trois graisseurs.

B - TOUTES LES 50 HEURES DE TRAVAIL (suite)

5. Fusées des roues avant

Injecter de la graisse MOBIL GREASE MP dans chacun des graisseurs des fusées (1).

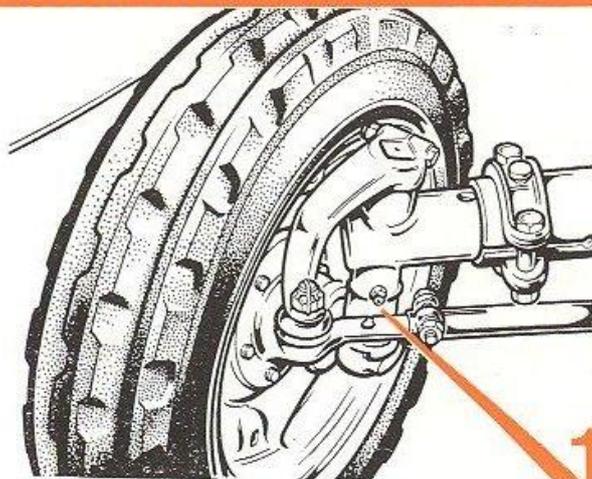


FIG. 36

6. Pédale d'embrayage

Injecter de la graisse MOBIL GREASE MP dans le graisseur (1).

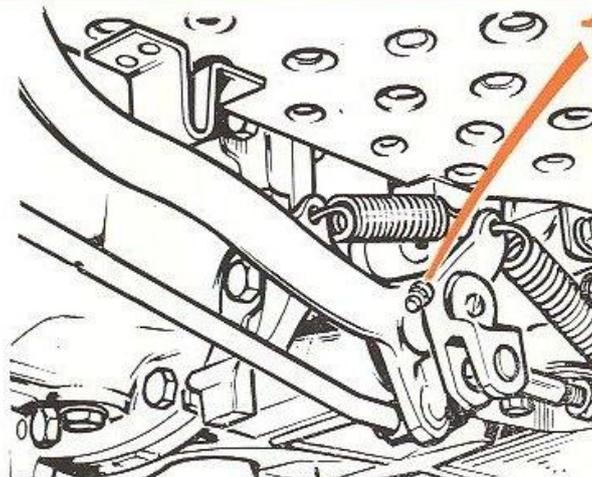


FIG. 37

7. Pédales de freins

Injecter de la graisse MOBIL GREASE MP dans le graisseur (1).

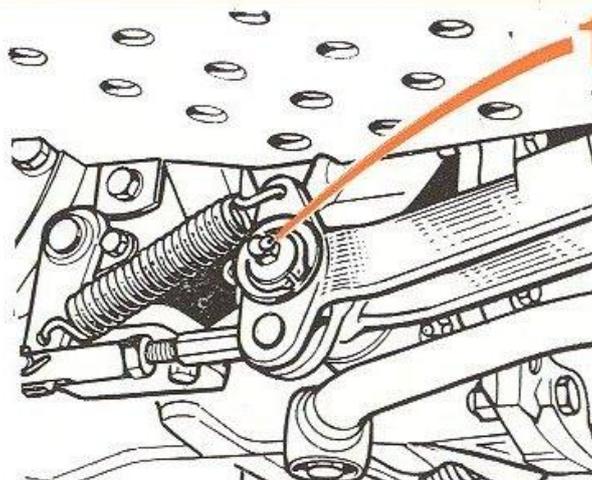


FIG. 38

B - TOUTES LES 50 HEURES DE TRAVAIL (suite)

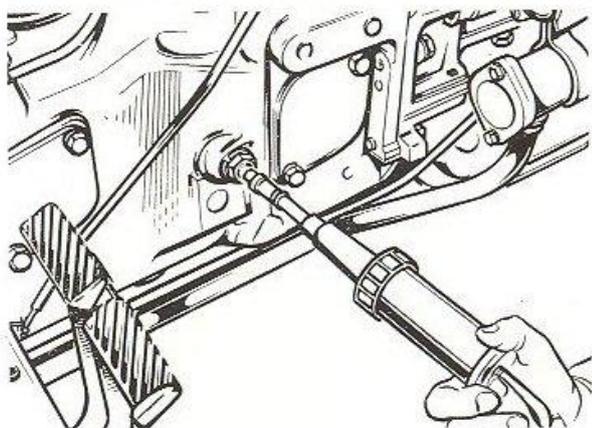


FIG. 39

8. Butée d'embrayage

Donner 2 ou 3 impulsions sur la pompe à graisse.

Il ne faut pas exagérer le graissage car la graisse excédentaire risque d'être projetée sur les disques et de provoquer un glissement et une usure accélérée des garnitures.

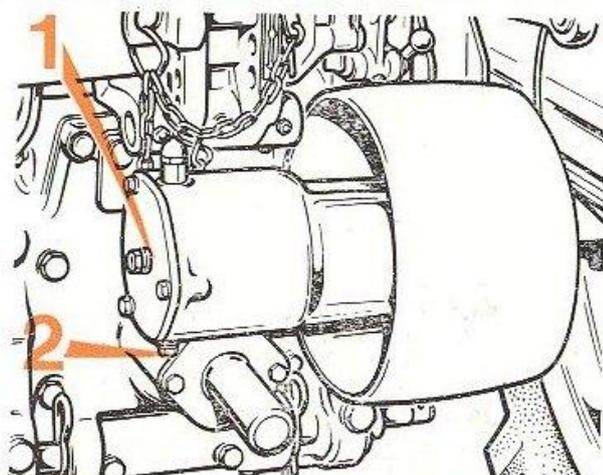


FIG. 40

9. Poulie motrice

Vérifier que l'huile atteint le bouchon (1). Ajouter éventuellement de l'huile **MOBIL DELVAC 20 W/40** par ce même bouchon.

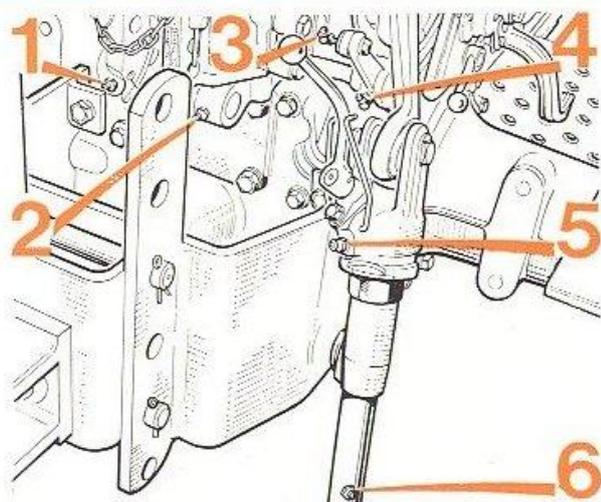


FIG. 41

10. Relevage hydraulique

Injecter de la graisse **MOBIL GREASE MP** dans les 4 graisseurs disposés sur les articulations du relevage, ainsi que dans les 2 graisseurs de la suspenste de droite.

De temps en temps, graisser les filetages des embouts du bras de poussée.

Il est déconseillé d'enduire de graisse les rotules des bras de traction, si le tracteur travaille sur des terrains sableux.

NOTA - Ne jamais changer la position du graisseur (3) situé en bout du galet.

C - TOUTES LES 200 HEURES DE TRAVAIL

11. Carter d'huile moteur

— Vidanger l'huile du carter moteur après avoir dévissé le bouchon (1).

— Remettre en place le bouchon de vidange et faire le plein à l'aide de 7 litres d'huile **MOBIL DELVAC 20 W/40** par le bouchon du couvercle des culbuteurs (voir Fig. 32).

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 de faire la première vidange après 60 heures de travail, lorsque le moteur est neuf.

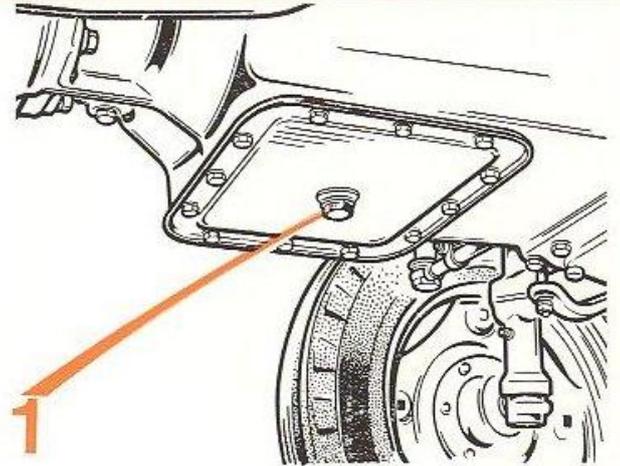


FIG. 42

12. Pompe d'alimentation

Après avoir fermé le robinet du réservoir, déposer le couvercle (1) par la vis (2) et sortir le filtre en nylon (3).

— le nettoyer au pétrole puis le souffler à l'air ;

— le placer dans le bon sens, collerette, dans l'orifice du clapet d'admission.

Remettre le couvercle (1) en place, l'appuyer à la main sur son siège et ouvrir le robinet du réservoir. Attendre que l'air se soit échappé et remonter la vis (2) en la serrant correctement.

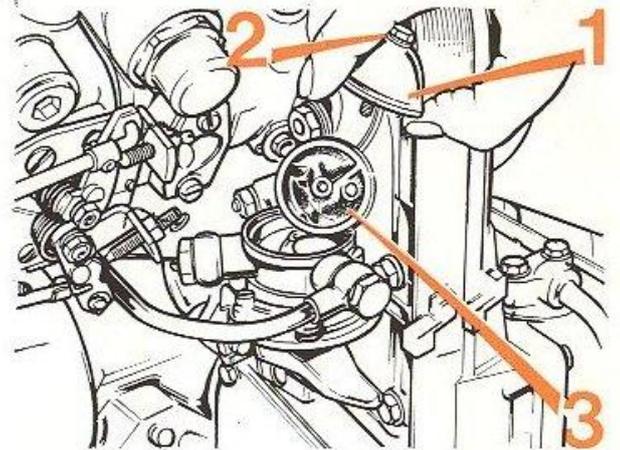


FIG. 43

13. 1^{er} filtre à combustible (séparateur)

— Evacuer le gas-oil ainsi, que l'eau contenue dans la cuve de décantation en verre (1) par la vis à oreilles (2).

— dévisser la vis de fixation (3) de la cartouche ;

— remettre en place une cartouche neuve après avoir nettoyé la cuve de décantation (1) au pétrole ;

— bien serrer la vis de fixation (3) puis procéder à la purge en dévissant la vis (4) 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.

NOTA - Evacuer l'eau de la cuve en verre plus fréquemment si nécessaire.

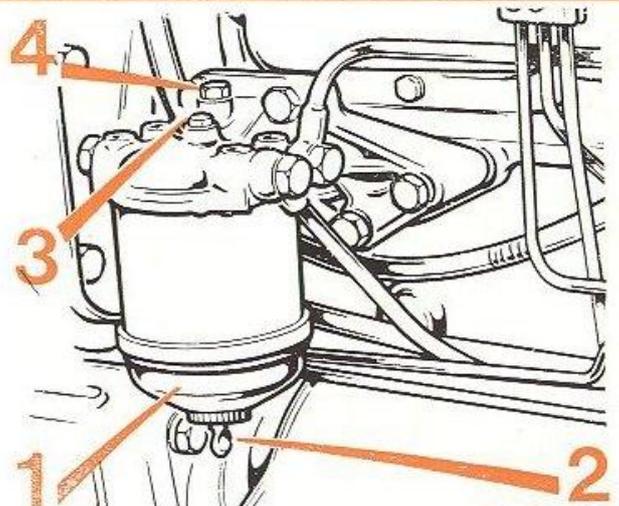


FIG. 44

C - TOUTES LES 200 HEURES DE TRAVAIL (suite)

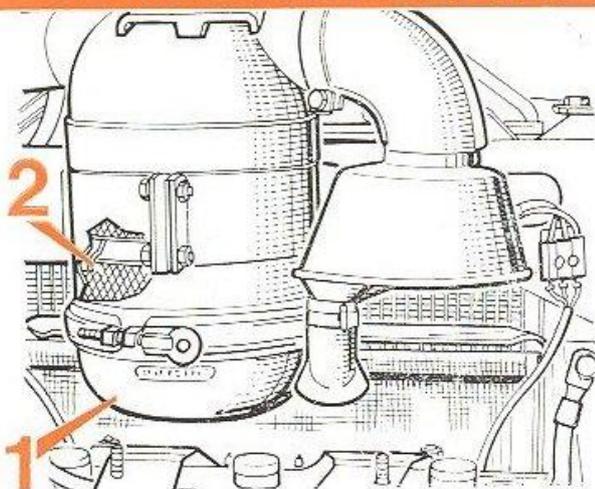


FIG. 45

14. Filtre à air

Le moteur étant arrêté depuis un quart d'heure :

— déposer la cuve (1) et sortir la masse filtrante (2) après avoir ôté le jonc d'arrêt ;

— nettoyer à l'aide de pétrole, tant la cuve que la masse filtrante et le tube central du corps de filtre.

— Refaire le niveau dans la cuve jusqu'au repère à l'aide d'un litre d'huile **MOBIL DELVAC 20 W/40**.

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

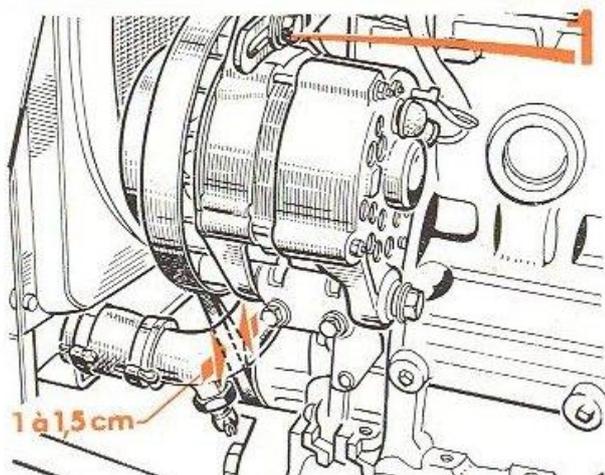


FIG. 46

15. Courroie de ventilateur

— S'assurer que la flèche de la courroie mesurée sur le brin entre la poulie de l'alternateur et celle du vilebrequin 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 (1) et faire pivoter l'alternateur vers l'extérieur de façon à obtenir la tension préconisée.

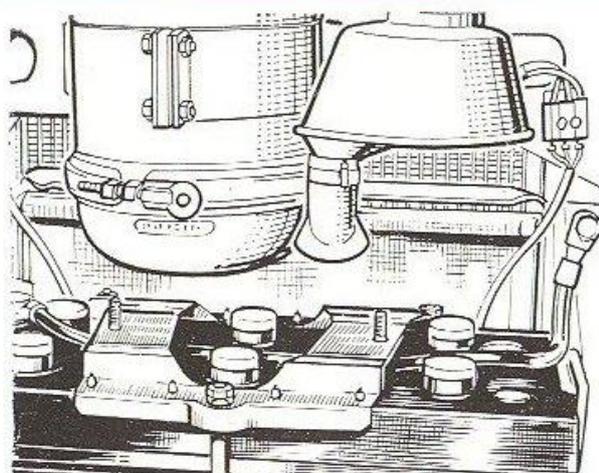


FIG. 47

16. 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.

C - TOUTES LES 200 HEURES DE TRAVAIL (suite)

17. Relevage hydraulique et boîte de vitesses

Pour contrôler le niveau commun :

- arrêter le moteur, abaisser les bras de relevage et attendre quelques minutes pour que l'huile du relevage descende dans la boîte de vitesses ;
- retirer la jauge (1) et vérifier si l'huile atteint le trait supérieur marqué « Sollevatore » ;
- éventuellement ajouter de l'huile **MOBIL DELVAC 20 W/40** après avoir dévissé le bouchon de remplissage (2).

NOTA - Dans le cas d'utilisation de vérins auxiliaires double effet, remplir les vérins avant le contrôle du niveau.

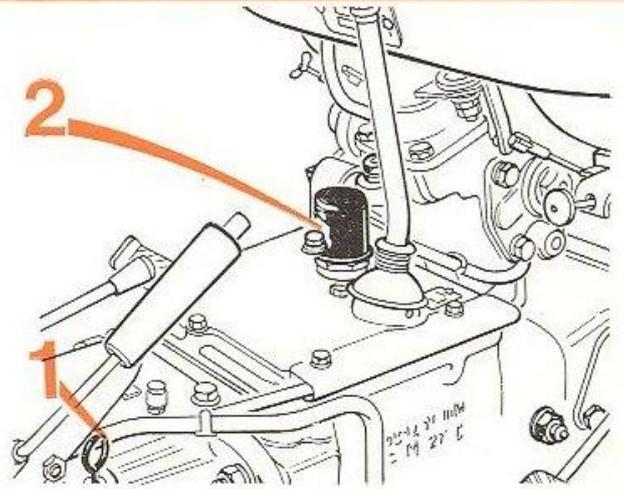


FIG. 48

D - TOUTES LES 400 HEURES DE TRAVAIL

18. Filtre régénérateur d'huile

L'élément filtrant ayant pour rôle d'arrêter tant les gommés 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 (1) dans lequel est sertie la cartouche filtrante ;
- remplacer l'ensemble par un élément et un joint neufs.

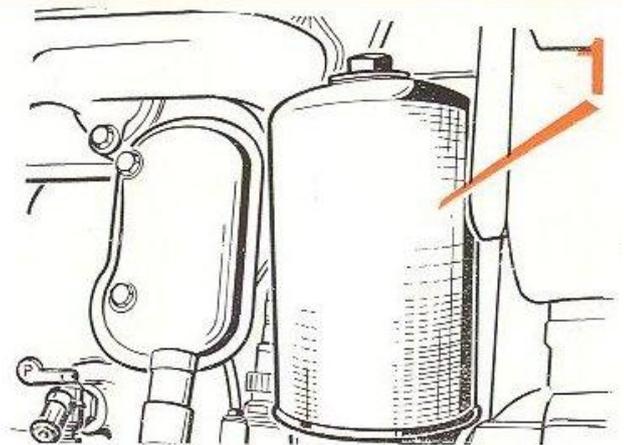


FIG. 49

19. Boîtier de direction

Dévisser le bouchon (1) et contrôler si le niveau d'huile affleure à l'orifice de ce bouchon. Si nécessaire, faire l'appoint à l'aide d'huile **MOBIL DELVAC 20 W/40** que vous injecterez à l'aide d'une seringue.

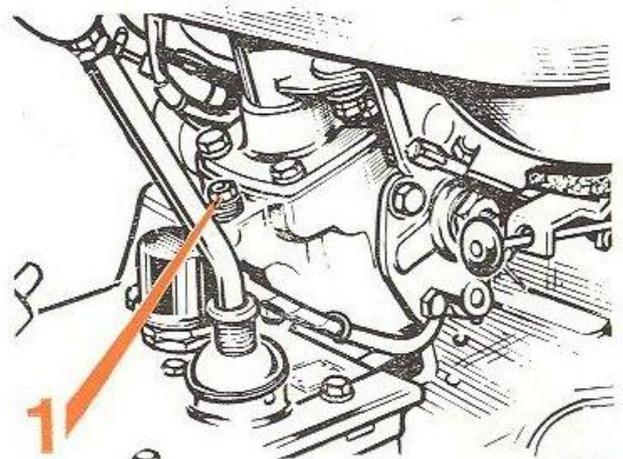


FIG. 50

D - TOUTES LES 400 HEURES DE TRAVAIL (suite)

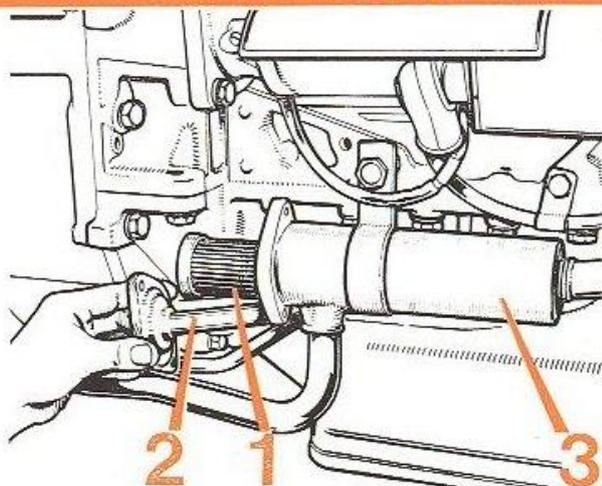


FIG. 51

20. Filtre du relevage

- Déposer le couvercle équipé de sa chandelle magnétique (2) ;
- sortir la cartouche filtrante (1) ;
- nettoyer la chandelle et la cartouche dans du pétrole ;
- nettoyer l'intérieur du corps (3) du filtre à l'aide de pétrole et souffler à l'air comprimé ;
- ne pas hésiter à changer la cartouche si elle présente des signes de détérioration ;
- vérifier que le joint en bout du filtre est bien en place et remonter.

NOTA - Le premier nettoyage, lorsque le tracteur est neuf, doit se faire après 40 heures de marche.

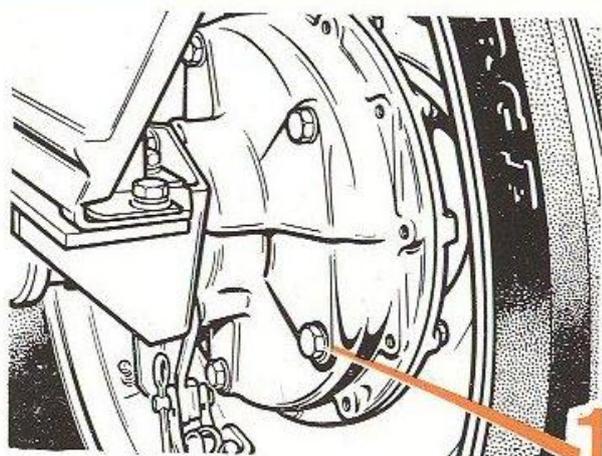


FIG. 52

21. Réducteurs latéraux

S'assurer que l'huile affleure au bouchon de niveau et de remplissage (1).

Si nécessaire, faire l'appoint à l'aide d'huile **MOBIL DELVAC 20 W/40**.

E - TOUTES LES 800 HEURES DE TRAVAIL

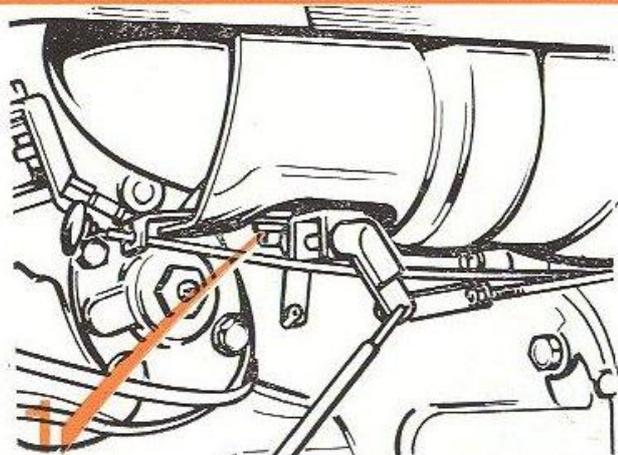


FIG. 53

22. Réservoir à combustible

Le réservoir étant pratiquement vide ôter le bouchon inférieur (1) et faire évacuer les impuretés (eau et dépôts).

E - TOUTES LES 800 HEURES DE TRAVAIL (suite)

23. Filtre à air

- Détacher le collier de retenue (1) du corps du filtre ;
- dévisser le collier de serrage en bout de la durite, côté collecteur d'admission ;
- après vidange de l'huile, nettoyer toutes les pièces du filtre en les plongeant dans du pétrole durant une demi-heure ;
- égoutter les masses filtrantes et souffler toutes les pièces à l'air comprimé ;
- avant remontage, imprégner d'huile les masses filtrantes ;
- établir le niveau dans la cuve à l'aide d'un litre d'huile **MOBIL DELVAC 20 W/40**.

NOTA - S'assurer du bon serrage des colliers des durites.

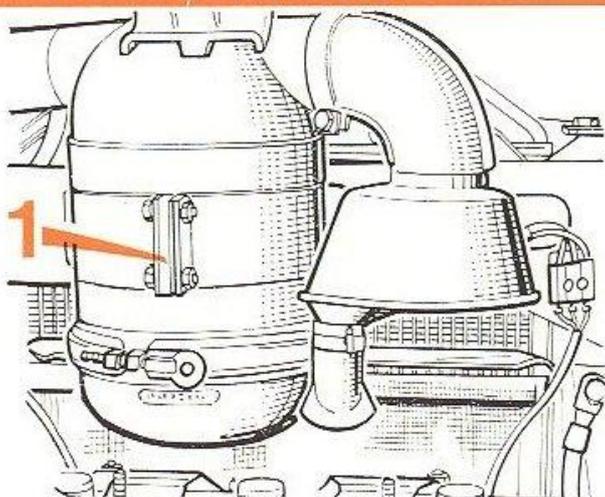


FIG. 54

24. Filtre à combustible de sécurité

Le remplacement de la cartouche est nécessaire dans le cas où l'on note des difficultés d'alimentation malgré le changement du premier filtre.

Il faut toutefois le changer systématiquement toutes les 800 heures de travail en procédant comme pour le premier filtre (voir opération 13 page 21), sauf qu'il ne possède pas de cuve en verre.

NOTA - Durant la période de garantie, la dépose de ce filtre muni d'un plomb devra être obligatoirement effectuée par votre agent.

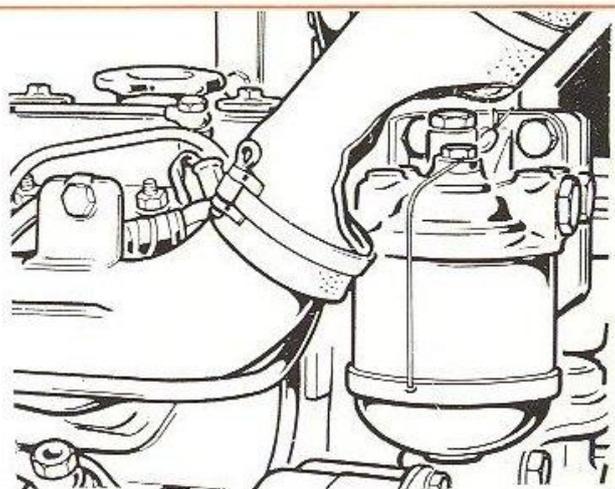


FIG. 55

25. Moyeux de roues avant

Oter les chapeaux (1) des moyeux, les garnir de graisse **MOBIL GREASE MP** et les remettre en place.

Dans des terrains particulièrement humides, il est nécessaire d'intervenir plus fréquemment.

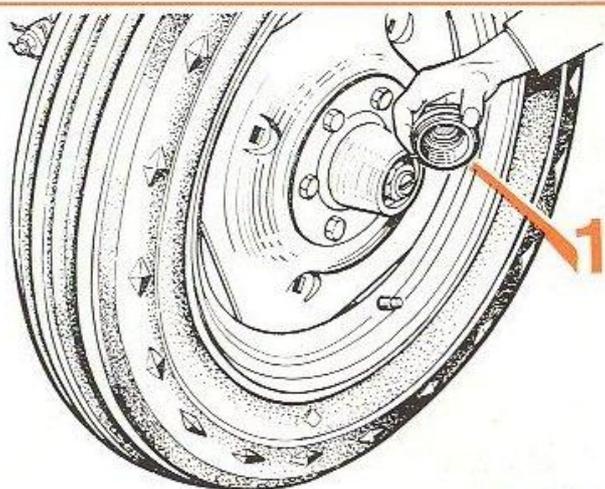


FIG. 56

F - TOUTES LES 1200 HEURES DE TRAVAIL

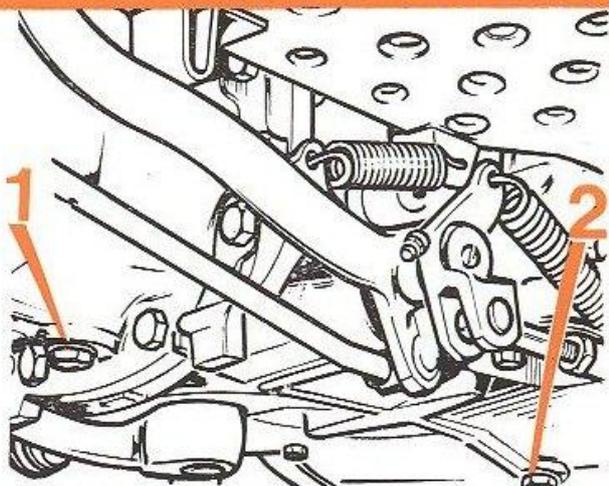


FIG. 57

26. Relevage hydraulique et boîte de vitesses

- Vidanger le relevage et la boîte de vitesses par les bouchons (1 et 2) ;
- vidanger et nettoyer le filtre (voir opération n° 20, page 24) ;
- remettre les bouchons de vidange en place et faire le plein jusqu'au niveau supérieur de la jauge marqué « Sollevatore » à l'aide de 16 litres d'huile **MOBIL DELVAC 20 W/40** ;
- mettre le moteur en route quelques instants et après avoir amené les bras en position basse compléter si nécessaire.

NOTA - Dans le cas d'utilisation de vérins auxiliaires double effet, il faudra tenir compte de leur capacité.

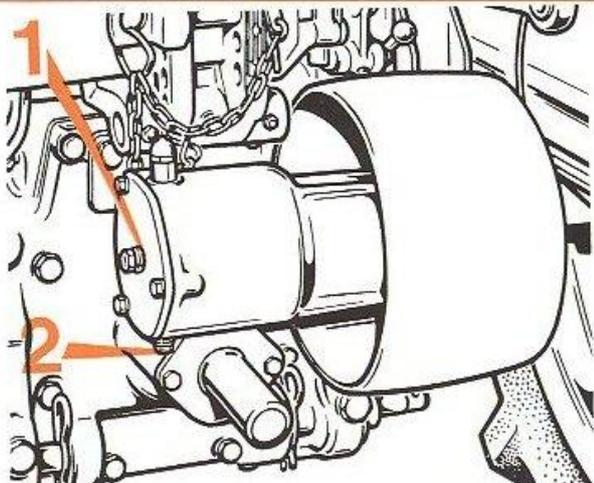


FIG. 58

27. Poulie de battage

- Vidanger par le bouchon inférieur (2) et faire le plein avec 0,5 litre d'huile **MOBIL DELVAC 20 W/40** par le bouchon de niveau et de remplissage (1).

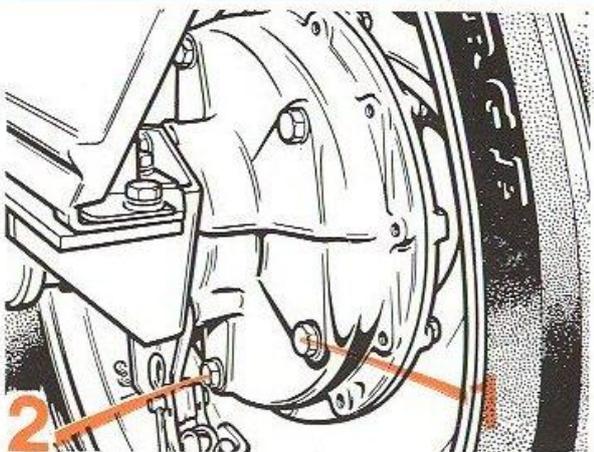


FIG. 59

28. Réducteurs latéraux

- Vidanger chaque réducteur par le bouchon (2) et faire le plein à l'aide de 2 litres d'huile **MOBIL DELVAC 20 W/40** par le bouchon de niveau et de remplissage (1).

VII

GRAISSAGE ET ENTRETIEN

F - TOUTES LES 1200 HEURES DE TRAVAIL (suite)

29. 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 (1) et (2) ;
- remplir le circuit avec une solution de **300 g de soude Solvay et de 12 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 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.

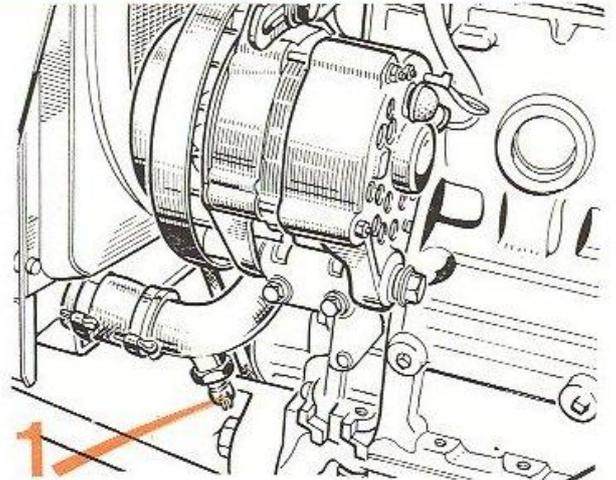


FIG. 60

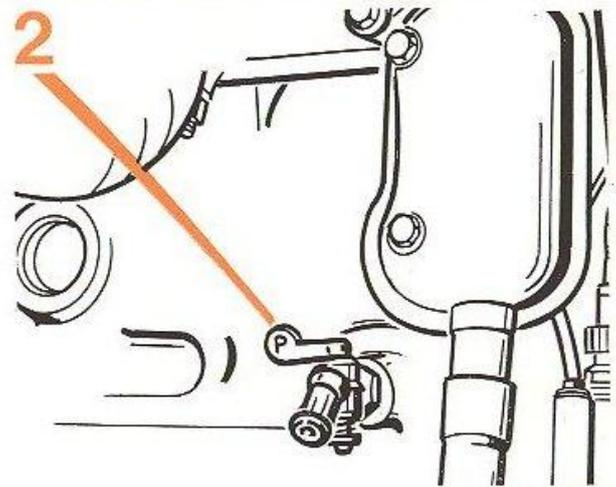


FIG. 61

G - OPÉRATIONS D'ENTRETIEN A FAIRE PAR VOTRE AGENT

Les opérations suivantes sont du ressort de votre concessionnaire. Il n'y a pas de règle absolue en ce qui concerne les périodicités d'intervention mais nous recommandons :

TOUTES LES 400 HEURES

- Procéder au réglage de la garde à la pédale d'embrayage qui doit toujours être de l'ordre de 3 à 4 cm.
- Régler également la course à vide des leviers de commande de débrayage de prise de force, course à vide correspondant à un jeu de 1,5 mm entre leviers et vis de réglage.

- Lorsque les pédales de freins ont une garde supérieure à 7 cm, réduire celle-ci à environ 5 cm en prenant soin d'équilibrer le freinage.

TOUTES LES 1 200 HEURES

- Contrôler le jeu entre soupapes et culbuteurs (0,25 mm) à froid.
- Nettoyer et tarer les injecteurs.

TOUTES LES 1 600 HEURES

- Vérifier l'état des balais du démarreur et de l'alternateur.

H - INSTALLATION ÉLECTRIQUE

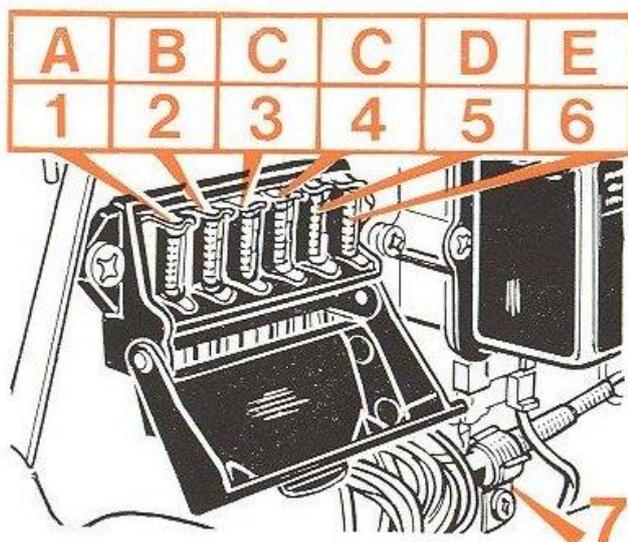


FIG. 62

FUSIBLES

Les fusibles accessibles en soulevant le capot latéral sont repérés sur le couvercle du boîtier. Ils protègent les appareils suivants :

- A/1 : Avertisseur et thermostarter (16 A) ;
- B/2 : indicateur de niveau de combustible, indicateur de température d'eau, témoin de pression d'huile, témoin du télerupteur (8 A) ;
- C/3 : veilleuse droite, lanterne AR, tableau de bord et prise de courant (8 A) ;
- C/4 : veilleuse gauche 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).

H - INSTALLATION ÉLECTRIQUE (suite)

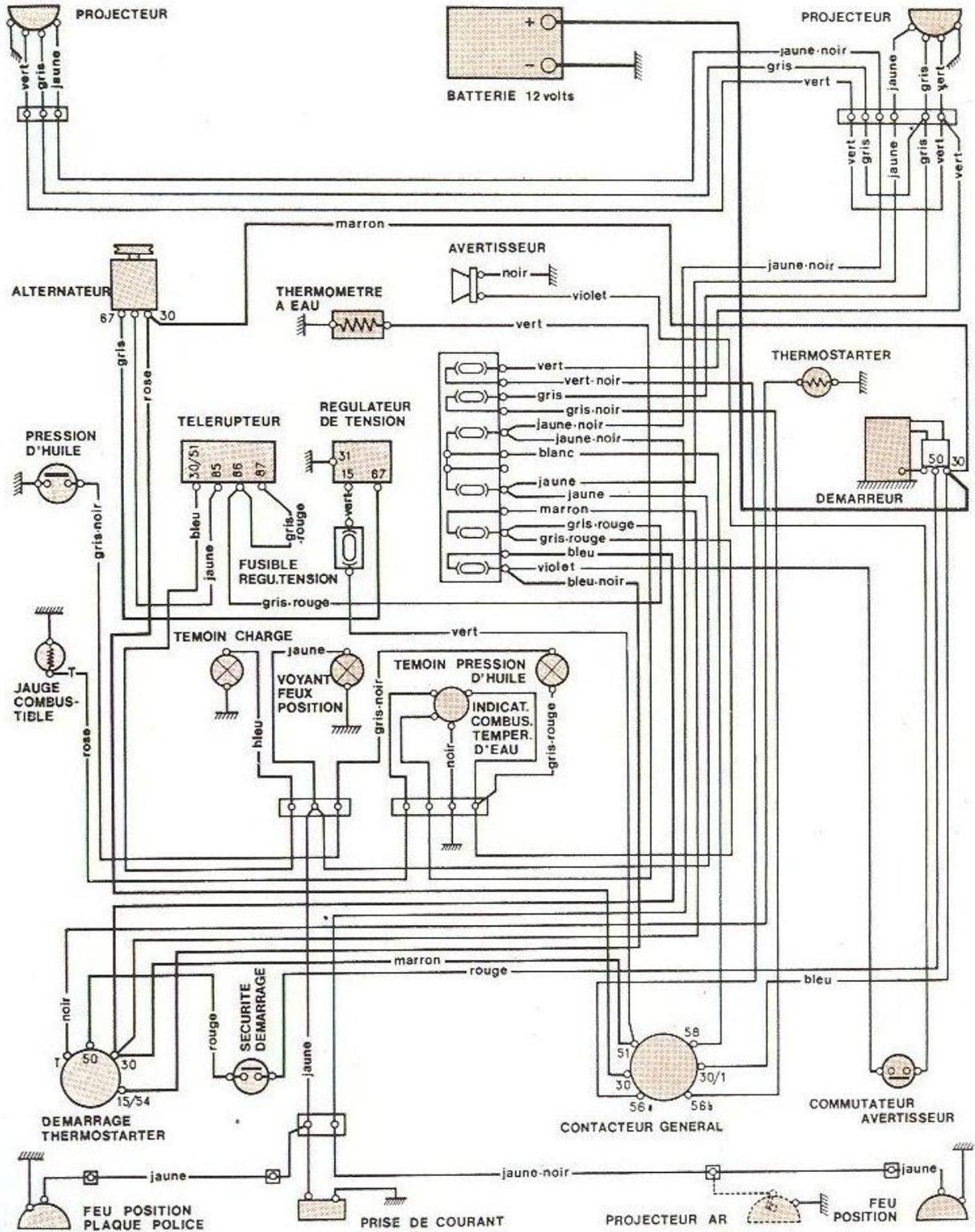


FIG. 63

A - DISTRIBUTEUR HYDRAULIQUE AUXILIAIRE

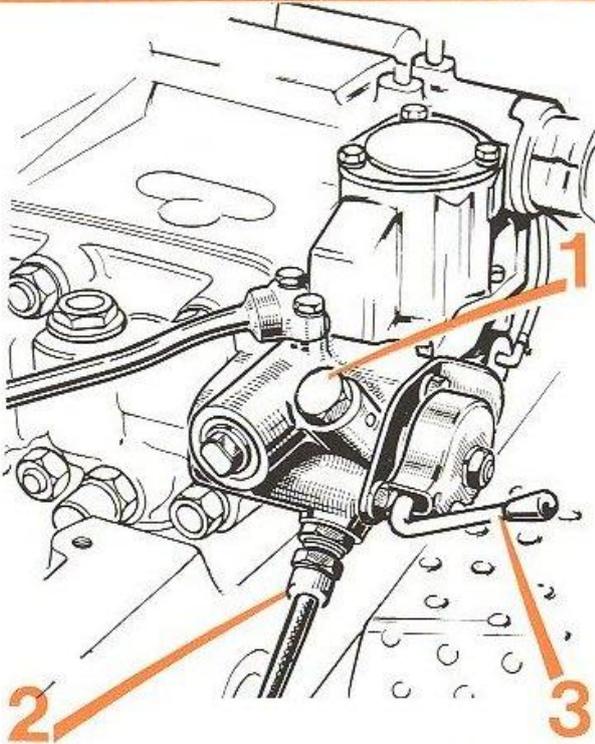


FIG. 64

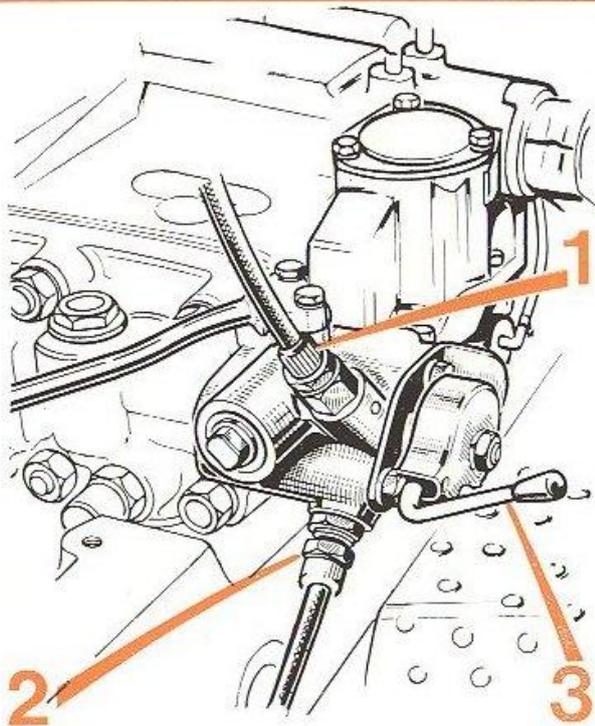


FIG. 65

Destiné à la commande de vérins simple ou double effet, ce distributeur peut être monté sur le relevage.

a) branchement simple effet (fig. 64)

Sur la sortie supérieure (1) dévisser le raccord spécial, sans oublier d'enlever du fond de l'orifice, le joint cuivre d'embase ;

— dévisser le bouchon fileté du raccord spécial et le visser avec son joint sur l'orifice supérieur de cette sortie (1).

— ôter le bouchon fileté de la sortie inférieure (2) et brancher une tuyauterie pour le raccordement du vérin.

— en levant la manette (3) on provoque la sortie de la tige du vérin et inversement.

b) branchement double effet (fig. 65)

Le raccord étant mis en place avec ses joints dont celui d'embase sur l'orifice supérieur :

— relier la sortie (1) à l'orifice supérieur du vérin à commander ;

— relier la sortie (2) à l'orifice inférieur du vérin à distance.

En levant la manette (3) on provoque la sortie de la tige du vérin et inversement pour la rentrée de la tige qui s'effectue cette fois sous pression d'huile.

REMARQUES IMPORTANTES

dans un vérin double effet, l'huile demeure en permanence, il faut en tenir compte de sorte à respecter le niveau dans la boîte de vitesses.

— Dès que le vérin auxiliaire parvient en bout de course, il faut immédiatement relâcher la manette de commande qui doit revenir d'elle-même en position neutre (centrale).

— Taraudage des orifices de raccordement sur le distributeur 16 x 150.

B - POULIE MOTRICE

Commandée par le même levier que la prise de mouvement, la poulie de battage possède les caractéristiques suivantes :

- Diamètre : **250 mm.**
- Largeur de la jante : **150 mm.**
- Vitesse de rotation (à **2.200 tr/mn du moteur**) : **1.144 tr/mn.**
- Vitesse linéaire (pour **2.200 tr/mn du moteur**) : **14,9 m/s.**

La poulie peut être disposée à droite ou à gauche de sorte à inverser le sens de rotation. Lors du changement, ne pas omettre de remplacer le reniflard par le bouchon de vidange et inversement.

C - RÉDUCTEUR SUPPLÉMENTAIRE

Un réducteur épicycloïdal livré sur demande peut être incorporé à l'arrière de la boîte de vitesses. Commandé par levier séparé, il permet d'obtenir 3 vitesses rampantes avant et 1 vitesse rampante arrière supplémentaires. Les tracteurs équipés de ce réducteur sont munis d'un couple conique 12/47. Les vitesses d'avancement au régime nominal du moteur sont les suivantes en km/h :

	1 ^{re}	2 ^{me}	3 ^{me}	AR
Rampantes	0,68	1,21	1,92	1,00
Lentes	2,10	3,77	5,95	3,10
Rapides	7,5	13,70	21,50	11,05

D - MASSES D'ALOURDISSEMENT

Des disques et masses d'alourdissement permettant d'améliorer l'adhérence du tracteur peuvent être livrés sur demande. Il s'agit :

à l'avant { 3 plaques de 30 kg chacune + support = 100 kg.
 { 2 disques de 35 kg sur les roues = 70 kg.

à l'arrière : 4 disques de 55 kg sur les roues = 220 kg.

E - PHARE ARRIÈRE

Commandé directement par le contacteur général à partir du deuxième cran (voir Fig. 5), il ne peut s'allumer que dans la mesure où son commutateur, placé sur le bol lui-même, est tourné en position de circuit fermé.

IX

CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES

A - DIMENSIONS (avec pneumatiques 11-28)

Voie variable avant (8 positions)	mm	1.280	1.680
— la voie de 1.980 mm est obtenue par retournement des voiles de roues.		1.380	1.780
		1.480	1.880
		1.580	1.980
Voie variable arrière (8 positions)	mm	1.200	1.600
		1.300	1.700
		1.400	1.800
		1.500	1.900
Empattement	mm	1.920	
Longueur { à l'extrémité des bras de traction	mm	3.200	
hors tout { à l'aplomb des pneumatiques AR.....		2.960	
Largeur { voie minimale	mm	1.585	
hors tout { voie maximale	mm	2.240	
Hauteur {	à l'aplomb du volant de direction	mm	1.500
	à l'aplomb du capot	mm	1.320
	au niveau du tuyau d'échappement	mm	1.715
Garde au sol {	sous l'essieu avant	mm	370
	sous le pont arrière	mm	390

B - POIDS DU TRACTEUR (avec pneumatiques 11-28)

Poids en ordre de marche, réservoir plein, sans conducteur :			
— Poids sur l'essieu Avant	kg	640	
— Poids sur l'essieu Arrière	kg	1.060	
— Poids total	kg	1.700	
Poids avec masses et eau dans les pneumatiques :			
— masses avant + support	kg	100	
— masses sur roues Avant	kg	70	
— masses sur roues Arrière	kg	220	
— eau dans les pneumatiques (75 % antigel — 20 °C)	kg	285	
— Poids total approximatif	kg	2.375	

C - VITESSES D'AVANCEMENT (pneumatiques 11-28)

Km/h	1 ^{er}	2 ^e	3 ^e	4 ^e	5 ^e	6 ^e	1 ^{er} AR	2 ^e AR
à 2.200 tr/mn du moteur	2,40	4,40	6,9	8,75	15,8	25,0	3,5	12,9
à 1.500 tr/mn du moteur	1,8	3,00	4,74	5,96	10,77	17,04	2,38	8,77

D - MOTEUR

Marque		FIAT
Type		8035.01.201
Cycle		4 temps
Injection		Directe
Nombre de cylindres (verticaux en ligne)		3
Alésage	mm	95
Course	mm	110
Cylindrée totale	cm ³	2.340
Rapport de compression		17/1
Régime correspondant à la puissance maximale	tr/mn	2.200
Régime correspondant au couple maximal	tr/mn	1.500
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		
Filtre FIAT à bain d'huile avec préfiltre à turbulence et évacuation automatique des poussières		
Alimentation en combustible		
Réservoir	litres	54
Pompe d'alimentation à double membrane.		
Filtre à crépine dans la pompe d'alimentation.		
1 filtre à cartouche avec cuve de décantation CAV		FAS
1 filtre à cartouche de sécurité en série avec le précédent CAV		FS
Pompe d'injection	{ rotative CAV à régulateur mécanique	DPA 32 33 270 C
	{ rotative BOSCH à régulateur	A/42/1000/6/2350
	{ hydraulique	EP/VA 3/110 H
		1100 BL 134-1
Calage de la pompe sur le moteur	{ CAV	13°
	{ BOSCH	5°
Porte-injecteurs		KB 70 S1 F 10
Pulvérisateurs		DLL 145 S 50 F
Ordre d'injection		1-2-3
Pression de tarage des injecteurs	bars	230 ± 5
Lubrification		
Sous pression par pompe à engrenages.		
Filtre à crépine sur l'aspiration et filtre à cartouche interchangeable sur le refoulement.		
Régulation automatique de la pression.		
Pression à chaud au régime maximal	bars	3 à 4
Capacité du circuit de lubrification	litres	7
Refroidissement		
A eau, à circulation forcée par pompe centrifuge.		
Radiateur à tubes verticaux.		
Thermostat à cire.		
Thermomètre à distance sur le tableau de bord.		
Rideau de radiateur.		
Capacité totale en eau	litres	12

IX

CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES

D - MOTEUR (suite)

Distribution électrique

Tension de l'installation V 12

Batterie Baroclem M 14 AS

Tension V 12

Capacité (décharge en 20 heures) Ah 110

Alternateur FIAT A 12 M 124/
12/42 X

Sens de rotation à droite

Puissance maximale continue (14,5 V - 42 A) W 610

Régulateur de tension RC 1/12 B

Démarrateur électrique 12 V 4 PS

Puissance Ch 4

Relais électromagnétique.

Thermostarter CAV 357-7

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

E - TRANSMISSIONS

Embrayage FIAT

double effet travaillant à sec

Diamètre des disques " 10

Boîte de vitessesNombre de vitesses { avant 6
arrière 2Les 2^e - 3^e et 5^e - 6^e vitesses sont synchronisées.**Différentiel**

Nombre de satellites 4

Blocage du différentiel commandé par pédale.

Réducteurs

Couple de pignons à denture droite.

F - DIRECTION

Type à vis globique et galet de roulement Gemmer

Rayon de braquage { sans frein bloqué m 3,25
avec frein bloqué m 2,95

G - FREINS

Du type à sangles montées sur les demi-arbres du différentiel.

Commandés séparément par pédales.

Jumelables par palonnier.

Frein à main d'immobilisation.

IX

CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES

H - RELEVAGE HYDRAULIQUE

Pompe

Type	PLESSEY	C 22 X
Régime de la pompe 2.200 tr/mn du moteur	tr/mn	2.000
Débit au régime nominal du moteur (à 150 bars)	litres	20
Pression de sécurité	bars	150
Temps de relevage au régime nominal du moteur	sec.	1,6

Bloc de relevage

Capacité en huile	litres	4
Capacité carter boîte de vitesses	litres	12
Capacité totale	litres	16

Vérin

Simple effet.		
Alésage	mm	90
Course	mm	88
Cylindrée utile	cm ³	560

Distributeur

Type à boisseau

Possibilités de soulèvement

(dans l'axe des rotules d'attelage).

Fixation des suspentes sur	} 1 ^{er} trou (avant)	kg	1.200
les bras de traction			

Système d'attelage

Type 3 points		norme n° 1
---------------------	--	------------

I - ATTELAGE

Crochet avant

de refoulement - hauteur	mm	480
--------------------------------	----	-----

Crochet arrière

8 positions	mm	430 - 600
		475 - 645
		515 - 685
		560 - 730

Barre à trous

Triangulée, montée sur les bras de traction du système 3 points.

J - PRISE DE MOUVEMENT ARRIÈRE

Indépendante de l'avancement.

Commandée par pédale d'embrayage.

— Crabotage par levier.

— Régime à 1.966 tr/mn du moteur	tr/mn	540
--	-------	-----

— Dimension de l'arbre		1"3/8
------------------------------	--	-------

— Nombre de cannelures		6
------------------------------	--	---

— Proportionnelle à l'avancement; tr/par mètre d'avancement		4,09
---	--	------

IX

CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES

K - PNEUMATIQUES

Dimensions	11-28 (mm)	12-28 (mm)
Rayon sous charge	565	588
Circonférence de roulement	3.671	3.816
Largeur du boudin	313	348
Jante	W 11-28	W 12-28

Pneumatiques avant : 5,50-16 ou 600-16

L - ÉCLAIRAGE

Phare avant	{ ampoules phare-code	W	35/35
	{ veilleuse	W	5
Ampoule du tableau de bord	W	5	
Lampe témoin de charge de la batterie	W	5	
Ampoule de la plaque minéralogique	W	5	
Feu rouge arrière	W	5	
Témoin pression d'huile	W	5	
Fusibles			
6 fusibles sous boîtier	{ 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 - ACCESSOIRES

Poulie			
Diamètre	mm		250
Largeur de la jante	mm		150
Vitesse de rotation au régime nominal	tr/mn		1.144
Vitesse tangentielle au régime nominal	m/s		14,9
Masses d'alourdissement			
3 masses avant sur support train (30 kg) + support	kg		100
2 disques de 35 kg sur les roues avant	kg		70
4 disques de 55 kg sur roues arrière	kg		220
Distributeur hydraulique auxiliaire pour vérins simple et double effet.			
Phare arrière commandé depuis le commutateur général.			

I. CONSEILS PRÉLIMINAIRES 3

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

II. IDENTIFICATION DU TRACTEUR 4

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

III. COMMANDES ET INSTRUMENTS DE CONTROLE 5

1° Contacteur général	6
2° Commutateur de démarrage	6
3° Tirette d'arrêt du moteur	6
4° Levier d'accélération à main	7
5° Pédale d'accélérateur	7
6° Avertisseur sonore	7
7° Eclairage du tableau de bord	7
8° Thermomètre du système de refroidissement	7
9° Jauge à combustible	7
10° Voyant de pression d'huile	8
11° Voyant de charge de la batterie	8
12° Horotachymètre	8
13° Pédale de débrayage	9
14° Pédale de freins	9
15° Frein de parçage à main	9
16° Levier de vitesses	10
17° Blocage de différentiel	10
18° Levier de crabotage « poulie - prise de mouvement »	11
19° Manette de sélection du relevage hydraulique	11
20° Manette de commande du relevage hydraulique	12
21° Manette de sensibilité du relevage	12
22° Commande du rideau de radiateur	12

IV. APPROVISIONNEMENTS 13

Tableau d'Approvisionnement	13
-----------------------------------	----

V. MISE EN ROUTE ET ARRÊT DU TRACTEUR 14

A - Purge du circuit d'alimentation	14
B - Démarrage du moteur (par température modérée)	15
C - Démarrage du moteur (par temps froid)	15
D - Arrêt du moteur	15

VI. RELEVAGE HYDRAULIQUE 16

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

VII. GRAISSAGE ET ENTRETIEN 17

A - Toutes les 10 heures de travail	17
B - Toutes les 50 heures de travail	18
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 - Opérations d'entretien à faire par votre agent	27
H - Installation électrique	28

VIII. ÉQUIPEMENTS ACCESSOIRES 30

A - Distributeur hydraulique auxiliaire	30
B - Poulie motrice	31
C - Réducteur supplémentaire	31
D - Masses d'alourdissement	31
E - Phare arrière	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 - Prise de mouvement arrière	35
K - Pneumatiques	36
L - Eclairage	36
M - Accessoires	36

SOMECA FIAT

FFSA Société Anonyme au Capital de 140.600.000 F

116-118, Rue de Verdun - 92 - PUTEAUX

Tél. : 506 26-70 et 36-80 R. C. Paris 60 B 5910