

Les données de cette notice sont fournies à titre indicatif et pourraient se révéler caduques à la suite de modifications apportées par le constructeur, à n'importe quel moment, pour des raisons techniques ou commerciales ainsi que pour satisfaire aux normes en vigueur dans les différents Pays.

Pour toute information, nous prions le client de bien vouloir s'adresser au Concessionnaire ou à la Filiale FIAT les plus proches.

IMPRIME EN ITALIE

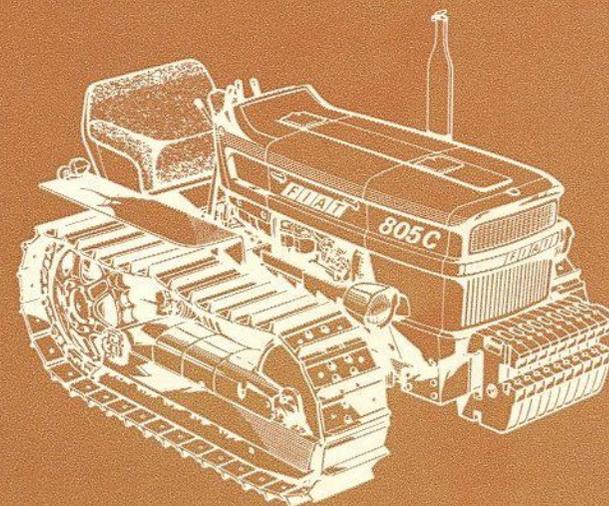
FIAT TRATTORI S.p.A. - C.so Galileo Galilei, 14 - 10126 TORINO - Italia

Direzione Sviluppo Post-Vendita — Imprimé N. 603.04.676 — III - 1977 — 2000
2me Edition

Tipografia Torinese S.p.A.

Fiat Trattori

FIAT



NOTICE D'ENTRETIEN

805C

Fiat Trattori

FIAT

805 C

PIECES DE RECHANGE

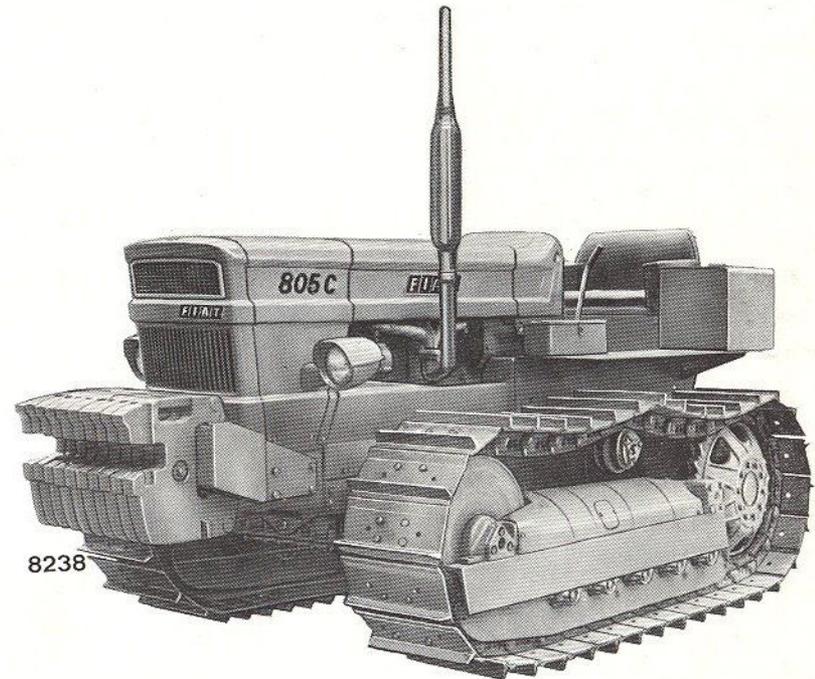
Pour que le fonctionnement de tous les organes de votre tracteur reste parfait, utilisez exclusivement des pièces de rechange FIAT d'origine.

Sur vos commandes de pièces détachées, précisez toujours (voyez page 3) :

- Modèle du tracteur et Numéro de son châssis.
- Type et Numéro du moteur.
- Numéro de référence de la pièce requise dans le Catalogue des Rechanges.

SOMMAIRE

	Pag.
Normes de sécurité	2
Identification du tracteur	3
Appareils et commandes	5
Utilisation du tracteur	8
Montages à la demande	13
Entretien	21
Schéma de l'installation électrique	27
Caractéristiques	30
Longue inactivité du tracteur	35
Table des matières	36
Planche d'entretien général	pochette intérieure de la couverture



Utilisation - Entretien - Caractéristiques

NORMES DE SECURITE

Dans l'étude de ce tracteur, tout a été fait pour rendre plus sûr votre travail. La prudence est de toute façon irremplaçable, il n'y a pas de règle meilleure pour éviter les accidents. Pour votre profit, nous avons reporté les observations suivantes :

- Avant de mettre le moteur en marche, s'assurer que la boîte de vitesses est au point mort et que la prise de force est décrabotée.
- Embrayer progressivement l'embrayage central : un embrayage brusque, spécialement en côte ou sous charge, peut causer de dangereux cabrages du tracteur.
- Pendant la marche, ne pas laisser les pieds sur les pédales de freins.
- Ne pas parcourir de descente avec l'embrayage débrayé ou le levier de la boîte de vitesses au point mort.
- Pendant le transport sur route ouverte à la circulation, respecter les normes du code de la route.
- Ne pas nettoyer, graisser ou réparer le tracteur (et les outils ou machines actionnés par la prise de force) avec le moteur en marche.
- Ne pas faire fonctionner la prise de force sans sa protection. Eviter de s'approcher avec des vêtements amples.
- Ne monter, ni descendre du tracteur en marche.
- Avant d'intervenir sur n'importe quel composant de l'installation électrique, débrancher le câble de masse de la batterie.
- Ne pas faire le plein de combustible avec le moteur en marche.
- Garer, si possible, le tracteur sur terrain plat et bloquer le frein à main. Sur terrain en pente, après avoir bloqué le frein à main, embrayer l'embrayage central et la première vitesse en montée ou la marche arrière en descente.
- Régler correctement le dispositif d'attelage pour garantir l'adhérence et la stabilité du tracteur pendant la marche.
- Ne pas laisser le moteur en marche dans un local fermé : les gaz d'échappement sont nocifs.

- Ne pas conduire le tracteur à vitesse élevée sur terrain accidenté.
- Ne pas utiliser le tracteur pour transporter des personnes : sur terrain irrégulier ou escarpé, les risques d'accidents sont importants.
- Dans les changements de direction serrés, c'est-à-dire lorsqu'il faut utiliser le frein, diminuer la vitesse et appuyer progressivement sur la pédale.
- En parcourant des descentes raides, avec une charge arrière qui pousse le tracteur, les manœuvres de direction doivent être interverties, pour tourner à droite par exemple, il faut débrayer l'embrayage de direction gauche et vice-versa.

IDENTIFICATION DU TRACTEUR

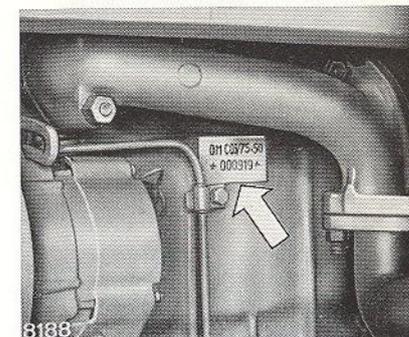


Fig. 1. - Type et numéro du moteur.

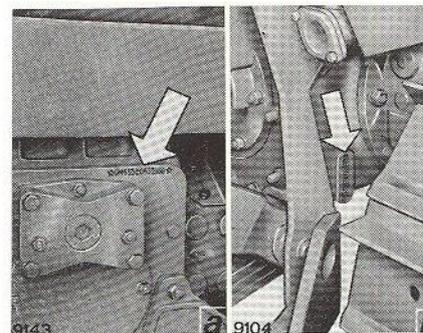


Fig. 2. - Type de numéro du châssis.
a. Tracteur dépourvu de relevage. - b. Tracteur équipé de relevage.

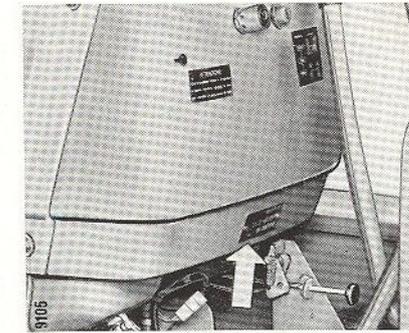


Fig. 3. - Plaquette d'identification du châssis et du type du moteur.
Plaque de constructeur.

APPAREILS ET COMMANDES

Les appareils de contrôle et les commandes sont décrits dans le même ordre qu'ils sont présentés sur la figure.

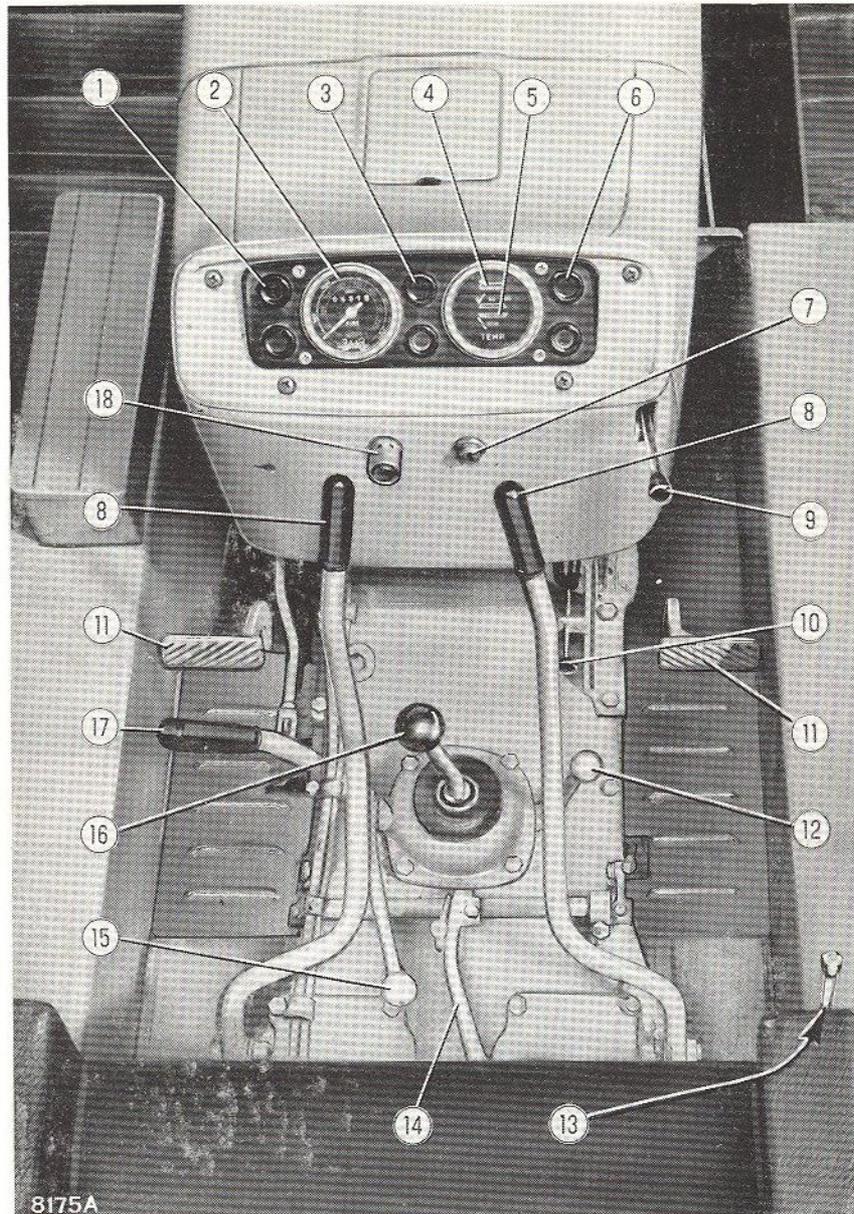


Fig. 4. - Appareils de contrôle et commandes.

1. Témoin rouge de charge. Il doit s'éteindre dès que le moteur démarre; en cas de son allumage moteur en marche, il faut arrêter le moteur et vérifier le fusible du régulateur de tension et celui du relais de témoin de charge (voir page 26).

Si vous ne réussissez pas à déceler les motifs de cet inconvénient, il faut faire appel à des spécialistes.

2. Horotachymètre (compte-tours du moteur et horomètre). L'aiguille de cet instrument indique la vitesse du moteur en tr/mn.

L'horomètre, situé au centre du cadran, comporte un totaliseur à cinq chiffres: ceux sur fond noir totalisent les heures de travail, celui sur fond rouge (le dernier à droite) les dixièmes d'heure.

3. Témoin vert de feux position.

4. Indicateur de niveau de combustible. L'aiguille se déplace sur la plage «rouge» lorsque la quantité de combustible dans le réservoir principal est inférieure à 20 litres. Pour augmenter la quantité du combustible disponible (d'autres 48 litres), ouvrir alors le robinet (6, fig. 7) du réservoir supplémentaire (7).

ATTENTION - Fermez le robinet du réservoir supplémentaire lorsqu'on fait le plein des deux réservoirs et ne l'ouvrez que lorsque le niveau du combustible a baissé plus de la moitié dans le réservoir principal, afin d'éviter la sortie du combustible par le bouchon du réservoir supplémentaire.

5. Indicateur de température d'eau de refroidissement du moteur.

- Zone verte = température normale.
- Zone blanche = température trop faible.
- Zone rouge = température trop élevée.

Si la température n'est pas régulière, prendre les mesures nécessaires ; si nécessaire s'adresser à un atelier spécialisé.

6. Témoin rouge de pression de l'huile du moteur. Il doit s'éteindre quelques instants après la mise en marche du moteur. S'il reste allumé moteur en marche, arrêter le moteur et rechercher les causes de l'inconvénient. Ce témoin peut s'allumer quand le moteur chaud tourne au ralenti, même si tout est normal.

7. Contacteur général. Voir page 8.

8. Leviers de commande de direction. Le fait de tirer en arrière un des leviers provoque le débrayage de l'embrayage de direction correspondant : la chenille concernée tend à s'arrêter et le tracteur vire.

9. Levier d'accélération du moteur.

- En haut = ralenti.
- En bas = pleins gaz.

10. Tirette d'arrêt du moteur.

- En avant = mise en marche du moteur.
- Tirée à fond en arrière = arrêt du moteur (annulation du débit de la pompe d'injection).

11. Pédales de frein. Appuyer sur les deux pédales pour freiner les deux chenilles en même temps. Freiner une seule chenille après avoir débrayé l'embrayage de direction correspondant, pour virer sur un moindre espace.

12. Levier de commande de prise de force et de prise de mouvement.

- En avant = prise de force et prise de mouvement débrayées.
- En arrière = prise de force et prise de mouvement embrayées.

Avant de déplacer ce levier moteur en marche, débrayez l'embrayage central et attendez quelques instants.

13. Levier de commande du relevage hydraulique.

14. Frein à main. Il agit sur les freins des deux chenilles : sert à bloquer le tracteur arrêté.

Pour serrer les freins, appuyer sur les pédales et tirer le levier vers le haut ; pour les desserrer, appuyer sur les pédales, dégager l'encliquetage et amener le levier en bas.

15. Levier du réducteur de gamme. Voir page 12.

16. Levier des vitesses. Voir page 12.

17. Levier d'embrayage central.

- En avant = moteur embrayé.
- En arrière = moteur débrayé.

ATTENTION - En embrayant il est nécessaire de pousser le levier de commande bien à fond.

18. Bouton de démarrage. Le démarrage n'est possible qu'aux positions 1 - 2 - 3 - 4 de la clé du contacteur général 7 (fig. 5).

UTILISATION DU TRACTEUR

DEMARRAGE DU MOTEUR

1. Vérifiez que le levier des vitesses se trouve au point mort et que le moteur est débrayé.
 2. Amenez la manette d'accélérateur à mi-course.
 3. Si le tracteur est resté longtemps au repos, ou bien quand on le met en marche la première fois par basse température, donnez une vingtaine de coups avec le levier d'amorçage 4 (fig. 16) de la pompe d'alimentation.
 4. Mettez la clé dans le contacteur général et faites-la tourner à la position 1 (fig. 5).
 5. Vérifiez que la tirette 10 (fig. 4) se trouve en avant et appuyez sur le bouton (18). Dès que le moteur démarre, lâchez le bouton. Lorsqu'il fait froid, avant de mettre en marche le moteur froid, couvrez le radiateur avec un moyen approprié, pour permettre à l'eau de refroidissement d'atteindre rapidement sa température de régime. Enlevez alors la protection.
- ATTENTION - Laissez la clé de contact à une des positions 1 - 2 - 3 - 4 (voir la fig. 5) quand le moteur tourne, afin de permettre la recharge de la batterie et le fonctionnement de l'indicateur de niveau de combustible, du thermomètre de l'eau du moteur et des lampes témoins du tableau de bord.

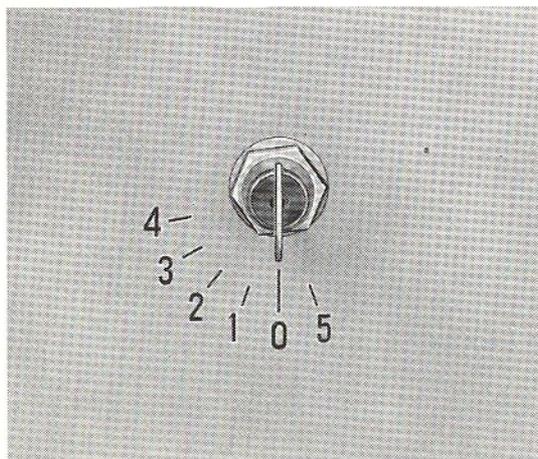
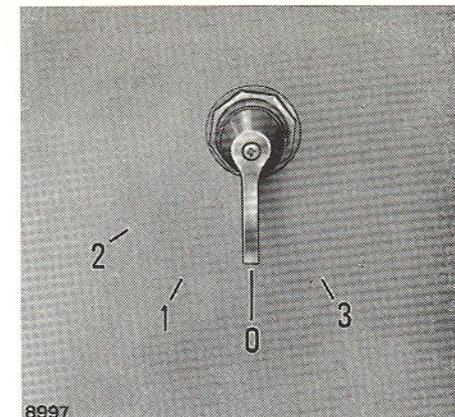


Fig. 5. - Contacteur général de l'équipement électrique.

- 0 = Coupure de courant (on peut sortir la clé).
- 1 = Mise de courant aux circuits de démarrage, des lampes témoins et des instruments de bord.
- 2 = Comme en 1, et en outre: allumage des feux position et plaque et courant au phare arrière.
- 3 = Comme en 2, plus éclairage code avant.
- 4 = Comme en 2, plus pleins phares avant allumés.
- 5 = Feux position et plaque allumés, courant au phare arrière (on peut sortir la clé).

Fig. 6. - Commutateur de démarrage du moteur et de commande du dispositif de préchauffage.



- 0. Repos.
- 1. Mise en circuit du dispositif de préchauffage.
- 2. Mise en circuit du dispositif de préchauffage et démarrage du moteur.
- 3. Démarrage du moteur.

DEMARRAGE PAR BASSE TEMPERATURE

(Tracteur équipé de dispositif de préchauffage).

Sur les tracteurs équipés de dispositif de préchauffage, le bouton de démarrage est remplacé par un commutateur.

Par conséquent, le démarrage sera réalisé comme suit :

- Effectuer les opérations 1-2-3-4 décrites ci-contre.
- Mettre en circuit les résistances de préchauffage en faisant tourner la manette du commutateur à la position 1 (fig. 6), où elle sera maintenue de 60 à 90 secondes.
- Tourner davantage la manette, jusque contre la butée 2. Lâchez la manette dès que le moteur démarre: elle revient automatiquement à sa position de repos.

La position 3 du commutateur réalise le démarrage normal du moteur.

MISE EN MARCHÉ DU TRACTEUR

1. Vérifiez que le moteur est débrayé (levier d'embrayage en arrière) et déplacez les leviers des vitesses et du réducteur aux positions correspondant à la vitesse désirée (voir page 12).
2. Accélérez opportunément le moteur.
3. Embrayez le moteur en déplaçant lentement le levier de commande en avant jusqu'à ce que le tracteur commence à avancer, puis poussez-le bien à fond de course.

ARRET DU TRACTEUR

1. Ralentissez la vitesse du moteur.
2. Débrayez (levier en arrière) et amenez le levier des vitesses au point mort.

Si le tracteur ne se trouve pas en palier, freiner avec les deux pédales et bloquer ces dernières avec le levier à main.

ATTENTION - Pendant les arrêts du tracteur, moteur en marche, mettez toujours le levier des vitesses au point mort pour éviter le surchauffement de l'embrayage.

ARRET DU MOTEUR

Tirez à fond la tirette 10, fig. 4. Dès que le moteur est arrêté, tournez la clé de contact (fig. 5) à la position 0 (ou même à la position 5 si l'éclairage est nécessaire).

ATTENTION - Quand le tracteur doit rester plus d'un mois arrêté, une demi-heure avant d'arrêter le moteur il faut ajouter de l'huile de protection au combustible du réservoir, évitant les oxydations dans la pompe d'injection.

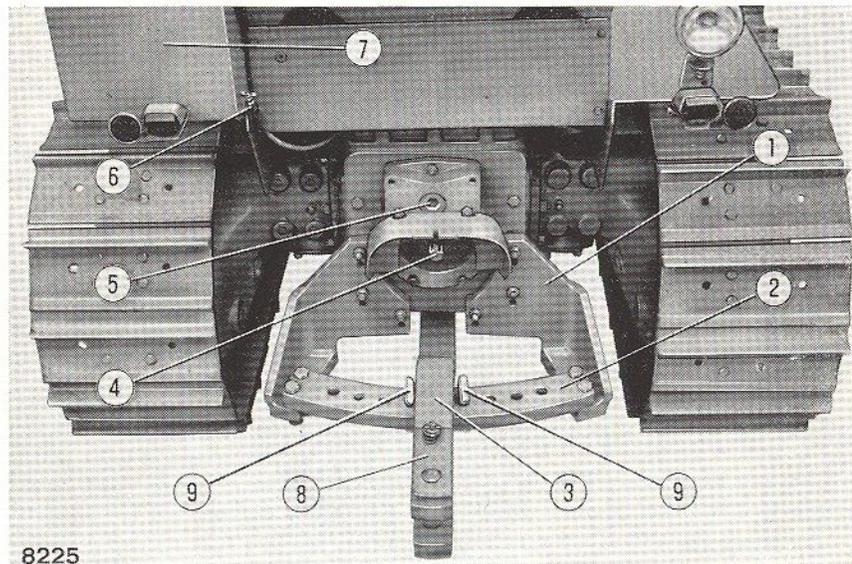


Fig. 7. - Dispositif d'attelage, prise de mouvement et prise de force.

1. Support avec trous de réglage de la hauteur - 2. Barre à trous - 3. Barre d'attelage - 4. Arbre de prise de force (en option) - 5. Bouchon d'accès à la prise de mouvement - 6. Robinet de réservoir supplémentaire - 7. Réservoir à combustible supplémentaire - 8. Plaquette de maintien de la cheville de barre d'attelage - 9. Broches limitant le débattement de la barre.

DISPOSITIF D'ATTELAGE

Le tracteur 805 C est équipé d'une barre oscillante sur traverse (fig. 7), pour les outils, machines agricoles ou les remorques à deux essieux. De son réglage correct dépendent la maniabilité de conduite du tracteur, la possibilité de produire des efforts de traction élevés et le comportement correct des outils au travail.

Réglage en hauteur : Pour réaliser les quatre positions prévues, modifier la fixation des supports latéraux 1 (fig. 7) sur le carter de transmission, ou monter la barre à trous 2 au-dessus ou au-dessous des supports susdits.

Ce réglage est particulièrement important pour éviter que la résistance du matériel trainé opposée à l'avancement du tracteur, ne provoque une perte d'adhérence de l'avant du tracteur et une usure plus accentuée des galets d'appui des chenilles. Pour éviter cela, les outils et les machines agricoles doivent en général être attelés dans la position la plus basse. Au labour, la barre d'attelage et le timon de la charrue doivent être alignés l'un par rapport à l'autre.

Pour l'attelage des remorques à deux essieux, faire en sorte que le timon de la remorque ne soit pas exagérément incliné vers le bas, côté tracteur.

REMARQUE - Le réglage en hauteur de la barre d'attelage (fig. 12) sur les tracteurs équipés de relevage hydraulique n'est guère possible.

Réglage transversal : il peut, selon la nécessité, être limité ou annulé au moyen des broches 9 (fig. 7). Ce réglage offre la possibilité de relier l'outil ou la remorque en ligne ou désaxés par rapport au tracteur. Pendant les déplacements centrer toujours la barre d'attelage par rapport au tracteur et la bloquer.

Dans le cas de machines et d'outils déportés au travail (ramasseuses-presses, charrues, pulvérisateurs « offset » etc...), il est nécessaire de contrarier la tendance du tracteur à dévier de sa ligne rectiligne d'avancement. A cet effet, déplacer transversalement le point d'attelage de manière à réduire autant que possible l'inclinaison de la ligne de tirage.

PRISE DE MOUVEMENT

On y accède en ôtant le bouchon 5, fig. 7 : elle sert pour l'entraînement de la poulie motrice et de machines comportant une vitesse de rotation élevée.

POULIE MOTRICE

Elle est montée sur la plaque arrière du carter de transmission ou sur le carter de la prise de force, après avoir déposé le bouchon de la prise de mouvement **5**, fig. 7.

Le groupe peut être monté avec la poulie orientée à droite ou à gauche, suivant le sens de rotation désiré. Dans les deux cas, le reniflard **5**, fig. 10, doit se trouver en haut et le bouchon de vidange **3** en bas. Par conséquent, en cas de modification de la mise en place de la poulie il faut également échanger les pièces susdites entre elles.

L'entraînement est réalisé comme pour la prise de mouvement (voir page 12).

Caractéristiques

— Diamètre de la poulie	280 mm
— Largeur de la jante	175 mm
— Vitesse de rotation, le moteur tournant à pleine puissance (2100 tr/mn)	1260 tr/mn
— Vitesse de la courroie	18,5 m/sec

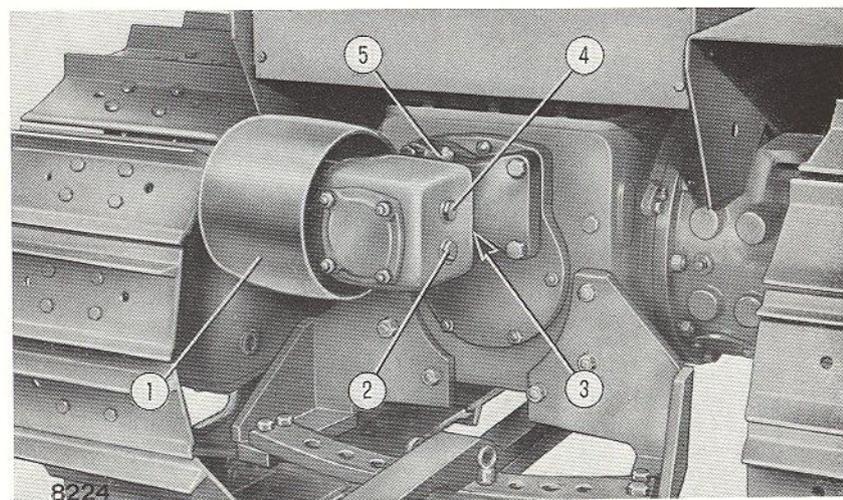


Fig. 10. - Poulie motrice.

1. Poulie - 2. Bouchon-niveau d'huile - 3. Bouchon de vidange d'huile - 4. Bouchon de remplissage d'huile - 5. Reniflard.

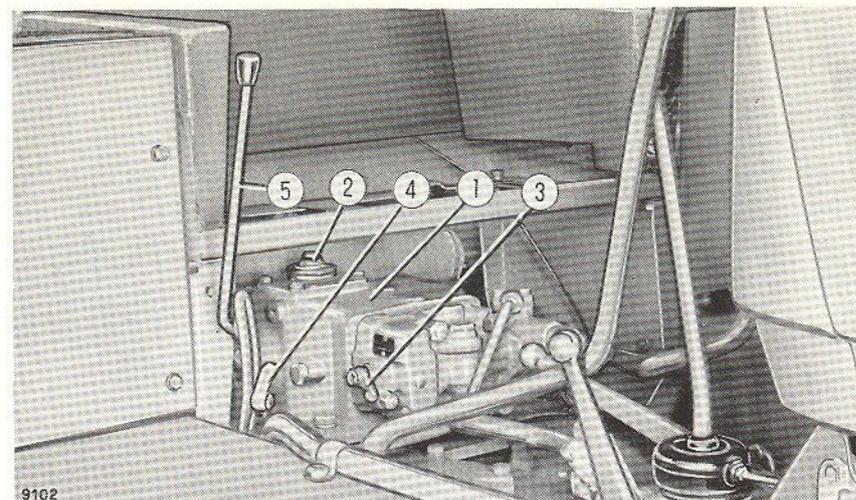


Fig. 11. - Relevage hydraulique.

1. Carter de relevage, comprenant le vérin - 2. Bouchon d'évent - 3. Manette de sensibilité (à tourner vers le signe « + » pour augmenter la sensibilité, et vers le signe « - » pour la réduire) - 4. Butée limitatrice de course du levier de commande de relevage - 5. Levier de commande de relevage (version avec système hydraulique de commande à distance).

RELEVAGE HYDRAULIQUE

Ce relevage est ainsi constitué :

- un groupe de relevage comprenant le vérin ;
- un circuit de commande indépendant avec réservoir d'huile ménagé dans le carter de relevage, et pompe à engrenages entraînée par le vilebrequin à travers la pignionnerie de distribution. Il peut fonctionner en position contrôlée ou flottante.

Caractéristiques

— Type de la pompe FIAT/Plessey	A25X
— Vitesse de la pompe, le moteur tournant à 2100 tr/mn	2428 tr/mn
— Débit correspondant	27,6 litres/mn
— Tarage de la valve de surpression	190 à 195 kg/cm ² (186 à 191 bars*)

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

POSITION CONTROLÉE

Cette condition de fonctionnement permet d'établir la position de l'outil dans le terrain ou dehors, en manoeuvrant le levier 5, fig. 11 : en bas pour abaisser, en haut pour soulever.

Le déplacement de l'outil est proportionnel à la course que le levier accomplit.

Utiliser la butée 4 pour ramener le levier à la même position au début de chaque passe. Placer la butée devant ou derrière le levier pour établir respectivement la fin de course de l'outil vers le bas ou vers le haut.

Réglage de la sensibilité

Agir sur la manette 3, fig. 11, pour réaliser la meilleure sensibilité, en évitant toutefois que l'outil soit sujet à des cahots continuels et fastidieux :

+ = augmentation de la sensibilité ;

— = diminution de la sensibilité.

FONCTIONNEMENT FLOTTANT

Amener le levier de commande 5, fig. 11, en position toute abaissée. Cette condition dégage entièrement les bras de relevage, leur permettant ainsi de se déplacer librement sur toute leur longueur avec l'outil appuyé sur le sol.

DISPOSITIF D'ATTELAGE 3-POINTS (Catégories 2 et 3)

Pour le réglage de ce dispositif voir la fig. 12 et ce qui est dit ci-après.

Suspente réglable 1 :

elle le but de donner à l'outil un angle d'attaque approprié par rapport au terrain. Une plus grande longueur réduit l'angle d'attaque. Elle peut être fixée à son support en deux positions ; choisir celle qui s'avère plus avantageuse pour la taille de l'outil.

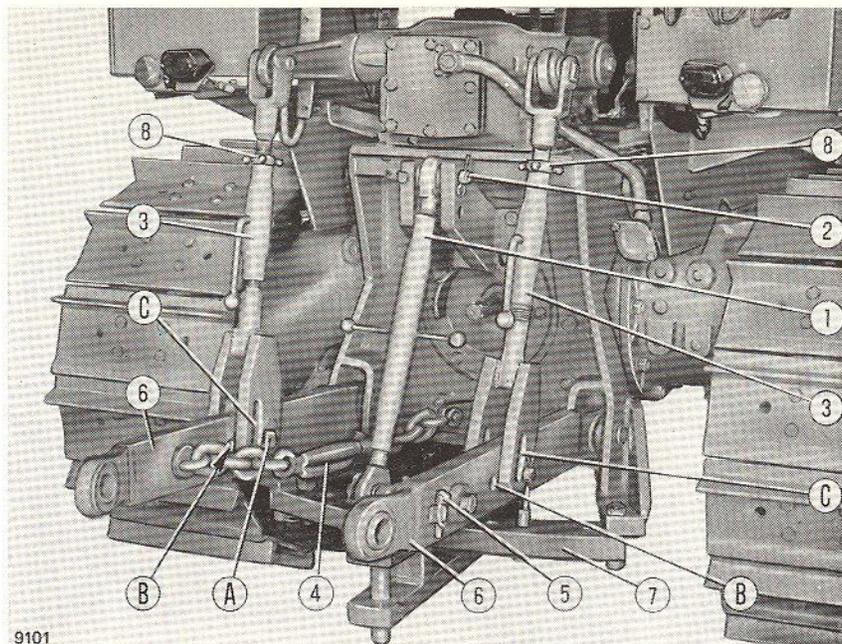


Fig. 12. - Dispositif d'attelage 3-points sur le relevage hydraulique (outils des catégories 2 et 3).

1. Bras de poussée avec manchon de réglage de la longueur - 2. Cheville de fixation du bras à son support - 3. Suspentes réglables - 4. Chaînes limitatrices de débatement transversal, avec manchon de réglage - 5. Goupilles rapides - 6. Bras inférieurs - 7. Barre à trous non réglable en hauteur - 8. Volants à main de blocage des manchons de réglage des suspentes.

A et B = Trous de fixation des suspentes - C = Boutonnères des suspentes

Pour les suspentes 3 les réglages suivants sont possibles :

- longueur des suspentes : manoeuvrer les manchons taraudés et les bloquer à l'aide des volants 8 après tout réglage ;
- suspentes coulissantes : engager les chevilles dans les boutonnières C prévues dans les suspentes mêmes, afin de permettre une certaine liberté de mouvement transversal des bras inférieurs 6. Cette condition est particulièrement avantageuse avec les outils très longs (pulvérisateurs, cultivateurs, etc.).

Chaînes limitatrices de débattement transversal 4 (fig. 12) :

ces chaînes servent à limiter ou à empêcher le débattement transversal des outils.

Pendant le transport de tout type d'outil, elles doivent être bandées.

Course maximale au bout des bras inférieurs 6 :

- avec suspentes 3 toutes allongées et fixées aux trous A 710 mm
- avec suspentes 3 toutes allongées et fixées aux trous B 595 mm

REMARQUE - Pour permettre l'attelage d'outils de la catégorie 2, outre à ceux de la catégorie 3, le dispositif d'attelage comporte deux bagues pour les rotules des bras inférieurs avec alésage de 29 mm.

DISTRIBUTEUR AUXILIAIRE

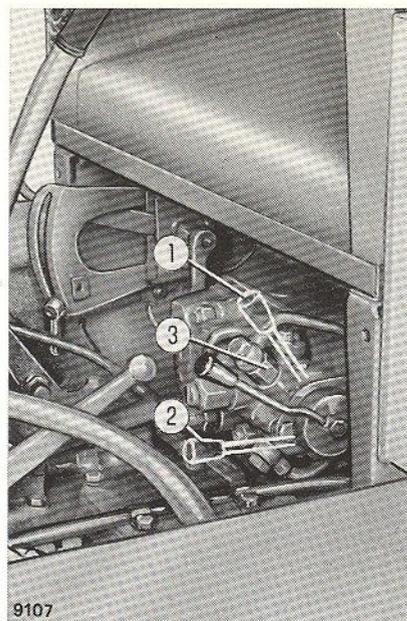
Il permet de faire fonctionner des vérins à simple et à double effet en utilisant la même huile du système de relevage.

En cas d'utilisation de vérins à simple effet, déposer le raccord 3, fig. 13 et boucher son logement avec le bouchon livré avec le distributeur.

Le distributeur est équipé d'un ou deux raccords femelles à franchement rapide du type « Push-Pull » de 1/2", qui peuvent se brancher sur tous les raccords mâles de n'importe quelle marque pourvu qu'ils soient de la même dimension.

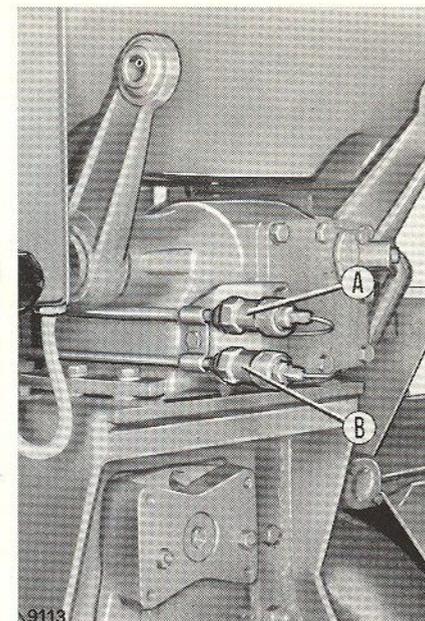
Les canalisations des vérins auxiliaires peuvent être branchées avec une seule main. Avant d'effectuer les manoeuvres d'engagement et de déengagement par rapport aux raccords femelles :

- arrêter le moteur ;
- abaisser les outils attelés au relevage ;
- manoeuvrer plusieurs fois le levier de distributeur en avant et en arrière ;
- nettoyer soigneusement les deux pièces à brancher.



9107

13. - Fig. Levier de commande de distributeur auxiliaire.
1 et 2. Voir le texte - 3. Raccord à n'utiliser que dans le fonctionnement à double effet.



9113

Fig. 14. - Raccords femelles à franchement rapide.
A et B. Voir le texte.

AVERTISSEMENTS - Lorsque le distributeur auxiliaire n'est pas utilisé, protéger les raccords femelles avec les bouchons en plastique prévus. Il n'est point possible de faire fonctionner le distributeur auxiliaire et le relevage hydraulique en même temps.

La commande du distributeur est réalisée à l'aide du levier représenté sur la fig. 13 (utilisation à double effet) :

- position 1 : huile sous pression au raccord B ;
- position 2 : huile sous pression au raccord A.

INSTALLATION HYDRAULIQUE POUR COMMANDE A DISTANCE

Cette installation, destinée à la commande à distance des outils trainés ou semi-portés, est composée d'un groupe disposé sur le garde-boue droit (fig. 15) qui comprend :

- un réservoir d'huile ;
- un filtre dans le réservoir, sur le retour du distributeur ;

ENTRETIEN

LISTE DES OPERATIONS D'ENTRETIEN

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

ENTRETIEN SOUPLE

1. Vérifier le niveau d'huile dans le carter moteur.
2. Vérifier le niveau d'eau du radiateur.
3. Vérifier le niveau de l'électrolyte dans la batterie.
4. Vérifier le réglage de l'embrayage central (effort sur la poignée du levier de commande : 18 à 20 kg - 175 à 196 N *).
5. Vérifier la course à vide des leviers de commande des embrayages de direction.
6. Vérifier la course des pédales de freins (course normale : 40 à 50 mm).
7. Vérifier le niveau d'huile et le dépôt de poussière dans la cuve du filtre à air. Nettoyer le tube central du filtre.
8. Vérifier la tension de la courroie de ventilateur et d'alternateur.
9. Vérifier la tension des chenilles (fléchissement normal entre la roue tendeuse et le galet de retour : 30 à 40 mm).

TOUTES LES 50 HEURES DE TRAVAIL

10. Graisser l'axe de pivotement du ressort à lames (un graisseur).
11. Graisser les supports de la barre d'articulation des chariots (quatre graisseurs).
12. Graisser les articulations des leviers et les butées de débrayage des embrayages de direction (quatre graisseurs).

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

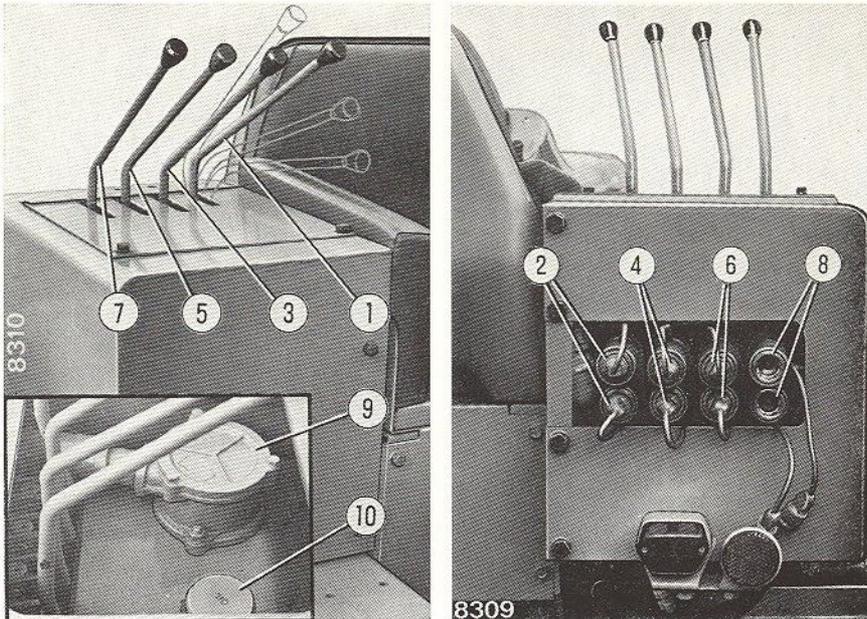


Fig. 15. - Installation hydraulique pour commande à distance.

1 et 2, 3 et 4, 5 et 6, 7 et 8. Leviers de commande et raccords femelles, à branchements rapide respectivement du premier, second, troisième et quatrième élément du distributeur - 9. Filtre sur le retour au réservoir - 10. Bouchon de remplissage du réservoir, équipé de jauge et de reniflard.

Nota - Les leviers 3, 5 et 7 de commande du distributeur peuvent occuper deux positions en plus de la position neutre : en arrière (soulèvement), et en avant (abaissement). Le levier 1 du second élément, en plus des positions précédentes peut se mettre également en position flottante : complètement en bas, il doit rester retenu par un arrêt spécial.

Tous les leviers, quand on les laisse revenir en position de repos bloquent l'outil dans la position occupée. Pour faire cesser la position flottante, il est nécessaire au contraire de mettre le levier 1 en position neutre.

— un distributeur à 2, 3 ou 4 éléments équipé d'autant de paires de raccords femelles pour commande de vérins à double effet ;
et d'une pompe à engrenages entraînée par le vilebrequin, qui alimente indépendamment le circuit hydraulique.

Caractéristiques

- Type de la pompe SALAMI 3PA33/S
- Régime de la pompe, moteur tournant à 2100 tr/mn 2100 tr/mn
- Débit correspondant 70 l/mn
- Tarage de la soupape de surpression 115 kg/cm² (113 bars*)
- Raccords femelles à branchement rapide AEROQUIP de 1/2", pour tuyauteries de 3/4".

NOTA - Les raccords femelles peuvent se brancher sur tous les raccords mâles de n'importe quelle marque pourvu qu'ils soient de la même dimension.

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

13. Evacuer l'eau de condensation du premier filtre à combustible.
14. Vérifier le niveau d'huile dans le carter de l'embrayage central.
15. Vérifier le niveau d'huile dans la poulie motrice.

TOUTES LES 200 HEURES DE TRAVAIL

16. Vidanger l'huile du carter moteur.
17. Remplacer le cartouche du premier filtre à combustible.
18. Evacuer les dépôts des embrayages de direction.
19. Laver le filtre au pétrole et vérifier le niveau d'huile dans le relevage hydraulique.
20. Laver au pétrole la masse inférieure du filtre à air.
21. Nettoyer le filtre dans la pompe d'alimentation.
22. Laver le filtre au pétrole et vérifier le niveau d'huile dans l'installation hydraulique pour commande à distance.

TOUTES LES 400 HEURES DE TRAVAIL

23. Remplacer le filtre à huile du moteur.
24. Laver au pétrole le reniflard du moteur.
25. Démontez le filtre à air et nettoyez toutes ses pièces.
26. Vérifier le niveau d'huile dans le carter de transmission.
27. Vérifier le niveau d'huile dans les réducteurs latéraux.
28. Laver au pétrole le filtre d'aspiration d'huile de l'embrayage central.

TOUTES LES 800 HEURES DE TRAVAIL

29. Faire vérifier le jeu des soupapes du moteur (0,25 mm pour les soupapes d'admission, 0,30 mm pour les soupapes d'échappement). Le jeu peut être réglé aussi bien moteur froid que moteur chaud.
30. Remplacer la cartouche du second filtre à combustible.
31. Évacuer les impuretés des réservoirs à combustible principal et supplémentaire.
32. Vidanger l'huile du carter d'embrayage central.

33. Déposer les injecteurs et les faire vérifier (tarage : $200 \pm 5 \text{ kg/cm}^2 - 196 \pm 4,9 \text{ bars}^*$).
34. Vidanger l'huile de l'installation hydraulique de commande à distance et laver le filtre au pétrole.
35. Vidanger l'huile du relevage hydraulique et laver au pétrole le filtre interne et le reniflard.

TOUTES LES 1600 HEURES DE TRAVAIL

36. Rincer le système de refroidissement du moteur.
37. Vidanger l'huile du carter de transmission.
38. Vidanger l'huile des réducteurs de roues.
39. Graisser les galets porteurs et les roues tendeuses.
40. Graisser les galets de retour de chenilles.
41. Vidanger l'huile de la poulie motrice.
42. Faire vérifier le collecteur et les balais du démarreur.

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

RECAPITULATION DES LUBRIFIANTS

Qualité de l'approvisionnement	Operation
oliofiat AMBRA 20 W/40 pour température minimale supérieure à 0° C	1-7-14-16-19 20-22-23-25 32-34-35
oliofiat AMBRA 10 W/30 pour température minimale inférieure à 0° C	
oliofiat AMBRA 20 W/40	39-40
oliofiat AW 90/M	15-26-27-37 38-41
grassofiat G 9	10-11-12

PURGE DU CIRCUIT DE COMBUSTIBLE

L'entrée d'air dans le circuit d'alimentation a lieu pendant les longs arrêts du tracteur, quand on démonte les filtres et les canalisations et quand le gas-oil a été épuisé.

La présence d'air rendant le démarrage impossible, il faut l'évacuer. Après avoir fait le plein du réservoir et avoir ouvert le robinet de ce dernier, procéder de la façon suivante (fig. 16) :

1. Après avoir desserré le purgeur **1** de deux tours environ, actionner le levier **4** jusqu'à ce que le combustible s'écoule sans bulles d'air par l'orifice du purgeur. Revisser le purgeur **1**.
2. Effectuer cette même opération d'abord sur le purgeur **6** et ensuite sur le purgeur **5**.
3. Après avoir desserré le purgeur **2** de deux tours environ, dévisser entièrement les quatre raccords **3** et entraîner le moteur au démarreur jusqu'à ce que le combustible s'écoule des tuyauteries sans bulles d'air. Revisser alors les raccords **3**, sans toucher le purgeur **2**.
4. Mettre le moteur en marche: dès que le combustible s'écoule du purgeur **2** sans bulles d'air, revisser ce dernier.

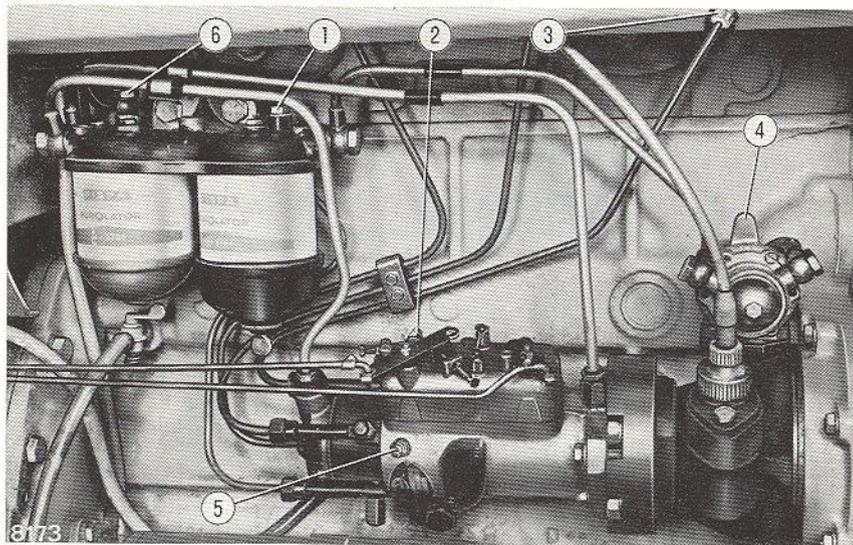


Fig. 16. - Purge de l'air du circuit du combustible.

1. Purgeur de premier filtre à combustible - 2. Purgeur du circuit de retour de la pompe d'injection - 3. Raccords de fixation des tuyauteries aux injecteurs - 4. Levier de la pompe d'alimentation - 5. Purgeur de tête hydraulique de pompe d'injection - 6. Purgeur de second filtre à combustible.

INSTALLATION ELECTRIQUE

BATTERIE

Contrôler le niveau de l'électrolyte, batterie reposée et moteur à l'arrêt. Effectuer le contrôle avant de commencer le travail, le tracteur reposant sur un terrain plan.

Vérifier que le niveau de l'électrolyte ne soit pas au-dessous du marquage «LIVELLO ELETTROLITO» (fig. 17). Faire l'appoint en ôtant le chapeaux et en versant l'eau distillée dans les trans relatifs. Arrêter le remplissage lorsque l'électrolyte a gagné le niveau indiqué.

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

NOTES SUR L'INSTALLATION DE CHARGE DE LA BATTERIE
Pour éviter des dégâts à l'alternateur et au groupe de régulation, suivre les instructions suivantes :

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

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

■ Si le moteur est mis en marche à l'aide d'une batterie extérieure ou par remorquage du véhicule parce que **le tracteur n'a pas sa batterie**, il faut, au préalable débrancher de l'alternateur la fiche plate **67** et la laisser débranchée pendant le fonctionnement du moteur.

■ Le moteur ne doit jamais fonctionner avec la borne **30** de l'alternateur débranchée.

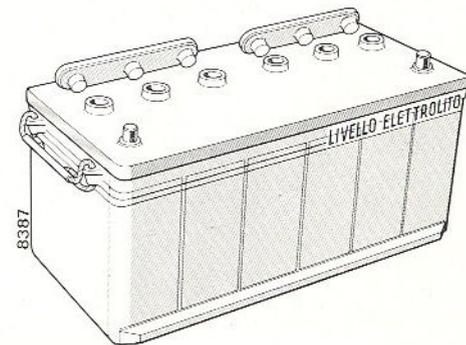


Fig. 17. - Batterie à contrôle visuel.

FUSIBLES DE L'INSTALLATION ELECTRIQUE

Six fusibles dans une boîte, un fusible dans une cartouche (voir la fig. 18).

Tous les fusibles sont de **8 A**.

Circuits protégés :

- fusible n. **1** = factice ;
- fusible n. **2** = indicateur de niveau de combustible, thermomètre de l'eau du moteur, témoin de pression de l'huile du moteur et relais de témoin de charge ;
- fusible n. **3** = feu position AV droit, feu position AR gauche, feu de plaque, témoin de feux position et éclairage du tableau ;
- fusible n. **4** = feu position AV gauche, feu position AR droit et phare arrière ;
- fusible n. **5** = codes droit et gauche ;
- fusible n. **6** = phares droit et gauche ;
- fusible n. **7** = régulateur de tension.

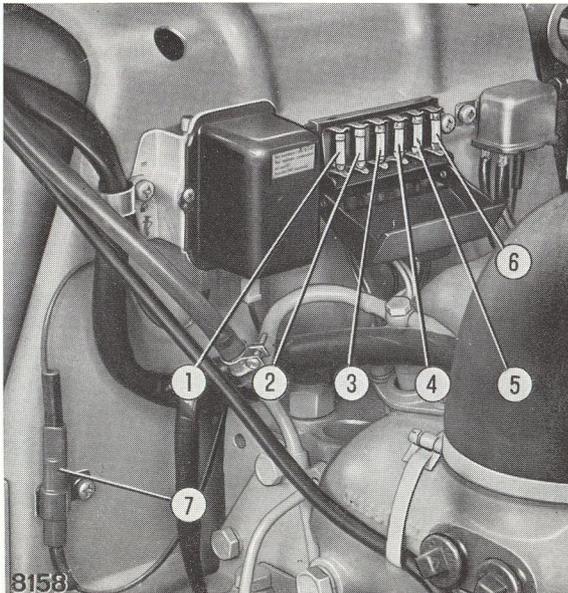


Fig. 18. - Fusibles de l'installation électrique.

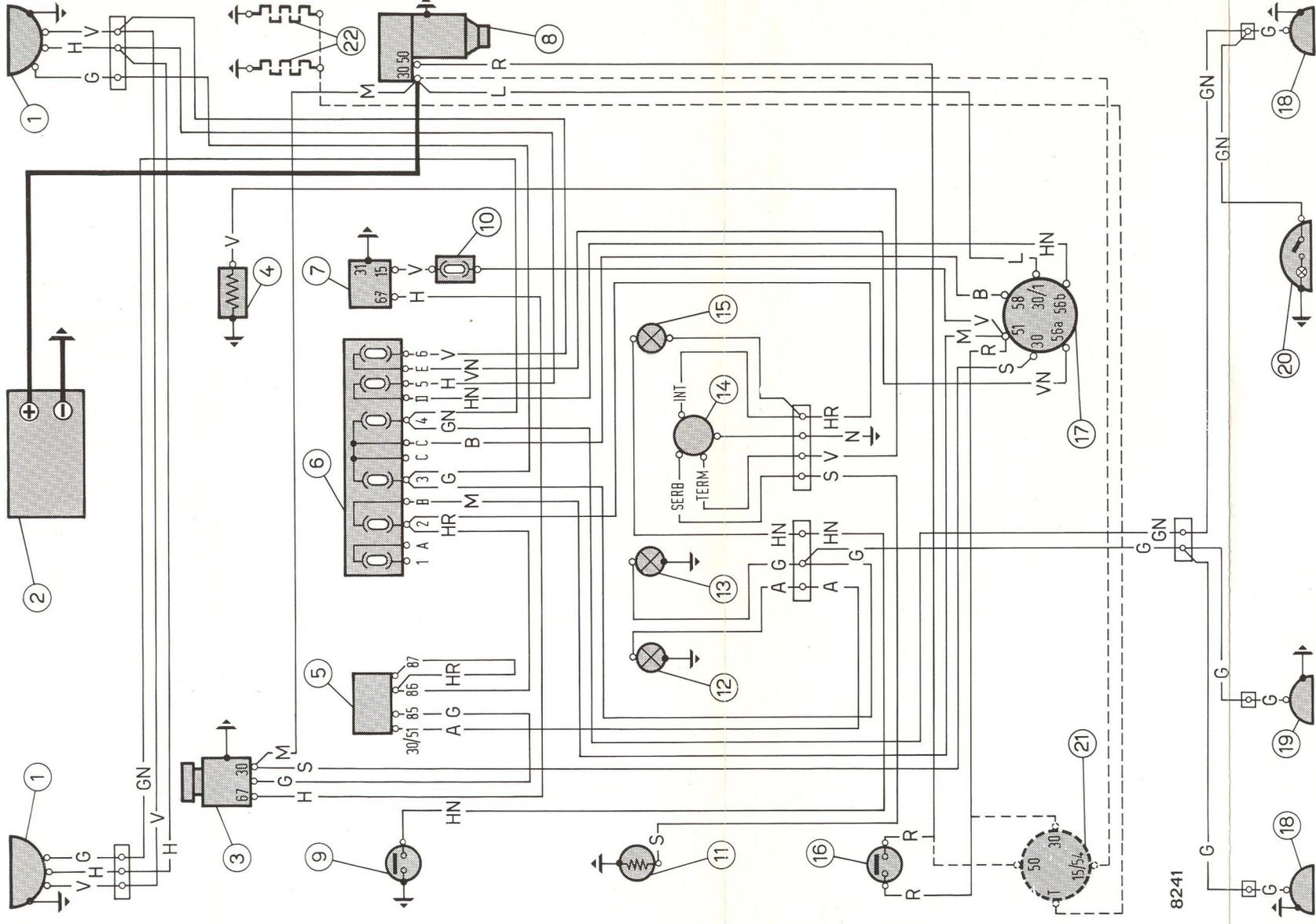


Fig. 19. - Schéma de l'installation électrique (tension 12 V).
 Nota - La partie à ligne brisée indique le montage (en option) des résistances de préchauffage (22) et du commutateur relatif (21) qui remplace le bouton de démarrage (16).

1. Projecteurs phare, code et position - 2. Batterie - 3. Alter-
 nateur - 4. Emetteur de thermomètre d'eau du moteur - 5. Re-
 lais de témoin de charge - 6. Boîte à fusibles - 7. Régulateur
 de tension - 8. Démarreur - 9. Contacteur de témoin de pression
 d'huile du moteur - 10. Fusible du régulateur de tension -
 11. Commande d'indicateur de niveau de combustible - 12. Té-
 moin de charge - 13. Témoin de feux position - 14. Indicateur
 de niveau de combustible et thermomètre d'eau du moteur -
 15. Témoin de pression d'huile du moteur - 16. Bouton de dé-
 démarrage - 17. Contacteur général - 18. Feux de position arrière -
 19. Feu de plaque - 20. Projecteur arrière avec son interrupteur
 incorporé - 21. Commutateur de démarrage et de commande des
 résistances de préchauffage (en option) - 22. Résistances de
 préchauffage (en option).

COULEUR DES FILS

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

REGLAGE DES PROJECTEURS AVANT

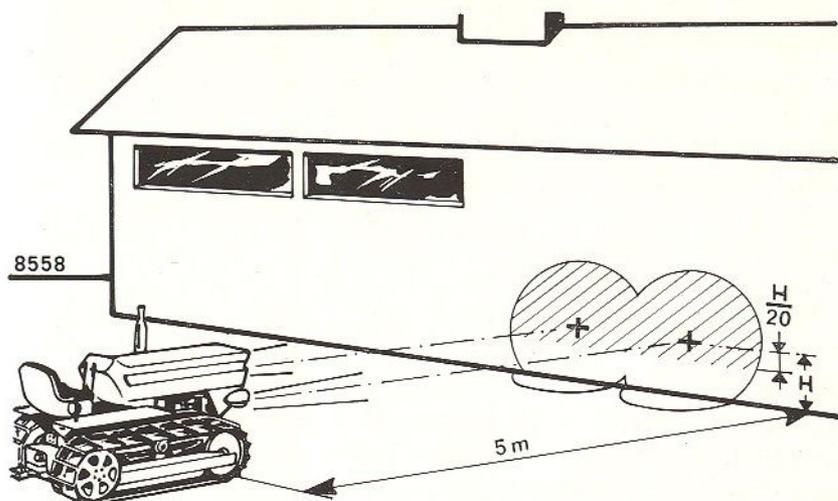


Fig. 20. - Orientation des projecteurs avant.

H. Hauteur par rapport au sol du centre des projecteurs - H : 20. Distance entre le centre des projecteurs et la ligne de coupure des codes.

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

- placer le tracteur sur un terrain plan en face d'une paroi blanche située à l'ombre ;
- tracer sur la paroi deux croix correspondant au centre des projecteurs ;
- faire reculer le tracteur à 5 mètres en le maintenant perpendiculaire à la paroi ;
- **contrôler la divergence au moyen des phares** : le centre du faisceau lumineux de chaque projecteur doit se trouver sur la verticale passant par chaque croix (une divergence vers l'extérieur de 13 cm maximum est admise) ;
- **contrôler l'inclinaison au moyen des codes** : la coupure entre la zone obscure et la zone illuminée doit se trouver au-dessous des croix, à environ $1/20$ au moins de la hauteur des croix par rapport au sol.

Pour des réglages éventuels dévisser l'écrou qui fixe la tige de chacun des projecteurs à son support.

CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT DU MOTEUR

Le circuit est rempli avec un mélange d'eau et de liquide FIAT « **PARAFU 11** ».

Ce liquide est anti-oxydant, anti-corrosif, anti-mousse, anti-incrustant et incongelable jusqu'à :

Degrés °C	— 8	— 15	— 25	— 35
% en volume de « PARAFU 11 »	20	30	40	50

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

Il est possible de conserver ce mélange pendant **deux ans** si pendant cette période le nombre d'**heures d'utilisation** n'a pas atteint **1 600**, dans le cas contraire, il faut le remplacer après avoir effectué le lavage de l'installation.

En cas de besoin, pour pallier les pertes imprévues, il est possible de remplir l'installation en versant de l'eau par le bouchon du radiateur (voir opération n° 2 du « Tableau d'entretien » joint au livret). Au dernier remplissage, faire fonctionner le moteur pendant un court instant afin d'obtenir un mélange correct.

Faire réparer l'avarie et dès que l'on en a la possibilité, refaire le mélange en considérant le tableau ci-dessus.

LAVAGE DU CIRCUIT

(Voir opération n° 36 du « Tableau d'entretien » joint à ce livret).

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

Procéder de la façon suivante :

- ôter le bouchon de remplissage du radiateur et vidanger l'eau, moteur chaud ;
- moteur froid, remplir le radiateur avec une solution préalablement filtrée de soude Solvay et d'eau dans la proportion de **250 grammes** de soude pour **10 litres** d'eau ;
- faire travailler le tracteur pendant une heure environ et vidanger la solution de lavage ;
- attendre que le moteur se soit un peu refroidi puis faire circuler l'eau pure en la versant dans le radiateur et en la laissant sortir par les robinets du bloc moteur et du manchon inférieur du radiateur même ;
- fermer les robinets du bloc moteur et du radiateur, remplir d'eau, faire fonctionner encore le moteur pendant quelques minutes et vidanger l'installation ;
- laisser refroidir le moteur et faire le plein jusqu'au niveau normal.

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

THERMOSTAT

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

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

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

POIDS

En ordre de travail (avec masses d'alourdissement avant, sans le conducteur) 5150 kg

VITESSES

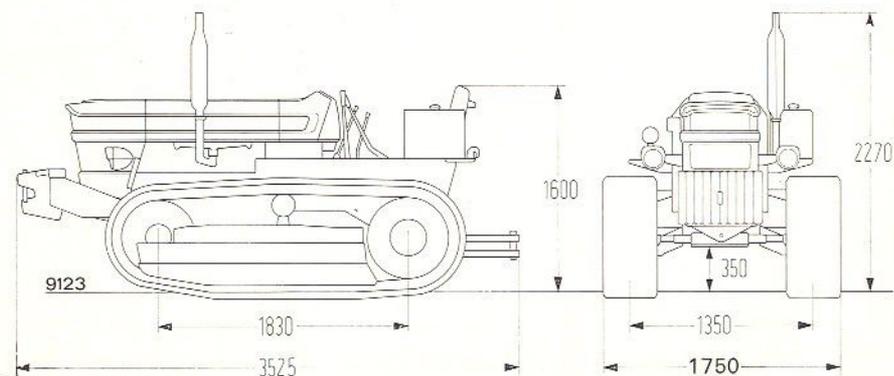
(le moteur tournant à son régime de puissance maximale) :

— 1re vitesse	2,5	km/h
— 2e vitesse	3,6	»
— 3e vitesse	4,5	»
— 4e vitesse	5,5	»
— 5e vitesse	7,9	»
— 6e vitesse	10,1	»
— marche AR démultipliée	2,9	»
— marche AR normale	6,5	»

MOTEUR

Type FIAT/OM	C03/75 Var. 50
Cycle Diesel 4 temps, injection directe.	
Nombre de cylindres	4
Alésage et course	110 × 120 mm
Cylindrée totale	4562 cm ³
Taux de compression	17
Régime maximal du moteur en charge	2100 tr/mn
Régime de couple maximal	1400 tr/mn
Puissance maximale DGM/DIN	80 ch (59 kW*)
Equilibreur dynamique à masselottes contrarotatives.	

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



DISTRIBUTION

Soupapes en tête. Données de la distribution :

— Admission	{	ouverture : avant le PMH	10°	
		fermeture : après le PMB	54°	
— Echappement	{	ouverture : avant le PMB	54°	
		fermeture : après le PMH	10°	
— Jeu entre soupapes et culbuteurs pour le contrôle du calage		0,25	mm	
— Jeu entre soupapes et culbuteurs pour fonctionnement du moteur	{	admission	0,25	»
		échappement	0,30	»

ALIMENTATION

Pompe d'alimentation à double membrane.

Pompe d'injection à distributeur rotatif, type CAV DPA 3342 F030, avec régulateur de vitesse à masselottes centrifuges, fonctionnant à tous les régimes, et correcteur automatique d'avance incorporés.

Filtrage du combustible par crépine dans la pompe d'alimentation et deux filtres à cartouche remplaçable, en série sur la canalisation d'amenée à la pompe d'injection (le premier filtre comporte un séparateur d'eau).

Filtre à air en bain d'huile. Préfiltre centrifuge avec système d'évacuation automatique des impuretés.

Calage de la pompe d'injection sur le moteur : 14° avant le PMH en phase de compression (début de refoulement).

Ordre d'injection 1-3-4-2

Injecteurs à quatre trous, tarés à 200 ± 5 kg/cm² (196 ± 4,9 bars*)

LUBRIFICATION

Sous pression, par pompe à engrenages. Filtrage de l'huile : crépine à l'aspiration de la pompe et filtre remplaçable à cartouche sur la canalisation d'amenée au moteur.

Pression de graissage, le moteur chaud tournant à pleine vitesse : 5 kg/cm² (4,9 bars*)

REFROIDISSEMENT

A eau, avec circulation forcée par pompe centrifuge.

Radiateur à ailettes en cuivre. Ventilateur aspirant sur le même arbre de la pompe à eau.

Circulation de l'eau entre le moteur et le radiateur réglée par thermostat.

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

TRANSMISSION

EMBAYAGE CENTRAL

Bidisque, refroidi à l'huile par pompe à engrenages lobés et filtre à débit total à l'aspiration. Enclenchement par point mort et commande par levier. Frein en fin de course facilitant l'engrènement des vitesses.

BOITE DE VITESSES

A trois vitesses et une marche AR, avec réducteur incorporé : six vitesses et deux marches AR en total.

TRANSMISSION AR

Couple conique ayant un rapport de 13/51.
Réducteurs finals en cascade, à simple réduction. Rapport 11/53.

DIRECTION

Embrayages à disques multiples à sec, commandés par des leviers.
Freins à ruban agissant sur les tambours extérieurs des embrayages de direction, commandés individuellement par des pédales. Blocage des freins par levier à main.

SUSPENSIONS - CHENILLES

Chariots de chenilles, chacun comportant cinq galets porteurs et un de retour ; roues tendeuses avec système élastique à ressorts hélicoïdaux et dispositif de réglage mécanique. Galets et roues tendeuses graissés à vie.
Suspension arrière par barre transversale appuyant sur les chariots : l'appui se fait sur des bagues lubrifiées permettant le basculement indépendant des chariots.
Suspension avant par ressort à lames transversal renforcé.
Chenilles constituées de 36 maillons chacune. Largeur des tuiles 400 mm.

PRISE DE MOUVEMENT

Vitesse égale à celle du moteur. Sens de rotation, le tracteur vu de l'arrière : inverse d'horloge (voir page 11).

DISPOSITIF D'ATTELAGE

Timon oscillant sur barre à trous réglable en hauteur.

MASSES D'ALOURDISSEMENT AVANT

Constituées d'un support avec 10 plaques de 30 kg chacune, pour un poids total de 365 kg.

INSTALLATION ELECTRIQUE

TENSION 12 V

ALTERNATEUR

Puissance maximale à 2100 tr/mn du moteur, environ 500 W
Régulateur automatique de tension.

BATTERIE

De 12 V ; capacité 132 Ah (à la décharge en 20 h).

DEMARREUR

Puissance 4 ch (2,95 kW*) avec enclenchement automatique du pignon par solénoïde.

APPAREILS D'ECLAIRAGE

- Projecteurs AV, avec lampe bifil de 45/40 W et veilleuse de 5 W.
- Feux position AR, avec lampe de 5 W.
- Feu de plaque, avec lampe de 5 W.
- Projecteur AR, avec son propre interrupteur incorporé et lampe de 35 W.

ACCESSOIRES

- Lampe témoin de feux position et éclairage du tableau (lampe de 5 W).
- Témoin de pression insuffisante de l'huile du moteur (lampe de 5 W).
- Témoin de charge (lampe de 5 W).
- Sept fusibles de 8 A.
- Indicateur de niveau de combustible.
- Thermomètre de l'eau du moteur.

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

EQUIPEMENTS ACCESSOIRES ET COMBINAISONS SPÉCIALES

La liste suivante comprend tous les équipements accessoires et les combinaisons spéciales prévus pour ce modèle. Leur fourniture peut varier suivant ce qui est établi par le Réseau de Vente.

- Dispositif de démarrage à froid. Voir page 9.
- Grille de radiateur
- Patins de **500 mm** de large.
- Patins de route à monter sur les chenilles pour rouler sur route (jeu complet ou demi-jeu).
- Relevage hydraulique. Voir page 15.
- Installation hydraulique pour commande à distance. Voir page 19.
- Prise de force. Voir page 13.
- Masses d'alourdissement avant (12 plaques en fonte et leur support: poids total **545 kg**).
- Poulie motrice. Voir page 14.
- Lampes jaunes de 45/40 W (feux route et code) pour les projecteurs avant.

LONGUE INACTIVITE DU TRACTEUR

Lorsque le tracteur doit rester inactif pendant plus d'un mois, il est bon de prendre les précautions ci-après :

- Protéger le moteur de la façon suivante :
 - a) Pour une période d'inactivité d'environ 1 mois : ne pas prendre de précautions particulières si l'huile n'a pas plus de 100 heures de travail. Si par contre, le remplissage a été fait depuis un temps supérieur, procéder comme indiqué au point b.
 - b) Pour des périodes d'arrêt supérieures à un mois, vidanger l'huile, moteur chaud, et faire le plein d'huile FIAT AMBRA ; faire fonctionner le moteur à régime moyen pendant quelques minutes.
 - c) Changer l'huile du filtre à air à bain d'huile et en nettoyer la cuve.
- Procéder au nettoyage général et garet le tracteur dans un local non poussiéreux ni humide.
- Vidanger le circuit de refroidissement.
- Remplir complètement le réservoir à combustible.
- Démonter la batterie et la ranger dans un local à l'abri du gel ; la charger tous les mois.
- Si possible, recouvrir le tracteur d'une bâche.

TABLE DES MATIERES

	Page		Page
Normes de sécurité	2	Liste des opérations d'entretien . . .	21
Identification du tracteur	3	Récapitulation des lubrifiants . . .	23
APPAREILS ET COMMANDES	5	Purge du circuit de combustible . . .	24
UTILISATION DU TRACTEUR	8	Installation électrique	25
Démarrage du moteur	8	Batterie	25
Démarrage par basse température . . .	9	Notes sur l'installation de charge de la batterie	25
Mise en marche du tracteur	9	Fusibles	26
Arrêt du tracteur	10	Schéma de l'installation électrique . .	27
Arrêt du moteur	10	Réglage des projecteurs avant . . .	27
Dispositif d'attelage	11	Circuit de refroidissement du moteur	28
Prise de mouvement	11	CARACTERISTIQUES	30
Boîte de vitesses et réducteur	12	Données générales	30
MONTAGES A LA DEMANDE	13	Moteur	30
Prise de force	13	Transmission	32
Poulie motrice	14	Direction	32
Relevage hydraulique	15	Suspensions - Chenilles	32
Dispositif d'attelage 3-points	16	Prise de mouvement	32
Distributeur auxiliaire	18	Dispositif d'attelage	33
Installation hydraulique pour com- mande à distance	19	Masses d'alourdissement avant . . .	33
ENTRETIEN	21	Installation électrique	33
Planche d'entretien général (po- chette intérieure de la couverture) —	—	Equipements accessoires et combinaisons spéciales	34
		Longue inactivité du tracteur . . .	35

APPROVISIONNEMENTS

ORGANE A RAVITAILLER	QUANTITE		RAVITAILLEMENT
	kg	dm ³ (litres)	
Carter d'huile et filtre	12,1	13,5	} oliofiat AMBRA 20 W/40 pour une température minimale au-dessus de 0° C
Carter d'huile seul ..	11,5	12,8	
Embrayage central ..	8	8,9	
Installation hydraulique de commande à distance	16,5	18,3	} oliofiat AMBRA 10 W/30 pour une température minimale au-dessous de 0° C
* Carter de transmission	21	22,6	} oliofiat AW 90/M (°)
Réducteurs latéraux (chaque)	4	4,3	

(°) La classification internationale correspondante actuelle est: huile minérale "MIL - L - 2105C" - SAE 80W/90EP.

IMPRIME EN ITALIE

Les données de ce supplément sont fournies à titre indicatif. FIAT se réserve le droit à apporter à n'importe quel moment des modifications aux modèles décrits ici pour des raisons techniques ou commerciales.

FIAT TRATTORI S.p.A. - Viale delle Nazioni, 55 - S. Matteo - 41100 MODENA - Italia

Direzione Sviluppo Post Vendita — Imprimé N. 603.04.770 — XI - 1978 — 1500

1ère Edition

ARBE

FiAT Trattori

FIAT

805 C

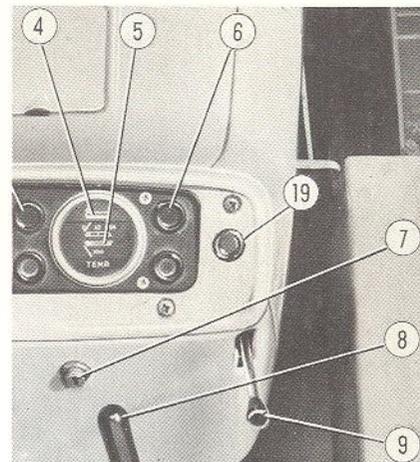
SUPPLEMENT A LA "NOTICE D'ENTRETIEN"
Imprimé n. 603.04.676 - 2ème édition

APPAREILS ET COMMANDES

Différences par rapport à la Notice, page 4

19. Témoin rouge de pression d'huile de graissage d'embrayage central.

ATTENTION - L'allumage du témoin 19 le moteur tournant à un régime inférieur à 1000 tr/mn n'est pas une preuve de mauvais fonctionnement du système de graissage. Cependant, si le témoin reste allumé même à une vitesse plus élevée, faire vérifier l'installation par des professionnels.



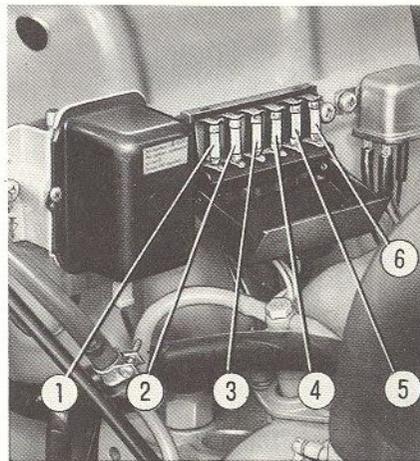
FUSIBLES DE L'INSTALLATION ELECTRIQUE

Différences par rapport à la Notice, page 26.

Fusible n. 1 = régulateur de tension.

REMARQUE - Le fusible n. 7 avec cartouche a été éliminé.

Fig. 18 - Emplacement des fusibles de l'installation électrique.



PLAN DE CABLAGE ELECTRIQUE (tension 12V)

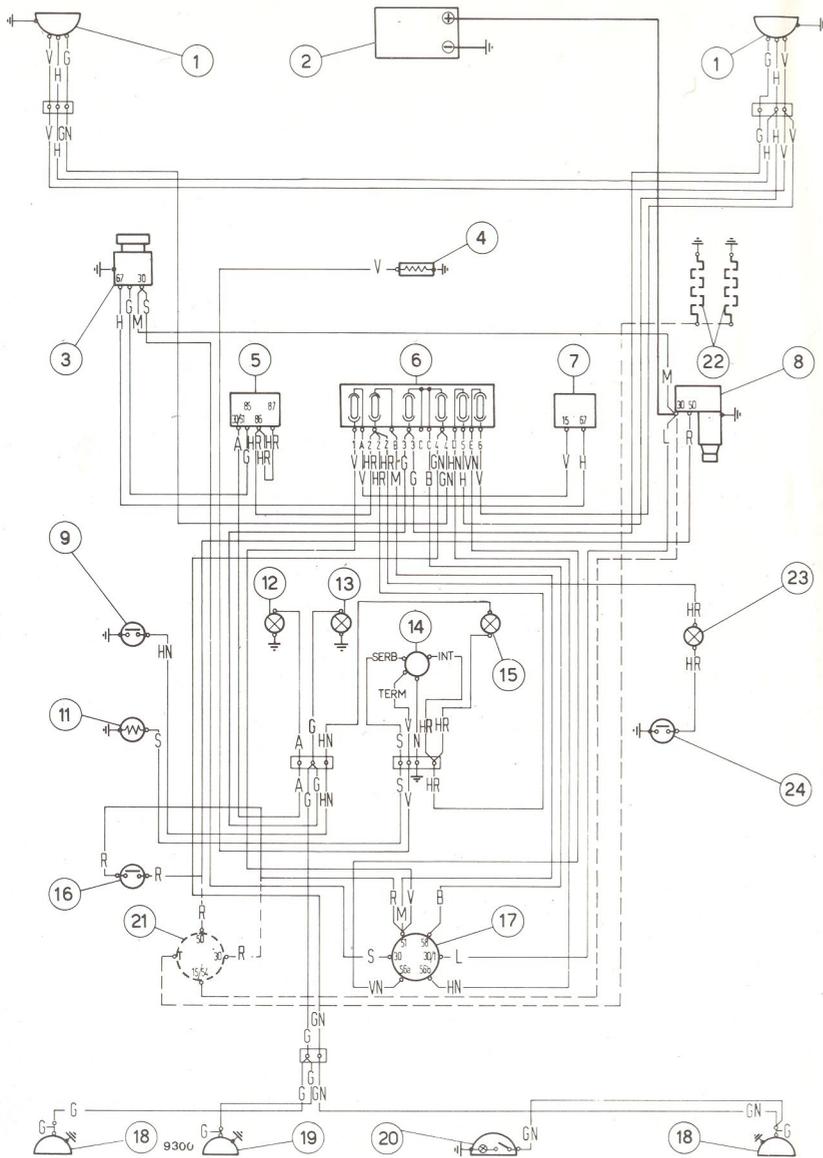


Fig. 19 - Plan de câblage électrique

Différences par rapport à la légende de fig. 19, entre les pages 26 et 27:

23. Témoin de pression d'huile d'embrayage central.

24. Contacteur de témoin de pression d'huile d'embrayage central.

COULEUR DES FILS

A = Bleu clair
B = Blanc
G = Jaune

H = Gris
L = Bleu foncé
M = Marron
N = Noir

R = Rouge
S = Rose
V = Vert

CARACTERISTIQUES

Différences par rapport à la Notice, page 33.

DISPOSITIF D'ATELAGE

Chape de refoulement avant.

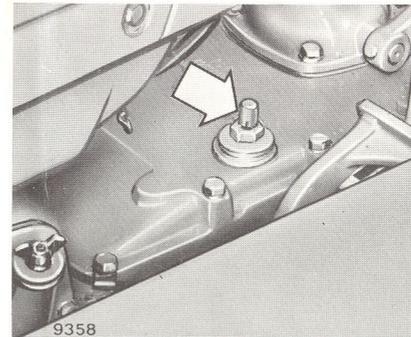
BATTERIE

De 12V, ayant une capacité de 132/140 Ah (à la décharge en 20 h).

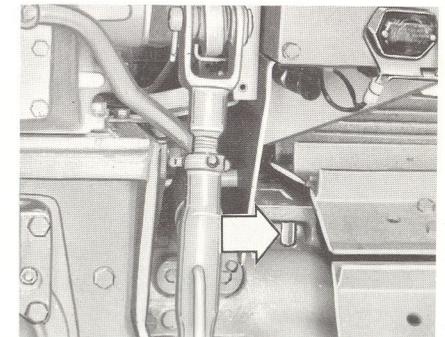
PLANCHE D'ENTRETIEN

Différences par rapport à la planche jointe à la Notice.

ENTRETIEN SOUPLE



9A - RENIFLARD DU CARTER DE TRANSMISSION. Le démonter, le nettoyer et le remonter.



9B - RENIFLARD DE REDUCTEURS LATERAUX (un par côté). Enlever les capouchons, démonter les reniflards, les nettoyer et les remonter.

PERIODE DE RODAGE

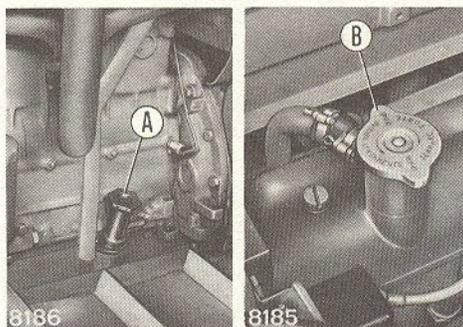
Pendant la période de rodage (environ 60 heures de travail) en plus des opérations indiquées dans ce tableau pour « l'entretien souple » et pour les 50 heures, nous conseillons de :

- faire fonctionner pendant quelques minutes le moteur à bas régime et à vide, après chaque démarrage à froid ;
- ne pas faire fonctionner longtemps le moteur au régime minimal ;
- ne pas utiliser le tracteur continuellement en travaux lourds ;
- suivre également les conseils précédents après une révision dans laquelle des pièces importantes ont été remplacées.

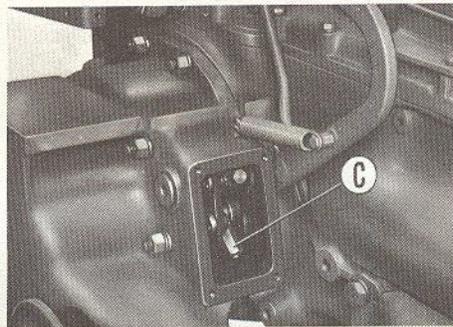
ATTENTION - Après les 60 premières heures de travail, remplacer l'huile du carter moteur (op. n° 16) et la cartouche du filtre (op. n° 23). Nettoyer en outre les filtres du relevage (op. n° 19) et de l'installation de commande à distance (op. n° 22).

ENTRETIEN SOUPLE

Les opérations illustrées dans le tableau ci-contre, exécutées aux périodicités prévues, assureront un fonctionnement régulier du tracteur. Se rappeler aussi de faire les **contrôles importants** et les **réglages illustrés ci-dessous** (de périodicité variable suivant les conditions ambiantes et d'emploi) selon les cadences que l'expérience et le bon sens suggèrent. Se souvenir de toute façon qu'il est préférable de contrôler trop souvent que trop peu.



1 CARTER MOTEUR - Vérifier le niveau avec la jauge A; l'appoint sera fait par la tubulure B (pour les qualités d'huile voir « Approvisionnements »).



6 FREINS - Vérifier que la course de freinage est égale pour les deux pédales et qu'elle ne dépasse pas 50 mm. Dans le cas contraire, la régler sur chaque frein de la façon suivante :

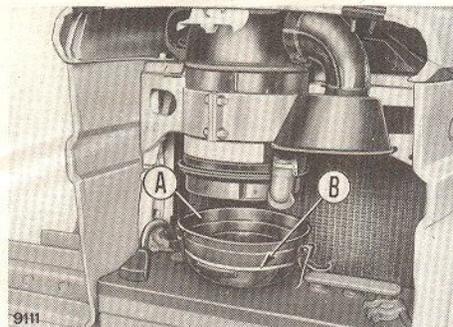
- Amener en bas le levier du frein à main.
- Déposer la plaque avant et serrer l'écrou de réglage C (au moyen de la clé fournie en dotation) jusqu'à ce que la course de la pédale soit de 40 à 50 mm.
- Remonter la plaque avant.



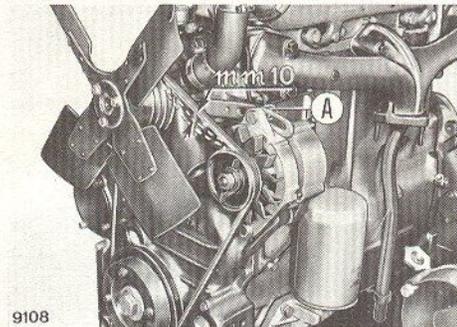
2 RADIATEUR - Vérifier que l'eau arrive à 3 cm env. du bord supérieur de la goulotte.



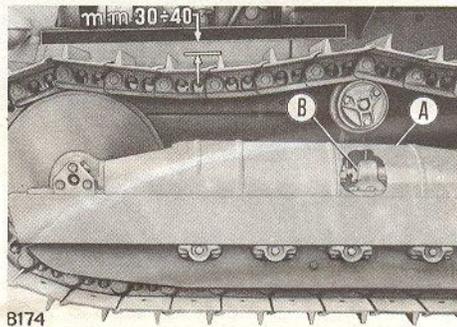
3 BATTERIE - Vérifier le niveau dans chaque élément, moteur arrêté, tracteur en palier et la batterie reposée et froide.



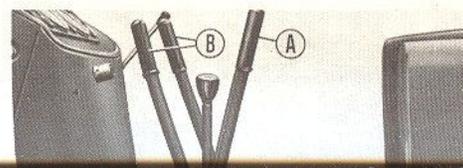
7 FILTRE A AIR - Moteur arrêté depuis un quart d'heure au moins, vérifier que le niveau d'huile dans la cuve A arrive au bourrelet B; faire l'appoint, si nécessaire, avec de l'huile moteur. Par contre, l'huile doit être vidangée si elle contient des impuretés ou le dépôt au fond atteint 1 cm de haut.



8 COURROIE DE VENTILATEUR - Vérifier le fléchissement (10 mm sous une charge de 5 à 8 kg - 49-78 N*). Pour le réglage desserrer l'écrou A.

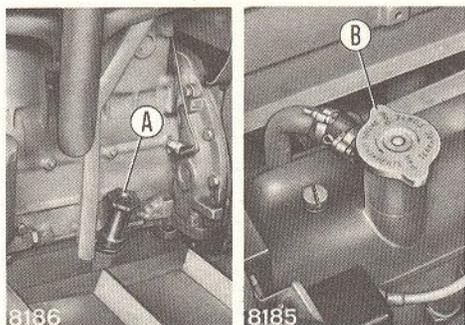


9 CHENILLES - Après avoir enlevé la terre et les pierres coincées entre les maillons et les patins, vérifier que le fléchissement de chaque chenille, sur le brin entre la roue tendeuse et le galet de retour, est de 30 à 40 mm; si le fléchissement est plus important, déposer la protection A et visser ce qu'il faut l'écrou B.

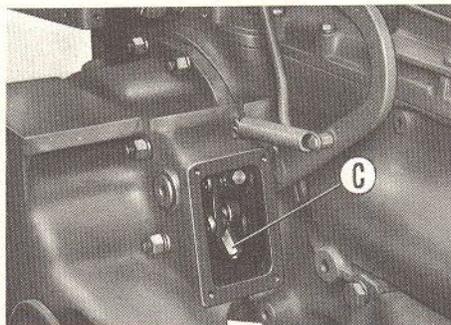


(*) N = Newton - Unité de mesure du Système International (S.I.).

lier du tracteur. Se rappeler aussi de faire les contrôles importants et les réglages illustrés ci-dessous (de périodicité variable suivant les conditions ambiantes et d'emploi) selon les cadences que l'expérience et le bon sens suggèrent. Se souvenir de toute façon qu'il est préférable de contrôler trop souvent que trop peu.

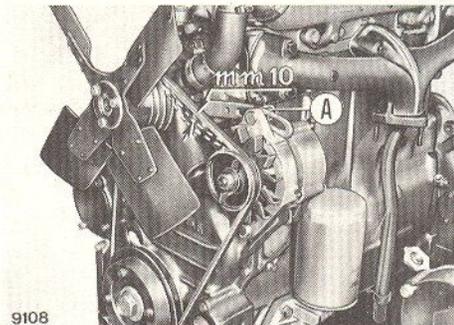


1 CARTER MOTEUR - Vérifier le niveau avec la jauge A; l'appoint sera fait par la tubulure B (pour les qualités d'huile voir « Approvisionnements »).



6 FREINS - Vérifier que la course de freinage est égale pour les deux pédales et qu'elle ne dépasse pas 50 mm. Dans le cas contraire, la régler sur chaque frein de la façon suivante :

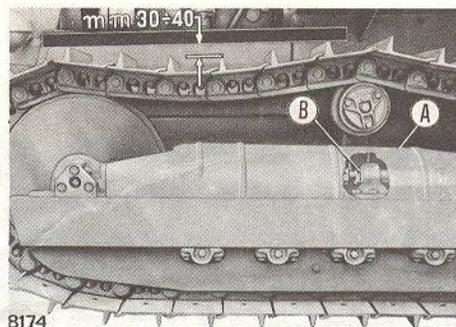
- Amener en bas le levier du frein à main.
- Déposer la plaque avant et serrer l'écrou de réglage C (au moyen de la clé fournie en dotation) jusqu'à ce que la course de la pédale soit de 40 à 50 mm.
- Remonter la plaque avant.



8 COURROIE DE VENTILATEUR - Vérifier le fléchissement (10 mm sous une charge de 5 à 8 kg - 49-78 N*). Pour le réglage desserrer l'écrou A.



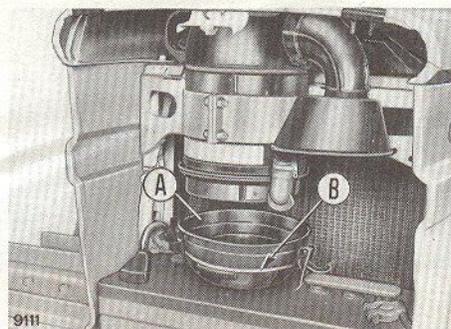
2 RADIATEUR - Vérifier que l'eau arrive à 3 cm env. du bord supérieur de la goulotte.



9 CHENILLES - Après avoir enlevé la terre et les pierres coincées entre les maillons et les patins, vérifier que le fléchissement de chaque chenille, sur le brin entre la roue tendeuse et le galet de retour, est de 30 à 40 mm; si le fléchissement est plus important, déposer la protection A et visser ce qu'il faut l'écrou B.

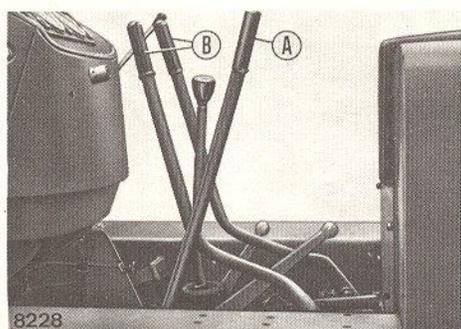


3 BATTERIE - Vérifier le niveau dans chaque élément, moteur arrêté, tracteur en palier et la batterie reposée et froide.



7 FILTRE A AIR - Moteur arrêté depuis un quart d'heure au moins, vérifier que le niveau d'huile dans la cuve A arrive au bourrelet B; faire l'appoint, si nécessaire, avec de l'huile moteur. Par contre, l'huile doit être vidangée si elle contient des impuretés ou le dépôt au fond atteint 1 cm de haut.

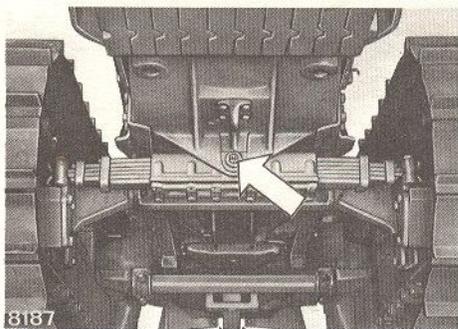
(*) N = Newton - Unité de mesure du Système International (S.I.).



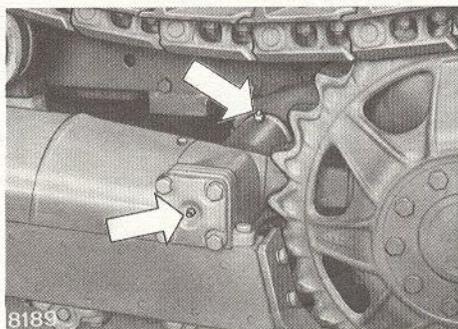
4 EMBRAYAGE CENTRAL (levier A) - Vérifier le réglage (voir le tableau « Notes sur l'Entretien »).

5 EMBRAYAGES DE DIRECTION (leviers B - opération n. 4) - Vérifier le réglage (voir le tableau « Notes sur l'Entretien »).

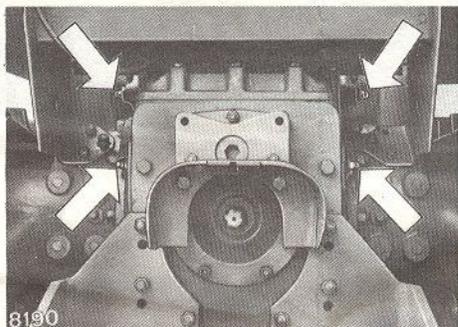
Toutes les 50 heures



10 PIVOT DE RESSORT A LAMES - Injecter de la graisse « grassofiat G9 » avec la pompe.



11 SUPPORTS DE BARRE D'ARTICULATION DES CHARIOTS - Injecter avec la pompe de la graisse « grassofiat G9 » (deux graisseurs par coté).



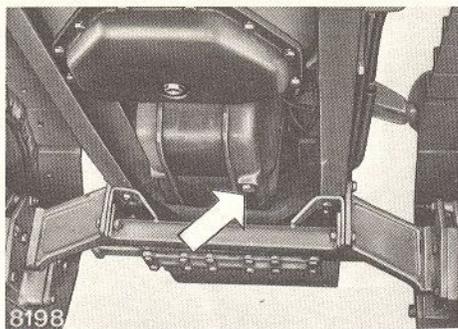
12 COMMANDE DE DIRECTION - Injecter du « grassofiat G9 » (4 graisseurs). Deux coups de pompe seulement dans les graisseurs AR.



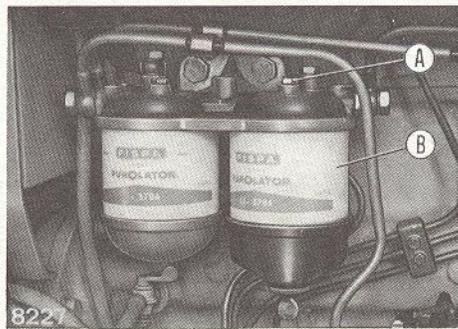
13 PREMIER FILTRE A COMBUSTIBLE - Chaque semaine, évacuer l'eau en desserrant la vis de 3-4 tours et en manoeuvrant le levier de la pompe d'alimentation.



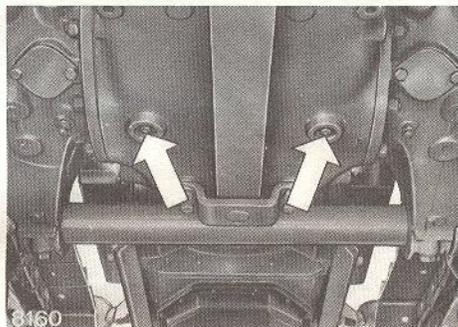
Toutes les 200 heures de travail



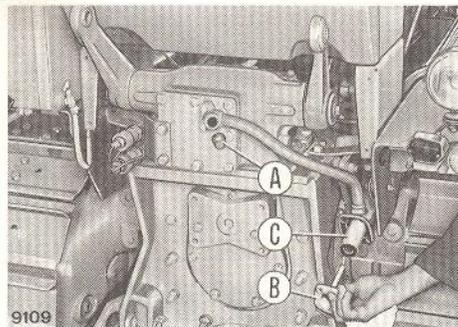
16 CARTER MOTEUR - Vidanger par le bouchon inférieur et faire le plein d'huile fraîche (voir opér. n. 1).



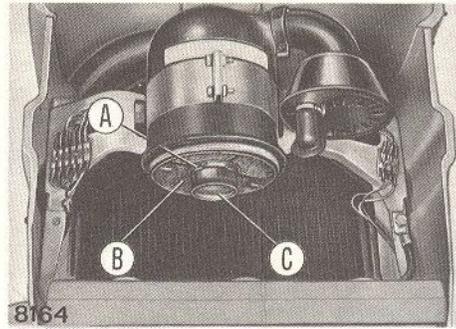
17 PREMIER FILTRE A COMBUSTIBLE - Desserrer la vis A et remplacer la cartouche B. Purger l'air comme indiqué à page 24.



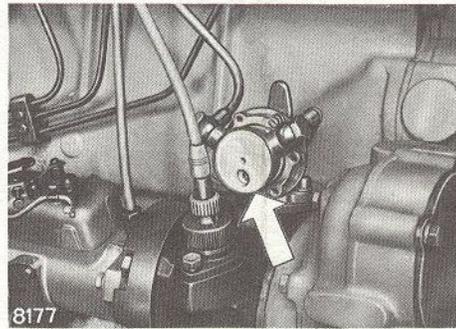
18 EMBRAYAGES DE DIRECTION - Évacuer les dépôts par les deux bouchons en bas.



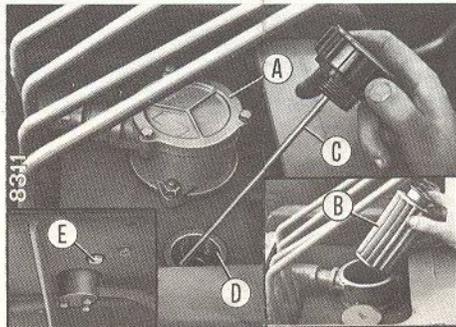
19 FILTRE DU RELEVAGE - Devisser le bouchon A, déposer le couvercle B pourvu de tige magnétique et le filtre C. Les laver au pétrole. Vérifier que l'huile arrive au bouchon A. Faire l'appoint, si nécessaire, sans réutiliser l'huile précédemment déchargée.



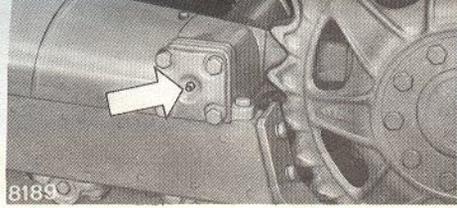
20 FILTRE A AIR - Démontez la masse B en déposant la bague A et la laver au pétrole. L'humecter d'huile avant remontage. Nettoyer le tube C.



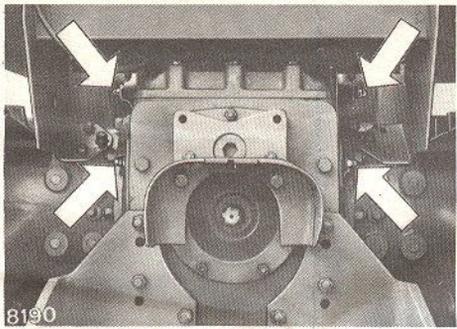
21 POMPE A COMBUSTIBLE - Déposer le capot et nettoyer le filtre interne.



22 COMMANDE HYDRAULIQUE A DISTANCE - Déposer la plaque A et le filtre B et laver ce dernier au pétrole. Vérifier le niveau de l'huile avec la jauge C; l'appoint sera fait par la tubulure D (pour les qualités d'huile voir «Approvisionnement»).



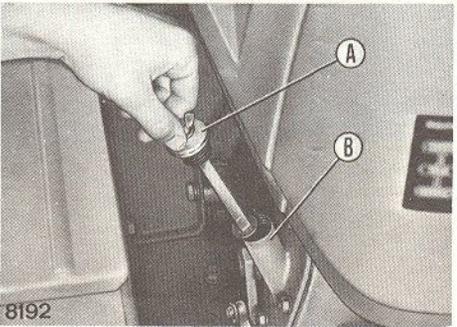
11 SUPPORTS DE BARRE D'ARTICULATION DES CHARIOTS - Injecter avec la pompe de la graisse « grassofiat G9 » (deux graisseurs par coté).



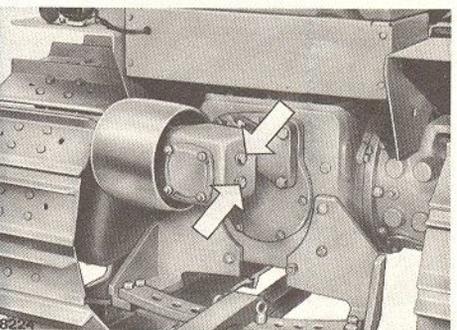
12 COMMANDE DE DIRECTION - Injecter du « grassofiat G9 » (4 graisseurs). Deux coups de pompe seulement dans les graisseurs AR.



13 PREMIER FILTRE A COMBUSTIBLE - Chaque semaine, évacuer l'eau en desserrant la vis de 3-4 tours et en manoeuvrant le levier de la pompe d'alimentation.



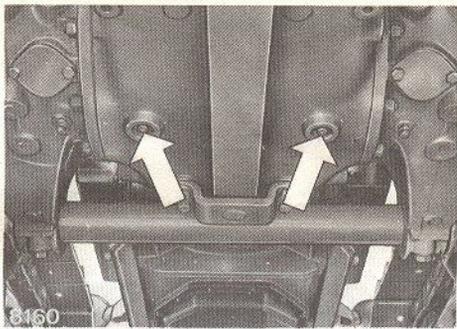
14 CARTER D'EMBRAYAGE CENTRAL - Vérifier le niveau avec la jauge A; l'appoint sera fait par la tubulure B (voir « Approvisionnements »).



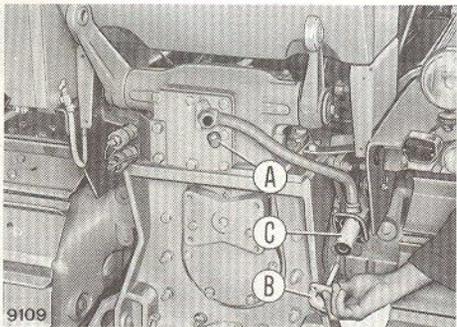
15 POULIE MOTRICE - Vérifier que l'huile arrive au bouchon inférieur du carter de poulie; l'appoint sera fait par le bouchon supérieur (utiliser de l'huile « oliofiat AW 90/M »).



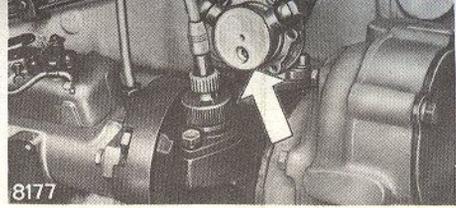
17 PREMIER FILTRE A COMBUSTIBLE - Desserrer la vis A et remplacer la cartouche B. Purger l'air comme indiqué à page 24.



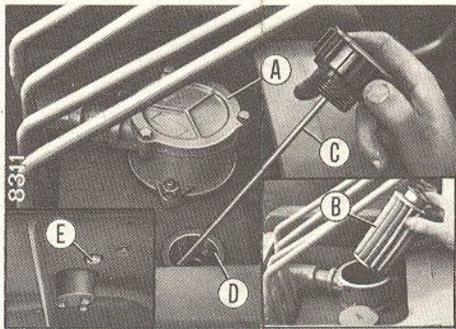
18 EMBRAYAGES DE DIRECTION - Evacuer les dépôts par les deux bouchons en bas.



19 FILTRE DU RELEVAGE - Devisser le bouchon A, déposer le couvercle B pourvu de tige magnétique et le filtre C. Les laver au pétrole. Vérifier que l'huile arrive au bouchon A. Faire l'appoint, si nécessaire, sans réutiliser l'huile précédemment déchargée.



21 POMPE A COMBUSTIBLE - Déposer le capot et nettoyer le filtre interne.



22 COMMANDE HYDRAULIQUE A DISTANCE - Déposer la plaque A et le filtre B et laver ce dernier au pétrole. Vérifier le niveau de l'huile avec la jauge C; l'appoint sera fait par la tubulure D (pour les qualités d'huile voir « Approvisionnements »).

APPROVISION

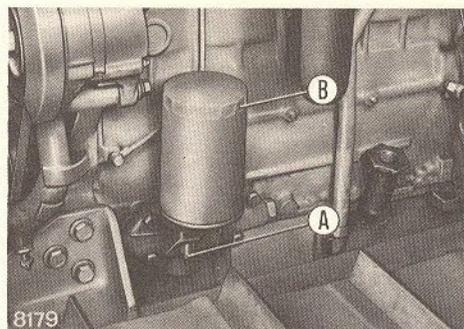
ORGANE A RAVITAILLER	QUANTITE		RA
	kg	litres (dm ³ *)	
Système de refroidissement	—	16,5	eau et liquid page 28 c
Réservoirs à gas-oil { principal supplémentaire	—	80	} gas-oil déca
	—	48	
Carter moteur et filtre	12,1	14,5	} huile « oliofiat minimale au huile « oliofiat minimale au
Carter moteur seul	11,5	13,8	
Filtre à air	0,75	0,9	
Embrayage central	8	9,6	
Relevage hydraulique	8,2	9,8	
Commande hydraulique à distance	16,5	19,8	
Galets de chenilles et roues tenduses	—	—	huile « oliofiat
Carter de transmission	4	4,8	} huile « oliofiat
Réducteurs latéraux (chaque)	0,9	1	
Poulie motrice	0,9	1	
Graisseurs à pression	—	—	graisse « gra

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

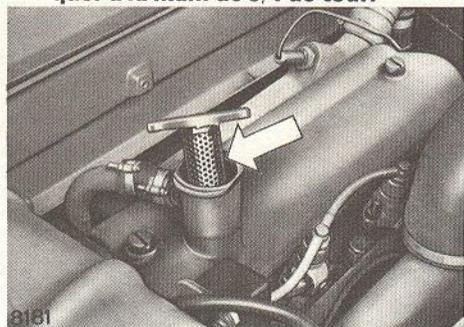
Mod. 805 C - ENTRETIEN

la Notice d'Entretien - Imprimé n° 603.04.676)

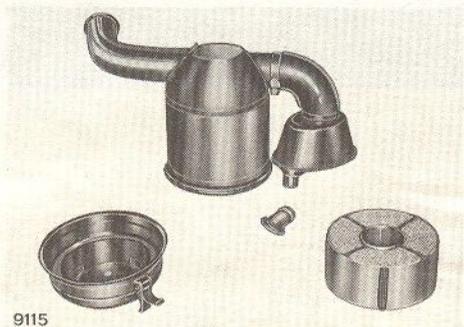
Toutes les 400 heures de travail



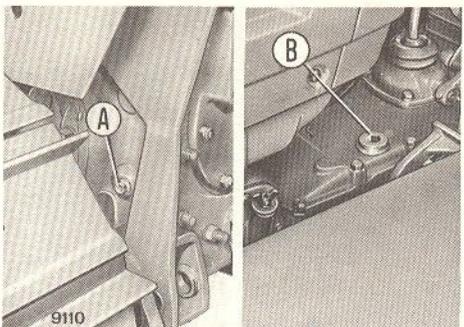
23 **FILTRE A HUILE MOTEUR** - Vidanger par le bouchon A et remplacer le filtre B : huiler le joint, visser la cartouche au contact du carter et la bloquer à la main de 3/4 de tour.



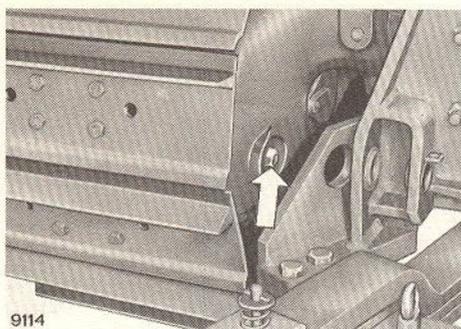
24 **RENIFLARD DU MOTEUR** - Déposer le reniflard et le laver au pétrole. Le laisser bien égoutter avant de le remonter.



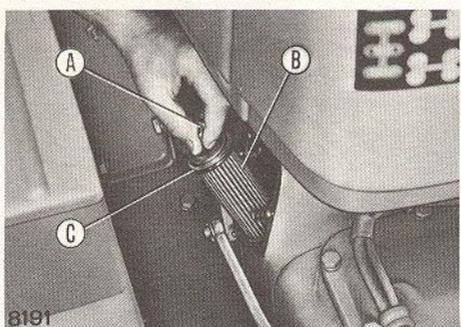
25 **FILTRE A AIR** - Nettoyer toutes ses pièces. Plonger les masses 1/2 heure dans le pétrole, les laisser bien égoutter et les humecter d'huile.



26 **CARTER DE TRANSMISSION** - Vérifier que l'huile arrive au bouchon A; l'appoint sera fait par le bouchon B (huile «oliofiat AW 90/M»).

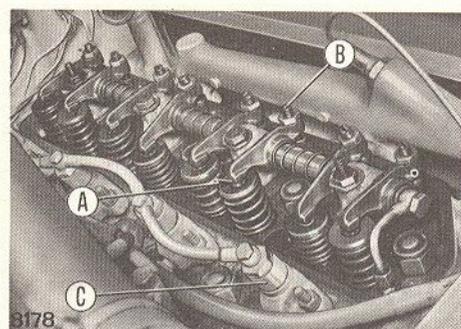


27 **REDUCTEURS LATERAUX** - Vérifier que l'huile arrive au bouchon; l'appoint sera fait par ce même bouchon (huile «oliofiat AW 90/M»).



28 **FILTRE A HUILE D'EMBRAYAGE CENTRAL** - Déposer la plaque au côté gauche du carter, desserrer la vis A (elle ne peut être enlevée), déposer le filtre B et le laver au pétrole. Le passer à un jet d'air, vérifier qu'il n'est pas cassé et que le joint C est en bon état. Remonter le filtre et s'assurer finalement que la pompe à huile est amorcée (voir «Notes sur l'Entretien»).

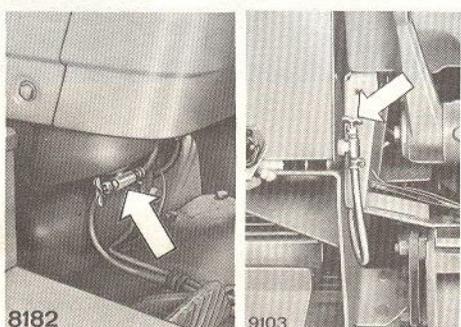
Toutes les 800 heures



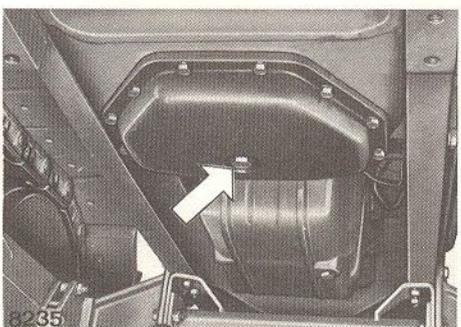
29 **SOUPAPES MOTEUR** - Faire vérifier le jeu A entre soupapes et culbuteurs (0,25 mm à l'admission, 0,30 mm à l'échappement). B = vis de réglage.



30 **SECOND FILTRE A COMBUSTIBLE** - Enlever la vis A et remplacer la cartouche B. Purger l'air (page 24). Voir tableau «Notes sur l'Entretien».



31 **RESERVOIRS A COMBUSTIBLE** - Avec les réservoirs presque vides, tracteur soulevé à l'avant, dévisser les robinets et évacuer les impuretés.



32 **CARTER D'EMBRAYAGE CENTRAL** - Vidanger l'huile par le bouchon en bas, nettoyer le bouchon même et le filtre (opération n. 28). Faire le plein d'huile fraîche (voir opération n. 14). S'assurer que la pompe à huile est amorcée (voir «Notes sur l'Entretien»).

33 **INJECTEURS** - Faire vérifier les injecteurs C (voir opération n. 29) par des spécialistes (tarage 200 + 5



24 RENIFLARD DU MOTEUR - Déposer le reniflard et le laver au pétrole. Le laisser bien égoutter avant de le remonter.



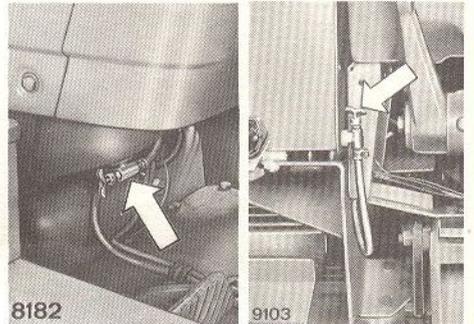
28 FILTRE A HUILE D'EMBRAYAGE CENTRAL - Déposer la plaque au côté gauche du carter, desserrer la vis A (elle ne peut être enlevée), déposer le filtre B et le laver au pétrole. Le passer à un jet d'air, vérifier qu'il n'est pas cassé et que le joint C est en bon état. Remonter le filtre et s'assurer finalement que la pompe à huile est amorcée (voir « Notes sur l'Entretien »).



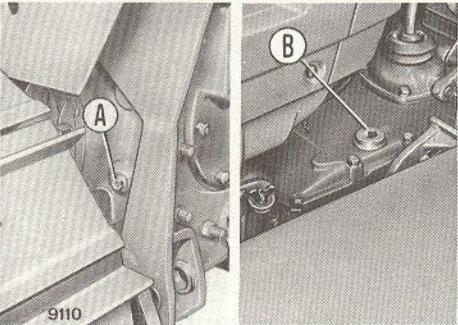
30 SECOND FILTRE A COMBUSTIBLE - Enlever la vis A et remplacer la cartouche B. Purger l'air (page 24). Voir tableau « Notes sur l'Entretien ».



25 FILTRE A AIR - Nettoyer toutes ses pièces. Plonger les masses 1/2 heure dans le pétrole, les laisser bien égoutter et les humecter d'huile.



31 RESERVOIRS A COMBUSTIBLE - Avec les réservoirs presque vides, tracteur soulevé à l'avant, dévisser les robinets et évacuer les impuretés.



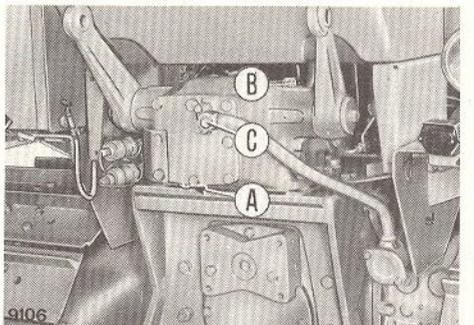
26 CARTER DE TRANSMISSION - Vérifier que l'huile arrive au bouchon A; l'appoint sera fait par le bouchon B (huile « oliofiat AW 90/M »).



32 CARTER D'EMBRAYAGE CENTRAL - Vidanger l'huile par le bouchon en bas, nettoyer le bouchon même et le filtre (opération n. 28). Faire le plein d'huile fraîche (voir opération n. 14). S'assurer que la pompe à huile est amorcée (voir « Notes sur l'Entretien »).

33 INJECTEURS - Faire vérifier les injecteurs C (voir opération n. 29) par des spécialistes (tarage 200 ± 5 kg/cm² - $196 \pm 4,9$ bars*). Pour les déposer, débrancher les tubes et enlever les étriers.

34 COMMANDE HYDRAULIQUE A DISTANCE (voir opération n. 22) - Vidanger l'huile par le bochon E, laver ce dernier et le filtre B au pétrole, puis faire le plein d'huile fraîche.



35 RELEVAGE - Vidanger l'huile par le bouchon A. Dévisser le reniflard B et le bouchon sur le flasque de fixation du tube C au relevage et les nettoyer au pétrole. Laver également au pétrole le filtre intérieur, puis faire le plein d'huile fraîche (voir opération n. 19).

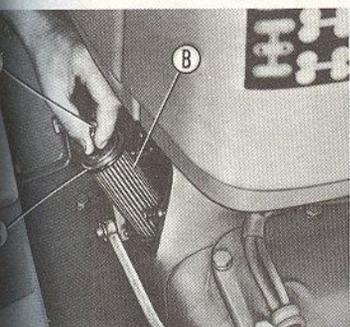
ONNEMENTS

RAVITAILLEMENT	CLASSIFICATION INTERNATIONALE CORRESPONDANTE
<p>et liquide FIAT PARAFU 11 (voir page 28 de la notice)</p> <p>huile décantée et filtrée</p> <p>« oliofiat AMBRA 20 W/40 » male au-dessus de 0° C</p> <p>« oliofiat AMBRA 10 W/30 » male au-dessous de 0° C</p> <p>« oliofiat AMBRA 20 W/40 »</p> <p>« oliofiat AW 90/M »</p> <p>se « grassofiat G 9 »</p>	<p>Huiles minérales multigrades détergentes à niveau « MIL-L-2104 B », avec caractéristiques « EP »</p> <p>Huile à niveau « MIL-L-2105 B » SAE 90-EP</p> <p>Graisse minérale au lithium-calcium de consistance NLGI 2</p>

de travail

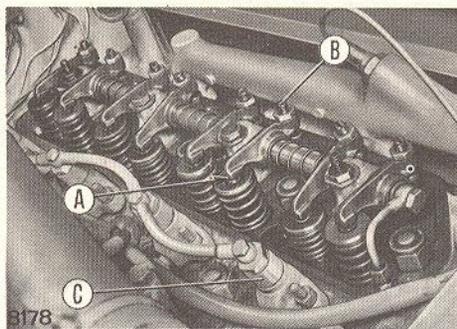


DUCTEURS LATÉRAUX - Vérifier que l'huile arrive au bouchon; l'opération sera faite par ce même bouchon (voir «Notes sur l'Entretien AW 90/M»).

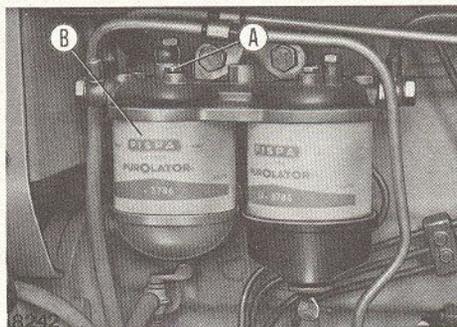


FILTRE À HUILE D'EMBRAYAGE CENTRAL - Déposer la plaque au côté gauche du carter, desserrer la vis A (elle ne peut être enlevée), déposer le filtre B et le laver au pétrole. Le passer à un jet d'air, vérifier qu'il n'est pas cassé et que le joint C est en bon état. Remonter le filtre et s'assurer finalement que la pompe à huile est amorcée (voir «Notes sur l'Entretien»).

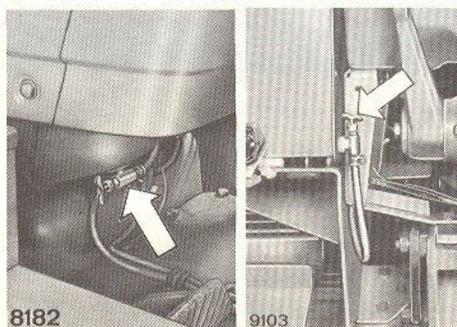
Toutes les 800 heures



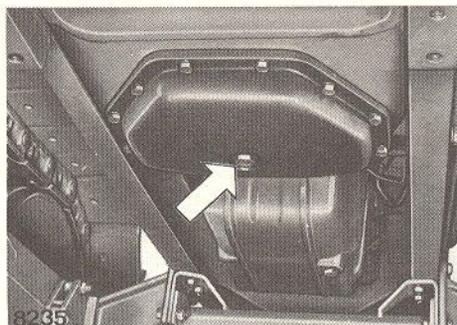
29 SOUPAPES MOTEUR - Faire vérifier le jeu A entre soupapes et culbuteurs (0,25 mm à l'admission, 0,30 mm à l'échappement). B = vis de réglage. C = injecteur.



30 SECOND FILTRE À COMBUSTIBLE - Enlever la vis A et remplacer la cartouche B. Purger l'air (page 24). Voir tableau «Notes sur l'Entretien».



31 RÉSERVOIRS À COMBUSTIBLE - Avec les réservoirs presque vides, tracteur soulevé à l'avant, dévisser les robinets et évacuer les impuretés.



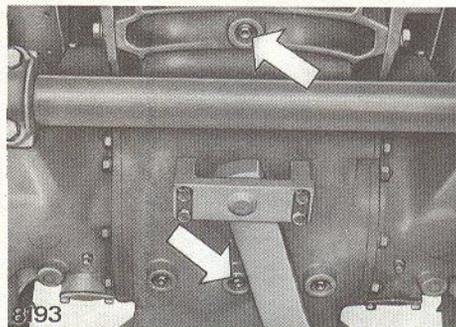
32 CARTER D'EMBRAYAGE CENTRAL - Vidanger l'huile par le bouchon en bas, nettoyer le bouchon même et le filtre (opération n. 28). Faire le plein d'huile fraîche (voir opération n. 14). S'assurer que la pompe à huile est amorcée (voir «Notes sur l'Entretien»).

33 INJECTEURS - Faire vérifier les injecteurs C (voir opération n. 29) par des spécialistes (tarage 200 + 5

Toutes les 1600 heures



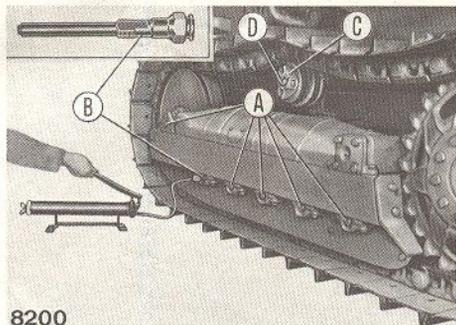
36 SYSTÈME DE REFROIDISSEMENT DU MOTEUR - Vidanger l'eau par les robinets et rincer le système de refroidissement.



37 CARTER DE TRANSMISSION - Vidanger par les deux bouchons inférieurs et faire le plein d'huile fraîche (voir opération n. 26).



38 RÉDUCTEURS LATÉRAUX - Vidanger par le bouchon inférieur (un bouchon chaque réducteur) et faire le plein d'huile fraîche (voir op. n. 27).



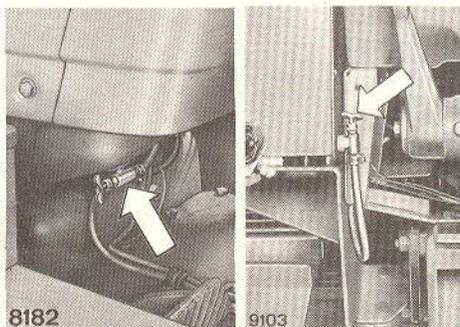
39 GALETS DE CHENILLE ET ROUES TENDEUSES - Dévisser les bouchons A (cinq chaque chenille): la sortie d'huile propre prouve que les roues et les galets sont correctement ravitaillés. Par contre, s'il ne sort point d'huile ou bien cette dernière contient de l'eau, remplacer le bouchon A par le raccord B (livré en dotation) et injecter avec la pompe de l'huile jusqu'à ce qu'elle s'échappe des rainures ménagées

HUILE D'EMBRAYAGE

Déposer la plaque au du carter, desserrer la ne peut être enlevée), filtre B et le laver au passer à un jet d'air, n'est pas cassé et que en bon état. Remonter l'assurer finalement que l'huile est amorcée (voir « l'Entretien »).



- 30 SECOND FILTRE À COMBUSTIBLE** - Enlever la vis A et remplacer la cartouche B. Purger l'air (page 24). Voir tableau «Notes sur l'Entretien».



- 31 RESERVOIRS A COMBUSTIBLE** - Avec les réservoirs presque vides, tracteur soulevé à l'avant, dévisser les robinets et évacuer les impuretés.

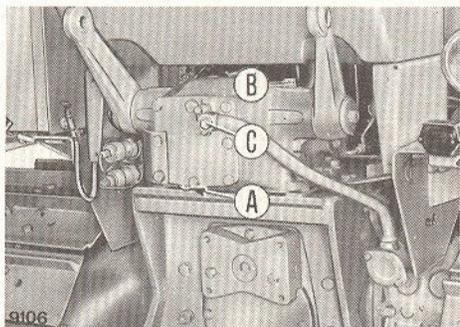


- 32 CARTER D'EMBRAYAGE CENTRAL** - Vidanger l'huile par le bouchon en bas, nettoyer le bouchon même et le filtre (opération n. 28). Faire le plein d'huile fraîche (voir opération n. 14).

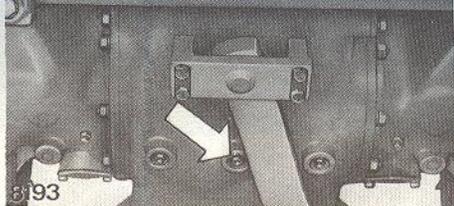
S'assurer que la pompe à huile est amorcée (voir « Notes sur l'Entretien »).

- 33 INJECTEURS** - Faire vérifier les injecteurs C (voir opération n. 29) par des spécialistes (tarage 200 ± 5 kg/cm² - $196 \pm 4,9$ bars*). Pour les déposer, débrancher les tubes et enlever les étriers.

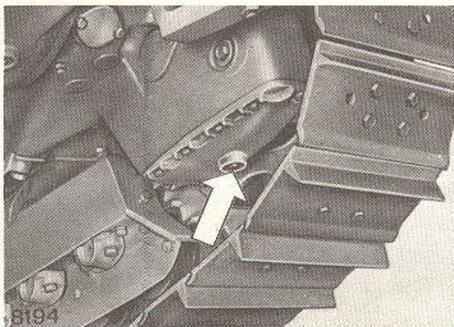
- 34 COMMANDE HYDRAULIQUE A DISTANCE** (voir opération n. 22) - Vidanger l'huile par le bouchon E, laver ce dernier et le filtre B au pétrole, puis faire le plein d'huile fraîche.



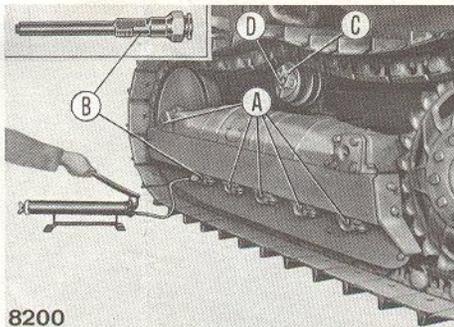
- 35 RELEVAGE** - Vidanger l'huile par le bouchon A. Dévisser le reniflard B et le bouchon sur le flasque de fixation du tube C au relevage et les nettoyer au pétrole. Laver également au pétrole le filtre intérieur, puis faire le plein d'huile fraîche (voir opération n. 19).



- 37 CARTER DE TRANSMISSION** - Vidanger par les deux bouchons inférieurs et faire le plein d'huile fraîche (voir opération n. 26).



- 38 REDUCTEURS LATÉRAUX** - Vidanger par le bouchon inférieur (un bouchon chaque réducteur) et faire le plein d'huile fraîche (voir op. n. 27).



- 39 GALETS DE CHENILLE ET ROUES TENDEUSES** - Dévisser les bouchons A (cinq chaque chenille): la sortie d'huile propre prouve que les roues et les galets sont correctement ravitaillés. Par contre, s'il ne sort point d'huile ou bien cette dernière contient de l'eau, remplacer le bouchon A par le raccord B (livré en dotation) et injecter avec la pompe de l'huile jusqu'à ce qu'elle s'échappe des rainures ménagées dans le raccord B (voir préconisations au tableau des Approvisionnements). Enlever le raccord B et remettre en place le bouchon A.

- 40 GALETS DE RETOUR DE CHENILLE** - Placer le galet avec son bouchon C en haut et vérifier que l'huile arrive au niveau de ce bouchon. Dans le cas contraire injecter de l'huile par le godet D (voir préconisations au tableau des Approvisionnements).

- 41 POULIE MOTRICE** - Vidanger par le bouchon inférieur et faire le plein d'huile fraîche (voir opération n. 15).

- 42 DÉMARREUR** - Faire vérifier le collecteur et les balais par des spécialistes.

INTERNATIONALE
ONDANTE

multigrades détergen-
L-L-2104 B », avec
EP »

MIL-L-2105 B »

au lithium-calcium
LGI 2

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

NOTES SUR L'ENTRETIEN

FILTRE À AIR

Quand le tracteur travaille dans une atmosphère très chargée de poussière, la vérification du niveau d'huile dans la cuve (opération n. 7) doit être effectuée plus souvent; si les dépôts de poussière au fond de la cuve sont importants, effectuer plus souvent le lavage de la masse inférieure (opér. n. 20) et le nettoyage total du filtre (opér. n. 25).

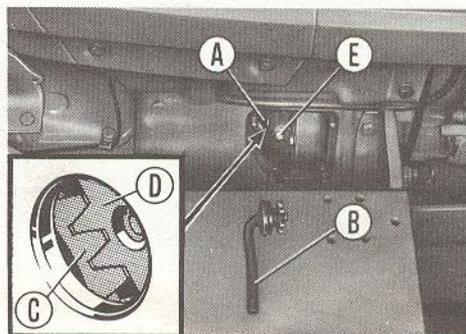
FILTRES À COMBUSTIBLE

Le second filtre doit être remplacé (opération n. 30) toutes les quatre fois que le premier filtre est remplacé (opération n. 17). Cependant, il est opportun de ne pas remplacer les deux filtres en même temps, mais attendre de 40 à 50 heures à remplacer le second par rapport au premier. Pendant la période de garantie le démontage du second filtre (opération n. 30) ne doit être effectué que par le personnel autorisé. L'enlèvement des plombs placés sur ce filtre et sur la pompe d'injection de la part d'autres personnes annule toute responsabilité de FIAT Trattori aux effets de la garantie.

EMBRAYAGE CENTRAL

Réglage - Vérifier, moteur arrêté, que l'enclenchement de cet embrayage comporte un effort de 18 à 20 kg (176 à 196 N*) sur la poignée du levier de commande (opération n. 4). Quand l'effort n'est plus que de 11 à 12 kg (108 à 118 N*), régler l'embrayage comme suit:

- Déposer la plaque au côté droit du carter d'embrayage.
- Avec la boîte de vitesses non en prise, faire tourner l'embrayage jusqu'à ce que le trou **A** se trouve vis-à-vis de l'ouverture.
- Introduire dans le trou **A** la clé **B** de réglage en dotation au tracteur et la pousser vers le volant pour dégager la virole **C** de la plaquette-frein **D**, pour engager la clé sur les dents de la virole (il suffit de surmonter la résistance d'un ressort de maintien de la plaquette **D** dans la virole **C**).



Attention - Ne pas lâcher la clé de réglage, car le ressort derrière la plaquette-frein peut en provoquer l'expulsion et la chute conséquente dans le carter. Il sera bon de passer une ficelle sur la clé.

- Faire accomplir 1/4 de tour environ à la clé vers le bas, l'enlever et vérifier que l'effort d'enclenchement de l'embrayage est celui demandé; dans le cas contraire, appliquer encore la clé et la faire tourner davantage.
- Le réglage terminé, s'assurer à la main que la plaquette **D** s'est correctement logée sur la virole **C**; dans le cas contraire, presser fort sur la plaquette **D**, puis la lâcher rapidement. La correspondance des dents de la virole avec la plaquette est assurée par la vis de référence **E**, qui ne permet l'enlèvement de la clé que lorsque cette correspondance s'est vérifiée.
- Remonter la plaque de carter.

Vérification de l'amorçage de la pompe à huile - La désamorçage de la pompe de l'huile de refroidissement de l'embrayage central peut avoir de fâcheuses conséquences. Il peut être imputable à la mauvaise étanchéité du joint du filtre (situé à l'aspiration de la pompe) ou à un serrage insuffisant de la vis à ailettes de fixation du filtre à son boîtier. Après avoir remonté le filtre ou lors d'une vidange de l'huile d'embrayage, il est donc convenable de s'assurer que la pompe est amorcée.

A cet effet, déposer la plaque au côté droit du carter d'embrayage, mettre le moteur en marche et s'assurer que l'huile sortant de la jante du volant est bien nébulisée, ce qui est une preuve évidente du bon fonctionnement de la pompe.

Si la pompe est désamorcée, démonter le filtre, en remplir le boîtier d'huile, remettre le filtre en place, démarrer le moteur et vérifier que la pompe s'amorce.

EMBRAYAGES DE DIRECTION

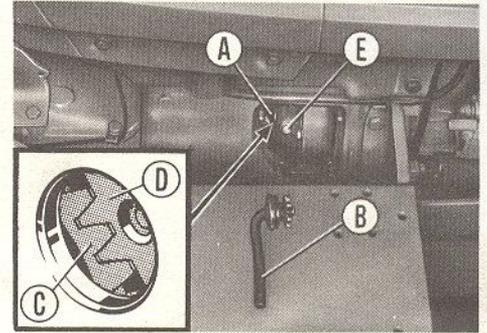
Lorsqu'à la suite de l'usure des disques d'embrayage la garde des leviers de commande n'est plus que de 60 mm, régler chaque embrayage de la façon suivante:

- Déposer la plaque de visite.

EMBRAYAGE CENTRAL

Réglage - Vérifier, moteur arrêté, que l'enclenchement de cet embrayage comporte un effort de 18 à 20 kg (176 à 196 N*) sur la poignée du levier de commande (opération n. 4). Quand l'effort n'est plus que de 11 à 12 kg (108 à 118 N*), régler l'embrayage comme suit :

- Déposer la plaque au côté droit du carter d'embrayage.
- Avec la boîte de vitesses non en prise, faire tourner l'embrayage jusqu'à ce que le trou **A** se trouve vis-à-vis de l'ouverture.
- Introduire dans le trou **A** la clé **B** de réglage en dotation au tracteur et la pousser vers le volant pour dégager la virole **C** de la plaquette-frein **D**, pour engager la clé sur les dents de la virole (il suffit de surmonter la résistance d'un ressort de maintien de la plaquette **D** dans la virole **C**).



Attention - Ne pas lâcher la clé de réglage, car le ressort derrière la plaquette-frein peut provoquer l'expulsion et la chute conséquente dans le carter. Il sera bon de passer une ficelle sur la clé.

- Faire accomplir 1/4 de tour environ à la clé vers le bas, l'enlever et vérifier que l'effort d'enclenchement de l'embrayage est celui demandé ; dans le cas contraire, appliquer encore la clé et la faire tourner davantage.
- Le réglage terminé, s'assurer à la main que la plaquette **D** s'est correctement logée sur la virole **C** ; dans le cas contraire, presser fort sur la plaquette **D**, puis la lâcher rapidement. La correspondance des dents de la virole avec la plaquette est assurée par la vis de référence **E**, qui ne permet l'enlèvement de la clé que lorsque cette correspondance s'est vérifiée.
- Remonter la plaque de carter.

Vérification de l'amorçage de la pompe à huile - La désamorçage de la pompe de l'huile de refroidissement de l'embrayage central peut avoir de fâcheuses conséquences. Il peut être imputable à la mauvaise étanchéité du joint du filtre (situé à l'aspiration de la pompe) ou à un serrage insuffisant de la vis à ailettes de fixation du filtre à son boîtier. Après avoir remonté le filtre ou lors d'une vidange de l'huile d'embrayage, il est donc convenable de s'assurer que la pompe est amorcée.

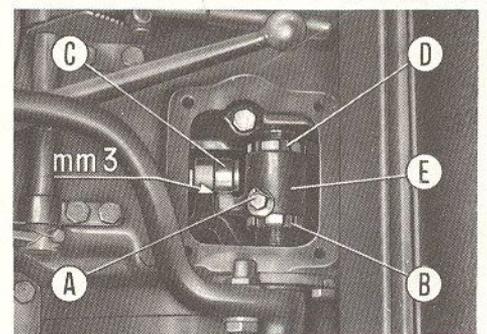
A cet effet, déposer la plaque au côté droit du carter d'embrayage, mettre le moteur en marche et s'assurer que l'huile sortant de la jante du volant est bien nébulisée, ce qui est une preuve évidente du bon fonctionnement de la pompe.

Si la pompe est désamorcée, démonter le filtre, en remplir le boîtier d'huile, remettre le filtre en place, démarrer le moteur et vérifier que la pompe s'amorce.

EMBRAYAGES DE DIRECTION

Lorsqu'à la suite de l'usure des disques d'embrayage la garde des leviers de commande n'est plus que de 60 mm, régler chaque embrayage de la façon suivante :

- Déposer la plaque de visite.
- Déposer la vis **A** et la plaquette-frein de la virole **B** et desserrer celle-ci de trois ou quatre tours.
- Avec l'embrayage de direction enclenché, pousser le galet **C** vers la ligne médiane du tracteur, de manière que le levier à fourche de débrayage portant le galet accomplisse toute sa course à vide.
- Visser alors la virole **D** jusqu'à ce qu'entre le galet **C** et le méplat de la came **E** il existe un jeu de 3 mm, à mesurer avec une cale d'épaisseur.
- Bloquer en place la virole **B**.
- Remonter la vis **A**, sa plaquette-frein et la plaque de visite.



GALETS DE CHENILLES ET ROUES TENDEUSES

Quand le tracteur travaille dans des terrains marécageux, boueux ou sablonneux, effectuer plus souvent les opérations n. 39 et 40 (toutes les 400 heures environ de travail).

ATTENTION - Il est opportun de vérifier de temps en temps les galets et les roues tendeuses pour intervenir promptement si des fuites de lubrifiant se vérifient.

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