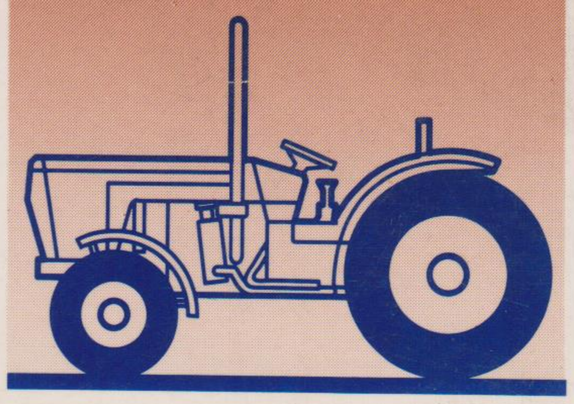
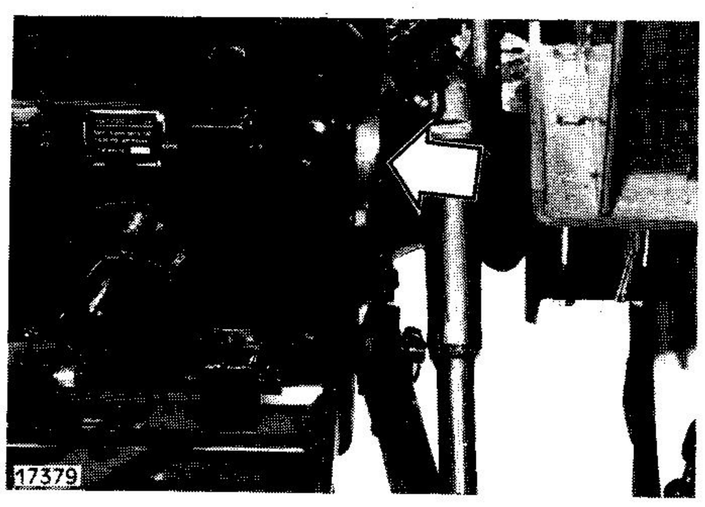
FIATAGRI
55-56 60-56
65-56 70-56
lift-O-matic

UTILISATION ET ENTRETIEN



NEW HOLLAND

Identification du tracteur



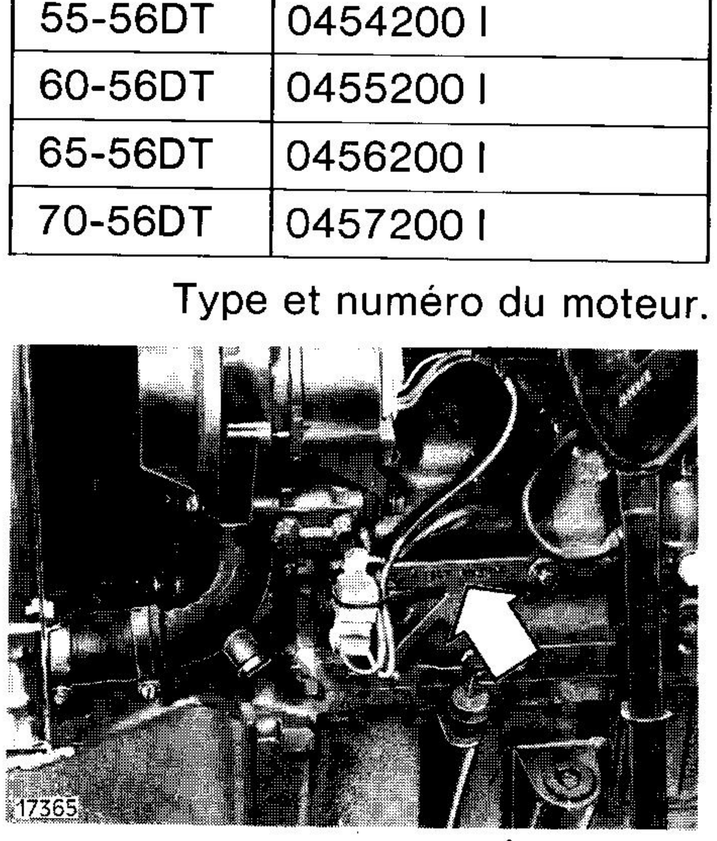
Type et numéro du châssis.

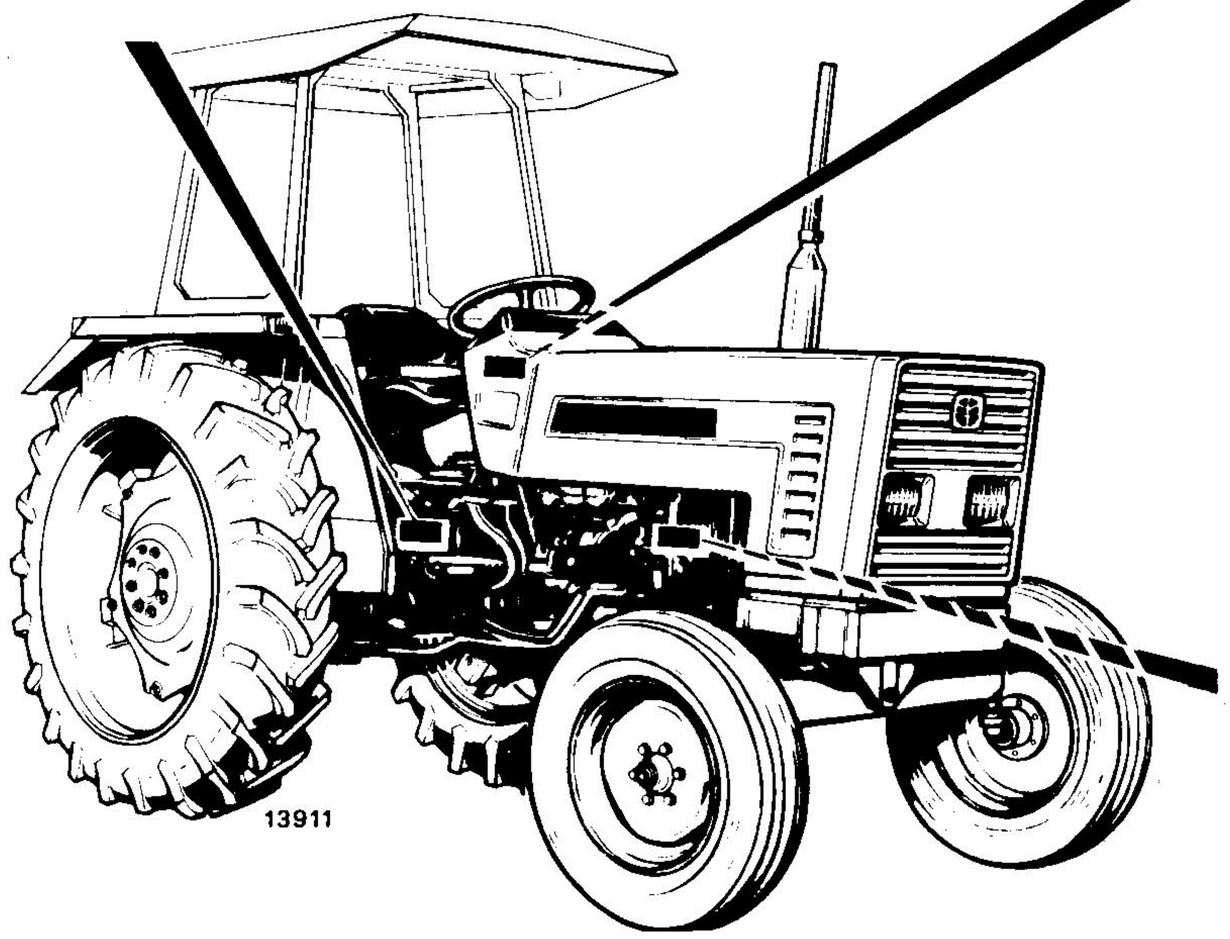
N° D'HOMOLOGATION FRANCE	
55-56	0454100 I
60-56	0455100 I
65-56	0456100 I
70-56	0457100 I

Plaque du constructeur.

N° D'HOMOLOGATION FRANCE	
55-56DT	0454200 I
60-56DT	0455200 I
65-56DT	0456200 I
70-56DT	0457200 I

Type et numéro du moteur.





Pour travailler en sécurité

REMARQUES GENERALES

■ Dans l'étude de ce tracteur, tout à 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. Au moment de l'accident il est trop tard de se rappeler ce qu'on aurait dû faire.

■ Lire attentivement cette notice avant de procéder à la mise en marche, à l'utilisation, à l'entretien, au ravitaillement en combustible ou à d'autres opérations sur le tracteur. Quelques minutes consacrées à la lecture économiseront du temps et de la fatigue.

■ Lire toutes les décalcomanies de sécurité apposées sur la machine et en respecter les prescriptions avant de démarrer, manœuvrer, faire les pleins ou effectuer l'entretien du matériel. Remplacer immédiatement celles abîmées ou disparues.

■ Ne pas oublier que le tracteur a été conçu principalement pour des utilisations agricoles. Pour tout autre travail, demander auparavant conseil au constructeur.

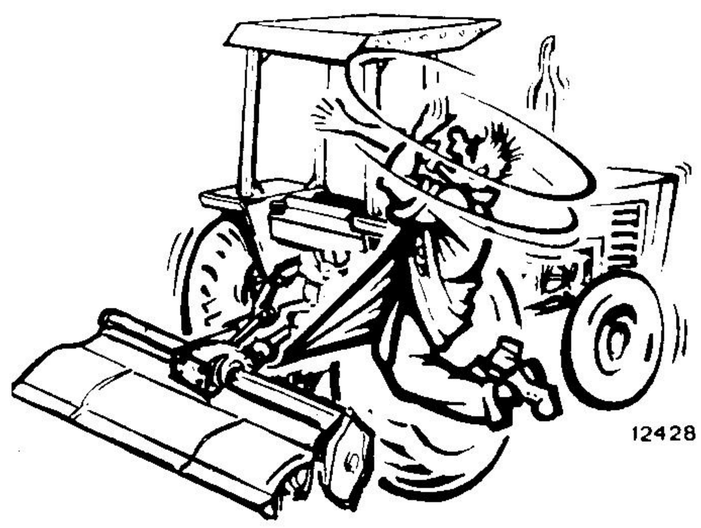
■ Il est conseillé d'avoir toujours à portée de la main une trousse de premier secours.

■ Ne pas porter de vêtements flottants pouvant être facilement saisis par les pièces en mouvement.
Vérifier que tous les organes tournants entraînés par l'arbre de prise de force sont correctement protégés.

■ Le tracteur doit être utilisé exclusivement par des personnes responsables, préalablement instruites sur l'emploi de l'engin et autorisées à s'en servir.

■ Ne pas modifier le tarage du régulateur de vitesse du moteur dans l'intention d'augmenter le régime maximal.

■ Ne pas modifier le tarage des soupapes de sécurité des divers circuits hydrauliques (direction hydrostatique, relevage hydraulique, distributeurs auxiliaires etc.).



■ Eviter d'utiliser le tracteur dans de mauvaises conditions, il vaut mieux interrompre le travail.

■ Monter ou descendre du tracteur en utilisant les échelles et les points d'appui.

■ Toujours travailler avec le cadre ou la cabine de sécurité correctement montés sur le tracteur; vérifier périodiquement que les fixations sont correctement serrées et que les structures ne présentent pas de fissures ou de déformations provoquées par des chocs accidentels. Ne pas modifier le cadre par soudage de pièces, perçage etc., pour ne pas altérer la rigidité de la structure de sécurité.

■ S'assurer que les outils reposent sur le sol.

■ Vérifer que toutes les protections et carters prévus sont correctement montés (cadre ou cabine de sécurité, flancs de capotage, protection de la prise de force, protection de l'arbre de transmission du pont avant, etc..).

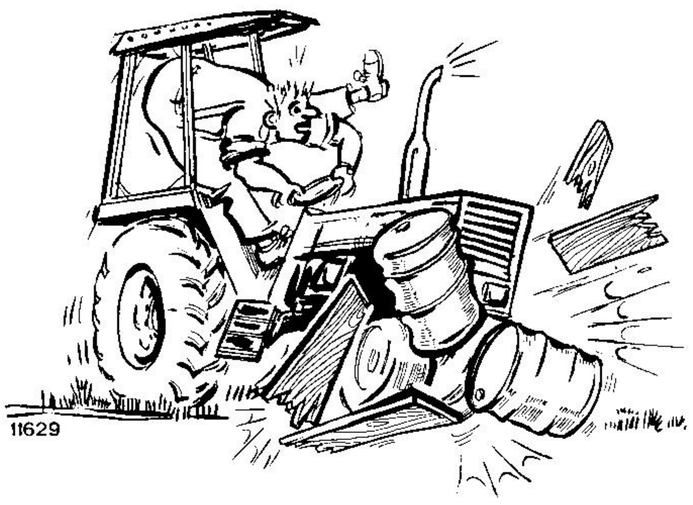
■ Ne pas essayer de démarrer ou de manoeuvrer le tracteur sans être assis au poste de conduite.

DEMARRAGE DU TRACTEUR

■ Avant de mettre le moteur en marche, s'assurer que la boîte de vitesses et la prise de force sont au point mort, même si le tracteur est muni d'un dispositif de sécurité de démarrage.
Ne jamais exclure le contacteur de sécurité de démarrage. En cas de panne de celui-ci, s'adresser à des spécialistes pour la remise en état.

■ Avant de mettre le tracteur en route, s'assurer toujours qu'il n'y a personne ni d'obstacle à proximité.

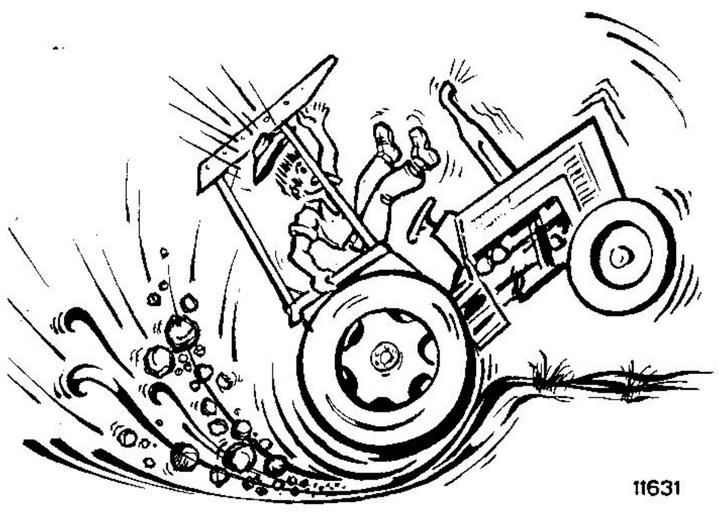
■ Ne pas laisser fonctionner le moteur dans un local fermé, si ce dernier ne dispose pas d'un système convenable de ventilation; les gaz d'échappement sont nocifs pour la santé et ils peuvent même s'avérer mortels.



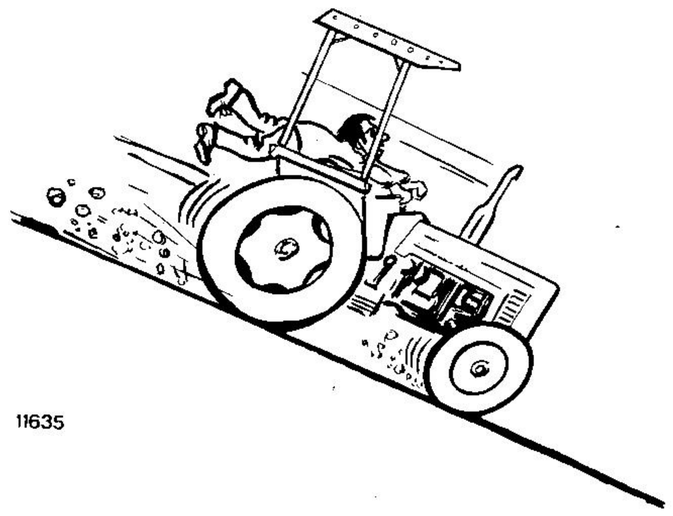
UTILISATION DU TRACTEUR

■ Toujours sélectionner les voies assurant la meileure stabilité du tracteur en rapport avec le travail à effectuer.

■ Embrayer progressivement, un embrayage brutal, spécialement en côte ou sous charge, peut causer de dangereux cabrages du tracteur.
Débrayer immédiatement lorsque les roues avant tendent à se soulever du sol.



11631



11635

■Ne jamais rouler en descente avec la boîte de vitesses non en prise ou en débrayant la transmission.

■ Tracteur en marche, l'opérateur doit être correctement assis au poste de conduite.

■ Ne monter ni descendre du tracteur en marche.

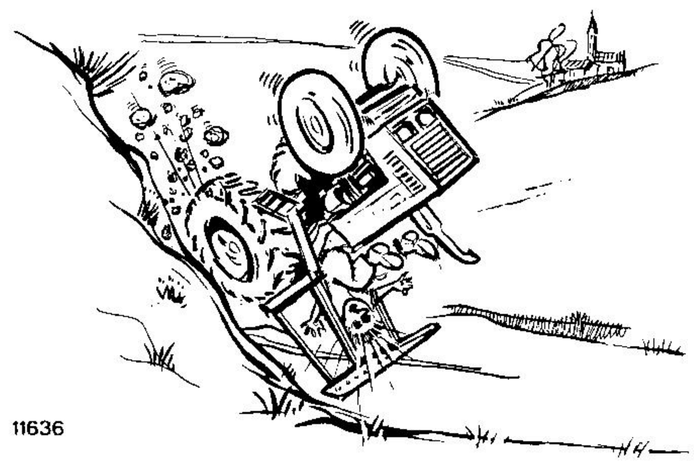
■ Si on doit utiliser les freins, appuyer progressivement sur les pédales.

■ Ne pas aborder les virages à vitesse élevée.

■ Utiliser toujours le tracteur à la vitesse de sécurité permise par la configuration du terrain où le tracteur travaille. Sur les terrains accidentés, procéder avec la plus grande attention de manière à assurer une stabilité correcte.

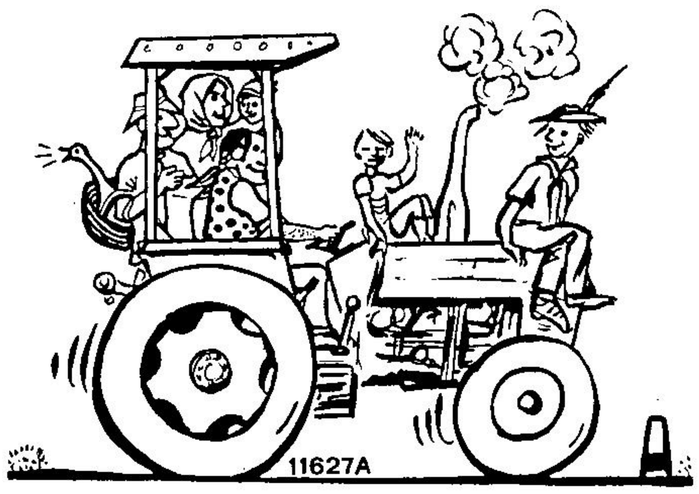
■ Lors de travaux en déclivité, par exemple à flanc de colline, utiliser une vitesse modérée surtout dans les virages.

■ Prendre le maximum de précautions lors de travaux à proximité du bord d'un fossé ou d'une falaise.



11636

ATTELAGE ET TRANSPORT



■ Ne jamais transporter de passagers, même à l'intérieur de la cabine, à moins que le tracteur dispose d'un siège supplémentaire.

■ Pendant le transport sur route ouverte à la circulation, respecter les normes du code de la route.

Pendant la marche, ne pas laisser les pieds sur les pédales de freins et d'embrayage.

■ Sur route, relier les pèdales de freins au moyen de la languette prévue à cet effet. En freinant avec les pédales non reliées on peut provoquer le déport du tracteur. Ne pas abuser de l'utilisation des freins, se servir du frein moteur.

■ Pour garantir la stabilité du tracteur pendant la marche, régler correctement le dispositif d'attelage en fonction de l'appareil à remorquer ou de l'outil à traîner (voir «Attention» page 38).

■ Procéder lentement pour tracter des charges très lourdes.

■ Par sécurité, ne pas traîner de remorques dépourvues de freins.

■ Quand le tracteur est utilisé pour traîner des charges lourdes, toujours utiliser la barre d'attelage; éviter l'accrochage au bras de poussée et aux bras de traction du relevage, ce qui risquerait de provoquer le cabrage du tracteur.

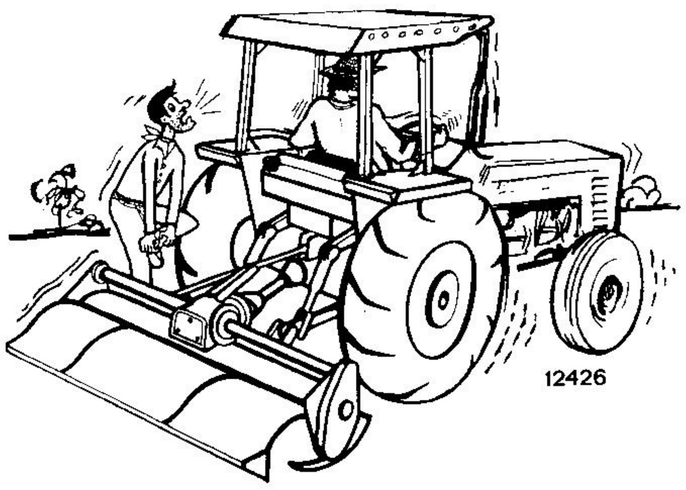
■ Ne par aborder de courbes, le différentiel bloqué, pour éviter de manquer le virage. Avant d'obliquer, réduire la vitesse.

UTILISATION DES OUTILS ET MACHINES AGRICOLES

■ Ne pas atteler d'outils ou de machines demandant une puissance supérieure à celle du tracteur.

■ Ne pas effectuer de virages serrés avec la prise de force sous forte charge, pour ne pas endommager les joints à cardans de l'arbre de transmission relié à la prise de force.

■ Lorsqu'on attelle on outil ne jamais se mettre entre celui-ci et le tracteur pendant la manoeuvre.



■ Ne jamais faire fonctionner la prise de force accouplée à un outil sans avoir d'abord vérifié que personne ne se trouve sur la machine ou à proximité.
S'assurer également que toutes les pièces en mouvement sont bien protégées.

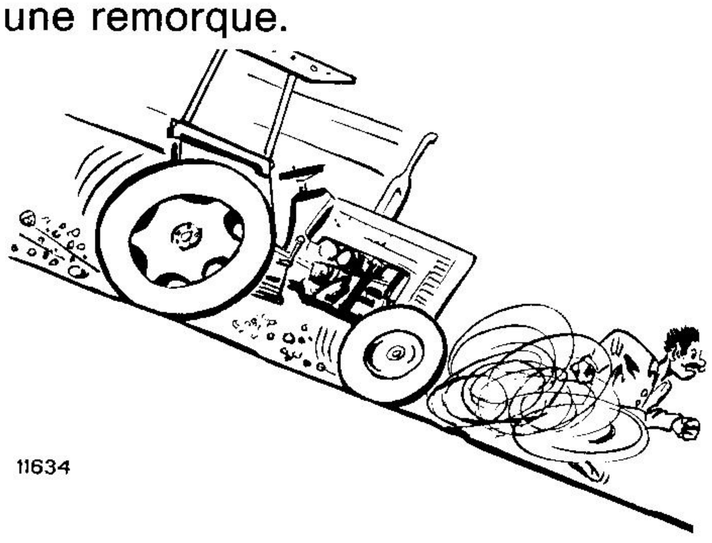
■ En cas de montage d'un appareil de levage à l'avant, ajouter des masses d'alourdissement à l'arrière du tracteur.

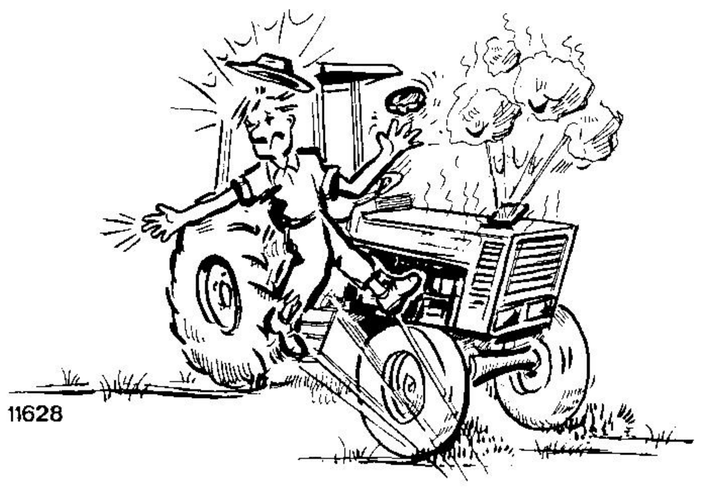
ARRÊT DU TRACTEUR

■ Lorsque le tracteur est en stationnement, ne jamais laisser l'outil attelén relevé.

■ Avant de quitter le poste de conduite, amener le levier des vitesses au point mort, décraboter la prise de force, serrer le frein à main, arrêter le moteur et enclencher une vitesse.
De plus, lorsque le tracteur est laissé sans surveillance, emporter toujours la clé de contact.

■ Garer si possible le tracteur sur terrain plat, engager une vitesse et bloquer le frein à main. Sur terrain en pente, après avoir bloqué le frein à main, enclencher la première marche avant en montée, ou la première marche arrière en descente.
Pour plus de sécurité, utiliser aussi la cale d'arrêt (sur demande), surtout lorsque le tracteur est attelé à une remorque.





ENTRETIEN DU TRACTEUR

■ Retirer le bouchon du radiateur seulement lorsque le moteur est suffisamment refroidi; moteur arrêté, tourner lentement le bouchon et décharger la pression avant de le retirer complètement.

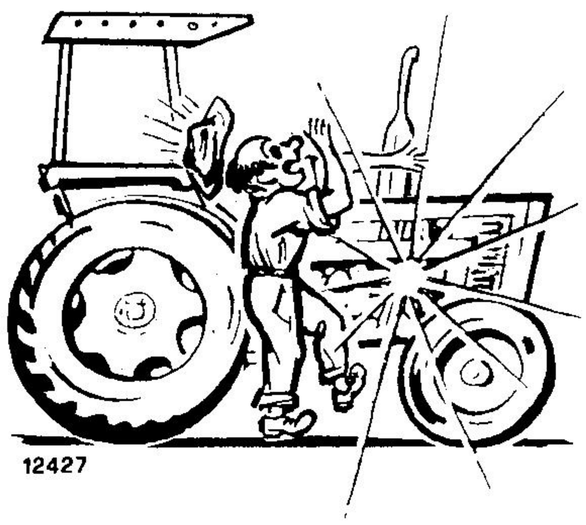
■ Avant d'intervenir sur n'importe quel composant de l'installation électrique, débrancher le câble de masse de la batterie.

AVERTISSEMENT

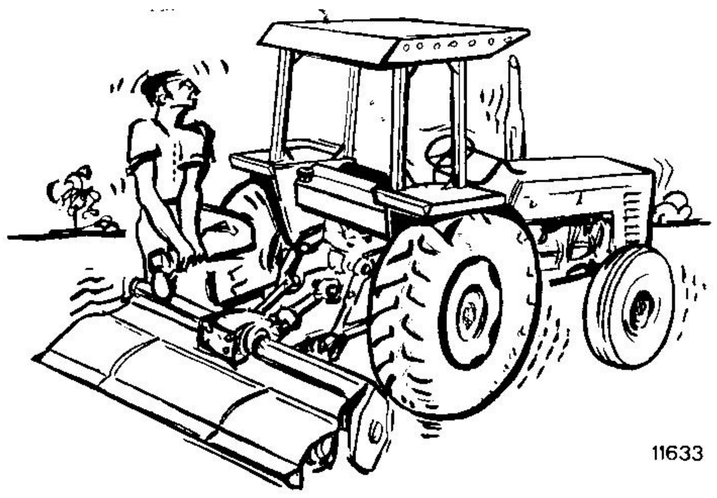
Certaines illustrations de cette notice ont été obtenues en photographiant des prototypes.
Les tracteurs de fabrication standard peuvent différer par quelques détails.

■ Avant de débrancher des tuyauteries, s'assurer que l'installation n'est pas sous pression.

■ Une fuite d'huile sous pression peut provoquer de graves lésions, c'est pourquoi, lors de la recherche de fuites éventuelles, on doit se prémunir contre les accidents à l'aide d'écrans, lunettes, gants.



12427



11633

■ Avant de permettre à quelqu'un d'examiner, nettoyer, régler ou effectuer l'entretien du tracteur ou de tout outil attelé à ce dernier, s'assurer toujours que le moteur est arrêté, la boîte au point mort, les freins serrés, la prise de force décrabotée et toutes les autres pièces en mouvement arrêtées.

■ Ne pas intervenir sur les pneumatiques à moins de disposer de l'outillage prévu et de l'expérience nécessarie. Un montage incorrect peut compromettre sérieusement votre sécurité. Dans le doute, faire appel à un personnel qualifié.

⚠ *ATTENTION* ⚠

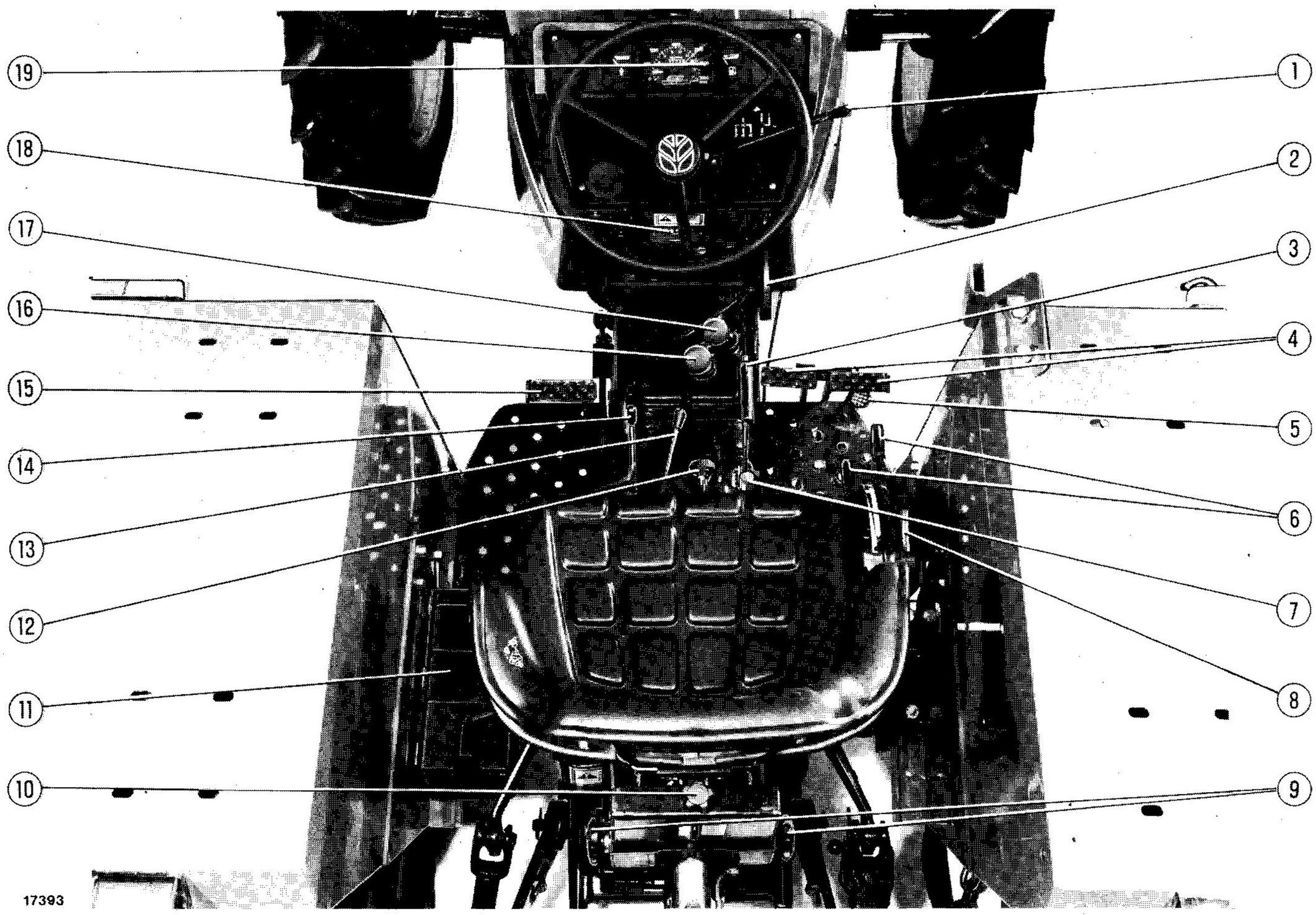
Certaines photographies de cette notice représentent des panneaux ou des couvercles déposés pour des raisons de clarté.
Ne jamais utiliser le tracteur sans les panneaux ou avec des couvercles démontés.

■ Ne pas remplir entièrement le réservoir si le tracteur doit travailler en plein soleil: le combustible peut en sortir en s'épendant. Dans ce cas essuyer immédiatement toute tache.

■ Le combustible peut être dangereux: ne jamais faire le plein du réservoir moteur en marche, moteur chaud, près d'une fiamme ou cigarette à la bouche.

■ Garder toujours en extincteur à portée de la main.

11632


19
18
17
16
15
14
13
12
11
10
1
2
3
4
5
6
7
8
9
17393

COMMANDES ET INSTRUMENTS

1. **Manette d'accélérateur.**

2. **Levier de commande embrayage de prise de force** (voir page 24).

3. **Levier de frein à main** (avec poussoir de déblocage):
   – en haut = frein bloqué;
   – horizontal = frein desserré.

AVERTISSEMENT

Pour desserrer le frein à main, dégager le levier **3** *en appuyant sur son poussoir.*

4. **Pédales de freins.**

5. **Pédale d'accélérateur.**

6. **Leviers de commandes du relevage hydraulique** (voir page 29).

7. **Levier de réglage sensibilité du relevage.**

8. **Poussoir de montée et de descente du relevage** (Lift-O-Matic, voir page 29).

9. **Poignée de réglage de la hauteur du siège.**

10. **Poignée de réglage de la suspension du siège** (voir page 27).

11. **Coffret à outils.**

12. **Poignée de réglage vitesse de descente du relevage.**

13. **Levier de commande de la prise de force** (voir page 24).

14. **Poignée de crabotage de la double traction.**

15. **Pédale de commande d'embrayage d'avancement.**

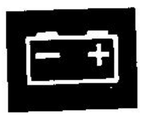
16. **Levier de changement de vitesses** (voir pag. 22).

17. **Levier du réducteur de gamme** (voir page 22)

18. **Instruments du tableau de bord** (voir page 18).

19. **Tableau des commandes** (voir page 16).

Instruments du tableau de bord



Indicateur (rouge) **de fonctionnement anormal de l'installation de charge de la batterie.**
Doit s'éteindre dès le démarrage du moteur.

Indicateur (rouge) **de pression insuffisante d'huile de la lubrification moteur.**
Doit s'éteindre quelques instans après le démarrage du moteur. S'il reste allumé, moteur en marche, arrêter et en rechercher la cause.
Moteur chaud et à bas régime, l'indicateur peut s'allumer également si tout est normal.

Indicateur (rouge) **d'engorgement du filtre à air sec.**

REMARQUE
Pendant le travail, surveiller les données fournies par les indicateurs lumineux et les instruments de contrôle. En cas de mauvais fonctionnement, arrêter immédiatement le tracteur et prendre les dispositions nécessaires.

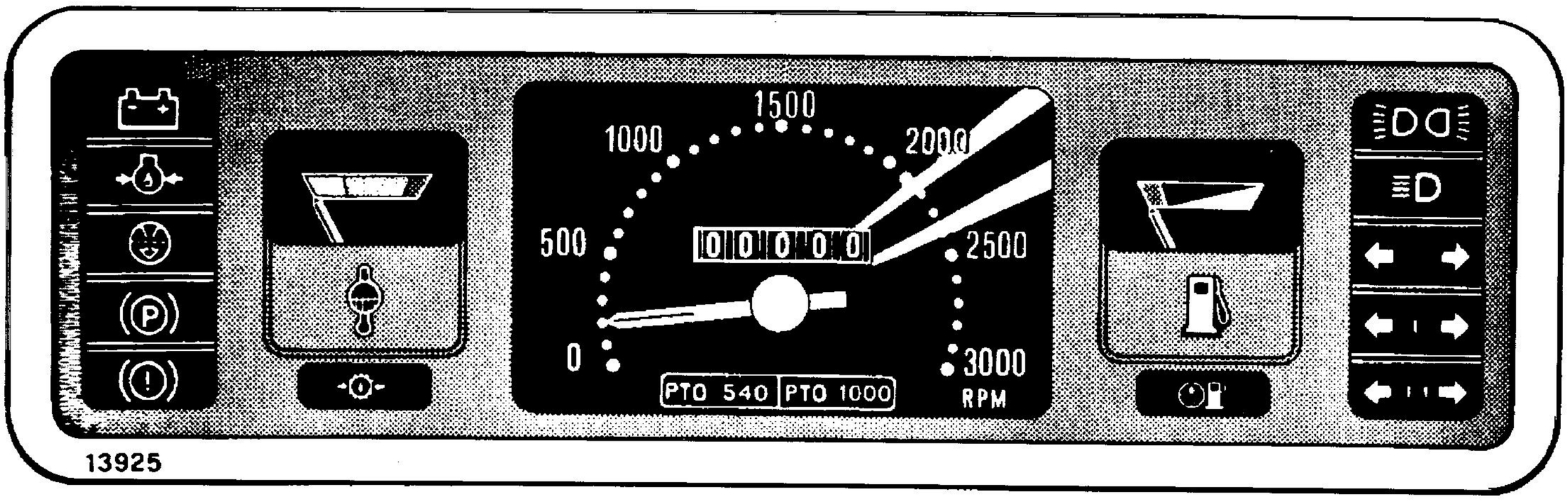
Clignotant (rouge) **pour frein à main serré.**

Non utilisé.

Indicateur de la température d'eau de refroidissement du moteur.
- Zone verte = température normale.
- Zone bianche = température trop basse.
- Zone rouge = température trop élevée.

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

Horotachymètre (instrument central).
Indicateur du régime moteur et compteur d'heures muni d'un totalisateur à 5 chiffres: les chiffres sur fond noir totalisent les heures de travail et celui sur fond rouge (tout à fait à droite) les dixièmes d'heures.
Le secteur vert sur l'horotachymètre indique le nombre de tours moteur correspondant au régime unifié de la prise de force à 540 tr/mn.



Indicateur de niveau de combustible du réservoir. Réservoir plein, l'aiguille se déplace là droite. Lorsque la quantitè de combustible est inférieure à 1/4, l'aiguille se déplace dans la zone rouge.

Non utilisé.

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

Témoin (bleu) **des projecteurs avant en phares.**

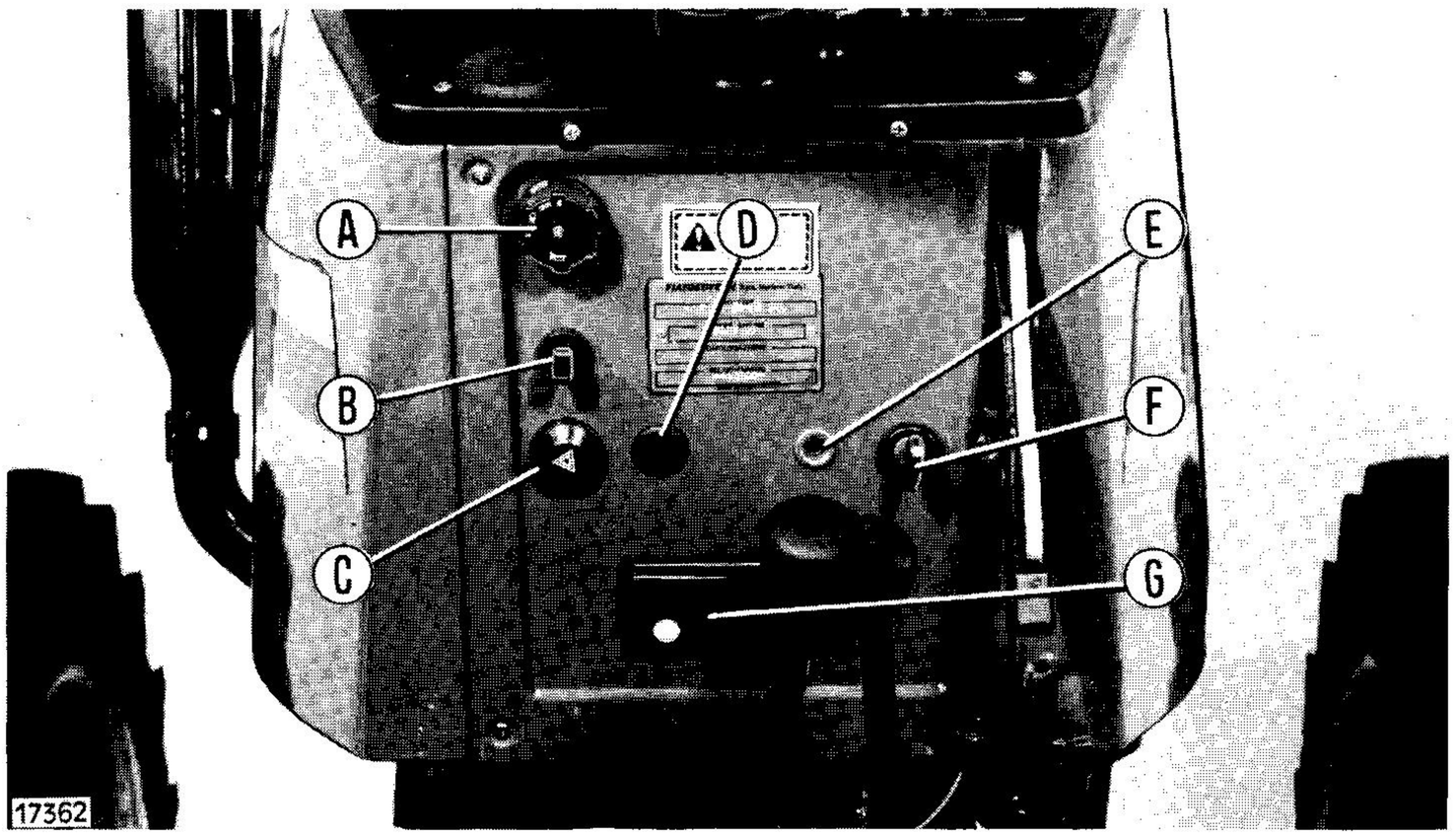
Non utilisé.

Témoin (vert) **des indicateurs de direction du tracteur.**

Témoin (vert) **des indicateurs de direction de la 1ère remorque.**

Témoin (vert) **des indicateurs de direction de la 2ème remorque.**

Tableau des commandes



A. Commutateur d'éclairage et poussoir d'avertisseur (avec commutateur **F** dans la position **1**, page 19):

Repos.

Feux de position.

Codes.

Phares.

En poussant, avertisseur sonore.

B. Commutateur d'indicateurs de direction (fonctionne avec commutateur **F** dans la position **1** page 19).

C. Poussoir de mise en circuit des feux de détresse avec témoin lumineux de fonctionnement. Fonctionne aussi sans la clé du contacteur **F.** Pour faire fonctionner les feux de détresse, pousser; pour les arrêter, pousser une seconde fois.

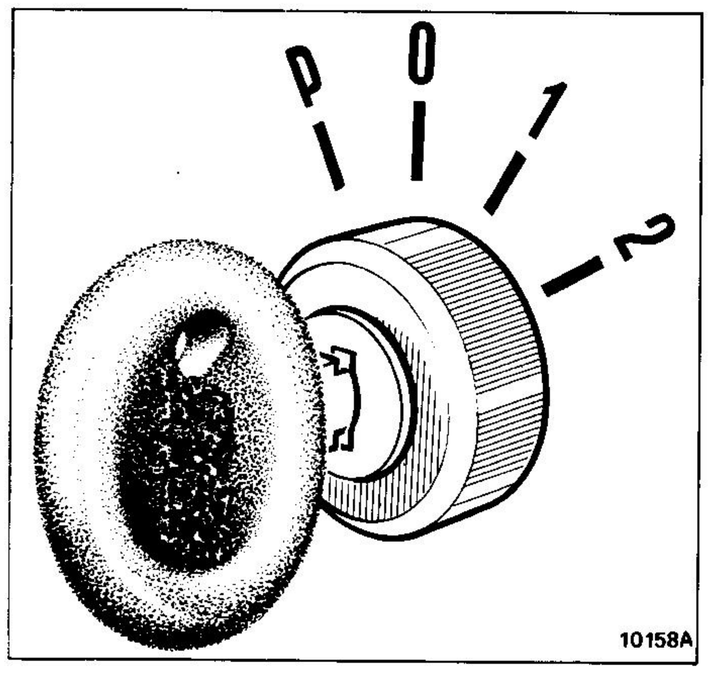
D. Poussoir de commande du thermostarter (voir page 20).

E. Prise de courant unipolaire.

F. Commutateur de démarrage (voir page 19).

G. Boîte à fusibles (voir page 55).

REGLES D'UTILISATION



Commutateur de démarrage

0. Aucun circuit sous tension (la clé peut s'enlever).
Arrêt du moteur: mise en circuit automatique du dispositif d'annulation du de'bit de la pompe d'injection.

1. Prédisposition au démarrage du moteur. Fonctionnement des témoins lumineux et instruments de contrôle. Appareils divers sous tension.

2. Démarrage du moteur (la clé, quand on la relâche, revient automatiquement en position **1**).

P. Feux de stationnement allumés (la clé peut s'enlever).

⚠ ATTENTION ⚠

– *Ne pas mettre en marche et ne jamais faire fonctionner le tracteur dans un local fermé.*

– *Avant de mettre le moteur en marche, s'assurer que toutes les commandes sont au point mort.*

– *Toutes les commandes doivent être actionnées uniquement depuis le poste de conduite.*

– *Arrêter le moteur avant d'effectuer toute intervention ou entretien sur le tracteur.*

– *Monter et descendre du côté gauche en empoignant fermement le volant, un pied sur le marchepied et l'autre main sur l'aile.*

– *Maintenir les protections correctement montées.*

– *Pendant les déplacements, signaler son intention de s'arrêter, de tourner ou de ralentir.*

– *Utiliser les dispositifs de sécurité appropriés pour signaler tout véhicule se déplaçant lentement.*

Démarrage et arrêt

DEMARRAGE DU MOTEUR

a. Si le tracteur est resté inactif pendant une longue période ou si l'on effectue le premier démarrage à basse température ambiante, actionner une vingtaine de fois le levier d'amorçage de la pompe d'alimentation et faire tourner le moteur pendant 5 à 10 secondes avec la pompe d'injection en position de «stop».

b. Mettre le levier de vitesses (16 page 15) au point mort pour éliminer l'interrupteur de sécurité de démarrage.

c. Mettre le levier d'accélérateur à mi-course environ.

d. Tourner la clé du commutateur de démarrage dans la position **2**. A peine le moteur démarré, laisser revenir la clé.

AVERTISSEMENT

Par basse température ambiante et moteur froid, avant de procéder au démarrage, recouvrir le radiateur de façon appropiée, afin de permettre au liquide de refroidissement du moteur d'atteindre rapidement la température normale. Retirer ensuite progressivement la protection.
De plus, tenir compte des remarques suivantes:

– ne pas prolonger au delà de 15 secondes chaque tentative de démarrage; si toutefois le moteur semble prêt a démarrer, prolonger la tentative jusqu'à 30 sec. au maxi;

– attendre au moins une minute entre chaque tentative de démarrage;

– il est conseillé de ne pas dépasser six tentatives de démarrage pour ne pas décharger excessivement la batterie.

DEMARRAGE PER BASSE TEMPERATURE AMBIANTE
Tracteur équipé de thermostarter

– Effectuer les opérations **a, b, c, d,** décrites ci-contre.

– Tourner la clé du commutateur de démarrage dans la position **1**.

– Mettre en circuit le thermostarter en appuyant sur le poussoir **D** (page 18) et en le maintenant en circuit pendant 25 secondes.

– Mettre la clé du commutateur de démarrage dans la position **2**, page 19, en maintenant le poussoir **D** enfoncé gusqu'au dèmarrage.

- Lorsque le moteur est lancé, lâcher aussi bien la clé que le poussoir. Si après deux ou trois tentatives de démarrage le moteur ne démarre pas, et si on remarque de la fumée noire à l'échappement, lancer le moteur sans utiliser le thermostarter.

DEMARRAGE DU TRACTEUR

– **Appuyer** sur la pédale d'embrayage moteur-boîte et déplacer les leviers de changement de vitesses et de réducteur dans les positions de marche désirée (page 24).

– **Accélérer** le moteur.

– **Abaisser** le levier de frein à main et **embrayer** en relevant lentement la pédale d'embrayage.

ARRET DU TRACTEUR

– **Réduire** le régime du moteur.

– **Appuyer** sur la pédale d'embrayage et freiner.

Tracteur arrêté, mettre les leviers de boîte de vitesses et de réducteur au point mort, lâcher la pédale d'embrayage et bloquer le frein à main.

ARRET DU MOTEUR

– Mettre la clé du commutateur de démarrage en position **0**.

– Moteur arrêté, tourner la clé du commutateur de démarrage dans la position **P** (page 19) si on doit utiliser les veilleuses.

REMARQUE

Pour améliorer la longévité des pneumatiques et des organes de la transmission, il est préférable de ne pas utiliser en continuité le tracteur à pleine puissance à des vitesses de travail inférieures à 7 km/h, tout particulièrement avec le tracteur excessivement lesté.
De plus, ne pas lester le tracteur outre mesure pour tracter des charges lourdes à faible vitesse.
A cet effet, respectez les consignes figurant aux chapitres masses d'alourdissement et organes d'attelage.

⚠ *ATTENTION* ⚠

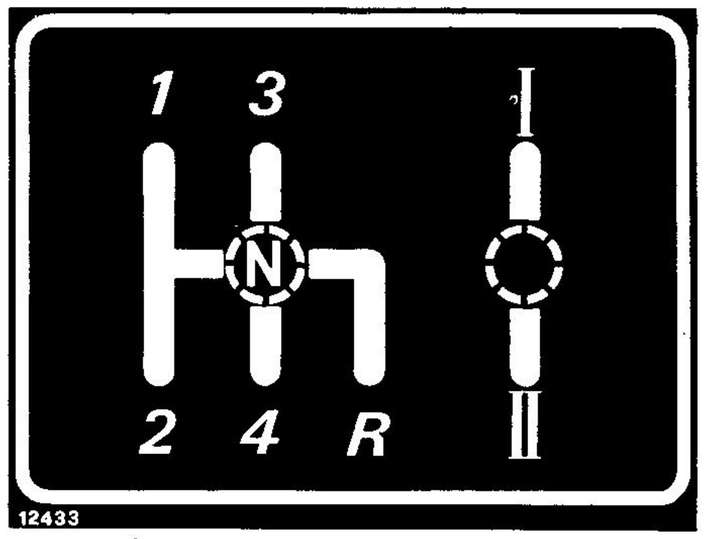
Par température extérieure inférieure à 0°C, pour éviter une séparation des composants paraffiniques du gazole avec une diminution de fluidité et difficulté d'alimentation (principalement au démarrage), ***mélanger au gazole un antigel «Diesel Mix AREXONS»*** *(ou autres produits similaires) dans les proportions indiquées sur l'emballage.*

Le mélange de l'antigel ***«Diesel Mix AREXONS»*** *doit se faire avant l'apparition des phénomènes de séparation de la paraffine du gazole; une adjonction tardive n'aurait aucune efficacité pour un moteur déja bloqué par le froid.*

Introduire l'antigel dans le réservoir, puis le gazole.

«Diesel Mix AREXONS» *assure une alimentation optimale du moteur, sans en diminuer le rendement, jusqu'à une température de –20°C.*

Boîte de vitesses et réducteur



La boîte de vitesses et le réducteur sont commandés par deux leviers séparés.
La boîte de vitesse réalise 4 rapports en marche avant (**1, 2, 3, 4**) et 1 en marche AR.
Le réducteur réalise 2 gammes avant:

- **I** = LENTE
- **II** = RAPIDE

On dispose ainsi de 8 marches avant et 2 marches arrière.

⚠ *ATTENTION* ⚠

Moteur en marche et un seul levier des vitesses au point mort, tout choc accidentel contre ce levier pourrait provoquer la mise en route du tracteur avec des conséquences fâcheuses.
Pour éviter un pareil danger, mettez toujours les deux leviers au point mort et arrêtez le moteur avant de quitter le tracteur.

Pour passer d'une marche lente à une marche rapide ou vice-versa, débrayer l'avancement, arrêter le tracteur et déplacer le levier de réducteur en arrière pour obtenir les vitesses rapides et en avant pour les vitesses lentes.
Quand on doit passer d'une vitesse à une autre de la même gamme, utiliser le levier de changement de vitesses après avoir débrayé.
Le passage des 3ème et 4ème vitesses, de la gamme lente ou rapide est facilité par des synchroniseurs.
Pour l'enclenchement de la marche arriere **R** il est nécessaire d'arrêter le tracteur.

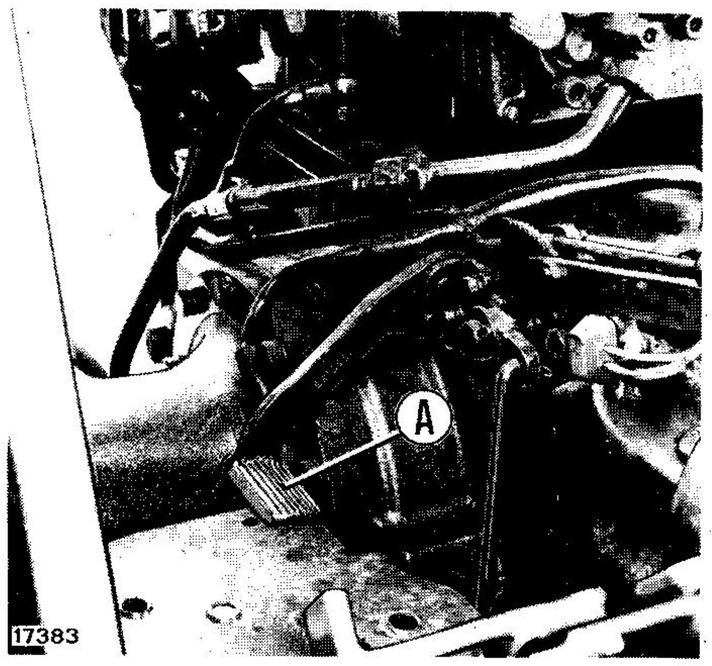
Positions du levier des vitesses.

N	**Position neutre.**
R	**Marche arrière.**

Positions du levier de réducteur.

I	**Gamme lente.**
○	**Position neutre.**
II	**Gamme rapide.**

Blocage du différentiel



Le différentiel permet aux roues motrices de tourner à des vitesses différentes en virage.
Le différentiel est pourvu d'un dispositif de blocage, commandé par la pédale A.
Il vaut mieux bloquer le différentiel dans les cas suivants:
- au labourage, pour éliminer le dérapage de la roue au dehors du sillon;
- lorsque l'une des roues motrices, se trouvant sur terrain irrégulier, boueux ou glissant, a tendance à déraper.

Pour bloquer le différentiel réduisez la vitesse du tracteur et appuyez à fond sur la pédale.
Le différentiel reste bloqué jusqu'à ce que les roues motrices ne retrouvent pas une adhérence égale; au cas où il ne se débloquerait pas, donner un coup de frein énergique et rapide sur l'une des roues.
Pour le dégager au labourage, freiner la roue au dehors du sillon.

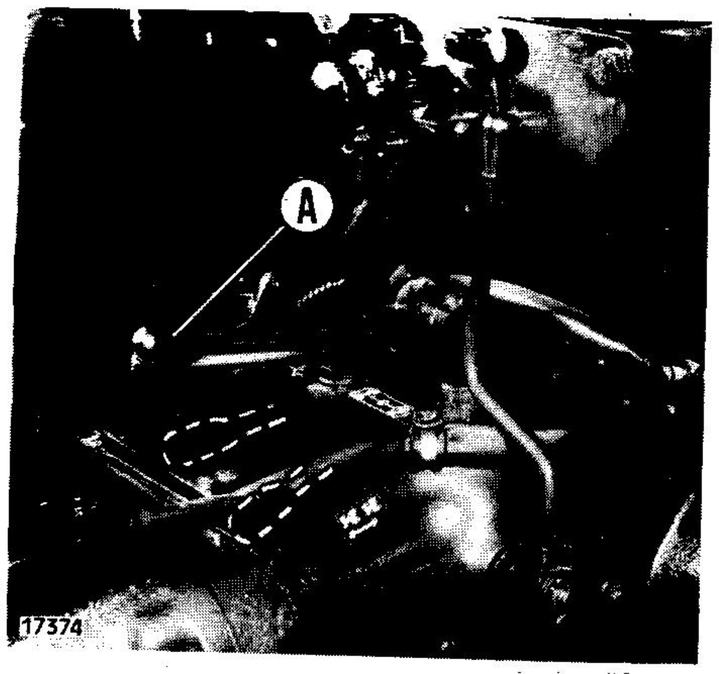
Pour débloquer le différentiel avant un virage, freiner la roue se trouvant à l'extérieur du virage.

Le différentiel ne doit pas rester bloqué lorsque ce n'est pas nécessaire: cela cause un gaspillage de puissance, une sollicitation nuisible aux organes de transmission, l'usure des pneus et une difficulté de conduite.

⚠ ***ATTENTION*** ⚠

N'abordez pas de virages différentiel bloqué.

Prise de force 540 tr/mn



A. Poignée de crabotage et de décrabotage de la prise de force.

Prise de force indépendante de l'avancement (levier **A** vers la gauche).

Prise de force décrabotée (levier **A** en position intermédiaire).

Prise de force proportionnelle à l'avancement (levier **A** vers la droite).

La prise de force reçoit le **mouvement directement du moteur,** c'est pourquoi on peut l'utiliser aussi bien le tracteur à l'arrêt qu'en marche.

Son fonctionnement est **totalement indépendant** de l'avancement du tracteur, on peut:

– arrêter le tracteur sans arrêter la prise de force (en débrayant l'avancement);

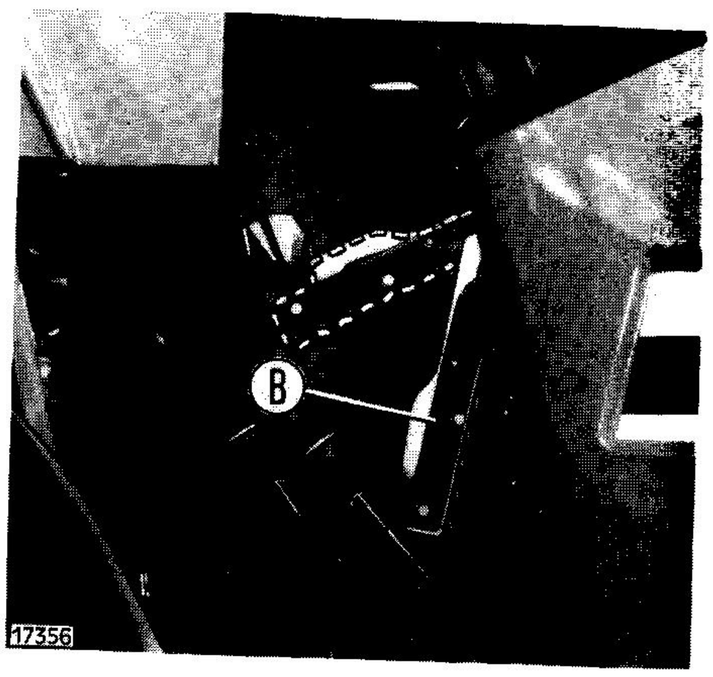
– arrêter la prise de force sans arrêter le tracteur (en débrayant la prise de force).

Pour faire fonctionner la prise de force:

– débrayer en déplaçant le levier **B** en position horizontale;

– après quelques instants, amener le levier **A** en avant;

– embrayer lentement la prise de force en portant le levier **B** en position basse.



B. Levier d'embrayage de la prise de force:

– en bas = embrayée

– horizontal = débrayée

On dispose d'un arbre de $1^3/_8$'' à 6 cannelures. Le régime unifié de 540 tr/mn s'obtient avec moteur tournant a 1967 tr/mn.

Avec moteur au régime de puissance maximale la prise de force accomplit 686 tr/mn.

L'embout cannelé tourne dans lé sens horaire, tracteur vu de l'arrière.

PRISE DE FORCE PROPOTIONNELLE A L'AVANCEMENT

Elle sert principalement pour actionner les remorques à essieu moteur.

Les dimensions des pneumatiques et les rapports de réduction de la remorque sont choisis selon le nombre de tours accomplis par la prise de force.

Celle-ci reçoit son mouvement de la boîte de vitesses: lorsque le tracteur est arrêté, la prise de force proportionnelle ne tourne pas; lorsqu'on passe d'une marche avant à une mrche arrière, le sens de rotation est inversé.

Avec n'importe quelle vitesse sélectionnée, l'embout cannelé accomplit **15,2 tours** (modd. 55-56, 60-56, 65-56) ou **14,2 tours** (mod. 70-56) **pour un tour de roue arrière.**

Poue l'enclencher, tirer la poignée **A** à votre droite.

REMARQUE

Ne pas effectuer le crabotage de la prise de force proportionnelle à l'avancement avec le tracteur en marche.

DANGER

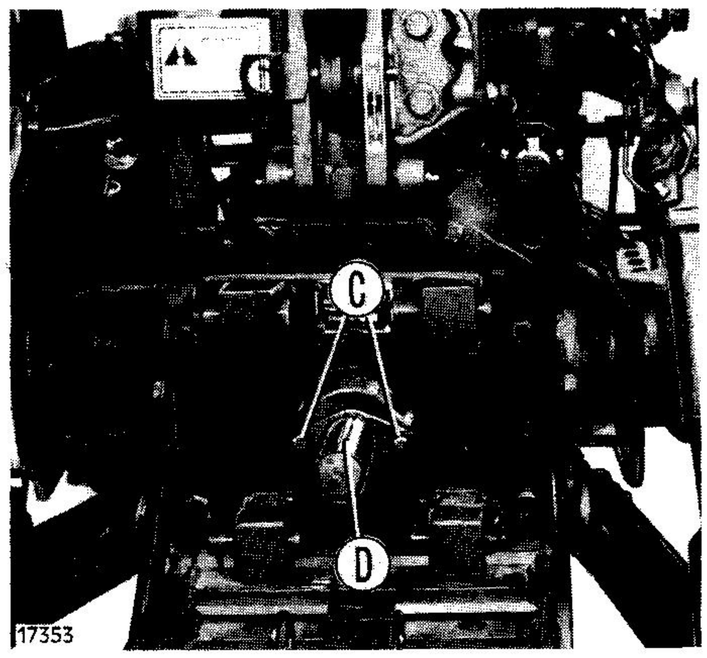
Avant d'intervenir sur toute machine actionnée par la prise force, débrayer la prise de force (levier **B**, *page 24, à la position horizontale) et disposer la poignée* **A** *(page 24) en position décrabotée, ou bien arrëter le moteur.*

⚠ *ATTENTION* ⚠

Avant de faire fonctionner une machine entraînée par la prise do force, s'assurer que l'embrayage de sécurité de l'arbre de transmission de la machine fonctionne normalement, c'est-à-dire patine lorsqu'il est en surcharge.

AVERTISSEMENT

Pour débrayer la prise de force, tirer le levier **B** *jusqu'au point d'enclenchement. Pour l'embrayer, débloquer le levier en appuyant à sa partie supérieure.*



NOTA - Pour enlever le manchon de protection de l'embout cannelé, desserrer les écrous **C**, puis tourner le manchon **D** dans le sens anti-horaire et le démonter.

⚠ *ATTENTION* ⚠

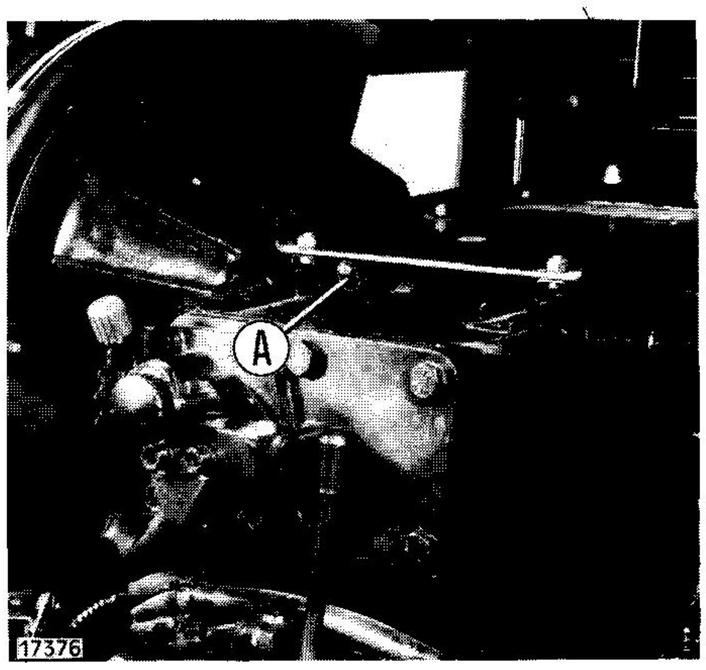
Quand la prise de force n'est pas utilisée ou bien quand elle a été décrabotée à l'aide du levier **A**, *avec l'outil attelé, se rappeler de ramener toujours le levier* **B** *en position basse afin d'enclencher l'embrayage correspondant. Quand la prise de force n'est pas accouplée à des outils, maintenir le levier* **A** *en position décrabotée et monter toujours le fourreau de protection sur l'embout cannelé.*

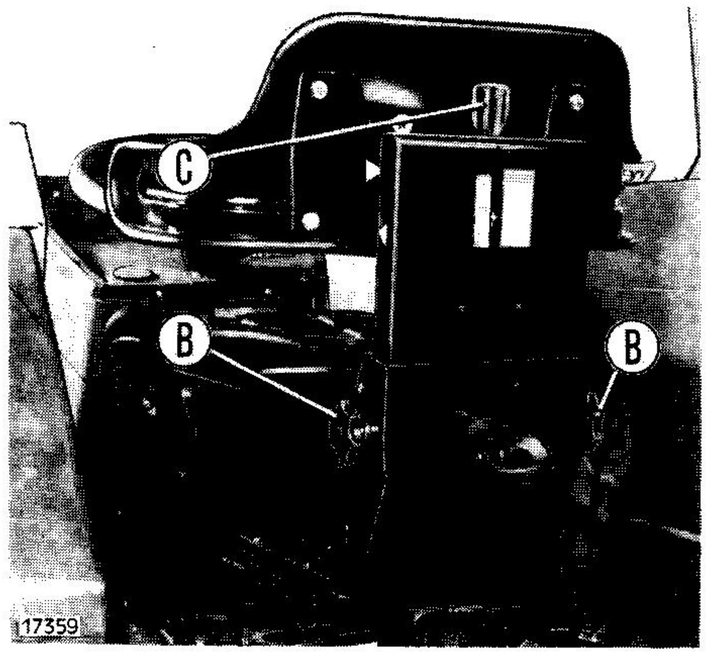
Vitesses du tracteur, en km/h, avec prise de force a 540 tr/mn et moteur à 1967 tr/mn.

Vitesses	Pneumatiques arrière				
	55-56		60-56		
	13.6-28	12.4-32	16.9-28	12.4-36	12.4-32 14.9-28
1re Lente	2,0	2,0	2,1	2,2	2,0
2me »	2,9	3,1	3,2	3,3	3,1
3me »	4,2	4,5	4,6	4,8	4,5
4me »	5,5	5,8	6,1	6,2	5,8
1re Radide	7,0	7,3	7,6	7,9	7,3
2me »	10,5	11,0	11,5	11,9	11,0
3me »	15,3	16,1	16,8	17,4	16,1
4me »	19,8	21,0	21,8	22,4	20,9
1re AR Lente	2,8	2,9	3,1	3,1	2,9
2me AR Rapide	10,0	10,5	11,0	11,3	10,5

Vitesses	Pneumatiques arrière				
	65-56		70-56		
	14.9-30	12.4-36	16.9-30	12.4-36	14.9-30
1re Lente	2,1	2,2	2,3	2,4	2,4
2me »	3,1	3,3	3,4	3,5	3,5
3me »	4,6	4,8	5,0	5,1	5,2
4me »	6,0	6,2	6,4	6,6	6,7
1re Rapide	7,6	7,8	8,1	8,4	8,4
2me »	11,4	11,9	12,2	12,6	12,7
3me »	17,0	17,4	17,8	18,5	18,6
4me »	21,6	22,4	23,1	23,9	24,1
1re AR Lente	3,1	3,1	3,2	3,4	3,4
2me AR Rapide	11,0	11,3	11,6	12,0	12,1

Réglage du siège





Le siège du conducteur est muni de dispositifs qui permettent d'en régler la suspension et la distance par rapport aux commandes.

On peut par suite choisir la position la meilleure et la modifier également pendant le travail.

Il est conseillé de maintenir à la suspension de faibles amplitudes, pour permettre une conduite sûre également en terrains accidentés.

Pour le réglage, utiliser la poignée **C**.

A. Levier de réglage de la distance du siège par rapport aux commandes.

Pour déplacer le siège en avant ou en arrière:

– tirer latéralement le levier **A**;

– le déplacement réalisé, relâcher le levier en s'assurant que le siège est bloqué dans une des positions possibles.

B. Pommeaux de réglage en hauteur.

– Pour déplacer le siège vers le haut ou vers le bas, desserrer les pommeaux B.
Le réglage effectué, bloquer les pommeaux.

C. Poignée de réglage de la souplesse du siège:

– tournée vers la droite (+) = moins ample;

– tournée vers la gauche (–) = plus ample.

Relevage hydraulique

A. Variospeed (manette de contrôle de la vitesse de réaction).

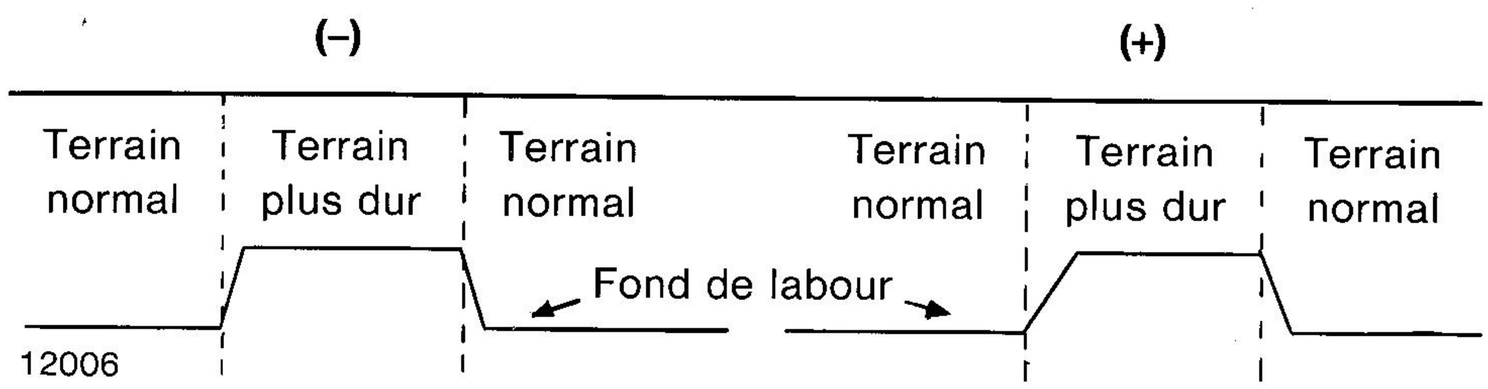
Cette manette peut occuper quatre positions. Elle a pour effet de faire varier la vitesse d'intervention du relevage lorsqu'on travaille en contrôle d'effort ou en contrôle mixte:

– manette vers le haut (+) = réactions plus lentes du relevage (moindre sensibilité);

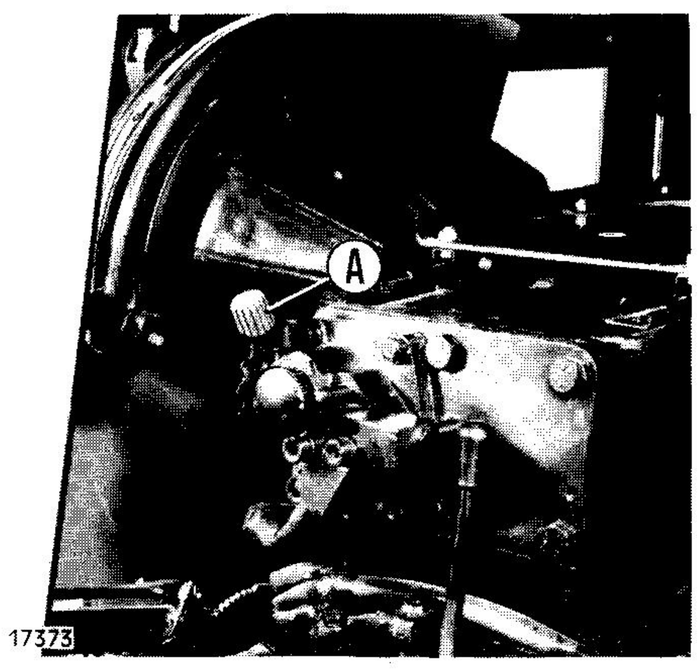
– manette vers le bas (–) = réactions rapides du relevage (plus grande sensibilité).

Une réaction lente a pour effet de reporter le maximum du poids de l'outil sur les roues arrière pendant un temps plus long, augmentant ainsi notablement l'adhérence dans les passages difficiles.

De plus, ces réactions plus lentes éliminent totalement les soubresauts qui pourraient être ressentis au niveau du conducteur.



Le relevage hydraulique utilise pour son propre circuit l'huile de lubrification de la transmission et est alimenté par une pompe à engrenages actionnée par le vilebrequin par l'intermédiaire des pignons de la distribution.



Ce relevage qui contrôle les efforts sur les bras inférieurs au moyen d'une barre de flexion permet les utilisations suivantes:

– position contrôlée;

– effort contrôlé;

– position flottante;

– contrôle mixte de position et d'effort,

et, par l'utilisation combinée des leviers **B** et **C**, le fonctionnement le plus apte au travail à effectuer.

En consultant le tableau «Guide d'utilisation du relevage» à la page 31, on en tire des conseils utiles sur le choix du système à utiliser en fonction du type d'instrument employé.

POSITION CONTROLEE

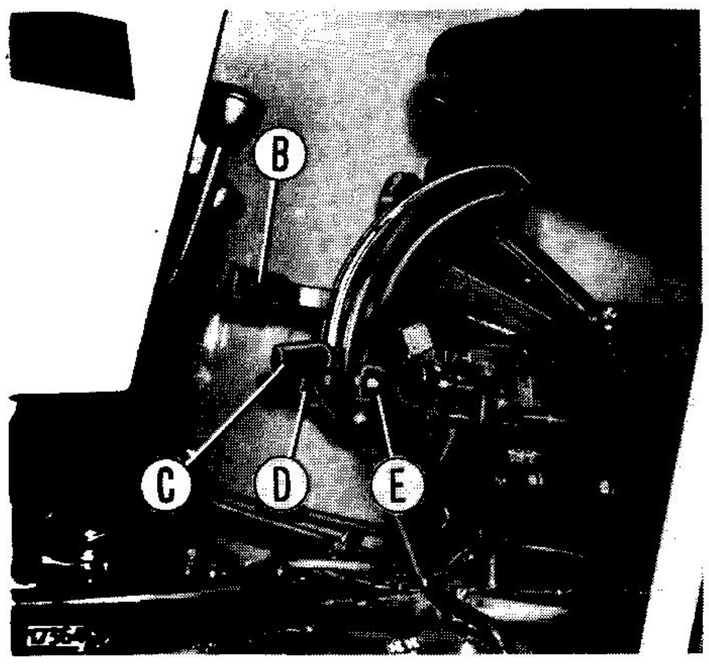
- **Mettre le** levier de contrôle d'effort **C à** fond de course en avant.
- **Stabiliser** la position de l'outil **dans ou** hors du sol en déplaçant le **levier B en** avant pour abaisser et **en arrière** pour relever.

B. Levier de contrôle de position.

C. Levier de contrôle d'effort.

D. Pommeau de butée du levier B.

E. Pommeau de butée du levier C.



Le déplacement de l'outil est proportionnel à la course effectuée par le levier.
– Se servir du lift-o-matic pour relever et abaisser l'outil au commencement et à la fin de chaque raie, sans intervenir su les leviers de commande du relevage.

EFFORT CONTROLE

Mettre le levier de contrôle de position **B** à fond de course en avant.
– Enterrer l'outil à la profondeur désirée en déplaçant graduellement le levier **C** en avant. La profondeur atteinte par l'outil est proportionnelle à l'effort de traction déterminé per la résistance du terrain.
Le relevage dans cette condition d'utilisation maintient automatiquement costant l'effort de traction demandé au tracteur.
– Soulever l'outil à la fin de chaque raie en n'agissant que sur le lift-o-matic.

⚠ ***ATTENTION*** ⚠

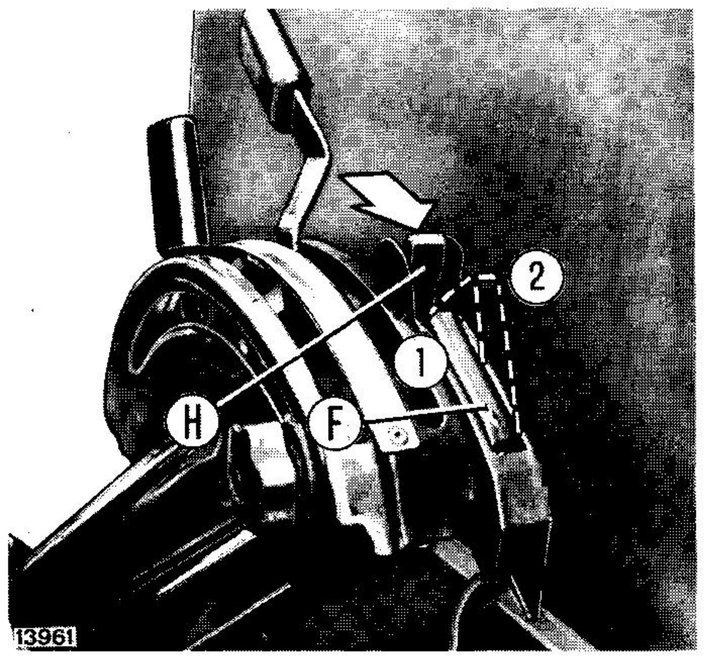
Avec outils portés reliés à la prise de force, pour lesquels on utilise le Lift-O-Matic, régler les suspentes à leur longueur maximale pour éviter d'endommager l'arbre de transmission pendant le relevage.

F. Lift-O-Matic (poussoir de soulèvement total et d'abaissement des bras de relevage).

Position **1** = abaissement des bras;

Position **2** = soulèvement des bras.

Pour soulever rapidement l'outil sans toucher à la position des leviers **B** et **C**, tirer en arrière le bouton **H** comme indiqué sur la figure.
Le bouton **F** se dégagera de la position d'arrêt et l'outil se soulèvera complètement.
Pour retourner en position de travail, appuyer le bouton **F** jusqu'à l'arrêt.



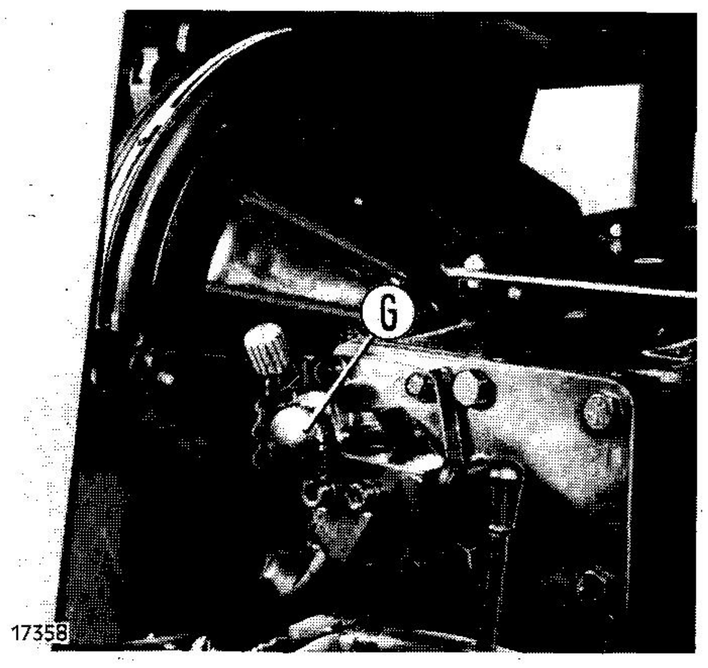
G. Poignée de réglage de la vitesse de descente des bras.

– en vissant (+) = vitesse plus rapide

– en dévissant (–) = vitesse plus lente.

REMARQUE

Lors de transports sur route avec des outils attelés, dévisser complètement la poignée **G** *et maintenir le levier* **B** *(page 29) en position haute (en haut), pour bloquer les outils dans la position désirée.*



POSITION FLOTTANTE

– Pour obtenir la position flottante du relevage, c'est-à-dire la libre oscillation des bras sur toute leur course, mettre les deux leviers **B** et **C** à fond de course en avant.

– Le relevage sert uniquement à abaisser et à soulever l'outil au commencement et à la fin de chaque raie; à cet effet, agir seulement sur le lift-o-matic comme décrit page 29.

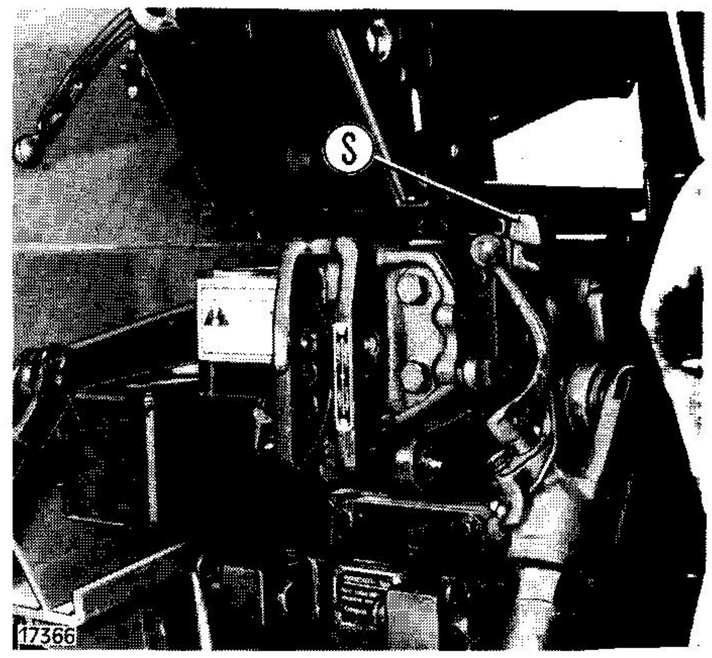
REMARQUE

Ne pas utiliser les leviers **B** *e* **C** *pour soulever et abaisser les outils, afin de ne pas modifier les conditions d'utilisation établies précédemment.*

CONTROLE MIXTE DE POSITION ET D'EFFORT

– Enterrer l'outil et rechercher la profondeur de travail désirée comme décrit pour l'effort contrôlé.

– Lorsque l'outil s'est stabilisé à la profondeur voulue, déplacer progressivement en arrière le levier de contrôle de position **B** jusqu'à ce



que les bras de relevage tendent à se soulever.
La relevage fonctionne en effort contrôlé, mais en même temps évite que l'outil, rencontrant des zones de terrain de moindre consistance, ne s'enterre excessivement et remonte de la terre impropre à la culture.

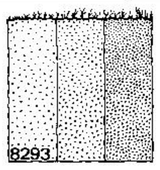
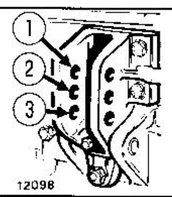
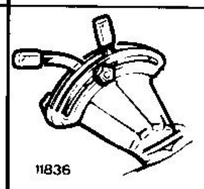
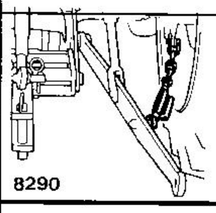
– Pour relever et enterrer l'outil à la fin et au commencement de chaque raie, agir uniquement sur le lift-o-matic, page 29.

REMARQUE

Lors de transports sur route outil soulevé, bloquer le troisième point au moyen du coin **S**.

Guide d'utilisation du relevage hydraulique

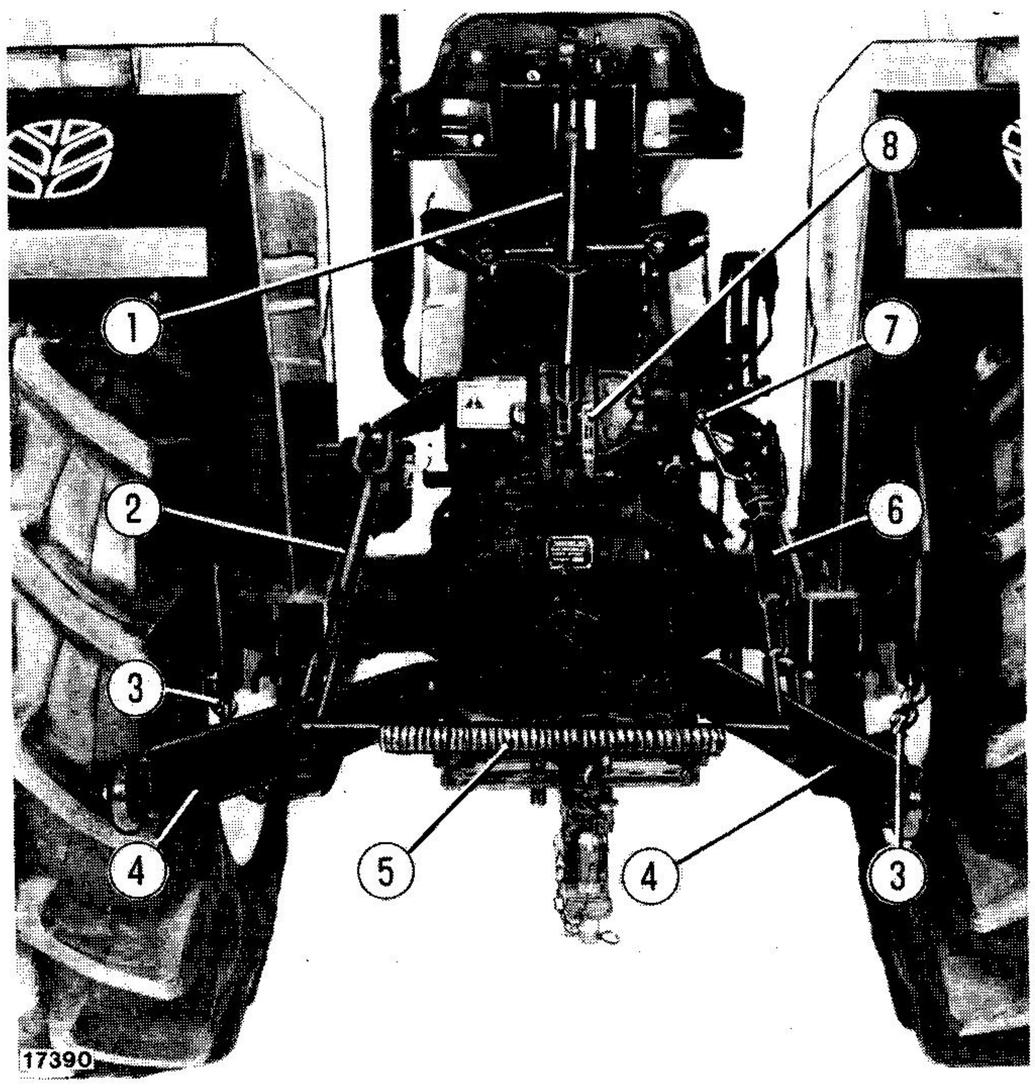
Pour l'utilisation du relevage hydraulique, nous vous conseillons de suivre les instructions reportées dans le tableau ci-dessous. Ces indications n'étant par ailleurs valables qu'en principe, du fait que les différentes techniques de travail et les différentes caractéristiques des outils et du sol peuvent comporter, tour à tour des procédés que seule l'expérience peut vous apprendre.

MACHINE OU OUTIL	Nature du terrain 	Orifices d'attache bras de poussée (*) 	Conditions d'utilisation 	Roues de jauge	Chaînes de limitation de débattement 	NOTES
Charrues à versoir:						
- monosoc (simple ou double)	ameubli moyen compact	1 ou 2 2 ou 3 3	effort contrôlé ou contrôle mixte	non	non bandées	Régler les chaînes de manière que l'outil puisse accomplir des déplacements latéraux d'ampleur limitée (50 à 60 mm). Quand l'outil est relevé, il ne doit pas être sujet à des embardées trop importantes.
- bisoc (simple ou double)	ameubli moyen compact	1 2 3				
- trisoc	ameubli moyen compact	2 3				
Charrues à disques:						
- bidisque	–	2				
- tridisque	–	3				
- quadridisque	–	3				
Pulvériseurs, à lames, à dents ou à disques	–	3	effort contrôlé	oui/non	non bandées	
Scarificateurs (sous-soleuse)	–	3	effort contrôlé	oui/non	non bandées	
Charrues fossoyeuses	–	3	effort contrôlé	oui/non	non bandées	
Cultivateurs (de tout genre)	–	1 ou 2	flottant	oui	bandées	Si l'outil est équipé de roues, pendant le travail amener les leviers de commande à fond de course en avant.
			effort contrôlé	non	non bandées	
Semoir porté, épandeur d'engrais porté	–	3	position contrôlée	oui/non	bandées	
Lames niveleuses, tarières, scrapers, raclettes, fourches à fumier, bennes arrière, etc.	–	3	position controlée	non	bandées	
Faucheuses (latérales, arrière), **râteaux-faneurs, faneuses, etc.**						
Chargeur frontal, remorque à benne basculante, outils traînés à commande hydraulique	–	–	–	–	–	Les distributeurs auxillaires sont nécessaires.
Tracteur en déplacement sans outils	–	–	–	–	bandées	
Pour favoriser l'accouplement des outils	–	–	–	–	non bandées	

* Le choix du trou d'attache dépend de la taille de la machine ou de l'outil.

Course maximale au bout des bras de traction:

- avec les suspentes toutes allongées: 785 mm
- avec les suspents toutes raccourcies: 645 mm



Charge maximale soulevable avec bras de traction horizontaux et pour toute la course de relevage et axe **1** broché au trou supérieur du support de 3e point:

- aux rotules des bras de traction:
  - mod. 55-56 60-56 65-56 ..... 1745 kg
  - mod. 70-56 ..... 2540 kg
- à 610 mm des rotules de bras de traction:
  - mod. 55-56 60-56 65-56 ..... 1340 kg
  - mod. 70-56 ..... 2180 kg
- a 1050 mm des rotules des bras de traction:
  - mod. 55-56 ..... 1190 kg
- a 1090 mm des rotules des bras de traction:
  - mod. 60-56 ..... 1180 kg
- à 1130 mm des rotules des bras de traction:
  - mod. 65-56 ..... 1165 kg
- à 1170 mm des rotules des bras de traction
  - mod. 70-56 ..... 1930 kg

1. Bras de poussée avec manchon de réglage de la longueur. - **2.** Suspente gauche. - **3.** Chaînes de limitation de débattement latéral des bras de traction (avec outils attelés). - **4.** Bras de traction. - **5.** Ressort de limitation de débattement des bras de traction (pour transport sans outils). - **6.** Suspente droite. - **7.** Manivelle de réglage de la suspente droite, avec ressort de retenue. - **8.** Suppord de 3e point.

Attelage des outils du relevage hydraulique

Bras de poussée réglable 1:

On le broche dans l'un des deux trous, choisir le mieux adapté à la taille de l'outil.
Pour la transformation 1re et 2me catégories voir page 34.

Suspente gauche 2:

En régler la longueur en dévissant ou en vissant l'extrémité inférieure.

Chaînes réglables 3 de limitation de débattement latéral des bras de traction:

Ou peut en régler la longueur en dévissant ou en vissant le manchon de réglage.

Pour obtenir un réglage répondant aux exigences de l'outil utilisé, se reporter au tableau «Guide pour l'utilisation du relevage» page 31.

Bras de traction 4:

Pour la transformation 1re et 2me catégories voir page 34.

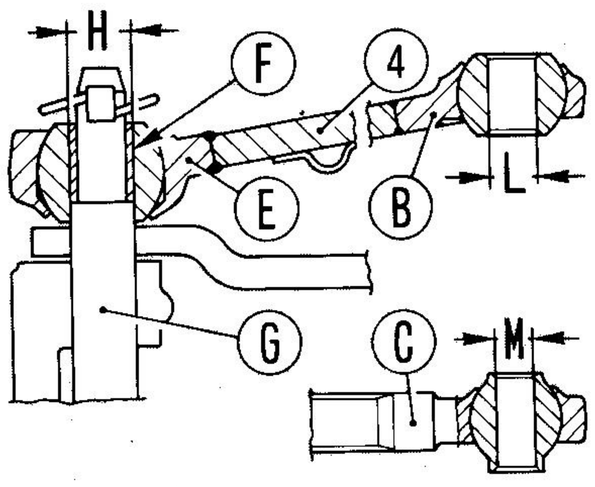
Suspente droite 6:

Réglage au moyen de la manivvelle **7** (page 32) manoeuvrable même depuis le poste de conduite.

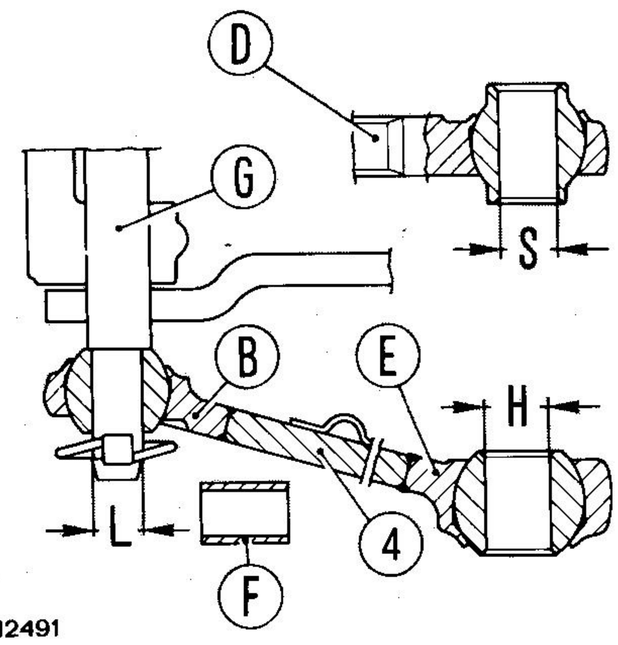
Nota - *Le Modèle 70-56 est équipé en standard d'un vérin auxiliaire de relevage.*

REMARQUE

*Avec des outils de la catégorie **2** et es roues à la voie minimale, il est préférable d'éviter la position flottante des butées **3**.*



12490



12491

Attelage des outils du relevage hydraulique (Catégories 1 et 2)

Models 55-56; 60-56; 65-56

Pour permettre l'utilisation d'outils des catégories 1 et 2, les extrémités **B** et **E** des bras de traction (**4** page 32) sont munies de rotules sphériques de diamètre intérieur **L** de **22** mm (1re catégorie) et **H** de **29** mm (2me catégorie).

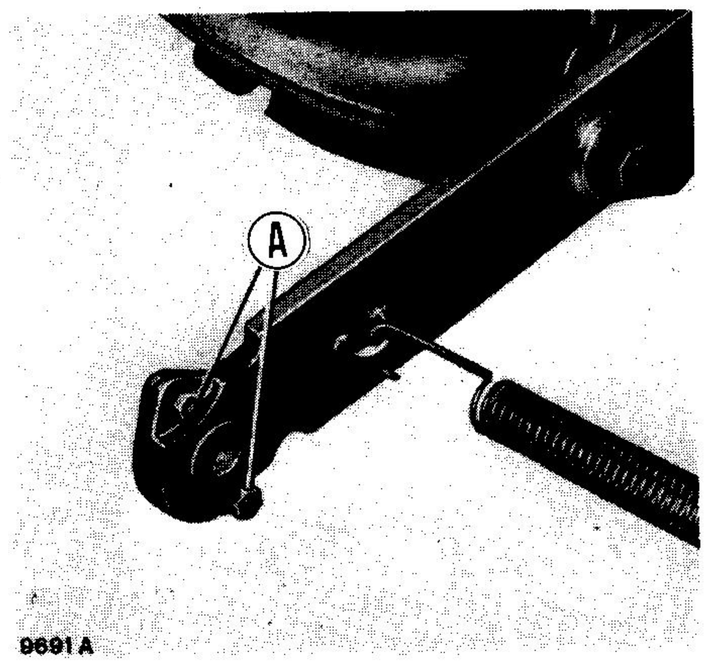
Suivant la catégorie de l'outil, les bras de traction sont reliés au tracteur **G** par l'une ou l'autre des extrémités.

La bague de réduction **F** permet le passage de la catégorie 1 à la catégorie 2, comme illustré ci-contre.

De plus, le bras de poussée (**1** page 32) peut être équipé de deux extrémités arrière **C** et **D** avec rotules d'un diamètre intérieur **M** de **19** mm (1re catégorie) ou **S** de **25,5** mm (2me catégorie).

Model 70-56

Pour permettre l'utilisation d'outils aussi bien de la catégorie 1 que de la catégorie 2, le dispositif d'attelage est équipé de:



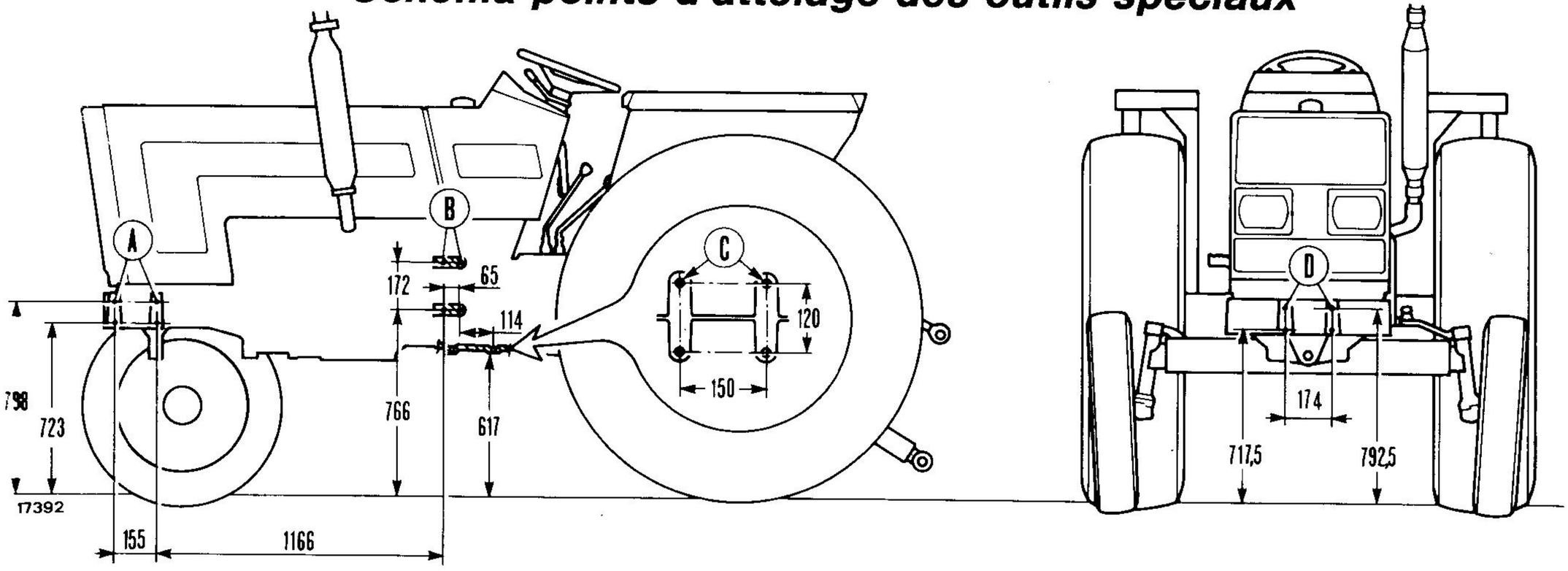
9691 A

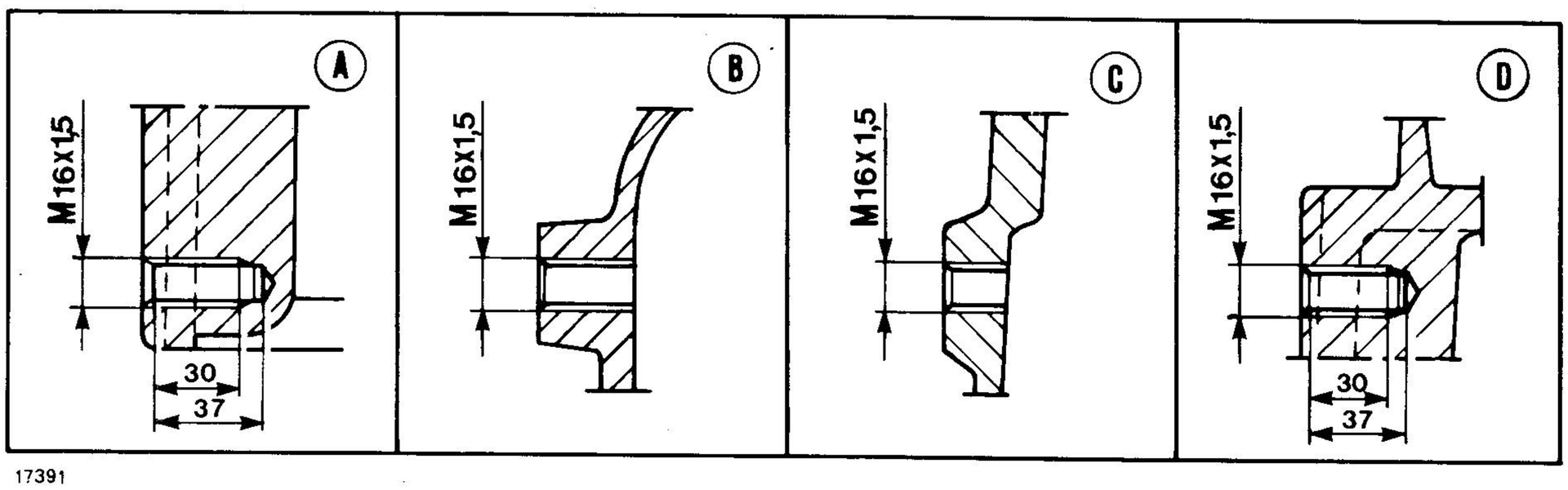
– deux séries de rotules aux extrémités des bras de traction (4, page 32) avec diamètre intérieur respectivement de **22** mm pour les outils de catégorie 1 et de **29** mm pour les outils de catégorie 2;

– deux embouts arrière pour le bras de poussée central (1, page 32) pourvus respectivement de rotule avec diamètre intérieur de **19** mm pour les outils de catégorie 1 et de **22,5** mm pour les outils de catégorie 2.

Les rotules des bras de traction **4** sont remplaçables en desserrant les écrous **A** et en ôtant leur chapeau.

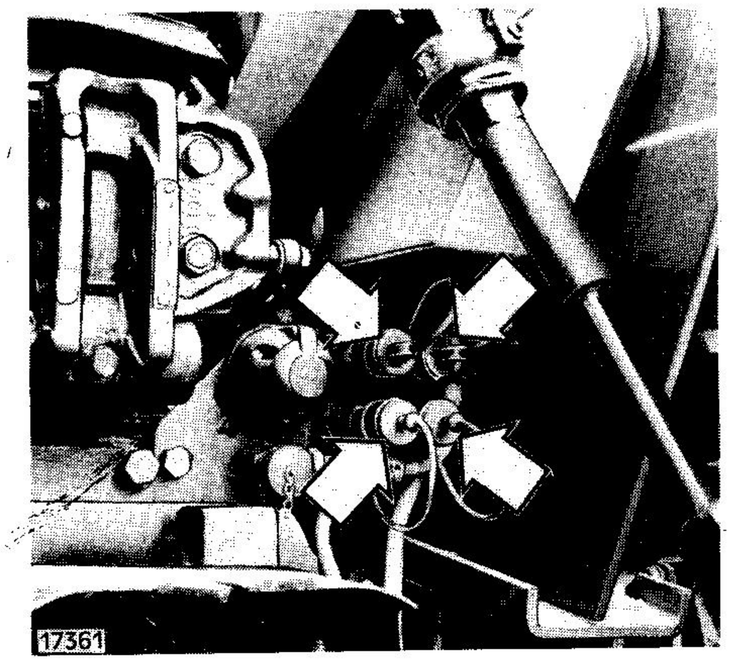
Schéma points d'attelage des outils spéciaux





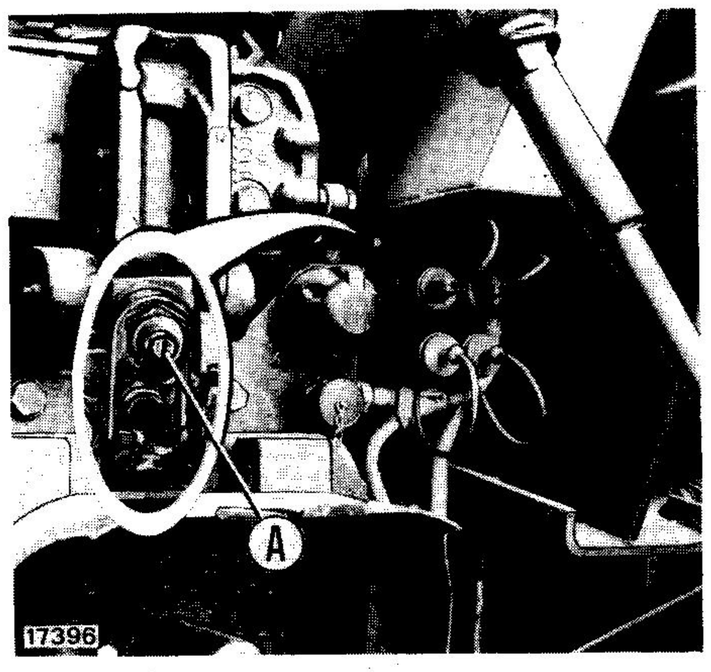
17391

Distributeurs auxiliaires pour commande à distance



Un ou deux distributeurs auxiliaires qui utilisent la même huile que le relevage hydraulique, auquel ils sont accouplés, peuvent équiper le tracteur pour la commande à distance des vérins à simple et à double effet.

Chaque distributeur est muni d'un ou deux raccords femelles à branchement rapide du type "Push-Pull" de 1/2" qui peuvent être accouplés à des raccords mâles à branchement sous pression, fournis en option.



Vous pouvez relier les tuyauteries des vérins auxiliaires d'une seule main.

REMARQUE

Lorsque l'on n'utilise pas les raccords femelles, les protéger avec leur bouchon en plastique.

Poussez pour les brancher et tirez pour les débrancher des raccords femelles, seulement après avoir:

– arrêté le moteur;

– abaissé les outils éventuels reliés au relevage;

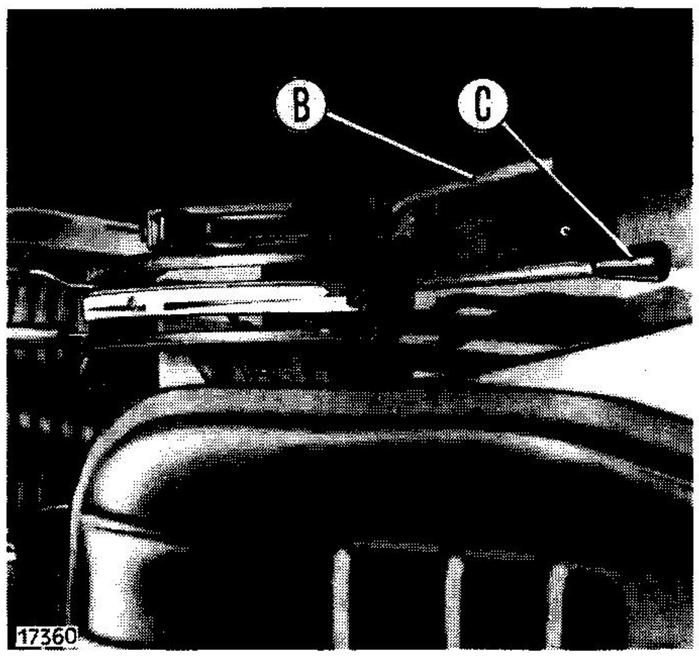
– nottoyé soigneusement les deux parties à brancher.

Pour commuter les distributeurs auxiliaires en:

– **Simple effet**, desserrer entièrement la vis **A** jusqu'á l'arrêt;

– **Double effet**, serrer la vis susdite à fond de course.

Dans l'utilisation à simple effet, pour repérer rapidement le raccord auquel l'outil doit être branché, vérifier que le tube où l'outil à simple effet est raccordé est celui qui sur le carter de distributeur est branché plus loin de la vis de commutation.



Distributeur pour freinage hydraulique des remorques

Le distributeur utilise la même huile que le circuit du revelage hydraulique. Il est commandé hydrauliquement par la pédale de frein gauche et comporte une prise mâle à engagement rapide.

DANGER

Pour réaliser le freinage simultané du tracteur et de la remorque, jumeler les pédales de freins au moyen de la languette prévue, comme il est indispensable de le faire sur route.

Distributeurs avec position flottante

Pour les outils qui le réclament, le tracteur peut être équipé de distributeurs avec position flottante.

Pour amener le levier à la position flottante, pousser en avant le levier du distributeur concerné, surmonter la première butée et lui faire atteindre la deuxième butée.

B et C. Leviers de commande de distributeurs pour vérins à simple ou double effet.

Peuvent prendre deux autres positions que centrale (neutre):

– en avant = abaissement;

– en arrière = soulèvement.

REMARQUE

Tous les leviers, quand on les lâche, retournent spontanément en position neutre, bloquant l'outil dans la position occupée.

Dispositifs d'attelage

⚠ ATTENTION ⚠

■ *Choisir le dispositif d'attelage suivant le type de remorque ou d'outil à trainer et en observation avec les lois en vigueur.*

■ *Du réglage correct de l'attelage dépend la maniabilité de conduite et la sécurité de marche du tracteur.*

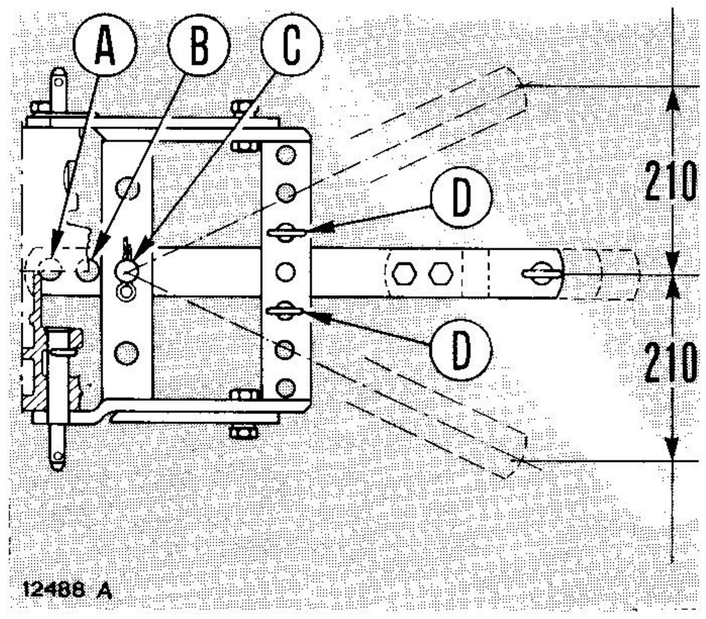
■ *Le dispositif d'attelage situé en haut augmente la capacité de traction mais favorise aussi le cabrage du tracteur. Eviter donc que le timon de la remorque ne prenne une position trop inclinée vers le haut.*

■ *Quand on utilise la double traction, accrocher l'attelage en position basse, en maintenant le timon presque horizontal.*

■ *Eviter de traîner des remorques ou charges trop lourdes.*

■ *Ne pas partir brusquement, dans ce cas aussi les risques de cabrage sont importants.*

■ *Freiner toujours la remorque, ensuite le tracteur.*

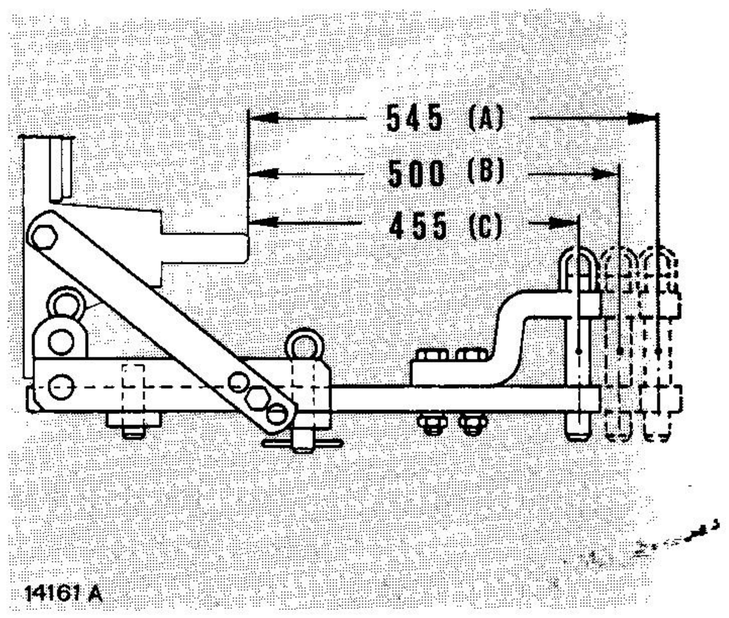


BARRE OSCILLANTE SUR SECTEUR

Utiliser la barre oscillante pour les outils, les machines agricoles et les remorques à deux essieux. Au contraire, ne pas l'utiliser avec les remorques à un essieu (semi-portées) parce qu'en chargeant la barre d'un poids excessif, on risque de faire cabrer le tracteur.

Le débattement horizontal de la barre sera de grande utilité pour les outils demandant une liberté de muovement transversal comme les ramasseuses-presses.

Ce dispositif peut être fourni:

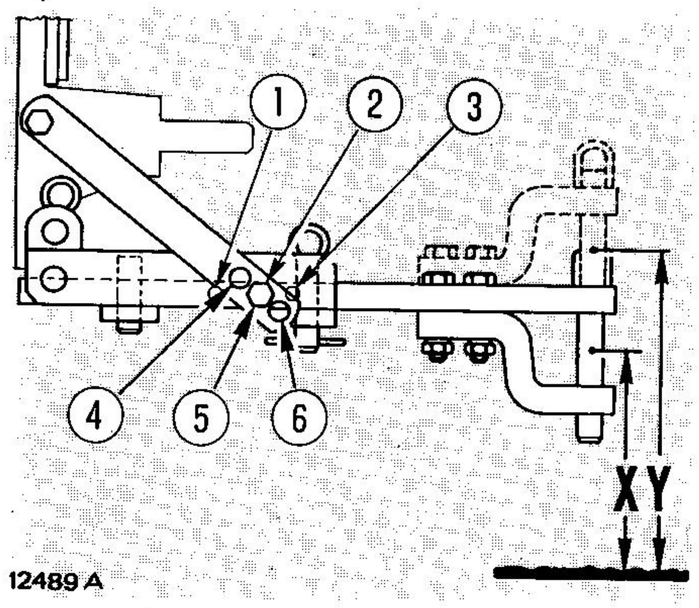


– avec les supports pour le montage du crochet Rockinger ou du crochet rigide;

– avec le support de montage de la seule barre d'attelage.

Sur la barre on peut:

– régler l'arc d'oscillation en engageant la broche d'oscillation dans les trous **A**, **B** ou **C**. En effectuant les réglages précédemment décrits, la fourche de la barre oscillante sera, par rapport à l'arbre de prise de force, aux distances illustrées à la figure ci-dessus. Pour effectuer un accouplement correct des outils à la prise de force, disposer la fourche d'attelage tournée vers le bas.



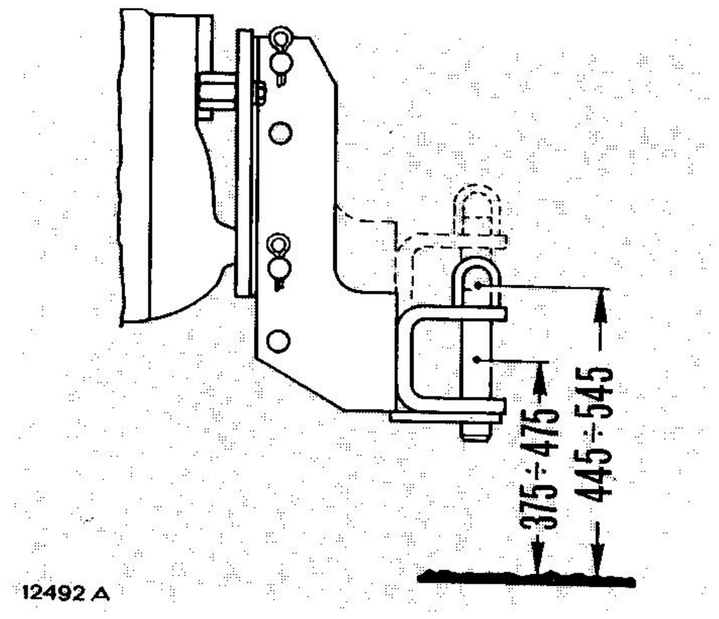
12489 A

– annuler l'oscillation transversale en brochant les axes **D**;

– régler la hauteur en tournant la barre de 180° et en disposant la fourche tournée vers le haut ou vers le bas et en fixant le support dans les différentes positions. Suivant la position choisie, les distances **X** et **Y** par rapport au sol seront les suivantes:

– Distance X
position 6-3 .....280 à 380 mm
position 5-2 .....340 à 440 mm
position 4-1 .....400 à 500 mm

– Distance Y
position 6-3 .....400 à 500 mm



12492 A

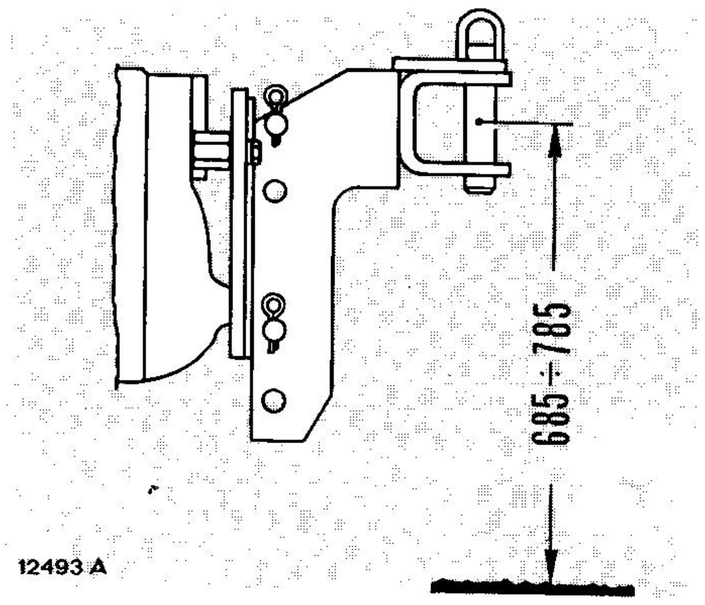
position 5-2 .....465 à 565 mm
position 5-3 .....575 à 675 mm

BARRE A TROUS

Cette barre permet de tracter les outils et les machines, même mues par la prise de force, dans la mesure ou leur poids n'est pas excessif et ne risque pas de faire cabrer le tracteur.

CROCHET ROCKINGER

Ce crochet se différencie des crochets rigides par le fait qu'il peut pivoter sur son axe longitudinal.
Ce dispositif est réglable en hauteur en 2 positions et peut être monté en même temps que le barre oscillante d'attelage.



12493 A

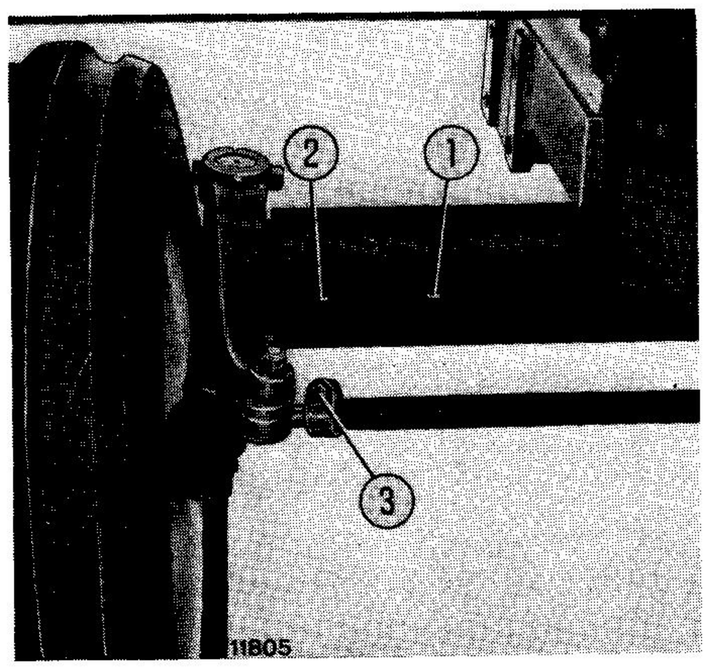
CROCHET RIGIDE REGLABLE EN HAUTEUR

Le crochet vous permet de traîner tous les types de remorques y compris celles à un essieu.
Il est réglable en hauteur soit au-dessus, soit au-dessous de la prise de force dans trois positions différentes, comme illustré sur la figure.
Il peut aussi être monté en même temps que la barre d'attelage.

REMARQUE

Pour effectuer d'éventuelles manoeuvres d'urgence de la remorque ou pour traîner le tracteur, servez-vous de la chape d'attelage avant.

Réglage des voies



VOIES AVANT

Pour régler la voie avant, procéder comme suit:

– soulever l'avant du tracteur en plaçant un cric au centre de l'essieu;

– débloquer les extrémités coulissantes en retirant les vis de retenue **1** et **2** (couple de serrage: 220 mN 22,5 m/kg);

– régler la longueur des tirants de direction qui relient les deux roues, en démontant la vis de blocage **3** (couple de serrage: 39 mN - 4 (m/kg);

– on peut obtenir 6 voies: 1400 - 1500 - 1600 - 1700 - 1800 - 1900 - 2000 mm.

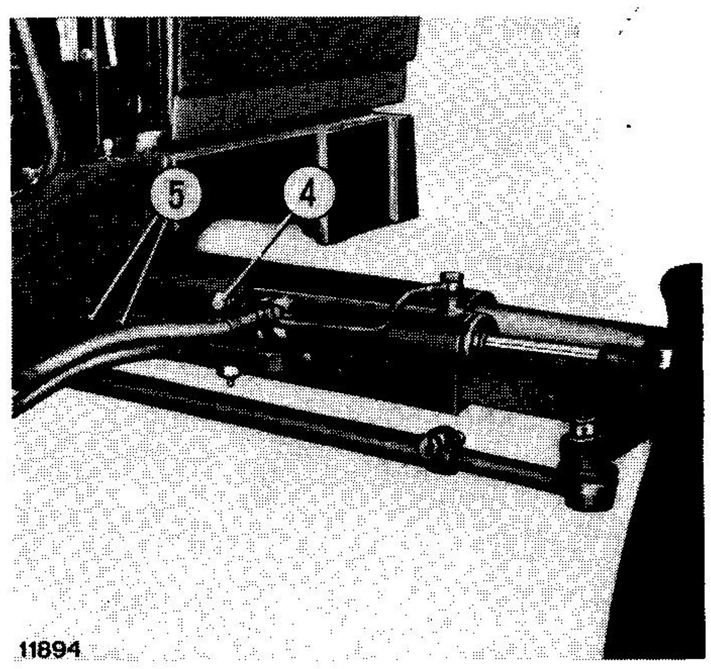
On peut encore obtenir une voie supplémentaire de 2060 mm (voie maximale) en retournant les roues sur leurs moyeux.

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

Le couple de serrage des vis de fixation de la roue directrice au moyeu est de 314 mN - 32 m/kg.

REMARQUE

Avec le tracteur équipé de direction hydrostatique procéder comme décrit auparavant pour la roue gauche. Pour la roue droite au contraire, après avoir déverrouillé l'embout

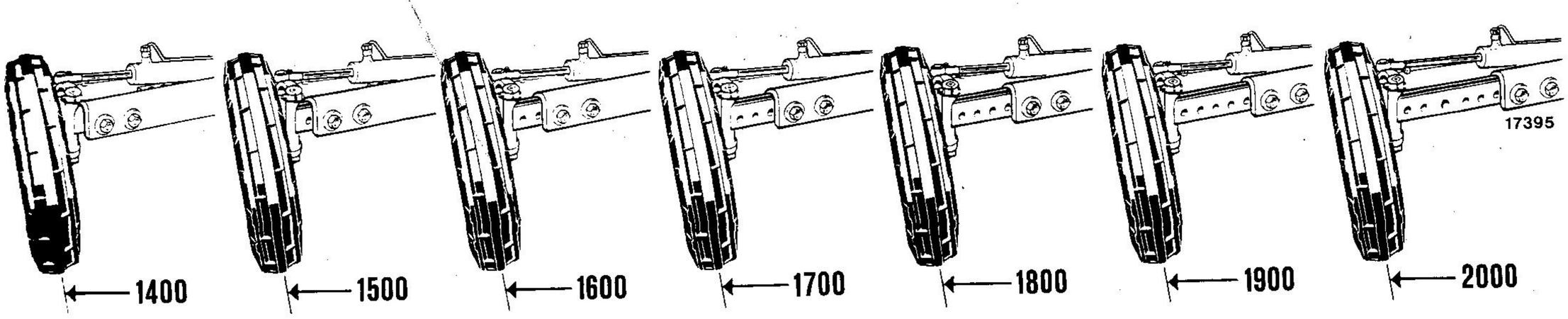


coulissant de l'essieu, déplacer opportunément l'articulation intérieure du vérin hydraulique en déplaçant son axe de pivotement **4** dans un des trous **5** protégés par les bouchons en plastique (couple de serrage de l'écrou: 294 mN - 30 m/kg).

S'assurer que les tuyanteries flexibles ne sont pas tordues; vérifier le blocage des raccords.

NOTA - Pour le réglage des voies avant des tracteurs DT voit page 69.

VOIES AVANT



VOIES ARRIERE

Les voiles des roues arrière peuvent être montés avec la cambrure tournée vers l'intérieur ou vers l'extérieur.

Pour chacune de ces positions des voiles, on peut obtenir des voies de largeur différente (comme illustré page 42).

Se rappeler que, suivant les dimensions des pneumatiques, il est possible de réaliser les voies arrière indiquées sur la figure à partire des voies minimales suivantes:

Lors du changement des vois arrière, faire attention que la pointe formée par les nervures des pneumatiques demeure orientée dans le sens de rotation en marche avant, indiqué par una flèche sur l'evelloppe des pneumatiques.
Contrôler toujours que les roues avant et arrière se trouvent en position symétrique par rapport à l'axe longitudinal du tracteur.

12.4-32	1315 mm
12.4-36	1315 mm
13.6-28	1315 mm
14.9-28	1315 mm
14.9-30	1415 mm
16.9-28	1315 mm
16.9-30	1415 mm

Après avoir modifié la voie, vérifier que les vis de fixation sont serrées aux couples suivants:
– -Vis fixant le voile à la jante: 245 mN - 25 m/kg.
– Vis fixant la roue au moyeu: 225 mN - 26 m/kg.

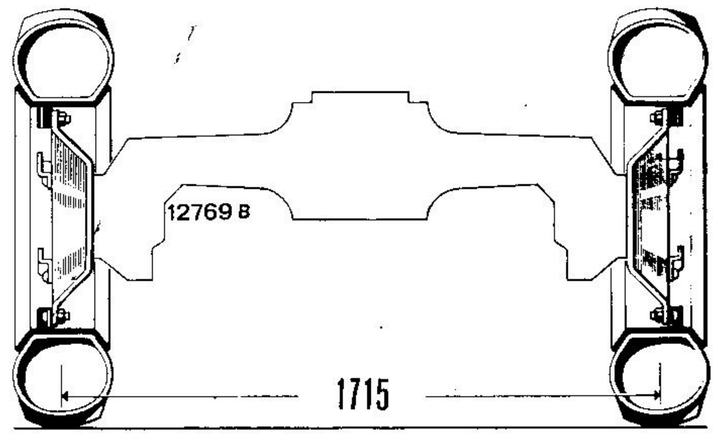
REMARQUE

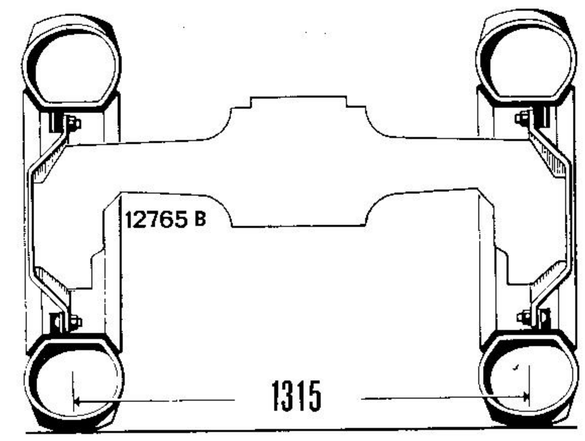
Choisir d'abord la voie arrière la plus correcte et changer ensuite la voie avant.

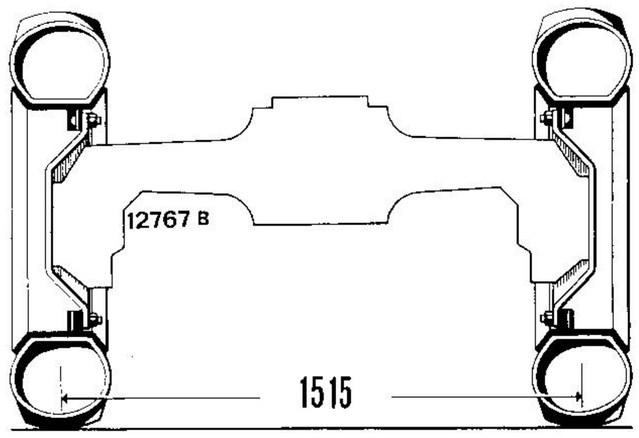
REMARQUE

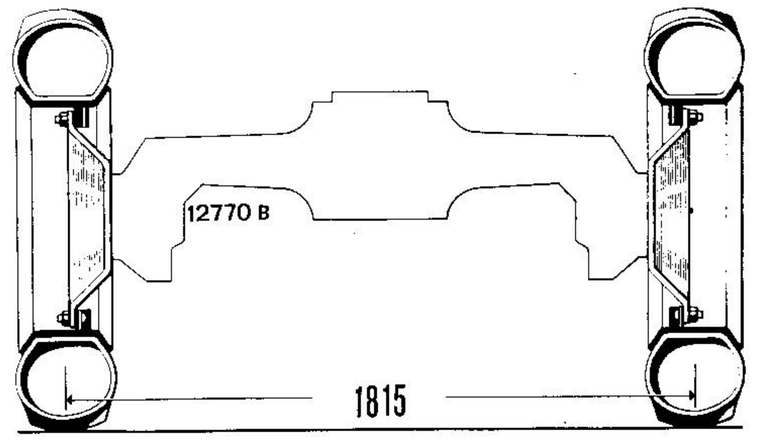
Choisir d'abord la voie arrière la plus correcte et changer ensuite la voie avant.
Lors du démontage des roues arrière, prendre le maximum de précautions.

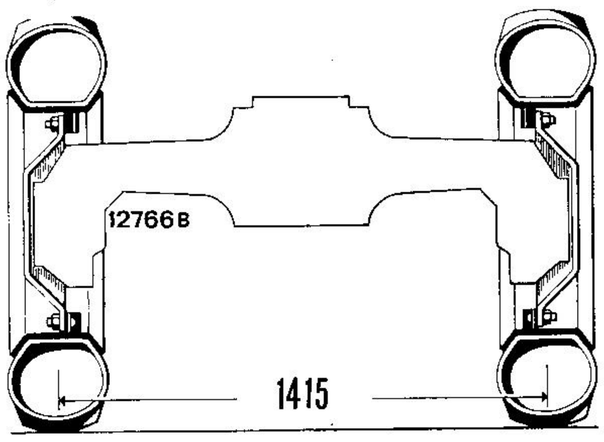
Voies arrière

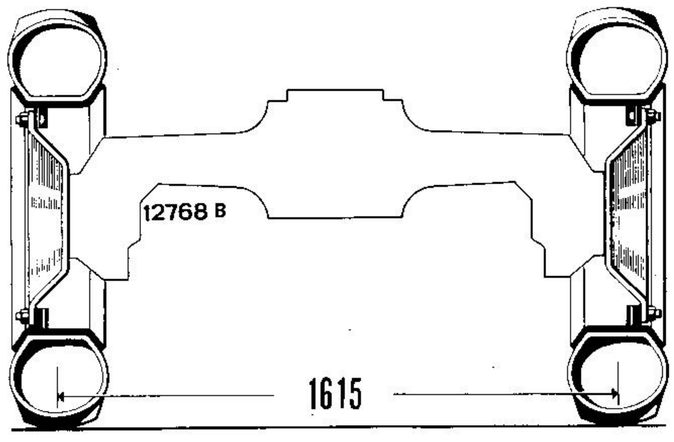


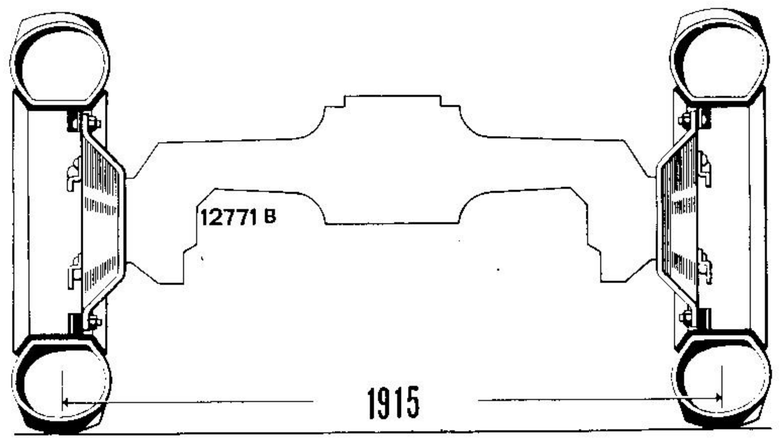












Alourdissement

Lorsque l'on demande au tracteur des efforts de traction élevés, les roues motrices peuvent patiner par insuffisance d'adhérence au sol, provoquant des pertes de puissance et de vitesse, une consommation de combustible plus importante et une usure des pneumatiques.

Nous vous conseillons, dans ce cas, d'alourdir le tracteur en ajoutant des masses en fonte sur les roues motrices, ou bien de l'eau dans les pneumatiques suivant les instructions de la page 44.

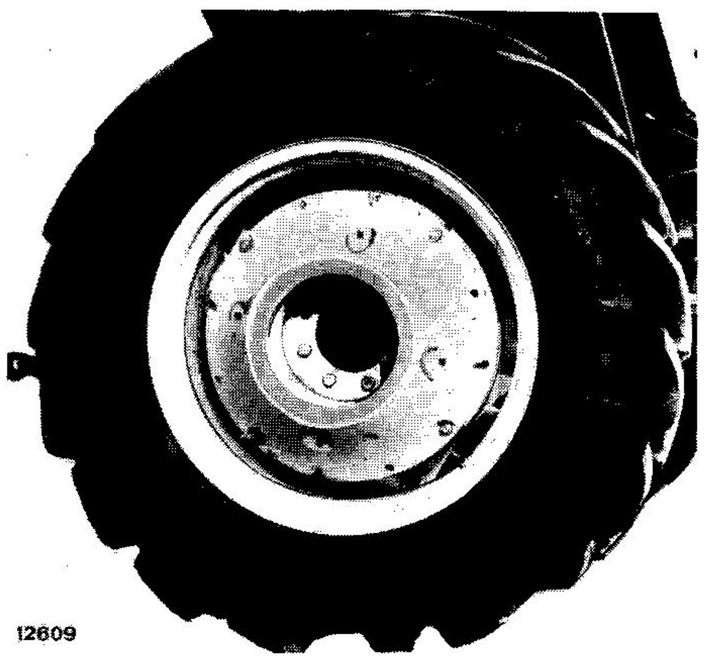
Si au tracteur sont accouplés des outils très lourds et longs qui peuvent compromettre la stabilité longitudinale, il convient d'alourdir l'essieu avant en y appliquant les plaques de fonte prévues.

⚠ ATTENTION ⚠

Le poids en ordre de marche du tracteur sans outil dns les champs quel que soit le lestage, ne doit pas dépasser **3000 kg** *pour les tracteurs* **standard aussi bien que pour ceux à double traction.**

ALOURDISSEMENT DES ROUES ARRIERE

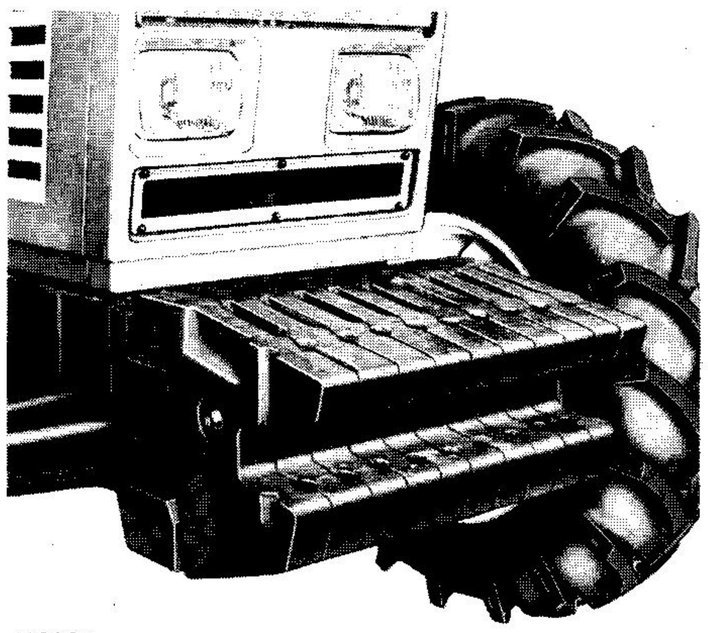
avec masses en fonte, 4 ou **6** disques de fonte pesant **55 kg** chaque, soit au total **220 kg** ou **330 kg**.



12609

ALOURDISSEMENT DE L'ESSIEU AVANT

6 ou **10** plaques en fonte avec poignée, de **33 kg** chacune, et leur support de **80 kg**, pour un total de **278 kg** ou de **410 kg**.



116994

ALOURDISSEMENT A L'EAU

Pour alourdir les pneumatiques arrière, quand il n'existe pas de danger de gel, vous pouvez utiliser de l'eau.

Pour remplir les pneumatiques à l'eau:

– soulever la roue du sol et disposer la valve de gonflage dans la position la plus haute;

– dévisser la valve et attendre que le pneumatique se dégonfle;

– abaisser la roue jusqu'à obtenir un aplatissement du pneumatique d'environ 30% pour éviter que le poids de l'eau n'endommage la chambre à air;

– visser le raccord Fiat 291885 sur la valve et brancher la tuyauterie d'eau au raccord **A** en ayant soin de débrancher cette même tuyauterie pour vider l'air quand le pneumatique tend à se dégonfler;

– le remplissage est réalisé à 75% lorsque l'eau coule du raccord **A**.

Si l'on désire introduire moins d'eau, c'est-à-dire moins de charge, il siffit de faire tourner la roue de sorte à disposer la valve plus bas;

– retirer le raccord **A**, revisser la valve et gonfler à l'air, à la pression habituelle.

⚠ *ATTENTION* ⚠

La pression de l'eau introduite ne doit jamais dépasser 4 bar (kg/cm²).

Le poids approximatif de l'eau introduite en remplissant les pneumatiques à 75% est:

Dimension du pneumatique	Eau kg (litres)
13.6-28	150
12.4-32	132
12.4-36	143
14.9-28	192
14.9-30	206
16.9-28	240
16.9-30	255

Pour évacuer l'eau des pneumatiques:

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

– dévisser la valve et vider l'eau;

– visser le raccord Fiat 291886 sur la valve, le petit tube **B** au contact de la chambre à air ;

– introduire de l'air sous pression dans le raccord **C**: de cette façon, l'eau subsistant encore dans le pneumatique sort par le tube **D**;

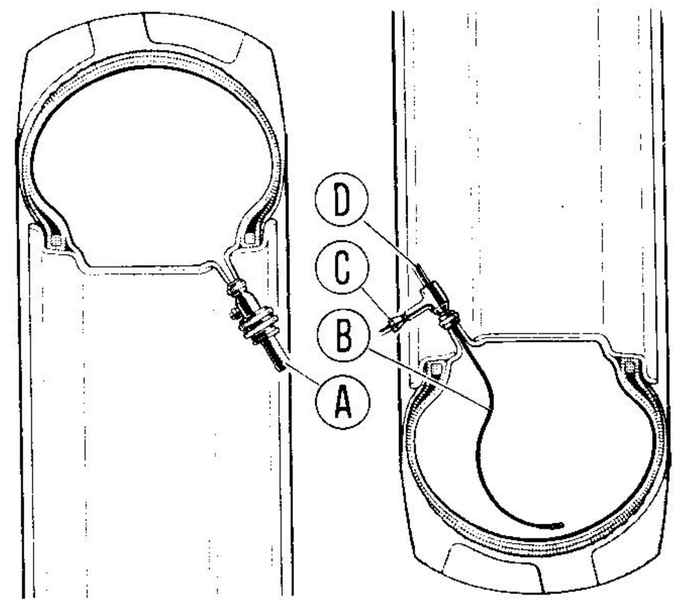
– démorter le raccord, rvisser **la** valve en place et compléter le **gon**flage à l'air, à la pression prescrite.

REMARQUE

Ne pas utiliser de systèmes différents de ceux que nous indiquons.
Ne pas alourdir le tracteur quand cela n'est pas nécessaire: outre que c'est inutile, cela peut être nuisible.

Raccords pour introduire et évacuer l'eau.

A. Raccord pour introduction de l'eau.
B, D. Tube de vidange d'eau.
C. Raccord de tuyau d'air.



13991

Remplissage des pneumatiques avec une solution antigel

Pour éviter que l'eau en gelant endommage les pneumatiques, utiliser plutôt que l'eau pure, une solution de chlorure de calcium neutralisé (en paillettes).
Pour préparer cette solution mettre l'eau nécessaire dans un récipient et verser petit à petit le chlorure de calcium en remuant constamment.

DANGER

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

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

Température minimale au-dessous de °C	Dimensions des pneumatiques													
	13.6-28		12.4-32		12.4-36		14.9-28		14.9-30		16.9-28		16.9-30	
	Chlorure de calcium kg	Eau kg (litres)	Chlorure de calcium kg	Eau kg (litres)	Chlorure de calcium kg	Eau kg (litres)	Chlorure de calcium kg	Eau kg (litres)	Chlorure de calcium kg	Eau kg (litres)	Chlorure de calcium kg	Eau kg (litres)	Chlorure de calcium kg	Eau kg (litres)
– 5	17	144	14	126	16	137	21	184	23	197	26	230	28	244
– 10	29	138	25	121	27	131	36	176	39	189	46	220	48	234
– 15	38	135	33	118	36	128	48	173	51	185	60	216	64	229
– 20	45	132	40	116	43	125	58	169	62	181	72	211	77	224
– 25	51	129	45	113	49	123	65	165	70	177	82	206	87	219

ENTRETIEN

Quand effectuer l'entretien (55-56 60-56 65-56 70-56)

Les chiffres correspondent aux opérations mentionnées dans la "Planche d'entretien" jointe à la notice.

◇ REGLAGE

7. Courroie de commande du ventilateur. Flèche: 10 à 11 mm avec une charge de 78 à 98 N (8 à 10 kg).

9. Embrayage moteur-boîte de vitesses. Garde = 40 mm.

10. Freins. Garde aux pédales = 35 à 45 mm.

11. Commande de frein à main.

12. Embrayage moteur-prise de force. Course à vide de la broche du levier extérieur = 4,5 mm.

44. Injecteurs. Tarage 230 à 238 bar (235 à 243 kg/cm²).

47. Soupapes moteur.
Jeu à chaud et à froid:
admission = 0,30 mm
échappement = 0,30 mm.

49. Démarreur.

△ CONTROLE DU NIVEAU

1. Carter moteur.

3. Radiateur.

4. Réservoir d'huile de direction hydrostatique.

5. Batterie (voir page 55).

8. Filtre à air à bain d'huile.

14. Réservoir de lave-glace.

33. Réducteurs pont avant (DT).

34. Boîtier de direction.

36. Carter du pont avant (DT).

38. Réducteurs latéraux.

39. Transmission et relevage.

○ GRAISSAGE (Graisse AMBRA GR9)

17. Relevage, dispositif d'attelage des outils. Trois graisseurs.

18. Direction et articulation de l' essieu - Quatre graisseurs (trois sur les tracteurs avec direction hydrostatique).

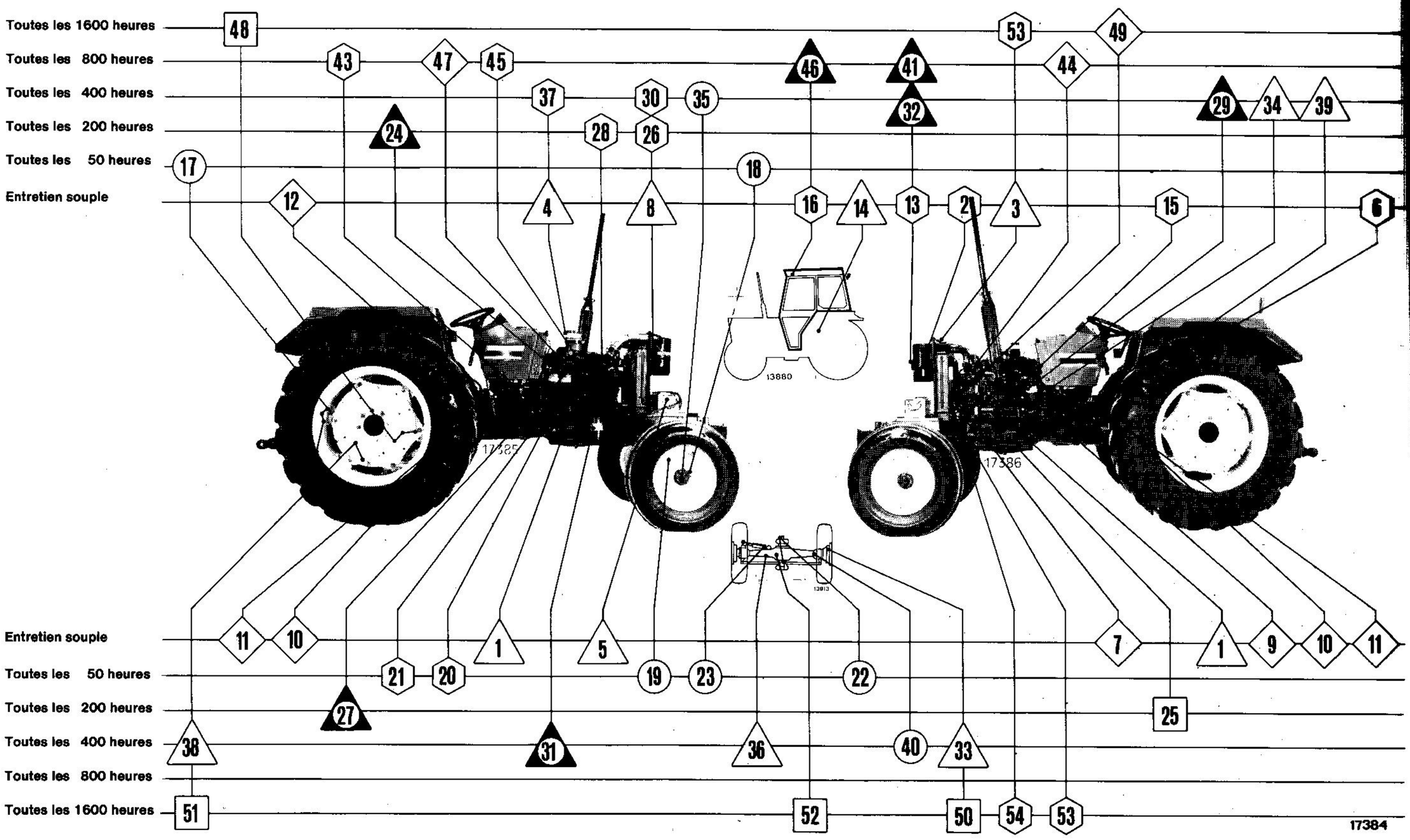
19. Direction hydrostatique. Un graisseur.

22. Articulation du pont avant (DT).

23. Direction (DT). Deux graisseurs.

35. Moyeux des roues avant.

40. Rotules du pont avant (DT).


Toutes les 1600 heures
Toutes les 800 heures
Toutes les 400 heures
Toutes les 200 heures
Toutes les 50 heures
Entretien souple
48
43
47
45
37
30
35
46
41
53
49
44
24
28
26
32
29
34
39
17
18
12
4
8
16
14
13
2
3
15
6
13880
17385
17386
Entretien souple
Toutes les 50 heures
Toutes les 200 heures
Toutes les 400 heures
Toutes les 800 heures
Toutes les 1600 heures
11
10
1
5
7
1
9
10
11
21
20
19
23
22
27
25
38
31
36
40
33
51
52
50
54
53
17384

NETTOYAGE

2. Soupape de décharge du filtre à air.
6. Reniflard de la transmission.
13. Cartouche externe du filtre à air.
15. Filtre décanteur de combustible.
16. Filtre à air de cabine.
20. Vidange condenstion 1er filtre à combustible (mod. 65-56, 70-56)
21. Vidange condensation filtre à combustible (mod. 55-56, 60-56).
26. Masse inférieure du filtre à air à bain d'huile.
28. Filtre de la pompe d'alimentation du combustible.
30. Filtre à air à bain d'huile. Nettoyer toutes les pièces.
37. Filtre du réservoir de direction hydrostatique.
43. Réservoir à combustible.
53. Lavage du système de refroidissement du moteur (voir page 50).
54. Lavage du système de refroidissement du moteur avec cabine (voir page 82).

REMPLACEMENT DES FILTRES

24. Premier filtre à combustible (mod. 65-56, 70-56)
27. Filtre à combustible (mod. 55-56, 60-56)
29. Filtre à huile moteur.
31. Filtre du relevage.
32. Cartouche interne du filtre à air à sec.
41. Cartouches externe et interne du filtre à air sec.
42. Deuxième filtre à combustible (mod. 65-56, 70-56)
43. Filtre à airw de cabine.

REMPLACEMENT DE L'HUILE

25. Carter moteur.
45. Direction hydrostatique.
48. Transmission et relevage.
50. Réducteurs pont avant (DT).
51. Réducteurs latéraux.
52. Carter de pont avant (DT).

PRODUIT Fiat Lubrificanti PRECONISE	OPERATIONS
Huile AMBRA SUPER GOLD	1 - 8 - 25 - 26 - 29
Huile AMBRA MULTI F	4 - 33 - 34 - 36 - 37 - 39 45 - 48 - 50 - 51 - 52
Eau et liquide «**AMBRA AGRIFLU**» (voir page 50)	3 - 53
Eau et liquide «**DP1 AREXONS**»	14
Graisse **AMBRA GR9**	17 - 18 - 19 - 22 - 23 - 35 - 40

Circuit de refroidissement du moteur

Le circuit est rempli avec un mélange d'eau et de liquide «**AMBRA AGRIFLU**». Ce liquide est anti-oxydant, anticorrosif, anti-mousse, anti-incrustant et incongelable jusqu'à:

Degrés °C	-8	-15	-25	-35
% en volume de «**AMBRA AGRIFLU**»	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 maintenir ce mélange pendant **2 ans** si pendant cette période le tracteur n'a pas totalisé **1600 heures de travail**; dans le cas contraire, il faut le remplacer après avoir effectué le lavage de l'installation.

En cas de besoin, pour se sauvegarder des pertes imprévues, remplir l'installation en versant de l'eau par le bouchon du radiateur (voir opération n. 3 du «Tableau d'entretien» joint au livret). Au dernier remplissage, faire fonctionner le moteur pendant un court instant afin d'obtenir un mélange correct.

AVERTISSEMENT

Faire réparer l'avarie et dès que vous en avez la possibilité, refaire le mélange en considérant le tableau ci-contre.

LAVAGE DU CIRCUIT

(Voir opération n. 53 du «Tableau d'entretien» joint au livret).

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

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

Purge du circuit de combustible

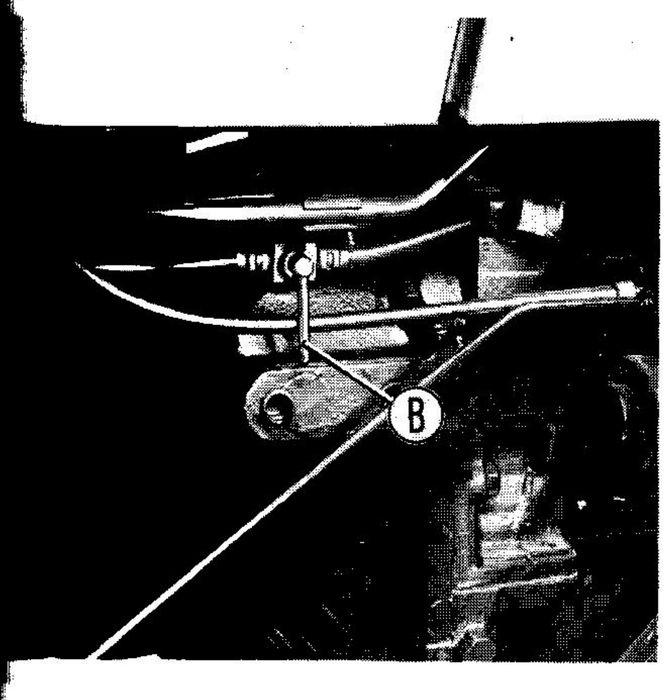
ntrée d'air dans le circuit de mbustible se manifeste durant s longues périodes d'inactivité du cteur, lorsqu'on démonte les fil- s et les tuyauteries ou lorsqu'on sse le réservoir se vider. La pré- nce d'air rend difficile le démar- e du moteur, c'est pourquoi il t le purger, le réservoir étant ncli et le robinet **B** ouvert.

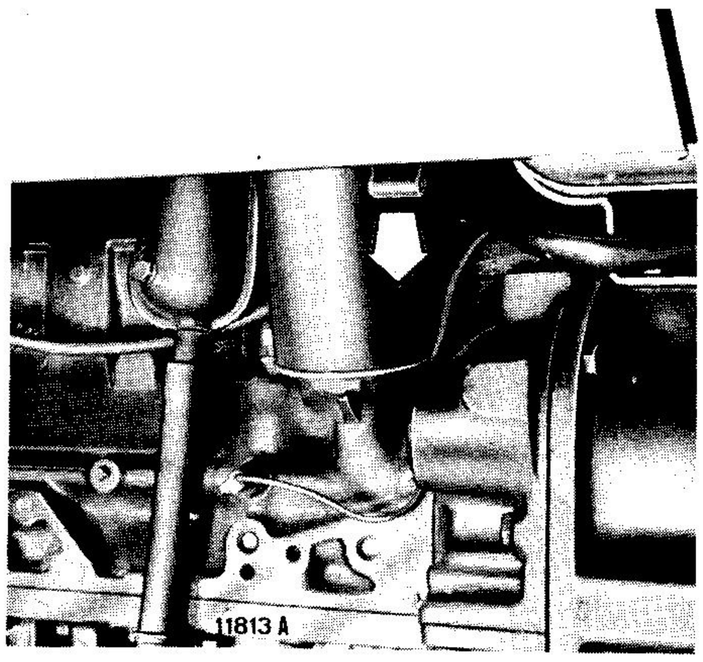
Pour accéder aux organes du moteur, déposer les côtés du capotage en les dégageant des sangles d'accrochage indiquées sur la figure.

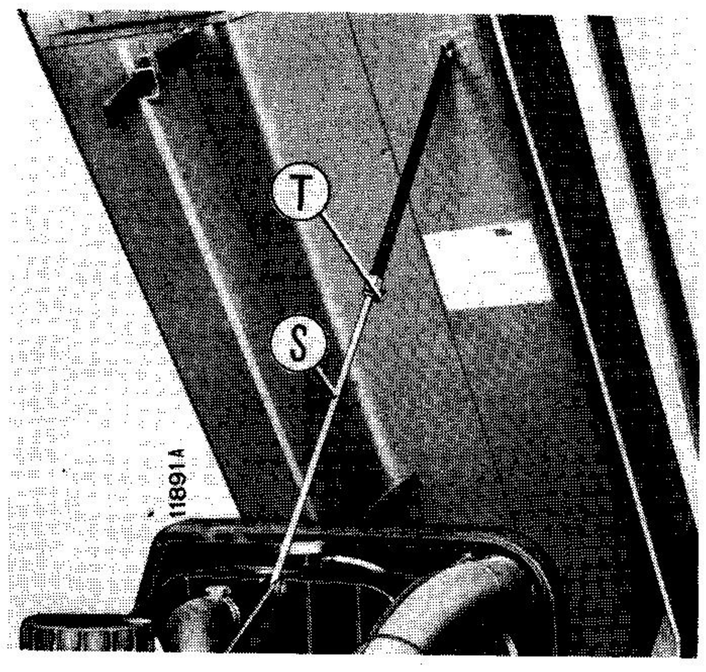
La tige télescopique **S** bloquera le capotage en position basculée, évitant des muovements accidentels de ce dernier. Pour la débloquer, actionner le poussoir **T**.

REMARQUE

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

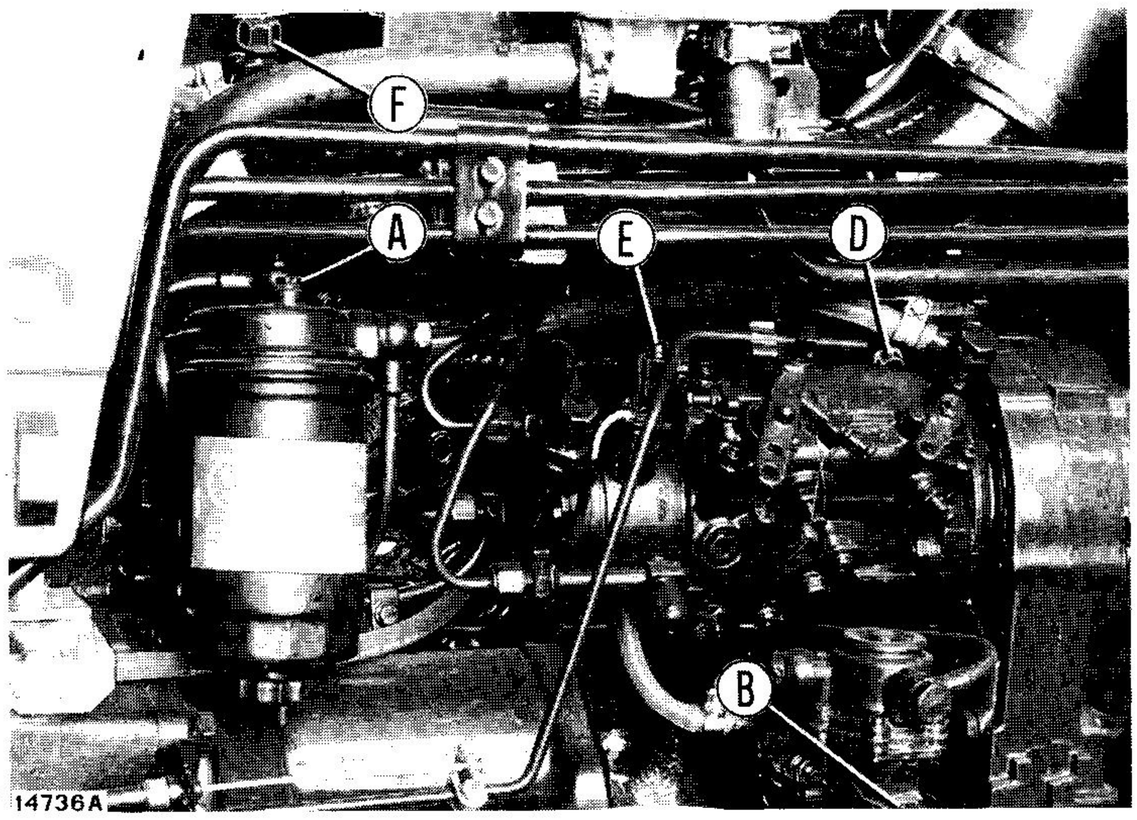






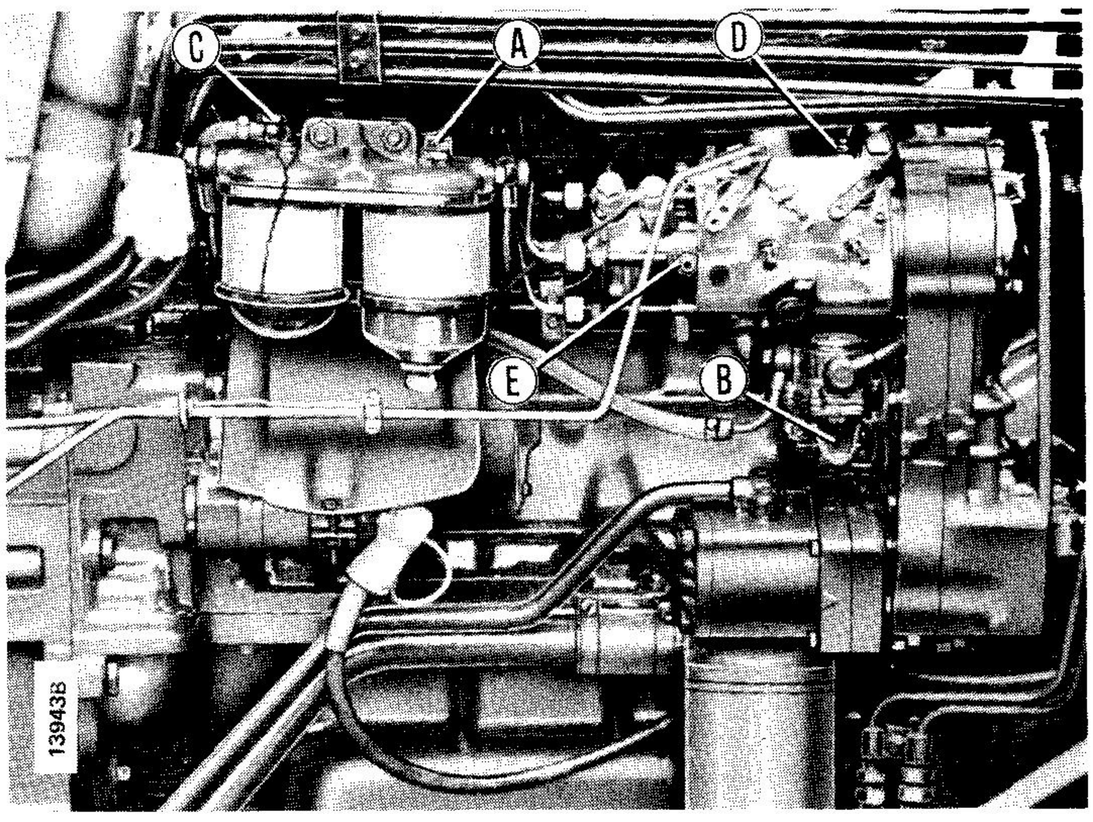
MOTEUR AVEC POMPE CAV (Mod. 55-56 et 60-56)

1. Dévisser d'environ deux tours le bouchon **A** et actionner le levier **B** jusqu'à ce que le combustible sorte sans bulle d'air du petit trou du bouchon. Revisser le bouchon.
2. Dévisser d'environ deux tours la vis **D** et le raccord **E**, desserrer complètement les trois raccords **F** des injecteurs et faire tourner le moteur au moyen du démarreur jusqu'à ce que le combustible sorte des tuyauteries sans bulle d'air. Resserrer la vis E les raccords des injecteurs, et laisser la vis **D** desserrée.
3. Démarrer le moteur et lorsque le combustible coule sans bulle d'air de la vis **D**, revisser celle-ci.



MOTEUR AVEC POMPE CAV (Mod. 65-56 et 70-56)

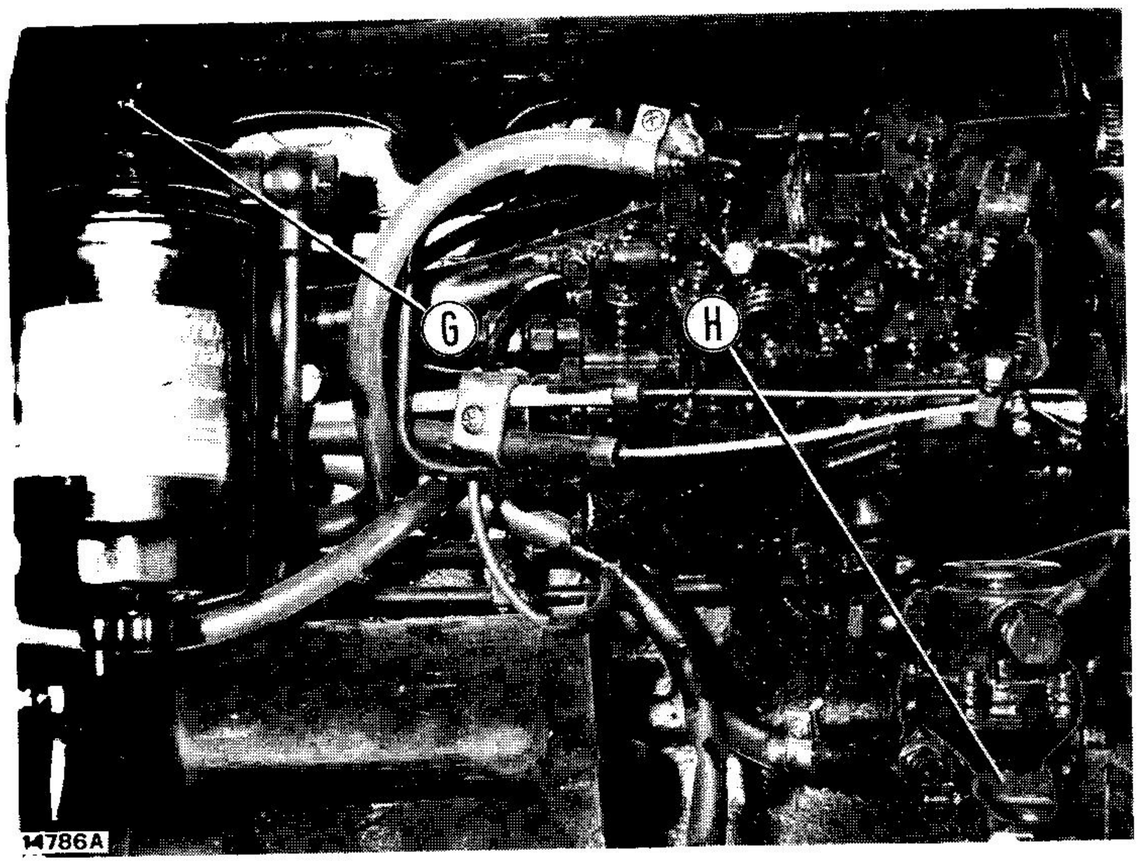
1. Dévisser d'environ deux tours le bouchon **A** et actionner le levier **B** jusq'à ce que le combustible sorte sans bulle d'air du petit trou du bouchon. Revisser le bouchon.
2. Purger de la façon décrite par le bouchon **C**.
3. Dévisser d'environ deux tours la vis **D** le raccord **E**, desserrer complètement les quatre raccords des injecteurs et faire tourner le moteur au moyen du démarreur jusqu'à ce que le combustible sorte des tuyauteries sans bulle d'air. Resserrer les raccords des injecteurs, le reccord **E** et laisser la vis **D** desserrée.
4. Démarrer le moteur et lorsque le combustible coule sans bulle d'air de la vis **D**, revisser celle-ci.



MOTEUR AVEC POMPE BOSCH
(Mod. 55-56 et 60-56)

1. Dévisser d'environ deux tours le bouchon **G** et actionner le levier **H** jusqu'à ce que le combustible sorte sans bulles d'air du petit trou de ce bouchon. Revisser le bouchon **G**.

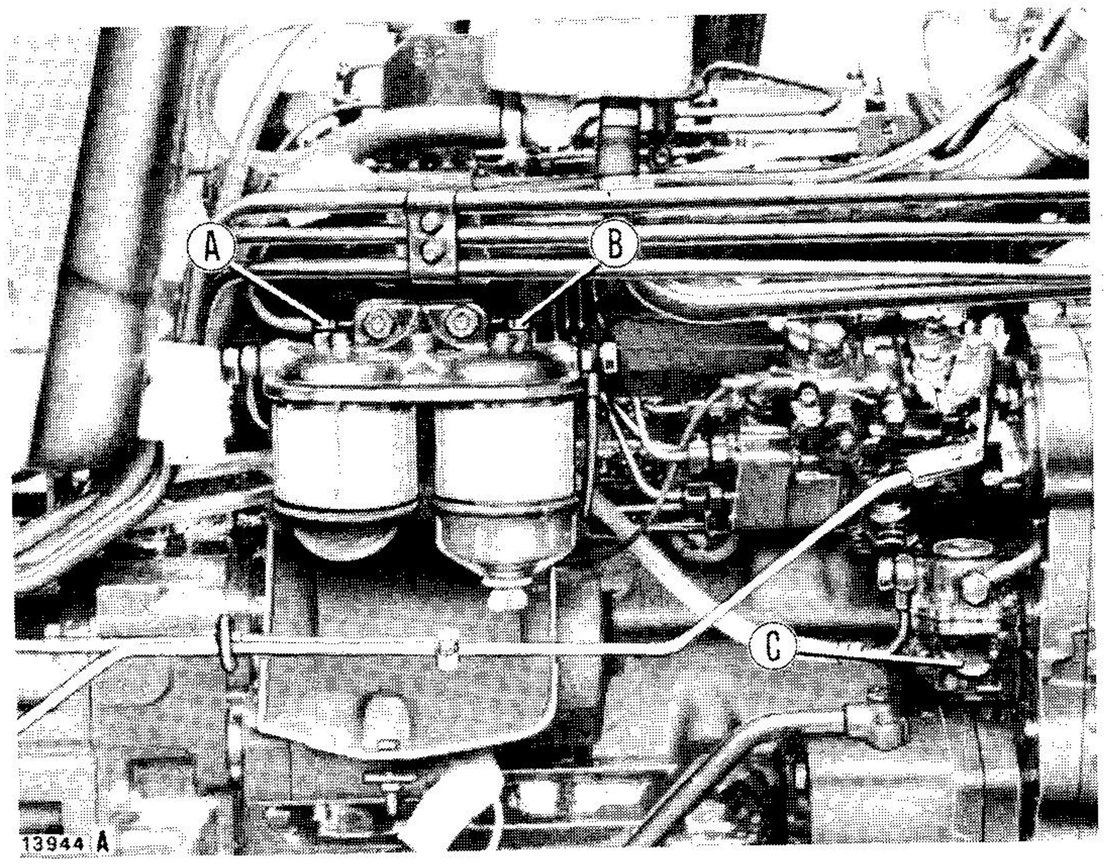
2. Après avoir revissé le bouchon, actionner à nouveau quelques coups le levier **H**.



MOTEUR AVEC POMPE BOSCH
(Mod. 65-56 et 70-56)

1. Dévisser de deux tours le bouchon **B** et actionner le levier **C** jusqu'à ce que le combustible sorte sans bulle d'air du petit trou de ce bouchon. Revisser le bouchon **B**.

2. Purger de la façon décrite par le bouchon **A.** Aprés avoir revissé le bouchon, actionner à nouveau quelques coups le levier **C**.



Installation électrique

BATTERIE

Les tracteurs sont équipés d'une batterie de 90/100 Ah (mod. 55-56/60-56), 110 Ah (mod. 65-56/70-56) ne nécessitant pas de remplissage.

Cependant vous pouvez en vérifier l'état de charge en utilisant un voltmètre digital de la manière suivante:

- brancher le voltmètre aux deux pôles de la batterie, positif avec le positif, négatif avec le négatif, et lire la tension sur l'instrument;
- comparer la valeur relevée avec les valeurs ci-dessous, pour établir l'état de charge de la batterie.

Tension (V)	Etat de charge
12,66	100%
12,45	75%
12,30	50%
12,00	25%

Lorsque le voltage est inférieur à 12,30 faire recharger la batterie.

NOTES SUR LE DEMARRAGE DU MOTEUR AVEC BATTERIE DECHARGÉE OU MANQUANTE

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.

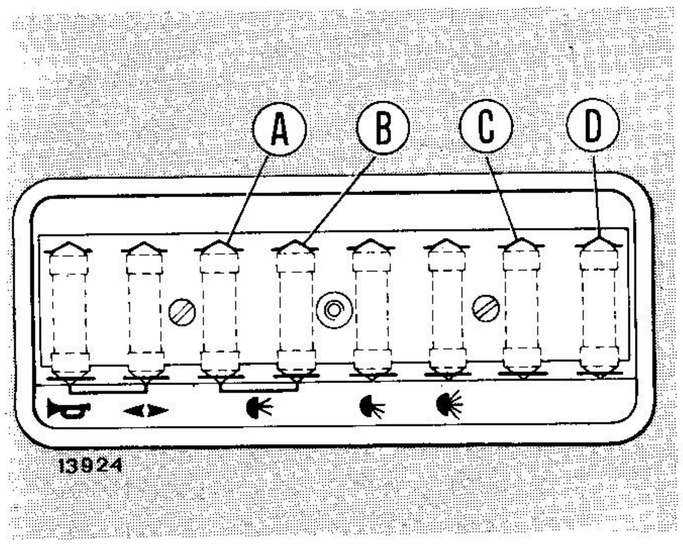
■ Si l'on doit démarrer le moteur avec une **batterie totalement déchargée** ou avec le tracteur **sans batterie**, se souvenir que:

- **il n'est pas possible** de démarrer en remorquant le tracteur, puisque le dispositif électromagnétique d'exclusion resterait engagé, empêchant le moteur de démarrer;
- **il est possible** de démarrer avec une batterie auxiliaire après avoir au préalable débranché de l'alternateur la fiche plate simple **D +**, le serre-fil **B +** et le condensateur, **mais c'est inutile** étant donné que le moteur s'arrêterait dès que l'excitation du dispositif électromagnétique d'arrêt du moteur par la batterie auxiliaire cesserait;
- **il faut éviter** de démarrer avec une batterie auxiliaire en maintenant la fiche plate simple **D+** et le condensateur branchés à l'alternateur;
- **il est nécessaire** de monter une batterie de 12 V suffisante pour permettre le démarrage et de la remplacer par la suite par la batterie prévue pour le tracteur.

■ En conditions normales, le moteur ne doit jamais fonctionner avec la fiche plate **D+**, le serre-fil **B+** et le condensateur non connectés à l'alternateur.

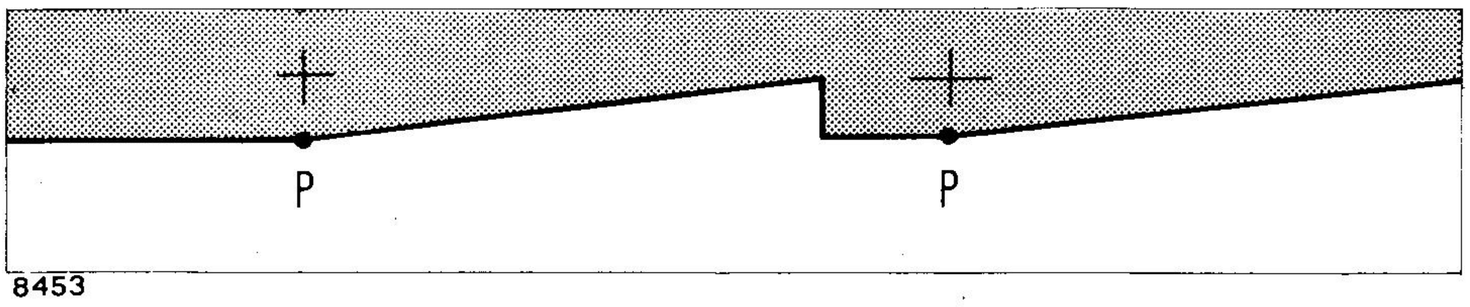
FUSIBLES

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



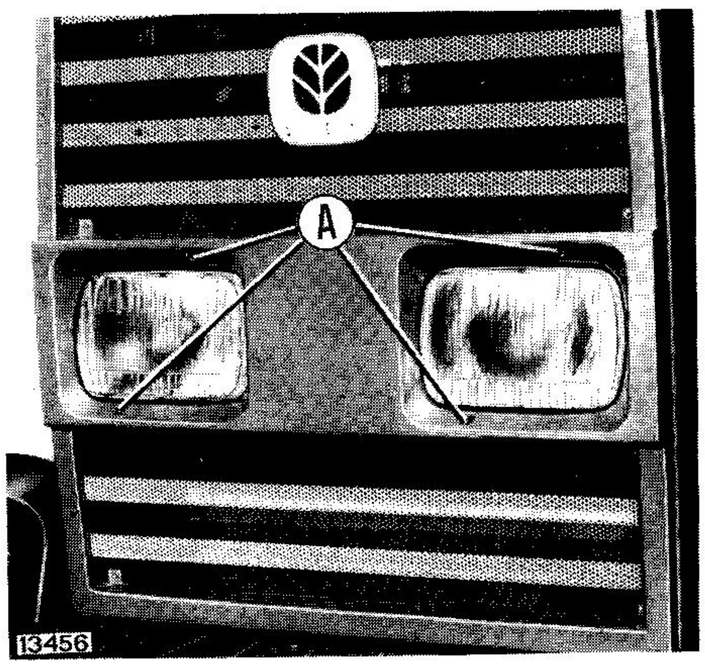
Fusibles	CIRCUITS PROTEGES	Amp.
	Dispositif magnétique d'exclusion de la pompe d'injection, filtre décanteur de combustible.	8
STOP	Avertisseur sonore, feux clignotants et stop (tracteur et remorques) et leurs témoins, indicateur de température d'eau, indicateur de niveau de combustible et témoin d'engorgement du filtre à air sec, témoin de charge batterie, témoin de pression insuffisante de l'huile moteur, signal de frein à main serré et son interrupteur.	8
A	Feu de position avant droit, feu de position arrière gauche, feu de position gauche de remorque, témoin des feux de position.	8
B	Feu de position avant gauche, feu de position arrière droit, feu de position droit de remorque, projecteur arrière, éclairage du tableau de bord.	
	Projecteurs avant en code.	8
	Projecteurs avant en phare et leur témoin.	8
C	Témoin des feux détresse et leur clignotant, prise de courant unipolaire.	16
D	Thermostarter.	16

REGLAGE DES PROJECTEURS AVANT



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

– Placer le tracteur déchargé et avec pneumatiques gonflés à la pression prescrite, sur un terrain plan et devant un mur de couleur blanche à l'ombre si possible.



– Tracer sur le mur deux croix correspondant au centre des projecteurs.

– Reculer le tracteur d'environ 5 mètres et mettre les projecteurs en code.

Les points de référence **P-P** doivent se trouver à **5 cm** en dessous des croix.

– Pour régler les bandes lumineuses, agir sur les vis dans les trous **A**.

Conseils pour l'entretien de la carrosserie

Protection contre les agents atmosphériques

NEW HOLLAND a adopté depuis longtemps toute una série de mesures visant à améliorer la protection du tracteur contre les divers éléments externes, comme ceux énumérés ci-dessous, qui peuvent amorcer des phénomènes d'altération et de corrosion:

- salinité et humidité de l'atmosphère:
- pollution atmosphérique (zones industrielles);
- action abrasive de la part de matières solides;
- utilisation du tracteur en présence de matiéres, organiques et/ou chimiques, agressives;
- détériorations physiques, telles que bossulures, abrasions ou rayures profondes.

La réponse technique à ces problèmes a été:

- utilisation de tôles ayant une résistance élevée à la corrosion;
- des systèmes et des produits de peinture tels à assurer au tracteur des qualités particulières de résistance à la corrosion et à l'abrasion;
- application de revêtements plastico-durcissables convenables aux endroits particulièrement exposés à la corrosion (bords, recouvrement et soudure de jonction des tôles);
- application de produits cireux spécifiques pour la protction du tracteur pendant son stockage à l'extérieur.

Malheureusement les agents extérieurs agissent de manière différente en rapport aux conditions ambiantes et d'emploi du tracteur. Par ce fait, en dédiant à son engin une attention adéquate, l'utilisateur peut en modifier de manière déterminante la longévité. Les consignes ci-après visent à vous permettre d'atteindre ce but.

Carrosserie et cabine

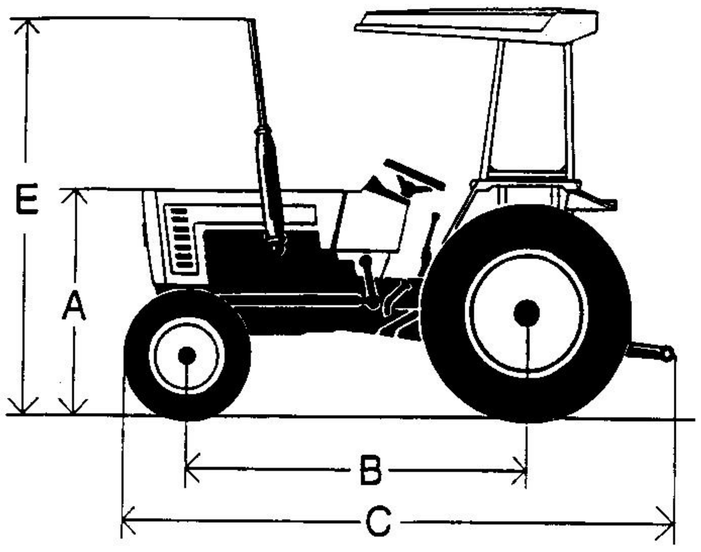
En présence d'abrasions ou de rayures creuses mettant à nu le métal en dessous, il est nécessaire d'intervenir promptement par une retouche avec des produits d'origine de la façon suivante:

- poncer à la toile émeri la partie concernée;
- appliquer une couche d'impression;
- laisser sécher, puis frotter légèrement avec de la toile émeri;
- appliquer la peinture;
- polir finalement avec du polish.

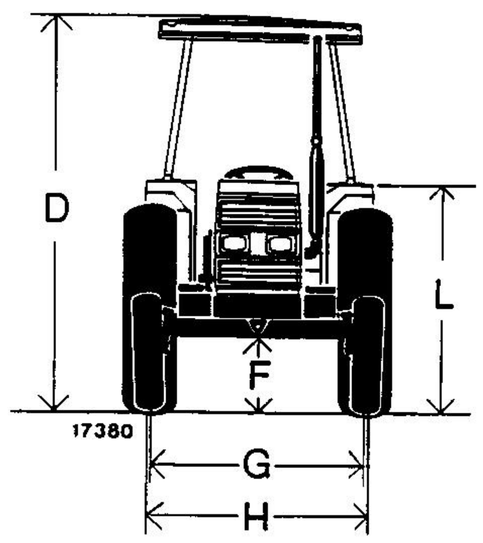
L'entretien ordinaire de la peinture est assuré par lavage, dont la périodicité est fonction des conditions d'emploi et du milieu. Dans les zones caractérisées par la pollution atmosphérique et au bord de la mer les lavages seront plus fréquents. Par contre, ils devront être effectués aussitôt après l'utilisation du tracteur en présence de matières organiques ou chimiques. Utiliser un jet d'eau à faible pression, frotter à l'eponge avec une solution détergente (2 à 4% de shampoo dans de l'eau), en ayant soin de rincer souvent l'éponge, puis rincer soigneusement le tracteur et le sécher par jet d'air ou avec une peau de daim. Eviter de laver le tracteur après qu'il est resté au soleil ou avec son capot encore chaud, pour ne pas préjudicier le brillant de sa peinture.

Pour mieux protéger la peinture, il est de bonne règle d'effectuer de temps en temps un polissage avec des produits exprès (cires au silicone) et, lorsque la peinture tend à devenir mate, on peut au contraire agir avec de la cire polish, qui assure également une légère action abrasive.

CARACTERISTIQUES



Montages pneumatiques standard	Modeles			
	55-56	60-56	65-56	70-56
avant	6.00-16	7.50-16	7.50-16	7.50-16
arrière	12.4-32	16.9-28	16.9-30	16.9-30



Dimensions	55-56	60-56	65-56	70-56
A mm	1430	1430	1470	1470
B mm	2052	2052	2167	2203
C mm	3200	3200	3435	3470
D mm	2290	2290	2320	2320
E mm	2360	2360	2390	2390
F mm	495	495	535	535
G mm	1315÷1915	1315÷1915	1415÷1915	1415÷1915
H mm	1400÷2000	1400÷2000	1400÷2000	1400÷2000
L mm	1465	1465	1495	1495

Poids avec pneumatiques standard

En ordre de travail, avec relevage hydraulique équipé de dispositif d'attelage des outils et de crochet d'attelage:

55-56	2010 kg
60-56	2100 kg
65-56	2360 kg
70-56	2440 kg

– Comme ci-dessus avec 10 masses avant et 6 anneux sur les roues arrière:

55-56	2750 kg
60-56	2840 kg
65-56	3100 kg
70-56	3180 kg

Note: Montages pneumatiques standard (voir page 58).

Modèles	55-56	60-56	65-56	70-56
Moteur Type		FIAT		
– pompe CAV	8035.06.307	8035.05.307	8045.06.320	8045.06.307
– pompe BOSCH	8035.06.206	8035.05.206	8045.06.220	8045.06.206
Cycle Diesel, 4 temps à injection directe	–			
Nombre de cylindres ...	3		4	
Alésage ..... mm	100×115	104×115	100×115	
Cylindrée totale ....cm³	2710	2931	3613	
Taux de compression ..	17:1			
Puissance au volant DGM/DIN kW	40,4	44,1	47,8	55,5
Puissance au volant DGM/DIN CV	55	60	65	70
Régime correspondant ..... tr/mn	2500			
Régime de couple maximal .... tr/mn	1400	1500	1400	1500

VITESSES - En km/h, avec moteur au régime de puissance maximale

Vitesses	Pneumatiques arrière				
	55-56			60-56	
	13.6-28	12.4-32	16.9-28	12.4-36	12.4-32 14.9-28
1re Lente	2,5	2,6	2,7	2,8	2,6
2me »	3,7	3,9	4,1	4,2	3,9
3me »	5,4	5,7	5,9	6,1	5,7
4me »	7,0	7,4	7,7	7,9	7,4
1re Rapide	8,9	9,3	9,7	10,0	9,3
2me »	13,3	14,0	14,6	15,1	14,0
3me »	19,5	20,5	21,4	22,1	20,5
4me »	25,2	26,5	27,7	28,5	26,5
1re AR	3,5	3,7	3,9	4,0	3,7
2me AR	12,7	13,4	14,0	14,4	13,4

Vitesses	Pneumatiques arrière				
	65-56			70-56	
	14.9-30	12.4-36	16.9-30	12.4-36	14.9-30
1re Lente	2,7	2,8	2,9	3,0	3,0
2me »	4,0	4,2	4,3	4,5	4,5
3me »	5,9	6,1	6,3	6,5	6,6
4me »	7,6	7,9	8,1	8,4	8,5
1re Rapide	9,7	10,0	10,3	10,7	10,7
2me »	14,5	15,1	15,5	16,0	16,2
3me »	21,3	22,1	22,6	23,5	23,7
4me »	27,5	28,5	29,3	30,4	30,6
1re AR	3,9	4,0	4,1	4,3	4,3
2me AR	13,9	14,4	14,8	15,3	15,4

Distribution

A soupapes en tête.
Données de distribution:

- **Admission** { overture avant le PMH 12°; fermeture après le PMB 31° }
- **Echappement** { ouverture avant le PMB 50°; fermeture après le PMH 16° }

- Jeu entre soupapes et culbuteurs pour le contrôle du calage .... 0,45 mm

- Jeu entre soupapes et culbuteurs pour le fonctionnement du moteur à froid:
  - admission ..... 0,30 mm
  - échappement ..... 0,30 mm

Alimentation

Pompe d'alimentation à double membrane sur renvoi de commande de pompe d'injection.

Pompe d'injection à distributeur rotatif:

CAV
- DPS 8522A (55-56 60-56)
- DPS 8520A (65-56 70-56)

BOSCH
- VE3/11F1250 (55-56 60-56)
- VE4/11F1250 (65-56 70-56)

à régulateur de vitesse tous régimes à masses centrifuges et variateur automatique d'avance.
Filtrage du combustible par un filtre à crépine dans la pompe d'alimentation, un filtre à cartouche remplaçable avec séparateur d'eau (mod. 55-56, 60-56) et deux filtres (mod. 65-56, 70-56) à cartouche remplaçable en série en sortie de la pompe d'injection (le premier filtre avec séparateur d'eau).

Filtre décanteur du combustible sur demande.
Filtre à air à bain d'huile ou à sec à double cartouche, tous les deux munis d'un préfiltre centrifuge avec décharge automatique de la poussière.

Sur demande, filtre à air sec Donaspin, avec dépoussiéreur automatique.

Calage de la pompe d'injection sur le moteur:

- pompe BOSCH
  4° ± 1° (65-56 70-56)
  6° ± 1° (55-56 60-56)
- pompe CAV
  0 ± 1°

} avant le PMH du cylindre n° 1 en compression (début de refoulement)

Ordre d'injection:
- 55-56 60-56 1 - 2 - 3
- 65-56 70-56 1 - 3 - 4 - 2

Injecteurs avec pulverisateur à:
- 3 trous (60-56):
- 4 trous (55-56, 60-56, 70-56)

tares à:
- avec pompe BOSCH 230-238 bar (235-243 kg/cm²)
- avec pompe CAV 260–268 bar (265–273 kg/cm²).

Lubrification
Sous pression par pompe à engrenages.
Dépuration de l'huile: filtre à crépine sur l'aspiration de la pompe et filtre à cartouche changeable sur le retour au moteur.
Pression de graissage, moteur chaud et à régime maximal:
..... 2,9 à 3,9 bar (3 à 4 kg/cm²)

Refroidissement
A eau, à circulation forcée par pompe centrifuge.
Radiateur à 3 rangées (mod. 55-56, 60-56) ou 4 rangées (mod. 65-56, 70-56) de tubes verticaux en fer. Ventilateur aspirant, fixé sur le même arbre que celui de la pompa à eau. Circulation d'eau réglée par thermostat entre le moteur et le radiateur.

TRANSMISSION

Embrayage
Bidisque de 11'' à sec, à commandes séparées: à pédale pour l'avancement, à levier à main pour la prise de force.
Composition des disques: organique.

Boîte de vitesses
A engrenages toujours en prise, quatre rapports avant et une marche arrière. Réducteur épicycloïdal de sélection des gammes lente et rapide, donnant au total 8 vitesses avant et 2 marches arrière.
Dispositifs synchroniseurs des 3ème et 4ème vitesses de chaque gamme.

Transmission arrière
Couple conique (rapport de réduction 12/47) et différentiel avec dispositif de blocage commandé par pédale et déblocage automatique.
Réducteurs finals en cascade.

Prise de force
Totalement indépendante:
– 540 tr/mn avec moteur tournant à 1967 tr/mn.
Proportionnelle à l'avancement (voir page 25).
Commande manuelle: levier de commande de l'embrayage et levier de crabotage de la prise de force.
Sens de rotation: horaire, tracteur vu de l'arrière.

RELEVAGE HYDRAULIQUE
A effort et à position contrôlés avec dispositif de réglage de la sensibilité et de la vitesse de descente des bras. Contrôle de l'effort par le 3eme point (ressort à lame).
Dispositif à poussoir *Lift-O-Matic* pour levage et descente rapides des bras de traction.
Prise d'huile dans la transmission par pompe à engrenages entraînée directement par le moteur:
– type **NEW HOLLAND** ..... A 31
– vitesse de la pompe, moteur tournant au régime de puissance maximale ..... 2328 tr/mn
– débit correspondant dm³/mn l/mn) 32,8
– tarage de la soupape limitatrice de pression: 190 bar (194 kg/cm²)

Dispositif d'attelage 3 points catégories 1 et 2.

Sur demande, il est possible de monter un ou deux distributeurs auxiliaires convertibles et un distributeur pour freinage hydraulique des remorques.

ESSIEU AVANT

Oscillant au centre, télescopique à structure en U renversé.
Reglage de la voie par coulissement des barres de l'essieu. Total 7 voies.

ROUES AVANT

Jantes et voiles de roues en tôle et soudés.

Mod. 55-56

Dimensions des pneumatiques	Nbre plis	Jantes correspondantes
6.00-16	6/8	4.00-16''
7.50-16	6/8	W5.50F - 16''

Mod. 60-56 65-56 70-56

Dimensions des pneumatiques	Nbre plis	Jantes correspondantes
7.50-16	6/8	5.50F-16''

ROUES ARRIERE

Roues en deux pièces: voile de roue en tôle et jante de pneumatique.
Réglage de la voie par variation de l'accouplement entre les jantes et les voiles et entre ces derniers et les moyeux de roues (7 écartements au total).

Dimensions des pneumatiques	Nbre plis	Jantes correspondantes
13.6-28 (1)	A8	W12-28''
12.4-32 (1) (2)	A8	W11-32''
12.4-36 (2) (3) (4)	A8	W11-36''
14.9-28 (1) (2)	A8	W13-28''
16.9-28 (2)	A8	W15L-28''
14.9-30 (1) (3) (4)	A8	DWW13-30''
16.9-30 (3) (4)	A8	DWW14-30''

(1) Mod. 55-56
(2) Modd. 60-56
(3) Modd. 65-56
(4) Mod. 70-56
A8 - Dimension disponible pour les terrains compacts.

Montages conseillés pour avoir le tracteur horizontal:

Avant		Arrière
Mod. 55-56		
6.00-16	avec	13.6-28
6.00-16	avec	12.4-32
7.50-16	avec	14.9-30
Mod. 60-56		
7.50-16	avec	14.9-28
7.50-16	avec	12.4-32
7.50-16	avec	12.4-36
7.50-16	avec	16.9-28
Mod. 65-56		
7.50-16	avec	12.4-36
7.50-16	avec	14.9-30
7.50-16	avec	16.9-30
Mod. 70-56		
7.50-16	avec	16.9-30
7.50-16	avec	12.4-36
7.50-16	avec	14.9-30

DIRECTION
Volant au centre du tracteur. Direction à circulation de billes ou à commande hydraulique avec circuit indépendant (voir page 68).

Rayon minimum de braquage sans serrer les frein ..... 3,4 m

FREINS DE TRAVAIL
A disques à bain d'huile montés sur les demi-arbres du différentiel.
Commande mécanique par pédales séparées.
Accouplement des pédales pour le freinage simultané en marche sur route.

FREIN DE STATIONNEMENT ET DE SECOURS
Indépendant, agissant sur les freins de travil, commandé par un levier à main placé à la droite du poste de conduite.

CARROSSERIE ET POSTE DE CONDUITE
Capotage intégral rabattable.
Ailes partiellement enveloppantes et portantes pour le montage du cadre de sécurité.
Réservoir à combustible placé devant le poste de conduite.

Siège
Capitonné, à parallélogramme et amortisseur hydraulique: flexibilité et suspension réglables.

ATTELAGE
- Barre à trous.
- Barre d'attelage oscillante.
- Crochet arrière rigide réglable en hauteur.
- Crochet avant pour manoeuvres.

INSTALLATION ELECTRIQUE

Tension ..... 12 V

Alternateur
Puissance maximale au régime nominal du moteur, environ ... 400 W
Régulateur électronique de tension incorporé.

Batterie
Sans entretien, 12 V; capacité 90/100 Ah (mod. 55-56 60-56) ou 110 Ah (mod. 65-56 70-56).

Démarreur
Puissance de 2,5 kW, avec enclenchement électromagnétique.

Appareils d'éclairage
Deux phares avant à faisceau asymétrique avec lampe de 45/40 W à lumière blanche ou jaune.
Deux lanternes avant comprenant:
- feu de position (lampe de 5 W) avec verre blanc;
- feu de direction (lampe de 21 W) avec verre orangé.

Deux feux arrière comprenant:
- feu de position (lampe de 5 W) avec verre rouge;
- feu de direction (lampe de 21 W) avec verre orangé;
- feu de stop (lampe de 21W) avec verre rouge;
- feu d'éclairage de la plaque.

Catadioptres arrière rouges.

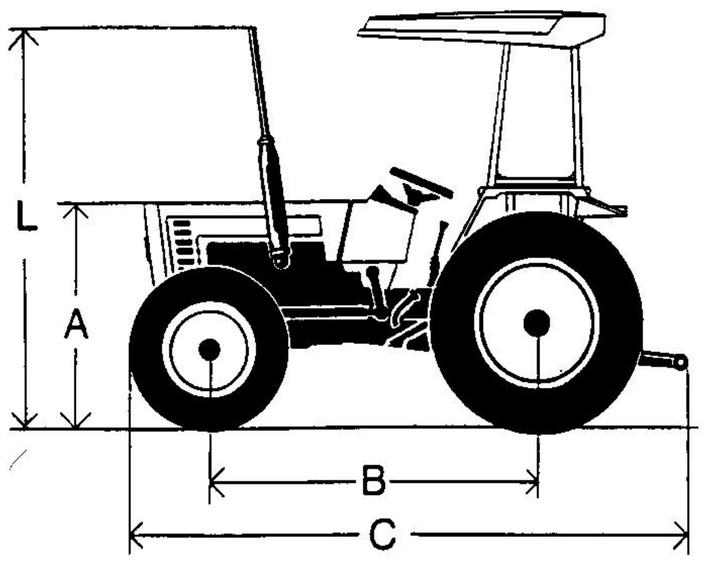
Instruments et accessoires
- Tableau de bord à plusieurs indications (voir page 17).
- Prise de courant DIN à 7 pôles.
- Prise de courant unipolaire.
- Thermostarter.
- Clignotants d'urgence (fex de détresse) du tracteur et des remorques.
- Phare arrière (lampe de 35 W).

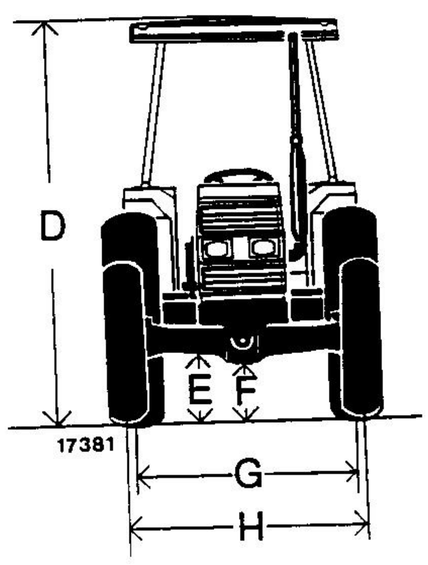
55-56 DT 60-56 DT 65-56 DT 70-56 DT

lift-O-matic

Caractéristiques

Différences par rapport aux modèles 2RM voir page 58





Montages pneumatiques standard	Modèles			
	55-56DT	60-56DT	65-56DT	70-56DT
Avant	11.2-20	11.2-20	9.5-24	11.2-24
Arrière	12.4-32	16.9-28	14.9-30	16.9-30

Poids en ordre de marche	Modèles			
	55-56DT	60-56DT	65-56DT	70-56DT
Sans lestage	2220	2320	2600	2700
Avec lestage	2960	3060	3340	3440

Dimensions	55-56DT	60-56DT	65-56DT	70-56DT
A mm	1420	1420	1445	1445
B mm	2012	2012	2127	2163
C mm	3275	3275	3525	3560
D mm	2290	2290	2320	2320
E mm	380	380	405	405
F mm	320	320	345	345
G mm	1315÷1915	1315÷1915	1415÷1915	1415÷1915
H mm	1445÷1875	1445÷1875	1445÷1875	1445÷1875
L mm	2350	2350	2375	2375

PONT AVANT

Oscillant au centre, à articulations et arbre de transmission coaxiaux placés sur l'axe longitudinal du tracteur.

Arbre de transmission sans joint de cardan.

Différentiel à deux satellites:

- rapport de réduction du couple conique 9/38

Réducteurs épicycloïdaux dans les moyeux de roues.

Groupe de renvoi à engrenages droits sur la transmission.

PNEUMATIQUES AVANT

Roues en deux pièces: voile en tôle et jante de pneumatique.

Réglage de la voie par variation de l'accouplement entre jantes et voiles et entre ces derniers et les moyeux de roues (5 voies au total).

Mod. 55-56DT

Dimensions des Pneus	Nbre plis	Jantes correspondantes
8.3-24	8	W8-24''
8.00-20	6	6.00S-20''
9.5-20	8	W8-20''
11.2-20	A8	W9-20''
12.4R-20	A8	W9-20''

Mod. 60-56DT

Dimensions des Pneus	Nbre Plis	Jantes correspondantes
12.4-20	A8	W9-20''
11.2-20	A8	W9-20''
9.5-24	A8	W8-24''
8.3-24	A8	W8-24''

Mod. 65-56DT

Dimensions des Pneus	Nbre Plis	Jantes correspondantes
12.4R-20	A8	W9-20''
9.5-24	A8	W8-24''
11.2-24	A8	W10-24''

Dimensions des Pneus	Nbre Plis	Jantes correspondantes
9.5-24	A8	W8-24''
11.2-24	A8	W10-24''
12.4R-20	A8	W9-20''

Montages conseillés pour avoir le tracteur horizontal

Avant		Arrière
Mod. 55-56DT		
8.3-24	avec	12.4-32
11.2-20	avec	12.4-32
8.00-20	avec	13.6-28
9.5-20	avec	13.6-28
12.4R-20	avec	14.9-30
11.2-20	avec	14.9-28
Mod. 60-56DT		
12.4-20	avec	16.9-28
8.3-24	avec	12.4-32
11.2-20	avec	14.9-28
9.5-24	avec	12.4-36
11.2-20	avec	12.4-32
Mod. 65-56DT		
9.5-24	avec	12.4-36
12.4R-20	avec	14.9-30
11.2-24	avec	16.9-30
Mod. 70-56DT		
9.5-24	avec	12.4-36
12.4R-20	avec	14.9-30
11.2-24	avec	16.9-30
11.2-24	avec	12.4-36

DIRECTION

Volant au centre du tracteur.
Direction à circulation de billes ou à commande hydrostatique avec circuit indépendant.
Filtre à huile: à cartouche métallique, incorporée dans le réservoir d'huile.
Pompe d'alimentation à engrenages actionnée directement par le moteur à travers les pignons de la distribution:

- type FIAT C25
- régime de la pompe, moteur au régime de puissance maximale: ..... 2328 tr/mn
- débit correspondant: .....26,4 dm^3/mn (litres/mn)
- targe de la soupape limitatrice de pression:
  - modèle 2 RM ..... 100 bar (102 kg/cm^2)
  - modèle 4 RM .....125 bar (127,5 kg/cm^2)

Rayon minimum de braquage sans serrer les freins:

- avec pont avant craboté .4,1 m

UTILISATION DE LA TRACTION AVANT

La traction avant a pour but d'augmenter l'adhérence sur terrain, les avantages qui en découlent sont particulièrement appréciables quand le tracteur travaille sur terrain accidenté, boueux, glissant, en labour en pente ou, de toute façon, en mauvaises conditions.

Effectuer le crabotage et le décrabotage du pont avant avec le levier **A** et le tracteur avançant lentement et si possible avec moteur en décélération; éviter cependant de l'effectuer en plein effort.

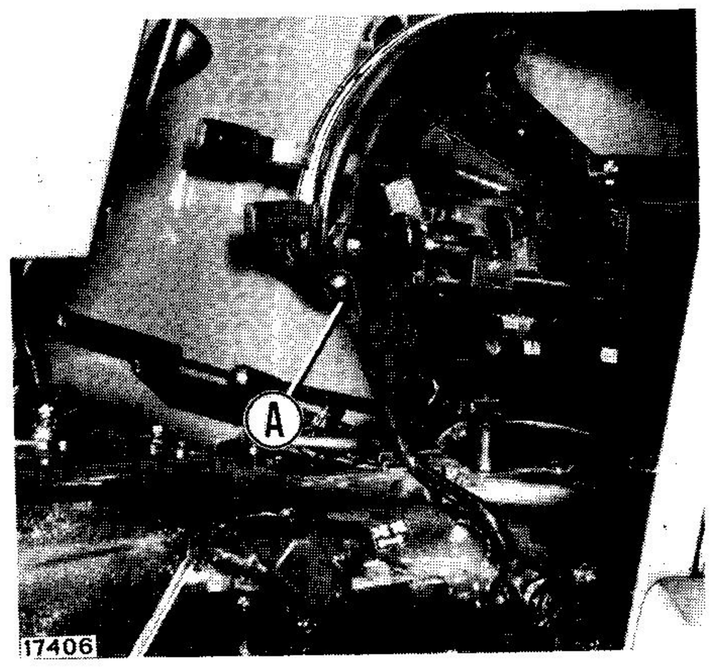
Si en marche rectiligne la manoeuvre s'avère malaisée, braquer légèrement dans les deux sens tout en maintenant l'action sur la poignée, jusqu'à ce que la commande soit réalisée.

REMARQUE

Ne pas craboter le pont avant en transports sur routes pour ne pas accélérer l'usure des pneumatiques avant. Une usure anormale des pneumatiques peut aussi être due à des pressions de gonflage différentes de celles prescrites.

A. Levier de crabotage/décrabotage de la double traction.

- **Traction avant enclenchée** (levier **A** en arrière).
- **Traction avant décrabotée** (levier **A** poussé en avant).

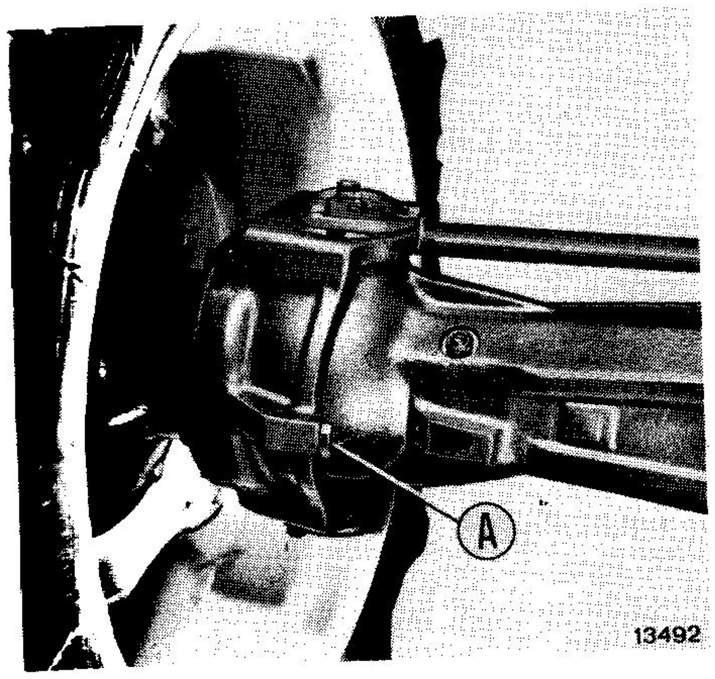


REGLAGE DE LA VOIE AVANT

Les voiles des roues avant peuvent être montés avec la cambrure tournée vers l'intérieur ou vers l'extérieur.

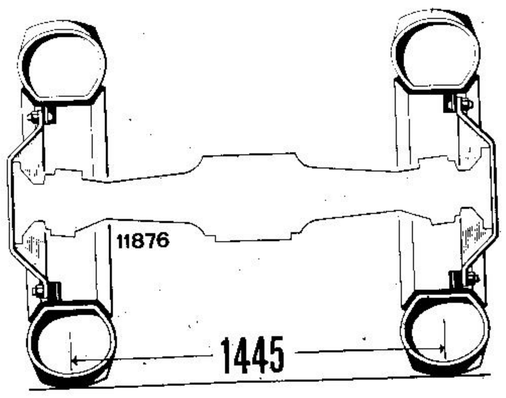
Pour chacune de ces positions des voiles, on peut obtenir des voies de largeur différente comme illustré.

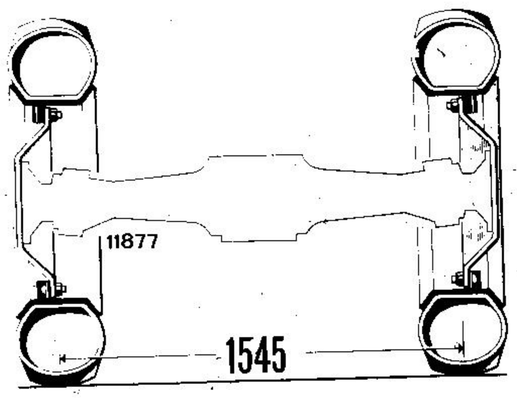
Lors du changement des voies avant faire attention que la pointe formée par les nervures des pneumatiques demeure orientée dans le sens de rotation en marche avant, indiqué par une flèche sur l'enveloppe des pneumatiques.

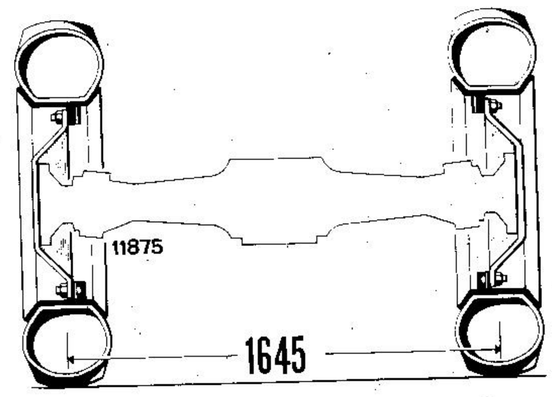


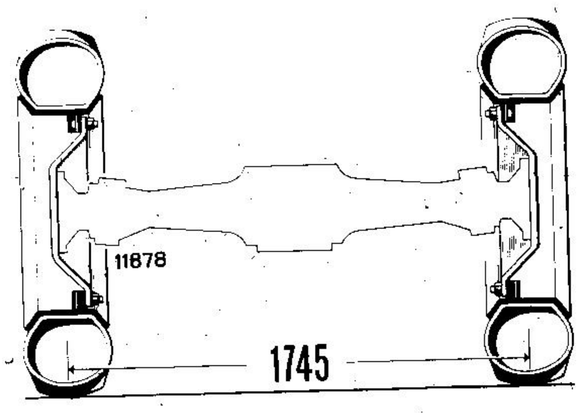
On peut augmenter l'angle de braquage en retirant la vis de limitation **A** sur le pont, en partant de la voie minimale de 1445 mm, avec tous les types de pneus avant prévus.

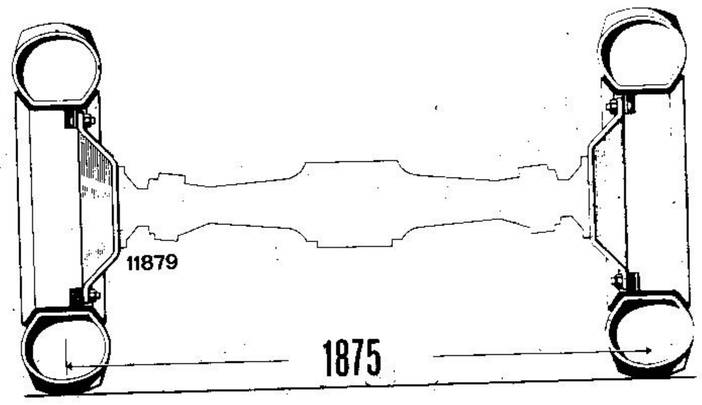
– Le couple de serrage des écrous de fixation de la jante au disque est de 245 m.N - 25 m/kg.
– Le couple de serrage des vis de fixation de la roue directrice au moyeu est de 255 m.N - 26 m/kg.



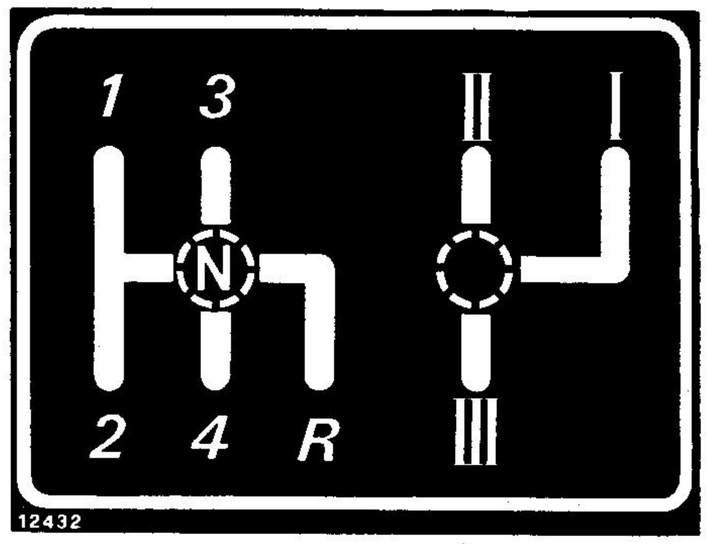








TRACTEUR A «12 VITESSES»



La tracteur est équipé d'un réducteur épicycloïdal supplémentaire, couplé à la boîte à 8 vitesses du tracteur; il permet d'obtenir 12 vitesses avant et 3 marches arrière.

Pour passer d'une gamme à une autre, débrayer l'avancement, arrêter le tracteur et déplacer le levier du réducteur dans la position désirée.

Pour passer d'une vitesse à une autre de la même gamme, agir sur le levier des vitesses après avoir débrayé.
Le passage des 3ème et 4ème vitesses de chaque gamme est facilité par des synchroniseurs.

Pour enclencher la marche arrière **R**, arrêter le tracteur.

CARACTERISTIQUES

Différences par rapport aux modèles standard voir pages 58 et 66.

Le **poids** augmente de 10 kg par rapport au modèle à 8 vitesses.

Positions du levier des vitesses

R **Marche arrière**

N **Point mort**

Positions du levier de réducteur

I **Gamme rampante**

II **Gamme moyenne**

III **Gamme rapide**

Point mort

[illegible] avec moteur au régime de puissance maximale.

Vitesses	Pneumatiques arrière				
	55-56		60-56		
	13.6-28	12.4-32	16.9-28	12.4-36	12.4-32 14.9-28
1re Rampante	0,8	0,8	0,9	0,9	0,8
2e »	1,2	1,3	1,3	1,4	1,3
3e »	1,8	1,8	1,9	2,0	1,8
4e »	2,3	2,4	2,5	2,6	2,4
1re Lente	2,5	2,6	2,7	2,8	2,6
2e »	3,7	3,9	4,1	4,2	3,9
3e »	5,4	5,7	5,9	6,1	5,7
4e »	7,0	7,4	7,7	7,9	7,4
1re Rapide	8,9	9,3	9,7	10,0	9,3
2e »	13,3	14,0	14,6	15,1	14,0
3e »	19,5	20,5	21,4	22,1	20,5
4e »	25,2	26,5	27,7	28,5	26,5
1re AR Rampante	1,1	1,2	1,2	1,3	1,2
2e AR Lente	3,5	3,7	3,9	4,0	3,7
3e AR Rapide	12,7	13,3	14,0	14,4	13,4

VITESSES

En km/h, moteur an regime de puissance maximale.

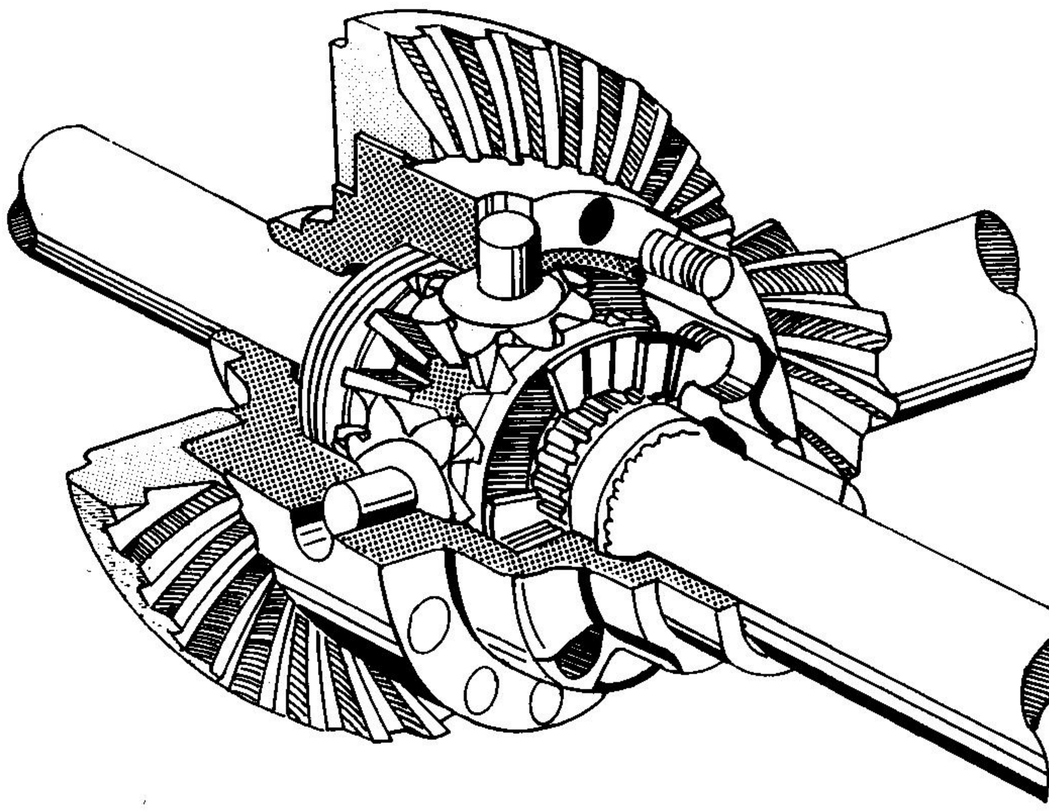
Vitesses	Pneumatiques arrière				
	65-56		70-56		
	14.9-30	12.4-36	16.9-30	12.4-36	14.9-30
1re Rampante	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0
2me »	1,3	1,4	1,4	1,4	1,4
3me »	1,9	2,0	2,0	2,1	2,1
4me »	2,5	2,6	2,6	2,7	2,7
1re Lente	2,7	2,8	2,9	3,0	3,0
2me »	4,0	4,2	4,3	4,5	4,5
3me »	5,9	6,1	6,3	6,5	6,6
4me »	7,6	7,9	8,1	8,4	8,5
1re Rapide	9,7	10,0	10,3	10,7	10,7
2me »	14,5	15,1	15,5	16,0	16,2
3me »	21,3	22,1	22,6	23,5	23,7
4me »	27,5	28,5	29,3	30,4	30,6
1re AR Rampante	1,2	1,3	1,3	1,4	1,4
2me AR Lente	3,9	4,0	4,1	4,3	4,3
3me AR Rapide	13,9	14,4	14,8	15,3	15,4

TRACTEUR DT avec Différentiel Auto-bloquant LIM-SLIP

Le différentiel avec blocage à patinage limité (LIM-SLIP), du type à 2 satellites, comporte deux embrayages multidisques calés entre les pignons planétaires et le boîtier de différentiel.

Ce dispositif de blocage du différentiel, entièrement automatique, ne comporte aucune intervention manuelle et permet de réduire de beaucoup le patinage des roues à la suite d'une perte d'adhérence, sans toutefois l'éliminer tout à fait.

La différence de tours se manifestant entre les pignons planétaires et le boîtier du différentiel lorsqu'une roue commence à patiner à la suite d'une perte d'adhérence, est entravée par les embrayages, dont les empilages sont comprimés par des poussées axiales amorcées par l'action des couples transmis par le couple conique aux pignons planétaires à travers les dents des 2 pignons satellites.

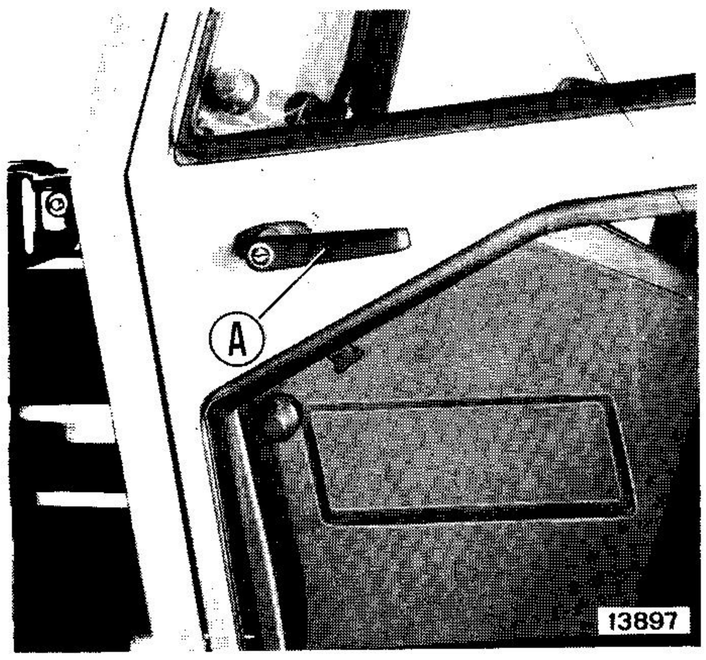


Ces couples peuvent être différents suivant la nature du sol et la trajectoire parcourue par le tracteur, et ils peuvent varier d'intensité, ce qui détermine proportionnellement des forces axiales sur les embrayages tendant à solidariser les pignons planétaires avec le boîtier de différentiel et à permettre au pont de surmonter les aspérités du terrain.

TRACTEUR avec cabine réchauffée et ventilée

Cette section du livret traite exclusivement de l'utilisation de la cabine réchauffée et ventilée et des caractéristiques de construction qui diffèrent par rapport au modèle standard.

Pour les autres instructions, se reporter aux chapitres respectifs du livret et au tableau d'entretien joint à celui-ci.

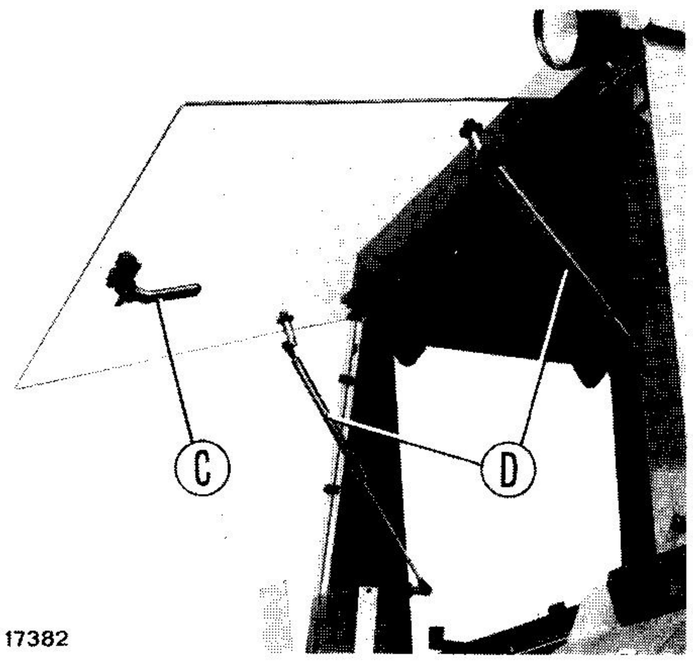


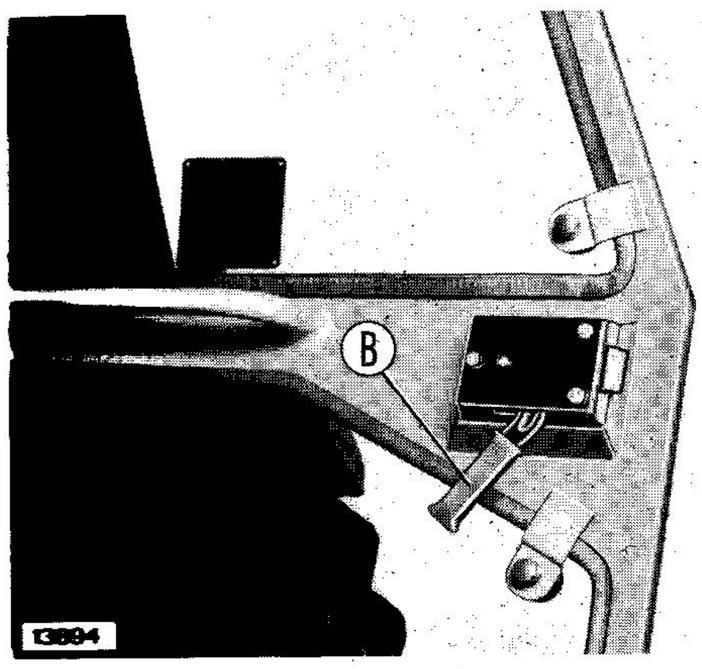
PORTES

Ouverture de l'extérieur. La serrure étant déverrouillée, actionner la poignée **A**.

Ouverture de l'intérieur. Pousser en avant le levier **B**.

Verrouillage de l'extérieur. Les deux portes sont munies de serrures à clé, ce qui permet la fermeture aussi bien du côté droit que du côté gauche.



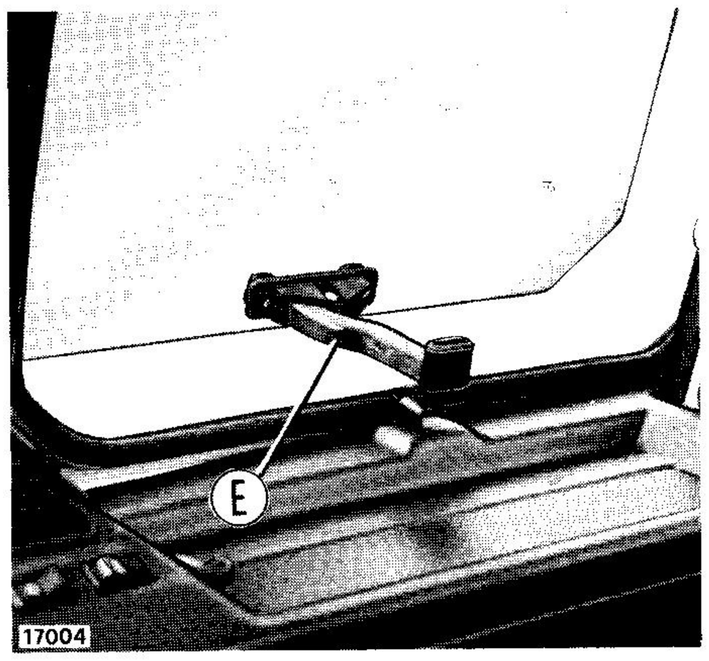


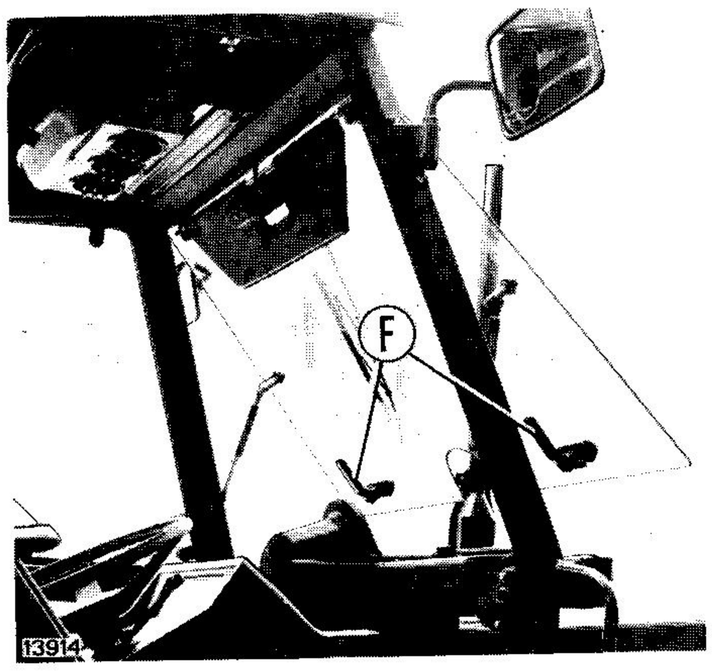
LUNETTE ARRIERE

Pour l'ouvrir, pousser la poignée **C**.
La lunette est maintenue ouverte par les amortisseurs **D**.

VITRES LATERALES OUVRANTES

Pour le ouvrir, pousser la poignée **E** vers l'extérieur.
La glace est maintenue en position ouverte par son amortisseur.

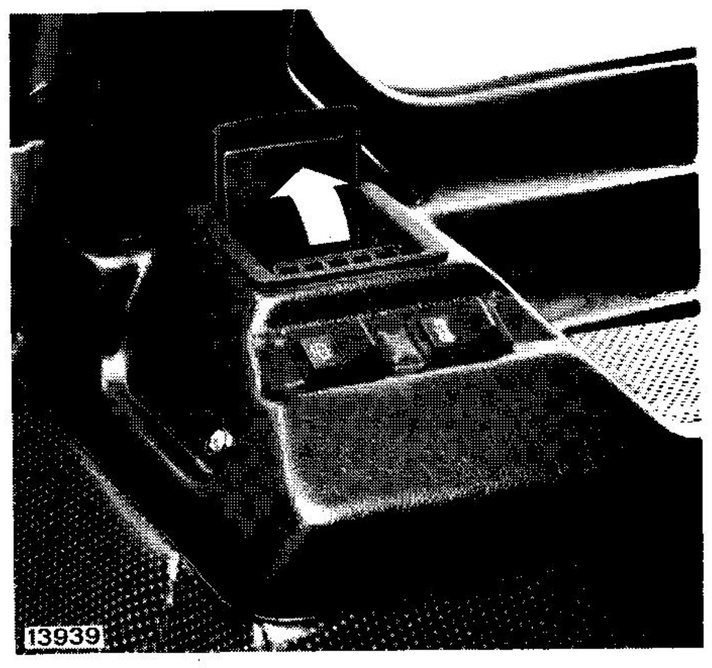




PARE-BRISE OUVRANT

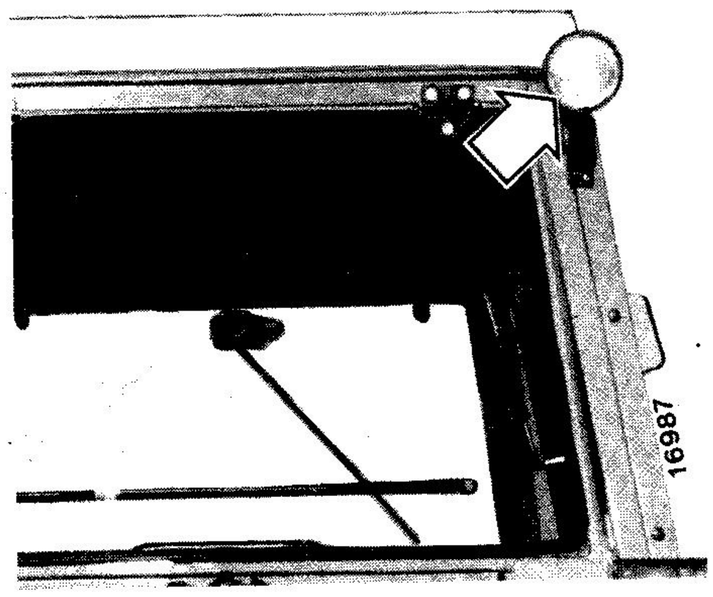
Sur les tracteurs qui en sont équipés, le pare-brise peut être ouvert en agissant sur les poignées **F**.

Le pare-brise est maintenu en position ouverte par ses amortisseurs latéraux.



CENDRIER

Le cendrier s'ouvre en basculant son couvercle vers le haut. Pour le nettoyer, presser la plaquette écrase-mégots et déposer le cendrier complet.

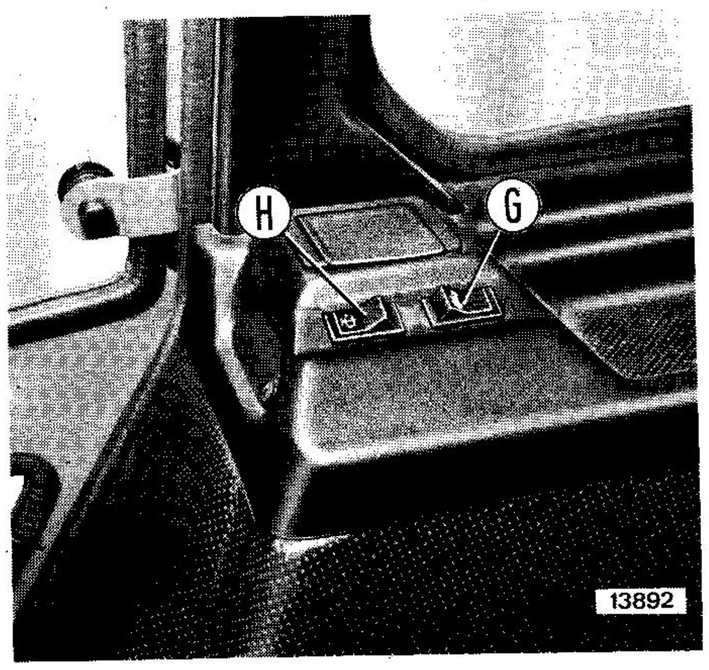


PROJECTEUR ARRIERE

(fonctionne avec la clé du commutateur page 19 à la position **1**).

Pour allumer le projecteur actionner l'interrupteur **G**.

Pour orienter la bande lumineuse déplacer le projecteur dans la position voulue en agissant directement sur son boîtier.



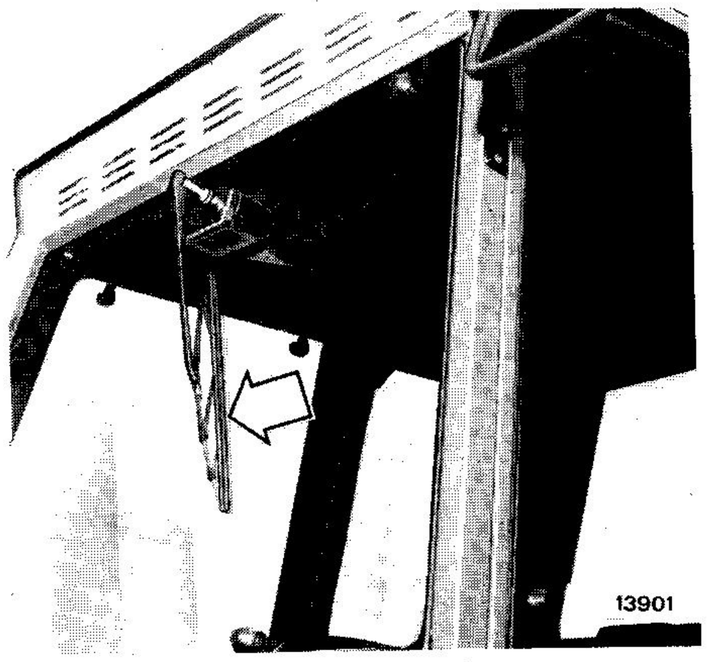
LAVE-GLACE

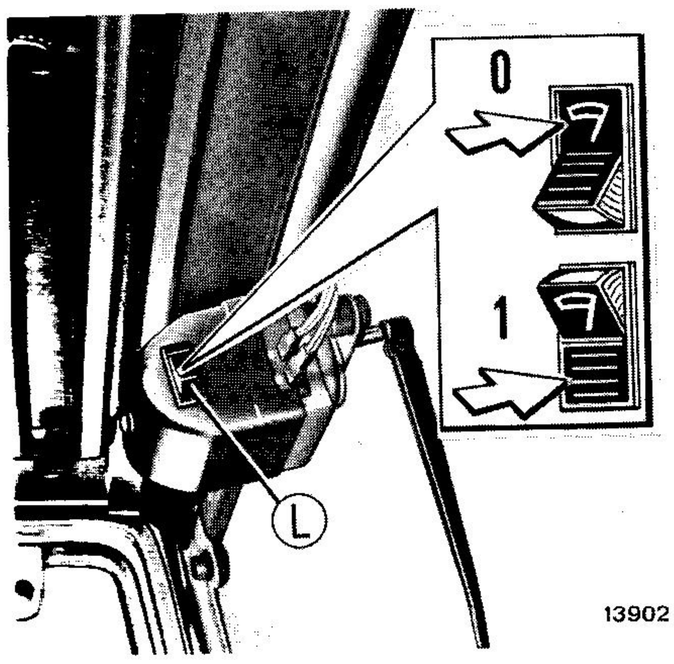
Fonctionne avec la clé du commutateur page 19 en position **1**. Pour l'actionner, appuyer sur l'interrupteur **H** page 76.
En cas de jet défectueux di gicleur, nettoyer les orifices de sortie du liquide à l'aide d'une épingle.
Si nécessaire, corriger l'orientation du gicleur pour que le jet frappe le pare-brise au sommet de l'arc décrit par le balai d'essuie-glace.

NOTA - *Pour les appoints voir le Tableau d'entretien joint à ce livret.*

ESSUIE-GLACE

Pour démonter le balai d'essuie-glace, basculer le bras complet, puis dégager la fixation du balai sur le pion de retenue et extraire le balai vers le bas.



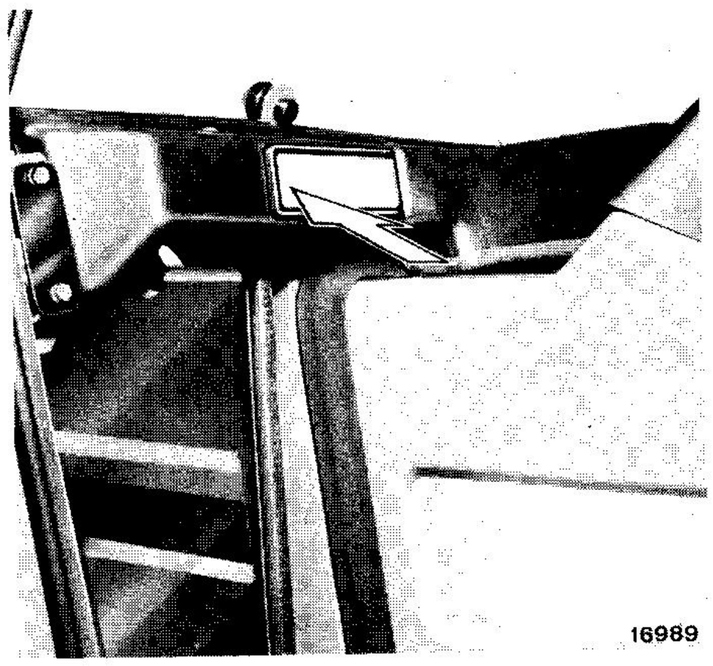


L = Poussoir de commande d'essuie-glace.
(Fonctionne avec la clé du commutateur page 19 en position **1**).

- Position 0 = repos.
- Position 1 = fonctionnement.

LAMPE INTERIEURE DE CABINE

(Fonctionne avec la clé du commutateur page 19 en position **1**).
Pour l'allumer, presser l'écran comme indiqué sur la figure; pour l'éteindre, presser une seconde fois.



VENTILATION

Utiliser la ventilation en commandant l'interrupteur **M** et orienter le flux d'air en positionnant correctement les déflecteurs **N**.
L'air admis dans la cabine est toujours filtré.
Le ventilateur électrique fonctionnant, les portes et les vitres fermées, la pression intérieure de la cabine est supérieure à la pression extérieure, l'air ne peut pénétrer que par les ouvertures **P** après filtrage.

Ventilateur électrique

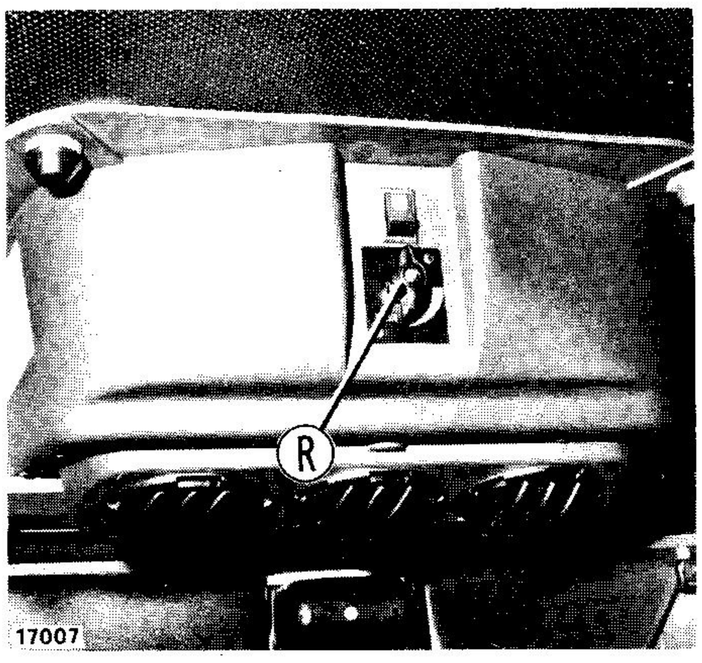
L'interrupteur **M** de commande du ventilateur est sous tension lorsque la clé du commutateur page 19 est dans la position **1**.
1 - Ventilateur arrêté.
2 - Ventilateur en marche.

DANGER

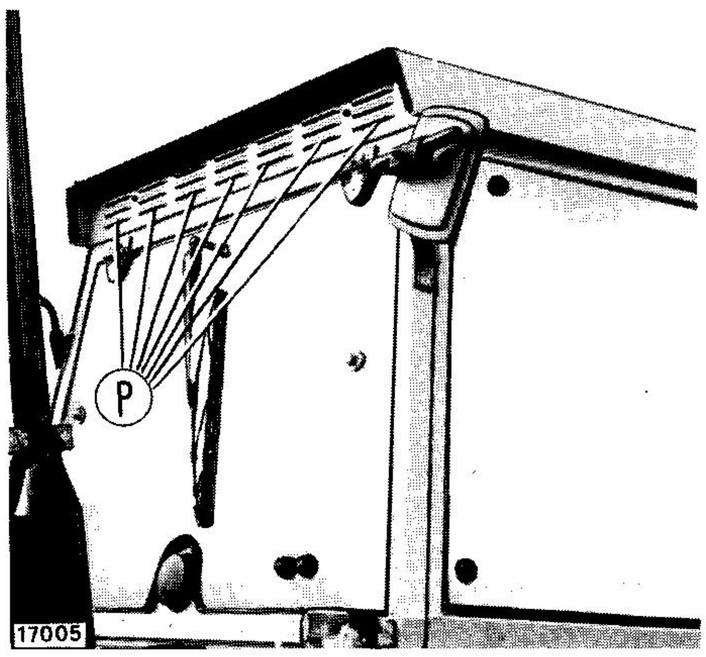
On rappelle que le filtre de la cabine n'est pas conçu pour les pesticides en géneral. Par ce fait, une protection absolue contre ces produits ne peut être assurée qu'en adoptant les mesures particulières que comportent les caractéristiques spécifiques de nocivité de chaque produits.
Cette dernière consigne doit être impérativement observée pour tous les types de filtres dont l'utilisation impose le respect des règles d'utilisation et d'entretien prescrites.
A noter que l'utilisation de filtres à charbons actifs ne dispense pas de prendre des mesures de précaution personnelle en fonction de la nocivité de chacun de ces produits.

CHAUFFAGE

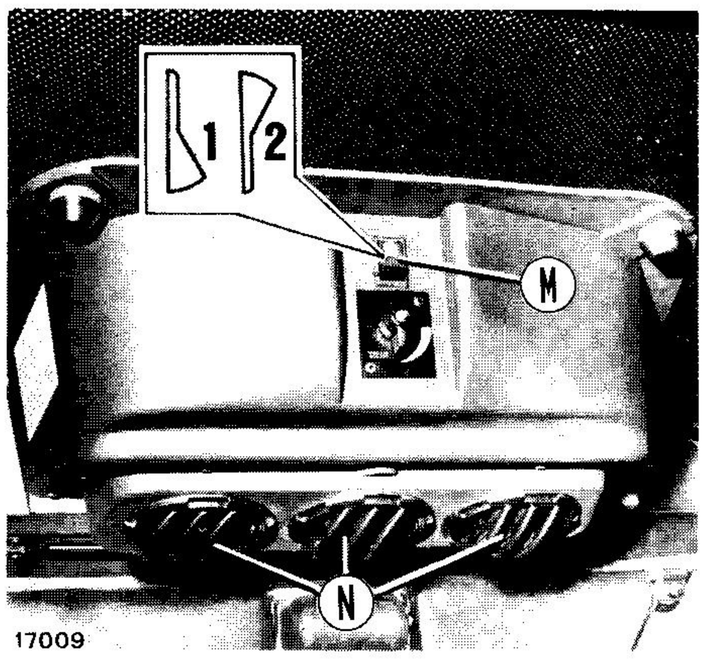
La poignée **R** permet de régler la température de l'air chaud en diminuant ou en augmentant la circulation du liquide venant du moteur et à l'aide du ventilateur électrique **M** de varier la quantité d'air admis dans la cabine par les déflecteurs **N**.
Poignée de réglage de température R.



17007



17005



17009

– Position verticale = température minimale.
– Position horizontale = température maximale.

Pour varier la température de l'air chaud, utiliser la poignée **R** page 78.

Déplacer la poignée dans la position verticale pour interrompre la circulation de l'eau chaude dans la cabine.

LAVAGE DU CIRCUIT DE CHAUFFAGE

Le circuit de chauffage utilise pour son propre fonctionnement le liquide de l'installation de refroidissement du moteur, en le prélevant à la sortie du moteur, avant le radiateur.

NOTA - *La capacité du circuit de refroidissement du moteur (comprenant le circuit de chauffage de la cabine) est de 14 litres pour les mod. 55-56, 60-56 et de 16 litres pour les mod. 65-56, 70-56.*

Les caractéristiques du mélange sont mentionnées page 50.

Pour le levage de l'installation, procéder comme décrit page 50 en se souvenant que la vidange complète du circuit s'effectue en tournant la poignée de réglage de température **R** en position horizontale.

Pour effectuer le remplissage du circuit de refroidissement et de l'installation de chauffage de cabine:

– remplir le radiateur avec une mélange d'eau et de liquide «AMBRA AGRIFLU» et fermer le bouchon de remplissage;

– fermer le robinet du réchauffeur (poignée **R** en position verticale sur le secteur rouge), mettre le moteur en marche et le faire fonctionner à mi-régime de 5 à 10 minutes (cette opération étant nécessaire pour réchauffer préalablement le liquide du circuit de refroidissement du moteur);

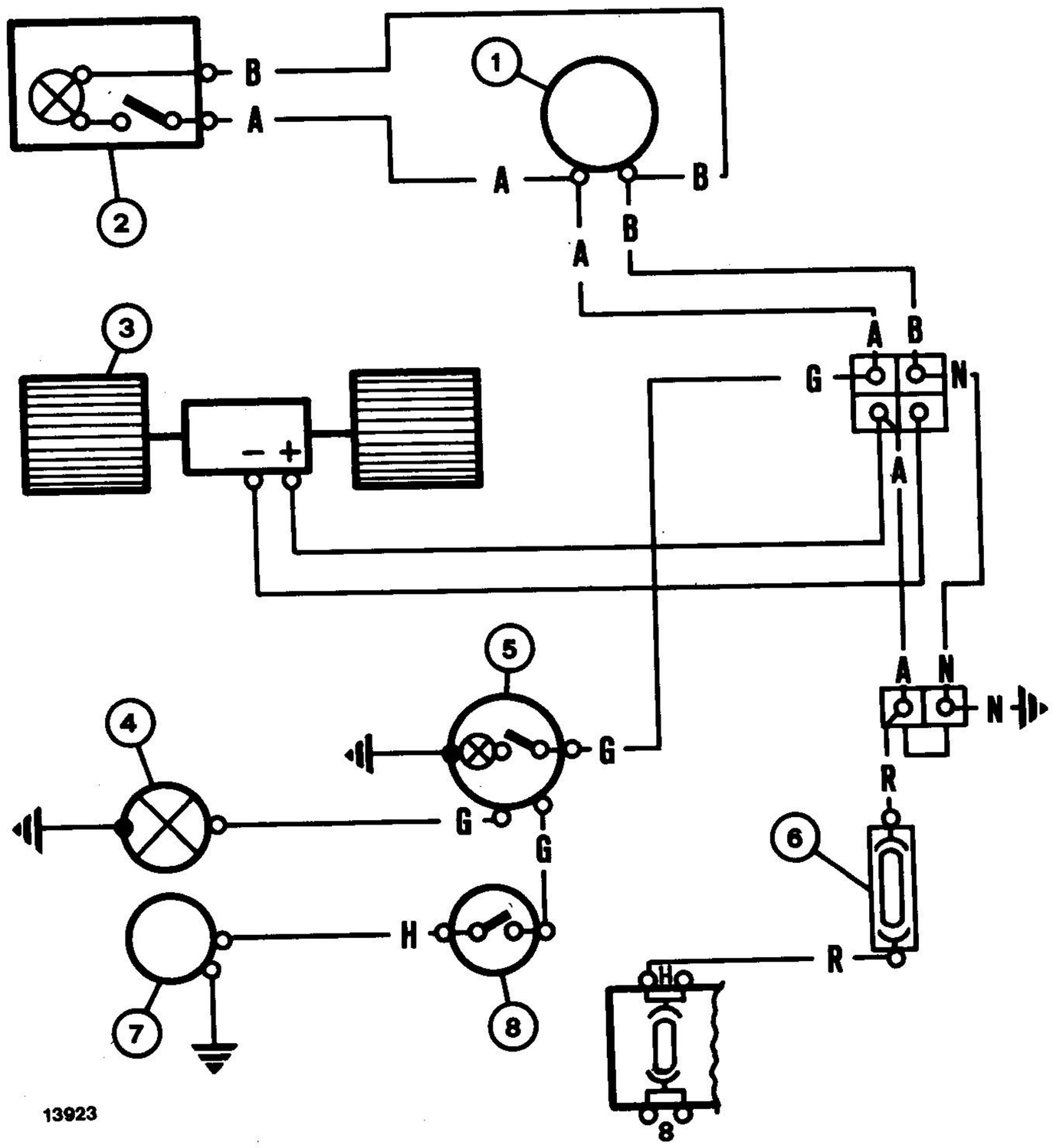
– enlever le bouchon supérieur du radiateur, ouvrir le robinet du réchauffeur (poignée **R** sur le secteur rouge, en position horizontale) et faire fonctionner le moteur à plein régime pendant 5 minutes environ;

– le moteur torunant à régime élevé, faire l'appoint dans le radiateur, puis remettre en place le bouchon de remplissage.

ENTRETIEN DE LA CABINE

Après: avoir exécuté l'entretien extérieur de la cabine comme indiqué à page 57 de cette notice, effectuer les contrôles suivants:

– S'assurer périodiquement qu'il n'existe pas de stagnation d'eau aux endroits recouverts par des tapis ou des rembourrages.
– Protéger les charnières et les serrures des portes et des glaces ouvrantes avec des produits lubrifiants et répulsifs à l'eau.
– Pour le nettoyage des glaces utiliser des détersifs exprès ou, si nécessaire, de l'éther sulfurique.
– Déposer le balai d'essuie-glace et soupoudrer de talc la raclette en caoutchouc.
– Laisser les portes ou la trappe mi-ouvertes.



INSTALLATION ELECTRIQUE

Schéma de l'installation électrique pour tracteurs équipés de cabine.

Différe du schéma principal **par** l'adjonction de ce qui suit:

1. Moteur d'essuie-glace à une vitesse.
2. Lampe intérieure de cabine.
3. Groupe de ventilateur-réchauffeur.
4. Projecteur arrière.
5. Interrupteur de projecteur arrière.
6. Fusible **(25A)** de protection d'essuie-glace, lave-glace, ventilateur et lampe de cabine.
7. Pompe électrique du lave-glace.
8. Interrupteur de commande de lave-glace.

Variantes et accessoires en option

Cette notice décrit tous les composants pouvant équiper votre tracteur, y compris les variantes et les accessoires optionnels énumérés ci-après:

- Réducteur supplémentaire.

- Différentiel avant type LIM-SLIP

- Thermostarter.

- Direction hydrostatique:

● modèles 2RM 55-56, 60-56, 65-56, 70-56
● modèles 4RM 55-56 DT, 60-65 DT.

- Filtre à air sec avec témoin d'engorgement sur la planche de bord.

- Filtre à air sec avec dépoussiéreur automatique DONASPIN.

- Prises mâles à engagement rapide pour distributeurs auxiliaires.

- Echappement horizontal.

- Distributeur pour freinage hydraulique de remorques.

- Cale d'arrêt du tracteur.

- Logement du levier à main de frein de remorque.

- Distributeurs auxiliaires pour commande à distance.

- Dispositifs d'attelage.

- Masses d'alourdissement.

- Projecteur arrière.

- Garde-boue avant, uniquement pour modèles avec direction hydrostatique.

- Cadre de sécurité avec ou sans toit.

- Cabine réchauffée et ventilée équipée des variantes suivantes, en option:
  ● store pare-soleil;
  ● pare-brise ouvrant.

LONGUE INACTIVITE DU TRACTEUR

Lorsque voltre tracteur doit rester inactif pendant plus d'un mois, il est bon de prendre les précautions suivantes.

■ Le moteur est équipé d'une pompe d'injection rotative, s'en tenir pour cela aux instructions reportées à la page 51.

■ Protéger le moteur de la façon suivante:

a. Pour une période d'inactivité d'environ un 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, faire le plein à l'aide l'huile ***AMBRA SUPER GOLD*** et faire fonctionner le moteur à régime moyen pendant quelques minutes.

c. Déposer la cartouche extérieure du filtre à air et la nettoyer suivant les indications du «Tableau d'Entretien» joint à ce livret.

d. Ne pas vidanger le circuit de refroidissement du moteur en période d'hiver; s'assurer que le mélange d'eau et de liquide antigel **«AMBRA AGRIFLU»**, qui est dans le circuit, est dans les proportions prescrites. Pour cela, s'en tenir aux indications de la page 50.

■ Pour les tracteurs équipés de cabine voir pages 57 et 79.

■ Effectuer le nettoyage général du tracteur, tout particulièrement des éléments de carrosserie, protéger les parties peintes par application de cires au silicone et les parties métalliques non peintes avec des lubrifiants protecteurs, ranger le tracteur dans un local à l'abri, sec et préférablement bien aéré.

■ S'assurer que toutes les commandes se trouvent à la position de repos (y compris les interrupteurs électriques et la commande du frein de stationnement).

■ Ne pas laisser la clé de démarrage dans le commutateur.

■ S'assurer que les tiges des vérins de commande (direction hydraulique, relevage, etc.) se trouvent à la position rentrée.

■ Remplir compètement le réservoir de gazole.

■ Déposer la batterie, nettoyer soigneusement son couvercle et enduire les bornes et les colliers de vaseline filante.
Placer ensuite la batterie dans un local ventilé où la temperature ne soit jamais inférieure à 10°C; la protéger en outre contre les rayons du soleil.

■ Vérifier la charge avec un voltmetre comme décrit à page 55.

■ Disposer sous les essieux des chandelles ou autres supports, afin de maintenir les roues au-dessus du sol.
Le tracteur étant soulevé, il est recommandé de dégonflier les pneumatiques.
S'il n'etait guère possible de soulever le tracteur, vérifier périodiquement la pression des pneumatiques.

■ Recouvrir le tracteur d'une bâche non en plastique et non imperméable.

⚠ ATTENTION ⚠

Lors de la remise en marche du moteur après la période d'inactivité, relire les instructions données page 19 pour le démarrage du moteur.

TABLE DES MATIERES

	Page
Travailler en sécurité	2
Décalcomanies de securité	3
Identification du tracteur	7
Travaéller en sécurité	8
COMMANDES ET INSTRUMENTS	15
Instruments du tableau de bord	16
Tableau des commandes	18
UTILISATION	19
Démarrage et arrêt	20
Boîte de vitesses et réducteur	22
Blocage du différentiel	23
Prise de force	24
Prise de force proportionnelle	24
Relevage hydraulique	28
Guide d'utilisation du relevage hydraulique	31
Attelage des outils au tracteur	33
Attelage des outils 1re 2me cat. .	34
Schéma points d'attelage des outils spéciaux	35
Distributeurs auxiliaires pour commandes à distanace ..	36
Dispositifs d'attelage	38
Réglage des voies	40
Alourdissement	43
ENTRETIEN	47
Quand effectuer l'entretien ..	47
Circuit de refroidissement du moteur	50
– Purge du circuit de combustible	51
Installation électrique	54
– batterie	54
– notes sur l'installation de charge de la batterie	54
– fusibles	55
– réglage des projecteurs AV	56
Conseil pour l'entretien de la carrosserie	57
CARACTERISTIQUES	58
TRACTEURS DT	65
Caractéristiques	66
Utilisation de la traction AV ..	68
Réglage de la voie avant	69
TRACTEUR "12 VITESSES" .	70
Tracteur avec dispositif différentiel LIM-SLIP	73
Tracteur avec cabine réchauffée et vientilée	74
Entretien de la cabine	79
Variantes et accessoires en option	81
Longue inactivité du tracteur	82
Planche d'entretien général	jointe à la Notice
Schema de l'installation électrique	jointe à la Notice

NEW HOLLAND ITALIA S.p.A. - Viale delle Nazioni, 55 - 41100 MODENA - Italie
SERVICE - Technical Publications & Tools
Imprimé **N. 603.64.173.00** - 10 - 1997 - 1ère Edition (3ème réimpression) - 300

IMPRIME EN ITALIE

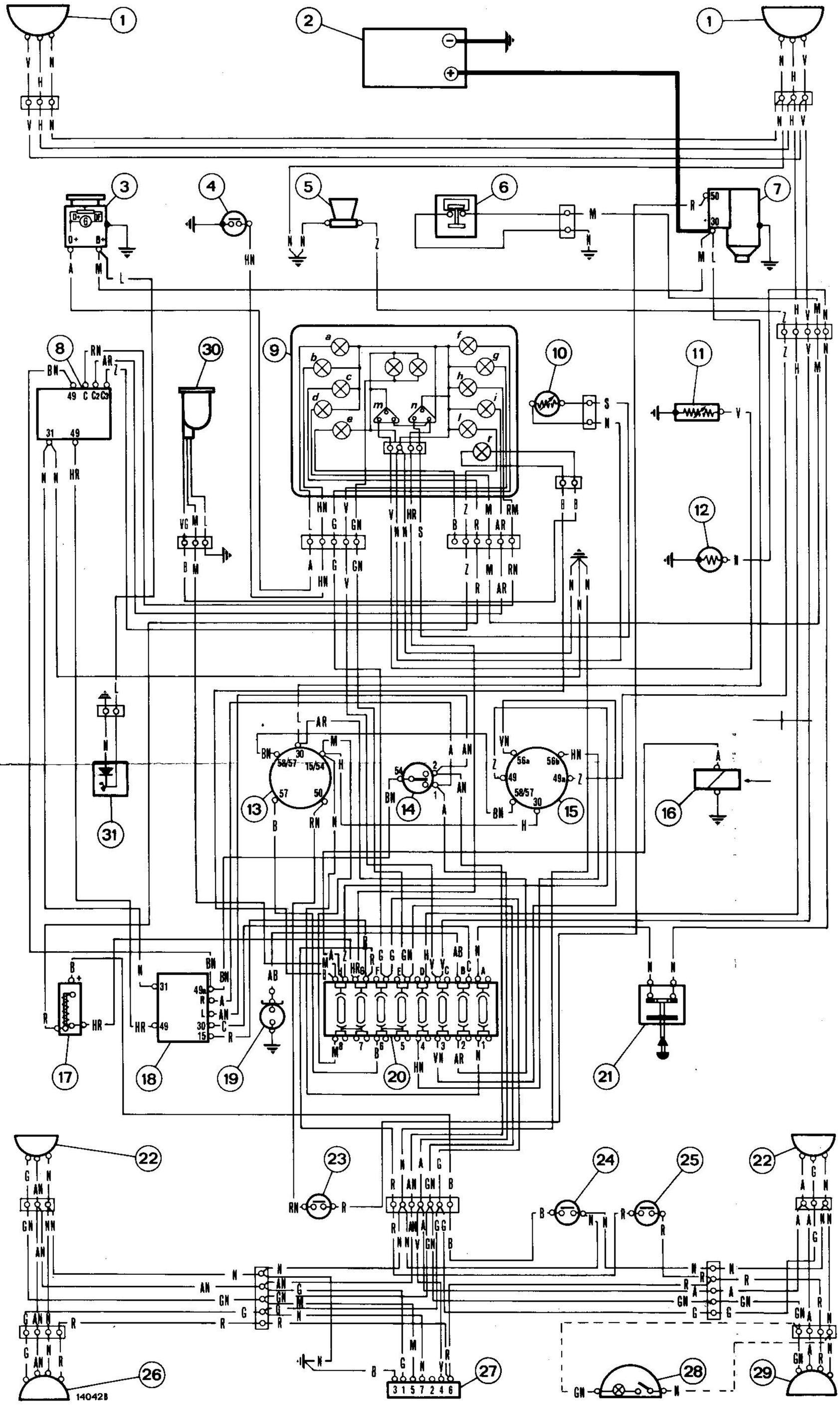
•

COPYRIGHT BY NEW HOLLAND ITALIA S.p.A.
Toute reproduction même partielle des textes et des illustrations est interdite

Les données de cette notice sont fournies à titre indicatif et pourraient se révèler caduques à la suite de modifications apportées par NEW HOLLAND, 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 NEW HOLLAND les plus proches.

NEW HOLLAND

Imprimé No. 603.64.173.00



COULEUR DES CABLES

A = Bleu clair
B = Blanc
C = Orangé
G = Jaune
H = Gris
L = Bleu
M = Marron
N = Noir

Imprimé N. 603.64.173.00

SCHEMA DE L'INSTALLATION ELECTRIQUE DU TRACTEUR

1. Projecteurs avant asymétriques, codes et phares.
2. Batterie.
3. Alternateur.
4. Interrupteur de témoin de pression d'huile moteur.
5. Avertisseur sonore.
6. Interrupteur de témoin d'engorgement du filtre à air sec (sur demande).
7. Démarreur.
8. Centrale clignotante pour feux de détresse et indicateurs de direction.
9. Tableau de bord à indications multiples comprenant:
   a. témoin de charge de batterie (rouge);
   b. témoin de pression d'huile moteur (rouge);
   c. témoin d'engorgement du filtre à air sec (rouge, sur demande);
   d. témoin de frein à main serré (rouge);
   e. non utilisé;
   f. témoin des feux de position allumés (vert);
   g. témoin des projecteurs avant en phare (bleu);
   h. témoin des feux de direction du tracteur (vert);
   i. témoin feux direction de 1ère remorque (vert);
   l. témoin feux direction de 2ème remorque (vert);
   m. indicateur de température d'eau du moteur;
   n. indicateur du niveau de combustible;
   r. témoin d'encrassement du filtre décanteur de combustible (sur demande).
10. Commande d'indicateur de niveau de combustible.
11. Transmetteur d'indicateur de température d'eau de refroidissement du moteur.
12. Thermostarter (sur demande).
13. Commutateur de démarrage.
14. Commutateur d'indicateurs de direction.
15. Commutateur d'éclairage avec poussoir d'avertisseur sonore incorporé.
16. Dispositif électromagnétique d'arrêt du moteur.
17. Centrale clignotante pour témoin frein à main serré.
18. Interrupteur pour témoin des feux de détresse.
19. Prise de courant unipolaire.
20. Boîtier à fusibles.
21. Poussoir de commande du thermostarter (option).
22. Feux avant de position et de direction.
23. Interrupteur de sécurité de démarrage du moteur.
24. Interrupteur pour témoin de frein à main serré.
25. Interrupteur pour feux de stop.
26. Feu arrière gauche de position, direction et stop.
27. Prise de courant à 7 pôles.
28. Projecteur arrière avec interrupteur incorporé.
29. Feu arrière droit de position, de direction et de stop.
30. Filtre décanteur de combustible.
31. Dispositif de protection de survoltage.

R = Rouge
S = Rose
V = Vert
Z = Violet