



# 670

TRACTEURS  
ET MATÉRIELS  
AGRICOLES  
**SOMECA**

**someca**

guide d'usage et d'entretien

---

**tracteur**

---

**670**

***utilisation  
entretien  
caractéristiques***

---

Les descriptions et illustrations réunies dans la présente publication s'entendent sans engagement ; pour cette raison, la F F S A SOMECA se réserve le droit, sans être obligée de mettre à jour, d'apporter au tracteur 670 les modifications d'organes et d'accessoires qu'elle jugera utiles au bon fonctionnement de ce matériel.

---

PROPRIÉTÉ RÉSERVÉE

1<sup>re</sup> Édition N° 10.602

Février 1968

1500 exemplaires

---

**F F S A - SOMECA**

116, rue de Verdun - 92 - Puteaux

**FORMATION-INFORMATION**

25, rue Pleyel - 93 - Saint-Denis

## CONSEILS PRÉLIMINAIRES

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

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

Nous attirons plus particulièrement votre attention sur l'importance des instructions relatives au filtrage du combustible, à l'entretien du filtre à air et au graissage : négliger l'épuration du combustible conduit automatiquement à une détérioration rapide de l'appareillage d'injection ; ne pas se préoccuper du filtre à air, peut signifier dans une atmosphère poussiéreuse, l'usure accélérée du moteur. En ce qui concerne la lubrification, il est nécessaire de se rendre compte que changer l'huile après **150** heures de travail, équivaut pour un camion, à une vidange après **6.000** km de marche et que **1.000** heures de travail par an du tracteur correspondent à plus de **45.000** km pour un camion.

## VISITES DE GARANTIE

Avec votre tracteur, vous est remis un carnet de garantie.

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

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

## II

# IDENTIFICATION DU TRACTEUR

## TYPE ET NUMÉRO DU MOTEUR

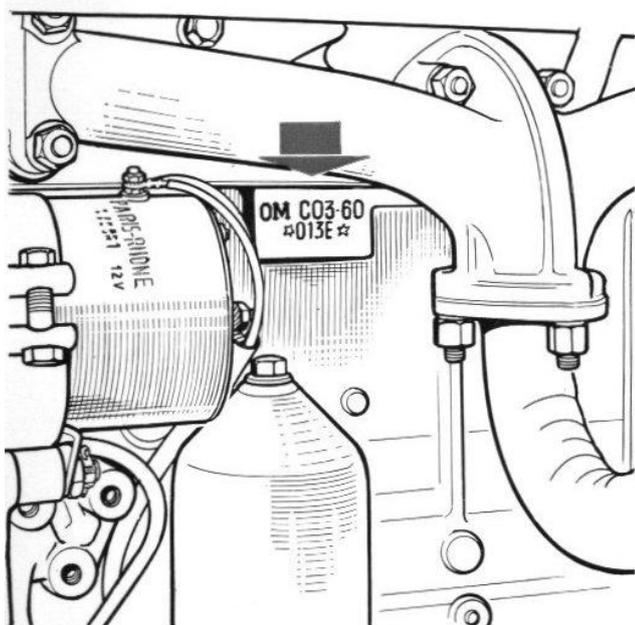


FIG. 1

Frappés à froid sur le côté gauche du bloc moteur.  
(Vu du poste de conduite).

## NUMÉRO DE CHASSIS ET PLAQUE DU CONSTRUCTEUR

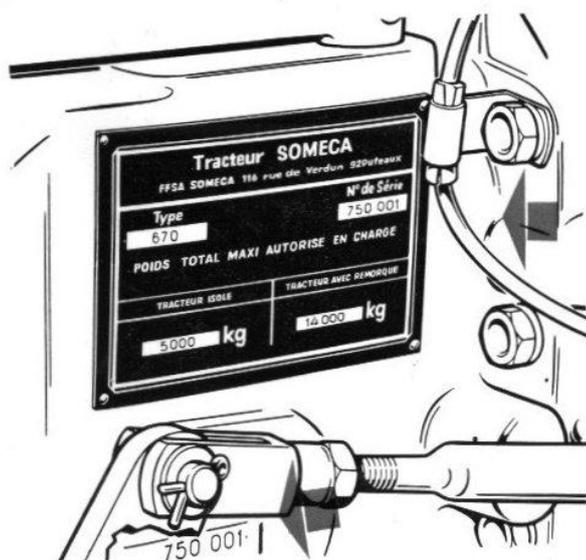


FIG. 2

### a) Numéro du châssis :

Frappé à froid sur la paroi verticale du carter intermédiaire.  
(Côté gauche vu du poste de conduite)

### b) Plaque du constructeur :

Fixée sur la paroi verticale du carter intermédiaire.  
(Côté gauche vu du poste de conduite)

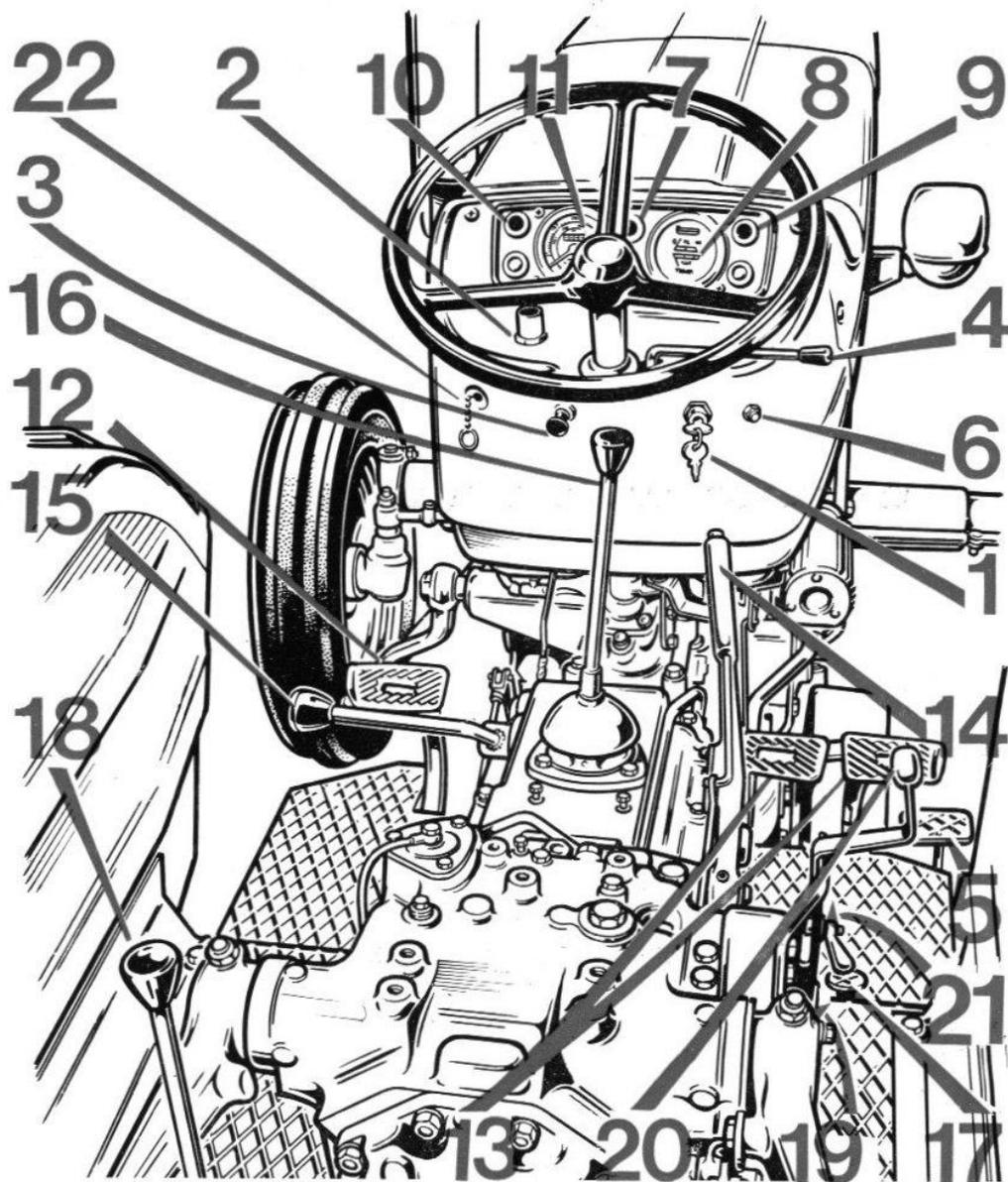


FIG. 3

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

# COMMANDES ET INSTRUMENTS DE CONTROLE

## 1 - CONTACTEUR GÉNÉRAL

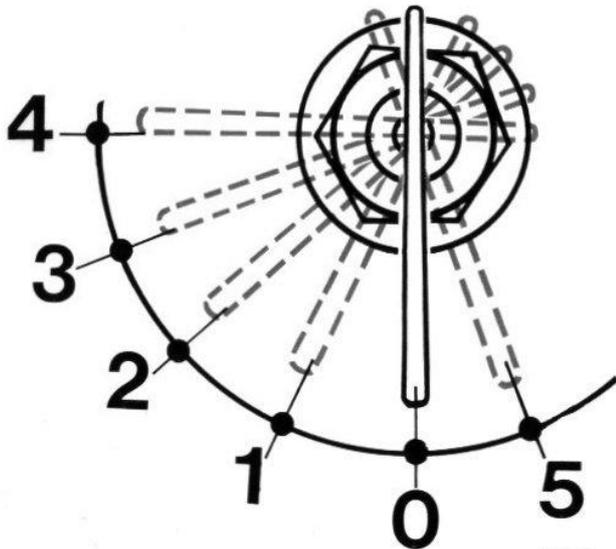


FIG. 4

La clé peut occuper six positions.

- **0. COUPURE** : clé verticale.

Puis en faisant tourner la clé vers la gauche :

- **1<sup>er</sup> CRAN** : envoi du courant au poussoir de mise en route du moteur et au voyant de charge des batteries.

- **2<sup>e</sup> CRAN** : identique au 1<sup>er</sup> cran, plus éclairage du tableau de bord, veilleuse, plaque minéralogique, feu rouge arrière et prise de courant.

- **3<sup>e</sup> CRAN** : comme au 2<sup>e</sup> cran, plus éclairage des projecteurs avant en code.

- **4<sup>e</sup> CRAN** : comme au 2<sup>e</sup> cran plus éclairage des projecteurs avant en phare.

- **5<sup>e</sup> CRAN** : éclairage des projecteurs avant en veilleuse, plaque minéralogique, feu rouge arrière et prise de courant. Cette position est prévue quand le tracteur est à l'arrêt.

## 2 - BOUTON POUSSOIR DE DÉMARRAGE

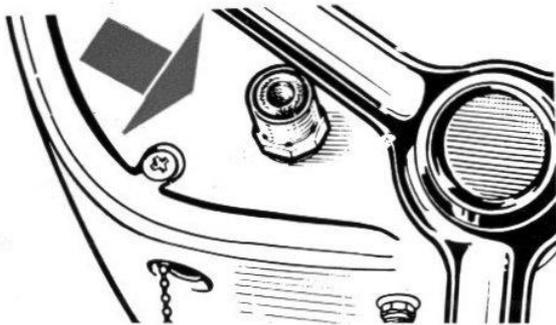


FIG. 5

Ce bouton poussoir permet d'enclencher le moteur électrique de lancement, à condition que la clé du contacteur général ne soit pas en position coupure (clé verticale).

Il est rappelé automatiquement en coupure dès qu'on le lâche.

## 3 - CONTACTEUR DE PRÉCHAUFFAGE

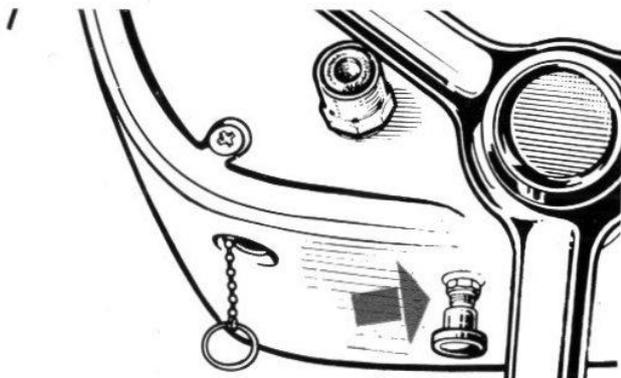


FIG. 6

En tirant ce contacteur à rappel automatique, placé sous le tableau de bord on alimente deux résistances de préchauffage permettant au démarrage d'augmenter la température de l'air d'admission.

Ce dispositif destiné à faciliter la mise en route du moteur ne doit être utilisé que par basse température extérieure.

### III

## COMMANDES ET INSTRUMENTS DE CONTROLE

### 4 - LEVIER D'ACCÉLÉRATEUR A MAIN

Lorsque le levier de commande est poussé entièrement vers l'avant le moteur tourne à son régime de ralenti.

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

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

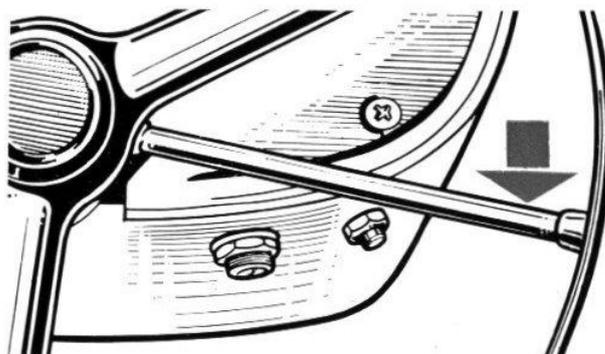


FIG. 7

### 5 - PÉDALE D'ACCÉLÉRATEUR A PIED ET D'ARRÊT DU MOTEUR

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

NOTA

Pour des raisons d'économie de combustible, la commande d'accélérateur à pied ne doit être utilisée que sur route à l'exclusion de tout usage dans les travaux des champs.

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

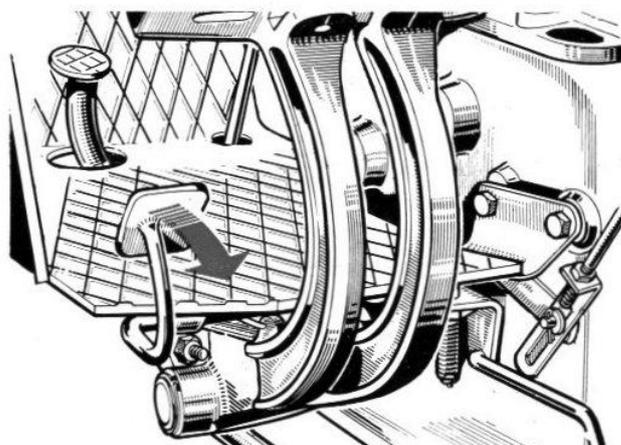


FIG. 8

### 6 - AVERTISSEUR SONORE

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

### 7 - ÉCLAIRAGE DU TABLEAU DE BORD

L'ampoule située dans le hublot (2) éclaire le tableau de bord et permet de s'assurer que les projecteurs avant sont allumés, lorsque le contacteur général est au 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup>, 4<sup>e</sup> ou 5<sup>e</sup> cran.

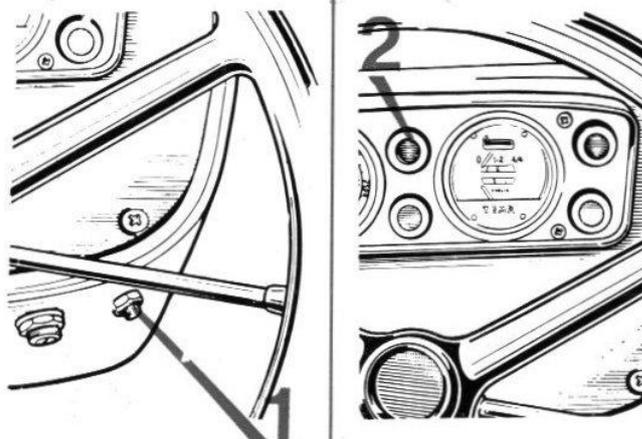


FIG. 9

### III

## COMMANDES ET INSTRUMENTS DE CONTROLE

### 8 - THERMOMÈTRE DU SYSTÈME DE REFROIDISSEMENT

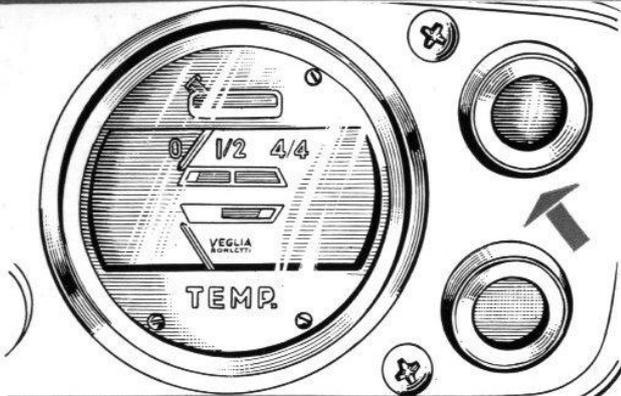


FIG. 10

En fonctionnement, l'aiguille doit se situer dans la zone verte du cadran. Dans ces conditions la température de l'eau du système de refroidissement oscille entre 80° et 95° C.

**Zone blanche :** température trop faible.

**Zone verte :** température normale.

**Zone rouge :** température trop élevée.

### 9 - VOYANT DE PRESSION D'HUILE

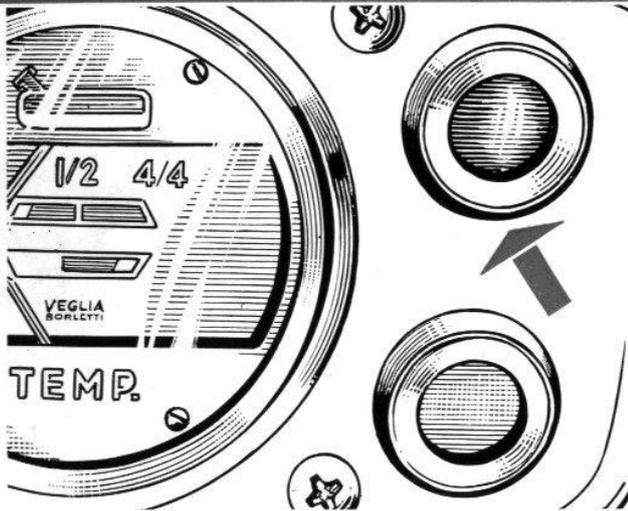


FIG. 11

Le voyant de pression d'huile doit être éteint quand le moteur tourne.

Placé en haut à droite du tableau de bord, il doit rester éteint en marche.

S'il s'allume quand le moteur tourne, arrêter immédiatement le moteur et rechercher la cause du manque de pression d'huile.

### 10 - VOYANT DE CHARGE DES BATTERIES

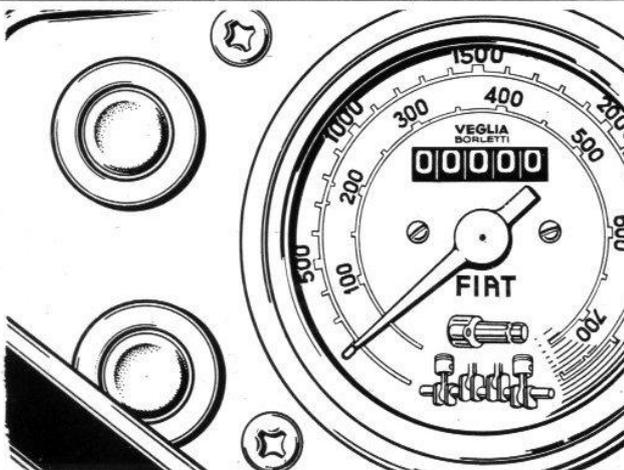


FIG. 12

Placé en haut et à gauche du tableau de bord cet indicateur lumineux permet de contrôler le comportement de la dynamo et du groupe régulateur. Le voyant s'allume à l'arrêt lorsque la clé du contacteur général est au 1<sup>er</sup> cran. Moteur en marche, il s'éteint immédiatement et ne doit éclairer pour aucun régime du moteur.

### III

## COMMANDES ET INSTRUMENTS DE CONTROLE

### 11 - HOROTACHYMÈTRE

L'aiguille du compteur indique :

- le régime moteur.
- le régime correspondant de la prise de mouvement.

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

**Chiffres sur fond noir** : heures de travail.

**Chiffre sur fond rouge** : dixièmes d'heure.

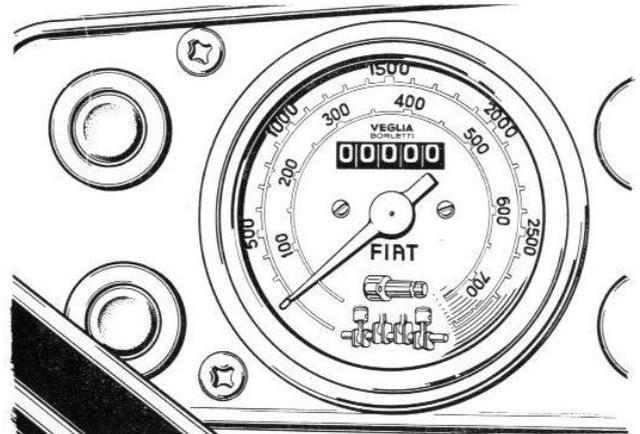


FIG. 13

### 12 - PÉDALE DE DÉBRAYAGE

**1<sup>re</sup> partie de la course** (à partir de la position de repos) :

garde.

**2<sup>e</sup> partie de la course** :

débrayage de l'avancement (la prise de mouvement si elle est enclenchée continue à tourner).

**3<sup>e</sup> partie de la course** :

débrayage de la prise de mouvement.

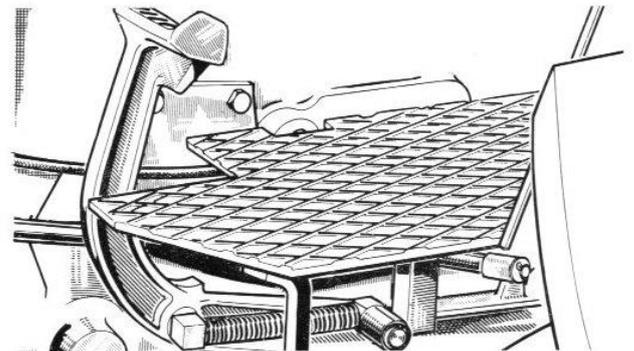


FIG. 14

### 13 - PÉDALES DE FREIN A PIED

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

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

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

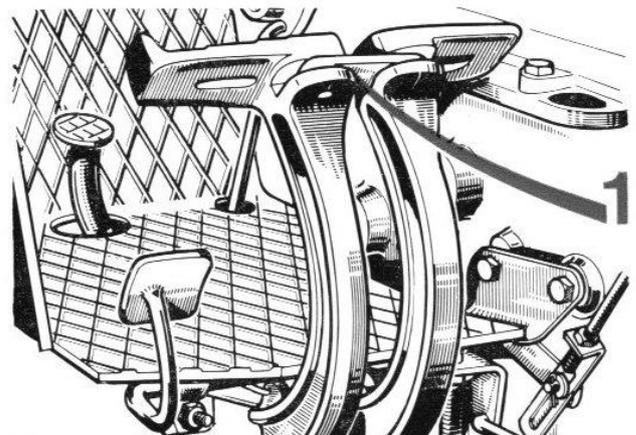


FIG 15

# COMMANDES ET INSTRUMENTS DE CONTROLE

## 14 - FREIN DE PARCAGE A MAIN

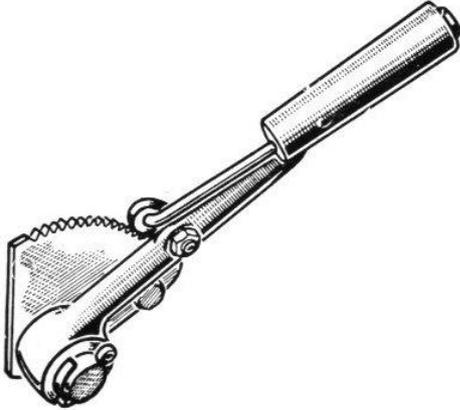


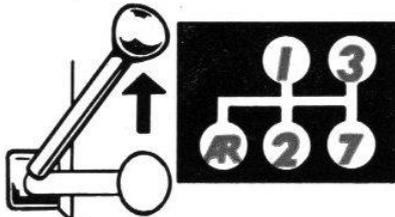
FIG. 16

Le levier à main de commande agit simultanément sur les deux roues motrices pour bloquer les freins lorsque le tracteur est déjà arrêté :

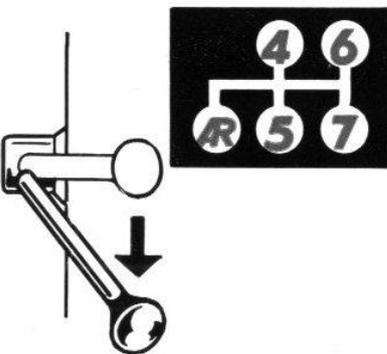
- pour freiner, tirer le levier vers l'arrière.
- pour dégager les freins appuyer d'abord sur le pommeau en bout de la poignée tout en tirant le levier vers l'arrière puis, le repousser entièrement vers l'avant.

## 15 - LEVIER DE PRISE CONSTANTE 16 - LEVIER DE VITESSES

Levier de prise constante



VITESSES LENTES



Levier de prise constante

FIG. 17  
VITESSES RAPIDES

Le levier de prise constante agit sur le réducteur à pignons baladeurs logé dans la partie avant du carter de boîte de vitesses.

Il peut occuper trois positions ; chacune d'elles permet d'obtenir :

**R** : la gamme des vitesses lentes ou réduites : levier tiré vers le haut.

**PM** : le point mort : levier au centre de sa course.

**M** : la gamme des vitesses rapides ou multipliées : levier poussé vers le plancher.

Les cinq positions que peut occuper le levier de changement de vitesses sont schématisées sur les figures ci-contre.

On remarque, qu'en fonction de la position du levier de prise constante il est, en définitive, possible de réaliser une gamme de 7 vitesses avant et de 2 vitesses arrière.

NOTA. — Quelle que soit la position du levier de prise constante, la septième combinaison de vitesse, c'est-à-dire la prise directe peut toujours être obtenue, en agissant uniquement sur le levier de changement de vitesses.

### III

## COMMANDES ET INSTRUMENTS DE CONTROLE

### 17 - PÉDALE DE BLOCAGE DU DIFFÉRENTIEL

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



FIG. 18

### 18 - LEVIER DE COMMANDE « POULIE-PRISE DE MOUVEMENT »

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

- **VERS L'AVANT (1)** : entraînement de la poulie motrice si cette dernière est adaptée.
- **CENTRALE (2)** : point mort, aucun entraînement.
- **VERS L'ARRIÈRE (3)** : entraînement de la prise de mouvement normalisée 540 tr/mn, diamètre 1" 3/8 - 6 cannelures.

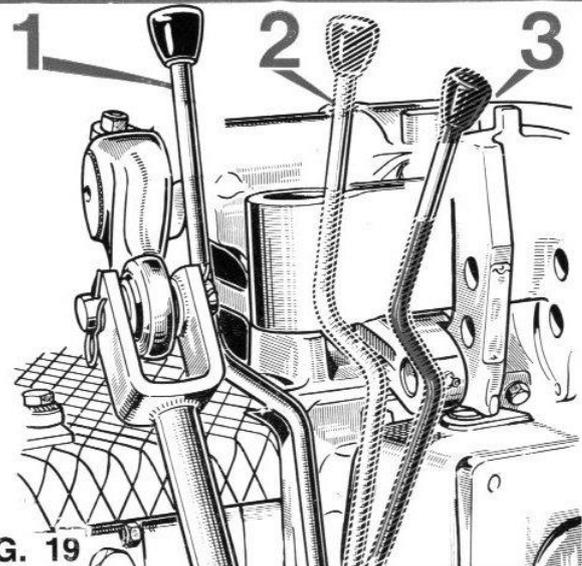


FIG. 19

### 19 - MANETTE DE SÉLECTION DU RELEVAGE

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

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

**MANETTE EN HAUT** : travail en effort contrôlé.

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

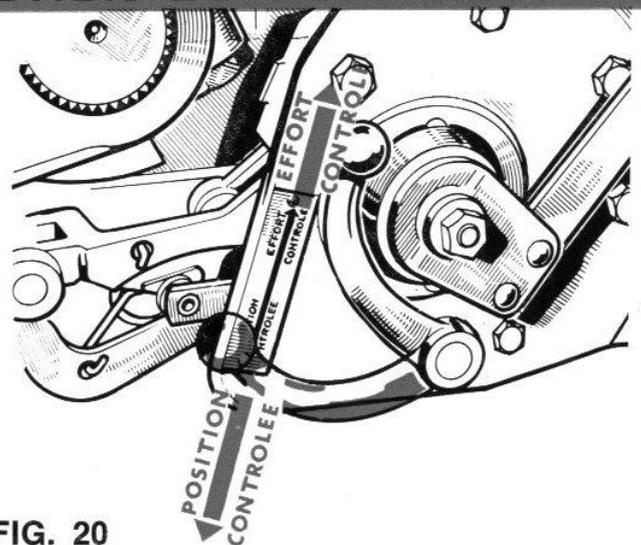


FIG. 20

## 20 - MANETTE DE COMMANDE DU RELEVAGE HYDRAULIQUE

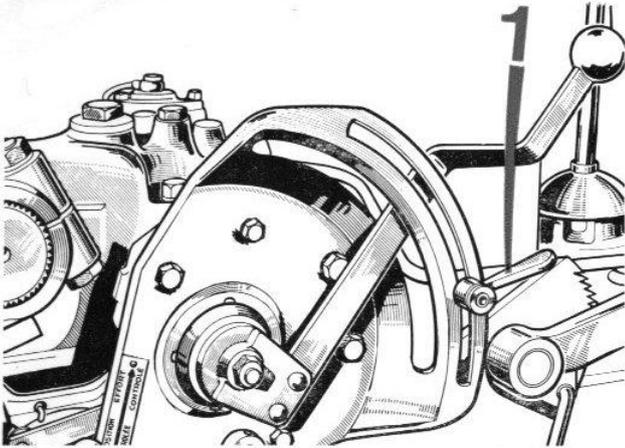


FIG. 21

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

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

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

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

## 21 - MANETTE DE SENSIBILITÉ DU RELEVAGE HYDRAULIQUE

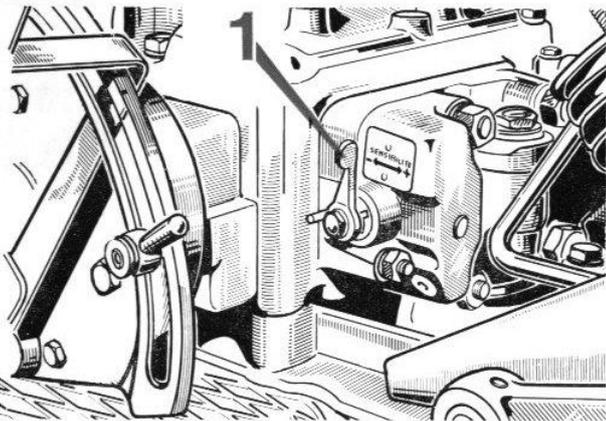


FIG. 22

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

## 22 - COMMANDE DE RIDEAU DE RADIATEUR

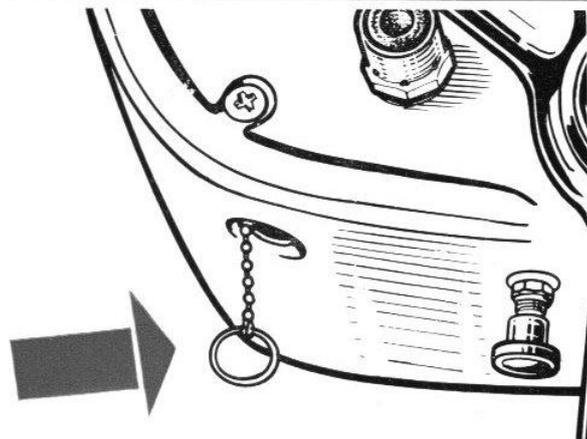


FIG. 23

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

En tirant la chaînette à soi, on lève plus ou moins le rideau et on maintient la hauteur voulue grâce aux maillons qui se logent dans la fente prévue à cet effet.

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

## A - TABLEAU DES APPROVISIONNEMENTS

ORGANES A RAVITAILLER	QUANTITÉ litres	QUALITÉ
Système de refroidissement	17	Eau
Réservoir à combustible	80	Fuel oil domestique
Carter moteur y compris filtres et tuyauteries	13	Huile <b>MOBIL DELVAC 20 W/40</b>
Filtre à air	1	Huile <b>MOBIL DELVAC 20 W/40</b>
Pompe d'injection et régulateur	0,20	Huile <b>MOBIL DELVAC 20 W/40</b>
Carter intermédiaire	3,75	Huile <b>MOBIL DELVAC 20 W/40</b>
Boîte de vitesses	19	Huile <b>MOBIL DELVAC 20 W/40</b>
Carter relevage hydraulique	10	Huile <b>MOBIL DELVAC 20 W/40</b>
Carter prise de force - poulie de battage	3	Huile <b>MOBIL DELVAC 20 W/40</b>
Boîtier de direction		Huile <b>MOBIL DELVAC 20 W/40</b>
Carter réducteurs latéraux (par réducteur)	2,5	Huile <b>MOBILUBE C-140</b>
Moyeux des roues Avant		Graisse <b>MOBIL-GREASE MP</b>
Graissage général		Graisse <b>MOBIL-GREASE MP</b>

# MISE EN ROUTE ET ARRÊT DU TRACTEUR

## A - PURGE DU CIRCUIT D'ALIMENTATION

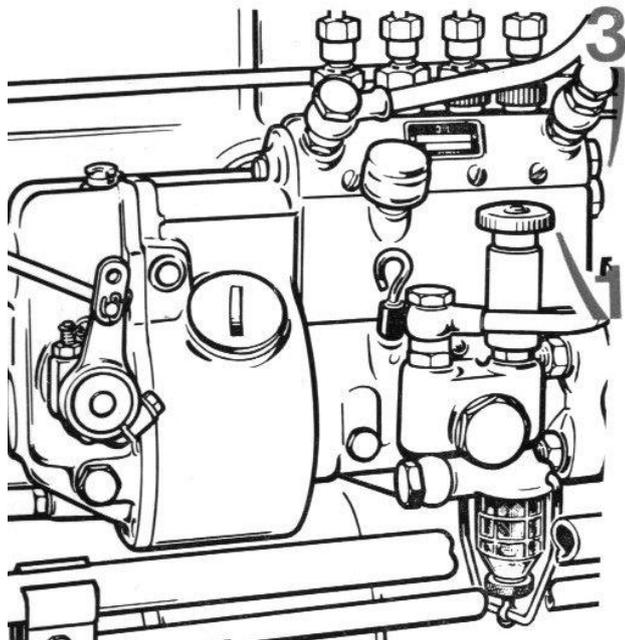


FIG. 24

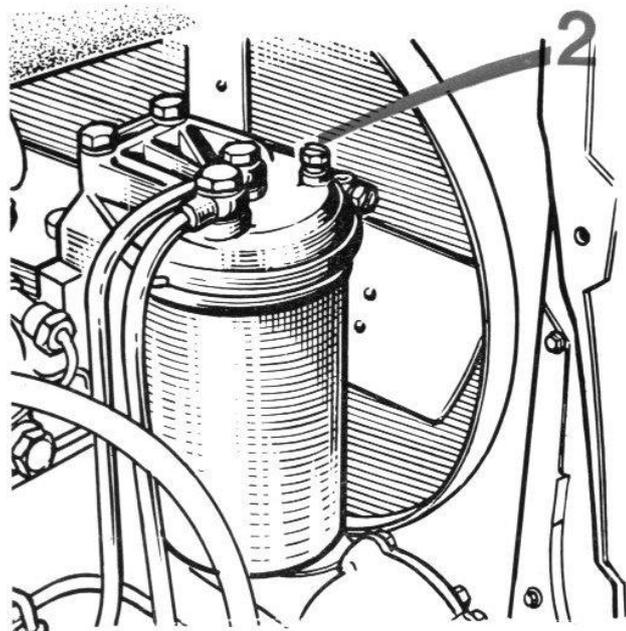


FIG. 25

Ouvrir le robinet situé sous le réservoir à gauche et à l'aide de la pompe à main procéder au remplissage des canalisations et des filtres en donnant plusieurs impulsions après avoir dévissé le chapeau (1).

Procéder à la purge d'air du circuit d'alimentation en procédant ainsi.

— Dévisser de quelques tours le purgeur (2) situé à la partie supérieure du filtre à cartouche.

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

— Revisser le purgeur (2).

— Dévisser de quelques tours la vis de purge (3) située à l'avant et en haut de la pompe d'injection.

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

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

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

# MISE EN ROUTE ET ARRÊT DU TRACTEUR

## B - DÉMARRAGE DU MOTEUR (température ambiante modérée)

1° S'assurer que les leviers de prise constante (1) et de changement de vitesses (2) sont au point mort.

2° Vérifier que le frein à main (3) est bien serré.

3° Engager la clé (4) du contacteur général et la faire pivoter au 1<sup>er</sup> cran (le voyant de charge des batteries (5) doit s'allumer).

4° Amener le levier d'accélération (6) aux trois quarts de sa course vers l'arrière.

5° Presser le bouton de démarrage (7) et le lâcher rapidement dès que le moteur tourne. Il doit revenir de lui-même à sa position de repos.

6° Laisser le moteur s'échauffer quelques minutes à vitesse de rotation réduite.

Le tracteur peut être alors utilisé.

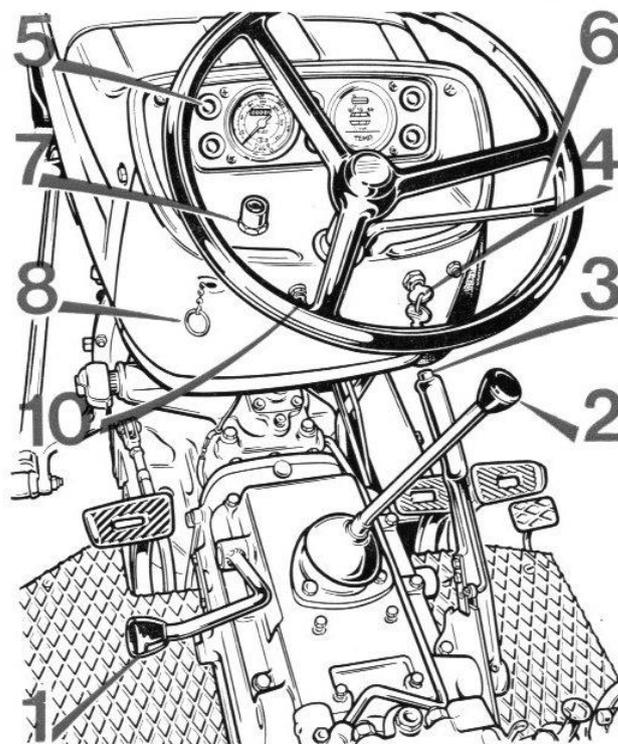


FIG. 26

## C - DÉMARRAGE DU MOTEUR (basse température ambiante)

Lever le rideau de radiateur (9) à l'aide de la chaînette accessible du poste de conduite. Pour la mise en route, procéder de la même manière que ci-dessus, jusqu'au point 4 inclus.

— Maintenir tiré pendant au moins **45 secondes** le commutateur de préchauffage (10).

— Pousser sur le bouton de démarrage (7) tout en maintenant enclenché le système de préchauffage.

— Dès que le moteur est en marche, cesser immédiatement d'agir sur ces deux boutons qui doivent revenir automatiquement à leur position initiale.

— Laisser tourner le moteur quelques minutes à régime réduit.

Le dispositif auxiliaire de réchauffage ne doit être utilisé que par temps froid.

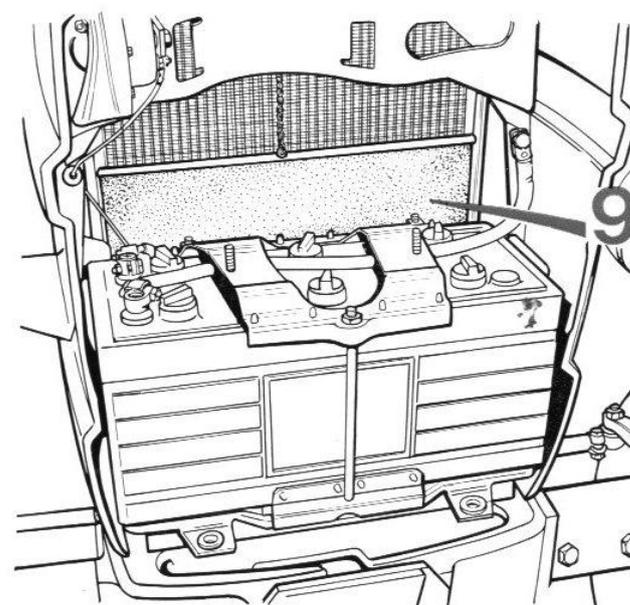


FIG. 27

## A - TOUTES LES 10 HEURES DE TRAVAIL

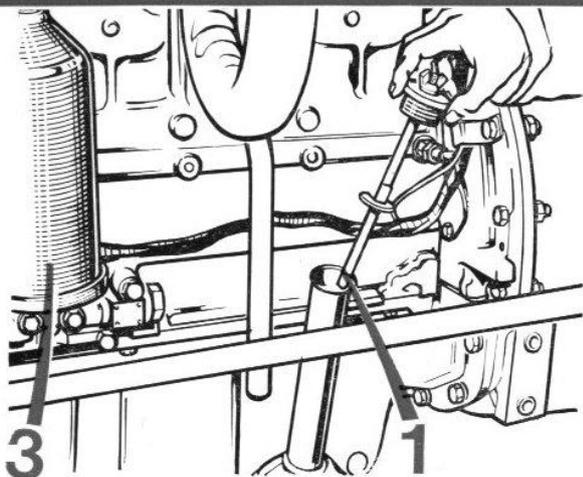


FIG. 28

**1 - Carter moteur :**

tous les jours d'utilisation s'assurer que le niveau d'huile est compris entre les repères « MIN » et « MAX » frappés sur la jauge (1). Ajouter le cas échéant de l'huile **MOBIL DELVAC 20 W/40** par l'orifice (2) du bouchon du reniflard situé sur le cache-culbuteurs du moteur sans jamais dépasser le trait « MAX » de la jauge (1).

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

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

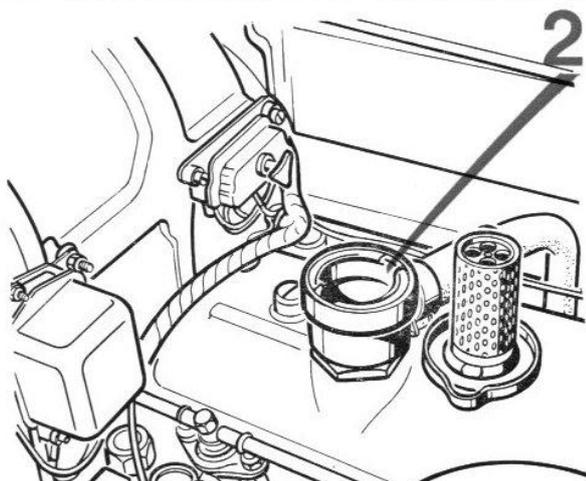


FIG. 29

Le contenu du filtre à cartouche (3) retourne dans le carter après plusieurs heures d'arrêt. Aussi pour plus d'exactitude dans la mesure, y-a-t-il intérêt à mettre le moteur en route quelques instants afin de remplir ce filtre. Bien entendu attendre quelques minutes après l'arrêt du moteur avant d'effectuer le contrôle du niveau.

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



FIG. 30

**2 - Radiateur :**

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

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

De temps en temps souffler les ailettes de refroidissement du radiateur à l'air comprimé. A l'approche de la période d'hiver envisager de remplir le radiateur d'un mélange Antigel. Un papillon collé sur le radiateur vous signale si le circuit de refroidissement comporte de l'Antigel à la livraison (protection jusqu'à  $- 25^{\circ}$  C).

# VI

## GRAISSAGE ET ENTRETIEN

### A - TOUTES LES 10 HEURES DE TRAVAIL (suite)

#### 3 - Préfiltre à air et filtre à air à bain d'huile :

Le préfiltre centrifuge à aubages, retient les grosses impuretés.

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

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

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

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

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

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

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

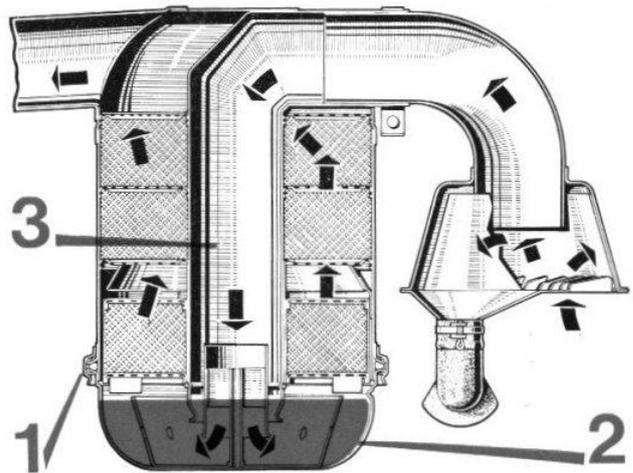


FIG. 31

### B - TOUTES LES 50 HEURES DE TRAVAIL

#### 4 - Axe du levier double de direction :

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

Pour ce faire, braquer à fond les roues à gauche.

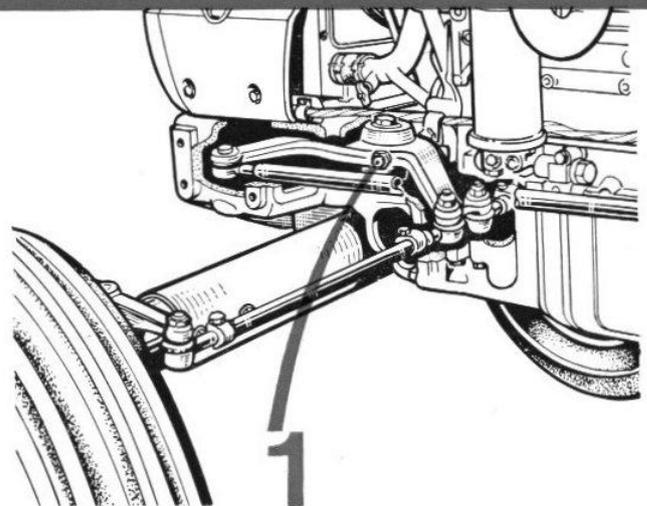


FIG. 32

# VI

## GRAISSAGE ET ENTRETIEN

### B - TOUTES LES 50 HEURES DE TRAVAIL (suite)

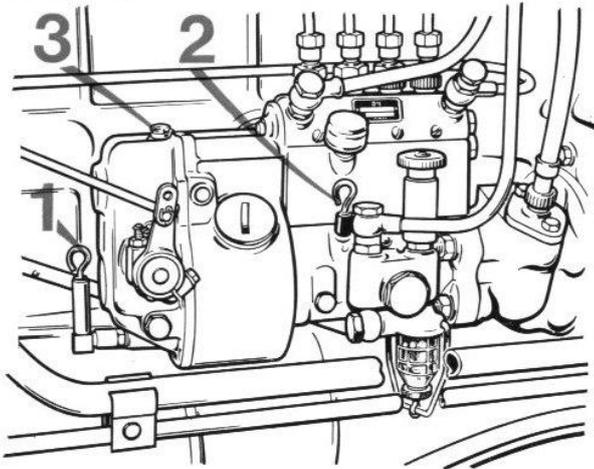


FIG. 33

#### 5 - Pompe d'injection et régulateur :

Vérifier si l'huile atteint le cran supérieur de la jauge (1) et de la jauge (2).

— faire l'appoint si nécessaire par l'orifice de la jauge (2) pour le carter de la pompe d'injection jusqu'à ce que l'huile s'écoule par le tube de trop plein.

— ajouter éventuellement de l'huile par le huileur (3) jusqu'à atteindre le niveau de la jauge (1) sans le dépasser.

Utiliser de l'huile :

**MOBIL DELVAC 20 W/40**

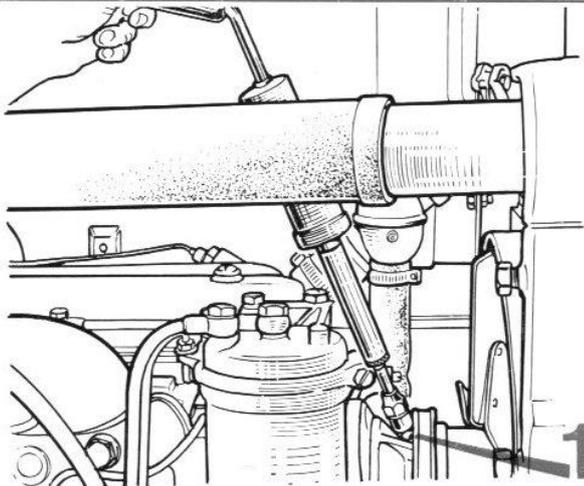


FIG. 34

#### 6 - Pompe à eau :

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

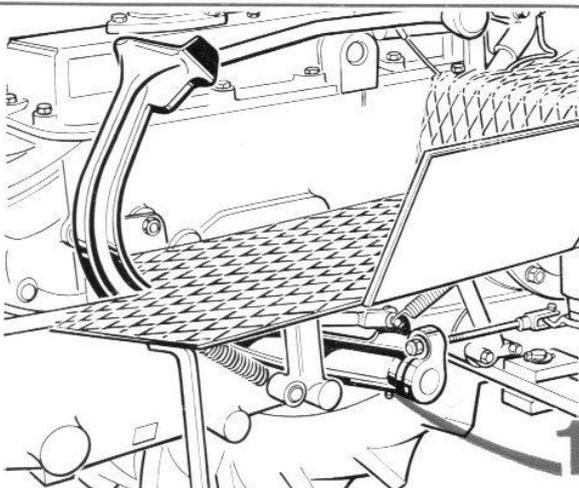


FIG. 35

#### 7 - Pédale d'embrayage :

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

**8 - Pédales de freins :**

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

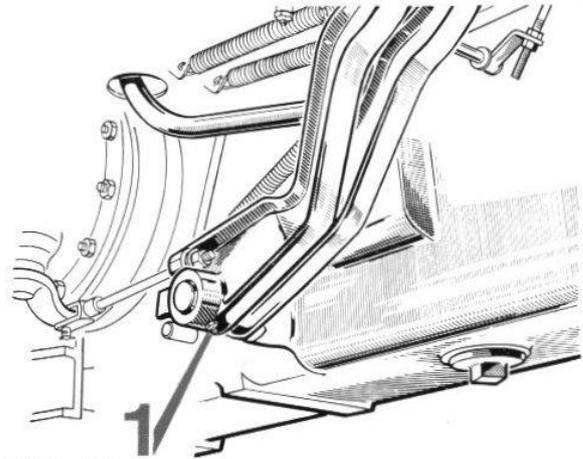


FIG. 36

**9 - Fusées de roues avant :**

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

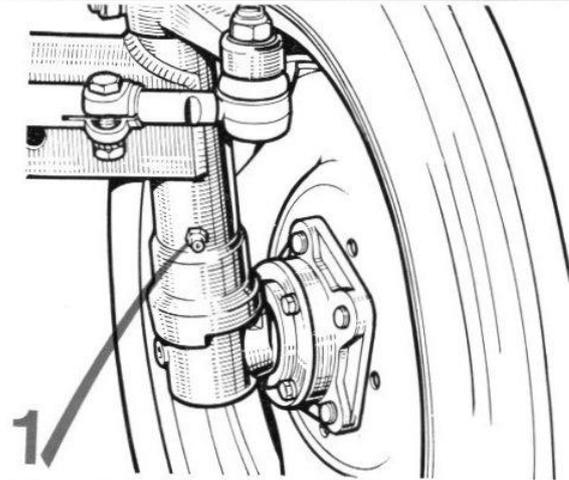


FIG. 37

**10 - Butée d'embrayage :**

Le moteur étant arrêté, démonter la plaque de visite « accès graissage butée d'embrayage » et donner 2 ou 3 impulsions sur le piston de la pompe à graisse.

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

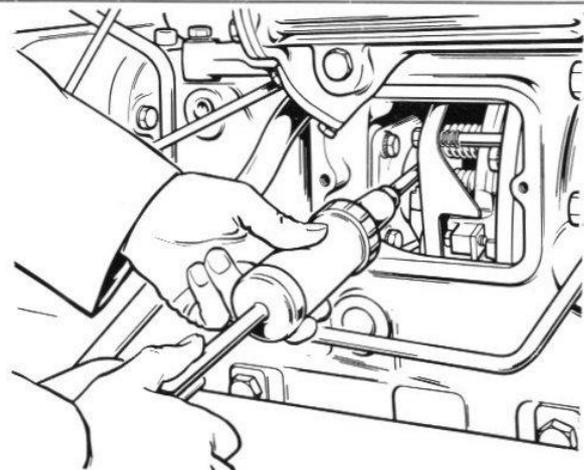


FIG. 38

# VI

## GRAISSAGE ET ENTRETIEN

### B - TOUTES LES 50 HEURES DE TRAVAIL (suite)

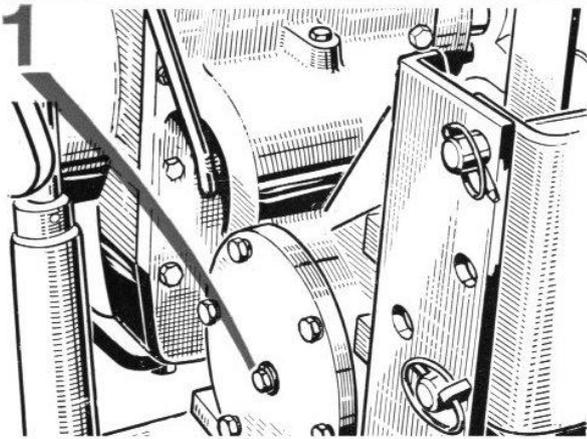


FIG. 39

#### 11 - Carter poulie - prise de force :

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

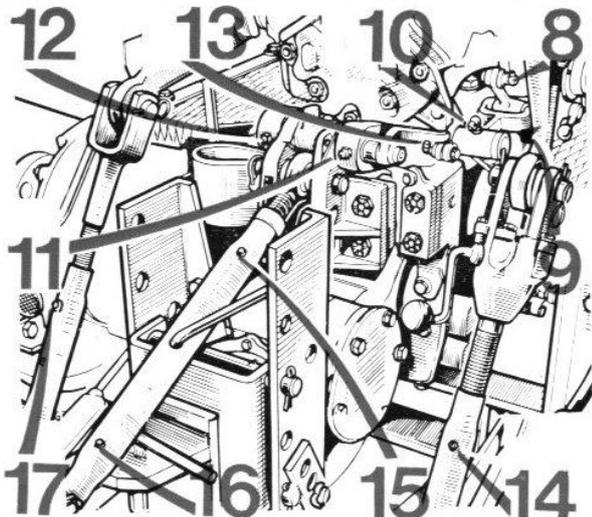


FIG. 40

#### 12 - Relevage hydraulique :

Injecter de la graisse **MOBIL GREASE MP** dans les 6 graisseurs disposés sur les articulations du relevage, ainsi que dans les 4 graisseurs montés sur les deux suspentes et le bras de poussée du 3<sup>e</sup> point.

Il est vivement déconseillé d'enduire de graisse les rotules des bras de traction si le tracteur travaille dans des terrains sili-  
ceux.

**NOTA -** Ne jamais changer la position des graisseurs (8) et (13) situés en bout des galets de réaction en jouant sur l'écrou des excentriques.

### C - TOUTES LES 150 HEURES DE TRAVAIL

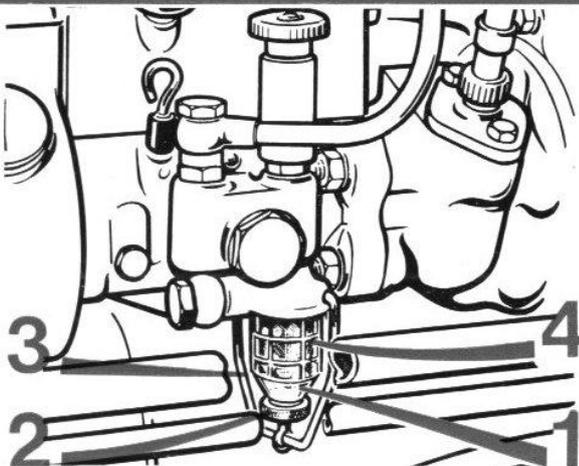


FIG. 41

#### 13 - Pompe d'alimentation :

Le filtre à crépine (1) a pour rôle de retenir l'eau et les grosses impuretés.

Après avoir fermé le robinet du réservoir :

— desserrer l'écrou moleté (2), faire pivoter l'étrier (3) sortir la cuve (1) et le filtre (4).

— nettoyer le filtre et la cuve au pétrole puis souffler le filtre à l'air comprimé.

— après remontage procéder à la purge d'air.

**14 - Carter d'huile moteur :**

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

Vidanger également le filtre régénérateur situé sur le circuit de lubrification du moteur (voir opération N° 23).

Effectuer la vidange de préférence au retour du travail de sorte à ce que l'huile soit chaude et que les impuretés soient en suspension et évacuées plus facilement.

— profiter de l'occasion pour nettoyer le bouchon du reniflard (2) disposé à la partie supérieure du cache culbuteurs pour éviter les surpressions à l'intérieur du moteur. Il suffit pour ce faire d'utiliser un pinceau imbibé de pétrole ou plus simplement de le laisser tremper dans un récipient contenant du pétrole.

— Le bouchon de vidange étant remis en place faire le plein d'huile par l'orifice du bouchon du reniflard (2) à l'aide de 13 litres d'huile :

**MOBIL DELVAC 20 W/40**

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

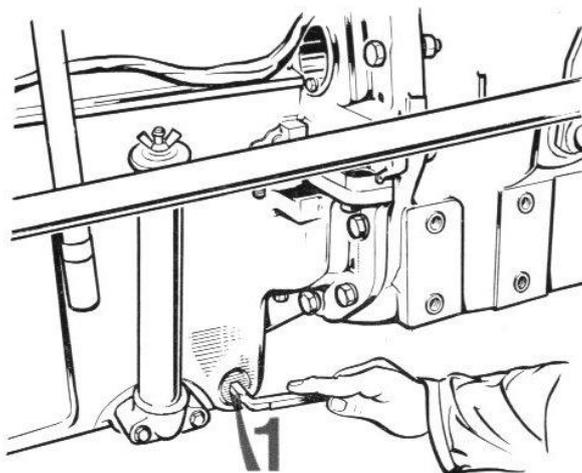


FIG. 42

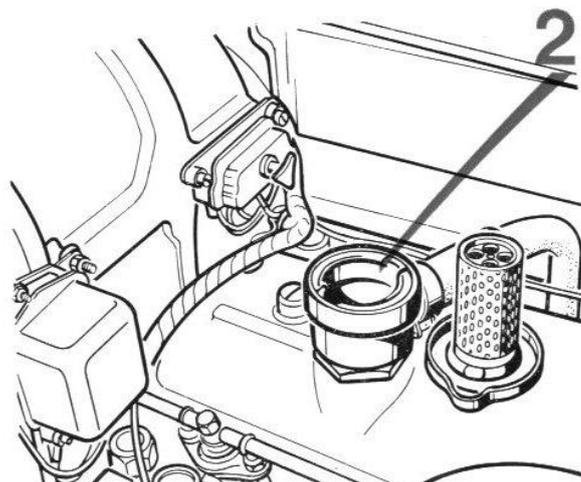


FIG. 43

**15 - Dynamo :**

Introduire quelques gouttes d'huile dans le huileur (1).

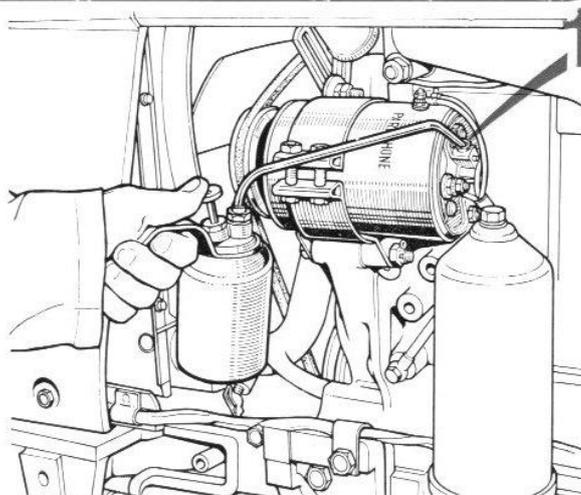


FIG. 44

## C - TOUTES LES 150 HEURES DE TRAVAIL (suite)

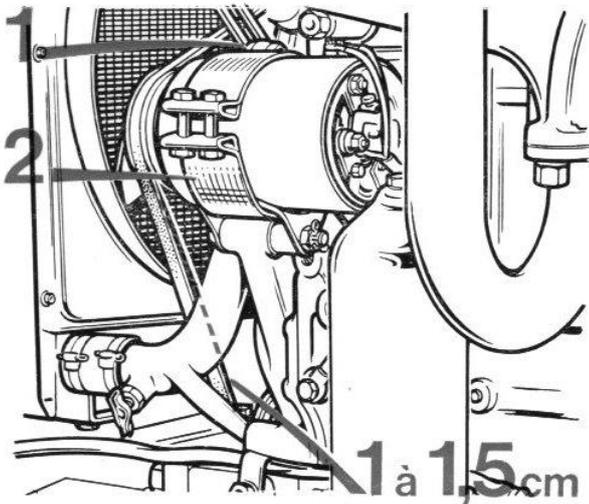


FIG. 45

**16 - Courroie du ventilateur :**

Vérifier la tension de la courroie de commande du ventilateur et de la dynamo.

S'assurer que la flèche de la courroie mesurée entre le vilebrequin et la dynamo est comprise entre **1 et 1,5 cm** sous une pression du doigt de l'ordre de **7 à 10 kg**.

Le cas échéant desserrer la vis (1) et faire pivoter la dynamo vers l'extérieur de façon à obtenir la tension préconisée.

Une usure anormale de la courroie peut être due à un défaut d'alignement. Dans ce cas déplacer la dynamo sur son support après desserrage des deux boulons prévus sur le collier (2) et corriger le désalignement.

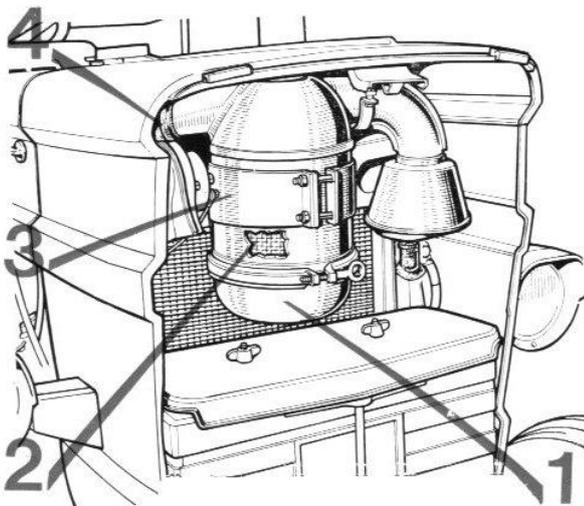


FIG. 46

**17 - Filtre à air :**

Déposer la cuve (1) et sortir la masse filtrante (2).

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

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

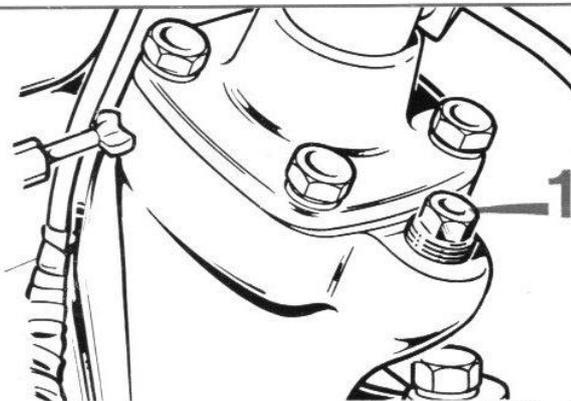


FIG. 47

**18 - Boîtier de direction :**

Dévisser le bouchon (1) et à l'aide d'une pince recourbée contrôler si le niveau d'huile affleure à l'orifice du bouchon.

Si nécessaire faire l'appoint avec l'huile **MOBIL DELVAC 20 W/40** que vous injecterez à l'aide d'une burette à long bec recourbé.

**19 - Carter intermédiaire :**

Dévisser le bouchon (1) et s'assurer que l'huile affleure au niveau de l'orifice découvert.

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

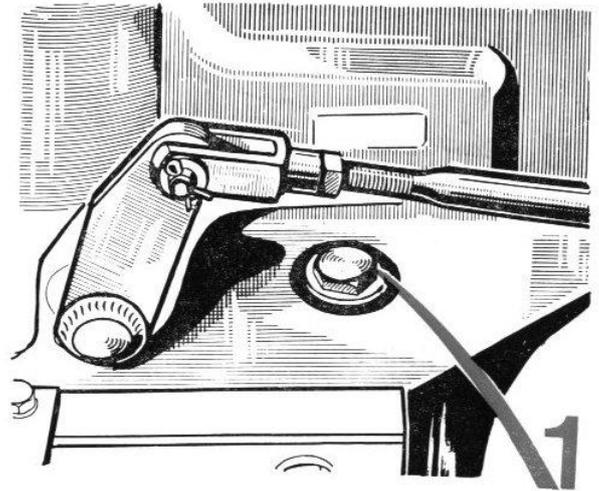


FIG. 48

**20 - Relevage hydraulique et boîte de vitesses :**

Le bloc de relevage hydraulique et le carter de la boîte de vitesses sont en communication.

Pour contrôler le niveau procéder de la manière suivante :

— arrêter le moteur et attendre quelques instants ;

— mettre les bras du relevage en position basse.

— dévisser le bouchon (2) de niveau et de remplissage de la boîte de vitesses et vérifier si l'huile parvient au repère inférieur de la jauge.

— si nécessaire, ajouter par l'orifice (2) de l'huile **MOBIL DELVAC 20 W/40**.

— le repère supérieur de la jauge correspond au plein en cas d'utilisation de vérins auxiliaires.

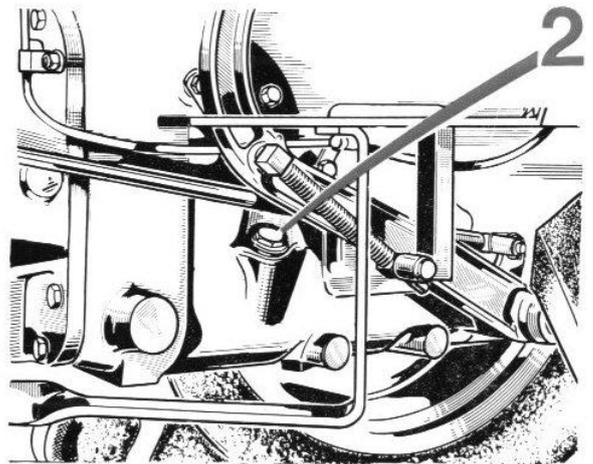


FIG. 49

## C - TOUTES LES 150 HEURES DE TRAVAIL (suite)

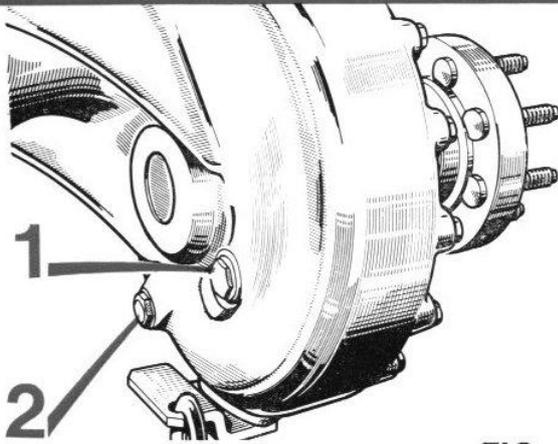


FIG. 50

**21 - Réducteurs latéraux :**

S'assurer que l'huile affleure à l'orifice du bouchon de niveau (1). Si nécessaire, faire l'appoint par ce même orifice à l'aide d'huile MOBILUBE C 140.

## D - TOUTES LES 300 HEURES DE TRAVAIL

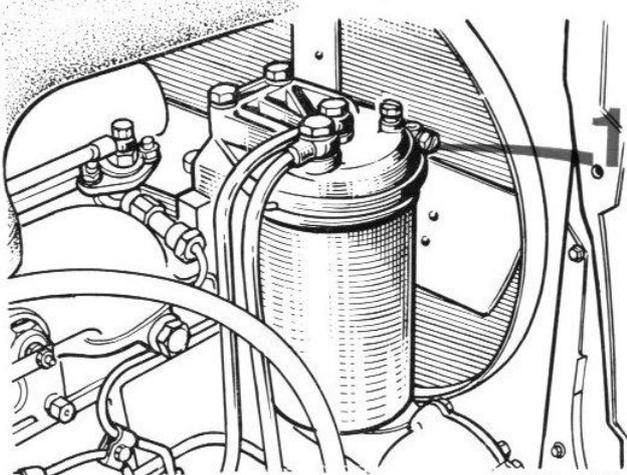


FIG. 51

**22 - Filtre à combustible :**

La cartouche du filtre à combustible retient les impuretés et les gommages contenus dans le fuel agricole grâce aux produits chimiques dont elle est imprégnée.

Dévisser le collier (1) sortir la cartouche et la changer sans hésitation si l'on a constaté des difficultés d'alimentation consécutives à un début de colmatage.

Ne jamais nettoyer la cartouche mais par contre laver la cuve dans du pétrole et la rincer au gas-oil avant remontage.

Bien serrer le collier (1) puis procéder à la purge d'air du circuit avant remise en route du moteur.

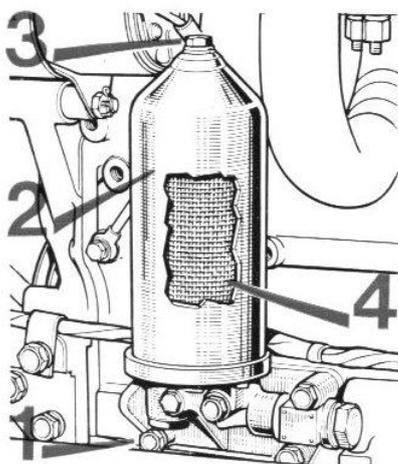


FIG. 52

**23 - Filtre régénérateur d'huile :**

La cartouche du filtre régénérateur d'huile ayant pour mission d'arrêter tant les impuretés que les gommages formés pendant la combustion, il est indispensable de la changer toutes les 300 heures.

A l'occasion de la vidange d'huile du moteur :

- vidanger l'huile par le bouchon (1).
- démonter la cloche (2) après desserrage de la vis (3).
- nettoyer l'intérieur de la cloche (2) avec du pétrole.
- au remontage changer systématiquement la cartouche filtrante (4) et le joint torique d'embase.

# VI

## GRAISSAGE ET ENTRETIEN

### D - TOUTES LES 300 HEURES DE TRAVAIL (suite)

#### 24 - Filtre du circuit de relevage :

A l'occasion du contrôle du niveau d'huile dans le bloc de relevage et dans la boîte de vitesses :

- dévisser le bouchon (3) pour favoriser l'écoulement de l'huile.
- dévisser le bouchon magnétique (1).
- sortir la cartouche filtrante (2) après avoir ôté ses vis de fixation.
- nettoyer la cartouche filtrante (2) et le bouchon magnétique (1) dans du pétrole.
- ne pas hésiter à changer la cartouche si elle présente des traces de détérioration.
- avant remontage passer l'intérieur du corps du filtre (3) au pétrole et souffler à l'air comprimé.

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

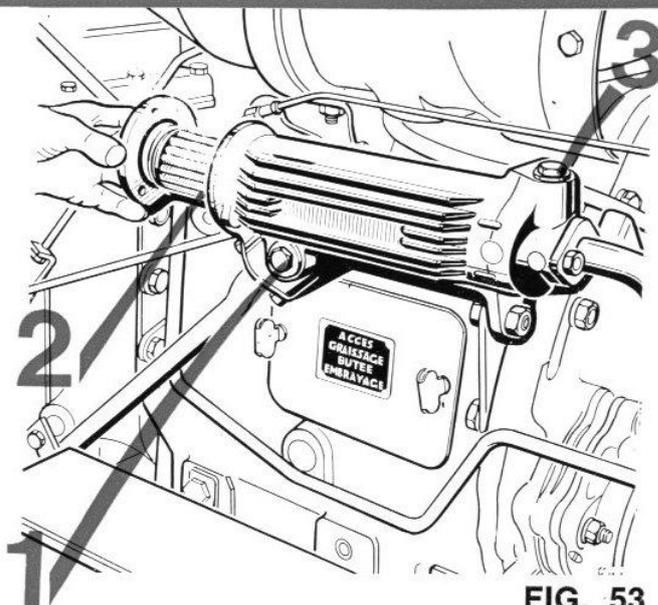


FIG. 53

### E - TOUTES LES 600 HEURES DE TRAVAIL

#### 25 - Filtre à air :

Détacher le collier (3), de retenue du corps du filtre.

- dévisser le collier (4) de serrage de la durite.

— après vidange de l'huile procéder au nettoyage de l'ensemble du filtre en le laissant plongé dans du pétrole pendant une demi-heure.

— laisser s'égoutter les masses filtrantes ; souffler l'ensemble à l'air comprimé, puis procéder au remontage sur le tracteur après rétablissement du niveau d'huile.

- assurez-vous du bon serrage des colliers de la durite.

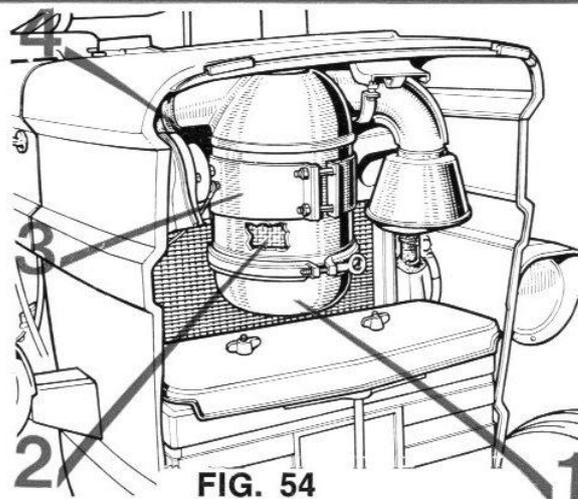


FIG. 54

#### 26 - Moyeux des roues avant :

Oter les chapeaux (1) des moyeux, les garnir de graisse

**MOBIL GREASE MP**

et les remettre en place.

Dans des terrains particulièrement humides intervenir plus fréquemment.

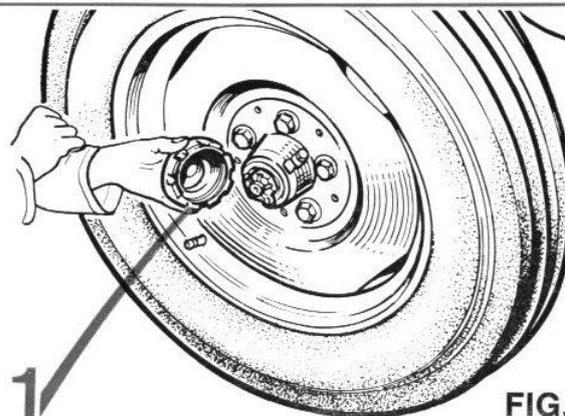


FIG. 55

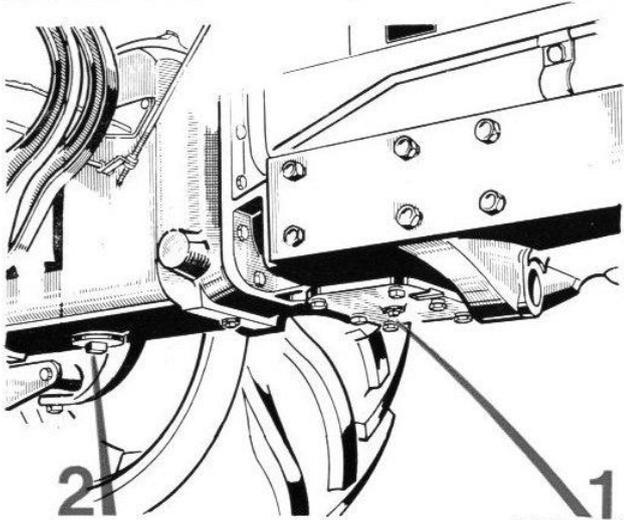


FIG. 56

**27 - Carter intermédiaire :**

Vidanger par le bouchon 1 et faire le plein à l'aide de 3,75 litres d'huile

**MOBIL DELVAC 20 W/40**

par le bouchon de remplissage et de niveau (voir opération n° 19).

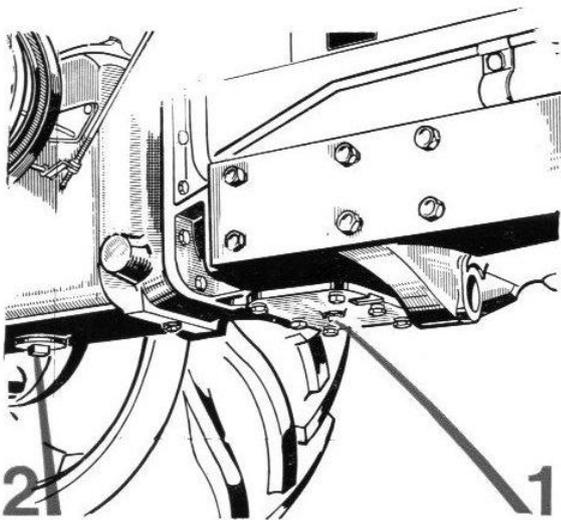


FIG. 57

**28 - Relevage hydraulique et boîte de vitesses :**

- Vidanger le filtre par le bouchon magnétique (voir opération 24 fig. 53).
- Vidanger la boîte de vitesses par les bouchons (1) et (2) (fig. 57).
- Remettre les bouchons de vidange en place.
- Faire le plein de la boîte de vitesses à l'aide d'environ 29 litres d'huile MOBIL DELVAC 20 W/40 jusqu'au repère inférieur de la jauge (voir opération 20 fig. 49).
- Pour faciliter l'aspiration d'huile à la pompe, injecter dans le filtre une certaine quantité d'huile juste avant le démarrage du moteur.
- Mettre le moteur en route quelques instants de sorte à remplir filtre et tuyauteries puis compléter si nécessaire.

En cas d'utilisation de vérins auxiliaires, la quantité d'huile à mettre dans la boîte de vitesses doit être majorée de 3 à 5 litres suivant les capacités des vérins (repère supérieur de la jauge).

**29 - Prise de mouvement et poulie motrice :**

Vidanger par le bouchon (2) et faire le plein avec 3 litres d'huile

**MOBIL DELVAC 20 W/40**

par le bouchon de niveau et de remplissage.

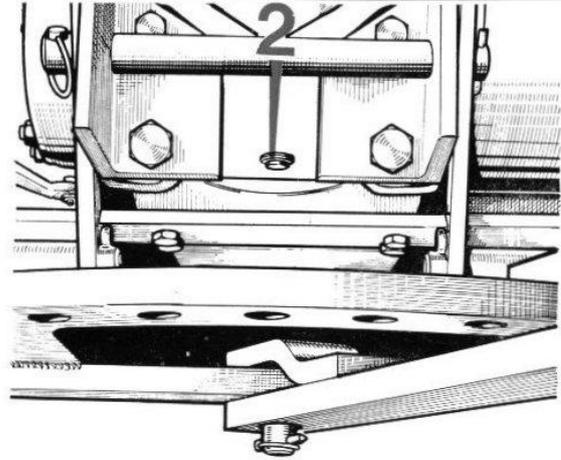


FIG. 58

**30 - Lavage du circuit de refroidissement :**

Ce nettoyage doit précéder l'introduction du mélange antigel pour la période d'hiver.

Pour ce faire, se reporter à la notice d'entretien général.

- 1° Robinet de vidange du radiateur.
- 2° Robinet de vidange du bloc moteur.

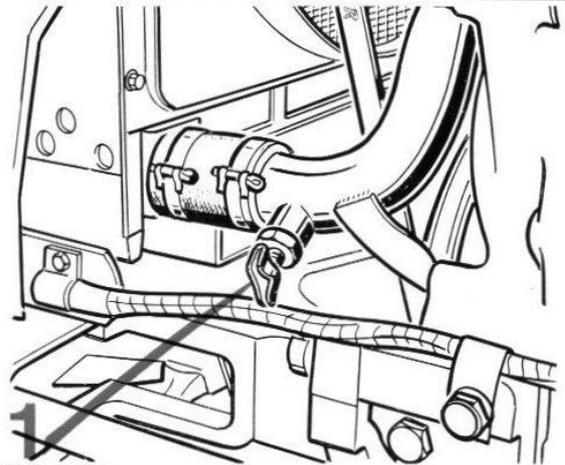


FIG. 59

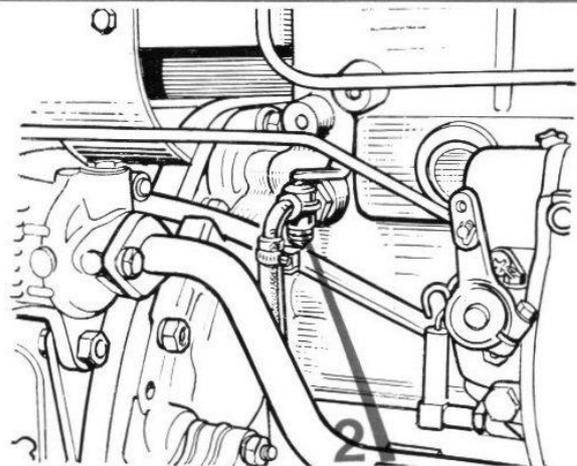


FIG. 60

# VI

## GRAISSAGE ET ENTRETIEN

### F - TOUTES LES 900 HEURES DE TRAVAIL (suite)

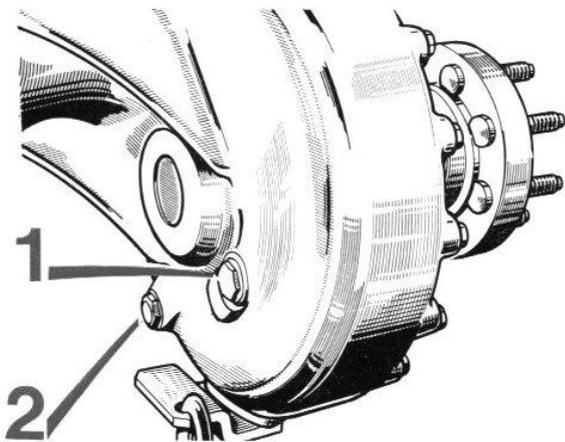


FIG. 61

#### 31 - Réducteurs des roues motrices :

Vidanger par le bouchon (2) et faire le plein par le bouchon (1) à l'aide de 2,5 litres d'huile

**MOBILUBE C 140**

par réducteur.

### G - INSTALLATION ÉLECTRIQUE

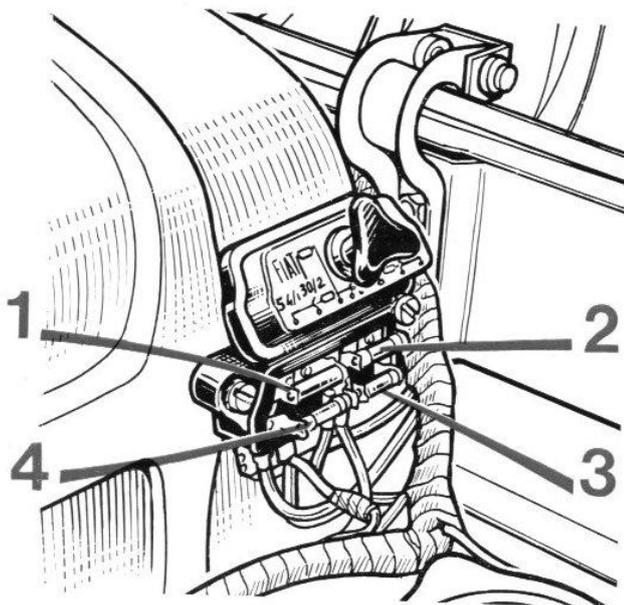


FIG. 62

#### FUSIBLES :

Les fusibles de 8 A protègent les appareils suivants :

1 fusible 30/1 : phares,  
2 fusible 30/2 : codes,  
3 fusible 50/2 : veilleuses gauche et droite,  
4 fusible 50/1 : éclairage du tableau de bord, éclairage plaque minéralogique, prise de courant, feu rouge arrière et phare arrière éventuel.

Un fusible de 8 A placé sous le tableau de bord protège l'avertisseur sonore.

Un autre fusible également de 8 A placé sous le tableau de bord protège le faisceau principal.

Si un fusible vient à fondre il faut avant de le remplacer, rechercher la cause de l'inconvénient.

S'il fond immédiatement après son remplacement adressez-vous à votre agent.

## POSITION CONTRÔLÉE ET POSITION FLOTTANTE

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

- Le bras de poussée (1) est broché dans le trou supérieur du support mobile (2) et le coin (3) est engagé entre le support mobile et la butée du bloc de relevage. Cette précaution est également à respecter pour le transport sur route qui doit s'effectuer **obligatoirement en position contrôlée**.

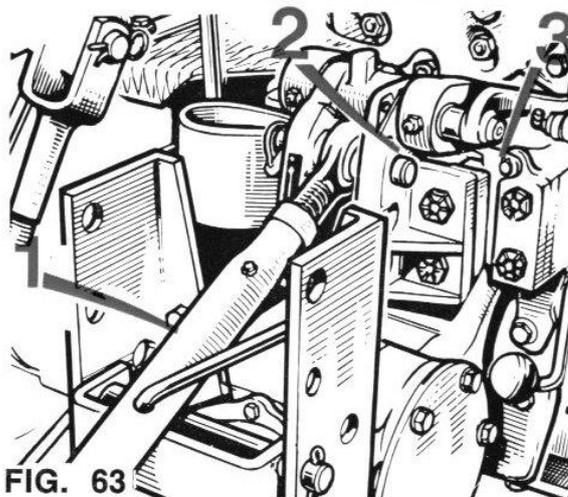


FIG. 63

## EFFORT CONTRÔLÉ

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

- Le bras de poussée (1) est broché sur le support mobile (2) :
- Dans le trou inférieur pour les travaux légers.
- Dans le trou central pour les travaux lourds.
- Le coin de verrouillage (3) est libéré.

**Précaution d'attelage.**

- En travail la chape du 3<sup>e</sup> point doit être bloquée :
- Pas de roue jauge ;

En laissant subsister sur l'outil une roue de limitation de profondeur on perd tout le bénéfice de l'apport de poids de l'outil sur le tracteur.

- Distance A séparant les chevilles d'attelage de la pointe de l'outil supérieure à 550 mm.
- Talonnage de l'outil réduit au minimum.

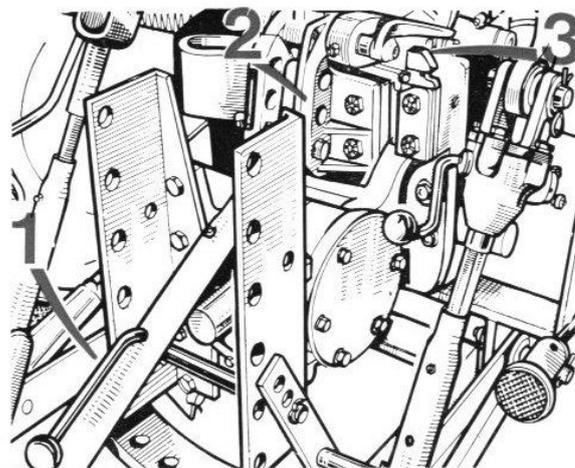


FIG. 64

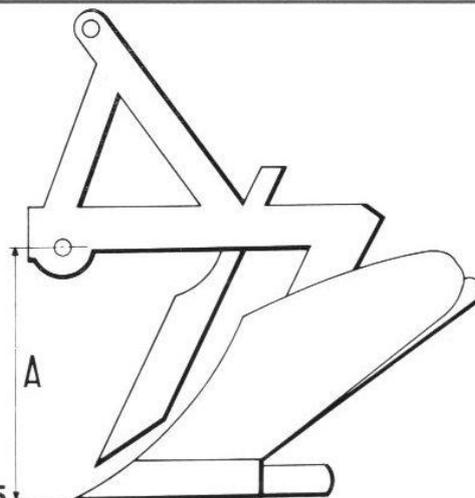


FIG. 65

## A - DISTRIBUTEUR HYDRAULIQUE AUXILIAIRE

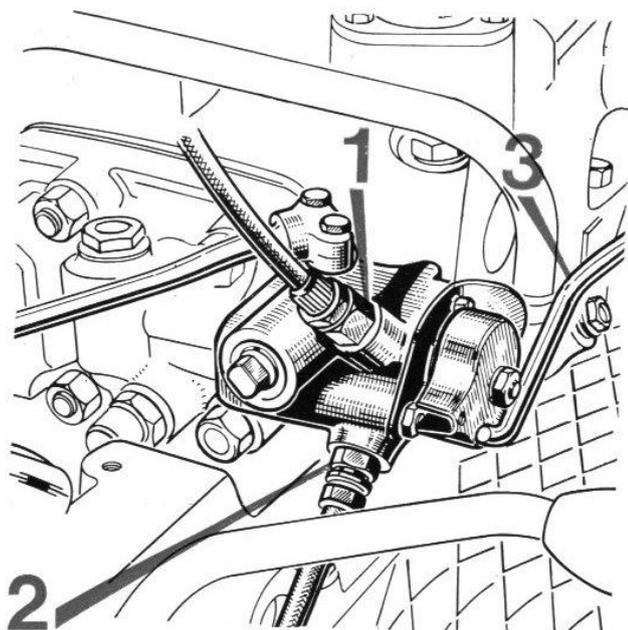


FIG. 66

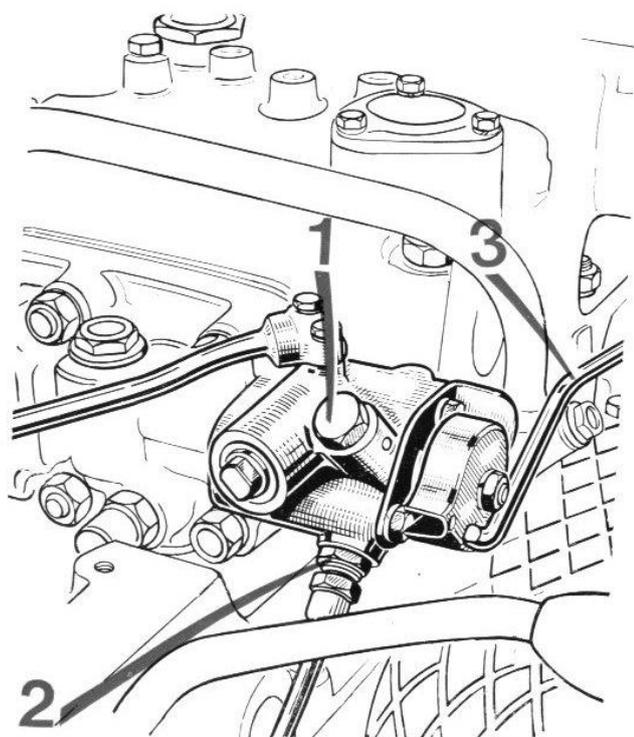


FIG. 67

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

**a) branchement simple effet (fig. 66) :**

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

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

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

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

**b) branchement double effet (fig. 67) :**

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

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

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

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

**REMARQUES IMPORTANTES**

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

— un système de verrouillage de la manette de commande permet d'éviter toutes fausses manœuvres en cas de non-utilisation du distributeur.

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

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

**B - POULIE MOTRICE**

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

- Diamètre : **300 mm.**
- Largeur de la jante : **175 mm.**
- Vitesse de rotation (à **1750 tr/mn du moteur**) : **990 tr/mn.**
- Vitesse linéaire (pour **1750 tr/mn du moteur**) : **15,54 m/s.**

**NOTA** - Lors de l'utilisation de la poulie, il est recommandé de disposer le levier de prise constante en position « vitesses lentes ».

**C - PHARE ARRIÈRE**

Pour effectuer les travaux nocturnes un projecteur arrière est livré sur demande.

Commandé directement par le contacteur général à partir du 2<sup>e</sup> cran, il ne peut s'allumer que dans la mesure où son commutateur, placé sur le bol est lui-même tourné en position circuit fermé.

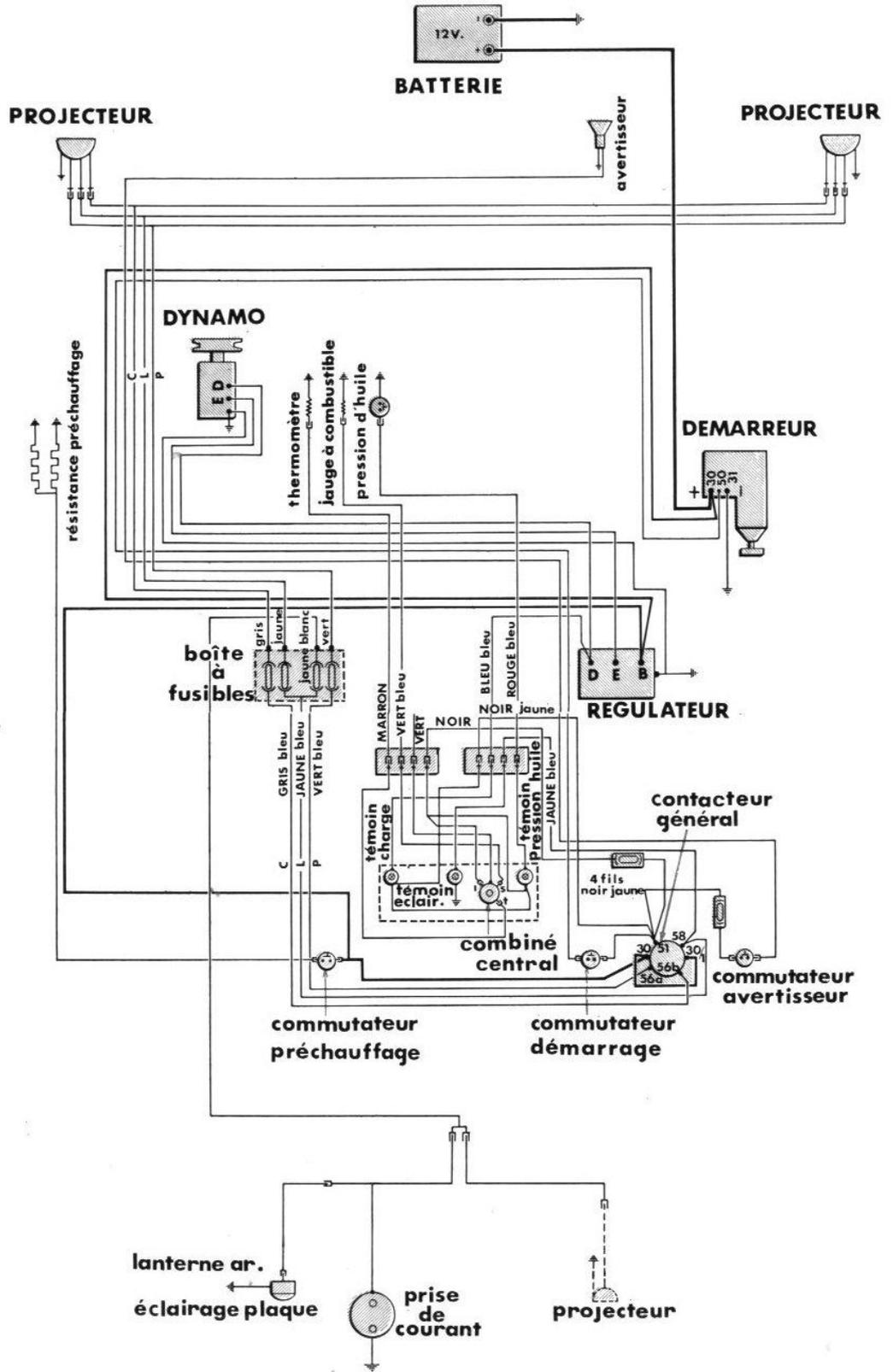
**D - MASSES D'ALOURDISSEMENT**

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

- |             |   |   |
|-------------|---|---|
| à l'avant   | } | <p><b>6 masses sur châssis de 27 kg.</b><br/> <b>1 support de 19 kg.</b><br/> <b>2 masses de 13 kg sur chaque roue.</b><br/> <b>1 masse de 24 kg sur chaque roue.</b></p> |
| à l'arrière | } | <p><b>2 masses de 53 kg sur chaque roue.</b><br/> <b>1 masse de 58 kg sur chaque roue.</b></p>  |

Au total il est donc possible d'alourdir le tracteur d'environ **600 kg.**

E - SCHÉMA DE CABLAGE ÉLECTRIQUE





## D - MOTEUR

Marque .....	OM
Type .....	CO 3/60
Cycle .....	Diesel 4 temps
Injection .....	Directe
Nombre de cylindres (verticaux en ligne) .....	4
Alésage .....	mm 110
Course .....	mm 120
Cylindrée totale .....	cm <sup>3</sup> 4560
Rapport de compression .....	17/1
Régime correspondant à la puissance maximale .....	tr/mn 1.750
Chemises rapportées du type humide.	

## DISTRIBUTION

<b>Admission</b>	{	Ouverture avant le PMH .....	10°
		Fermeture après le PMH.....	54°
<b>Echappement</b>	{	Ouverture avant le PMB .....	54°
		Fermeture après le PMH.....	10°
Jeu à froid entre soupapes et culbuteurs .....			mm 0,25

## FILTRE A AIR

Filtre à air à bain d'huile FIAT avec préfiltre à turbulence et évacuation automatique des poussières.

## ALIMENTATION EN COMBUSTIBLE

Réservoir .....	litres 80
Pompe d'alimentation type .....	FPKS 22 AL 4/4
Filtre à cartouche interchangeable SAVARA.	
Pompe d'injection FIAT (licence Bosch) .....	PES 4 A - 90 B 410 L 4/131
Régulateur mécanique « toutes vitesses » .....	RPVA 250 - 875 Pr2/8946
Calage de la pompe d'injection (avant le PMH) .....	21°
Porte-injecteur .....	KB 82 51 F 11
Pulvérisateur à trous multiples .....	DLL 145-S 36 F
Pression de tarage des injecteurs .....	bars 200 ± 5

## GRAISSAGE

Sous pression par pompe à engrenages	
Filtre régénérateur à cartouche interchangeable	
Pression de fonctionnement à chaud .....	bars 3,5
Capacité totale en huile .....	litres 13

## REFROIDISSEMENT

A eau .....	
Radiateur à tubes verticaux .....	
Thermostat .....	
Thermomètre à distance .....	
Rideau de radiateur .....	
Capacité totale en eau .....	litres 17

**D - MOTEUR** (suite)**DISTRIBUTION ELECTRIQUE**

Tension de l'installation ..... V 12

**BATTERIES** ..... Baroclem M 15 AS

Tension ..... V 12

**DYNAMO** ..... Paris-Rhône G 11 R 55

Sens de rotation ..... à droite

Puissance ..... W 150

Régulateur de tension ..... Paris-Rhône YD 210 T

Démarreur ..... Bosch KG 12 V 4PS

4 Ch.

**RÉSISTANCE DE PRÉCHAUFFAGE** ..... Gabriel 50 177 E

Nombre ..... 2

Puissance ..... W 300

**E - TRANSMISSION****EMBRAYAGE** bi-disques, double effet, travaillant à sec.**BOITE DE VITESSES :**

Nombre de vitesses : { avant ..... 7

arrière ..... 2

Couple conique à dentures Gleason.

**DIFFÉRENTIEL :**

Nombre de satellites ..... 4

Blocage du différentiel

Commande par pédale

**RÉDUCTEURS :**

Couple de pignons à dentures droites.

**F - DIRECTION**

Type à vis globique et secteur conique Gemmer

Démultiplication ..... 1/22

Rayon minimal de braquage { avec frein bloqué ... m 3,53

sans frein bloqué ... m 4,03

**G - FREINS**

2 freins à pied indépendants, jumelage par palonnier,

A disques sur les 2 demi-arbres du différentiel

Surface de freinage ..... cm<sup>2</sup> 857

Frein à main d'immobilisation

## H - RELEVAGE HYDRAULIQUE

## POMPE

Type .....	PLESSEY	A 25 X
Régime de la pompe à 1.750 tr/ mn du moteur		tr/mn 1.846
Débit au régime nominal du moteur (à 150 bars) .....		litres 22,7
Pression de sécurité .....		bars 150
Temps de relevage au régime nominal du moteur .....		sec. 2,7

## BLOC DE RELEVAGE

Capacité en huile .....		litres 10
Capacité carter boîte de vitesses .....		litres 19
Capacité totale .....		litres 29

## VERIN

Simple effet.		
Alésage .....		mm 95
Course .....		mm 134
Cylindrée .....		cm <sup>3</sup> 970

## DISTRIBUTEUR

Type à boisseau

## POSSIBILITÉS DE SOULÈVEMENT (dans l'axe des rotules d'attelage.

Fixation des suspentes sur les bras de traction	sur {	1 <sup>er</sup> trou .....	kg 1.800
		2 <sup>e</sup> trou .....	kg 2.080
		3 <sup>e</sup> trou .....	kg 2.250

## SYSTÈME D'ATTELAGE

Type 3 points .....	norme n° 2
---------------------	------------

## I - ATTELAGE

<b>CROCHET AVANT</b> : 1 position .....	mm 795
<b>CROCHET D'ATTELAGE ARRIÈRE</b> :	
11 positions par retournement du crochet et des cornières de fixation : .....	mm 480 - 520 - 565 - 605 - 645 - 690 - 735 - 775 - 815 - 860 - 900 -

**TIMON OSCILLANT ET SECTEUR D'ATTELAGE** :

9 positions du timon obtenues par déplacement en hauteur du secteur et retournement du timon .....	mm 195 - 245 - 295 - 340 - 385 - 415 - 465 - 515 - 565 -
Débattement angulaire dans le plan horizontal .....	47°
Nombre de positions du timon dans le plan horizontal ..	6

## J - PRISE DE MOUVEMENT ARRIÈRE

Indépendante de l'avancement	
Commande par levier et par pédale d'embrayage	
Régime à 1.490 tr/mn du moteur .....	tr/mn 540
Dimension de l'arbre .....	1" 3/8
Nombre de cannelures .....	6

## K - PNEUMATIQUES

Dimensions	14 - 30 (mm)	12 - 36 (mm)	12 - 38 (mm)
Rayon sous charge	665	705	725
Circonférence de roulement	4285	4550	4680
Largeur du boudin	394	317	317
Jante	W 12-30	W 11-36	W 12-38

Pneumatiques avant : 6,50 - 20.

## L - ÉCLAIRAGE

Phare avant	{ ampoules phare-code .....	W 35/35
	{ veilleuse .....	W 5
Ampoule du tableau de bord .....		W 5
Lampe témoin de charge des batteries .....		W 5
Ampoule de la plaque minéralogique .....		W 5
Feu rouge arrière .....		W 5
Témoin pression d'huile .....		W 5
<b>FUSIBLES:</b>		
4 fusibles sous boîtier .....		A 8
1 fusible sous étui (protection avertisseur sonore) .....		A 8
1 fusible sous étui (protection faisceau principal) .....		A 8

## M - ACCESSOIRES

**POULIE :**

Emplacement : à droite.

Diamètre .....		mm 300
Largeur de la jante .....		mm 175
Vitesse de rotation au régime nominal .....		tr/mn 990
Vitesse tangentielle au régime nominal .....		m/s 15,54

**MASSES D'ALOURDISSEMENT :**

6 masses sur châssis de 27 kg	}	× 2	kg 181
1 support de 19 kg			
2 masses sur roues AV de 13 kg	}	× 2	kg 100
1 masse sur roue AV 24 kg			
2 masses sur roue AR 53 kg			
1 masse sur roue AR 58 kg		× 2	kg 328

**DISTRIBUTEUR HYDRAULIQUE AUXILIAIRE**

pour vérins simple et double effet.

**PHARE ARRIERE**

commandé depuis le commutateur général.

# TABLE DES MATIÈRES

## I CONSEILS PRÉLIMINAIRES 3

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

## II IDENTIFICATION DU TRACTEUR 4

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

## III COMMANDES ET INSTRUMENTS DE CONTROLE 5

1° Contacteur général .....	6
2° Bouton poussoir de démarrage .....	6
3° Contacteur de préchauffage .....	6
4° Levier d'accélérateur à main .....	7
5° Pédale d'accélérateur à pied et d'arrêt du moteur .....	7
6° Avertisseur sonore .....	7
7° Eclairage du tableau de bord .....	7
8° Thermomètre du système de refroidissement .....	8
9° Voyant de pression d'huile .....	8
10° Voyant de charge des batteries .....	8
11° Horotachymètre .....	9
12° Pédale de débrayage .....	9
13° Pédales de frein à pied .....	9
14° Frein de parcage à main .....	10
15° Levier de prise constante .....	10
16° Levier de vitesses .....	10
17° Pédale de blocage du différentiel .....	11
18° Levier de commande « poulie - prise de commande » ....	11
19° Manette de sélection du relevage hydraulique .....	11
20° Manette de commande du relevage hydraulique .....	11
21° Manette de sensibilité du relevage hydraulique .....	12
22° Commande de rideau de radiateur .....	12

## IV APPROVISIONNEMENTS 13

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

## V MISE EN ROUTE ET ARRÊT DU TRACTEUR 14

A - Vérifications et opérations préliminaires .....	14
B - Démarrage du moteur (par température modérée).....	15
C - Démarrage du moteur (par temps froids) .....	15

**VI GRAISSAGE ET ENTRETIEN 16**

A - Toutes les 10 heures de travail .....	16
B - Toutes les 50 heures de travail .....	17
C - Toutes les 150 heures de travail .....	20
D - Toutes les 300 heures de travail .....	24
E - Toutes les 600 heures de travail .....	25
F - Toutes les 900 heures de travail .....	26
G - Installation électrique d'éclairage .....	28

**VII RELEVAGE HYDRAULIQUE 29****VIII ÉQUIPEMENTS ACCESSOIRES 30**

A - Distributeur hydraulique auxiliaire .....	30
B - Poulie motrice .....	31
C - Phare arrière .....	31
D - Masses d'alourdissement .....	31
E - Schéma de câblage électrique .....	32

**IX CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES 33**

A - Dimensions .....	33
B - Poids du tracteur .....	33
C - Vitesses d'avancement .....	33
D - Moteur .....	34
E - Transmissions .....	35
F - Direction .....	35
G - Freins .....	35
H - Relevage hydraulique .....	36
I - Attelage .....	36
J - Prise de force .....	36
K - Pneumatiques .....	37
L - Eclairage .....	37
M - Accessoires .....	37

FFSA

**SOMECA**

Société Anonyme au Capital de 130.000.000 F

116-118, Rue de Verdun - 92 - PUTEAUX

Tél. : 506 26-70 & 36-80 R. C. Seine 60 B 5910