

3500



AGRIRHONE

Chez Client,

Nous vous félicitons d'avoir acquis un tracteur CARRARO qui vous apportera, nous en sommes convaincus, la plus grande satisfaction dans toutes les utilisations que vous pourrez lui demander.

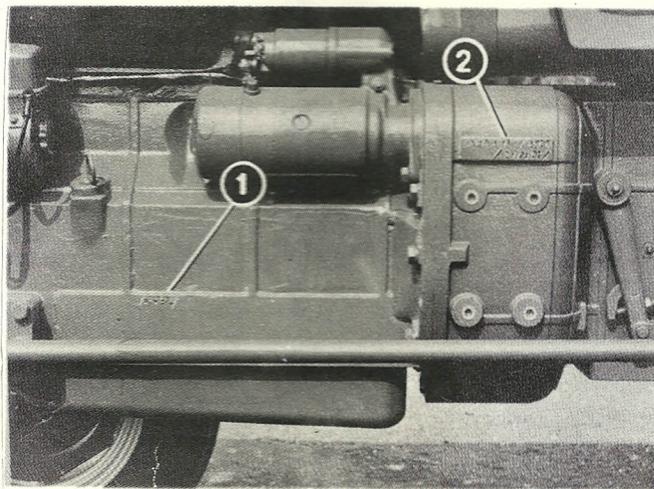
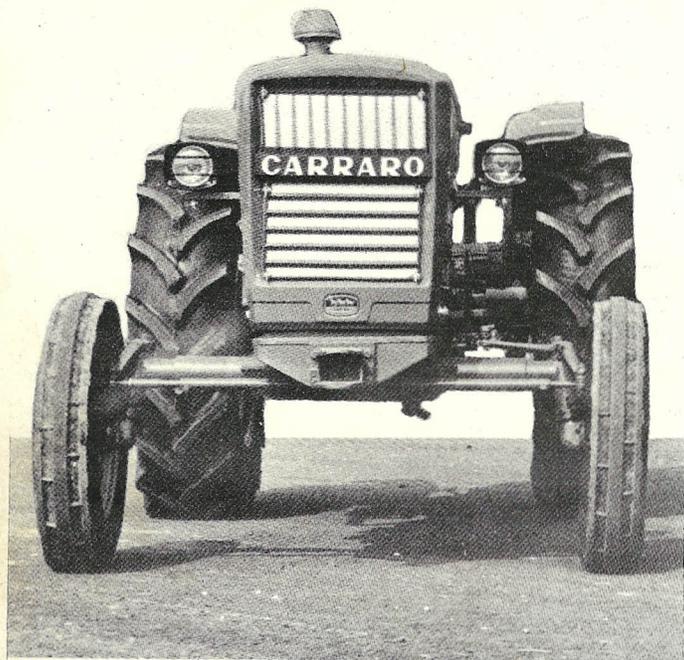
Lisez attentivement la présente notice. Conformez-vous à ses instructions et suivez les conseils qui s'y trouvent. Vous aurez ainsi gagné d'avance cette valeur supérieure que représente un tracteur bien rôdé et soigneusement entretenu.

Votre agent CARRARO et nos services sont à votre entière disposition pour tous les problèmes que vous voudriez leur soumettre, dans tous les domaines.

Meilleures salutations,

AGRIRHONE.





IDENTIFICATION

Le type et le numéro de série du Tracteur sont gravés sur le carter d'embrayage n° 2.

Le numéro du moteur est gravé sur le côté gauche du moteur, n° 1.

Ces références seront à fournir pour toute demande d'information technique.

SOMMAIRE

Caractéristiques générales	4-5
Tableau de bord - Commandes	6
Démarrage - Arrêt - Eclairage	6-7-8
Mise en route tracteur - Embrayage double	8
Rodage	9-10
Freins	11-12
Blocage différentiel - Dispositif d'attelage	12-13
Réglage des voies - Alourdissement	14
Siège réglable - Niveau Relevage	15-16
Emploi du relevage	17-18
Entretien	19
Rafroidissement - Surveillance des niveaux	20
Remplacemnt d'huile	20
Version 4 roues motrices	21
Entretien spécial	22-24

CARACTERISTIQUES MOTEUR

MOTEUR :

Marque : Carraro
Type : Diesel 195 - 4-Temps - Injection directe
Nombre de cylindres : 2 - en ligne
Alésage : 105
Course : 110
Cylindrée totale : 1905 cm³
Rapport volumétrique : 17/1
Puissance : 32 CV. à 2000 t./m.
Couple maximum : A 1400 t./m.
Refroidissement par : Air
Soupapes : En tête - commandées par culbuteurs
Jeu des Culbuteurs : 0,30 (à froid) - admission et échappement

Équipement Injection :

Pompe Bosch incorporée - Type : PFR 2 A 85/224
Injecteurs : Bosch - Type : DLLA 160 S 255
Pression de tarage : 190 ± 5 kg/cm²

Équipement électrique :

Tension : 12 Volts
Batterie : 1 Batterie 12 V. - 135 A h.
Dynamo : Bosch 90 W.
Démarreur : Bosch 3 CV.
Lampes Avant : 25/25 W.
Lampe arrière et Position : 5 W.
Boîte à Fusibles : Sur le côté gauche du Réservoir - vers démarreur

TRANSMISSION :

Embrayage : 2 Disques - Double effet
Garde à la pédale : 20 - 25 mm.

Boîte à vitesses : A 3 Rapports - avec Relai - Lente - Rapide
Procurant 6 Vitesses Avant
2 Vitesses Arrière

Couple conique : 10/55
Réducteurs : Latéraux arrière

Vitesses d'Avancement : avec Pneus 11.2 / 10-28
moteur à 2000 t./m.

1^o : 2,76
2^o : 4,13
3^o : 6,66
4^o : 9,12
5^o : 13,85
6^o : 21,97
1^o Ar. : 2,76
2^o Ar. : 9,12

Équipement Pneumatique :

Pneus : 4 P.R. Avant Arrière
500 - 16 11,2 / 10 - 28
Pression maximum de gonflage : 2 kg 500 1 kg 100
Pression minimum de gonflage : 0 kg 800 0 kg 800

FREINS

Type : A tambour
Nombre : 2 freins indépendants pouvant être jumelés
Frein à main : Par levier à cliquet

PRISE DE FORCE

Prise de Force Semi-Indépendante - Diamètre 34,9 (1" 3/8)
2 Régimes :

Régime Standard : 540 t./m. à 1530 t./m. moteur
Régime Rapide : 1680 t./m. à 2000 t./m. moteur
A 2000 t./m. moteur, le régime Standard donne 706 t./m. à la Prise de Force

Puissance à la Prise de Force : 28,9 CV.
Puissance à la Poulie : 28,5 CV.

POULIE

Type : Renvoi d'angle 90°
Position : A l'arrière - Côté droit ou côté gauche
Diamètre : 220 mm
Largeur : 140 mm
Vitesse Rotation :
1444 t./m. - moteur à 2000 t./m. - P.d.F. Régime Standard
3080 t./m. - moteur à 2000 t./m. - P.d.F. Régime Rapide
Vitesse Linéaire :
m./sec. : 16,62 - Régime Standard et 35,42 Régime Rapide
Contenance : Huile 1 litre 5

RELEVAGE

Pompe : Bosch ou Salami
Type : A Engrenages - Commande par Pignon
Emplacement : Côté droit Carter Distribution
Débit : 17,6 litres à 200 t./m. moteur
Pression max. d'utilisa-
tion Relevage : 100 kg/cm²
Puissance aux rotules
sur barres : 1200 kg
Contenance Relevage : 5 litres 2
Réservoir Auxiliaire : Sur demande
Prises d'huile : Directe sur Culasse avec immo-
(sur demande) : bilisation des Bras ou par Dis-
tribution Auxiliaire
Distributeur :
Marque : ERPOZ
Type : A Blocage hydraulique de
descente
Contrôle de Position
Contrôle d'effort
Atelage 3 Points : 1^{re} Catégorie

DIMENSIONS

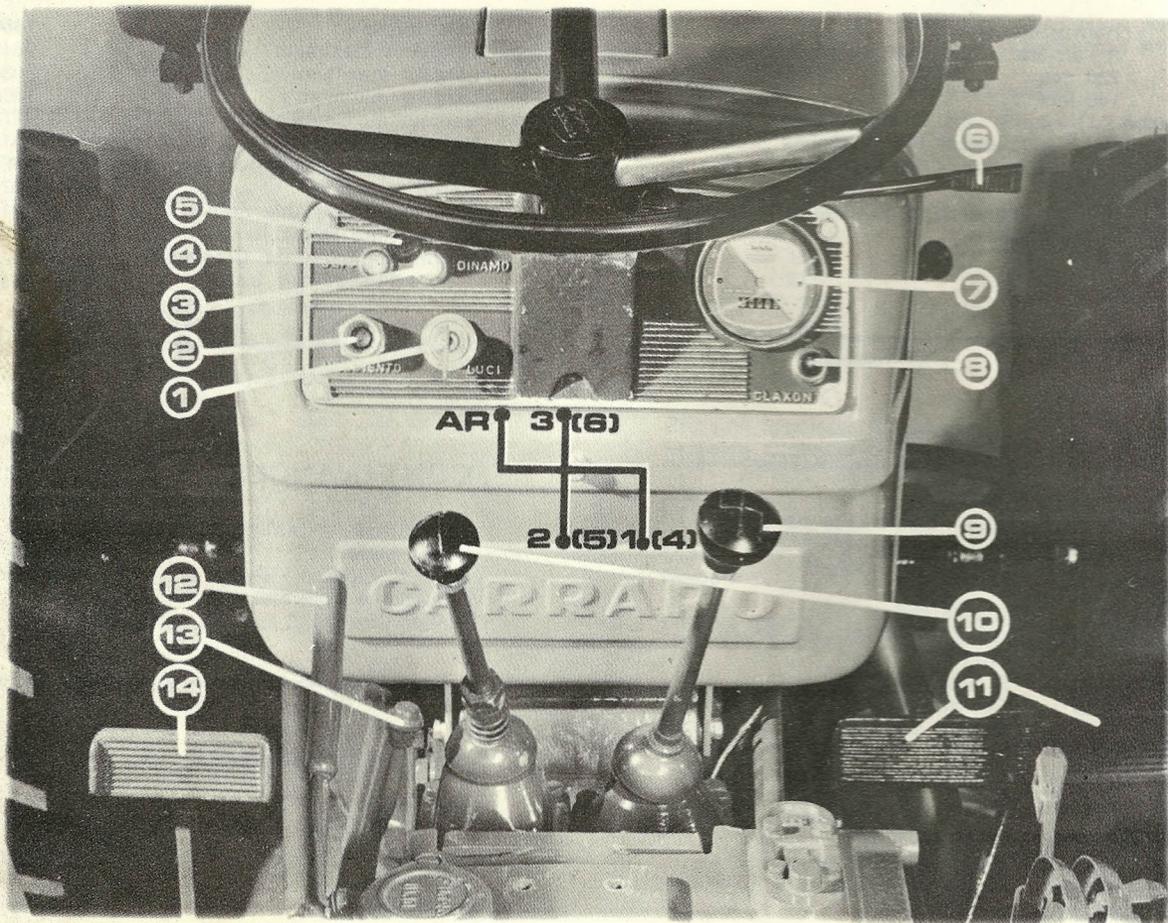
Empattement : 1660
Longueur maximum : 2840
Largeur maximum : 2030
Largeur minimum : 1360
Hauteur au Capot : 1270
Hauteur au Volant : 1410
Hauteur avec Échappement vertical : 1460
Garde au sol : 370
Voie Avant Réglable de : 1110 - 1610
Voie Arrière Réglable de : 1100 - 1770
Rayon minimum de Braquage
sans l'usage des freins : 3240

CONTENANCES

Réservoir à Carburant : 35 litres
Carter Moteur : 8 litres
Boîte à Vitesses - Pont : 13,5 litres
Réducteurs Latéraux : 1,5 litre
Boîtier Direction : 1 litre

POIDS

Sur l'Essieu Avant : 590 kg
Sur l'Essieu Arrière : 890 kg
Poids Total : 1480 kg



AGRI RHONE

TABLEAU DE BORD ET COMMANDES

(Fig. 3)

- 1 — Commutateur d'éclairage, avec clef de contact.
- 2 — Bouton poussoir de démarrage. (Ne jamais l'actionner sans s'être assuré que le levier de vitesses est au point mort.)
- 3 — Voyant-témoin de charge de la Dynamo (rouge).
- 4 — Voyant-témoin de pression d'huile (vert). (Il doit s'éteindre dès que le moteur tourne. Dans le cas contraire, arrêter immédiatement le moteur et consulter votre agent Carraro.)
- 5 — Tirette de décompresseur. (Sert uniquement pour lancer plus facilement le moteur à vide pour démarrage par temps très froid. Ne jamais l'utiliser pour arrêter le moteur.)
- 6 — Levier d'accélération à main. Voir Démarrage et Arrêt moteur.
- 7 — Tractomètre. Compte-tours moteur et compte-tours Prise de Force.
- 8 — Klaxon.
- 9 — Levier de vitesses.
- 10 — Relai :
L = Lente (enfoncer le levier et positionner vers l'avant.)
V = Rapide (enfoncer le levier et positionner vers l'arrière.)
- 11 — Pédales de freins. (Veillez à leur jumelage pour conduite sur route.)
- 12 — Levier de frein à main.
- 13 — Levier de Prise de Force. (Pour obtenir le régime normalisé 540 t./m., placer le levier vers l'arrière.)
- 14 — Pédale d'embrayage.

DEMARRAGE DU MOTEUR

Vérification avant le départ :

Contrôler le niveau d'huile du moteur et ceci tous les jours - maintenir au maximum.

Avant chaque Mise en Route :

S'assurer que le levier de Vitesses et celui de la Prise de Force se trouvent au point mort.

Mise en Marche :

- 1 — Placer le levier d'accélérateur complètement vers le conducteur, dans le sens de l'accélération maximum.
- 2 — Surtout en **période froide** : Pousser à la main vers l'avant la tige qui va du régulateur à la pompe à injection.

Cette manœuvre apporte la **Surcharge** à la pompe - Vous constaterez qu'en été cette précaution ne sera pas nécessaire - ni évidemment lorsque le moteur est chaud.

Par contre, s'il s'avérait que votre batterie devienne faible, vous pourriez en plus tirer sur le décompresseur pour lancer le moteur à vide. (Ne jamais se servir du décompresseur pour arrêter le moteur.)

- 3 — Introduire le Clef de Contact dans le Commutateur et vérifier que les témoins de pression d'huile (vert) et de charge de la Dynamo (rouge) s'allument.
- 4 — Appuyer sur le Bouton de Démarrage (avvia mento) et le relâcher dès que le moteur tourne.
Les voyants lumineux doivent s'éteindre. Dans le cas où le témoin vert resterait allumé, ou s'allumerait en cours de travail, arrêter immédiatement le moteur et faire vérifier par votre agent Carraro.
- 5 — Repousser le levier d'accélérateur pour diminuer le régime du moteur.
Laisser fonctionner quelques minutes à un régime assez bas, mais plus élevé que le ralenti.
Cette manœuvre est essentielle à la mise en route correcte de tout moteur.

ATTENTION :

Pour la période froide, votre moteur doit être muni d'huile H.D. SAE 20.

ARRET DU MOTEUR

Amener le levier d'accélération vers le ralenti et pousser à fond. Le moteur doit s'arrêter.

Il se peut que l'arrêt ne soit pas obtenu facilement par cette manœuvre, en ce cas vous n'aurez qu'à relever légèrement du pied la pédale d'accélérateur pour obtenir l'arrêt immédiat.

Retirer la clé de contact.

A noter qu'il est toujours fortement conseillé de laisser tourner à bas régime pendant quelques instants, avant de l'arrêter, un moteur qui vient de travailler. Il se refroidira ainsi moins brutalement.

UNE CLÉ DE CONTACT A DEUX USAGES.

Contact général en vue du démarrage.

Éclairage.

Pour établir le contact il suffit d'enfoncer la clé droite.

Pour obtenir les feux de position, vous appuyez avec la clé sur le centre du commutateur et vous tournez légèrement à droite.

Pour les feux de croisement, appuyer et tourner au 2^e cran à droite.

Pour les feux de route, appuyer et tourner au 3^e cran à droite.

Chaque manœuvre d'éclairage doit donc se faire en appuyant sur le centre du commutateur.

Remarque importante : Laisser toujours la clé enfoncée dans le commutateur quand le moteur tourne, sans quoi la charge de la batterie ne sera plus assurée et les témoins du tableau de bord ne fonctionneront pas.

MISE EN ROUTE DU TRACTEUR

Une fois le moteur réchauffé, procéder comme suit :

Débrayer.

Choisir la gamme Lente ou Rapide. Pour ce faire, il faut enfoncer légèrement le levier intéressé, sans quoi son déplacement Avant ou Arrière est impossible.

Sélectionner la vitesse choisie.

Relâcher le frein à main.

Embrayer doucement.

Accélérer pour obtenir le régime désiré.

Pour l'arrêt :

Il suffit de ramener le levier de vitesses au point mort.

Le levier du relai peut rester enclenché.

Immobiliser par le frein à main.

EMBRAYAGE DOUBLE EFFET

Son avantage : il permet de débrayer l'avancement sans débrayer la prise de force.

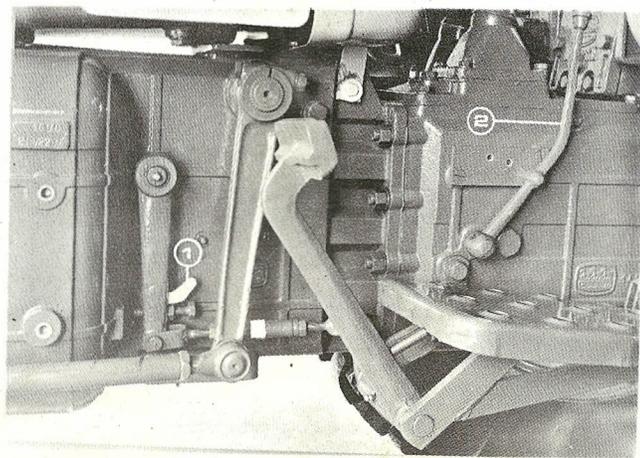
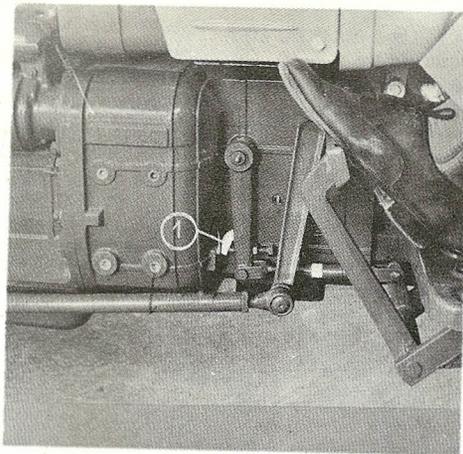
La fig. 4 montre la position : avancement débrayé. Le taquet mobile (1 fig. 4) est rabattu vers l'avant. A ce stade vous pouvez :

— passer les vitesses

— enclencher la prise de force à régime Rapide (levier de P. d. F vers l'avant).

La fig. 5 montre la position : **Débrayage total**. Vous pouvez enclencher la prise de force à régime Normalisé 540 t./m. (levier vers l'arrière) (2 fig. 5).

En cours de travail, si vous utilisez le régime de prise de force, le taquet devra toujours être relevé, et vous pourrez arrêter successivement l'avancement du tracteur et la prise de force.



RODAGE

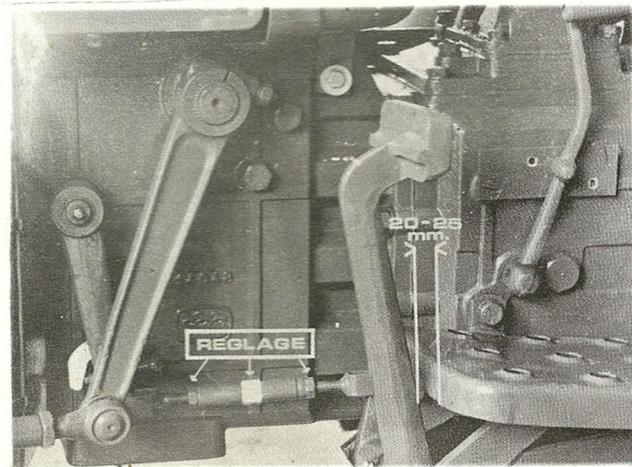
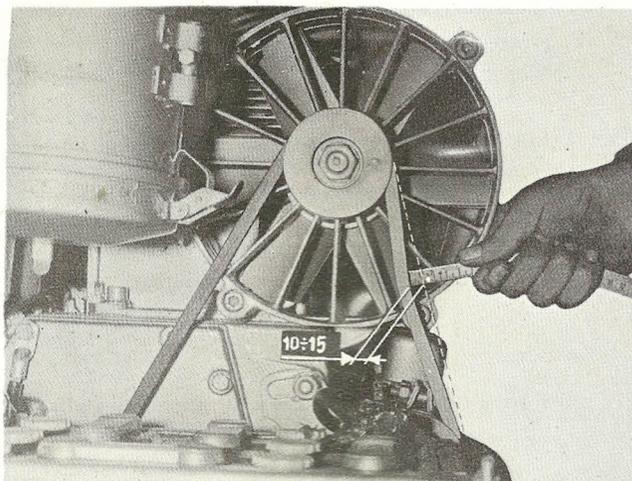
Les 100 premières heures sont capitales pour la vie de votre moteur.

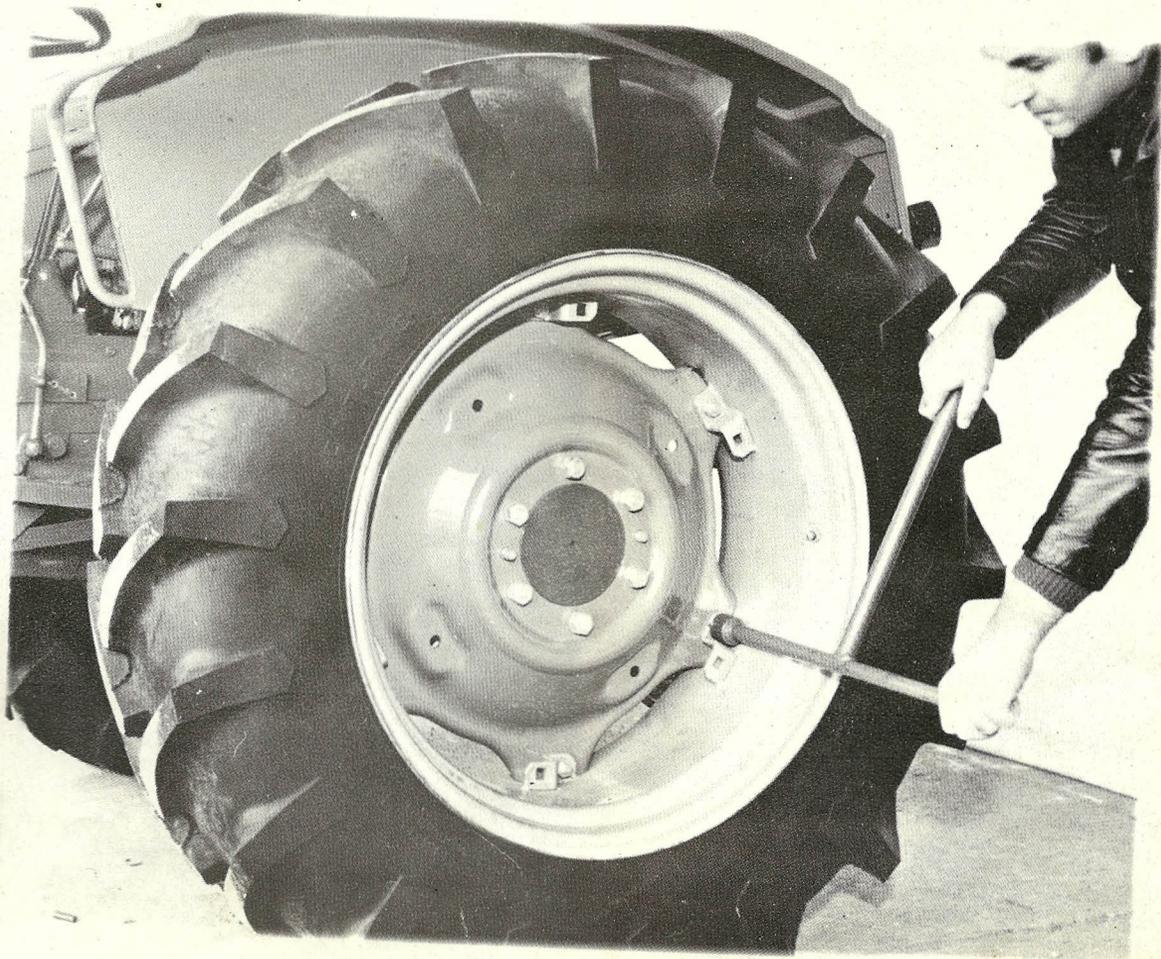
La durée minimum de la période de rodage étant de 60 h. de travail. Pendant cette période vous devez :

- 1 — Faire fonctionner le moteur à bas régime pendant au moins 5 minutes après la mise en route.
- 2 — Éviter de l'employer à plein régime et ne pas exiger le maximum de puissance. Il sera bon néanmoins, de l'utiliser à pleine charge pendant de très courtes périodes de 1 à 2 minutes, de temps à autre, au cours du travail.
- 3 — Travailler avec une vitesse inférieure au rapport utilisé normalement avec un tracteur rodé. Le moteur fonctionnera dans les meilleures conditions.
- 4 — Prendre l'habitude de contrôler chaque jour le niveau d'huile moteur.
- 5 — Vérifier souvent la tension de la courroie, comme le montre la figure ci-jointe.
- 6 — Après 20 heures, contrôler le niveau d'huile du filtre à air.
Pour ce faire il suffit d'enlever la calandre en dévissant les six écrous papillons qui la fixent au capot. Le niveau d'huile du filtre est indiqué à l'extérieur du bol par une flèche (Livello olio). Bien remettre le bol en place par ses 3 agrafes. (Utiliser pour le filtre la même huile que pour le moteur.)
- 7 — Lorsque vous aurez travaillé 2 ou 3 jours avec le tracteur, resserrez toutes les vis et écrous des roues avant et arrière.

Première révision :

- 8 — Après 50 heures, votre agent Carraro procédera à la première révision gratuite. Seules seront à votre charge les fournitures d'huile moteur et de filtres. Profitez de l'occasion qui vous est offerte pour suivre avec lui les opérations de contrôle de tous les niveaux, ainsi que le graissage complet et le resserrement de tous les organes susceptibles de se desserrer au cours des premiers jours d'utilisation. Votre agent contrôlera également le réglage des freins, la garde de la pédale d'embrayage, la tension de la courroie de la dynamo, opérations qui sont de votre ressort par la suite.





FREINS

FREINAGE SUR ROUTE :

Il est primordial que les 2 freins agissent exactement au même moment lorsque vous roulez sur route. Pour y parvenir il faut que soient réalisées les 2 conditions suivantes :

- 1 — La garde (ou course à vide) de chacune des pédales doit être identique. Ce réglage s'effectue comme celui de la pédale d'embrayage. Les tirants réglables sont situés sous le pédalier.
- 2 — Le taquet de jumelage des pédales doit être abaissé comme le montre la figure (1 fig. 9).

Freinage préférentiel, à droite ou à gauche, au cours des travaux.

Vous relevez le taquet et vous immobilisez ou ralentissez à volonté la roue droite ou la roue gauche. Vous provoquez ainsi une diminution du rayon de braquage.

Attention, si votre tracteur est un 4-Roues motrices, cette action est moins efficace.

FREIN A MAIN : (2 fig. 10)

Pour une utilisation plus sûre, prenez l'habitude de conserver les pédales jumelées quand vous immobilisez le tracteur à l'aide du frein à main. Cette précaution est particulièrement valable sur les terrains accidentés. Si vous ne le faites pas, seule la roue gauche sera freinée.

Pour enlever le frein à main il est souvent nécessaire d'appuyer sur les pédales tout en libérant le levier de frein. N'oubliez pas de graisser fréquemment les pédales de freins, mais ne graissez que légèrement les graisseurs placés à l'entrée des cames de freins sous les trompettes.

FREIN DE REMORQUE :

Votre tracteur est équipé d'un support de frein de remorque (2 fig. 9).

BLOCAGE DU DIFFERENTIEL

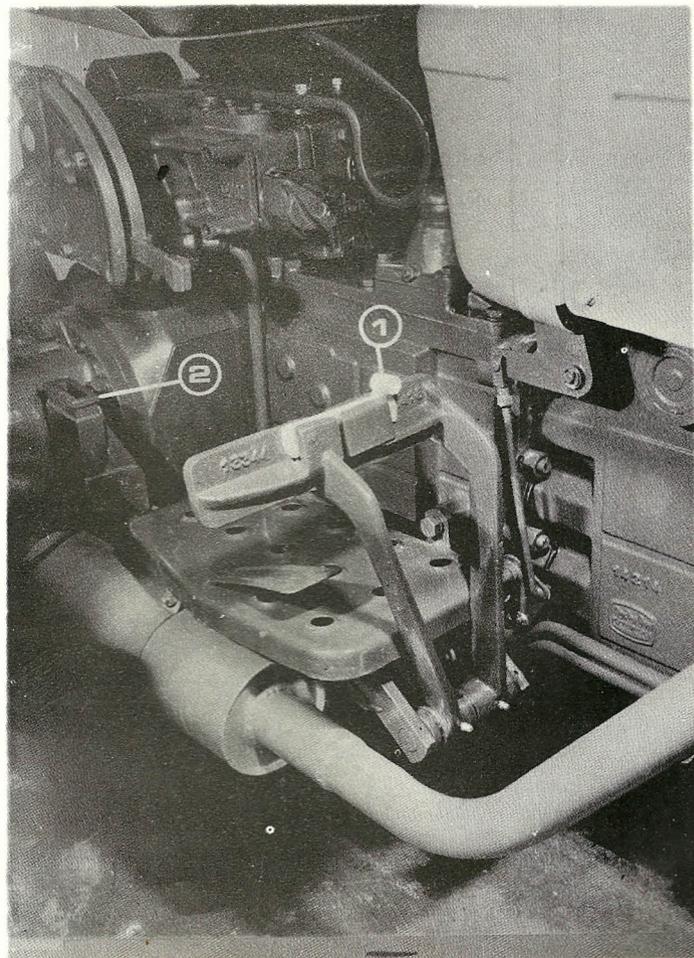
Votre tracteur est équipé d'un blocage de différentiel à rappel automatique. La pédale est placée à l'arrière du repose-pied, côté droit (1 fig. 10).

Si vous devez recourir au blocage de différentiel en raison du patinage d'une roue arrière, réduire la vitesse et enfoncer la pédale de blocage. La maintenir appuyée pendant le temps nécessaire.

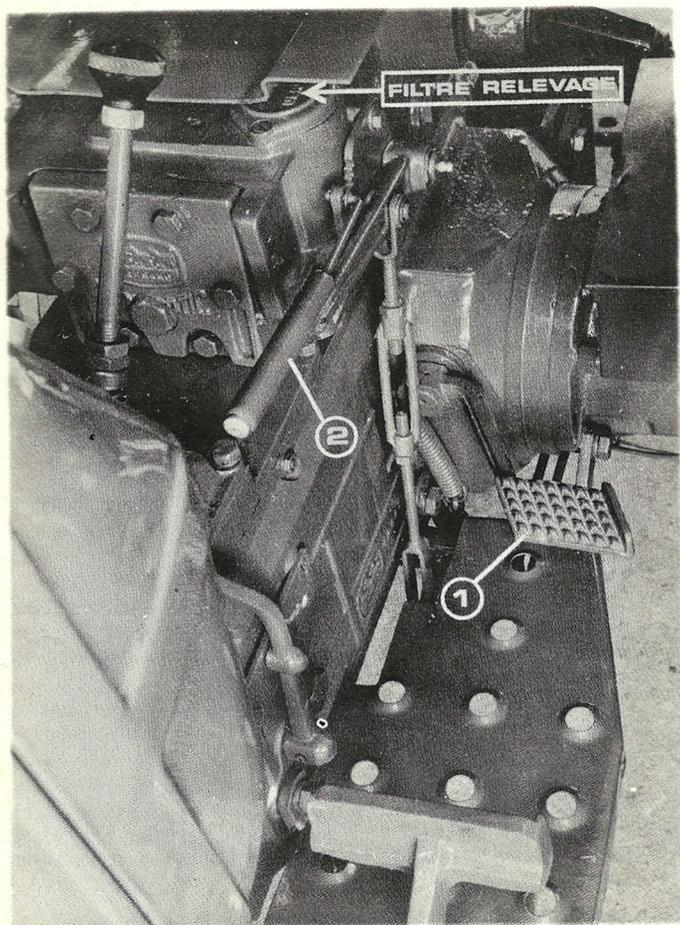
Le retour est automatique. Cependant, si la pédale ne revenait pas, donner un léger coup de frein sur l'une des pédales.

ATTENTION :

En aucun cas n'user du blocage de différentiel dans une courbe.



DISPOSITIFS D'ATTELAGE



En plus du dispositif classique d'attelage « trois points » votre tracteur est livré également avec barre à trous et stabilisateurs latéraux.

L'équipement standard comporte aussi un crochet réglable à chape tournante et un crochet avant.

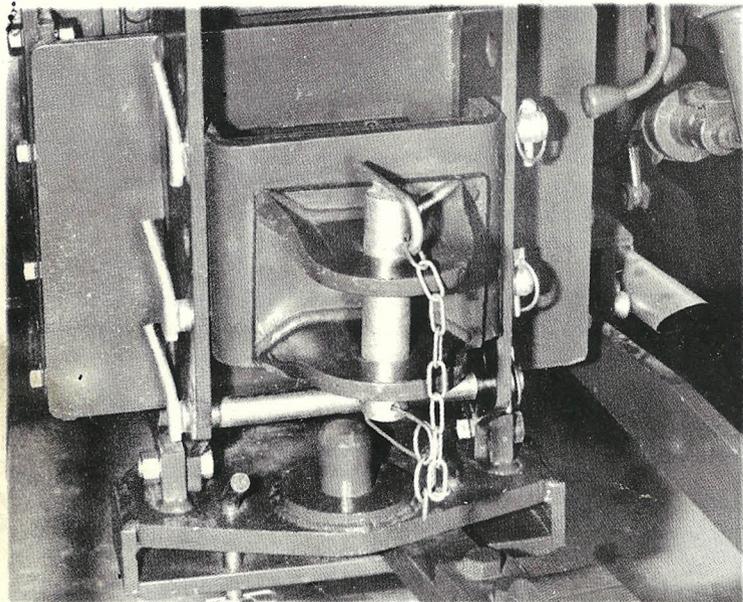
Sur votre demande il peut recevoir soit un crochet automatique fonctionnant par le relevage hydraulique, soit une barre oscillante dont le bâti sera équipé d'un piton d'attelage avec broche de sûreté.

Le mode d'attelage des différents outils est suffisamment connu des utilisateurs et il n'est pas nécessaire de s'y étendre.

Nous attirons cependant l'attention sur la sécurité que doit comporter tout attelage correctement réalisé :

- 1 — Le timon ou l'avant-train de l'engin ne doit toucher ni les roues ni les ailes du tracteur au cours des manœuvres diverses, soit en levée, soit en oraqueage. Il est bon de faire un exercice à vide.
- 2 — Les transmissions à joints cardan doivent être munies de leurs protecteurs, retenus à un point fixe.

Leurs tubes télescopiques doivent se recouvrir suffisamment en extension et ne pas venir en butée dans la dimension la plus courte. Là également il est conseillé de faire un essai à vide.



REGLAGE DE LA VOIE

La voie peut varier selon 8 positions à l'arrière et selon 6 position à l'avant. La figure ci-contre montre les positions successives de la jante et du disque de roue arrière.

1° Position :	Voie 1 m 10	5° Position :	Voie 1 m 47
2° »	» 1 m 20	6° »	» 1 m 50
3° »	» 1 m 37	7° »	» 1 m 67
4° »	» 1 m 40	8° »	» 1 m 77

Voie Avant :

6 Positions :

1 m 11 - 1 m 21 - 1 m 31 - 1 m 41 - 1 m 51 - 1 m 61.

En ce cas les positions varient de 10 en 10 cm, répartis de 5 en 5 cm de chaque côté de l'essieu sur les tubes télescopiques et sur la Barre d'accouplement de direction. Sur cette barre il est nécessaire de sortir le boulon de serrage pour le placer à nouveau dans l'encoche choisie. Prendre bien soin de bloquer tous les écrous. (Ne pas toucher au réglage du parallélisme vers la rotule droite, contrôler seulement s'il n'y a ni jeu ni desserrage.)

ALOURDISSEMENT

Des masses pour roues arrière et roues avant peuvent être fournies sur demande. Vous constaterez cependant que votre tracteur bénéficie d'une très bonne adhérence et d'une judicieuse répartition des poids.

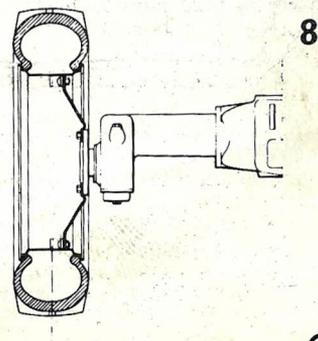
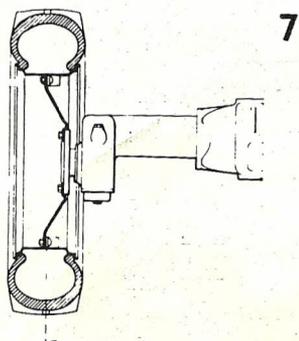
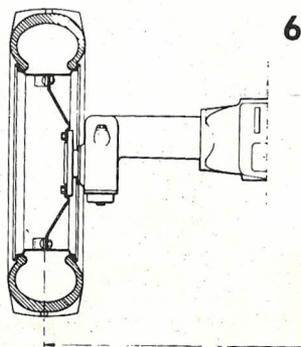
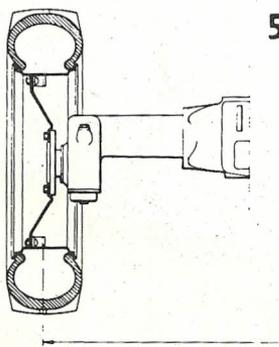
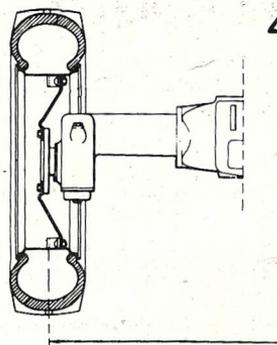
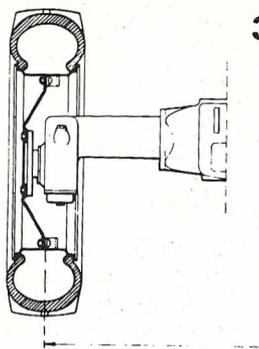
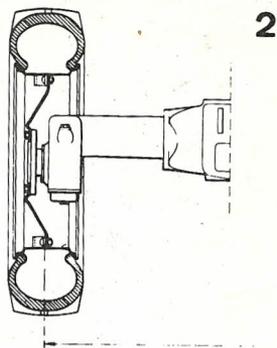
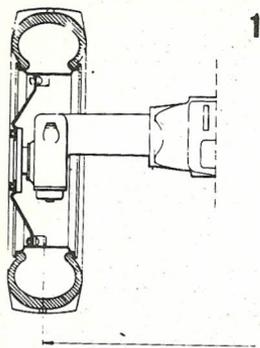
Il est possible également de pratiquer le « gonflage à l'eau ». Les chambres sont équipées de « valves-air-eau ».

Pour le remplissage : mettre le tracteur sur cales, placer la valve en haut, retirer l'embout démontable, laisser dégonfler. Brancher l'arrivée d'eau. Débrancher de temps en temps pour laisser l'air s'échapper. Lorsque l'eau coule par la valve, remonter l'embout et gonfler à la pression désirée.

ATTENTION : En période froide il est indispensable d'utiliser une solution antigel.



AGRIERHONE



SIEGES REGLABLES

Tous nos types de tracteurs sont équipés ou peuvent être équipés du siège GRAMMER « Super Confort »

Au n° 1 la figure montre le bouton de réglage de souplesse du siège. Le réglage est à faire en fonction du poids du conducteur.

D'autre part il est possible de reculer ou d'avancer le siège en agissant sur les 4 vis de fixation sur le socle.

Le siège ordinaire peut également se déplacer en desserrant la bride qui le maintient sur la lame ressort.

NIVEAU RELEVAGE

Le bouchon-jauge (2 fig. 13) permet de contrôler le niveau d'huile du relevage.

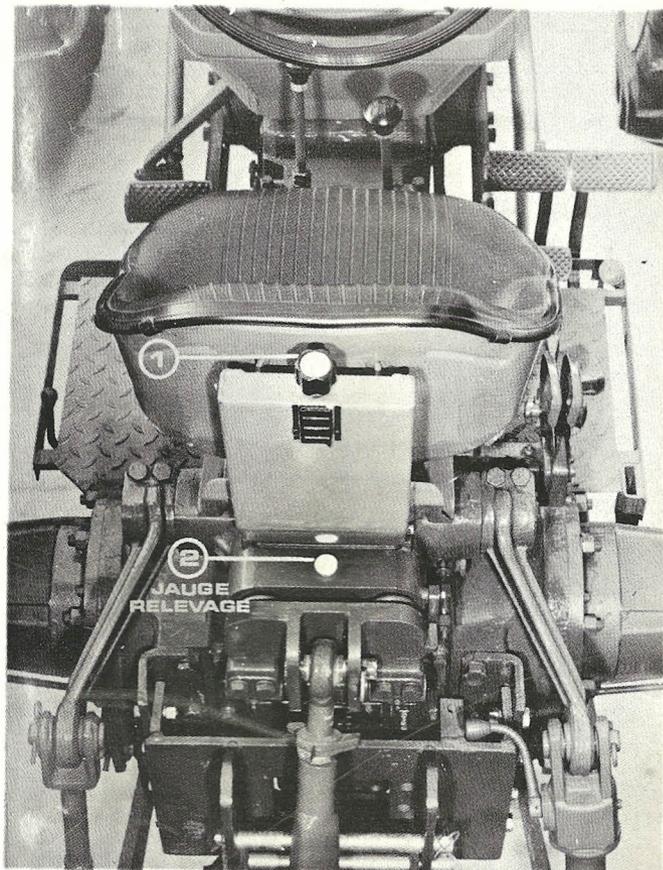
Pour procéder au contrôle, le moteur doit être à l'arrêt et les bras du relevage abaissés.

Le niveau doit être maintenu à la hauteur du trait sur la jauge. Au besoin compléter avec de l'huile de type « hydraulique » très fluide.

Veiller à la propreté absolue lors du remplissage. Le distributeur et la pompe sont des éléments usinés avec une haute précision.

ATTENTION :

Nettoyez le filtre du relevage toutes les 200 heures (voir fig. 10). Ce filtre est placé dans le Bloc Relevage, à gauche du support Siège. Le sortir avec précaution, à l'aide de deux petites lames par exemple. Le laver, le sécher en soufflant de l'intérieur vers l'extérieur. Changer si besoin est.



EMPLOI DU RELEVAGE

Le distributeur du relevage hydraulique est équipé d'un dispositif de 3 commandes :

- 1) Le bouton de commande générale.
- 2) Le levier de contrôle de position.
- 3) Le levier de contrôle d'effort.

I. — Le bouton (n° 1) de commande générale (fig. 14) :

Placé à l'avant du distributeur, peut être placé en 3 positions différentes qui commandent trois compartiments du relevage.

1^{re} ZONE (Blocco idraulico) :

Tourné à fond à gauche vers le conducteur, il provoque un **blocage hydraulique de descente**. Le relevage peut monter, mais ne descend plus.

A utiliser pour le transport d'un outil.

2^e ZONE (Controllo discesa) :

Au centre, avec progression de la gauche vers la droite. Contrôle de descente plus ou moins rapide de l'outil, ceci par l'ouverture plus ou moins grande d'un orifice interne. Cette zone est à utiliser lorsque l'on travaille avec le **contrôle de position** ; montée et descente ordinaires.

3^e ZONE (Controllo sensibilita) :

Vers la droite (fig. 15). Contrôle de sensibilité, avec le maximum d'efficacité dans la position de butée à droite. C'est dans cette zone qu'il faut placer le bouton pour disposer du **contrôle d'effort**.

II. — Contrôle de position :

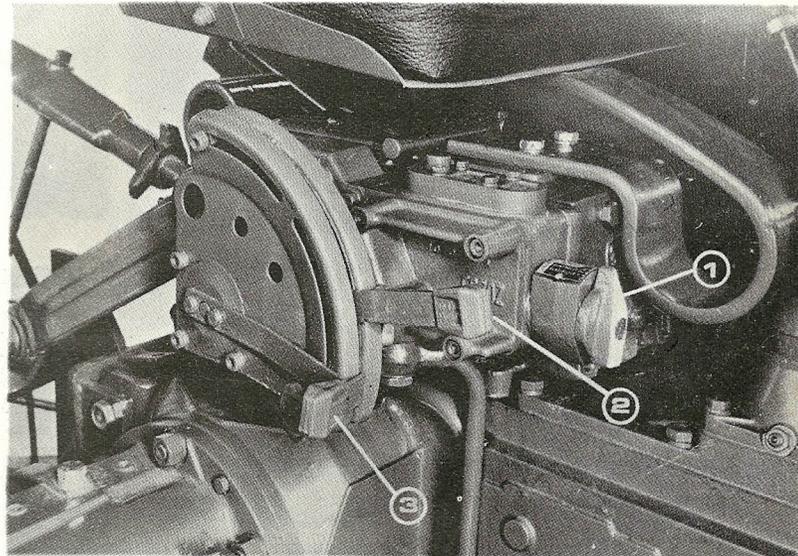
Le bouton n° 1 étant sur la position centrale, vous laissez toujours abaissé le levier n° 3, levier extérieur. Vous réglez la hauteur de l'outil au niveau désiré par le levier n° 2.

Pour retrouver cette même hauteur après chaque manœuvre il vous suffira de disposer sur le secteur, la butée mobile à l'endroit requis.

Outre son usage courant de montée et descente, le contrôle de position s'utilise particulièrement pour les outils qui doivent garder une position constante au-dessus du sol ou sur le sol : faucheuses, semoirs... ainsi que pour les machines ne produisant que peu de réactions.

III. — Contrôle d'effort :

Le bouton n° 1 est positionné à droite (fig. 15). Le levier n° 2 de contrôle de position sera abaissé pour attaquer le travail et vous obtiendrez, pour une large mesure, la variation de la profondeur de travail en agissant sur les tirants réglables des barres de traction ainsi que sur le 3^e point. (A noter qu'il est conseillé de laisser un léger débattement latéral aux barres de traction.)



REMARQUE IMPORTANTE :

La hauteur de la potence de l'outil a une grande importance, car en position de travail, le 3^e point doit être au moins à l'horizontale ou mieux : légèrement plongeant vers le tracteur (voir figures). Vous placez le levier n° 3 en haut du secteur, ce qui met le relevage en état de contrôle d'effort.

A ce stade : si la configuration du terrain ou la nature du sol provoquent des irrégularités dans la progression du tracteur, le dispositif de contrôle que vous avez mis en action va agir automatiquement. Toute tendance à patiner disparaîtra instantanément.

En effet : La résistance du sol établit une réaction de poussée sur le 3^e point vers le tracteur, mais par le levier n° 3 que vous avez placé en haut du secteur vous avez mis en liaison l'appui mobile du 3^e point et le distributeur. (Ce mécanisme est facile à constater en manœuvrant, même à vide, le levier n° 3.)

Désormais chaque poussée, à partir d'une certaine ampleur, a pour effet d'inciter le relevage à monter, à dégager l'outil ; une partie de la charge de ce dernier est transférée sur le pont arrière du tracteur. L'adhérence du tracteur croît proportionnellement à la résistance du sol.

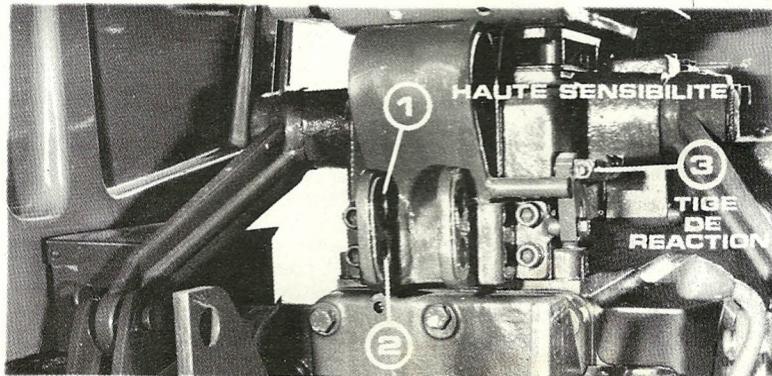
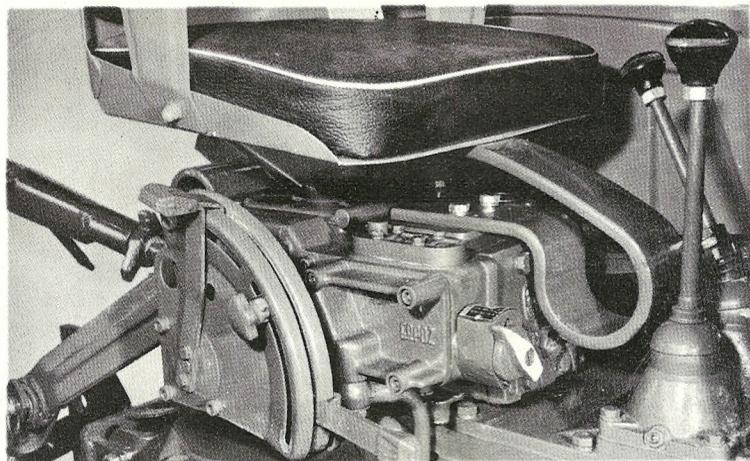
Vous obtiendrez ainsi un travail régulier et une progression uniforme.

Corrections diverses :

- 1 — S'il se produisait des vibrations importantes vers l'outil ou vers le tracteur, vous pouvez les atténuer en ramenant légèrement le bouton n° 1 vers la gauche ou en abaissant quelque peu le levier n° 3.
- 2 — Vous remarquerez qu'il existe deux points d'attache possibles pour le 3^e point sur le tracteur. Le plus élevé correspond à une sensibilité plus grande et plus directe. Le 2^e correspond à une sensibilité moindre et doit être utilisé dans les terrains durs ou à fortes inégalités.
- 3 — La profondeur de travail peut toujours être corrigée par le levier n° 2 de contrôle de position, mais cette manœuvre diminue proportionnellement la sensibilité du contrôle d'effort.

Distributeurs auxiliaires :

Votre agent vous donnera, sur votre demande, toutes explications concernant l'application d'un distributeur auxiliaire. Ce dernier est réalisé par le constructeur du rele-



vage. Son adaptation est facile, son efficacité totale. Il est généralement à simple effet, mais sur demande, il peut être livré à double effet.

La prise d'huile à partir de la culasse exige l'immobilisation des bras, en position basse.

ENTRETIEN

Circuits d'Alimentation :

Vous connaissez l'importance primordiale de la propreté du Carburant.

Changez la cartouche du filtre à Carburant après 50 heures et ensuite toutes les 2 ou 3 vidanges moteur.

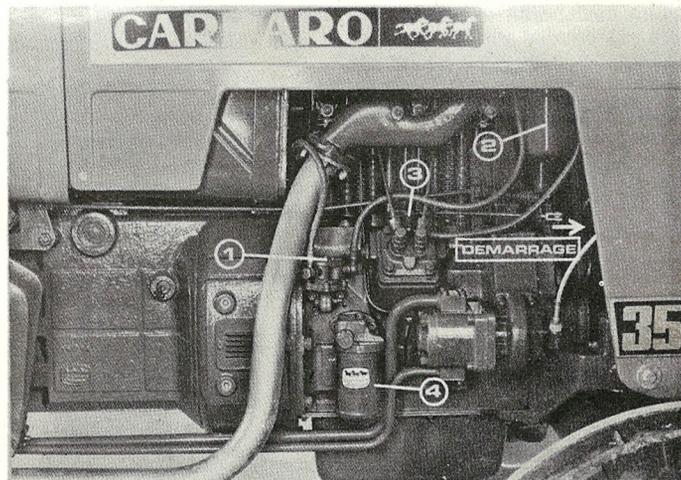
Si vous constatiez une baisse de rendement du moteur, ou si ce dernier s'arrêtait en cours de travail, alors que le réservoir est suffisamment garni, vous devez vérifier la propreté du filtre qui se trouve sous le Couverture de la pompe d'alimentation (1 fig. 17).

Lorsque vous changerez le filtre à Carburant, vous aurez à faire la purge du Circuit d'Alimentation.

- 1 — Vous desserrez légèrement la vis de Purge se trouvant sur le Couverture du filtre n° 2 et vous pompiez à l'aide du levier à main de la pompe d'alimentation. Au bout d'un certain temps il ne sort plus d'air, vous resserez.
- 2 — Vous dévissez légèrement la vis de purge n° 3 sur la pompe à Injection et vous faites évacuer l'air par la même opération de pompage. Vous resserez et le moteur est prêt pour le démarrage.

Lubrification moteur :

- 1 — Vidange moteur à faire à chaud toutes les 100 heures
- 2 — Le plein d'huile s'effectue par l'orifice de la jauge de Contrôle
- 3 — La Cartouche du filtre à huile n° 4 est à changer toutes les deux vidanges moteur. Demandez à votre agent les filtres agréés Carraro.



REFROIDISSEMENT DU MOTEUR

Le refroidissement est un facteur très important pour le comportement de votre moteur. Il est assuré par une turbine à haut rendement. A cette fin vous devez veiller à :

- 1 — La tension correcte de la courroie.
- 2 — la propreté des ailettes des cylindres moteur.
- 3 — la propreté de la calandre.

Vous veillerez également à ce que le niveau d'huile moteur soit maintenu au maximum car l'huile est le seul élément liquide de refroidissement de votre moteur.

Il faut savoir également qu'un moteur dont les culbuteurs sont bien réglés, les injecteurs en bon état, la ventilation bien assurée, ne subira pas de surchauffe.

Les tracteurs des nouvelles séries seront munis d'un témoin lumineux orange, s'allumant au cas où la température deviendrait excessive. De toute manière si la courroie de ventilateur se détériorait, le voyant rouge de charge de la dynamo s'allumerait.

SURVEILLANCE DES NIVEAUX

- 1 — Moteur: Tous les jours ou toutes les 10 heures.
- 2 — Filtre à air: Contrôles très fréquents
A chaque vidange moteur remplacer l'huile ou plus souvent si elle est souillée.

TRÈS IMPORTANT !

L'entretien du filtre à air est excessivement important. Si vous travaillez en atmosphère poussiéreuse, vous devez déposer et nettoyer l'élément filtrant métallique qui se trouve à l'intérieur du filtre, lors de chaque vidange.

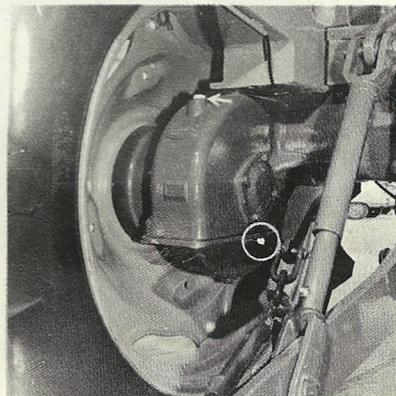
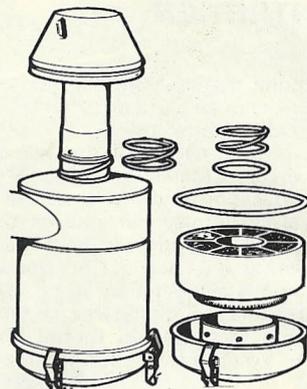
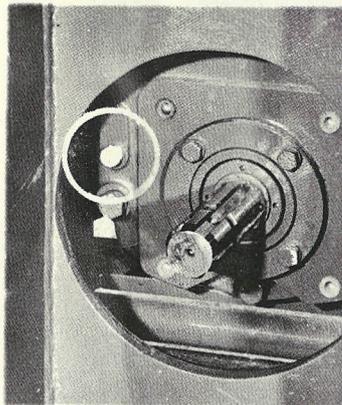
- 3 — Boîte à vitesses - Pont: contrôler niveau à chaque vidange moteur.
- 4 — Réducteurs latéraux: contrôler niveau à chaque vidange moteur.
- 5 — Pont avant pour DT: contrôler niveau à chaque vidange moteur.
- 6 — Relevage: contrôler niveau à chaque vidange moteur.
- 7 — Niveau batterie: contrôler niveau à chaque vidange moteur, mais plus souvent en période chaude.
- 8 — Niveau boîtier direction: cf. N sur fig. 22. A moins de fuites extérieures très facilement repérables; contrôler toutes les 300 heures.

REMPACEMENT HUILE

1^{re} vidange Ensuite toutes les :

Moteurs	50 h.	100 h.	HD 20 en hiver HD 40 en été
Boîte - Pont	300 h.	1.000 h.	EP 90
Réducteurs latéraux	300 h.	1.000 h.	EP 140
Relevage	300 h.	500 h.	SAE 5/10
Pont avant	300 h.	300 h.	EP 140

Le boîtier de direction renferme une huile spéciale EP 400. Pour tout problème particulier adressez-vous à votre Agent « Carraro ».



VERSION 4 ROUES MOTRICES

Votre tracteurs Carraro - 4 Roues Motrices - vous permettra d'accomplir avantageusement les travaux dans les conditions les plus difficiles, tout en vous procurant une sécurité d'emploi extraordinaire.

Le numéro de châssis de votre Tracteur est précédé des lettres DT, qui signifient « Double Traction ». Vous les mentionnez toujours pour toute demande de documentation technique concernant votre Tracteur.

Vous ne devez jamais changer la monte pneumatique de votre Tracteur, en effet le développement des Roues arrière ne correspondrait plus à celui des Roues avant, et vous iriez au devant de graves ennuis... et votre Tracteur ne pourrait plus effectuer son travail en 4 Roues Motrices.

Pneumatiques :

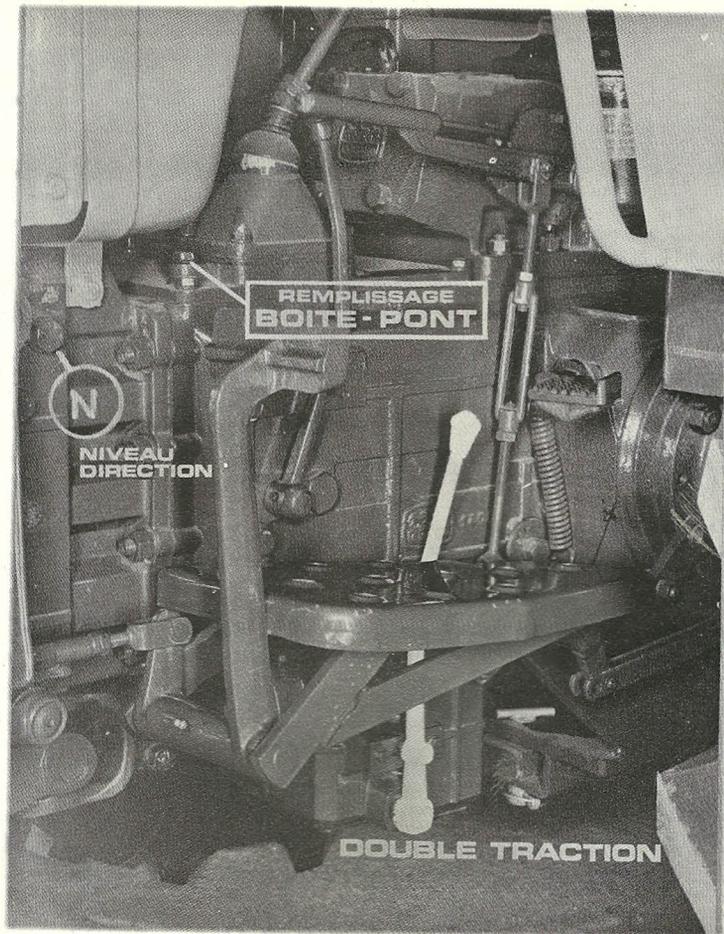
	Pression Minimum	Pression Maximum
Avant : 7,50 x 16	0 kg 800	1 kg 200
Arrière : 11,2 / 10 x 28	0 kg 800	1 kg 100

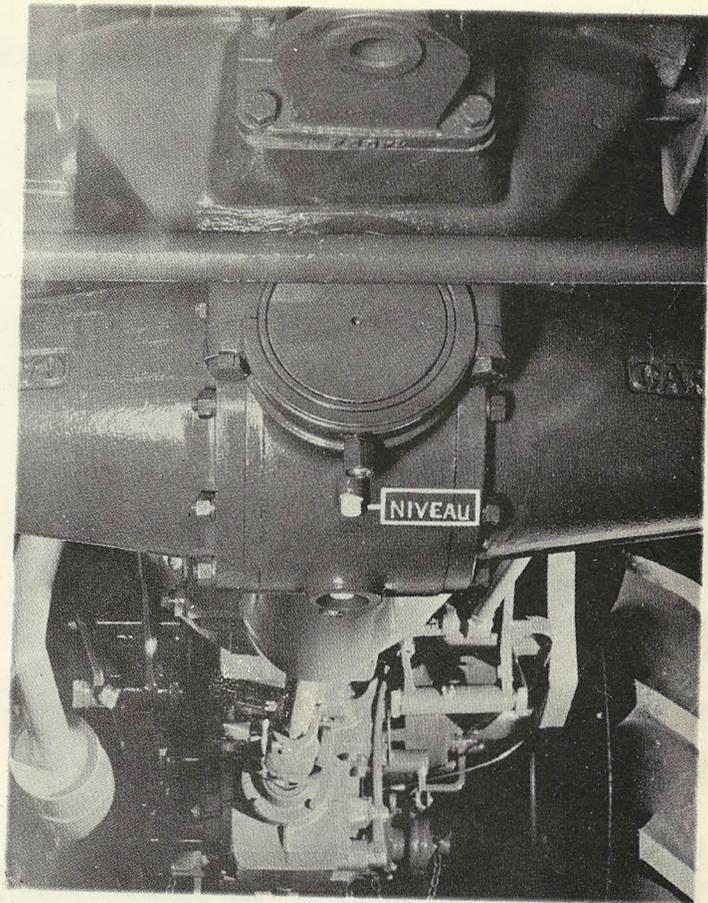
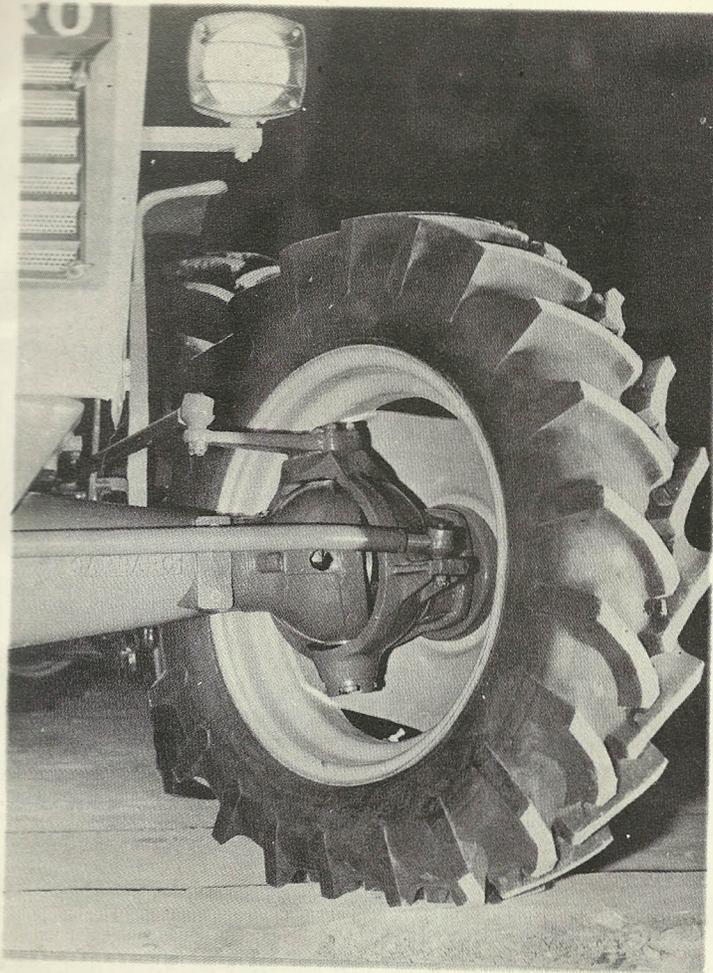


ENCLenchement PONT AVANT

Il s'effectue en déplaçant vers l'avant le levier double Traction.

Vous réduirez l'usure de vos pneus avant en n'utilisant pas la double Traction pour les transports sur route normale ; de plus, comme toute transmission prend une certaine puissance, il est inutile de dissiper cette énergie en perte.





ENTRETIEN SPECIAL

TRANSMISSION CENTRALE ET PONT AVANT

- Veillez à graisser les cardans à la sortie de la boîte et à l'entrée du pont avant. Contrôlez le parfait état des joints d'étanchéité. **A chaque vidange moteur, vérifiez avec soin le niveau d'huile du pont avant.** Si vous constatiez une fuite, prévenez votre agent. Eventuellement vous pouvez compléter avec de l'huile 140, que vous pouvez introduire à l'aide d'une seringue ou d'une burette.
- Le remplissage après vidange nécessite la dépose de la batterie.

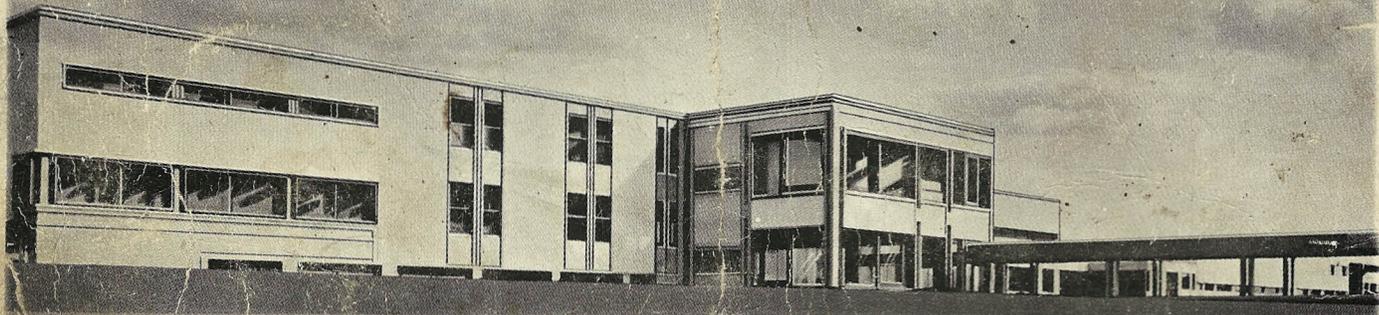
GRAISSAGE DES PIVOTS

- Le pont avant pivote sur deux bagues acier. Un graisseur est placé sous chaque pivot, en avant et arrière.
- Les moyeux de roues tournent également sur des roulements et pivots munis de graisseurs. Les moyeux eux-mêmes sont munis de graisseurs en leur centre vers l'extérieur. Graisser les ensembles abondamment.
- De plus vous constaterez que les trompettes possèdent des orifices comme le montre la figure. Ils permettent d'accéder aux graisseurs équipant les joints cardans internes. Il est nécessaire de faire tourner la roue pour amener les graisseurs en face de l'orifice. Graisser modérément.
- A noter cependant que certains tracteurs sont équipés d'origine de joints-cardans sans graisseur.

Confiez périodiquement votre tracteur à votre agent agréé « Carraro ». C'est lui qui vous assurera les révisions de fin de rodage et de fin de garantie. Il est informé de toutes les données de réglage et dispose d'un outillage spécialisé. Avec le maximum de compétence, il révisera toujours votre tracteur dans les meilleures conditions.

37 28 53 ANN.

PIERRE LUERIN.



BORNETTE ST-P. FAUCON

DISTRIBUTEUR EXCLUSIF POUR LA FRANCE

AGRIRHON

11 rue St Simon LYON 9^e

☎ (78) 83 79 24 4 lignes

Télex : Agrirhon - Lyon 31042