

NOTICE D'ENTRETIEN

I11

35

delfino



2 cylindres diesel SAME - refroidi par air
2 et 4 roues motrices système d'origine SAME
station automatique de contrôle SAME

SAME

DELFINO 35



SAME S. p. A.
24047 Treviglio (Italie)
Telex 32472 Sametrac

le tracteur SAME DELFINO 35 2RM

à deux roues motrices

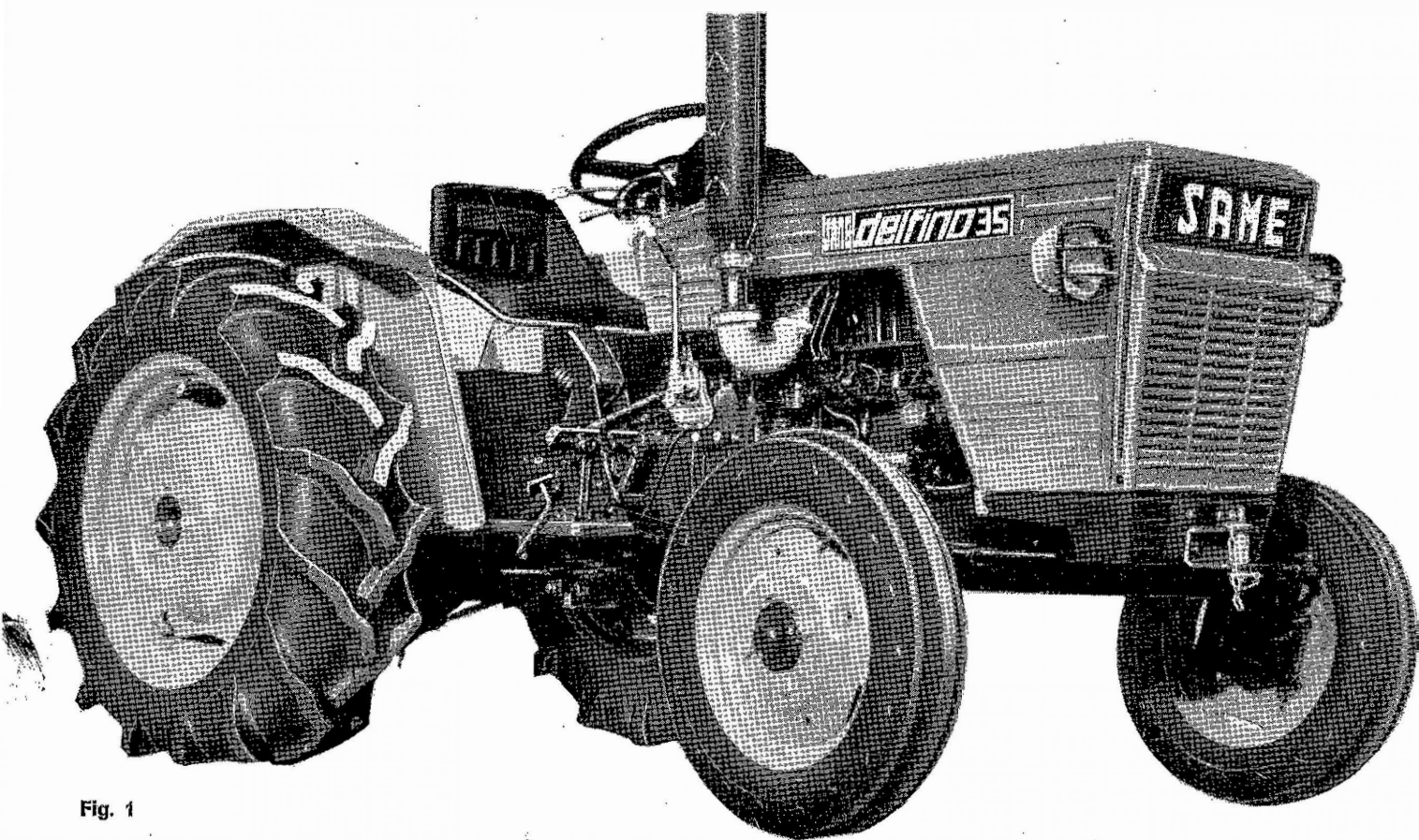
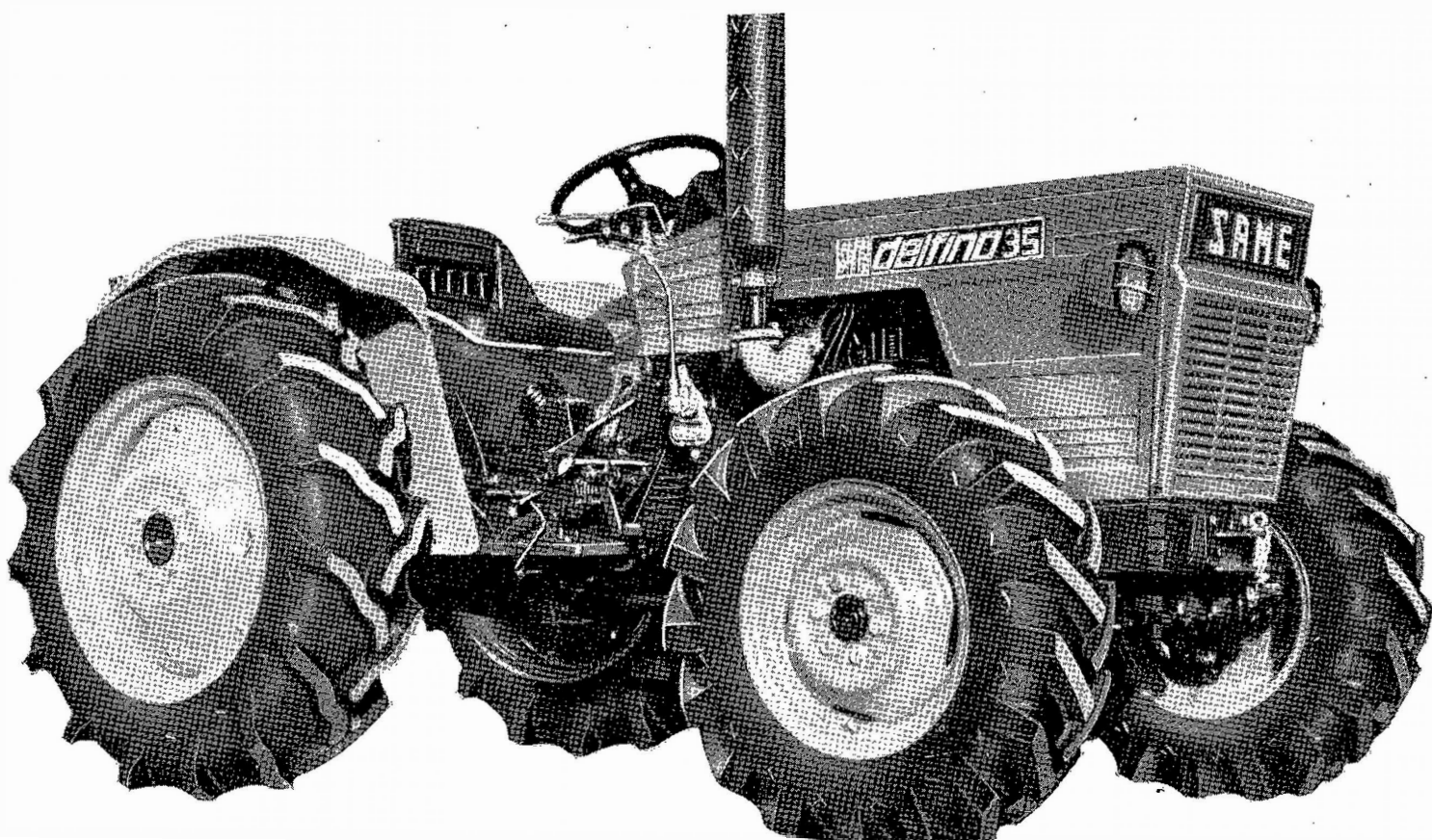


Fig. 1

le tracteur SAME DELFINO 35 4RM

à quatre roues motrices système d'origine SAME



service après-vente

FINO 35 fait gagner du temps et de l'argent, il est d'autant plus vrai qu'un bon usage et un entretien diligent font épargner encore plus de temps et d'argent.

Pour toutes les réparations d'une certaine importance et pour toutes les révisions, SAME conseille à ses clients de s'adresser aux ateliers autorisés; ceux-ci sont équipés de l'outillage adéquat pour toutes réparations et mises au point; ils ont un personnel spécialisé et reçoivent toutes les instructions et les informations techniques directement de SAME. Nous vous rappelons aussi que pour garantir le parfait fonctionnement du tracteur les pièces de rechange utilisées doivent être exclusivement d'origine SAME, car l'emploi de pièces détachées d'autre provenance pourrait causer de sérieux dommages.

Vous trouverez les pièces détachées dont vous aurez besoin chez les concessionnaires SAME qui sont tenus de n'avoir en stock que du matériel SAME.

Par ailleurs, il est indispensable de faire effectuer les trois révisions prescrites par SAME au cours des 12 mois qui suivent la livraison. Ces révisions seront effectuées par les techniciens de SAME chez le concessionnaire ou l'agent SAME le plus proche.

À cet effet un carnet vous est délivré contenant trois coupons de garantie, au verso desquels sont spécifiées toutes les opérations qui doivent être effectuées. Il est dans votre intérêt d'utiliser ces trois coupons aux échéances indiquées, pour obtenir de votre tracteur le maximum de rendement.

Pour que le tracteur SAME DEL-FINO 35 puisse vous rendre tous les services que vous en attendez, il doit être utilisé correctement et faire l'objet d'un entretien rationnel.

En effet, s'il est vrai que le DEL-

commande des pièces détachées

Les commandes de pièces détachées doivent toujours comporter les indications suivantes:

1. le numéro de série du véhicule (voir 1 fig. 3)
2. le numéro de série du moteur (voir 2 fig. 3)
3. la dénomination exacte de la pièce et le numéro correspondant indiqué dans le Catalogue des pièces détachées.

Les données techniques indiquées dans la présente notice et dans le Catalogue ne sont pas impératives: SAME se réserve le droit d'y apporter toutes variations et modifications jugées utiles pour améliorer constamment sa fabrication.

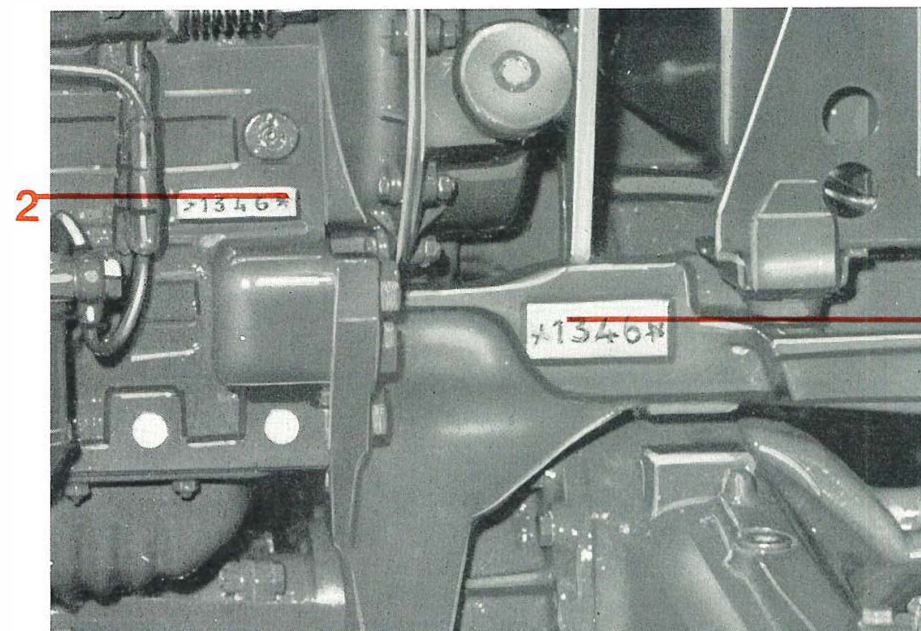


fig. 3

Emplacement des numéros de série

- 1 numéro de série du châssis
- 2 numéro de série du moteur

commande des pièces détachées

Les commandes de pièces détachées doivent toujours comporter les indications suivantes:

- 1 le numéro de série du véhicule (voir 1 fig. 3)
- 2 le numéro de série du moteur (voir 2 fig. 3)
- 3 la dénomination exacte de la pièce et le numéro correspondant indiqué dans le Catalogue des pièces détachées.

Les données techniques indiquées dans la présente notice et dans le Catalogue ne sont pas impératives: SAME se réserve le droit d'y apporter toutes variations et modifications jugées utiles pour améliorer constamment sa fabrication.

avis important

Grâce à sa structure, à son bas centre de gravité et à la juste répartition des poids, le tracteur SAME DELFINO 35 est extrêmement stable. Il ne faut cependant pas abuser de cette prérogative, car les lois physiques de l'inertie peuvent l'emporter. Il sera donc utile d'observer scrupuleusement les normes suivantes, surtout quand on utilise une remorque:

1. sur les longs parcours en descente, maintenir toujours une vitesse embrayée; si possible la même vitesse qu'on utiliserait pour effectuer le même parcours en montant;
2. rouler lentement si le terrain est très accidenté ou à déclivités transversales, ou encore si la route est verglacée.

La prudence est compensée par une sécurité accrue et, en définitive, par moins de perte de temps.

La qualité exceptionnelle des matériaux utilisés pour la construction des tracteurs SAME est proverbiale, mais afin d'obtenir le maximum de rendement et de durée de vie il faut:

- a) pendant les cinquante premières heures de travail d'un tracteur neuf ou soumis à révision générale, n'exécuter que des travaux légers avec un régime moteur de 1600-1700 tr/mn. En tous cas, l'on ne doit pas utiliser plus de 50% de la puissance du moteur;
- b) contrôler toutes les semaines le serrage des écrous, des boulons et des vis accessibles et surtout les écrous de fixation des roues motrices.

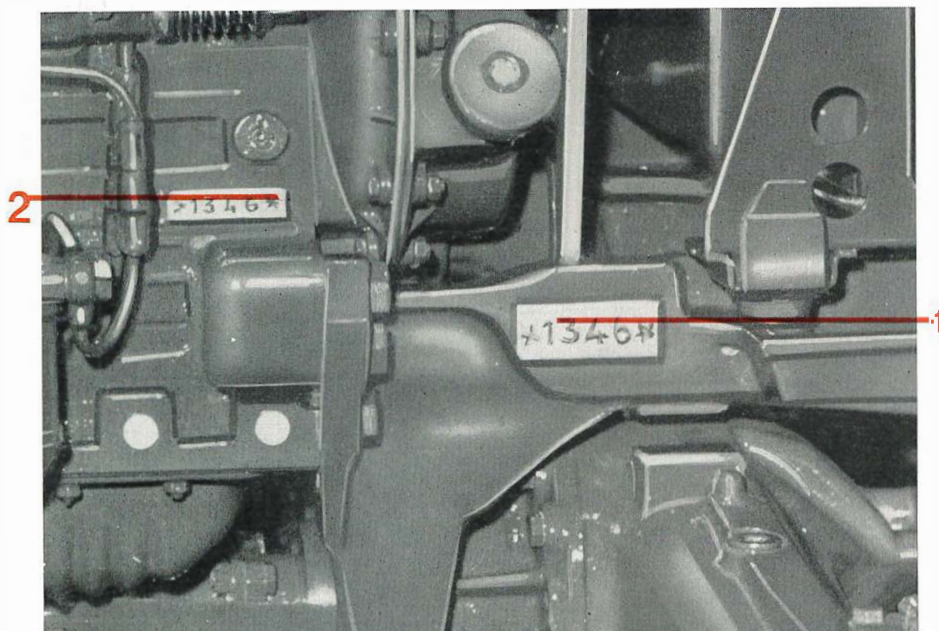


fig. 3

Emplacement des numéros de série

- 1 numéro de série du châssis
- 2 numéro de série du moteur

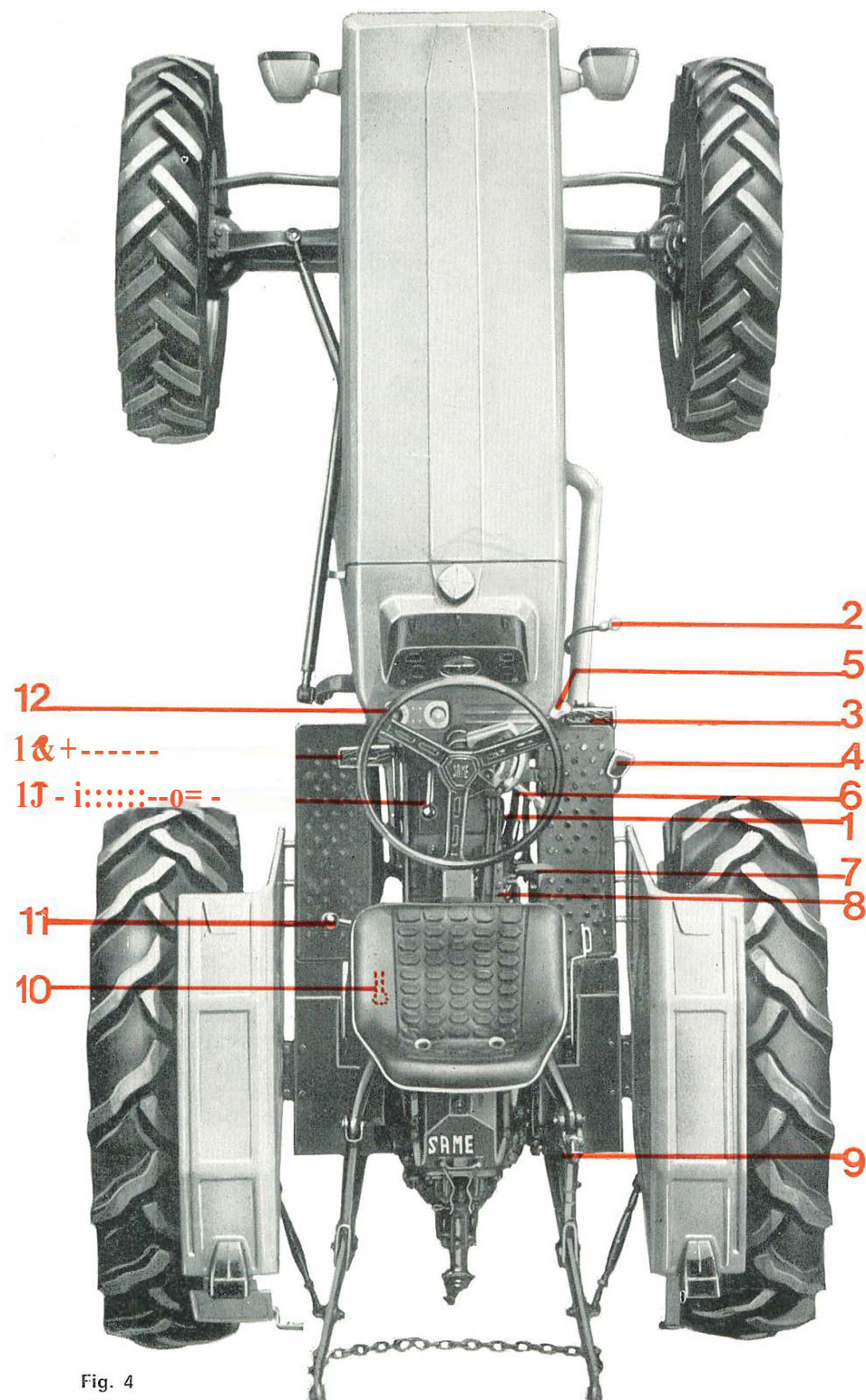


fig. 4

Emplacement des commandes mécaniques

- 1 levier frein à main
- 2 levier d'accélération
- 3 pédales de freins
- 4 pédale d'accélération
- 5 manette de commande de la station automatique de contrôle
- 6 manette de réglage de la profondeur de travail de la station automatique de contrôle
- 7 pédale de blocage de différentiel
- 8 levier d'enclenchement de la traction AV (uniquement dans les tracteurs 4 RM)
- 9 manette de réglage d'aplomb du tirant droit de relevage de la station automatique de contrôle
- 10 levier d'enclenchement de la prise de force AR
- 11 levier de réduction des vitesses
- 12 volant de direction
- 13 levier de changement de vitesses
- 14 pédale d'embrayage

fig. 5

Poste de conduite vu du côté droit

- 1 manette d'accélération
- 2 levier d'accélération
- 3 levier de changement de vitesses
- 4 levier frein à main
- 5 pédale de frein de la roue AR gauche
- 6 pédale de frein de la roue AR droite
- 7 loquet de jumelage des pédales de freins
- 8 pédale d'accélération
- 9 pédale de blocage de différentiel
- 10 levier d'enclenchement de la traction AV (uniquement dans les tracteurs 4 RM)

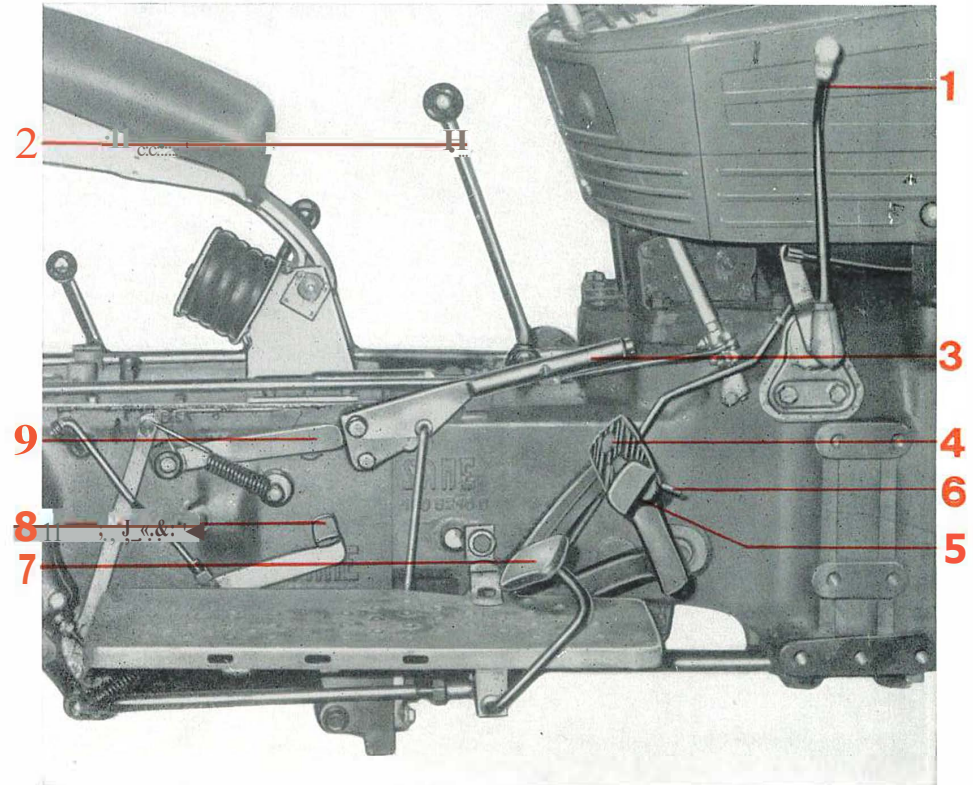


fig. 4

Emplacement des commandes mécaniques

- 1 levier frein à main
- 2 levier d'accélération
- 3 pédales de freins
- 4 pédale d'accélération
- 5 manette de commande de la station automatique de contrôle
- 6 manette de réglage de la profondeur de travail de la station automatique de contrôle
- 7 pédale de blocage de différentiel
- 8 levier d'enclenchement de la traction AV (uniquement dans les tracteurs 4 RM)
- 9 manette de réglage d'aplomb du tirant droit de relevage de la station automatique de contrôle
- 10 levier d'enclenchement de la prise de force AR
- 11 levier de réduction des vitesses
- 12 volant de direction
- 13 levier de changement de vitesses
- 14 pédale d'embrayage

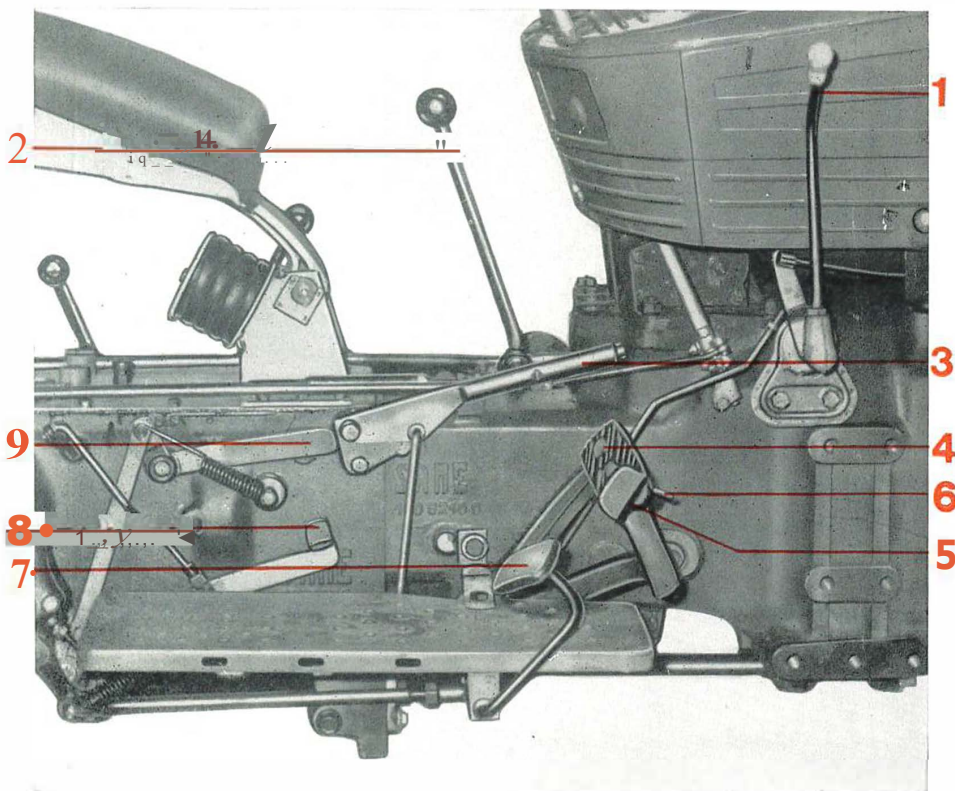


fig. 5

Poste de conduite vu du côté droit

- 1 manette d'accélération
- 1 levier d'accélération
- 2 levier de changement de vitesses
- 3 levier frein à main
- 4 pédale de frein de la roue AR gauche
- 5 pédale de frein de la roue AR droite
- 6 loquet de jumelage des pédales de freins
- 7 pédale d'accélération
- 8 pédale de blocage de différentiel
- 9 levier d'enclenchement de la traction AV (uniquement dans les tracteurs 4 RM)

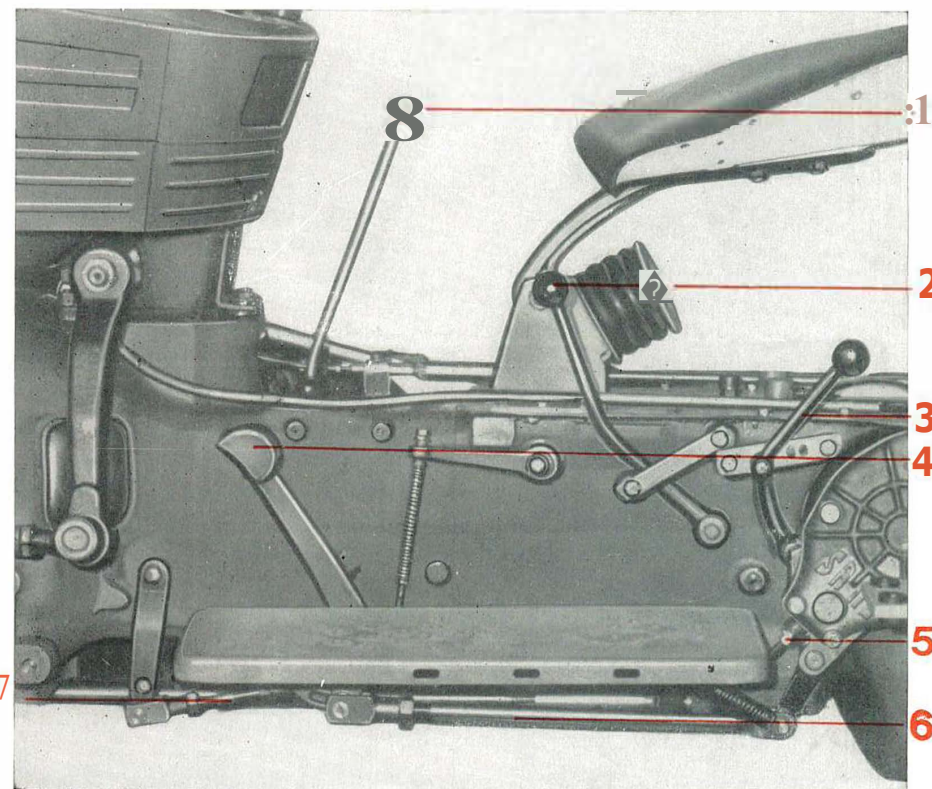


fig. 6

Poste de conduite vu du côté gauche

- 1 levier de changement de vitesses
- 2 levier de réduction des vitesses
- 3 levier d'enclenchement de l'arbre de la prise de force AR
- 4 pédale d'embrayage
- 5 vis de réglage frein gauche
- 6 tringle de commande frein gauche
- 7 tirant de commande embrayage

les commandes du tracteur SAME DELFINO 35

les commandes mécaniques

Les numéros rouges se réfèrent à la fig. 4.

1 Levier du frein à main

(voir aussi 3 fig. 5)

Ne doit être actionné que pour immobiliser le tracteur à l'arrêt.

2 Levier d'accélération

(voir aussi 11 fig. 8)

Quand on tire le levier vers soi, le régime du moteur augmente; quand on le pousse vers l'avant le régime diminue jusqu'au ralenti.

3 Pédales de freins

(voir aussi 4 et 5 fig. 5)

Elles sont au nombre de deux: une pour le frein de la roue arrière droite, l'autre pour le frein de la roue arrière gauche.

Pour obtenir une action simultanée, bloquer les deux pédales au moyen du loquet de jumelage (6 fig. 5).

4 Pédale d'accélération

(voir aussi 7 fig. 5)

Lorsqu'on appuie dessus, le régime du moteur augmente.

5 Manette de commande de la station automatique de contrôle

(voir aussi 10 fig. 8)

Poussée vers l'avant, sur le secteur bleu, elle fait remonter l'outil; amenée sur le petit secteur rouge (FLOTT.) elle fait descendre l'outil en chute libre sans que le contrôle automatique de la profondeur de travail entre en jeu;

placée sur le petit secteur vert (CONTR.) elle maintient l'outil baissé et le réglage de la profondeur de travail s'effectue automatiquement.

6 Manette de réglage de la profondeur de travail de la station automatique de contrôle

(voir aussi 12 fig. 8)

Elle règle la profondeur de travail proportionnellement au chiffre sur lequel on la place à partir du n° 3.

7 Pédale de blocage de différentiel

(voir aussi 8 fig. 5)

Ne l'utiliser que sur des parcours rectilignes, lorsqu'une des roues motrices patine par manque d'adhérence. Elle agit lorsqu'on appuie dessus. Le déblocage se produit automatiquement dès que l'on relâche la pédale et on facilite le déblocage par un léger braquage vers la droite et vers la gauche.

8 Levier d'enclenchement de traction AV

(voir aussi 9 fig. 5)

Poussé vers l'avant il l'enclenche; amené vers l'arrière il la déclenche.

9 Manette de réglage d'aplomb du tirant droit de relevage de la station automatique de contrôle

(voir aussi 4 fig. 15)

La faire tourner dans le sens des aiguilles d'une montre lorsqu'on veut allonger le tirant, ou vice versa.

10 Levier d'enclenchement de la prise de force AR

(voir aussi 3 fig. 6)

En poussant le levier en avant on enclenche la prise de force sur le moteur; en tirant le levier en arrière, la prise de force tourne à une vitesse proportionnelle à l'avancement du tracteur; entre les deux positions la prise de force est au point mort.

11 Levier de réduction des vitesses

(voir aussi 2 fig. 6)

Il peut prendre trois positions, à savoir: vélocé - lent - point mort, conformément au schéma de la plaquette (fig. 7) placée sous le volant de direction.

12 Volant de direction

13 Levier de changement de vitesses

(voir aussi 2 fig. 5)

La position de ce levier et celle du réducteur déterminent les vitesses comme indiqué dans la plaquette (fig. 7) située sous le volant de direction (8 fig. 8).

Étagement des vitesses:

	lentes	véloces
1 ^m	I	—
2 ^m	II	—
3 ^m	III	—
4 ^m	-	1
5 ^m	-	II
5 ^m	-	III
1 ^m AR	AR	—
2 ^m AR	-	AR

Dans les tableaux des caractéristiques techniques, l'étagement des vitesses est toujours indiqué sur la base de la première colonne de gauche.

14 Pédale d'embrayage

(voir aussi fig. 6)

Elle doit avoir une garde de 20 mm. Si l'on appuie dessus jusqu'au moment où la résistance commence à augmenter (encore 20 mm environ), le disque primaire se sépare; en appuyant à fond, le disque secondaire se sépare également.

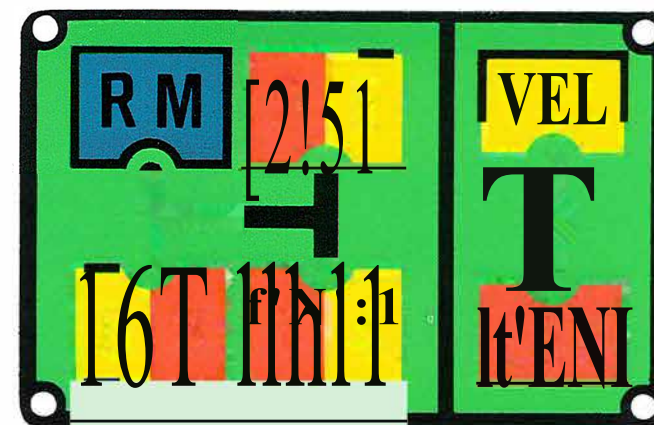


fig. 7
Plaquette indicatrice des vitesses.

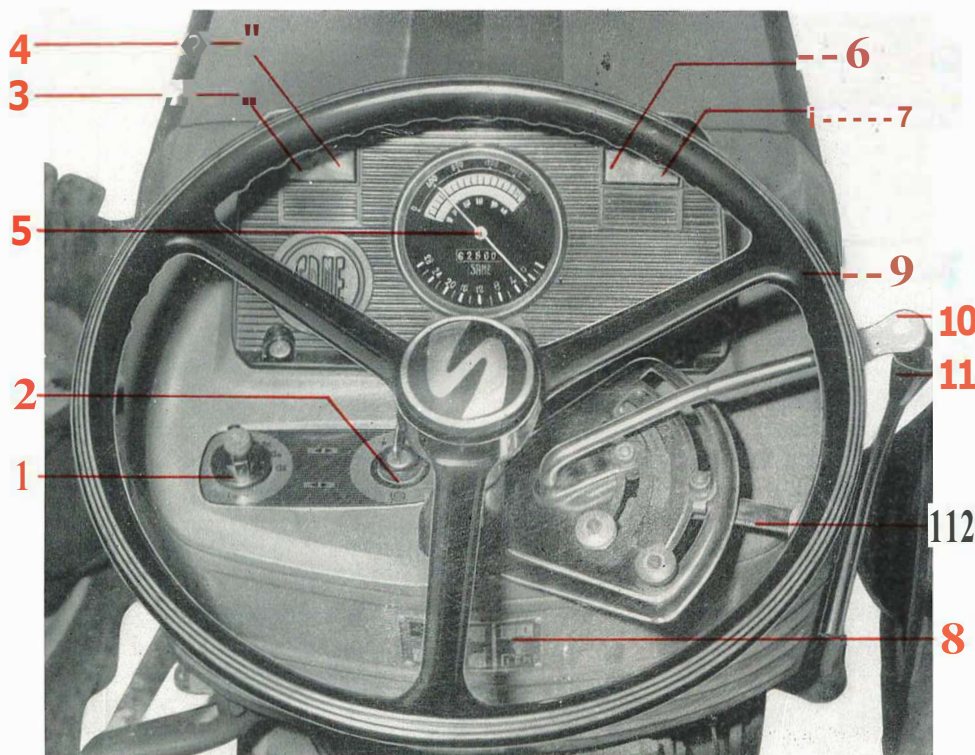


fig. 8

Commandes du tableau de bord

- 1 commutateur d'éclairage
- 2 interrupteur général et de démarrage
- 3 voyant alternateur
- 4 voyant de pression d'huile moteur
- 5 compteur d'heures - compte-tours
- 6 lampe témoin phares
- 7 voyant réserve carburant

divers:

- 8 plaquette indicatrice des vitesses
- 9 volant de direction
- 10 manette de commande de la station automatique de contrôle
- 11 levier d'accélération
- 12 manette de réglage de la profondeur de travail de la station automatique de contrôle

Instruments du tableau de bord et commandes électriques (fig. 8)

1 Commutateur d'éclairage

Ne fonctionne que quand la clé de contact est introduite à fond dans l'interrupteur général (2 fig. 8) et tournée, dans le sens des aiguilles d'une montre, sur le n° 1. En tournant le commutateur, dans le sens des aiguilles d'une montre, jusqu'au premier cran on allume les feux de position; au deuxième cran on allume les codes; au troisième cran on allume les phares. En reportant le commutateur sur la position 0 on éteint tous les feux.

L'avertisseur sonore fonctionne quand on appuie sur le commutateur, quelle que soit la position de ce dernier.

2 Interrupteur général et de démarrage

Cet interrupteur est actionné par la clé de contact qui doit être introduite à fond. En tournant la clé sur la position 1, on établit le contact avec le commutateur d'éclairage (1 fig. 8). Pour lancer le démarreur, il faut tourner la clé sur la position 2, en surmontant la résistance opposée par un petit ressort intérieur qui ramène automatiquement la clé, dès qu'on la lâche, sur la position 1. En tournant la clé sur la position P, on peut allumer les feux de stationnement en manœuvrant opportunément le commutateur d'éclairage. Quand l'interrupteur est dans cette position, on peut extraire la clé de contact.

3 Voyant alternateur

Il reste allumé tant que l'alternateur n'a pas atteint une vitesse suffisante pour permettre la charge de la batterie. Si la lampe ne s'éteint pas, c'est que l'alternateur ne fonctionne pas et il faut alors rechercher immédiatement la cause de la panne.

4 Voyant de pression d'huile moteur

Il s'allume lorsque la pression de l'huile de graissage du moteur diminue dangereusement. Dans ce cas, arrêter le moteur et rechercher la cause de la panne.

5 Compteur d'heures compte-tours indicateur de vitesse

Il indique le nombre de tours du moteur, la vitesse d'avancement à la vitesse la plus haute et il totalise les heures de fonctionnement.

6 Lampe-témoin phares

Elle s'allume lorsque les phares sont allumés. Ne jamais allumer les phares en roulant sur route.

7 Voyant réserve carburant

La lampe s'allume lorsque le niveau du gasoil se trouve à 7 cm environ au-dessus du fond du réservoir, formant ainsi une réserve d'environ 7 litres.

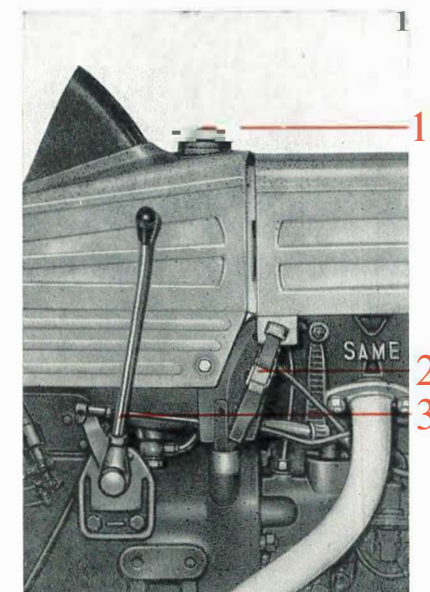


fig. 9

Partie AR capot

- 1 bouchon réservoir combustible
- 2 crochet de blocage capot
- 3 levier d'accélération

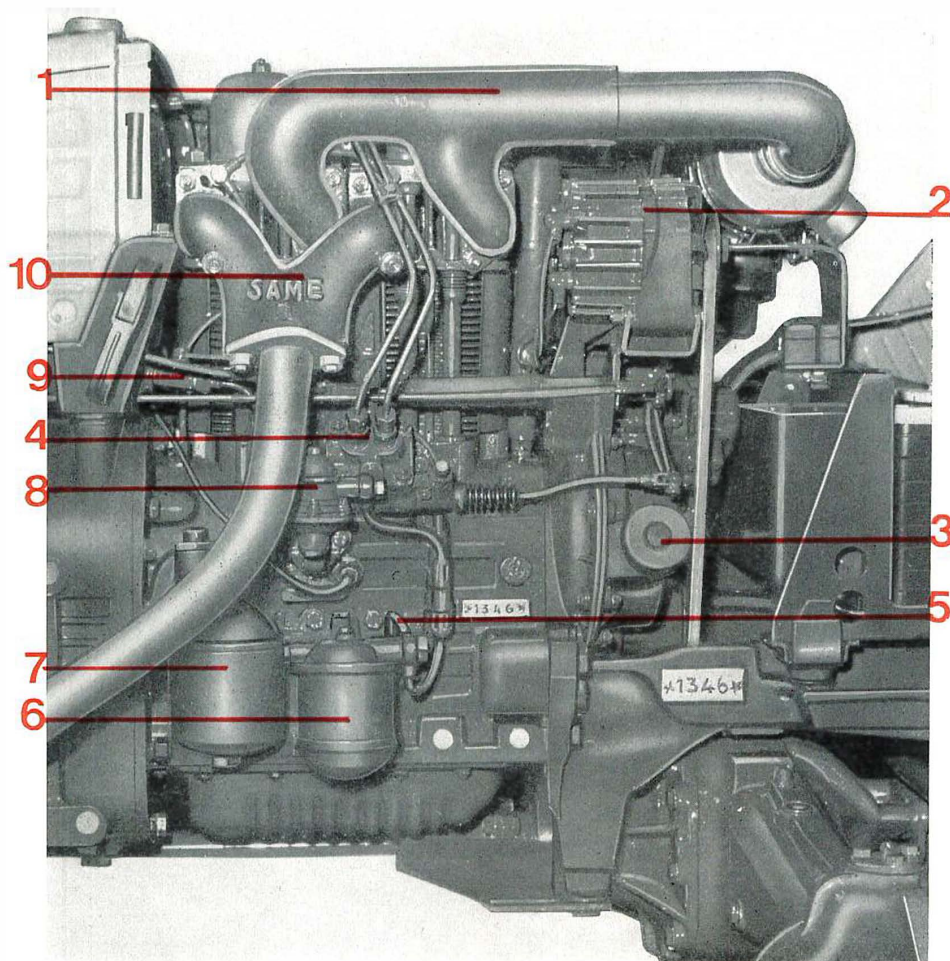


fig. 10

Côté droit du moteur

- | | |
|---------------------------------------|-------------------------------|
| 1 collecteur d'admission | 5 tige de niveau huile moteur |
| 2 alternateur | 6 filtre gasoil |
| 3 bouchon de remplissage huile moteur | 7 filtre huile moteur |
| 4 pompe d'injection | 8 pompe alimentation gasoil |
| | 9 robinet réservoir gasoil |
| | 10 collecteur d'échappement |

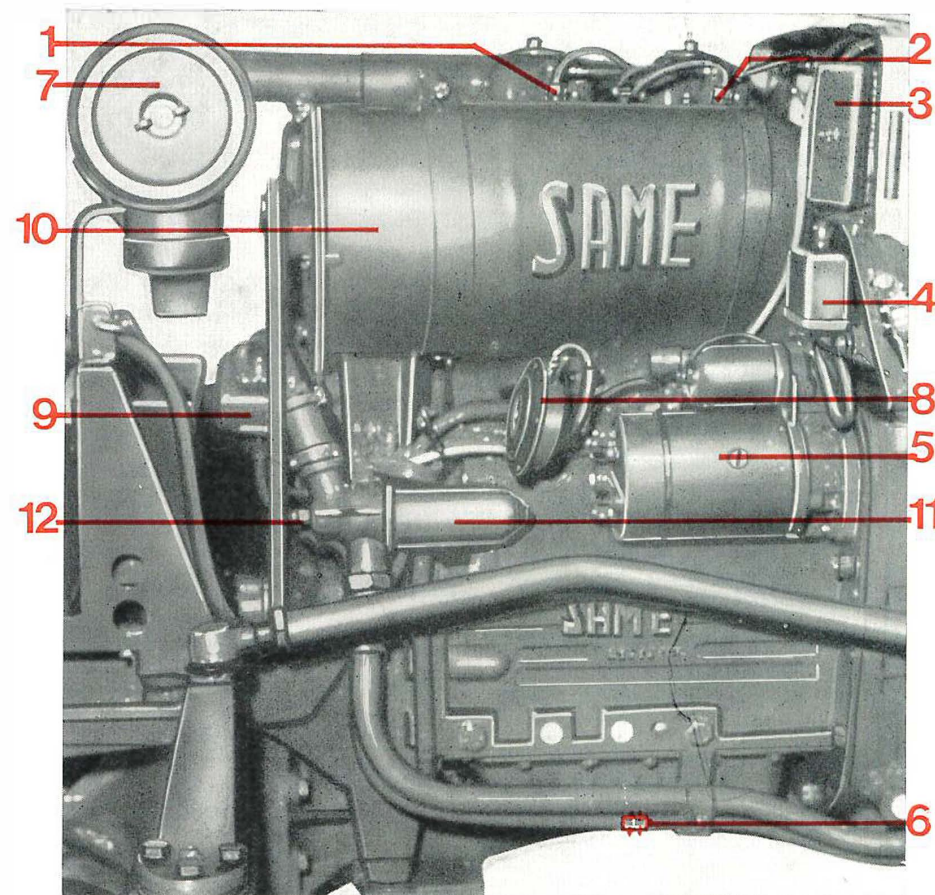


fig. 11

Côté gauche du moteur

- | | |
|--|--|
| 1 porte-injecteur | 7 graisseur pivot oscillant essieu AV (dans les tracteurs 2 RM) |
| 2 porte-injecteur | 8 avertisseur sonore |
| 3 boîte à fusibles | 9 pompe à huile de la station automatique de contrôle |
| 4 régulateur de tension de l'alternateur | 10 ventilateur refroidissement moteur |
| 5 démarreur | 11 filtre huile station automatique de contrôle |
| 6 bouchon de vidange huile moteur | 12 vis de fixation du container filtre huile station automatique de contrôle |

utilisation du tracteur SAME DELFINO 35

Contrôler soigneusement un tracteur DELFINO 35 neuf ou immobilisé depuis longtemps, avant de l'utiliser.

En particulier:

- 1 vérifier le niveau d'huile du carter moteur, qui doit atteindre le cran supérieur de la jauge (7 fig. 26) sans le dépasser
- 2 contrôler la tension de la courroie (4 fig. 27) du ventilateur et de l'alternateur
- 3 contrôler la quantité de combustible contenue dans le réservoir et en ajouter s'il y a lieu
- 4 contrôler la charge de la batterie (5 fig. 27) et la recharger
- 5 purger le circuit d'alimentation du gasoil, suivant les instructions données à la page 36
- 6 vérifier le niveau d'huile du boîtier de direction
- 7 vérifier le niveau d'huile de la boîte de vitesses-différentiel (16 fig. 15)
- 8 vérifier le niveau d'huile du différentiel essieu moteur AV (3 fig. 35) dans la version à 4 roues motrices (4 RM)
- 9 contrôler la pression de gonflage des pneus (voir page 50).

démarrage du moteur

Avant de mettre en marche, il sera utile de procéder aux contrôles suivants:

- 1 **gasoil** - veiller à ce qu'une quantité suffisante se trouve toujours dans le réservoir, afin d'empêcher toute entrée d'air dans le circuit d'alimentation
- 2 **huile de graissage moteur** - s'assurer que le niveau d'huile dans le carter n'est pas au-dessous du cran inférieur de la jauge (7 fig. 26).

Au moment du démarrage, il est nécessaire que:

- 1 le tracteur soit immobilisé à l'aide du frein à main (3 fig. 5)
- 2 la pédale d'embrayage (4 fig. 6) soit baissée
- 3 la prise de force (3 fig. 6) soit déclenchée
- 4 la manette de commande de la Station automatique de contrôle (10 fig. 8) se trouve sur le secteur rouge (FLOTT).

démarrage à froid

- 1 placer le levier de l'accélérateur (1 fig. 5) sur la position correspondant à 3/4 d'accélération
- 2 tirer le dispositif supplémentaire de gasoil (2 fig. 26) de la pompe d'injection
- 3 introduire à fond la clé de l'interrupteur général (2 fig. 8) et la tourner, dans le sens des aiguilles d'une montre, sur le n° 2
- 11 le moteur devrait partir après quelques tours; dans le cas

contraire, répéter l'opération à 15/20 secondes d'intervalle jusqu'à la mise en marche. Le démarreur ne doit pas être actionné plus de 23 secondes consécutives

- 5 dès que le moteur est lancé, lâcher la clé de l'interrupteur général qui retournera automatiquement sur le n° 1 et ramener le levier d'accélération (1 fig. 5) sur la position de ralenti et attendre que le moteur chauffe suffisamment

- 6 accélérer progressivement à mesure que le moteur est mis en charge.

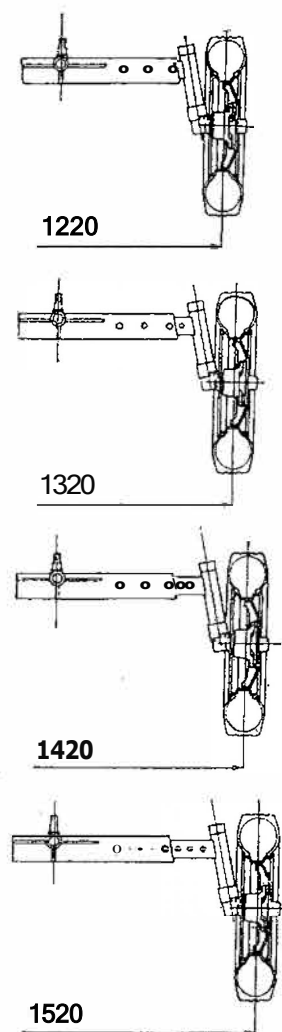
démarrage par remorquage

C'est un système à utiliser le moins possible. Toutefois, si on ne peut faire autrement, procédez comme suit:

- 1 désenclencher la prise de force et la mettre sur la position neutre;
- 2 engager la vitesse avant la plus élevée (6^e);
- 3 placer le levier de l'accélérateur sur 3/4 de l'accélération;
- 4 tout en appuyant sur la pédale d'embrayage, faire remorquer le tracteur jusqu'à ce que l'on atteigne une vitesse d'environ 15 km/h;
- 5 embrayer tout doucement;
- 6 dès que le moteur tourne, débrayer, mettre le levier de changement de vitesses au point mort et décrocher le tracteur du véhicule remorqueur.

arrêt du moteur

Pousser le bouton de commande d'arrêt du moteur (qui se trouve à droite sous le tableau de bord) jusqu'à ce que le moteur s'arrête.



mise en marche du tracteur

- 1 desserrer le frein à main (3 fig. 5)
- 2 réduire au minimum le régime du moteur

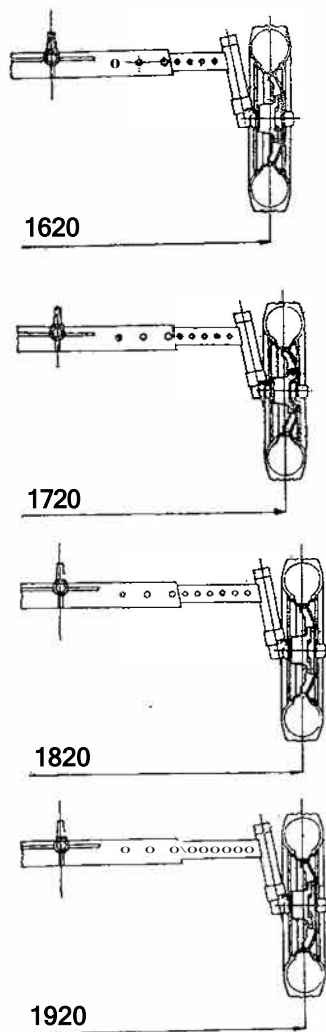


fig. 12
Réglage de la voie AV dans le tracteur
SAME DELFINO 35 2 RM

- 3 appuyer sur la pédale d'embrayage (4 fig. 6)
- 4 enclencher la vitesse choisie en agissant sur le levier de changement de vitesses (2 fig. 5) et sur celui du réducteur (2 fig. 6) suivant le schéma tracé sur la plaquette (fig. 7)
- 5 accélérer lentement et relâcher progressivement la pédale

d'embrayage (4 fig. 6)

- 6 une fois qu'on a embrayé complètement, augmenter le régime du moteur jusqu'à atteindre la vitesse d'avancement de la marche désirée.

N.B. Toute manoeuvre du changement de vitesses et du réducteur exige le débrayage.

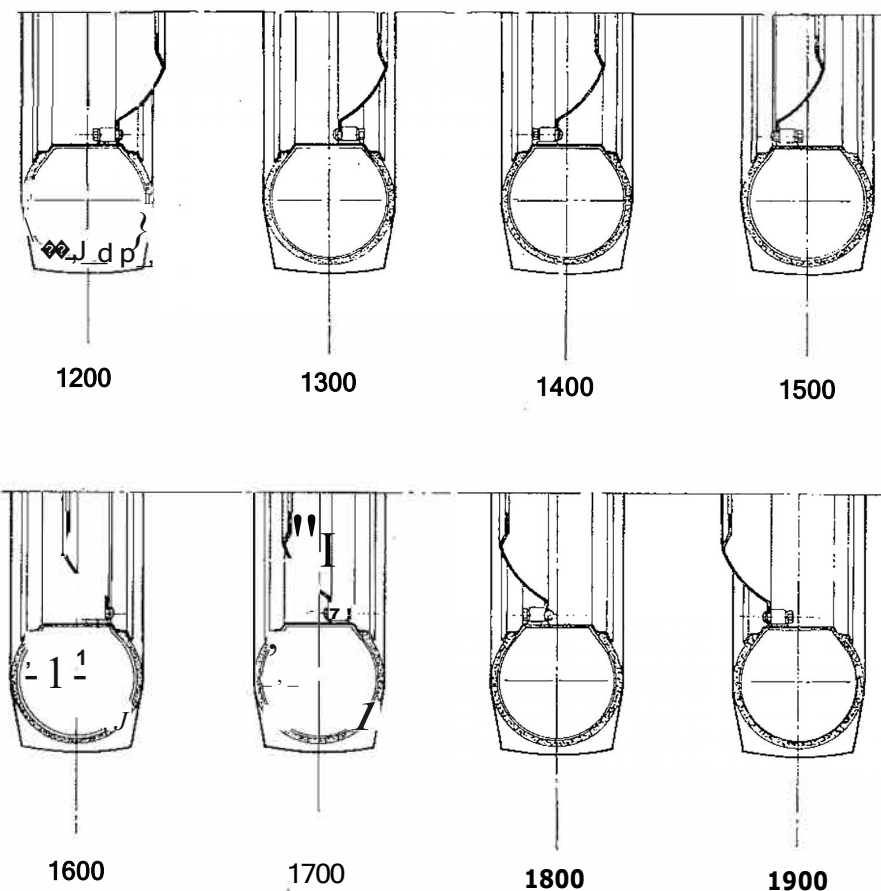


fig. 13
Réglage de la voie AR dans le tracteur
SAME DELFINO 35

IMPORTANT

Pendant la marche, ôter complètement le pied de la pédale d'embrayage. Le moindre contact entre le pied et la pédale peut endommager le disque d'embrayage au bout d'un certain temps.

utilisation de l'accélérateur

Le tracteur DELFINO 35 comporte deux commandes d'accélération: une à main (1 fig. 5), l'autre à pédale (7 fig. 5).

Il est conseillé d'utiliser la commande à main lors des longs par-

cours à vitesse peu élevée et dans les travaux des champs.

parcours en descente

Les parcours en descente seront couverts avec une vitesse enclenchée, surtout si le tracteur tire une remorque chargée (si possible la même vitesse que l'on utiliserait pour la montée).

Ne jamais parcourir une descente en marche à vide ou appuyant sur la pédale d'embrayage, parce que une vitesse pas contrôlée comporterait des dangers sérieux.

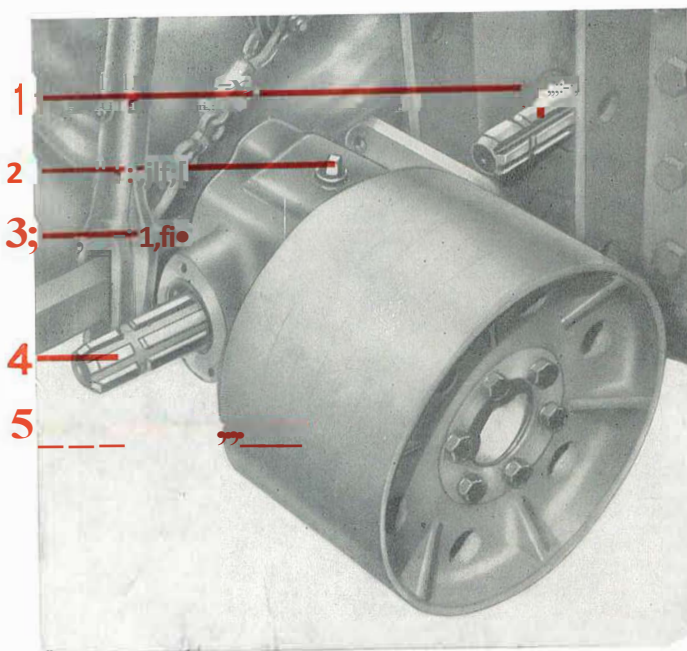


fig. 14

Poulie

- 1 arbre prise de force
- 2 bouchon de remplissage d'huile

- 3 bouchon de niveau d'huile
- 4 prolongement de l'arbre de la prise de force
- 5 poulie

choix de la vitesse

La boîte de vitesses du DELFINO 35 est à 6 rapports en marche avant et 2 en marche arrière.

Le rapport idéal est celui qui permet de réduire au minimum la consommation avec le maximum de rendement. Plusieurs facteurs influent sur le choix du rapport: l'état du terrain, le type d'outil employé, la pente, les virages, la charge de la remorque, etc. Quoi qu'il en soit, il faut toujours éviter la surcharge continue qui se manifeste par une fumée à l'échappement du moteur qui, dans ces conditions, donne un rendement inférieur avec une longévité réduite.

En principe on choisit les rapports plus bas pour les travaux qui requièrent de grands efforts et les rapports plus hauts pour les travaux plus légers.

L'essai pratique suivant permet de se rendre compte si le moteur est en surcharge: placer l'accélérateur à un quart de charge environ puis, brusquement, avancer le levier jusqu'au maximum. Si le régime du moteur n'augmente pas ou si, 9is encore, il diminue, le moteur est en surcharge.

Dans les travaux à poste fixe, choisir judicieusement l'outil à entraîner pour éviter les surcharges.

utilisation de la voie

La voie du tracteur DELFINO 35 à 2 roues motrices peut varier en fonction de l'outil employé et du travail qui doit être accompli.

On change la voie des roues avant en déplaçant les parties extérieu-

res composant l'essieu AV par rapport à la partie centrale.

Au remontage, utiliser les deux boulons par côté et serrer à fond leurs écrous.

Les différentes voies avant qui vont d'un minimum de 1220 à un maximum de 1920 mm sont représentées à la fig. 12.

La modification de la voie des roues arrière est possible même dans la version 4 RM; elle va d'un minimum de 1200 mm à un maximum de 1900 mm et doit être effectuée comme indiqué à la fig. 13, en modifiant la disposition des jantes par rapport aux voiles et des voiles par rapport aux flasques des demi-arbres de roues.

utilisation de la poulie AR (fig. 14)

Elle sera appliquée sur l'arbre de la prise de force et elle peut être placée à droite ou à gauche par rapport à l'axe de symétrie du tracteur. Les opérations de montage et de démontage sont très simples. Il suffit de l'introduire sur la prise de force (1 fig. 14) et sur les goujons appropriés sur lesquels se vissent les écrous de fixation.

Le tableau de la page 57 indique le nombre de tours et la vitesse circonférentielle de la poulie en fonction du régime du moteur. La poulie est fournie en option.

utilisation de la prise de force AR

La prise de force est de dimensions standard 1"3/8 (34,9 mm) à six cannelures (1 fig. 14).

Sa longueur extérieure est de 85 mm et comporte un trou trans-

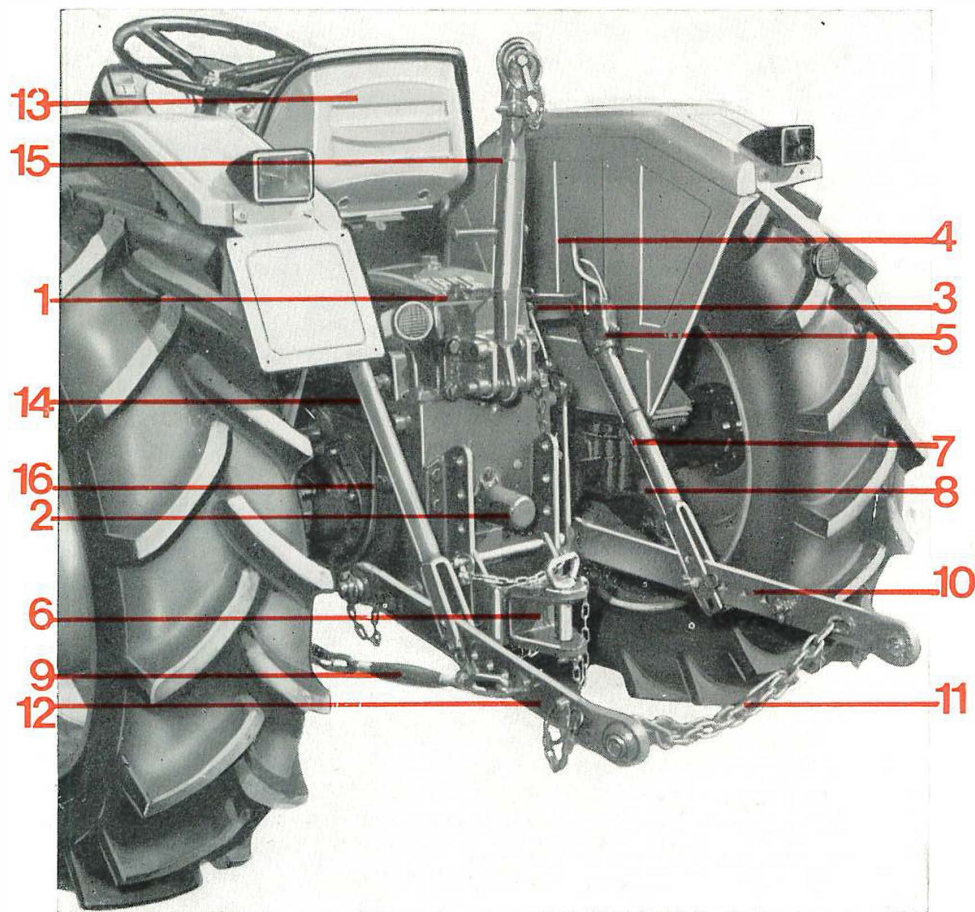


fig. 15

Partie arrière du tracteur

- | | |
|--|--|
| 1 station automatique de contrôle | 8 tirant droit de relevage station automatique de contrôle |
| 2 couvercle arbre prise de force | 9 stabilisateur gauche |
| 3 bras de relevage droit | 10 levier inférieur droit de relevage de l'attelage 3 points |
| 4 manivelle de réglage du tirant droit de relevage station automatique de contrôle | 11 chaîne de positionnement |
| 5 graisseur couple réglage tirant droit de relevage | 12 levier inférieur gauche de relevage de l'attelage 3 points |
| 6 crochet | 13 siège |
| 7 graisseur de la vis de réglage du tirant droit de relevage | 14 tirant gauche de relevage station automatique de contrôle |
| | 15 barre supérieure d'attelage 3 points |
| | 16 bouchon de remplissage et de niveau huile boîte de vitesses |

versai de 8,25 mm de diamètre dont l'axe se trouve à 25,4 mm de l'extrémité postérieure de l'arbre pour permettre la fixation des arbres à cardan des outils.

En tirant le levier (3 fig. 6) vers l'arrière on enclenche la prise de force en la synchronisant au mouvement des roues avec un rapport de transmission de 14.151 avec pneus 11.2/10-24 et 16.197 avec pneus 11.2/10-28; en poussant ce même levier à fond vers l'avant on enclenche la prise de force au moteur avec un rapport de transmission de 3.294. On débraye la prise de force en plaçant le levier entre les deux positions extrêmes. Pour enclencher ou déclencher la prise de force, appuyer à fond sur la pédale d'embrayage (4 fig. 6). On trouvera à la page 57 le nombre de tours de l'arbre de la prise de force en fonction de ceux du moteur.

utilisation de la prise de force ventrale

Elle est constituée d'une poulie à trois gorges pour courroies de section A 13 x 8, diamètre extérieur 100 mm; elle est actionnée par les engrenages de la boîte de vitesses avec un rapport de transmission, par rapport au moteur, égal à 2.

On l'enclenche à l'aide du levier placé sur le côté droit, après avoir appuyé sur la pédale d'embrayage. On l'utilise surtout pour actionner les barres de coupe.

On trouvera à la page 57 le nombre de tours de la poulie en fonction de ceux du moteur. La prise de force ventrale est fournie en option.

Utilisation de la traction AV (dans les tracteurs 4 RM)

la traction avant constitue un moyen sûr et efficace pour travailler dans les terrains difficiles. Elle doit être utilisée seulement dans les cas où l'on doit disposer d'un supplément de traction par augmentation de l'adhérence. Dans les conditions normales d'utilisation, la double traction doit être débrayée, surtout dans les longs parcours sur route.

Pour enclencher la traction avant, on pousse vers le bas le levier correspondant (9 fig. 5).

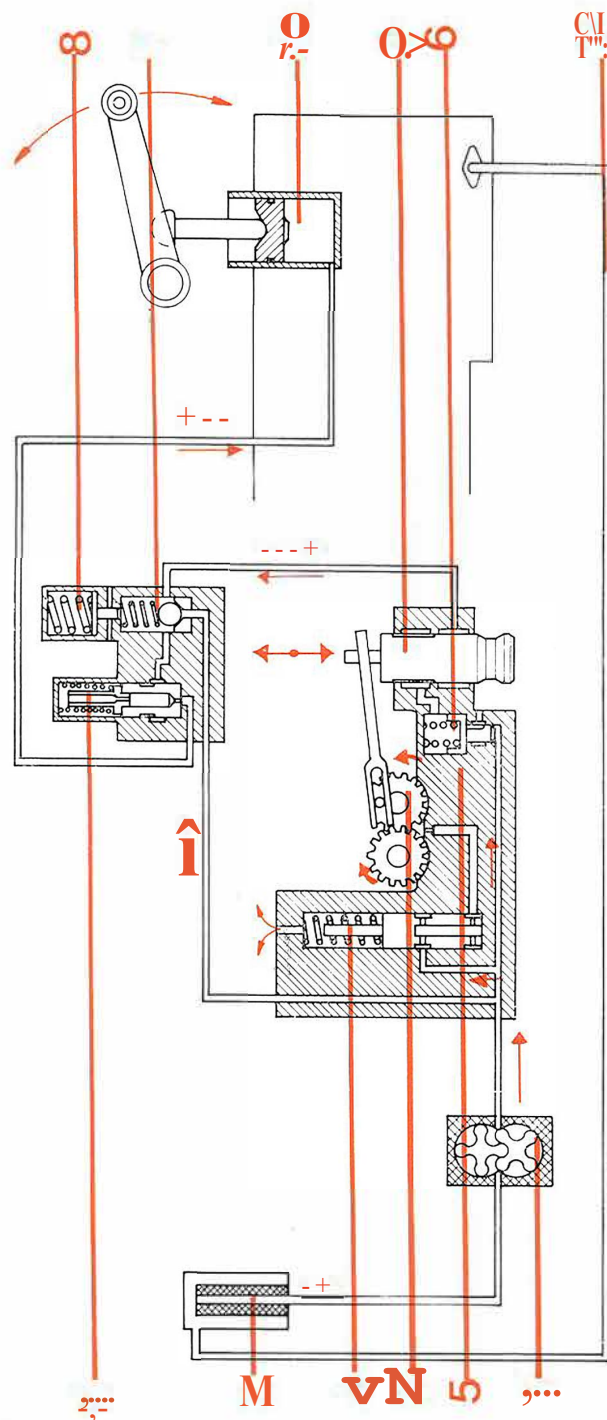
utilisation des freins

Le tracteur DELFINO 35 est équipé de deux freins à disques qui agissent sur les demi-arbres du différentiel, avant la réduction finale. On peut les faire fonctionner séparément en agissant sur l'une ou l'autre pédale (5 fig. 5 pour le frein droit, 4 fig. 5 pour le frein gauche) ou simultanément, en verrouillant les deux pédales au moyen du loquet de jumelage (6 fig. 5).

On peut aussi agir par un levier main (3 fig. 5) avec cric d'arrêt pendant les stationnements.

On actionne les freins en appuyant sur les pédales ou en tirant vers soi le frein à main. Pour desserrer le frein à main, le ramener vers le bas tout en appuyant sur le bouton placé en bout du levier.

Il est bon de rappeler que dans un long parcours en descente, surtout si une remorque est attelée, il faut absolument utiliser la résistance du moteur comme frein en enclenchant la même vitesse que l'on utiliserait pour la montée.



1
2
3
4
5
6
7
8
9
10

station automatique de contrôle SAME (S.A.C.)

La station automatique de contrôle SAME pour la commande des outils portés, semi-portés ou traînés est constituée par un groupe hydraulique (fig. 16) qui permet, indépendamment du relief et de la nature du sol, d'obtenir les fonctions suivantes:

- 1 contrôle automatique de l'effort de traction;
- 2 contrôle automatique de position;
- 3 pénétration rapide de l'outil au début du sillon;
- 4 transfert automatique du poids de l'outil sur les roues motrices, proportionnellement à l'effort de traction.

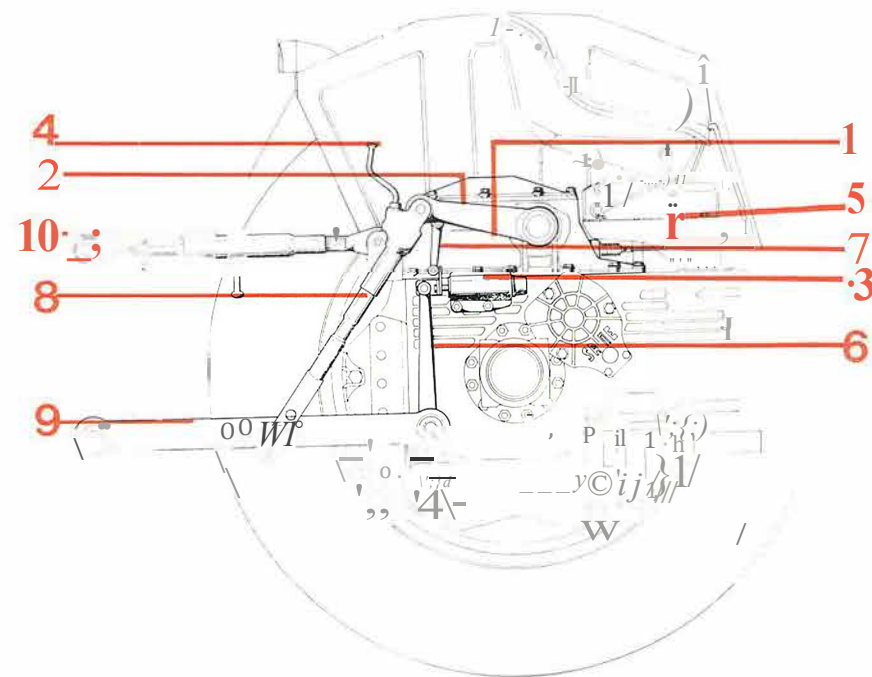


fig. 17

Schéma des organes sensibles pour le contrôle automatique de l'effort de traction et attelage 3 points

- 1 groupe hydraulique de commande
- 2 bras de relevage
- 3 organe sensible

- 4 manette de réglage tirant droit de relevage
- 5 tirant de réglage profondeur le travail
- 6 levier pour l'organe sensible
- 7 bras extérieur de réglage
- 8 tirant de relevage réglable
- 9 barre inférieure d'attelage
- 10 barre supérieure d'attelage 3' point (réglable)

les commandes

Les commandes manuelles de la station automatique sont placées sous le volant de direction; aisément accessibles, elles se trouvent dans le champ visuel du conducteur. Elles consistent en deux manettes (fig. 18) indépendantes l'une de l'autre sur le même secteur. Les champs d'action de chacune des manettes (qui agissent toujours indépendamment l'une de l'autre) sont définis et illustrés sur la plaque par des couleurs différentes et par une indication numérique.

La manette de commande (1 fig. 18) à poignée jaune, placée sur le cadran d'acier inoxydable, détermine le levage et la descente manuelle de l'outil, elle en établit la hauteur dans les travaux à position contrôlée et sert enfin à sélectionner le système de contrôle de l'outil.

La vis de butée (3 fig. 18) limite la course de la manette de commande dans son secteur, en sorte que les mêmes conditions de travail se répètent chaque fois que l'on reporte la manette contre la butée.

Le champ d'action pour la position contrôlée est bleu, celui de pénétration rapide de l'outil (FLOTT.) est rouge et enfin celui d'actionnement du système automatique pour le réglage de l'effort est vert.

La manette de réglage (2 fig. 18) à poignée verte, est placée au dessous du cadran en acier inoxydable; sa position sur son propre secteur détermine la profondeur de travail de l'outil. Le champ d'action

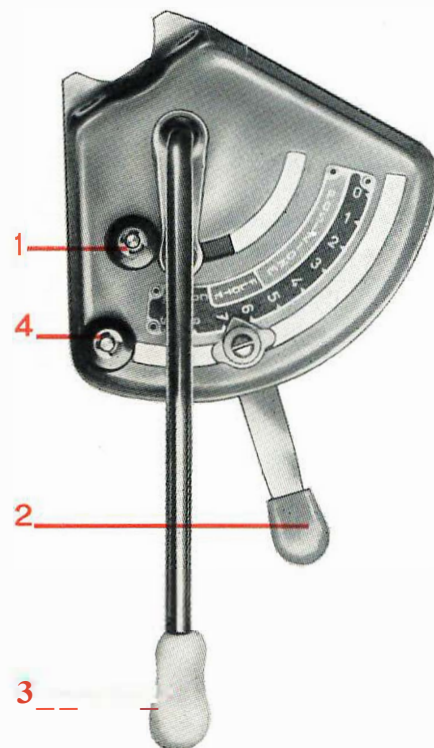


fig. 18

Manettes de commande et de réglage de la station automatique de contrôle

- 1 manette de commande (poignée jaune)
- 2 manette de réglage de la profondeur de travail (poignée verte)
- 3 vis de butée de la manette de commande
- 4 vis de butée de la manette de réglage de la profondeur de travail

de la manette de réglage est indiqué sur le secteur vert au moyen d'une numération progressive partant de zéro.



fig. 19

Plaque des secteurs de commande et de réglage

secteur bleu - secteur de la manette de commande pour la position contrôlée
secteur rouge - secteur de la manette de commande pour la pénétration rapide de l'outil

secteur vert - à gauche: secteur de la manette de commande pour le fonctionnement du système automatique de réglage d'effort de traction. A droite: secteur de la manette pour le réglage d'effort et par conséquent de profondeur de travail en partant du n° 3.

position des manettes de commande et réglage selon les différentes conditions de travail

transport avec l'outil levé (fig. 20)

La manette de commande doit se trouver sur le point le plus haut de son secteur, tandis que la manette de réglage peut se trouver sur un point quelconque de son propre secteur en dépassant le n° 3 (fig. 20).

Ainsi l'outil est levé au maximum.

travail avec outils de labour et de travaux superficiels du sol (charrue, cultivateur, her- se, etc.) à effort contrôlé (fig. 21 et 22)

Au début du travail, on place la manette de réglage (poignée verte) en haut, en correspondance du n° 3, tandis que l'on pousse la manette de commande (poignée jaune) sur le secteur rouge, pour la pénétration rapide de l'outil (fig. 21).

Une fois atteinte la profondeur désirée, on pousse carrément la manette de commande sur le secteur vert et immédiatement après on tire la manette de réglage (poignée verte) vers le bas, jusqu'à ce qu'on obtienne la profondeur de travail désirée (fig. 22), puis on serre la vis de butée réglable qui limite la course de la manette. Dans les sillons ou lors des passages ultérieurs, actionner seulement la manette de commande

(poignée jaune) que l'on tirera à fond vers le haut à la fin du sillon ou du passage, pour l'amener vers le bas, en direction du secteur vert (avec un court arrêt sur le secteur rouge) en vue d'obtenir la pénétration rapide de l'outil au début du sillon suivant.



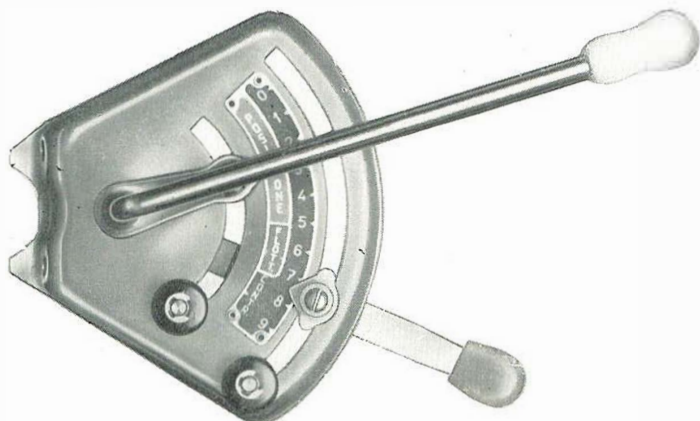
fig. 20
Position des manettes pendant le transport, lorsque l'outil est levé



fig. 21
Position des manettes au début du travail à effort contrôlé



fig. 22
Position des manettes pendant le travail à effort contrôlé



utilisation avec contrôle de position des outils travaillant dans le sol ou au-dessus du sol

(fig. 23)

La position de la manette de réglage peut être quelconque après le n° 3. A mesure que l'on déplace la manette de commande dans la partie bleue de son secteur, on dispose de nombreuses positions en hauteur de l'outil, du fait qu'à chaque position de la manette de commande sur le secteur bleu correspond une hauteur bien définie des bras de relevage de la station automatique de contrôle. Après avoir déterminé la profondeur de travail, on limite la course de la manette de commande au moyen de la butée réglable (3 fig. 18). Pour soulever l'outil, replacer la manette de relevage sur le point le plus haut de son secteur. Quand on ramène la manette contre la butée réglable, l'outil reprend sa première position à l'hauteur ou profondeur préétablies.

fig. 23

Position des manettes pendant un travail à position contrôlée

AVIS IMPORTANT

Lorsqu'on monte les bretelles, la manette de commande de la station automatique de contrôle ne doit se trouver sur le secteur rouge et pour aucune raison être placée sur le secteur bleu.

N.B. il peut arriver qu'à moteur arrêté l'outil descende lentement. Ce fait ne doit préoccuper, à condition que lorsque de la remise en marche, la manette de commande étant dans le point le plus haut de son secteur, l'outil se soulève.

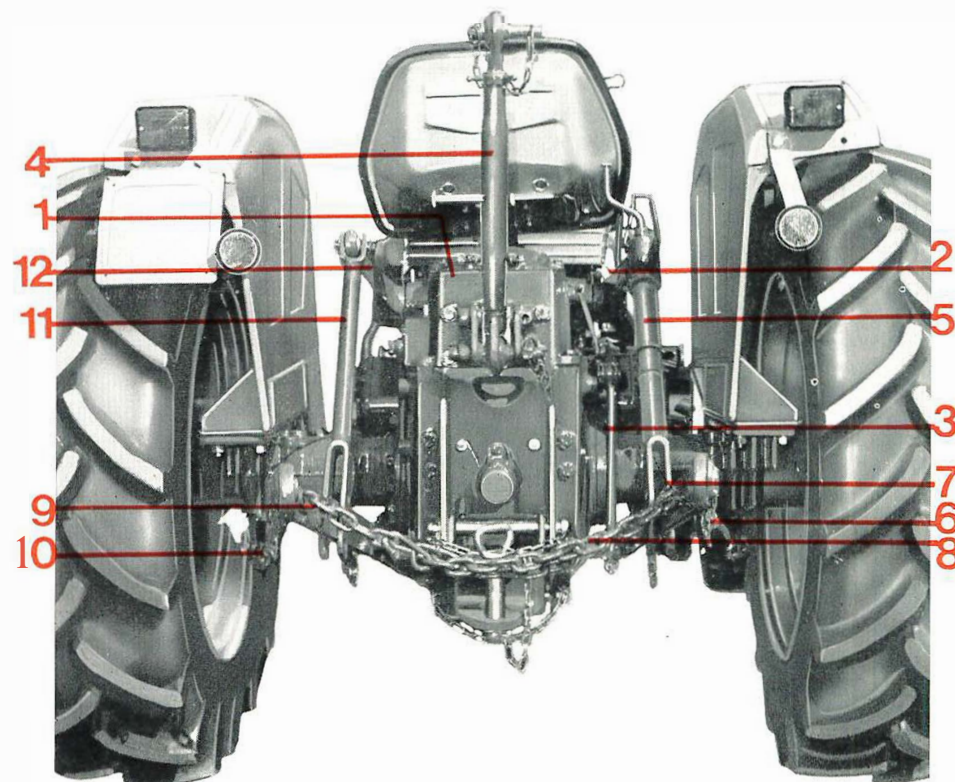
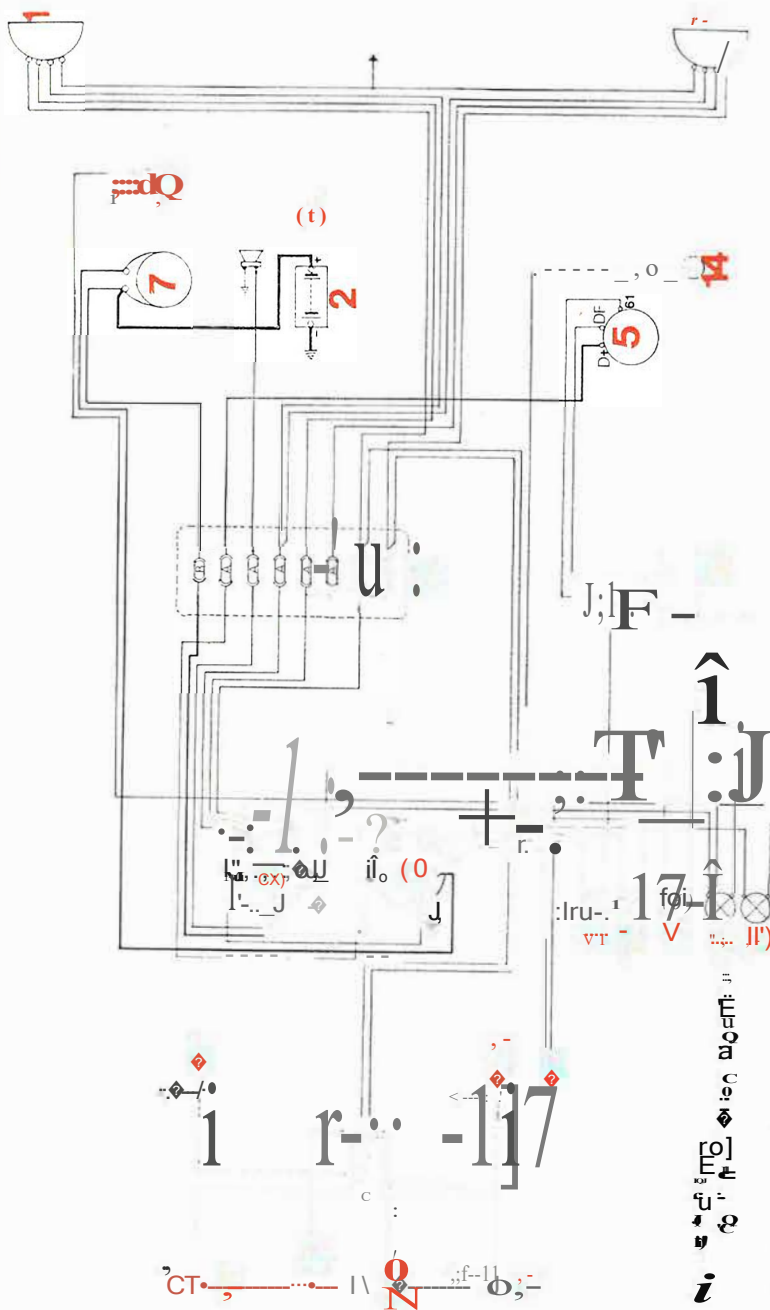


fig. 24

Organes extérieurs de la station automatique de contrôle et attelage 3 points

- 1 station automatique de contrôle
- 2 bras de relevage droit
- 3 levier pour les organes sensibles
- 4 barre supérieure
- 5 tirant droit de relevage

- 6 stabilisateur droit
- 7 levier inférieur de relevage droit
- 8 chaîne
- 9 levier inférieur de relevage gauche
- 10 stabilisateur gauche
- 11 tirant gauche de relevage
- 12 bras de relevage gauche



équipement électrique

L'équipement électrique (à 12 Volts), dont le schéma E, t reproduit à la fig. 25, est du type automobile et d'une conception d'avant-garde. Il comporte: un alternateur - une batterie - un régulateur - un démarreur - des feux d'éclairage et de position - des voyants - un avertisseur sonore.

L'installation fonctionne lorsqu'on introduit à fond la clé dans l'interrupteur général (2 fig. 8) et on la tourne sur le n° 1.

On établit ainsi le contact avec le commutateur d'éclairage (1 fig. 8) et avec l'avertisseur sonore (8 fig.

11) que l'on actionne en appuyant sur le commutateur, quelle que soit la position de ce dernier.

Pour lancer le démarreur, il faut tourner la clé sur le n° 2; celle-ci retourne automatiquement sur le n° 1 dès qu'on la lâche.

En tournant la clé de l'interrupteur général sur la position P, on peut allumer les feux de stationnement en manœuvrant opportunément le commutateur d'éclairage. Quand l'interrupteur est dans cette position, on peut extraire la clé de contact.

entretien du tracteur SAME DELFINO 35

combustible

Le tracteur DELFINO 35 est pourvu d'un système efficace d'épuration du combustible qu'il importe de maintenir en parfait état. Il faut utiliser, avant tout, du gasoil propre, exempt de toute impureté.

Il sera donc utile de l'introduire dans le réservoir une fois filtré soit par décantation soit par sédimentation.

Pour décanter le gasoil, on le verse dans un réservoir de capacité appropriée (300 litres minimum) dans le fond duquel se trouve une couche d'eau de 5 à 10 cm et on le laisse reposer pendant une dizaine de jours.

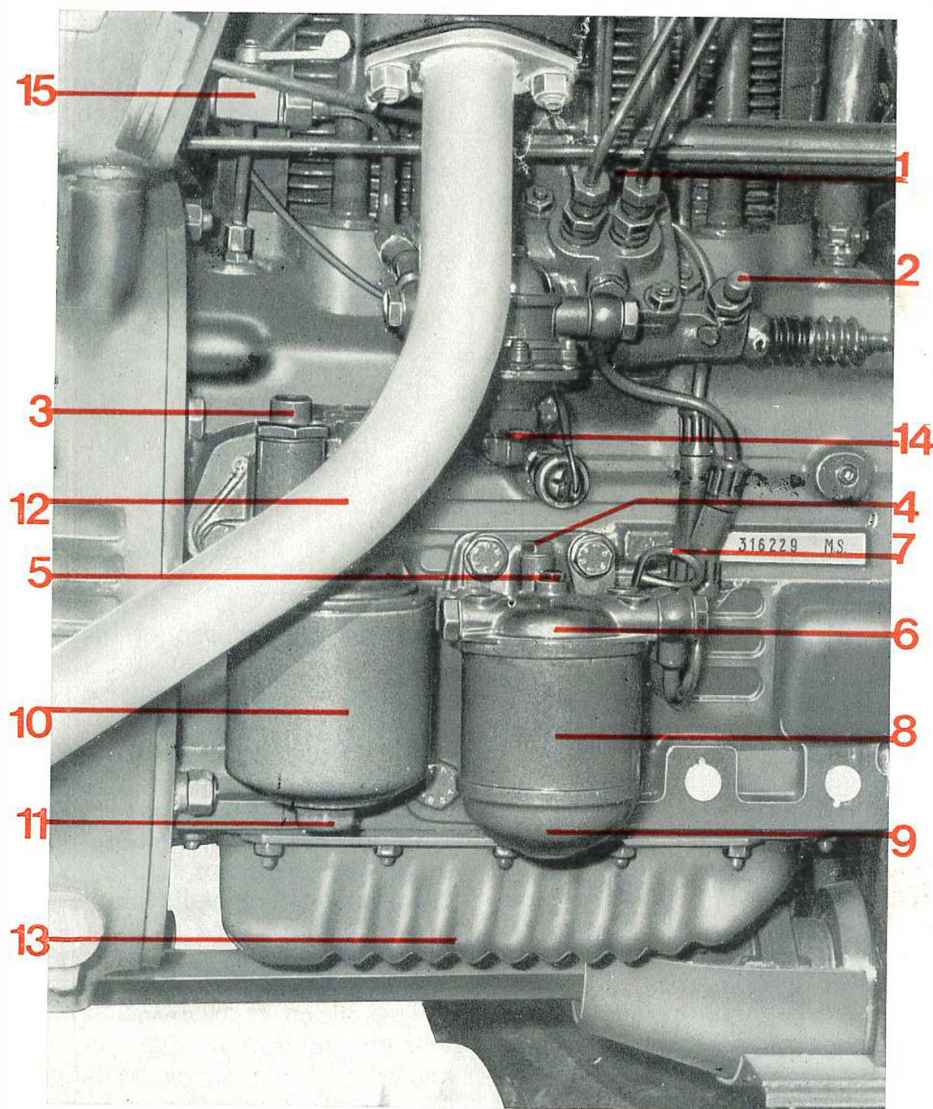
Ensuite on le vide, à l'aide d'un robinet ou d'une pompe, en ayant

soin de ne pas secouer le réservoir.

On peut aussi utiliser le fût qui a servi au transport du gasoil: il suffit de le placer sur un chevalet, l'axe longitudinal légèrement incliné, avec un peu d'eau dans le fond. Enfin, on peut avoir recours à des réservoirs spéciaux fabriqués par des Maisons spécialisées.

filtre à combustible

Le gasoil contenu dans le réservoir est aspiré par la pompe d'alimentation, puis envoyé à la pompe d'injection à travers un filtre approprié (6 fig. 10) simple et de grandes dimensions qui contient une cartouche de papier spécial plissé.



lig. 26

fig. 26

Côté droit du moteur (détail)

- 1 vis de purge d'air pompe d'injection
- 2 dispositif supplément gasoil
- 3 pressostat pression minima huile moteur
- 4 vis de purge d'air filtre gasoil
- 5 vis de fixation élément filtre gasoil
- 6 couvercle filtre gasoil
- 7 jauge huile moteur
- 8 cartouche filtrante gasoil
- 9 cuve inférieure filtre gasoil
- 10 cuve cartouche filtre huile moteur
- 11 vis de fixation cuve filtre huile moteur
- 12 avertisseur colmatage filtre huile moteur
- 13 bouchon à vis régulateur pressio'l huile moteur
- 14 levier de commande manuelle pompe alimentation gasoil
- 15 robinet réservoir gasoil

démontage du filtre

On démonte le filtre en dévissant la vis supérieure (5 fig. 26) centrale du couvercle qui libère la cartouche filtrante (8 fig. 26) et la cuve inférieure (9 fig. 26).

La cartouche filtrante doit être remplacée avant qu'elle ne soit complètement colmatée.

Le colmatage du filtre dépend de la plus ou moins grande pureté du combustible employé; le remplacement de la cartouche doit être effectué en moyenne toutes les 500 heures de travail.

Pour le montage, placer la cartouche filtrante (8 fig. 26), avec son joint, sous le couvercle, puis appliquer la cuve inférieure (9 fig. 26), avec son joint, sous la cartouche.

Fixer l'ensemble au moyen de la vis (5 fig. 26) qui devra être serrée juste ce qu'il faut pour éviter des fuites de gasoil.

pompe d'alimentation

Elle est montée sur le bloc-cylindres et ne nécessite pas de soins particuliers (8 fig. 10).

En cas d'ennuis d'alimentation du gasoil, démonter et nettoyer (ou remplacer) le filtre de la pompe d'alimentation.

pompe d'injection

(4 fig. 10)

La pompe d'injection est du type noyée et directement commandée par l'arbre à cames du moteur. Elle n'exige aucun entretien. La faire contrôler toutes les 1000 heures de travail par un atelier spécialisé.

injecteurs

(1, 2 fig. 11)

Ils n'exigent pas de soins spéciaux. Toutes les 500 heures de travail, les faire nettoyer et tarer à 200 kg/cm² par un atelier spécialisé.

purge du circuit d'alimentation

On doit purger chaque fois que l'on démonte un des éléments du circuit d'alimentation: réservoir, filtre, pompe d'alimentation, pompe d'injection, ou lorsque le réservoir se vide complètement ou de l'air entre dans le circuit d'alimentation.

Lorsqu'il y a de l'air dans le circuit d'alimentation, le moteur ne fonctionne pas car le gasoil n'arrive pas aux injecteurs.

Pour évacuer l'air, procéder comme suit:

- 1 desserrer la vis de purge d'air du filtre (4 fig. 26)
- 2 actionner la pompe d'alimentation au moyen du levier à main (14 fig. 26) jusqu'à ce que le gasoil s'écoule, sans bulles d'air, par la vis de purge du filtre
- 3 serrer la vis de purge du filtre (4 fig. 26) et desserrer celle de la pompe d'injection (1 fig. 26)
- 4 actionner de nouveau la pompe d'alimentation jusqu'à ce que le gasoil s'écoule, sans bulles d'air, par la vis de purge de la pompe d'injection
- 5 serrer la vis de purge d'air de la pompe d'injection.

Le moteur est prêt à démarrer.

graissage du moteur

A pression d'huile, à l'aide d'une pompe entraînée par le vilebrequin. Le moteur étant en marche, si la pression d'huile tombe à zéro ou à des valeurs très basses, un voyant (4 fig. 8) s'éclaire sur le tableau de bord. Dans ce cas, arrêter immédiatement le moteur et rechercher la cause de la chute de pression.

qualité de l'huile

On introduira dans le moteur de l'huile détergente de classification internationale API CC ML - L - 2104 B selon les normes américaines que l'on versera dans l'orifice de remplissage situé sur la droite du moteur (3 fig. 10).

viscosité de l'huile

L'huile moteur doit avoir les degrés de viscosité suivants:

SAE 30 en été
SAE 20 W en hiver
SAE 40 pour climats très chauds
SAE 10 W pour climats très froids.

quantité d'huile

Le carter du moteur contient environ 4,5 litres d'huile, ce qui représente le niveau normal.

La jauge d'huile comporte deux crans de repère: un pour le minimum, l'autre pour le maximum (5 fig. 10).

Le niveau d'huile doit être compris entre ces deux repères et ne doit jamais se trouver au-dessous du cran inférieur ou au-dessus du cran supérieur.

Contrôler le niveau toutes les 10 heures de travail.

filtration de l'huile

Avant d'entrer dans la tubulure, l'huile refoulée par la pompe passe par un filtre (7 fig. 10) comportant un élément filtrant en papier spécial. Cet élément doit être remplacé toutes les deux vidanges, c'est-à-dire après 250 heures d'utilisation. Noter cependant qu'après les 125 premières heures de travail, c'est-à-dire lors de la première vidange qui suit le remplacement de l'élément filtrant, il faudra le nettoyer en le trempant dans un récipient contenant du pétrole. Pour démonter la cuve, dévisser la vis (11 fig. 26). Lors du remontage, éviter de trop serrer cette vis pour ne pas endommager le joint qui serait inutilisable.

vidanges

L'huile doit être changée toutes les 125 heures de travail. On vidange par l'orifice approprié situé sous le carter moteur en dévissant le bouchon (6 fig. 11). On introduit l'huile par l'orifice de remplissage situé à l'avant du moteur, à droite (3 fig. 10).

Lorsque le moteur est neuf, faire la première vidange après les 50 premières heures de travail, la seconde après les 50 heures de travail suivantes, ensuite toutes les 125 heures de travail.

N.B. - SAME utilise et conseille pour le moteur les types d'huile AGIP suivants:

AGIP F.1 Diesel Gamma SAE 20 W en hiver

AGIP F.1 Diesel Gamma SAE 30 en été

AGIP F.1 Diesel Gamma SAE 40 pour les climats très chauds

AGIP F.1 WOOM SAE 10 W/40 pour les climats très froids.

équipement électrique

Tout comme dans les voitures automobiles les plus modernes, l'équipement électrique du tracteur DELFINO 35 comporte un alternateur qui a remplacé la dynamo traditionnelle. Cet alternateur assure une meilleure recharge des batteries à tous les régimes. Les techniciens du tracteur et les utilisateurs devront s'habituer instinctivement à cette nouveauté - comme c'est le cas, d'ailleurs, pour chaque innovation - et suivre les instructions données ci-dessous qui concernent principalement les transistors et les diodes montés dans le circuit redresseur et régulateur qui sont sensibles aux surcharges de courant et aux inversions de polarité:

- 1 Pendant le fonctionnement de l'alternateur, ne jamais débrancher les câbles de connexion entre le régulateur de tension, l'alternateur et la batterie.
- 2 Éviter absolument de court-circuiter entre elles (ou de mettre à la masse) les bornes de l'alternateur et du régulateur quand l'alternateur fonctionne.
- 3 Si le tracteur doit exceptionnellement fonctionner sans batterie, connecter entre elles les bornes D+, OF et 0- de l'alternateur arrêté ou du régulateur. Ainsi, l'alternateur ne donnera pas de courant.
- 4 Avant toute recharge rapide, s'assurer que les connexions entre la batterie et le chargeur soient bien fixées et que les bornes de la batterie soient bien serrées.

- 5 Pour les essais d'isolement sur installations électriques avec câble de retour isolé, ne jamais utiliser de tensions supérieures à 40 V.
- 6 S'assurer que la polarité de la batterie et celle du chargeur soient exactes.
- 7 En cas de travaux de soudure sur le tracteur, relier la borne de la masse à la partie à souder.
- 8 Si la lampe (2 W) du voyant de charge de la batterie (3 fig. 8) brûle, la remplacer immédiatement car cette lampe sert également à l'excitation de l'alternateur.
- 9 Eviter les surcharges.

régulateur de tension de l'alternateur

(4 fig. 11)

N'exige aucun entretien. Toute panne du régulateur doit être réparée par un atelier spécialisé.

alternateur

(2 fig. 10)

N'exige pratiquement aucun entretien.

Toutes les 3000 heures, faire graisser les roulements de l'axe par un atelier spécialisé.

La courroie (4 fig. 27) de l'alternateur, qui entraîne également le ventilateur, doit avoir une tension correcte. La tension de la courroie est correcte lorsqu'en appuyant du doigt au milieu du côté le plus long, la courroie s'enfonce de deux centimètres et demi environ. Pour régler la tension de la courroie, déplacer l'alternateur après avoir desserré les vis de fixation (7 fig. 27 et 9 fig. 27) qu'il faudra resserrer après le réglage.

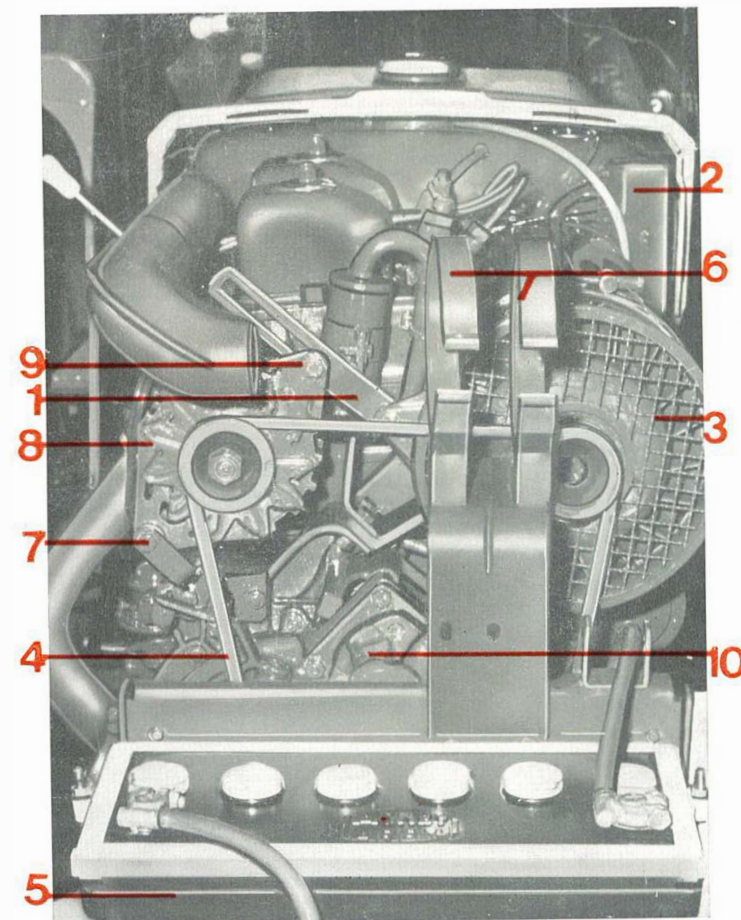


fig. 27

le moteur vu de face

- 1 tige de fixation alternateur
- 2 boîte à fusibles
- 3 ventilateur
- 4 courroie
- 5 batterie

- 6 bandes de fixation filtre air
- 7 boulon inférieur fixation alternateur
- 8 alternateur
- 9 boulon supérieur fixation alternateur
- 10 pompe à huile station automatique de contrôle

démarreur

(5 fig. 11)

N'exige aucun entretien et ne doit même pas être graissé.

Ne jamais actionner le démarreur lorsque le moteur tourne.

De même, à chaque tentative de lancement du moteur, s'assurer que le démarreur soit bien arrêté.

batterie

(5 fig. 27)

Elle doit être toujours bien propre à l'extérieur et sèche dans sa partie supérieure.

Les bornes doivent être nettoyées et graissées. Toutes les 125 heures de travail, vérifier le niveau de l'électrolyte qui doit se trouver à 10 mm environ - et pas plus - au-dessus des plaques. Pour rétablir le niveau, n'utiliser que de l'eau distillée.

fusibles

L'installation est protégée par 8 fusibles (12 fig. 25) groupés dans une boîte à fusibles en matière plastique (3 fig. 11).

Quand un élément de l'installation électrique ne fonctionne pas, contrôler son fusible. Si celui-ci a sauté, le remplacer par un fusible de 8 Ampères quand sur le schéma de la fig. 25 il est désigné par « A » et par un fusible de 25 Ampères quand il est désigné par « B ».

S'assurer qu'il n'y ait pas de court-circuit accidentel ou permanent dans l'installation.

filtre à air

Tout comme dans les modernes voitures automobiles, le système de filtration de l'air se compose d'un élément filtrant en papier plissé protégé par une enveloppe cylindrique de tôle d'acier percée (4 fig. 30) et contenu dans un cylindre de tôle métallique (1 fig. 30).

Avant d'entrer dans le collecteur d'admission, l'air doit passer par la barrière poreuse de papier qui, tout en permettant le passage du fluide, retient toutes les particules solides d'un diamètre supérieur à 0,005 mm.

Afin d'éviter un colmatage rapide de la cartouche, avant le filtrage l'air est soumis à une action cen-

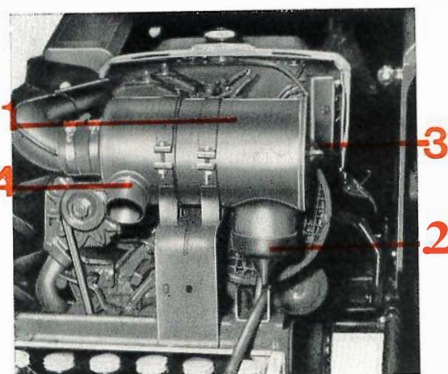


fig. 28

Filtre à air

- 1 corps du filtre
- 2 cuve à poussière préfiltrée
- 3 écrou à oreilles de la cuve à poussière
- 4 tubulure d'entrée d'air

trifuge grâce à laquelle les particules solides plus grandes, qui constituent 80% environ de la poussière à éliminer, sont captées mécaniquement dans un récipient (6 fig. 30) approprié.

Le mouvement centrifuge est don-

né par une couronne à ailettes (3 fig. 30) ménagées dans un manchon en plastique (2 fig. 30) appliqué sur l'élément filtrant (4 fig. 30) en correspondance de l'entrée d'air. Ce mouvement entraîne les particules en correspondance de la cuve (2 fig. 28) de vidange.

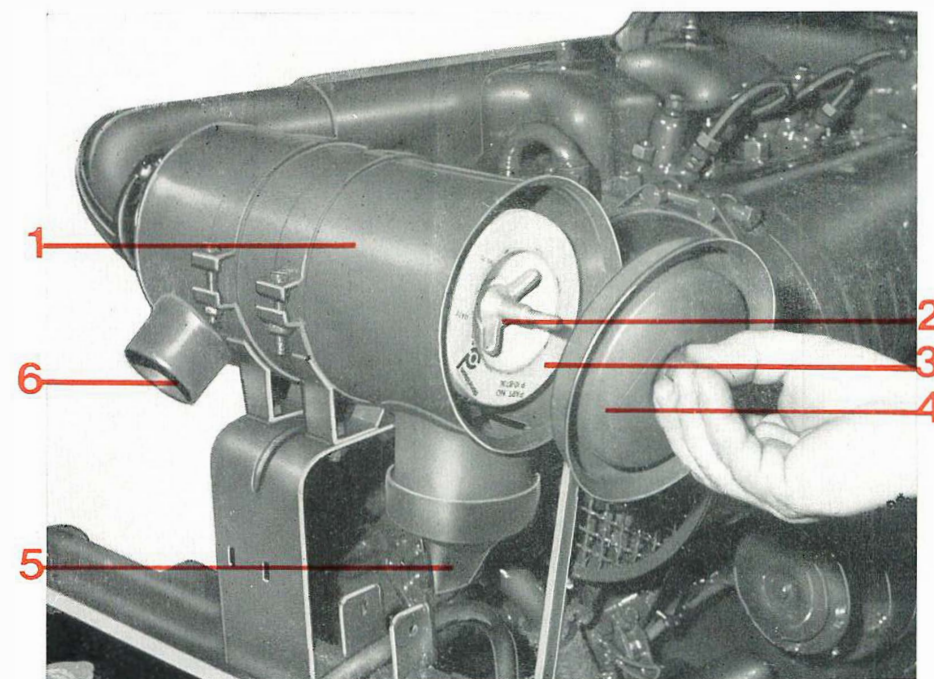


fig. 29

Intérieur filtre à air

- 1 corps du filtre
- 2 écrou de fixation élément filtrant
- 3 élément filtrant
- 4 couvercle corps container
- 5 vidange poussière préfiltrée
- G tubulure d'entrée air

nettoyage ou remplacement de l'élément filtrant.

A l'usage, l'élément filtrant se colmate tout doucement jusqu'à risquer de provoquer des ennuis de fonctionnement du moteur.

Avant d'en arriver là, l'élément filtrant doit être nettoyé dans l'une ou l'autre façon ci-après:

- a) avec un jet d'air
- b) avec un jet d'eau
- c) faute de mieux en le plongeant simplement dans un récipient plein d'eau propre.

Dans le premier cas, la pression de l'air ne doit pas dépasser 7 kg/cm² et il doit être insufflé de l'intérieur de l'élément vers l'extérieur.

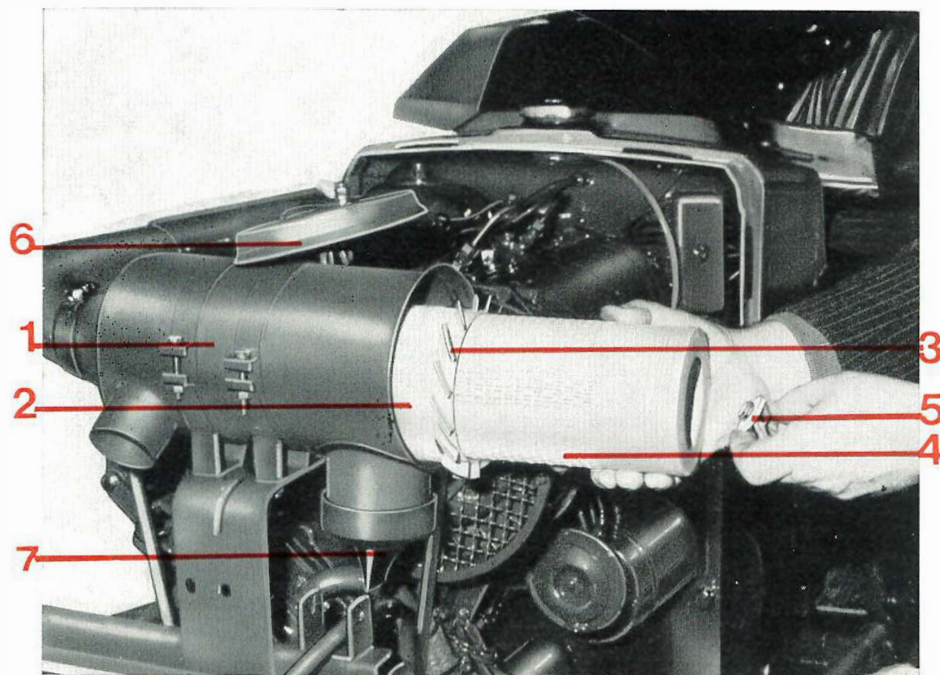


fig. 30

Elément filtrant

- 1 corps du filtre
- 2 manchon plastique à ailettes

- 3 ailettes du manchon
- 4 élément filtrant
- 5 écrou à oreilles de l'élément filtrant
- 6 couvercle cuve à poussière
- 7 orifice de vidange poussière préfiltrée

La buse doit se trouver autant que possible en correspondance du centre (axe central) de l'élément et doit être dirigée d'un mouvement régulier du haut vers le bas et vice versa pour que l'air agisse sur tous les plis.

Dans le deuxième cas, le procédé est identique à celui du jet d'air; la pression d'eau ne doit pas dépasser 2,5 kg/cm².

Ne jamais utiliser de détergents ni pétrole, essence, gasoil ou autre. Laisser sécher l'élément à l'air libre. Lors du nettoyage ne pas secouer l'élément et ne pas le frotter avec des chiffons, des pinceaux ou autre. Si l'élément filtrant présente à l'intérieur des dépôts de poussière plus ou moins tassée, il faudra le remplacer. Le remplacement doit être effectué également si le nettoyage à l'eau ou à l'air n'a pas eu comme résultat un bon décolmatage.

L'élément filtrant ne doit être nettoyé que lorsque la lampe-témoin de colmatage, placée sur le tableau de bord, s'allume. Il faut remplacer cet élément après six nettoyages ou, en général, tous les ans.

démontage

Enlever le couvercle de la cuve à poussière (4 fig. 29) après avoir dévissé l'écran à oreilles (3 fig. 28) qui le fixe; dévisser successivement l'autre écran (2 fig. 29) fixant l'élément filtrant à l'intérieur de la cuve à poussière (3 fig. 29) qui pourra après être aisément enlevée (fig. 30).

montage

Exécuter les opérations inverses.

ventilation

Le refroidissement du moteur exige un entretien attentif et soigneux des organes de la ventilation.

courroie

Contrôler la tension de la courroie (voir paragr_ «alternateur» et 4 fig. 27).

Contrôler tous les jours l'état de la courroie et la remplacer dès qu'elle commence à s'effiler ou si l'on remarque une usure excessive sur les côtés.

palier du ventilateur

L'arbre du ventilateur est monté sur deux roulements lubrifiés lors du montage avec une quantité de graisse suffisante pour un fonctionnement correct entre deux révisions du moteur.

Il ne nécessite donc pas de graissage périodique.

La grille avant du ventilateur doit être tenue bien propre.

aillettes de refroidissement des cylindres

Elles ne doivent pas être couvertes de poussière ou d'autres impuretés. Les contrôler toutes les 250 heures de travail et les nettoyer à l'aide d'une lame repliée, en forme de crochet, après avoir enlevé les couvercles latéraux et le couvercle central.

embrayage

Toutes les 125 heures de travail, contrôler la garde de la pédale qui doit être de 20 mm.

On la règle en tournant dans un sens ou dans l'autre la tige de la tringle de commande (4 fig. 31) après avoir desserré les contre-écrous qu'il faudra resserrer l'opération terminée.

La butée de débrayage doit être graissée toutes les 20 heures de travail en injectant dans le graisseur approprié (1 fig. 31) de la graisse AGIP F1 Grease 30. Ce graisseur est situé à l'intérieur du corps d'union et on y accède par le guichet de visite qui se trouve sur le côté gauche (fig. 31). Toutes les 20 heures de travail, graisser de la même façon la pédale de commande de l'embrayage.

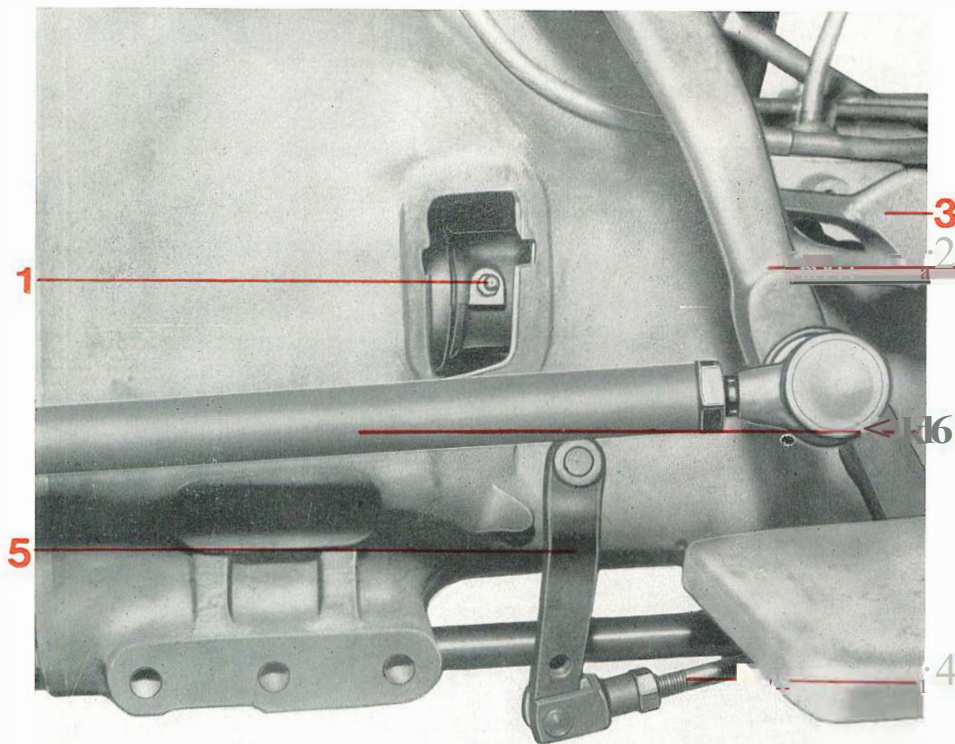


fig. 31

Côté gauche corps d'union

- 1 graisseur intérieur de la butée de débrayage
- 2 levier de commande de la direction
- 3 pédale d'embrayage
- 4 tringle embrayage
- 5 levier extérieur de commande embrayage
- 6 barre de direction

boîte de vitesses, différentiel et réducteurs finals

En ce qui concerne l'entretien des organes de la transmission, il faut veiller tout particulièrement au graissage: contrôler le niveau d'huile et faire les vidanges périodiques. Le niveau d'huile doit être contrôlé toutes les 125 heures de travail en dévissant le bouchon de l'orifice de niveau situé dans la partie arrière du carter, sur le côté gauche (16 fig. 15). L'huile doit se trouver au niveau de cet orifice.

Remplacer l'huile toutes les 300 heures de travail ou, en tout cas, avant l'expiration du terme de garantie, et après toutes les 3000 heures de travail. La vidange se fait par le bouchon situé sur le côté gauche sous le support de l'arbre de la roue gauche (5 fig. 32), par le bouchon situé sous le carter de la boîte de vitesses et par le bouchon du carter de l'engrenage de la prise de force pour la traction avant dans les tracteurs 4 RM (6 fig. 32).

Le remplissage s'effectue par le bouchon de niveau situé latéralement à l'arrière, à gauche (16 fig. 15) avec huile AGIP F1 Rotra MP/S SAE 80.

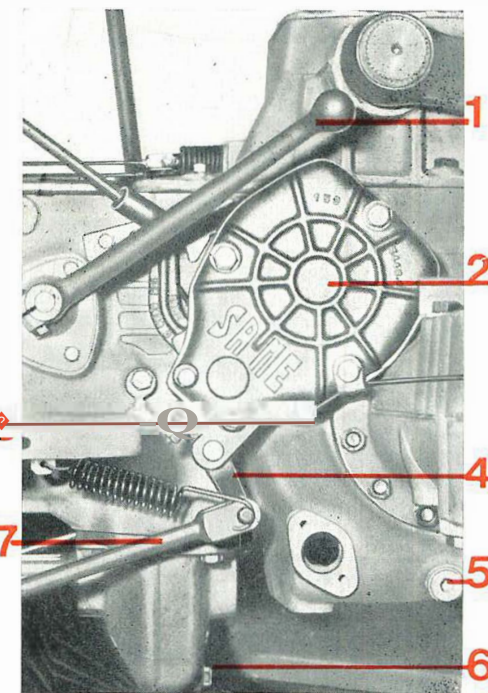


fig. 32

Frein gauche

- 1 levier d'enclenchement de l'arbre de la prise de force AR
- 2 plaque extérieure frein gauche
- 3 écrou réglage frein avec contre-écrou
- 4 levier de commande du frein
- 5 bouchon de vidange huile carter engrenage pour traction AV (uniquement dans les tracteurs 4 RM)
- S tringle de commande frein gauche

essieu avant du tracteur à 2 roues motrices (2RM)

moyeux

(6 fig. 33)

Toutes les 1000 heures de travail, démonter les roulements des moyeux, les laver au pétrole et les remonter en remplissant les moyeux à moitié avec de la graisse AGIP F.1 Grease 30.

pivots de la direction

Les graisser toutes les 20 heures de travail avec de la graisse AGIP F.1 Grease 30, au moyen des graisseurs appropriés (4 fig. 33).

coussinets du pivot oscillant de l'essieu

Les graisser toutes les 20 heures de travail avec de la graisse AGIP F.1 Grease 30 au moyen des graisseurs appropriés.

essieu avant dans les versions à 4 roues motrices (4RM)

L'entretien concerne le graissage des organes suivants:

- différentiel
- moyeux des roues
- coussinets du pivot oscillant de l'essieu.

différentiel

Le lubrifier avec de l'huile EP SAE 80 (la même que celle utilisée pour la boîte de vitesses) qui doit atteindre le niveau du bouchon (3 fig. 35).

moyeux

A la différence des autres tracteurs SAME, dans le DEUFINO 35 4 RM les roulements ne sont pas lubrifiés avec de l'huile mais avec

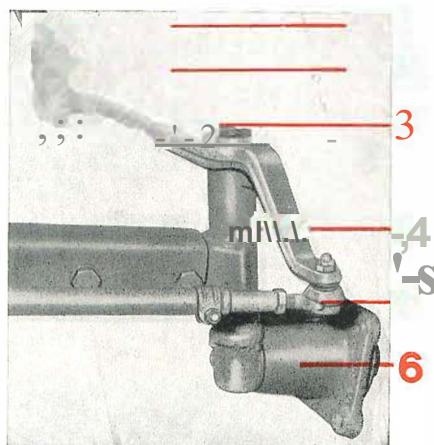


fig. 33

Essieu avant du tracteur 2 RM
(côté gauche)

- 1 levier de commande de la direction
- 2 articulation avant levier de commande de la direction
- 3 levier gauche de la direction
- 4 graisseur de l'axe de fusée gauche
- 5 graisseur articulation barre d'accouplement
- 6 moyeu roue gauche

de la graisse AGIP F.1 Grease 30. La graisse est introduite par les graisseurs montés à la place des vis Allen (Brugola) qui ferment les orifices situés dans la partie postérieure des moyeux (4 fig. 36). Toutes les 1000 heures de travail, démonter les coussinets des moyeux, les laver au pétrole et les remonter en remplissant à moitié les moyeux avec de la graisse AGIP F.1 Grease 30.

coussinets du pivot oscillant de l'essieu

Les graisser toutes les 20 heures de travail avec de la graisse AGIP F.1 Grease 30 au moyen des graisseurs appropriés (3 fig. 34 et 4 fig. 35).

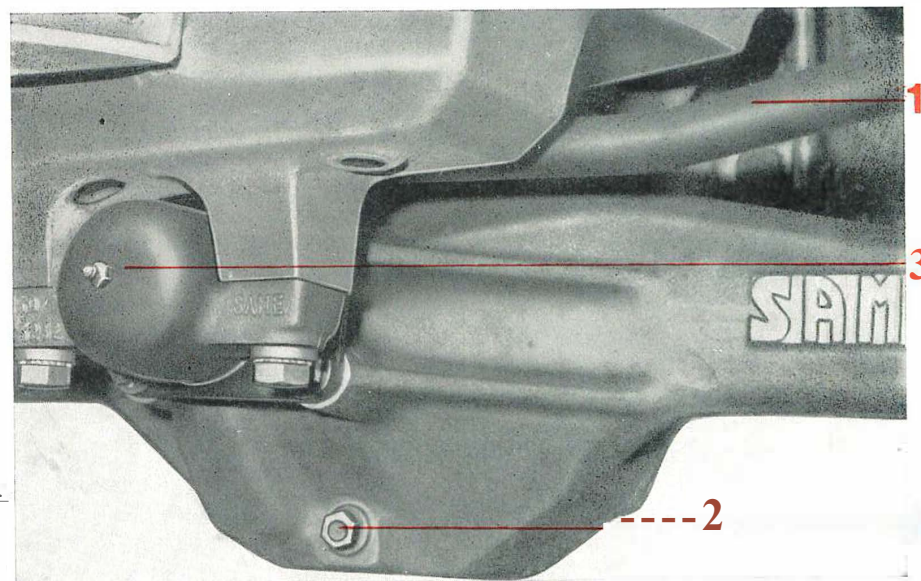


fig. 34

Essieu avant du tracteur 4 RM
(partie centrale avant)

- 1 barre d'accouplement
- 2 bouchon de vidange huile différentiel
- 3 graisseur pivot antérieur d'oscillation de l'essieu AV

boîtier de direction

Le mécanisme de direction est enfermé dans un boîtier muni d'un bouchon de niveau d'huile situé à droite de la colonne de direction. Contrôler le niveau d'huile toutes les 1000 heures de travail; le compléter s'il y a lieu. Employer huile AGIP F.1 Rotra MP/S SAE 80.

coussinets de la direction

Les coussinets de la direction (3 et 6 fig. 36) doivent être graissés toutes les 20 heures de travail avec de la graisse AGIP F.1 Grease 30 au moyen des graisseurs appropriés.

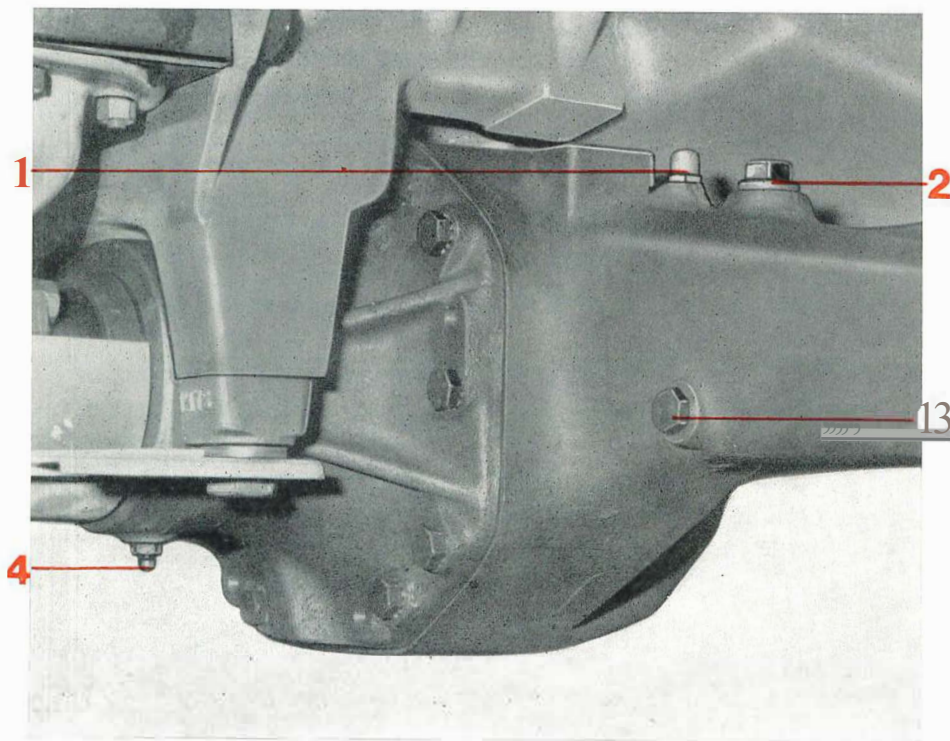


fig. 35
Essieu avant du tracteur 4 RM
 (partie arrière)
 1 reniflard
 2 bouchon de remplissage d'huile diffé-

freins

L'entretien normal des freins concerne surtout le réglage du jeu des pédales qui doit être de 35 mm.

Quand le jeu devient excessif, on le rattrape en suivant les instructions ci-après, pour chaque frein:

- 1 lâcher complètement le frein à main (3 fig. 5);
- 2 ôter l'axe de la chape avant de la tringle de commande du frein (7 fig. 32) qui restera libre;
- 3 desserrer le contre-écrou (3 fig. 32) de l'écrou de réglage du frein et resserrer cet écrou

- rentiel avant
- 3 bouchon de niveau d'huile différentiel avant
- 4 graisseur pivot arrière d'oscillation de l'essieu AV

jusqu'à ce que l'on sente une légère résistance; desserrer l'écrou d'un tour et demi, puis le bloquer à l'aide du contre-écrou;

- 4 tirer à fond vers le haut la pédale du frein et régler la longueur de la tringle de commande du frein (7 fig. 32) (en dévissant ou vissant la chape avant) de telle façon que l'on puisse introduire aisément l'axe qui l'unit au bras de la pédale avant;
- 5 la pédale doit avoir un jeu de 3.5 cm environ.

Ensuite essayer les freins - si possible sur route - en freinant à fond et simultanément les deux roues.

Observer les empreintes sur la chaussée. Si elles sont égales et commencent sur la même ligne transversale, le réglage est bon; dans le cas contraire, il faut desserrer de 1/6 de tour l'écrou de la tringle (7 fig. 32) du frein qui agit davantage, à savoir celui qui freine d'abord. Veiller à ce que la roue qui freine moins n'ait pas les garnitures imbibées d'huile.

Graisser les pivots des pédales et des leviers de commande toutes les 20 heures de travail avec AGIP F.1 Grease 30.

blocage de différentiel

Toutes les 20 heures de travail, graisser l'axe de la pédale du blocage de différentiel en injectant de la graisse AGIP F.1 Grease 30 dans le graisseur approprié.

roues

Les roues avant et arrière sont à voile de tôle d'acier emboutie.

Les dimensions des pneus qui peuvent être montés et les pressions de gonflage sont indiquées ci-après. La pression doit être contrôlée toutes les semaines et être rétablie si elle s'avère trop basse.

Nous rappelons que pour les travaux sur terrain agricole la pression des pneus arrière peut être abaissée jusqu'à un minimum de 0,8 kg/cm² quand on désire avoir le maximum d'adhérence. Une pres-

sion plus basse endommagerait les pneus.

Pour les longs parcours sur route, maintenir les pressions indiquées dans le tableau.

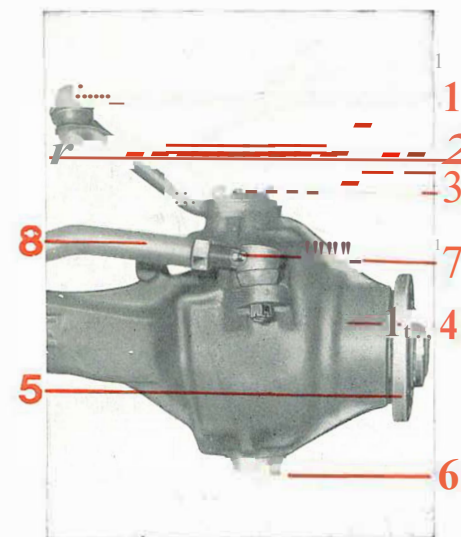


fig. 36
Essieu AV du tracteur 4 RM
 (partie extérieure)

- 1 articulation barre de direction
- 2 levier de commande de la direction
- 3 graisseur coussinet supérieur articulation direction
- 4 moyeu roue gauche
- 5 flasque de fixation roue
- 6 graisseur coussinet inférieur articulation direction
- 7 graisseur articulation gauche
- 8 barre d'accouplement

Dimensions et pressions de gonflage des pneus

Roues AV directrices DELFINO35 2 RM normal	
dimensions	5.00-15
toiles	4
pression de gonflage	2,5 kg/cm ²

Roues AH directrices DELFINO 35	
dimensions	6.00-16
toiles	4
pression de gonflage	2,5 kg/cm ²

Roues AV directrices et motrices DELFINO 35 avec pneus arrière 11.2/10-24	
dimensions	7.50-16
toiles	4
pression de gonflage	1,2 kg/cm ²

Roues AV directrices et motrices DELFINO 35 avec pneus arrière 11.2/10-28	
dimensions	7.50-18
toiles	8
pression de gonflage	1,8 kg/cm ²

Roues AR motrices DELFINO 35	
dimensions	11.2/10-28
toiles	4
pression de gonflage	1,1 kg/cm ²

Roues AR motrices DELFINO 35	
dimensions	11.2/10-24
toiles	4
pression de gonflage	1,1 kg/cm ²

poulie

Doit être lubrifiée avec huile AGIP F.1 Rotra MP/S SAE 80. Remplir jusqu'au bouchon de niveau situé latéralement (3 fig. 14). Quantité: 3 décilitres environ. Remplacer l'huile toutes les 500 heures de travail.

station automatique de contrôle

Grâce à la robustesse et à la protection des organes de la station automatique de contrôle, celle-ci n'exige qu'un minimum d'entretien. Pour son fonctionnement, la station automatique de contrôle utilise la

même huile que celle de la boîte de vitesses. L'entretien se borne donc au graissage, toutes les 20 heures de travail, des engrenages (5 fig. 15) et de la partie filetée (7 fig. 15) du tirant droit de relevage et des coussinets de l'arbre des deux bras portant les barres inférieures d'attelage.

L'élément du filtre à huile pour le relevage (11 fig. 11) doit être lavé en le plongeant tout simplement dans du pétrole après les 125 premières heures de travail, puis toutes les 500 heures.

Pour démonter le filtre, dévisser la vis qui se trouve sur le couvercle du filtre (12 fig. 11) qui fixe la cuve.

tableau des lubrifiants

(pour les quantités, voir à la page 58)

	Moteur			
	hiver	AGIP F.1	Diesel	Gamma SAE 20W
	été	AGIP F.1	Diesel	Gamma SAE 30
	climats très froids	AGIP F.1	Diesel	Gamma SAE 40
	climats très chauds	AGIP F.1	Woom	SAE 10/W40
boîte de vitesses-différentiel		AGIP F.1	Rotra MP/S	SAE 80
boîtier de direction		AGIP F.1	Rotra MP/S	SAE 80
différentiel AV (tracteurs 4RM)		AGIP F.1	Rotra MP/S	SAE 80
moyeux roues AV tracteurs 4RM		AGIP F.1	Grease	30
points de graissage divers		AGIP F.1	Grease	30
poulie		AGIP F.1	Rotra MP/S	SAE 80

points de graissage du tracteur SAME DELFINO 35

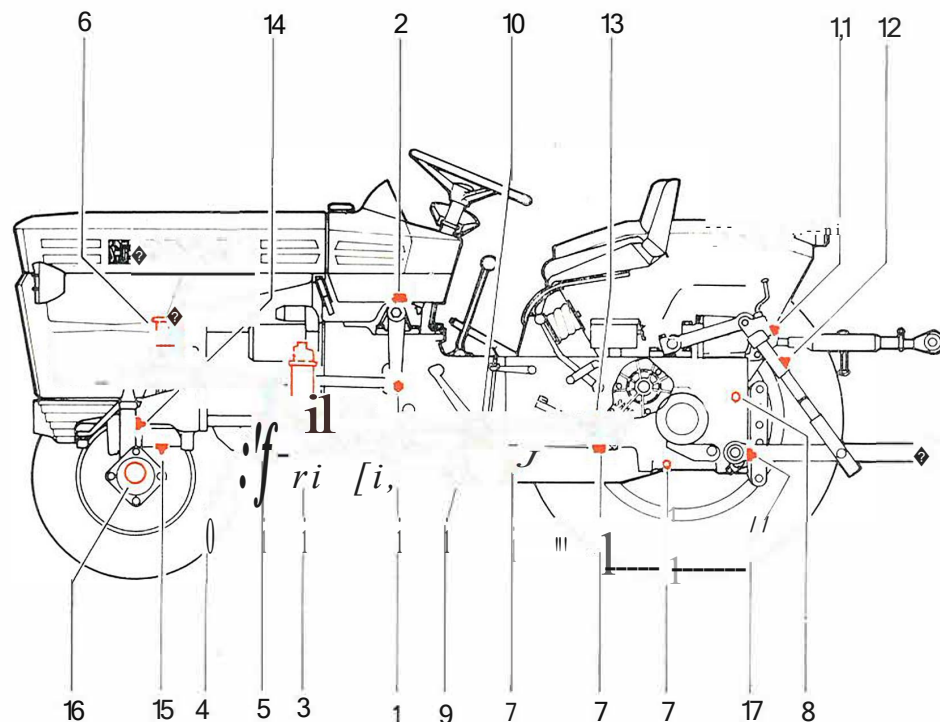


fig. 37

- 1 graisseur butée de débrayage
- 2 orifice de remplissage huile boîtier de direction
- 3 filtre huile moteur
- 4 jauge huile moteur
- 5 bouchon de vidange huile moteur
- 6 orifice de remplissage huile moteur
- 7 bouchons de vidange huile transmission
- 8 bouchon de remplissage et de niveau d'huile transmission
- 9 graisseur pédale d'embrayage

- 10 graisseurs (2) axe leviers frein et embrayage
- 11 graisseur engrainages tirant droit de relevage
- 12 graisseurs (2) tirant droit réglable
- 13 graisseur pédale blocage de différentiel
- 14 graisseurs (2) axes de fusée roues AV (2 RM)
- 15 graisseur pivot essieu AV (2 RM)
- 16 moyeux roues AV (2 RM)
- 17 graisseur arbre leviers barres de relevage

points de graissage de l'essieu avant moteur du tracteur SAME DELFINO 35 4RM

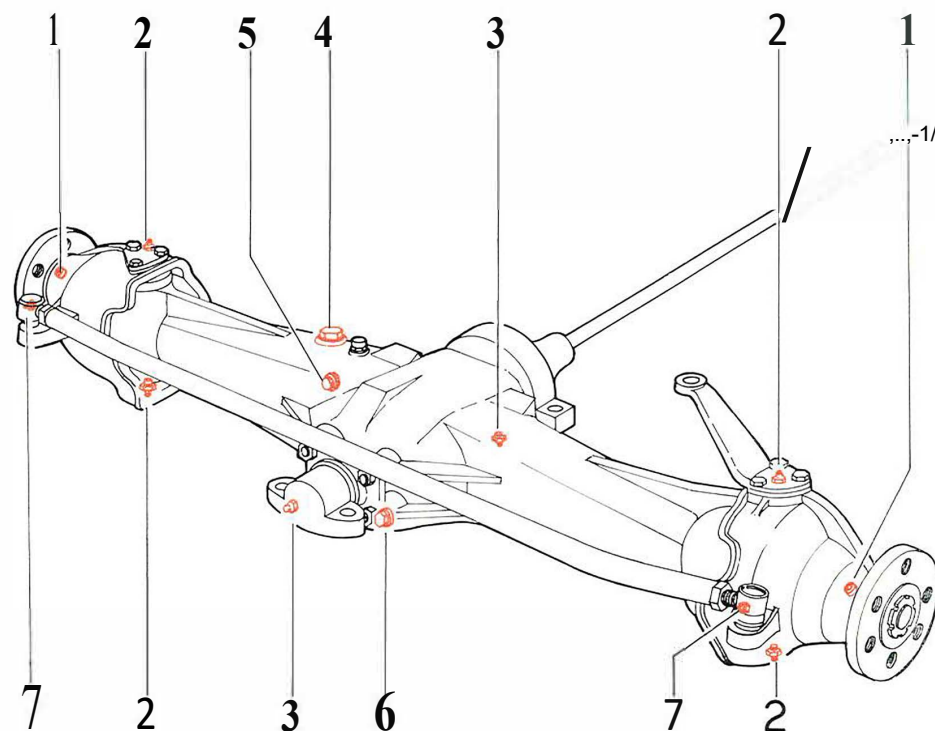


fig. 38

- 1 orifices de graissage moyeux roues AV motrices
- 2 graisseurs coussinets fourche moyeux roues AV
- 3 graisseurs pivots oscillants essieu AV
- 4 bouchon de remplissage huile différentiel AV
- 5 bouchon de niveau d'huile différentiel AV
- 6 bouchon de vidange huile différentiel AV
- 7 graisseurs articulations sphériques

tableau des opérations périodiques d'entretien

toutes les 10 heures

Contrôle du niveau d'huile du moteur (4 fig. 37)

toutes les 20 heures

Graissage butée de débrayage (1 fig. 37)

Graissage axe pédale d'embrayage (9 fig. 37)

Graissage pivot central oscillant essieu AV (15 fig. 37)

Graissage articulations barre direction

Graissage articulations barre d'accouplement

Graissage axes pédales freins (10 fig. 37)

Graissage axes leviers de commande de freins (10 fig. 37)

Graissage tirant droit de relevage s.a.c. (17 fig. 37)

Graissage arbre des bras portant les barres inférieures d'attelage s.a.c. (12 fig. 37)

(2 RM seulement) graissage axes pivots roues (14 fig. 37)

toutes les 125 heures

Remplacement huile moteur (3-4-5 fig. 37)

Contrôle niveau d'huile boîte de vitesses-différentiel (8 fig. 37)

Contrôle niveau électrolyte batterie

Contrôle et éventuel réglage du jeu pédale d'embrayage et freins

(4RM seulement) contrôle niveau d'huile différentiel AV (5 fig. 38)

toutes les 250 heures

Remplacement cartouche filtre huile le moteur (3 fig. 37)

Nettoyage ailettes de refroidissement moteur

toutes les 500 heures

Remplacement huile poulie

Remplacement cartouche filtre primaire gasoil

Contrôle et éventuel tarage des injecteurs

toutes les 1000 heures

Contrôle niveau d'huile boîte de direction (2 fig. 37)

Lavage et graissage coussinets moyeux roues AV (16 fig. 37)

(4RM seulement) remplacement huile différentiel AV (4-5-6 fig. 38)

Contrôle et éventuel tarage ou révision pompe d'injection

toutes les 3000 heures

Remplacement huile boîte de vitesses-différentiel (7-8 fig. 37)

Faire graisser les roulements de l'alternateur par un électricien spécialiste automobile.

caractéristiques techniques du tracteur SAME DELFINO 35

type	SAME 034-982
cycle	Diesel 4 temps
injection	directe
nombre de cylindres	2
disposition des cylindres	en ligne
alésage	98 mm
course	120 mm
cylindrée	1810 cm ³
taux de compression	17 : 1
puissance homologuée	34 ch
régime de puissance maxi	2200 tr/mn
refroidissement	par air
graissage	sous pression
pression de graissage	2.5 - 3.5 kg/cm ²
soupapes	en tête

Distribution

soupapes d'admission	ouverture 18° avant le PMH
	fermeture 45° après le PMB
soupapes d'échappement	ouverture 45° après le PMB
	fermeture 18° après le PMH
jeu des soupapes	à froid
admission	0,2 mm
échappement	0,2 mm

pompe d'injection

avance injection	22°
débit max. par élément de pompe à 1000 tours et 1000 coups	10 ± 1 cm ³
porte-injecteurs	DISA type 55143/03 ou BOSCH type KBL 74 S 107/4
injecteurs	DISA type 51634/13 ou BOSCH type OUA 160 S 255
pression de tarage	200 kg/cm ²
filtre à air	à cartouche avec préfiltre à action centrifuge

Partie mécanique

embrayage

simple ou à double stade à sec
avec ressorts à boudin

diamètre disque primaire 212 mm
diamètre disque second 200 mm

boîte de vitesses

à 3 vitesses en avant et 1 marche
arrière - avec réducteur: au total
6 rapports en avant et 2 marches
arrière

réduction finale

première réduction r. rapport 4.444
en correspondance du couple conique;
deuxième réduction rapport 5.417
avec pneus 11.2/10-24 et 6.200
avec pneus 11.2/10-28 en correspondance
des deux couples d'engrenages cylindriques
finals. Rapport total de réduction finale
24.074 avec pneus 11.2/10-24 et
27.556 avec pneus 11.2/10-28.

RAPPORTS DE TRANSMISSION ENTRE MOTEUR ET ROUES MOTRICES AR

	11.2/10-24	11.2/10-28
1 ^{re}	185.654	212.502
2 ^e	115.076	131.707
3 ^e	68.314	78.193
4 ^e	46.615	53.356
5 ^e	28.892	33.070
5 ^e	17.153	19.633
F ^e AR	125.243	143.354
2 ^e AR	31.448	35.994

VITESSES D'AVANCEMENT EN KM/H A 2200 TOURS MOTEUR avec pneus arrière

	11.2/10-24	11.2/10-28
p ^e	2.309	2.219
2 ^e	3.725	3.580
3 ^e	6.274	6.030
4 ^e	9.195	8.837
5 ^e	14.835	14.258
5 ^e	24.988	24.016
1 ^{re} AR	3.422	3.289
2 ^e AR	13.630	13.100

Les vitesses les plus basses de versions équipées de pneus 11.2/10-28 par rapport aux vitesses des versions équipées de pneus 11.2/10-24 sont dues à un rapport différent de transmission des réducteurs finaux.

freins

A disques sur les demi-arbres de différentiel, avant la réduction finale:

diamètre disques:
intérieur 50 mm
extérieur 103 mm

direction

Direction type cam-gear
Rayon minimum de braquage
version 2 RM 3250 mm
version 4 RM 3350 mm

prise de force amère (directe et synchronisée)

à arbre cannelé standard 1" 3/8 (34,9 mm) pouvant être accouplée directement au moteur (rapport de transmission 3.294) et synchronisée aux roues AR avec rapport de transmission 14.151 avec pneus 11.2/10-24 et 16.197 avec pneus 11.2/10-28 (4.358 tours de l'arbre de la prise de force pour chaque mètre d'avancement du tracteur avec pneus 11.2/10-24 et 4.534 avec pneus 11.2/10-28.

poulie ventrale (en option)

poulie à trois gorges pour courroies trapézoïdales section A 13x8
diamètre extérieur 100 mm

poulie arrière (en option)

largeur 120 mm
diamètre 230 mm

traction avant

Essieu avant comprenant un différentiel.
Rapport de transmission entre roues AV motrices et roues AR 1.450 avec pneus AR 11.2/10-24 et 1.475 avec pneus AR 11.2/10-28.

Moteur tr/mn	Arbre de prise de force tr/mn	Poulie en équerre AR tr/mn	vitesse circ. m/s	Arbre de prise de force ventrale tr/mn
1000	304	734	8.835	500
1050	319	770	9.277	525
1100	334	807	9.719	550
1150	349	844	10.161	575
1200	364	880	10.602	600
1250	379	917	11.044	625
1300	395	954	11.486	650
1350	410	990	11.928	675
1400	425	1027	12.370	700
1450	440	1064	12.811	725
1500	455	1100	13.253	750
1550	471	1137	13.695	775
1600	486	1174	14.137	800
1650	501	1210	14.578	825
1700	516	1247	15.020	850
1750	531	1284	15.462	875
1800	546	1321	15.904	900
1850	562	1357	16.345	925
1900	577	1394	16.787	950
1950	592	1431	17.229	975
2000	607	1467	17.671	1000
2050	622	1504	18.112	1025
2100	637	1540	18.554	1050
2150	653	1577	18.996	1075
2200	668	1614	19.438	1100

Dimensions et poids

		2 RM		4 RM	
		normal	fruitier	normal	fruitier
longueur hors-tout (sans barres inférieures d'attelage)	mm	2695	2655	2725	2655
largeur hors-tout	mm	1490	1195	1490	1195
hauteur maxi	mm	1420	1370	1420	1370
hauteur au capot	mm	1260	1210	1260	1210
garde au sol	mm	380	330	310	200
empattement	mm	1700	1700	1700	1700
voie AV					
minima	mm	1220	970	1200	970
maxima	mm	1920	1470	—	—
voie AR					
minima	mm	1200	970	1200	920
maxima	mm	1900	1420	1900	1420
pneus AV		5.00-16	5.00-15	7.50-18	6.50-16
AR		11.2/10-28 *	11.2/10-24	11.2/10-28	11.2/10-24
poids avec conducteur	kg	1240	1210	1420	1360

* En option pneus 11.2/10-24 ou pneus 9.5/9-32

installation électrique

tension	12 V
puissance alternateur	180 W
capacité batterie	77 Ah
puissance démarreur	2,5 ch
avertisseur sonore	à membrane

Station automatique de contrôle

	pompe	à engre-nages
débit pompe à 2000 tr/mn	moteur	12 1/mn environ
pression maxima		150 kg/cm ²

contenances

carter moteur (huile)	4,5 litres
carter boîte de vitesses et différentiel (huile)	29 litres
différentiel AV (tracteur 4 RM)	
(huile)	3 litres
boîtier de direction (huile)	0,7 litre
poulie (huile)	0,3 litre
réservoir carburant (gasoil)	35 litres

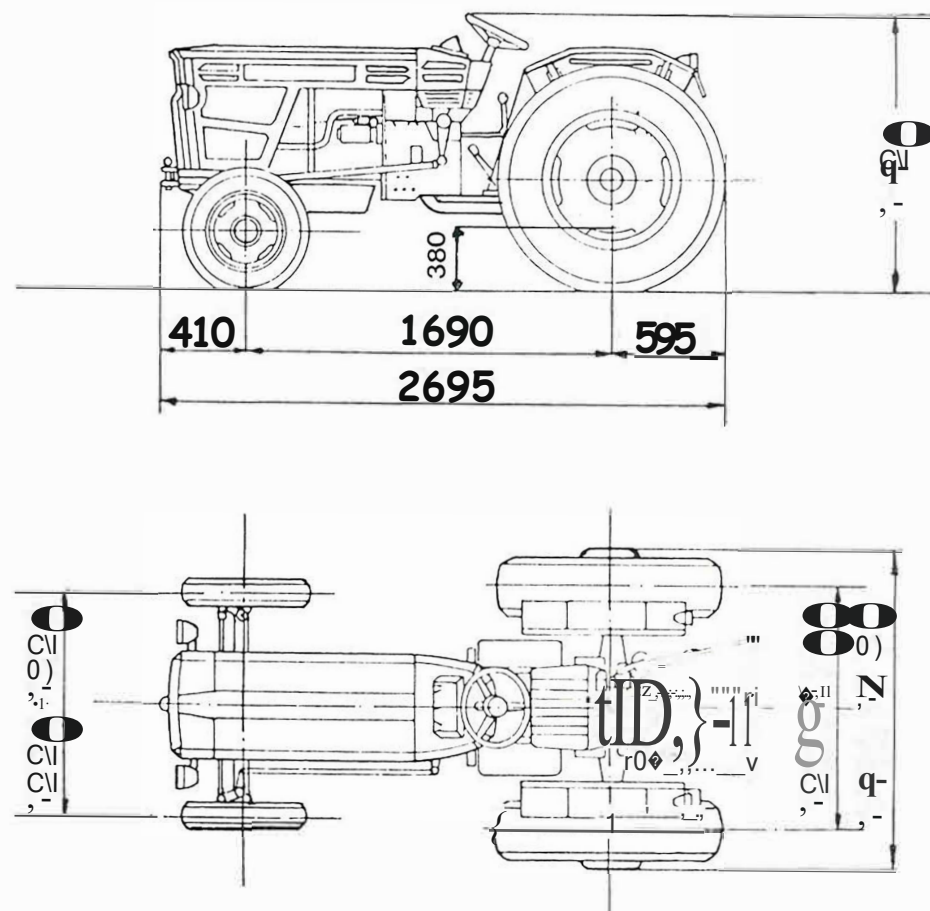


fig. 39
Cotes d'encombrement du tracteur SAME
DELFINO 35 2 RM

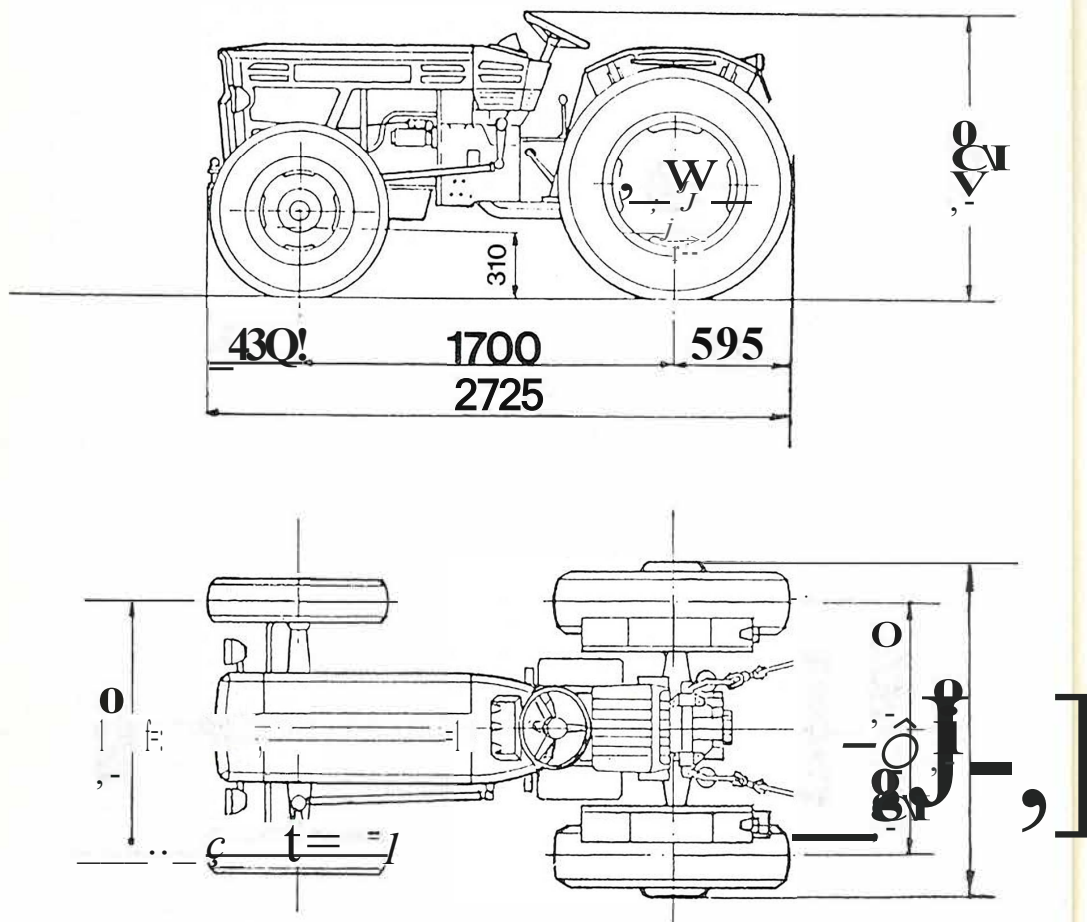


TABLE DES MATIÈRES

fig. 40
Cotes d'encombrement du tracteur SAME
DELFINO 35 4 RM

page	4	Service après-vente
	5	Commande des pièces détachées
	6	Avis important
	10	Les commandes
	10	Les commandes mécaniques
	12	Les instruments du tableau de bord et les commandes électriques
	16	Utilisation du tracteur SAME DELFINO 35
	17	Démarrage du moteur
	18	Arrêt du moteur Mise en marche du tracteur Réglage de la voie AV
	19	Réglage de la voie AR
	20	Utilisation de l'accélérateur Parcours en descente
	21	Utilisation de la voie Utilisation de la poulie
	23	Utilisation de la prise de force ventrale Utilisation de la traction AV Utilisation des freins
	25	Station Automatique de Contrôle SAME
	26	Les commandes
	28	Position des manettes de relevage et de profondeur aux diverses conditions de travail
	32	Schéma de l'installation électrique
	33	Entretien du tracteur SAME DELFINO 35 Combustible Filtre à combustible
	35	Démontage du filtre Pompe d'alimentation Pompe d'injection
	36	Injecteurs

page	36	Purge du circuit d'alimentation Graissage du moteur
	37	Vidanges
	38	Equipement électrique Régulateur de tension Alternateur
	40	Démarreur Batterie Fusibles Filtre à air
	43	Ventilation
	44	Embrayage
	45	Boîte de vitesses, différentiel et réducteurs finals
	46	Essieu AV des tracteurs à 2 roues motrices (2 RM) Essieu AV des versions à 4 roues motrices (4 RM)
	47	Boîtier de direction
	48	Freins
	49	Roues
	50	Dimensions et pressions de gonflage des pneus
	51	Poulie Entretien de la Station Automatique de Contrôle Tableau des lubrifiants
	52	Points de graissage du tracteur SAME DELFINO 35
	53	Points de graissage de l'essieu AV moteur
	54	Opérations périodiques d'entretien
	55	Caractéristiques techniques

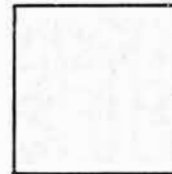
Prop. SAME - Edizioni APIS . Viale Majno 26 - 20129 Milano

Une mise à jour constante est nécessaire pour offrir à la clientèle des matériaux toujours plus perfectionnés. En conséquence, les données techniques indiquées dans la présente notice d'entretien ne sont pas limitatives et peuvent être sujettes à variations.

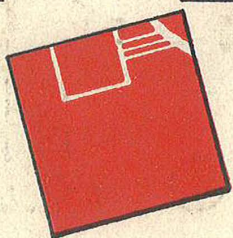
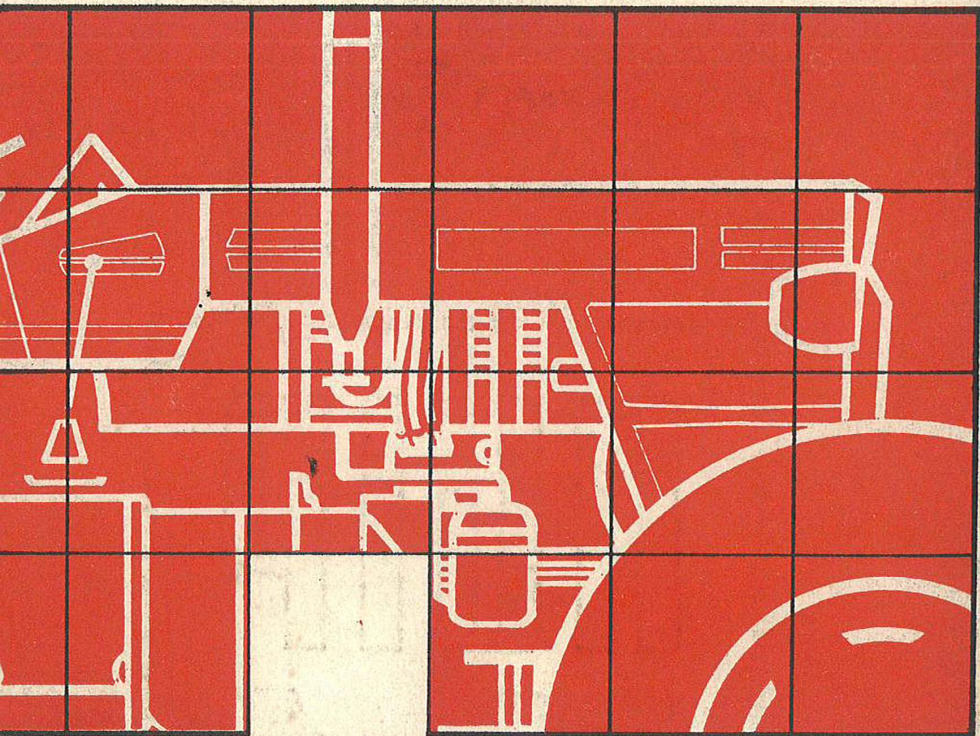
2 cylindres diesel SAME - refroidi par air
2 et 4 roues motrices système d'origine SAME
station automatique de contrôle SAME

SAME

DELFINO 35



SAME S. p. A
24047 Treviglio (Italie)
Telex 32472 Sametrac



SAME

Pour que votre tracteur SAME
demeure toujours neuf,
n'utilisez que
des pièces détachées d'origine