

LE MARCHAND
RÉPARATEUR DE

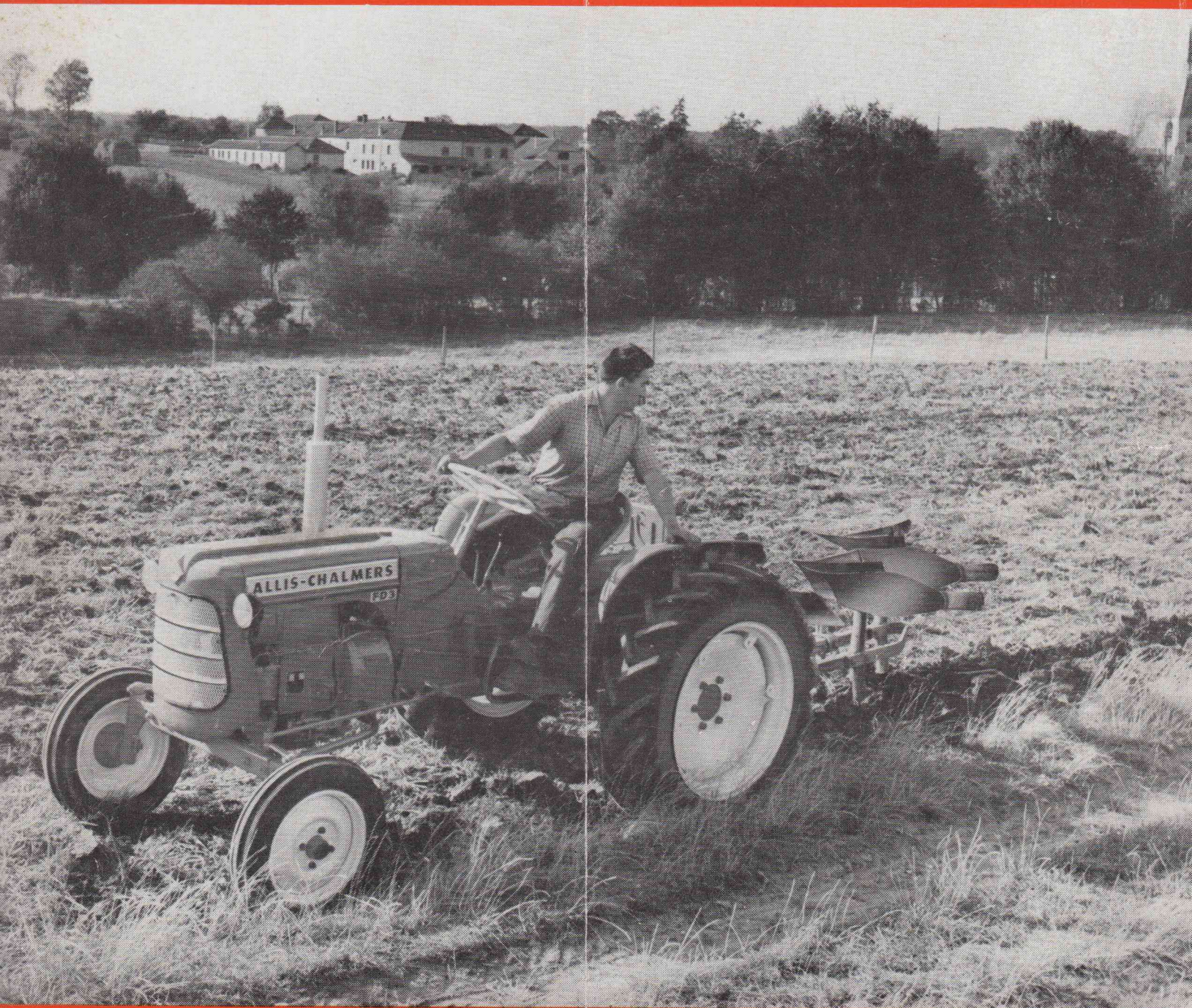
tracteurs et MACHINES AGRICOLES

SUPPLÉMENT
NOVEMBRE 1961

la cote

DES TRACTEURS-MOISSONNEUSES-BATTEUSES
ET MATÉRIELS AGRICOLES D'OCCASION

EDITIONS PIERRE GOUY S.A., 13, RUE DE TEHERAN - PARIS-8^e - TELEPHONE : LA Borde 80-94 et 80-95



FD3

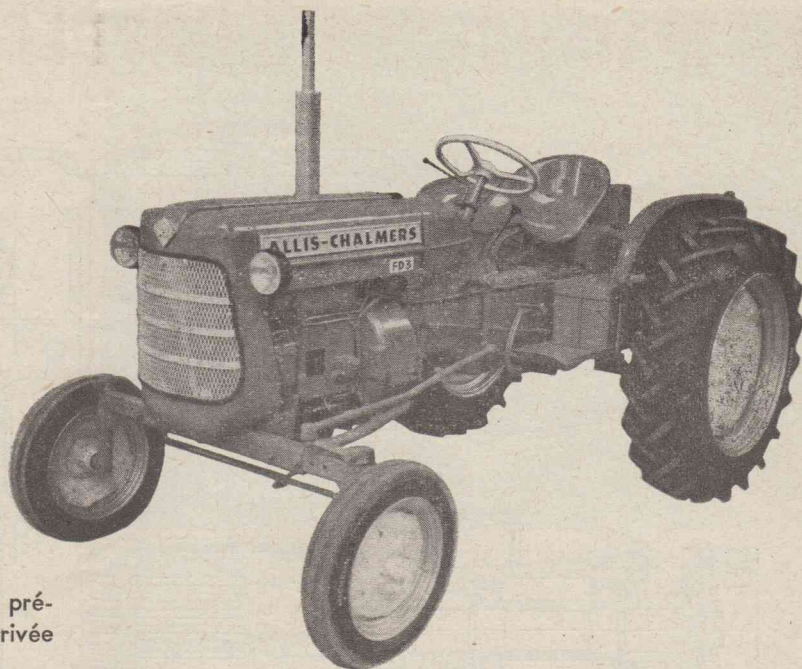
LE PLUS COMPLET DES TRACTEURS DIESEL 2 SOCS

Distribué par : **VENDEUVRE-ALLIS CHALMERS**

9, Avenue Kléber, PARIS-16^e - PAS. 35-19

FICHE TECHNIQUE

Le Tracteur ALLIS-CHALMERS FD 3



Le nouveau tracteur ALLIS-CHALMERS FD 3 a été présenté au 32^e Salon de la Machine Agricole où son arrivée a été très favorablement commentée.

Il est l'un des premiers résultats de la récente association VENDEUVRE-ALLIS-CHALMERS.

D'une silhouette élégante et racée, ce tracteur comporte un nombre de perfectionnements tels qu'il peut être qualifié de COMPLET dans sa catégorie.

Moteur diesel à hautes performances, à air ou à eau, embrayage à double effet, boîte 8 vitesses AV (en deux gammes) et 4 AR, prise de force AR à trois régimes et prise de force ventrale indépendantes, blocage de différentiel, freins indépendants, voies variables à six positions de 1,18 m à 1,68 m, relevage hydraulique à transfert de charge, possibilité d'attelages multiples, poste de conduite très adapté et très pratique, etc.

Nouveau venu d'une marque très réputée, ce tracteur s'ajoute aux excellents ED 40 et D 17 ALLIS-CHALMERS pour la plus grande satisfaction des agriculteurs français.



CARACTERISTIQUES GENERALES DU FD 3 AIR MOTEUR

- Type : Vendevre 52.
- Cycle : Diesel 4 temps.
- Nombre de cylindres : 2 cylindres verticaux en ligne.
- Procédé de combustion : Injection directe avec chambre de turbulence sphérique dans la culasse, injecteurs à téton.
- Alésage : 100 mm.
- Course : 100 mm.
- Cylindrée : 1.570 cm³.
- Taux de compression : 17,5 : 1.
- Couple maximum : 7,3 mkg à 1.900 tr/mn.
- Régime maxi à vide : 2.200 tr/mn.
- Régime maxi en charge : 2.050 tr/mn.
- Régime du ralenti : 600 tr/mn.
- Puissance : 2 socs 12" (catégorie des 25 ch).
- Culasses : 2 indépendantes en fonte spéciale, munies d'ailettes de refroidissement.
- Cylindres : 2 indépendants en fonte spéciale, à ailettes.
- Les cylindres ainsi que les culasses sont assemblés au carter moteur à l'aide de 4 tirants par ensemble, et

fixés chacun par 4 écrous de culasses. Couple de serrage : 10 mkg.

Carter moteur : en fonte, forme la partie avant du châssis du tracteur.

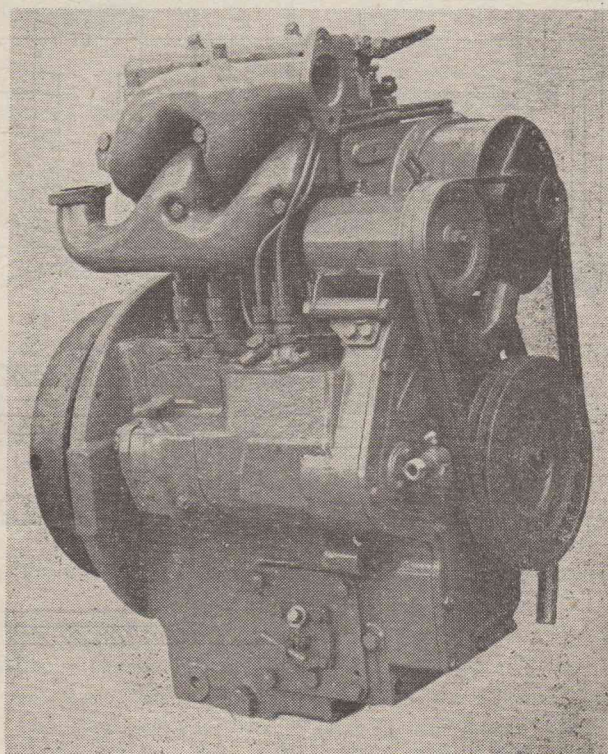
Vilebrequin : en acier forgé traité, avec contrepoids rapportés, le vilebrequin comporte trois paliers.

Pistons : en alliage alumino-siliceux, chaque piston est monté avec un segment coup de feu, chromé, deux segments d'étanchéité, un segment épaulé, deux segments râcleurs à becs fins spéciaux.

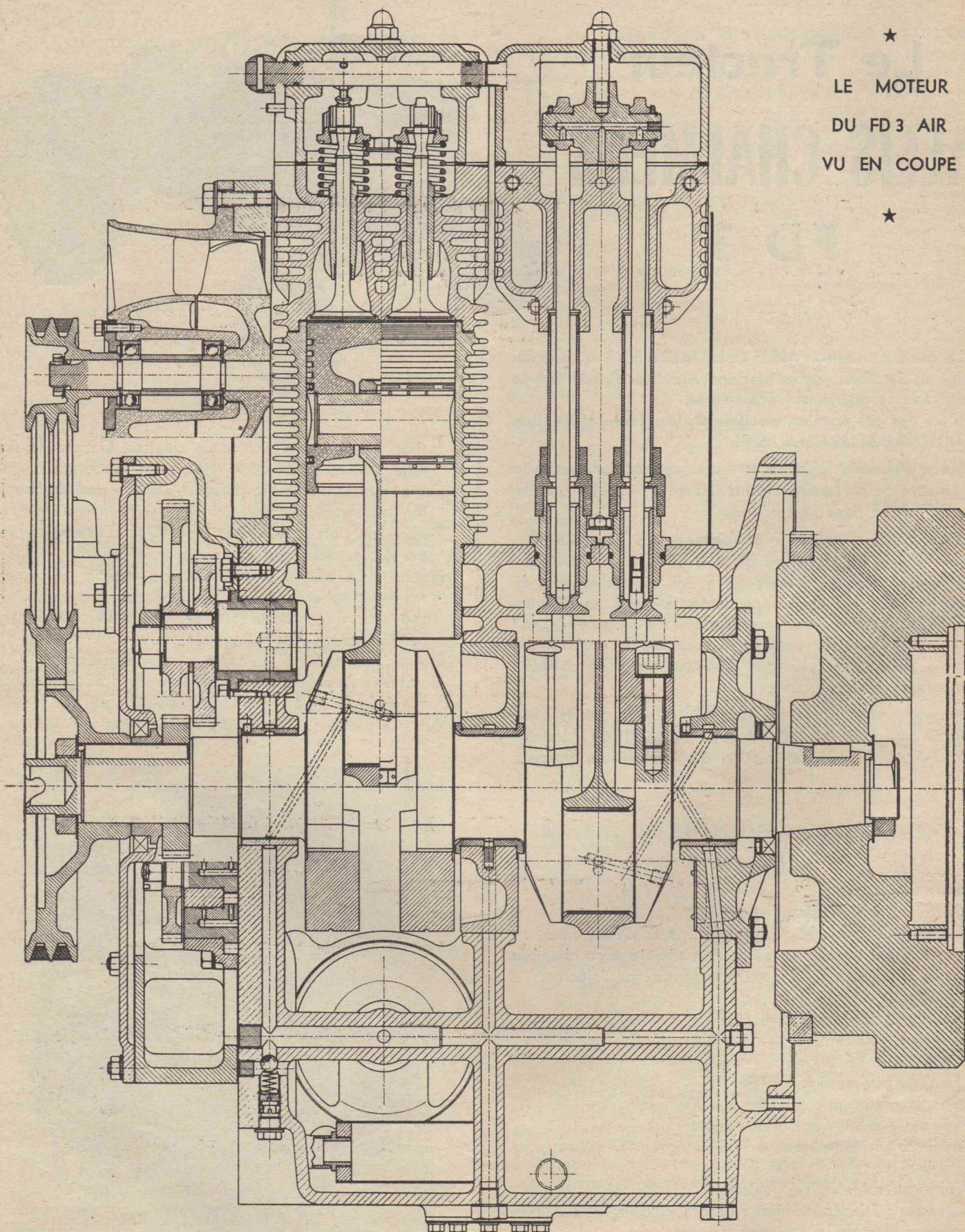
Bielles : section en H en acier à haute résistance.

Coussinets de paliers et de tête de bielle : du type mince, garni de métal anti-friction, cupro-plomb.

Arbre à cames : supporté par deux paliers.



VUE DU MOTEUR DU FD 3 AIR



Soupapes : en tête, commandées par culbuteurs, tiges de culbuteurs et poussoirs.

Jeu des culbuteurs (à froid) : 0,5 mm.

Distribution : commandée par pignons.

Calage de la distribution :

Ouverture admission : 15° avant le P.M.H. ;

Fermeture admission : 40° après le P.M.B. ;

Ouverture échappement : 40° avant le P.M.B. ;

Fermeture échappement : 15° après le P.M.H.

Alimentation :

Carburant : gas-oil, fuel-oil agricole.

Réservoir à carburant : placé en charge derrière et au-dessus du moteur, capacité 45 litres.

Dans le bouchon du réservoir il existe un tamis de filtration et entre le réservoir et le filtre à combustible se trouve un robinet.

Filtre à combustible : marque LOCKHEED à cartouche interchangeable en papier.

Pompe d'injection à pistons : type incorporé. Marque : LAVALETTE F-PFR 2 A 70/1 F I.

Avance injection : 23° ou 4,93 mm avant le P.M.H.

Régulateur mécanique centrifuge, toutes vitesses, avec butée escamotable de surcharge pour démarrage à froid.

Type d'injecteur : à téton.

Pression de tarage : 125 kg/cm².

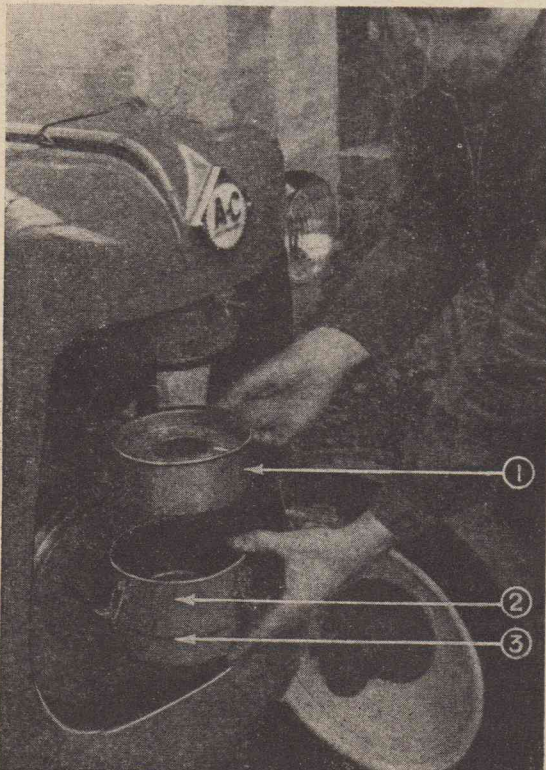
Porte-injecteurs : LAVALETTE K B 36 S 51 F 4.

Injecteurs : LAVALETTE D N 4 S 504.

Filtre d'admission d'air :

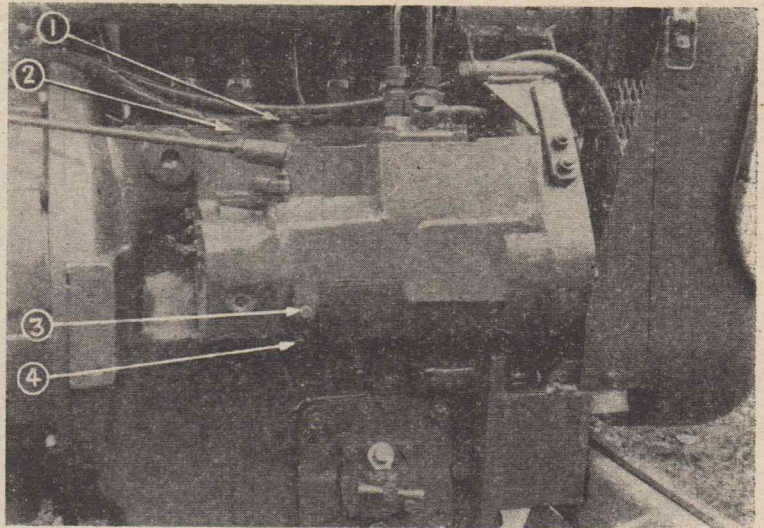
Filtre à air, type à bain d'huile, à cartouche amovible.

Qualité d'huile à employer : huile moteur.



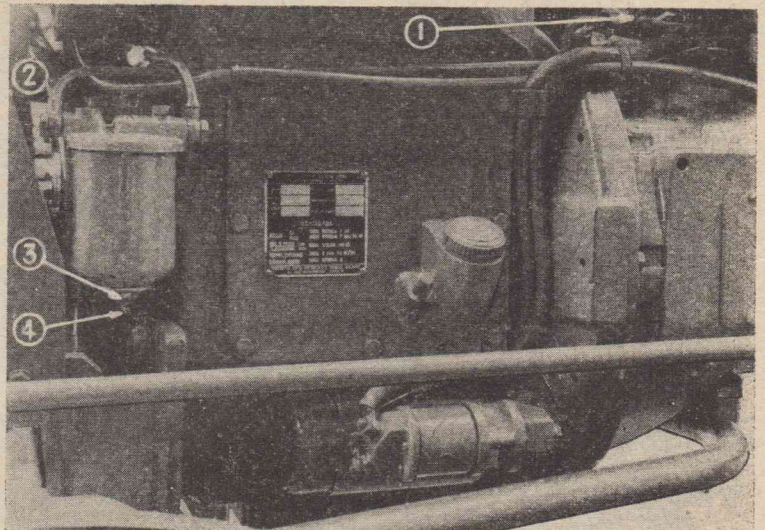
FILTRE A AIR

1. Élément filtrant.
2. Cuve d'huile.
3. Niveau d'huile dans la cuve.



POMPE D'INJECTION ET REGULATEUR

1. Butée de surcharge.
2. Reniflard et bouchon de remplissage.
3. Vis de niveau d'huile.
4. Vis de vidange.



FILTRE A COMBUSTIBLE

1. Robinet du réservoir à combustible.
2. Bouchon de purge.
3. Ecrou de fixation de la cuve.
4. Robinet de vidange.

Graissage :

Circuit de graissage sous pression de 0,5 à 3,5 kg/cm², alimenté par une pompe à huile à engrenages placée à l'intérieur du carter d'huile et entraînée par pignons de distribution.

Capacité totale en huile du carter moteur : 7 l. environ.

Qualité d'huile à employer :

- Hiver : huile détergente supplément I de viscosité 20.
- Été : huile détergente supplément I de viscosité 30.

L'huile est aspirée à travers une crépine par la pompe, puis refoulée sous pression vers les différents organes du moteur après avoir été purifiée dans un filtre à peignes métalliques placé sur le côté droit du moteur.

Refroidissement :

Refroidissement par air pulsé dans le carter tôle de canalisation d'air, à l'aide d'une turbine commandée par courroies trapézoïdales depuis le vilebrequin. Contrôle de la température de l'huile par un voyant placé sur le tableau de bord.

Echappement :

Par tuyau vertical muni d'un silencieux.

TRANSMISSION**Embrayage :**

L'embrayage fonctionne à sec, il est bidisque. Marque FICHTEL & SACHS DO 16/12 R. Cet embrayage est à deux effets :

- en enfonçant la pédale de débrayage à mi-course sans ramener le levier de changement de vitesse au point mort, la boîte de vitesses n'est plus entraînée, mais les prises de force sont toujours commandées ;
- en appuyant à fond sur la pédale le mouvement n'est plus transmis ni à la boîte de vitesses ni aux prises de force.

Boîte de vitesses :

Elle est du type à pignons droits et à crabotage par doigts. Les pignons restent constamment en prise, ce qui rend impossible les détériorations des entrées de dents. Elle est composée de trois groupes :

- 1^{er} groupe : 4 vitesses avant lentes ;
- 2^e groupe : 4 vitesses avant rapides ;
- 3^e groupe : 4 vitesses arrière.

Le groupe marche arrière donne des vitesses qui, dans l'ordre, sont deux fois plus élevées que celles du groupe "avant lentes" et deux fois plus basses que celles du groupe "avant rapides". Il est donc possible, sans avoir à manœuvrer le levier de sélection de vitesses, d'effectuer les parcours à vide, deux fois plus vite que

les parcours en charge, que ce soit en marche avant ou en marche arrière.

Les pignons fous sont montés sur roulement à aiguilles. Les arbres primaires, secondaires et de prise de force, sont montés sur roulement à billes. Le pignon d'attaque du couple conique, sur roulement du type TIMKEN.

Position du levier de vitesses	1 ^{re} Gamme	2 ^e Gamme	Marche Arrière
1	1,2 km/h	4,3 km/h	2 km/h
2	2,1 km/h	7,4 km/h	3,5 km/h
3	3,4 km/h	12,2 km/h	6 km/h
4	5,5 km/h	20 km/h	9,5 km/h

La sélection des vitesses et des gammes est obtenue par deux leviers différents situés sous le volant.

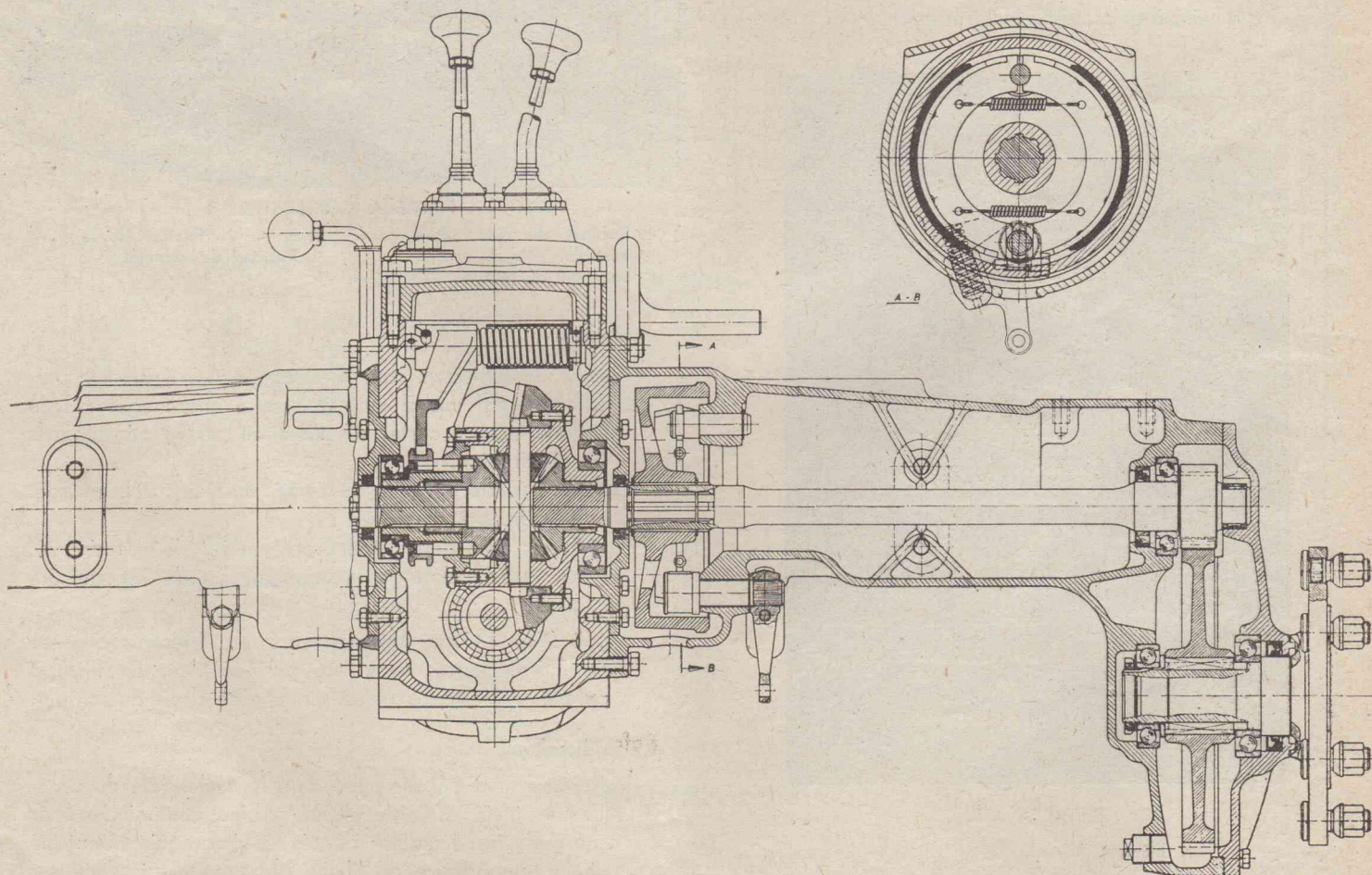
- Le levier long (à gauche) sélectionne les 4 vitesses.
- Le levier court (à droite) sélectionne les 2 gammes et la marche AR.

La manipulation des leviers est extrêmement simple, notamment pour les manœuvres, car l'on peut passer d'une gamme à l'autre, comme de marche avant en marche arrière, sans ramener le levier des vitesses au point mort.

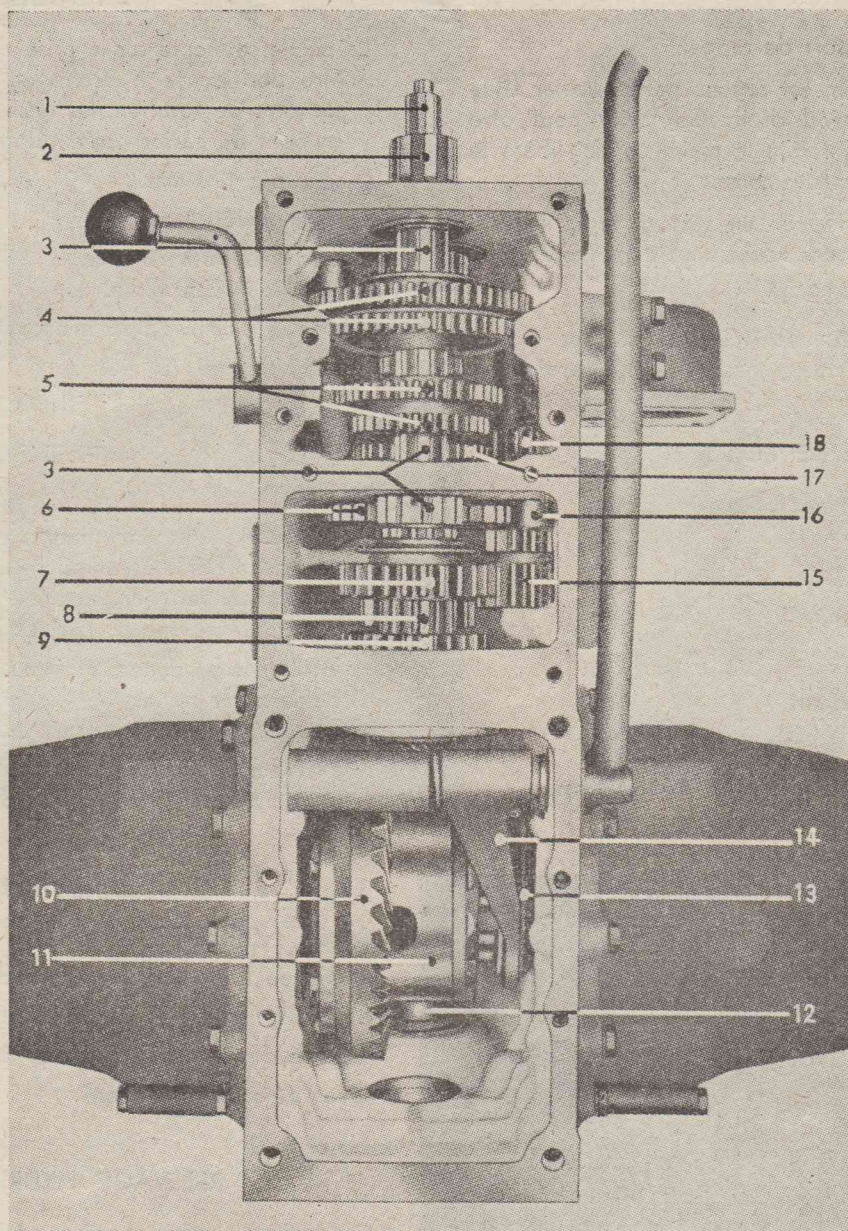
Pont arrière :

Il est du type à portique et la réduction finale est à pignon et couronne ; cette solution fournit un grand dégagement sous chaque trompette.

(Suite page 27.)



VUE EN COUPE DU PONT - En haut à droite : coupe d'un frein.



COUPE DE LA BOITE DE VITESSES

- | | |
|---|--|
| 1. Arbre de commande. | 10. Couronne de pont. |
| 2. Pignon de prise de force. | 11. Boîtier du différentiel. |
| 3. Arbre de renvoi. | 12. Arbre de prise de force. |
| 4. Pignon baladeur de 1 ^{re} et 2 ^e . | 13. Porte-doigts du blocage de différentiel. |
| 5. Pignon baladeur de 3 ^e et 4 ^e . | 14. Fourchette de commande de différentiel. |
| 6. Train double face. | 15. Pignon baladeur de marche AR. |
| 7. Pignon baladeur de groupe. | 16. Axe du pignon baladeur de marche AR. |
| 8. Glissière du pignon baladeur. | 17. Pignon sur l'arbre de commande. |
| 9. Pignon. | 18. Pignon intermédiaire pour la pompe. |

Les demi-arbres de transmission sont supportés à leur extrémité extérieure par deux roulements à billes et, à leur extrémité inférieure, par un roulement à billes de grande dimension.

— Charge admissible du pont : 1.100 kg.
Rapport de couple :
— Couple conique du différentiel : 39/8.
— Réduction finale : 62/14.

Blocage de différentiel :

Type : à doigts et à ressort de rappel.

Le blocage du différentiel est obtenu par un levier situé au-dessus du marchepied droit. Ce levier peut être actionné soit au pied, soit à la main, ce qui libère le conducteur dans ses mouvements.

Le blocage est maintenu par un ressort taré, il reste enclenché tant qu'une des roues tend à patiner.

Qualité d'huile utilisée : EP 90.

Quantité : Boîte et différentiel : 11,5 l. environ.

Réducteurs finaux (chacun) : 1,2 l. environ.

PRISES DE FORCE

Le FD 3 est équipé de deux prises de force :

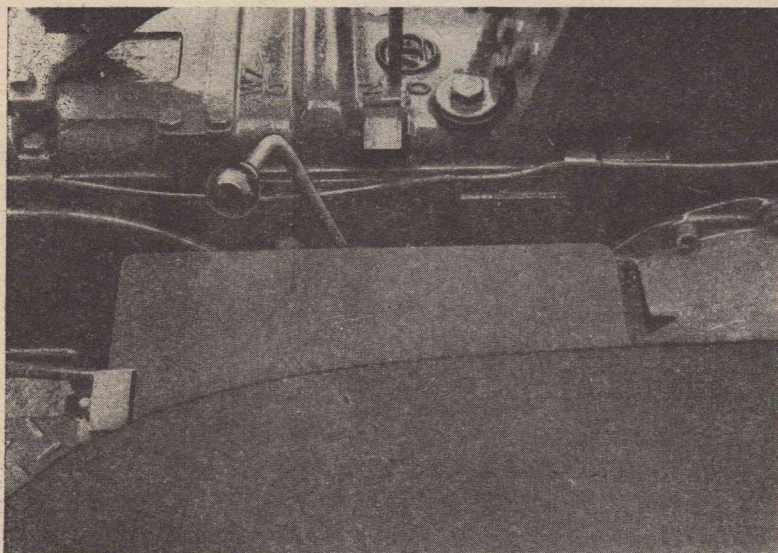
- une à l'arrière ;
- une ventrale.

Prise de force arrière :

Située dans l'axe du tracteur.

Hauteur par rapport au sol : 0,65 m.

Normalisée (D.I.N. 9611), $\varnothing$ 1" 3/8, 6 cannelures.



LEVIER DE COMMANDE DE LA PRISE DE FORCE ARRIERE

Régimes : deux vitesses constantes, 540 et 1.080 tr/mn, et vitesses proportionnelles à l'avancement du tracteur.

Entraînement : indépendant de l'avancement du tracteur.

Commande effectuée par un levier, situé à la portée de la main : 3 positions d'enclenchement et 2 points morts.

Prise de force ventrale :

Située dans l'axe transversal du tracteur.

Régime : 1.080 tr/mn.

Entraînement indépendant de l'avancement du tracteur.

Commande effectuée par un levier spécial.

POULIE

La poulie se monte sur la prise de force arrière. Elle peut être positionnée à droite ou à gauche pour inverser son sens de rotation. La prise de force étant restituée en bout du carter, reste disponible.

Diamètre : 180 mm.

Largeur : 150 mm.

Vitesse linéaire : 16 m/s.

Régime : 1.750 tr/mn.

Capacité d'huile : 0,75 l. environ.

Qualité d'huile : EP 90.

FREINS

Les freins sont du type à tambour à mâchoires internes à expansion. Ils sont montés directement sur les demi-arbres de pont, à l'extrémité intérieure : deux surfaces de friction par roue, donnant une surface de 314 cm².

Les pédales de freins peuvent être indépendantes pour faciliter le braquage, ou jumelées par un loquet pour le freinage sur route.

Le frein de stationnement agissant sur les deux roues arrière est commandé par un levier à main, bloqué par un secteur denté de grande dimension.

DIRECTION

Boîtier : GEMMER, type 50 G à vis sans fin.

Rayon de braquage avec frein : 2,90 m.

Rayon de braquage sans frein : 3,40 m.

Qualité d'huile du boîtier : EP 90.

Quantité : 0,3 l. environ.

RELEVAGE HYDRAULIQUE

Par pompe à engrenages et vérin.

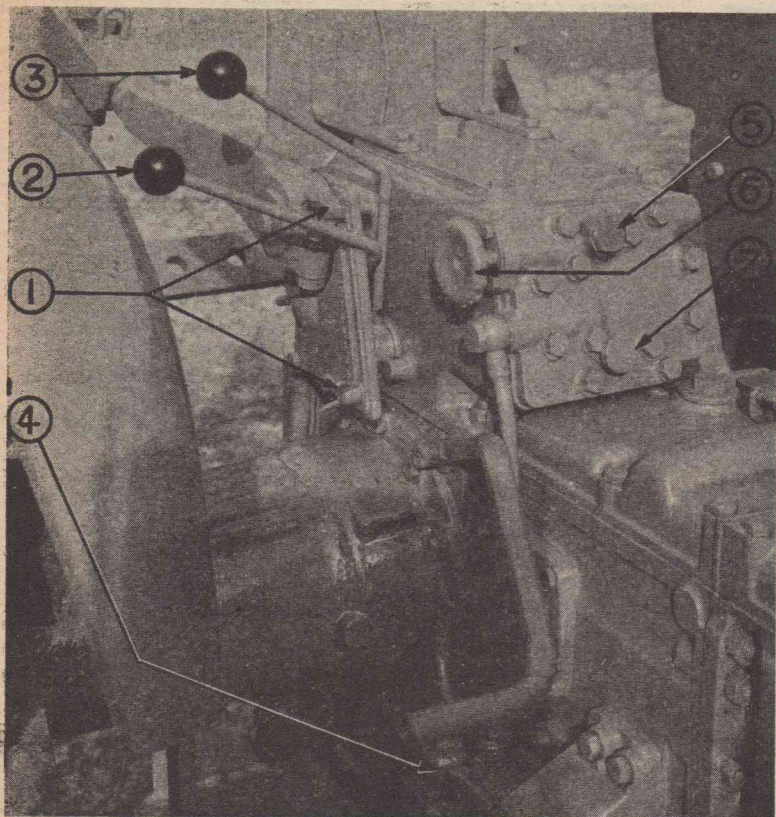
La pompe fixée sur le côté droit du pont est entraînée par le pignon de commande de l'arbre de prise de force, se trouvant ainsi indépendante.

Le relevage incorporé est à simple effet et asservi. Il est avec transfert de charge et possède une prise pour vérin extérieur.

Capacité du relevage : 12 litres contenus dans le carter et un réservoir situé sur le plancher.

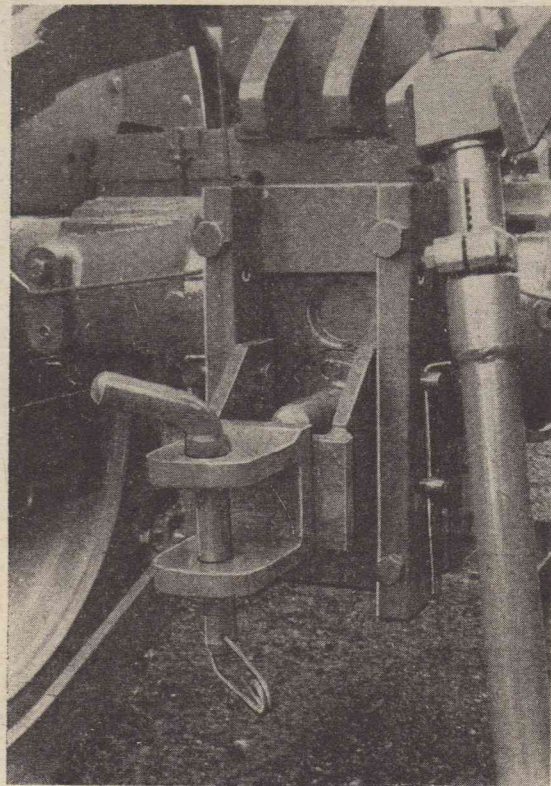
Le levier de commande du relevage est situé à droite du carter à portée de la main du conducteur et a sa course limitée par deux butées mobiles réglables par des écrous à papillons et fixées sur un secteur permettant de limiter la montée et la descente suivant besoin et, de ce fait, d'obtenir une profondeur constante du terrage comme la hauteur du relevage de l'outil.

Le transfert de charge est commandé par un levier spécial et permet, en cas de patinage des roues, de reporter sur l'essieu arrière, une partie du poids de l'outil porté et de l'effort de traction. La position de l'outil, par conséquent la profondeur de travail, n'est pas modifiée grâce à un bouton molleté qui permet de régler le transfert de charge en fonction du poids de l'outil.



RELEVAGE HYDRAULIQUE

- | | |
|---|---------------------------------------|
| 1. Butées de réglage du levier de manœuvre. | 4. Pompe hydraulique. |
| 2. Levier de manœuvre montée ou descente. | 5. Prise pour vérin extérieur. |
| 3. Levier de report de poids. | 6. Pointeau d'obturation. |
| | 7. Vis de réglage du report de poids. |



CHAPE D'ATTELAGE ARRIERE

ATTELAGE

Le tracteur est équipé d'une **chape pivotante**, réglable en hauteur, en 6 positions différentes (de 49 à 73 cm au-dessus du sol). Ces 6 positions permettent de répartir judicieusement l'effort de traction sur les deux essieux du tracteur, en fonction du poids de la remorque et de son genre d'attelage. Ces réglages permettent de donner le maximum d'adhérence aux roues arrière et d'éliminer le cabrage du tracteur.

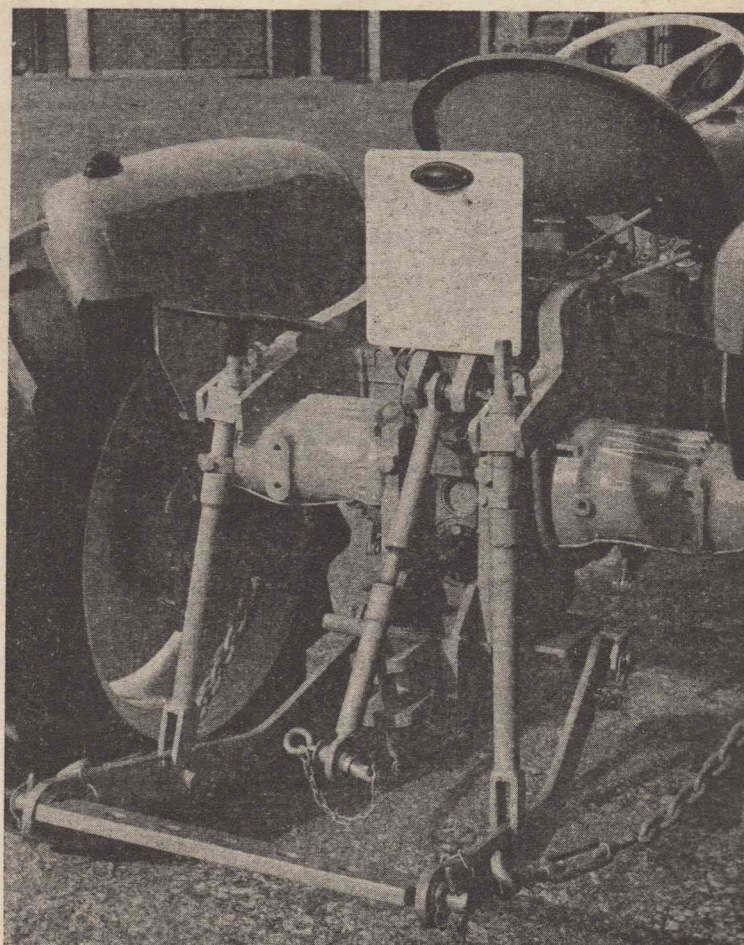
La position basse dégage complètement la prise de force.

Le tracteur sans relevage possède une **barre d'attelage** pour l'utilisation des outils traînés.

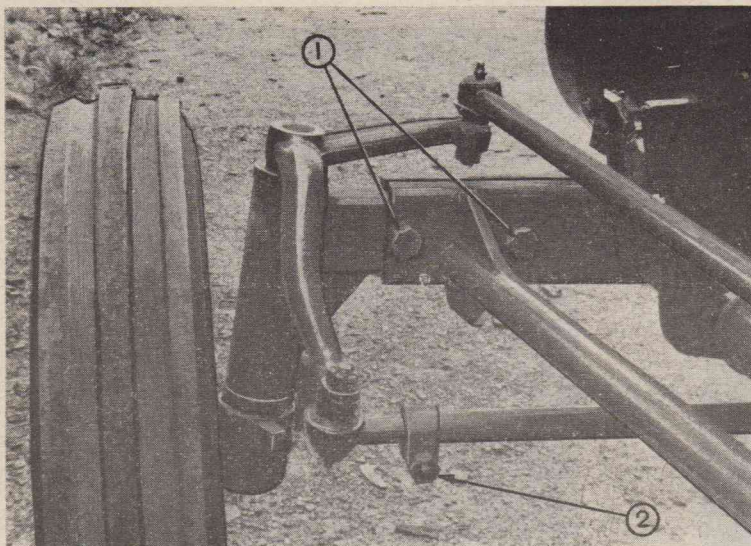
Les tracteurs avec relevage ont un **attelage 3 points** de la catégorie n° 1. Il comprend deux bras de traction à rotule, dont le jeu latéral peut être limité par deux chaînes de retenue réglables par des manilles. Pour les transports sur route, les chaînes peuvent être bloquées pour supprimer le balancement de l'outil porté.

Deux tirants de relevage reliés aux bras de relevage hydraulique et munis chacun de manivelle d'aplomb (volant de réglage) permettant de corriger l'horizontalité de l'outil.

La barre de poussée constituant le troisième point est de longueur réglable rapidement par tige filetée, et peut être fixée sur le tracteur à trois hauteurs différentes, selon le poids et la nature de l'outil porté.



ATTELAGE 3 POINTS



REGLAGE DE LA VOIE

1. Boulons de l'essieu.
2. Boulon de la barre d'accouplement.

VOIES VARIABLES

Essieu **avant** oscillant et coulissant, constitué par une poutre acier à l'intérieur de laquelle coulisent les supports de fusées permettant les changements de voies.

Le réglage se fait de 10 en 10 cm, de 1,14 à 1,54 m.

Le parallélisme des roues avant est rattrapé par coulissement de la barre d'accouplement.

Voie **arrière** réglable par déplacement du flasque sur la jante et par retournement du flasque.

Le réglage se fait de 10 en 10 cm, de 1,28 à 1,68 m.

PNEUMATIQUES

Roues **avant** directrices : 4,50 x 16 avec pression de gonflage de 1,500 kg/cm².

Roues **arrière** motrices 10 x 28 avec pression de gonflage de 0,850 kg/cm² sur champ, et 1,100 kg/cm² sur route.

EQUIPEMENT ELECTRIQUE

Tension : 12 volts.

Dynamo : 12 volts contrôlés par un régulateur de tension.

Batterie : deux de 6 volts, 105 A/h, montées en série.

Démarrreur : 12 volts à engagement par solénoïde.

Voyant de contrôle de charge.

Fusible de sécurité.

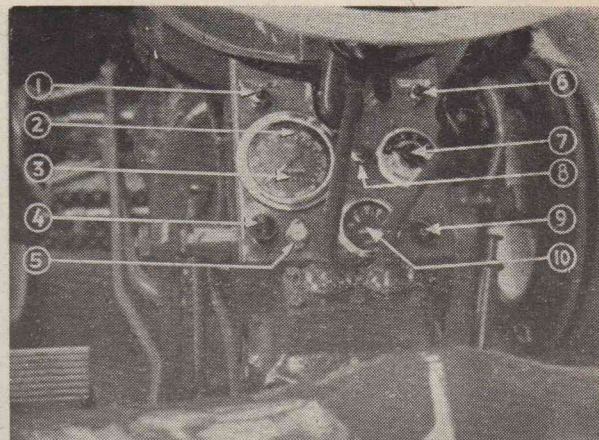
Eclairage :

- 2 phares avant (lanterne-Code-Route), 2 feux de gabarit sur les ailes, 1 feu rouge et 1 prise de courant arrière sur plaque d'immatriculation.
- Eclairage du tableau de bord.

TABEAU DE BORD

Le tableau de bord comprend :

- Clef de contact.
- Bouton de démarrage.
- Voyant de charge.
- Voyant de pression d'huile.
- Thermomètre.
- Jauge à combustible.
- Fusible.



TABEAU DE BORD

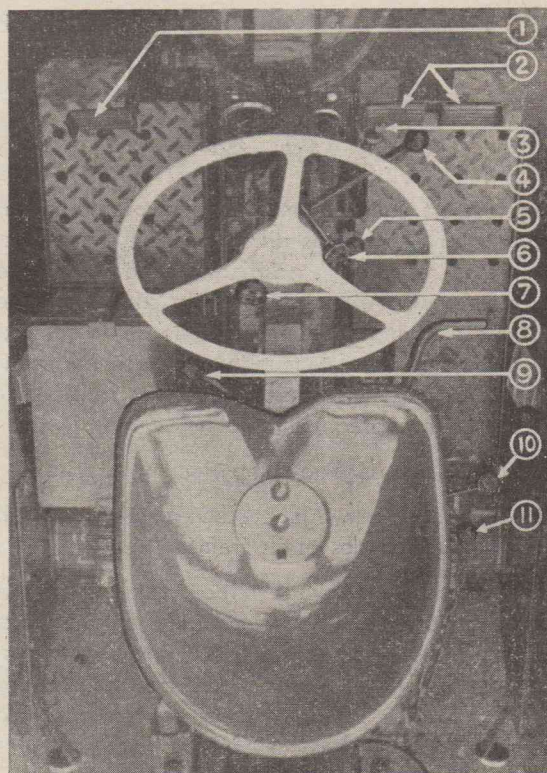
1. Voyant de température.
2. Compte-tours.
3. Totalisateur d'heures.
4. Bouton de démarrage.
5. Fusible.
6. Voyant de pression d'huile.
7. Commutateur.
8. Voyant de charge de dynamo.
9. Clef de contact.
10. Jauge de combustible.

— Commutateur d'éclairage.

— Compte-tours et totalisateur d'heures.

SIEGE

Siège basculant en arrière (pour ne pas être mouillé en cas de pluie).



LE POSTE DE CONDUITE

1. Pédale d'embrayage.
2. Pédales de frein.
3. Levier de frein à main.
4. Levier d'accélération.
5. Levier de commande de prise de force ventrale.
6. Levier de réducteur et d'inverseur de vitesses.
7. Levier de changement de vitesses.
8. Pédale de blocage du différentiel.
9. Levier de commande de prise de force arrière.
10. Levier de report de poids.
11. Levier de montée et de descente du relevage.

DIMENSIONS

Longueur hors tout : 2,85 m.
 Largeur hors tout : 1,60 m (en voie normale de 1,38 m).
 Hauteur au capot : 1,30 m.
 Garde au sol : 0,43 m au point le plus bas.
 Empattement : 1,95 m.
 Rayon de braquage avec freins : 2,90 m.
 Rayon de braquage sans freins : 3,40 m.

POIDS

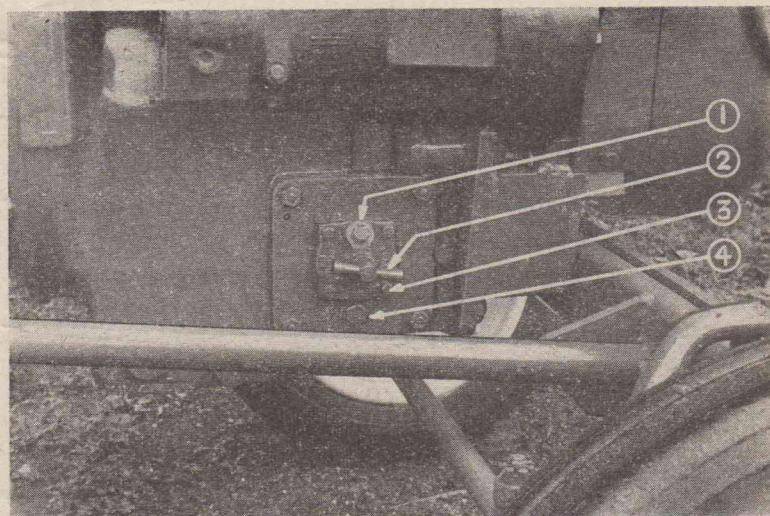
En ordre de marche	1.430 kg
Réparti à l'avant	500 kg
à l'arrière	930 kg.

CARACTERISTIQUES GENERALES DU FD 3 EAU

Le FD 3 peut être livré avec un moteur à refroidissement par eau, qui entraîne une légère modification au tableau de bord.

MOTEUR

Type : PERKINS 4.107.
 Cycle : Diesel 4 temps.
 Nombre de cylindres : 4 verticaux en ligne.
 Procédé de combustion : système Perkins "H" à chambre de précombustion.
 Alésage : 79,38 mm.
 Course : 88,9 mm.
 Cylindrée : 1.753 cm³.
 Taux de compression : 20/1.
 Couple maximum : 10,5 mkg à 1.200 tr/mn.
 Régime maximum à vide : 2.200 tr/mn.
 Régime maximum en charge : 2.050 tr/mn.
 Régime du ralenti : 500 tr/mn.
 Puissance : 2 socs 12" (catégorie des 25 ch).
 Ordre d'allumage : 1 - 3 - 4 - 2.
 Culasse : en fonte spéciale avec circulation d'eau pour le refroidissement.
 Les chambres de combustion sont constituées d'une demi-sphère usinée à l'intérieur de la culasse, et d'une cuvette rapportée du côté du piston.
 Bloc-cylindre : en fonte spéciale et carter d'huile boulonné sur le carter d'embrayage.
 Chemises : humides amovibles en fonte spéciale.
 Vilebrequin : en acier forgé traité au chrome molybdène ; le vilebrequin comporte 3 paliers.
 Pistons : en alliage alumino-siliceux, chaque piston est monté avec 3 segments de compression ou coniques et 2 segments racleurs dont un est situé au-dessus de l'axe. Le premier segment de compression est chromé. Les pistons sont à fond plat.
 Bielles : section en H en acier à haute résistance.
 Coussinet de paliers et de tête de bielle du type mince en acier à revêtement au cupro-plomb.
 Arbres à cames : supporté par 3 paliers.
 Soupapes : en tête, commandées par culbuteurs, tiges de culbuteurs et poussoirs.
 Jeu des culbuteurs (à froid) :
 — Admission : 0,30 mm.
 — Echappement : 0,30 mm.
 Distribution : commandée par pignons.



LE FILTRE A HUILE

- | | |
|------------------|----------------------------------|
| 1. Vis de purge. | 3. Vis de fixation de l'élément. |
| 2. Poignée. | 4. Vis de vidange. |

Calage de la distribution :

- ouverture admission : 13° avant le P.M.H. ;
- fermeture admission : 43° après le P.M.B. ;
- ouverture échappement : 46° avant le P.M.B. ;
- fermeture échappement : 10° après le P.M.H.

Alimentation :

Carburant : gas-oil, fuel-oil agricole.
 Réservoir à carburant placé en charge entre le moteur et le tableau de bord, capacité 45 litres environ.
 A la sortie du réservoir, le combustible est préfiltré dans un bol de décantation, une pompe d'alimentation à membrane le refoule alors vers la pompe d'injection en passant dans un filtre à cartouche de grande surface, interchangeable.
 Filtre à combustible : marque CAV, type FS.

Système d'injection :

Pompe d'injection : rotative à régulateur mécanique intégré, marque CAV, type DPA 3242928.
 Avance à l'injection : 18° ou 2,7 mm avant le P.M.H.
 Type d'injecteur : à téton.
 Pression de tarage : 135 kg/cm².
 Porte-injecteur : CAV, type BKB 40 S 5 105 F.
 Injecteur : CAV, type BDN 12 SD 6236.

Filtre d'admission d'air :

Filtre à air du type à bain d'huile à cartouche amovible.
 Prise d'air derrière la calandre.
 Qualité d'huile à employer : huile moteur SAE 20.
 Capacité : 0,4 l. environ.

Graissage :

Circuit de graissage sous pression de 1,75 à 4,9 kg/cm² alimenté par une pompe à huile à rotor excentré, placée à l'intérieur du carter d'huile et entraînée par pignons à taille hélicoïdale depuis l'arbre à cames.
 Capacité totale en huile du carter moteur : 6 litres (dont environ 0,5 litre pour le filtre).
 Qualité d'huile à employer :
 — En hiver : huile supplément I de viscosité 20.
 — En été : huile supplément I de viscosité 30.

L'huile est aspirée à travers une crépine par la pompe, puis refoulée sous pression vers les différents organes du moteur après avoir été purifiée dans un filtre à cartouche interchangeable, placé sur le côté gauche du moteur.

Système automatique de réchauffage :

Système monté sur le collecteur d'admission d'air et alimenté par un réservoir auxiliaire en charge, indépendant du réservoir principal et directement actionné par le bouton de réchauffage.

Refroidissement :

Refroidissement par eau avec pompe.

Pompe à eau du type centrifuge, entraînée par courroie trapézoïdale depuis la poulie du vilebrequin.

Thermostat de contrôle s'ouvrant à 79°. Contrôle de la température de l'eau par un thermomètre placé au tableau de bord.

Ventilateur à 6 pales.

Vidange complète du système par un robinet situé en bas du radiateur et un robinet placé sur le côté gauche du moteur.

Contenance en eau du système de refroidissement : 8 l. environ.

TABLEAU DE BORD

Le tableau de bord ne diffère de celui du FD 3 AIR que par la présence du bouton de réchauffage pour démarrage du moteur à froid. Ce bouton recouvert de caoutchouc est situé au milieu.

Pour arrêter le moteur, il se trouve une tirette sur le côté gauche et sous le réservoir.

PRIX DE LA GAMME DES TRACTEURS DIESEL

ALLIS-CHALMERS

TYPE	SOCS	EQUIPEMENT	PNEUS AR	PRIX CULTURE (T.L. non comprise)
FD 3 AIR	2-12"	8 AV - 4 AR Pr. de f. ind.	10 x 28	11.420,— sans relevage 12.320,— av. rel. hydr.
FD 3 EAU	2-12"	8 AV - 4 AR Pr. de f. ind.	10 x 28	11.580,— sans relevage 12.480,— av. rel. hydr.
ED 40	3-12"	8 AV - 2 AR Pr. de f. ind.	11 x 28	15.150,— av. rel. hydr.
D 17	4-12"	8 AV - 2 AR Pr. de f. ind.	14 x 28	33.700,— av. rel. hydr.

VENDEUVRE

B2B 16	1-13"	6 AV - 2 AR	8 x 24	8.150,— sans relevage 8.930,— av. rel. hydr.
B2B 16 Vign.	1-13"	6 AV - 2 AR	8 x 24	9.270,— av. rel. hydr.
BL 30 PFI	2-12"	8 AV - 4 AR Pr. de f. ind.	10 x 28	12.600,— sans relevage 13.450,— av. rel. hydr.
BL 335	2-14"	8 AV - 4 AR Pr. de f. ind.	11 x 28	13.940,— sans relevage 14.800,— av. rel. hydr.
BL 560	3-12"	8 AV - 4 AR Pr. de f. ind.	14 x 28 ou 12 x 38	18.430,— sans relevage 19.870,— av. rel. hydr.



DEUX FD 3 AU TRAVAIL

COMPARAISON

	FD.3	SOM.25.D.	M.F.825	Renault N.72	MC.CORMICK FV.237
<u>MOTEUR</u>	Air 2 cyl. I570 cm ³	Eau 4 cyl. II35 cm ³	Eau 4 cyl. I723 cm ³	Air 2 cyl. I810 cm ³	Eau 4 cyl. 2092 cm ³
<u>PONT</u> Vitesses	8 AV. (1,2 à 20 Km/h) 4 AR.	6 AV (2 à 22 Km/h) 2 AR.	8 AV (0,8 à 21 Km/h) 2 AR.	6 AV (3 à 21 Km/h) 1 AR.	6 AV (1,9 à 20,8 Km/h) 1 AR.
Blocage de différentiel	pédale	pédale	pédale	pédale	pédale
Prise de force AR : Tr/mm	540 et I080	540	540	540	540 + Tournevis I000
Indépendante	oui	non	s/demande	s/demande	s/demande
proportionnelle	oui	oui	oui	non	s/demande
Prise de force ventrale	oui	oui	s/demande	s/demande	oui
Indépendante	oui	non	non	non	
<u>RELEVAGE</u>					
Asservi	oui	oui	oui	oui	oui
Transfert de poids	oui	non	oui	oui	oui
<u>POSTE DE CONDUITE</u>					
Frein d'immobilisation	levier	levier	loquet	levier	levier
Tableau de bord	complet	compteur s/demande	complet	manque jauge et compteur	manque jauge et compteur
<u>UTILISATION</u>					
Crochet	règlable	barre réglable	non réglable S/D	règlable s/demande	s/demande
Equilibre	bon	Tjrs avec masses AV	bon	passable	passable
Adhérence	bonne	Tjrs avec masses AR	passable	moyenne	moyenne
<u>POIDS</u> Kgs.	I430	II50	II80	I480	I680
<u>PERFORMANCES</u>					
Labour - soc	I soc I4"	I soc I2 "	I soc I4"	I soc I4"	I soc I4"
Profondeur Cm.	26	20	26	28	29
Consommation l/h.	2	2,2	2,6	2,8	3
<u>PRIX</u>	I2.320	I0.708	avec PFI et IOx28 I2.450	II99I Tendeur 72 Chandelles 9I Chape AR II7 Compteur II0 PFI I83 I2564	I2.900 PFI et proport. 290 crochet AVetAR. 205 <u>I3.395</u>