APPRENEZ

à connaitre

notre tracteur

R.S. 5058



SOMMAIRE

	UTILISATION DES FILMS "STRIP"	2	et	3
_	GÉNÉRIQUE			4
	PRÉSENTATION	6	à	9
201	LES COMMANDES USUELLES	10	à	15
	LES ENSEMBLES MÉCANIQUES			16
	Essieu avant	16	à	19
	Moteurs			20
	Embrayage			22
	Boîte de vitesses			22
	Prise de force			24
	Pont arrière			26
	LES ENSEMBLES HYDRAULIQUES			28
	Circuit général			28
	Direction			30
	Freins			32
	Relevage			36
_	LES ATTELAGES			44
	Attelage 3 points			44
	Accessoires			46

UTILISATION DES FILMS "STRIP"

Le film d'instruction Renault est enregistré sur une bande standard de 35 mm et les images sont du format 18×24 .

Ce film est destiné à faire connaître au personnel du réseau le tracteur Renault 385.

Pour l'utiliser, il est indispensable d'avoir un appareil de projection et un écran.

Chaque film est accompagné d'un commentaire illustré, dont le texte est fractionné et correspond aux vues numérotées du film.

Ainsi, lorsque le film est placé dans l'appareil de projection, la face émulsion (mate) côté opposé à l'écran, on fait glisser le film jusqu'à la première vue, qui est le numéro du film, on procède au réglage de la netteté de l'image sur cette vue initiale.

Vient ensuite la vue du générique et les vues suivantes; à chaque vue correspond un commentaire.

Il y a donc une correspondance permanente entre la vue projetée sur l'écran et le texte du commentaire.

La personne qui est chargée de l'instruction des mécaniciens, après s'être familiarisée avec le maniement du film et de l'appareil de projection, devra se passer le film à elle-même pour bien s'imprégner du sujet. Autrement dit, elle passera la l'e vue et lira le texte correspondant des commentaires, puis la 2° vue et les commentaires sur la 2° vue et ainsi de suite.

Film et commentaires forment un ensemble et il est indispensable de suivre les vues dans l'ordre de leur montage.

Le texte et les images ont une progression bien définie facilitant la compréhension du sujet. Lorsque l'instructeur s'est passé le film à lui-même, plusieurs fois au besoin, celui-ci connaît le sujet et à ce moment il est prêt à faire une séance d'instruction.

Pour exposer le sujet à l'aide du film, l'instructeur peut au début projeter lui-même les vues successives, puis lire les commentaires correspondants. Ceci est le premier stade du mode opératoire en ce qui concerne l'instructeur.

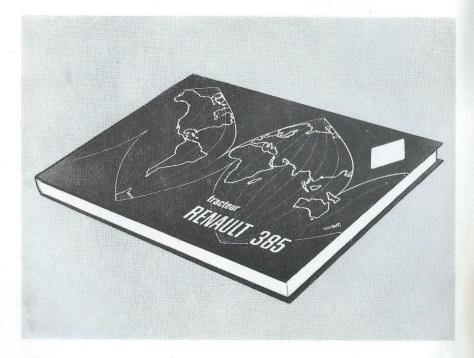
Lorsque celui-ci aura réalisé plusieurs séances d'instruction avec le même film, il connaîtra suffisamment l'exposé pour procéder d'une façon un peu différente.

Dans le deuxième stade, le mode de projection et l'ordre de succession des vues demeurent inchangés mais l'instructeur, au lieu de lire le texte doit utiliser l'écran comme on le ferait d'un tableau noir qui aurait des figures toutes faites, et à ce moment, au lieu de lire les commentaires, il expose le sujet et commente chaque vue comme l'indique le commentaire mais avec son propre tempérament; ceci rend la causerie très vivante et capte beaucoup plus l'auditoire.

Cette seconde façon d'opérer est indispensable pour intercaler des remarques relatives aux modifications éventuelles (de construction), qui seraient postérieures à la date de parution du film.

La causerie relative à chaque film occupe une séance d'environ une heure.

R.S.5058



GÉNÉRIQUE

En présentant sur le marché le tracteur RENAULT 385 la Régie Nationale des Usines RENAULT exprime sa volonté d'occuper en FRANCE, en Europe, dans le Monde, une place digne de sa puissance.

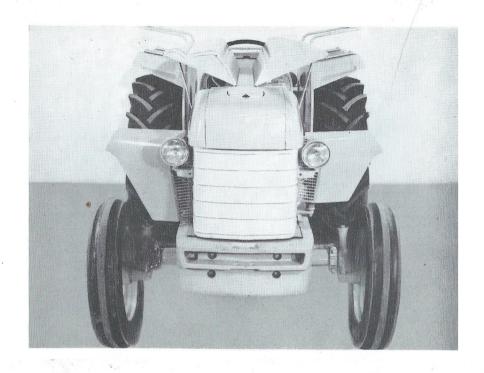
Le Film que nous vous proposons présente ce nouveau tracteur.



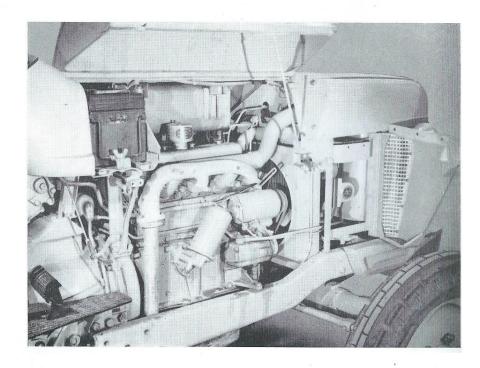
Voici le RENAULT 385, une ligne nouvelle, une mécanique sûre, c'est le champion du monde toutes catégories. Ses principales caractéristiques : longueur hors tout : 3,845 m, largeur hors tout 1,870 m, hauteur au volant 1,680 m, garde au sol 0,42 m. Un empattement de 2,230 m assure, avec un poids sur l'essieu AV. de 1 200 kg, un grand couple anticabreur. Son poids total : 2 600 kg sans lestage et 3 500 kg lesté en ordre de marche, permet d'obtenir un maximum d'adhérence avec un rapport poids puissance variant de 48 à 64 kg/ch.



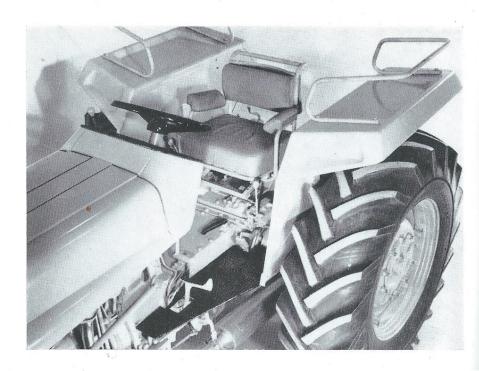
Sa ligne, étudiée par les Services techniques en collaboration avec un styliste, est à la fois moderne dans ses formes, rationelle et fonctionnelle.



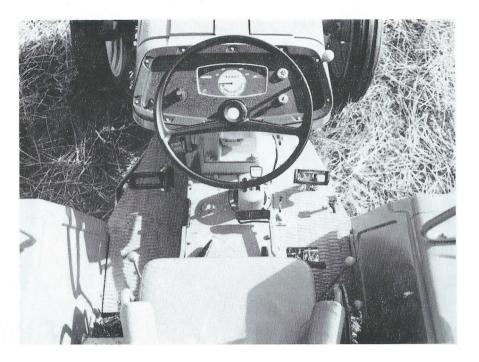
Ligne rationnelle car elle ne néglige en rien l'accessibilité des organes par ses capotages latéraux et ses ouïes avant.



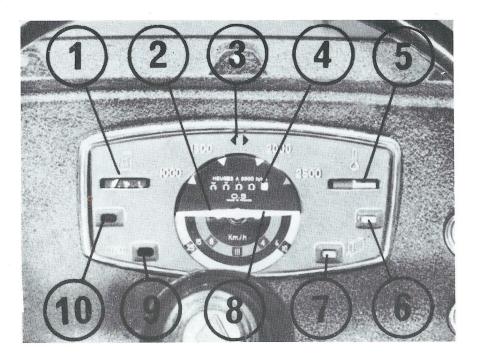
Ligne fonctionnelle par la facilité de l'entretien du matériel : radiateur, batterie, filtre à huile, remplissage, etc.



Un autre aspect de cette ligne fonctionnelle : l'accessibilité du poste de conduite. Un marchepied et une plate-forme très dégagée facilitent à la fois l'accès et la conduite du tracteur à la position assise ou debout.



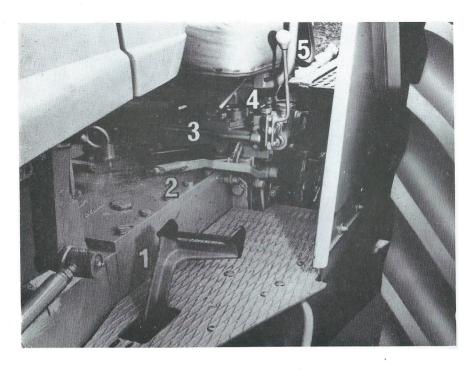
Voici la vue d'ensemble du poste de conduite. Tout a été prévu pour qu'il soit aux petits soins pour l'utilisateur : siège confort, plate-forme antivibratoire, volant grand angle, tableau de bord antireflets, instruments de contrôle groupés bien en vue, ses commandes bien en main : tirette de stop, commutateur, clé de contact, accélérateur à main.



Le combiné groupe tous les instruments de contrôle désirés.

Nous avons :

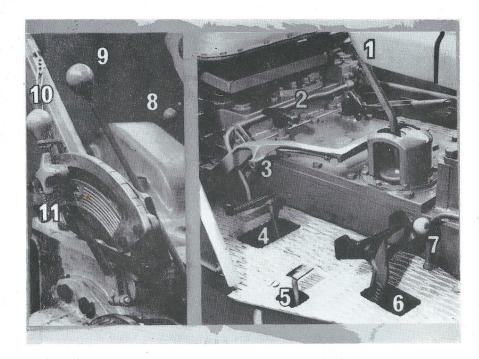
- 1 Jauge à combustible.
- 2 Compte-tours.
- 3 Répétiteur de clignotant (optionnel).
- 4 Compteur d'heures.
 - 5 Thermomètre.
 - 6 Répétiteur clignotant remorque (Exportation).
 - 7 Témoin pression d'huile.
 - 8 Vitesse d'avancement.
 - 9 Témoin de charge.
- -10 Témoin de phares (Exportation).



Pour désigner les différentes commandes du tracteur nous verrons successivement les commandes gauche et droite. Nous avons :

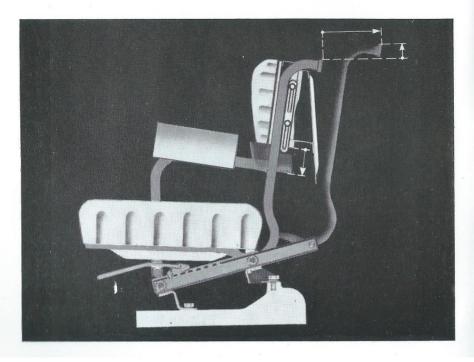
- 1 Une pédale d'embrayage pour l'avancement du tracteur.
- 2 Un levier d'embrayage pour les prises de force.
- 3 Une poignée de sélection des différents régimes de la prise de force arrière.
- 4 La commande du régulateur de débit.
- 5 Le levier du distributeur pour commande des servitudes extérieures.

Nous étudierons leur fonctionnement au fur et à mesure de la description des organes du tracteur.

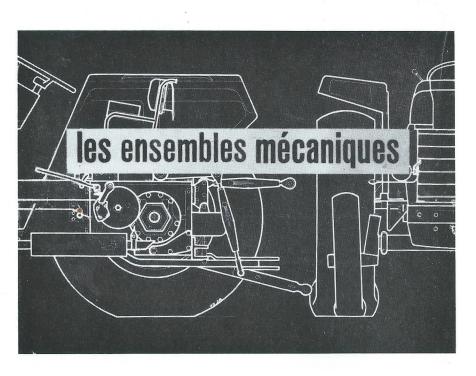


A droite nous trouvons:

- 1 Levier de vitesses avec grille de sélection et repérage.
- 2 La commande du démultiplicateur.
- 3 Le levier de frein d'immobilisation.
- 4 La commande au pied du blocage de différentiel.
- 5 L'accélérateur à pied.
- 6 La pédale sélective des freins.
- 7 Levier de blocage de la pédale sélective en position route.
- 8 Commande du blocage du relevage pour la position transport.
- 9 Levier de transfert de charge et de blocage hydraulique du différentiel.
- 10 Levier d'affichage de position.
- 11 Butée de contrôle de profondeur.

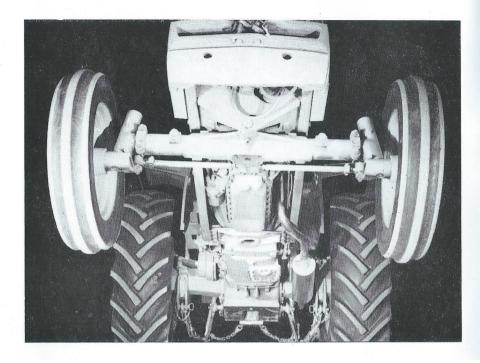


Le siège fauteuil "confort" peut être réglé suivant 3 dimensions. 7 positions déterminées par cliquet permettent d'obtenir rapidement la meilleure position de conduite possible.

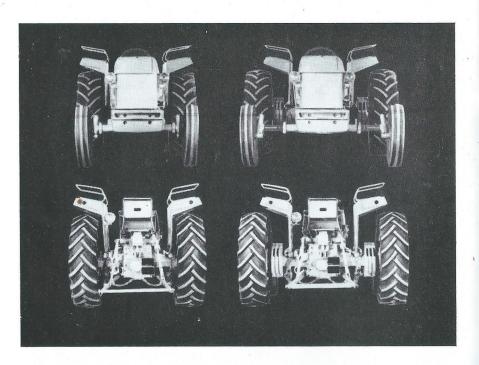


INTERCALAIRE :

LES ENSEMBLES MÉCANIQUES

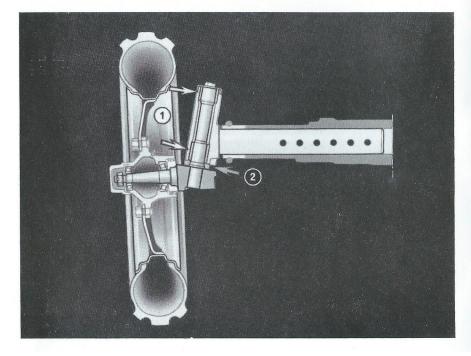


L'essieu avant oscillant permet d'obtenir un débattement du train avant de \pm 15° assurant ainsi une stabilité parfaite du tracteur dans les plus mauvaises conditions.



L'essieu avant est télescopique afin d'obtenir des voies variables à volonté. S'est ainsi que la voie avant peut varier de 1,40 m à 1,90 m par 6 positions de 10 cm en 10 cm.

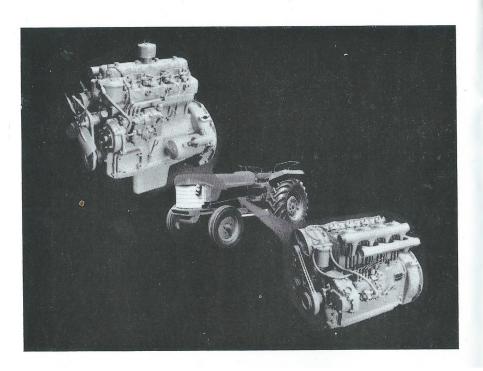
La voie arrière peut également varier de 1,50 m à 2 m par retournement des ensembles jantes et voiles de roues.



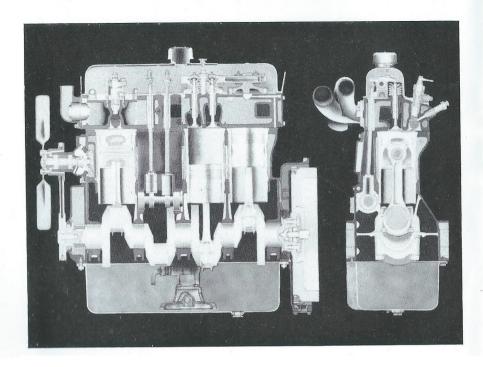
Cette coupe vous montre le montage du demi-essieu avant. Douceur de fonctionnement obtenue par bagues (1) et butée étanche à billes (2). Moyeux montés sur deux roulements à rouleaux coniques.

Les caractéristiques du train avant sont :

- inclinaison des pivots 9°;
- chasse 5°;
- carrossage 3°;
- pincement 2 à 4 mm.



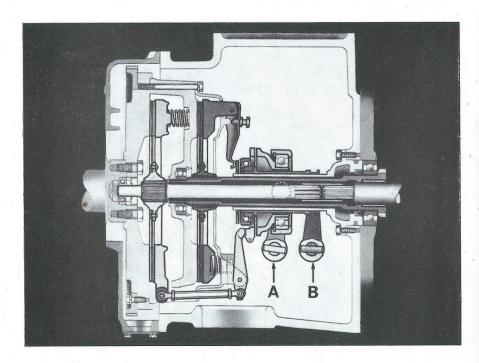
Une puissance de 55 CV à 2500 tr/mn, un couple maxi à 1500 tr/mn et deux versions diesel au choix, caractérisent le tracteur RENAULT 385. Il peut être équipé à la demande du moteur RENAULT type 591 à refroidissement par eau ou du moteur M.W.M. type AKD 110,5 V à refroidissement par air.



Voici en coupe le moteur RENAULT type 591 :

- 4 cylindres, 5 paliers, coussinets rapportés, chemises humides : alésage 98 mm, course 100 mm, cylindrée 3 017 cm³, rapport volumétrique 20,5/1.
- Piston en alliage d'aluminium, l segment "coup de feu" chromé, 2 segments coniques, l segment racleur U-FLEX.
- Distribution par pignon à denture hélicoïdale et soupapes en tête.
- Système d'injection par chambre de précombustion dans culasse et chambre de turbulence dans piston, bougie de départ à froid.

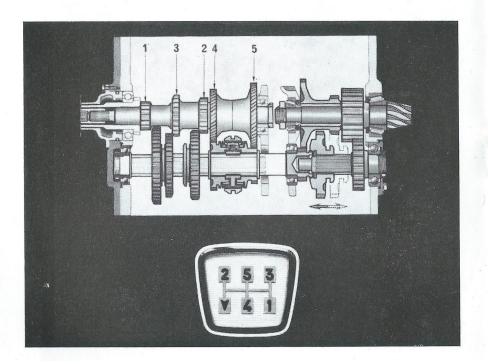
Avec la possibilité d'opération "coup de fouet" ce moteur est une synthèse des solutions modernes appliquées jusqu'à ce jour dans l'industrie automobile.



L'embrayage double $11^{\prime\prime}$ à deux commandes assure une totale indépendance entre l'avancement du tracteur et les prises de forces :

- la fourchette (A) commande le débrayage de l'avancement du tracteur :
- la fourchette (B) commande le débrayage des prises de force.

Ces deux fourchettes sont actionnés séparément par le conducteur : d'une part, par la pédale de débrayage et d'autre part, par le levier à main.



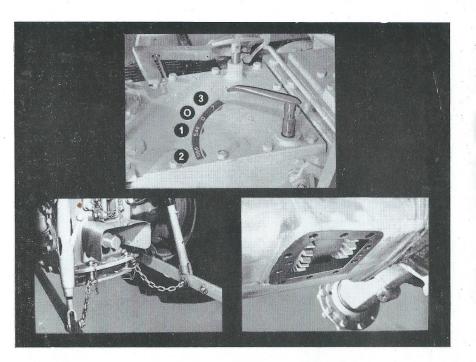
Boîte 12 vitesses : 10 vitesses avant et 2 vitesses arrière. C'est une boîte à réducteur incorporé offrant :

- une grande rapidité de manœuvre par grille de sélection et vitesses synchronisées;
- une grande facilité de conduite par la disposition judicieuse des vitesses (4° 5° et 2° Marche arrière en vis-à-vis).

L'arbre primaire jaune est solidaire du mouvement moteur. Il comporte les pignons de $1^{\rm re}$, $3^{\rm e}$, $2^{\rm e}$, $4^{\rm e}$ et $5^{\rm e}$. Un arbre intermédiaire rouge, sur lequel coulissent les baladeurs $1^{\rm re}$ - $3^{\rm e}$ et $2^{\rm e}$ - Marche arrière, entraîne le synchro de $4^{\rm e}$ - $5^{\rm e}$. En bout de l'arbre intermédiaire rouge est placé le réducteur. Celui-ci permet par son pignon baladeur vert de transmettre le mouvement, soit directement du pignon d'attaque, soit indirectement par l'intermédiaire d'un pignon fou de démultiplication.

Le démultiplicateur permet ainsi de doubler la gamme des vitesses et d'obtenir un étagement judicieux dont :

- 2 vitesses rampantes 0,9 et 1,3 km/h;
- 4 vitesses synchronisées.



Un levier de sélection placé sur le couvercle de boîte permet d'avoir différents régimes à la prise de force arrière.

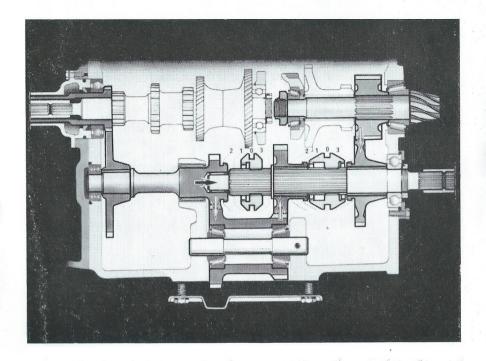
Position 0 — Point neutre.

Position 1 — Vitesse 540 tr/mn.

Position 2 — Vitesse 1 000 tr/mn.

Position 3 — Vitesse proportionnelle à l'avancement 7,3 tr/mètre.

Sous la boîte de vitesses une prise de force ventrale constituée d'un pignon double, tournant au régime de 624 tr/mn, peut transmettre la totalité de la puissance moteur et assurer aisément l'entraînement de tous les outils : faucheuse, compresseur, etc.



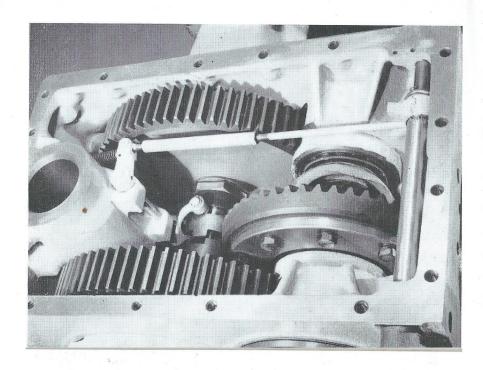
Voici l'ensemble des prises de force placé dans la boîte de vitesses. Le levier de sélection vu précédemment sur le couvercle de boîte commande simultanément les deux crabots jaunes solidaires de l'arbre de sortie. L'ensemble des pignons rouges est continuellement entraîné par le moteur et ils tournent fous sur eux-mêmes. Le pignon vert solidaire du pignon d'attaque tourne fou sur l'arbre de sortie jaune.

A la position 0, les crabots sont au point neutre.

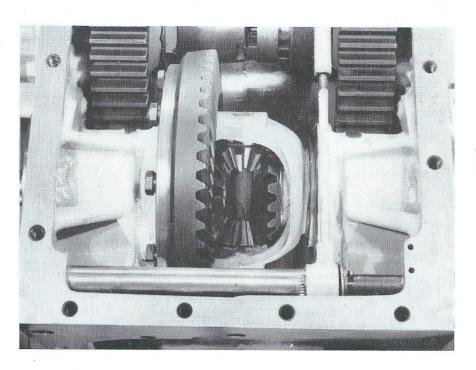
A la position l, les deux crabots se déplacent vers la gauche. Le crabot arrière s'engrène avec le pignon de démultiplication rouge. Régime $540\ \text{tr/mn}$.

A la position 2, les deux crabots se déplacent vers la gauche. Le crabot avant s'engrène avec le pignon de l'arbre intermédiaire rouge, alors que le pignon de démultiplication tourne à l'intérieur du crabot arrière. Régime 1 000 tr/mn.

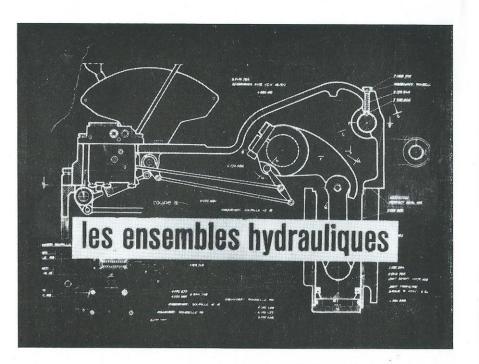
A la position 3, les deux crabots se déplacent vers la droite Le crabot arrière s'engrène avec le pignon vert. Régime proportionnel à l'avancement 7,3 tr/mètre.

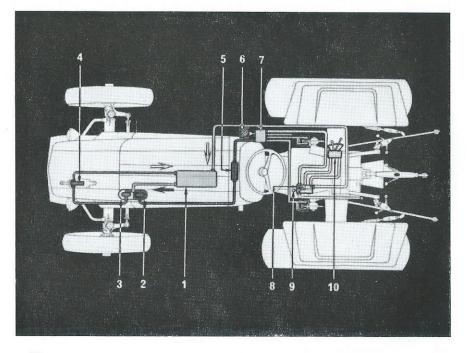


L'ensemble du pont arrière est constitué par une double démultiplication incorporée. Couple conique 7×51 et réducteur final 12×73 . Les couronnes 73 dents tourillonnent sur roulements montés dans les trompettes de roues. Le blocage du différentiel, commande rouge, est obtenu par crabotage des arbres de roues. Le fonctionnement de cette commande sera étudié ultérieurement.



La vue de détail du différentiel nous montre la robustesse de cet ensemble. D'une part, nous remarquons toutes les nervures du carter de pont et, d'autre part, les dimensions importantes du boîtier, des planétaires et des satellites.





LES ENSEMBLES HYDRAULIQUES

Vue Nº 22

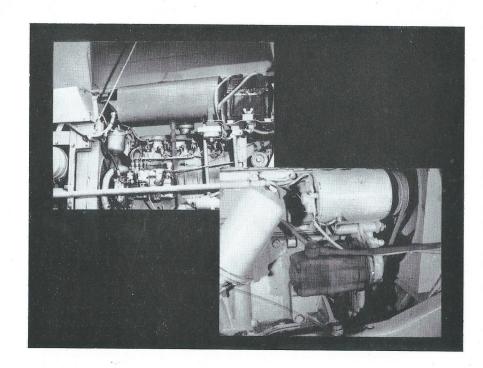
Deux circuits hydrauliques principaux :

- Un circuit de direction (vert) pression 140 kg/cm² ou 140 bars * (direction assistée optionnelle).
- Un circuit général avec deux dérivations :
 - a) Alimentation des freins, conduits (bleu), pression 100 kg/cm² ou 100 bars. On remarque les deux conduits d'alimentation des freins du tracteur et la possibilité de branchement d'un troisième conduit pour l'alimentation des freins d'une remorque.
 - b) Alimentation du relevage, conduits (rose) pression 160 kg/cm² ou 160 bars avec la possibilité de branchement de servitudes extérieures.

L'ensemble hydraulique est constitué par :

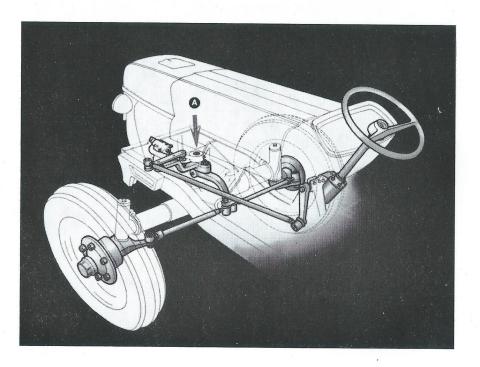
- un réservoir d'huile (1);
- une pompe (2) d'alimentation du circuit de freinage et de relevage;
- une pompe (3) d'alimentation du circuit de direction assistée ;
- un ensemble distributeur, vérin de direction (4);
- un filtre (5);
- une pédale de freins sélective (6);
- une valve modulatrice de freinage (7);
- une valve régulatrice de débit d'huile (8);
- un distributeur (9) pour l'alimentation des servitudes extérieures;
- un distributeur (10) pour le relevage hydraulique.

^{* 1} $kg/cm^2 = environ 1 bar$.



Un réservoir de 20 litres capacité entièrement utilisable pour l'ensemble des servitudes.

Deux pompes à engrenages juxtaposées, entraînées directement par le moteur, alimentent le circuit de direction (vert) et le circuit freinage - relevage (rouge).



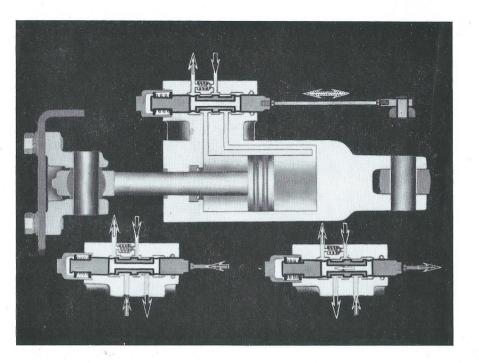
Précision, douceur et facilité de conduite définissent la direction du RENAULT 385.

- Précision par le boîtier de direction à vis globique et galet.
- Douceur par la timonerie à pivot et levier central (A) qui supprime dans la direction toutes les réactions de l'essieu et les effets d'auto-braquage.
- Facilité de conduite et grande maniabilité obtenues par un rapport de démultiplication de 20,4/l et un angle de braquage de 52° des roues avant.

Rayon de braquage mini avec freins : 3,55 m.

Rayon de braquage maxi sans freins : 3,95 m.

Sur demande, pour tous les travaux provoquant un report de poids important sur l'essieu avant, cette direction peut être assistée par vérin hydraulique double effet (jaune) véritable main qui force pour le conducteur.

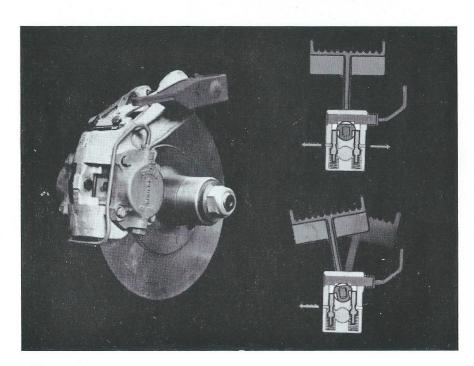


Voici schématisé le fonctionnement du vérin double effet. Le corps de vérin (gris) est relié aux bielles de connexion des roues, le tiroir de commande (vert) est relié à la bielle de direction, alors que le piston (rose) est relié au châssis du tracteur.

Dans cette position l'huile circule en circuit fermé à pression nulle dans l'ensemble réservoir, pompe, distributeur.

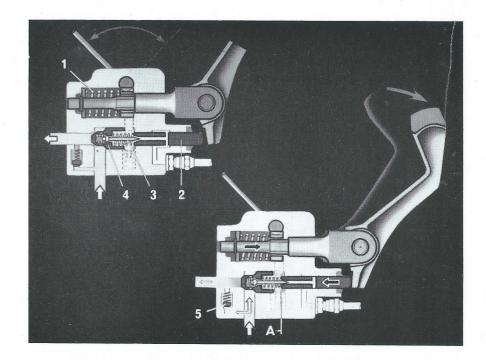
Suivant l'action du conducteur sur le volant, le tiroir vert est tiré ou poussé. Ses déplacements (médaillons inférieurs) permettent de diriger l'huile en pression (flèche noire) sur l'une des faces du piston alors que l'huile située de l'autre côté du piston est mise en communication avec le réservoir (flèche jaune).

Nous avons ainsi, suivant l'action du tiroir, un déplacement du vérin accompagnant l'action du conducteur sur la timonerie de direction.



Une sécurité obsolue avec les freins à disques à commande hydrodynamique. Disques montés sur demi-arbre de différentiel avec deux commandes de freinage d'intensité égale :

- une commande mécanique à main (levier rouge);
- une commande hydraulique assistée par pédale unique, sélective pour le freinage indépendant ou jumelé des roues arrière (pistons et récepteur bleu).

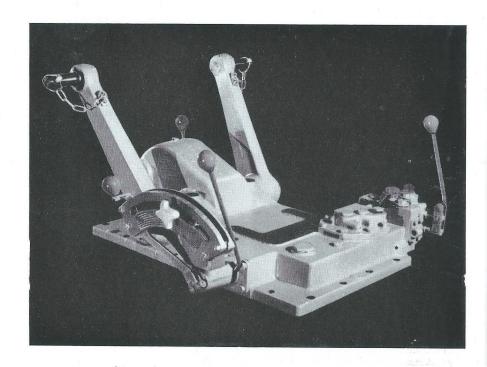


Le détail de la commande de frein permet d'étudier le fonctionnement de la valve modulatrice et du ressort sensitif.

A la vue supérieure gauche nous voyons, sur l'axe de pédale, le ressort sensitif (1). La pédale sélective est au repos et le tiroir (2) établit la liaison hydraulique des récepteurs de freins avec la canalisation de retour d'huile au réservoir. Le clapet (3) ferme l'alimentation des freins. La valve modulatrice (4) est repoussée par la circulation continue de l'huile qui vient de la pompe pour aller au relevage. On remarque le levier de blocage de la pédale sélective en position route. Ce levier exerce son action sur l'axe de la pédale.

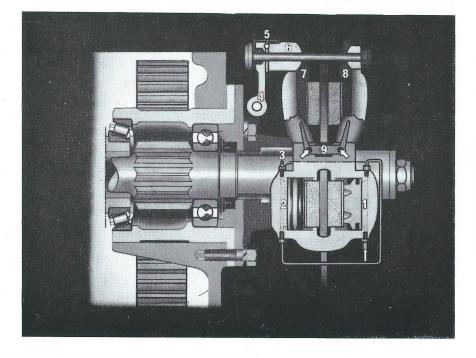
Lorsque le conducteur agit sur la pédale sélective (vue inférieure droite), il repousse le tiroir rouge (2) qui à son tour repousse le clapet bleu (3). Dans cette action la canalisation de retour au réservoir est obturée, par contre la canalisation d'alimentation des récepteurs reste ouverte. La pression à l'intérieur des conduits de freinage repousse la valve modulatrice qui par laminage assure la pression nécessaire du freinage tout en laissant le débit d'huile se diriger vers le relevage. La pression sur la face (A) du tiroir arrête son enfoncement à une position déterminée d'équilibre. Sous l'action de l'effort communiqué à la pédale le ressort sentitif se comprime donnant à la pédale une course proportionnelle à l'effort.

Quand la pression interne du circuit de freinage est à $100~{\rm kg/cm^2}$ ou $100~{\rm bars}$, le clapet rouge (5) s'ouvre mettant l'arrivée d'huile sous pression en communication avec le conduit de relevage.



C'est par l'étude des commandes du relevage "363" que nous allons en définir les fonctions. Il permet d'obtenir :

- l'affichage de position et la position libre de l'attelage, commande bleue;
- la position transport, commande marron;
- le blocage du différentiel jumelé avec le transfert de charge, commande rouge ;
- La sensibilité du système hydraulique par la régulation du débit d'huile, commande jaune,
- L'alimentation des servitudes extérieures, commande verte.

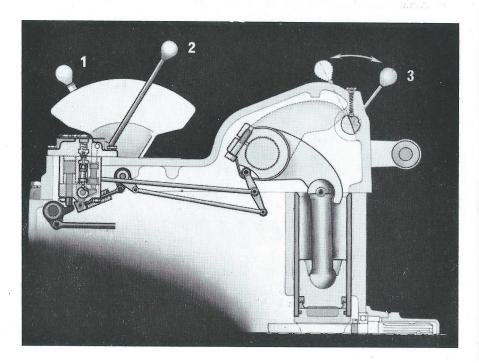


Nous venons de voir comment étaient alimentés les récepteurs de freins, voyons maintenant leur fonctionnement :

Nous avons représenté en rouge la commande mécanique, en bleu la commande hydraulique, Chacune des deux commandes possède ses propres garnitures de friction. L'huile sous pression arrive dans la chambre (1) passe dans la chambre (2) et pousse les deux pistons bleus. Le disque entraîné par le demi-arbre de différentiel est serré sur ses deux faces. La chambre (2) possède le purgeur d'air (3) du circuit de freinage. Un jeu de trois billes (5) et une rampe hélicoïdale permet l'écartement des pièces (4) et (6) lors de la rotation du levier (4). Cet écartement entraîne le serrage des leviers (7) et (8) qui pivotent sur leur axe indiqué par les flèches. Le disque est ainsi comprimé sur ses deux faces. Un ressort (9) de rappel maintient l'écartement des leviers (7) et (8).

RELAXE

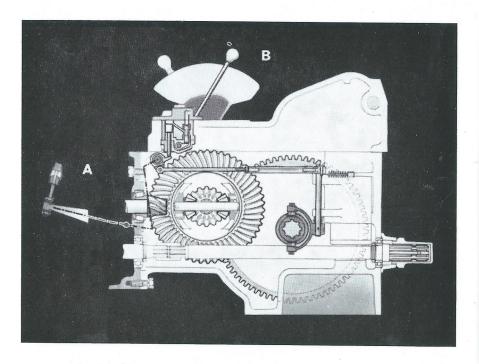
Nous avons terminé l'étude des freins hydrodynamiques et nous allons interrompre quelques instants le film avant l'étude du relevage 363.



Cette coupe représente l'ensemble vérin - distributeur de relevage. Le levier (1) actionne le tiroir de commande bleu par l'intermédiaire de la timonerie d'affichage de position. Le levier (2) actionne le piston de transfert qui commande à son tour le piston de crabotage hydraulique des arbres de roues. Le levier (3) bloque en position haute l'ensemble "bielle - levier de poussée".

Les caractéristiques du relevage sont :

- 10 tonnes de poussée au vérin pour une pression de 160 kg/cm² ou 160 bars ;
- effort de relevage en bout des bielles de traction 1 600 kg;
- vérin à chemise amovible;
- piston 90 mm de diamètre 135 mm de course.

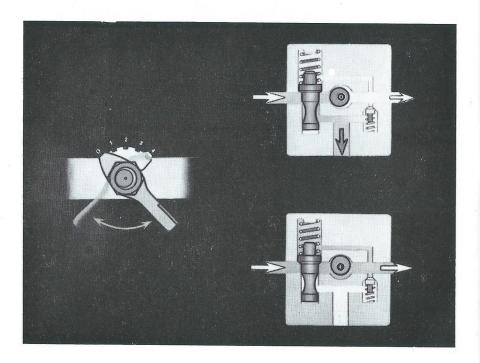


Vue nº 31

Voici comment s'établit le crabotage des arbres de roues :

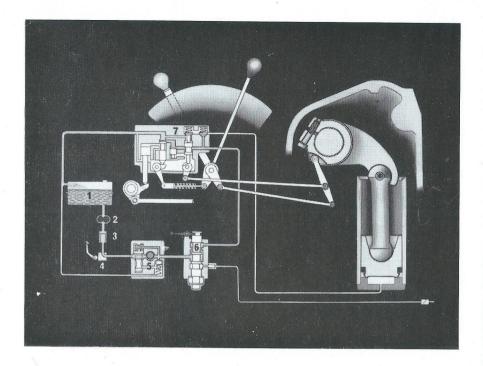
Une pédale (A) actionne par un système de leviers et renvois un crabot mobile, c'est la commande mécanique.

Le levier (B) commande non seulement le piston de transfert, mais son action permet de mettre en communication l'arrivée d'huile sous pression avec le piston de crabotage. Ce dernier agit directement sur le système de commande du crabot mobile. C'est la commande hydraulique du transfert de charge jumelée avec le blocage du différentiel.



Le régulateur de débit est composé essentiellement d'un boisseau excentré qui obture plus ou moins, suivant sa position, l'arrivée d'huile. Le levier de commande du boisseau permet au conducteur de modifier à volonté le débit d'huile arrivant aux distributeurs. Une valve régulatrice verte réagit en fonction de la position du boisseau. Elle établit, si nécessaire, la communication entre l'arrivée d'huile et le circuit de retour, pour permettre l'évacuation du surplus d'huile.

La sécurité de l'ensemble du système de relevage est placée dans le régulateur de débit (clapet bleu). Il met directement en communication l'arrivée d'huile sous pression avec le retour au réservoir.

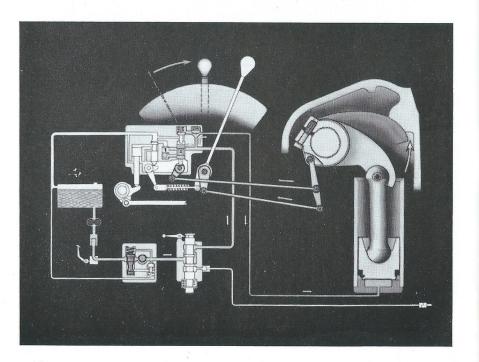


Voici réunis sur cette vue tous les éléments constituant le relevage et tous les organes composant le circuit général hydraulique :

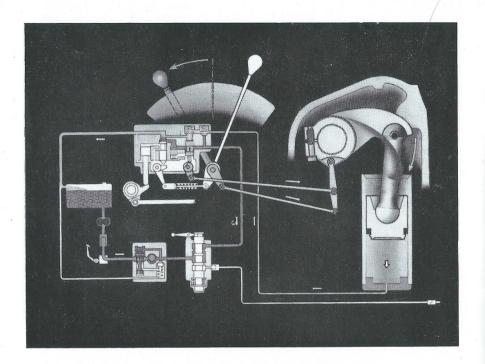
- l La réserve d'huile.
- 2 La pompe.
- 3 Filtre principal.
- 4 Valve de freins.
- 5 Régulateur de débit.
- 6 Distributeur pour servitudes extérieures.
- 7 Distributeur de relevage.

Nous allons étudier le fonctionnement du relevage à partir de cet ensemble.

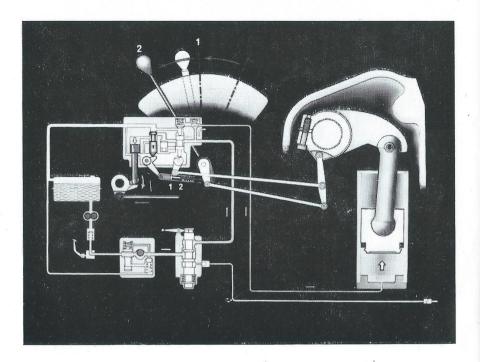
Ici nous sommes en position neutre. Le levier d'affichage et le vérin sont en position basse. L'huile, à pression nulle, traverse tous les éléments pour retourner à la réserve.



Pour obtenir la montée des bras de relevage le conducteur agit sur le levier d'affichage bleu dans le sens indiqué par la flèche. Ce dernier entraîne la timonerie qui provoque la descente du tiroir vert. Le clapet de by-pass bleu reçoit l'huile sous pression, se déplace et ferme la canalisation de retour au réservoir. La pression augmente dans le circuit et le clapet antiretour est repoussé. L'huile en pression est dirigée vers le piston de vérin. Ce dernier se déplace entraînant les bras de relevage. Au fur et à mesure de la montée des bras de relevage, la timonerie d'affichage de position est ramenée pour stopper la montée à la hauteur affichée par le conducteur.

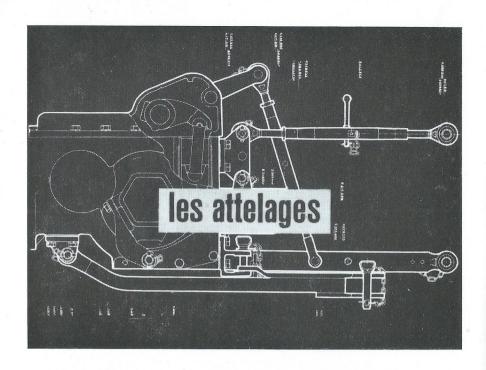


Pour obtenir la descente des bras de relevage, le conducteur agit sur le levier d'affichage bleu, dans le sens indiqué par la flèche. Ce dernier entraîne la timonerie qui provoque la montée du tiroir (vert) et par ce fait l'ouverture du clapet bleu de descente. Dans cette action l'huile du vérin est en communication avec le circuit de retour et son évacuation provoque la descente des bras. Au fur et à mesure de la descente des bras de relevage, la timonerie d'affichage de position est poussée pour stopper la descente à la hauteur affichée par le conducteur.



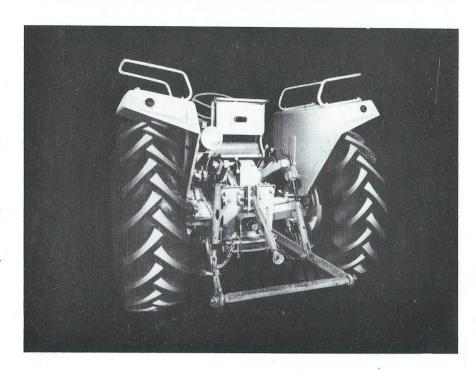
Pour obtenir le blocage du différentiel et le transfert de charge le conducteur agit sur le levier de commande rouge dans le sens indiqué par les flèches.

De la position neutre à la position (1), le tiroir de transfert obture progressivement la canalisation de retour mettant en communication l'arrivée d'huile sous pression avec le piston de crabotage. Ce dernier provoque le blocage du différentiel. Entre les positions (1) et (2) le levier de commande pousse à fond le piston de transfert qui obture complètement le circuit de retour. Dans cette action, le conducteur comprime le ressort de la commande et reçoit de ce fait une sensation d'effort. La canalisation de retour obturée, une montée en pression s'établit dans tout le circuit repoussant le clapet antiretour. L'huile sous pression exerce alors sur le piston du vérin une poussée progressive provoquant le transfert de charge.



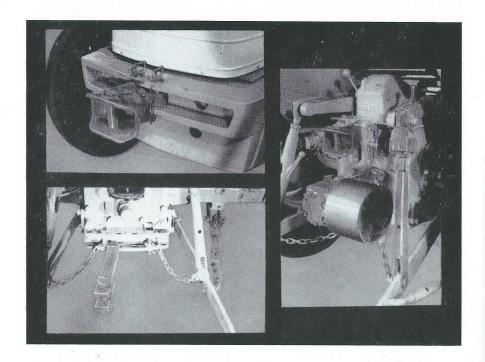
INTERCALAIRE :

LES ATTELAGES



Vue Nº 37

La vue générale arrière du tracteur montre son équipement avec l'attelage 3 points et traverse plate 5 trous.



Le tracteur peut également être équipé :

- d'un crochet de remorque se montant à l'avant sur pare-chocs ou à l'arrière sur la plage d'orientation de l'attelage traîné. Toutefois, il peut être monté sur les différents points d'accrochage de la bielle de 3° point;
- d'un attelage traîné anticabreur en coexistence avec l'attelage 3 points;
- de chaîne antichoc pour rigidification d'attelage 3 points;
- d'un tirant à manivelle;
- d'une poulie de battage à deux positions.

Ses caractéristiques :

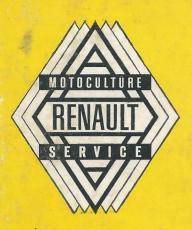
a) Régime poulie : 1 300 tr/mn pour un régime de 1 000 tr/mn à la prise de force arrière.

b) Poulie : diamètre : 230 mm; largeur : 160 mm.



Les attelages et les accessoires équipant le RENAULT 385 ont été étudiés par les Services Techniques en collaboration étroite avec les bureaux d'études des constructeurs de machines agricoles, afin d'avoir un véritable ensemble "TRACTEUR - OUTILS" répondant à toutes les exigences particulières de l'agriculture.

La gamme d'outils s'adaptant au RENAULT 385 fait l'objet d'une documentation spéciale.



Division du Matériel Agricole
Régie Nationale des Usines RENAULT
8-10, av. Emile-Zola, BILLANCOURT (Seine)
Tél. MOL. 52-00 - Inter.: MOL. 26-00
Télégr. RENOFER-PARIS. R.C. Seine 55.B.8.620
N° d'Ent. 261.75012.9001