

tracteurs

RENAULT

régie nationale



R. 7053

guide d'utilisation
et

d'entretien

N.E. 873



Manuel Tracteur

Monsieur,

Nous vous remercions d'avoir arrêté votre choix sur le tracteur RENAULT type R 7053, lequel sera pour vous un précieux serviteur.

Il a été conçu pour fournir un travail puissant et efficace tout en restant économique.

Nous sommes certains qu'il vous rendra pendant de longues années un service digne de la confiance que vous avez mise en lui.

Le but de ce livret est de donner quelques conseils pratiques d'utilisation et d'entretien.

Dans les premières pages est condensé tout ce qu'il vous faut savoir pour prendre votre tracteur en main.

Tous les renseignements que contient ce livret, vous les trouverez facilement en consultant soit l'index alphabétique, soit la table des matières.

Si vous désirez une documentation complémentaire ou si vous avez besoin d'un technicien expérimenté, ayez recours à votre Agent RENAULT



qui connaît parfaitement le matériel que vous utilisez ;
vous êtes assuré de sa compétence et de son dévouement.
N'hésitez pas à le consulter...

Livré le.....
 à M.....
 Adresse.....

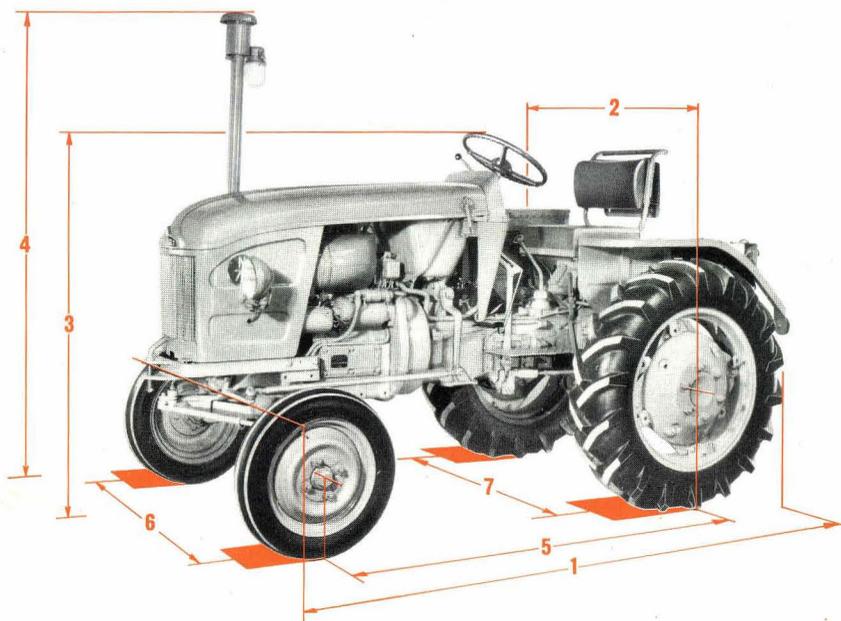
TRACTEUR Type R 7053

Modèle : N 73 - V 73.
 N° de châssis (voir page 61).....
 N° de moteur (voir page 61).....
 Équipement d'injection { Marque.....
 { N° de pompe.....
 N° de clé de contact.....

Signature de l'Agent,

	Pages		Pages
A — Accumulateurs	32	Installation électrique	
Allumage (contact)	7	(schéma)	55 et 56
Antigel (pneumatiques)..	15	L — Lampes (caractéristiques)	57
Attelages.....	18	Lampes (remplacement).	41
Avertisseur	7	Lestage	14
B — Batterie (accumulateurs).	32	M — Manille avant	17
Bielle de direction (réglage)	34	Masses d'alourdissement	17
Boîte de vitesses.....	53	Mécanisme	53
C — Capacités.....	5 et 15	Moteur (caractéristiques)	52
Caractéristiques diverses	52	Moteur (mise en marche)	10
Caractéristiques (généralités)	4	Moteur (arrêt)	13
Changement de vitesse..	6	N — Niveau (huile)	8
Chape d'attelage	21	P — Phares (commutateur) ..	7
Combustible (remplissage)	8	Phares (réglage).....	44
Commandes	6	Phare arrière	42
Compteur d'heures	60	Planche de bord	6
Conduite	12	Pneumatiques (entretien)	47
Courroie de ventilateur..	32	Pneumatiques	
Cric	27	(gonflement) ...	5 et 47
Culbuteurs (réglage) ...	33	Pneumatiques (lestage)..	14
D — Débrayage (réglage)	36	Pont arrière	53
Démarrure.....	35	Poulie de battage	25
Différentiel	23 et 53	Prise de courant pour remorque	43
Direction (réglage).....	34	Prise de force	24
Dossier sur aile	48	Prises de pression hydraulique.....	26 et 27
Dynamo	35	Protection contre le froid	15
E — Éclairage	7	R — Refroidissement	45
Embrayage	36 et 53	Relevage hydraulique	
Entretien	32 et 58	25 et 46	
Équipement électrique (caractéristiques).....	57	Rigidification d'attelage .	23
Équipement électrique (schéma)	55 et 56	Rodage.....	60
F — Filtre à air	37	Roues	46
Filtres à combustible ...	38	S — Siège (réglage)	48
Filtre à huile	39	Stockage (combustible et huile)	49
Freins	40	T — Tirant à manivelle	21
Freins de parcage	11	Tracteur (mise en route).	11
G — Garantie	61	Tracteur (arrêt)	13
Graissage (voir schéma fin de notice) et	41	Triangulation d'attelage .	21
H — Huile (niveau)	8	U — Utilisation	8
I — Identification	61	V — Ventilateur (courroie) ...	32
Incidents de fonctionnement	50	Voies variables	27

GÉNÉRALITÉS



	Normal	Vigneron
Longueur hors tout (1).....	2,72 m	2,44 m
Largeur hors tout (2).....	1,50 à 2,03 m	0,92 à 1,42 m
Hauteur au volant (3).....	1,48 m	1,20 m
Hauteur hors tout (4).....	1,84 m	—
Empattement (5).....	1,66 m	1,61 m
Voie avant variable (6).....	1,00 à 1,58 m	0,68 à 1,12 m
Voie arrière variable (7).....	1,10 à 1,80 m	0,60 à 1,20 m
Garde au sol mini.....	0,37 m	0,31 m
Diamètre extérieur de braquage { voie mini ..	5,80 m	4,60 m
(sans freinage) { voie maxi ..	6,60 m	5,20 m
Poids avec pneus AR lestés à 75 % (sans accessoire, ni alourdissement)	1.185 kg	1.185 kg
Poids maxi autorisé « tracteur isolé »	1.880 kg	1.870 kg
Poids total maxi autorisé « tracteur et remorque traînée » (sous réserve d'une installation de freinage)	5.380 kg	5.370 kg

GÉNÉRALITÉS

Capacité :

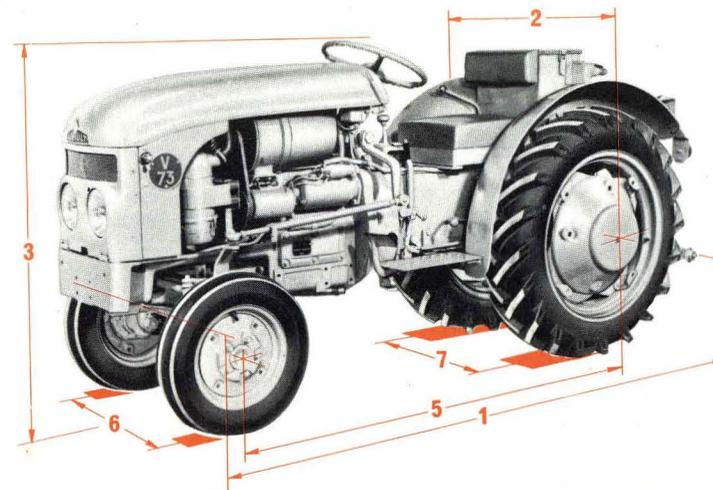
Réservoir à combustible (fuel oil domestique agricole) } Normal ..	28 litres
Vigneron ..	23 litres
Carter-moteur (huile).....	Maxi..... 4,8 litres
	Mini
	3,5 litres
Filtre à air (huile)	0,4 litre
Boîtier de direction	0,33 litre
Relevage hydraulique (ensemble du circuit)	6 litres
Carter de mécanisme } boîte-pont	7 litres
par barbotin	1,3 litre
Boîtier de poulie de battage	0,5 litre.

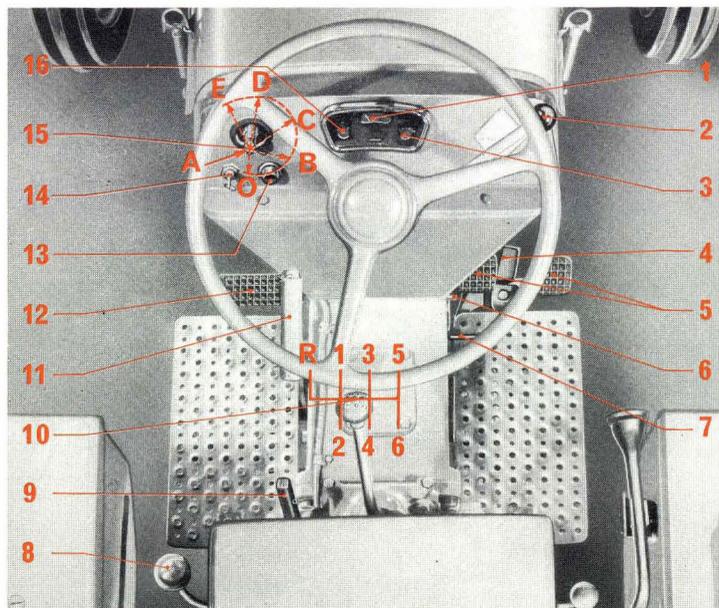
Pression de gonflement :

TRACTEURS	ROUES	PNEUMATIQUES	PRESSION DE GONFLEMENT en kg-cm ²	
			mini en labour	maxi sur route
NORMAL	AV (300 D — 15 déport 40/50)	4,00 — 15	1,75	1,75
	AR W 7 — 24	9 — 24 8 — 24	0,85 1 à 1,1	1,4 1,6
VIGNERON	AV (300 D — 15 déport 20/30)*	4,00 — 15*	1,75	1,75
	(2,50 C — 12 déport 32/41)	4,00 — 12	2	2
	AR W 7 — 24	9 — 24* 8 — 24	0,85 1,1 à 1,25	1,4 1,6

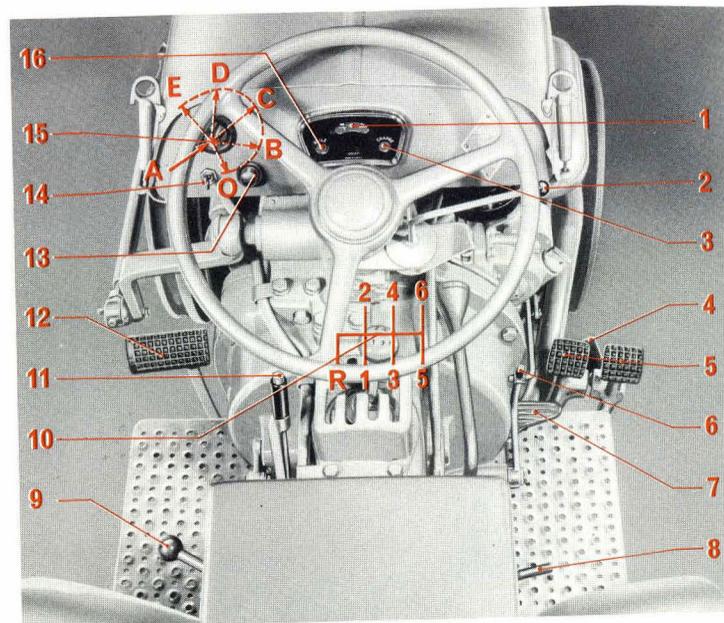
* Sur demande seulement.

Nota : Les pressions sont données à titre indicatif ; consultez votre Agent qui vous indiquera la pression de gonflement de vos pneumatiques en fonction de la marque, de la monte de pneu, de l'équipement de votre tracteur et de son utilisation.





1. **Thermomètre de culasse.**
2. **Manette de commande d'accélérateur.**
3. **Feu témoin de charge** (voyant vert).
Voir chapitre « CONDUITE » p. 12.
4. **Loquet d'accouplement des pédales de frein.**
Sur route les deux pédales de frein doivent obligatoirement être accouplées.
5. **Pédales de frein droite et gauche.**
6. **Levier d'arrêt du moteur.**
Commande de « stop ».
7. **Pédale d'accélérateur.**
8. **Blocage du différentiel.**
Voir chapitre « ÉQUIPEMENT » p. 23.
9. **Levier de commande de prise de force AR.**
Voir chapitre « ÉQUIPEMENT » p. 24.
10. **Levier de changement de vitesse.**
Les positions correspondant aux différents rapports de vitesse sont indiquées sur la boule du levier. Sur **tracteur normal**, pour les 1^{re}, 2^e, 3^e et 4^e vitesses, aucune pression particulière n'est à exercer ; pour passer les 5^e et 6^e vitesses, exercer une pression sur la droite et passer la vitesse. Pour la marche arrière, soulever le levier et engager la vitesse.
11. **Frein à main** (parcage).
Appuyer sur les pédales de frein (le loquet d'accouplement doit être engagé) et tirer vers soi le levier d'immobilisation.

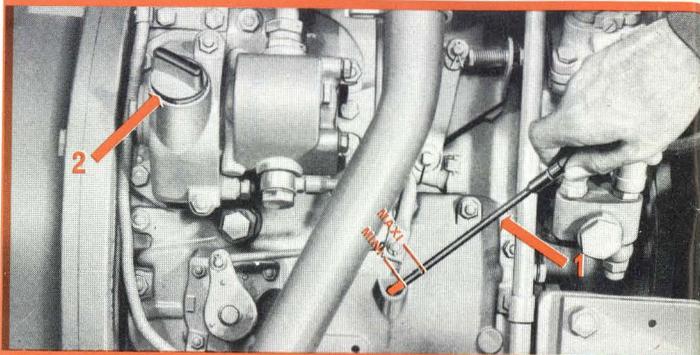


12. **Pédale de débrayage.**
13. **Contacteur de démarreur.**
14. **Contacteur général à clé.**
Il vous a été remis 2 clés de contact à la livraison de votre tracteur, ne les laissez pas attachées ensemble, mais placez-en une en lieu sûr où vous pourrez la retrouver le cas échéant. Si vous avez perdu vos clés relevez leur numéro gravé sur le contacteur général afin de pouvoir en commander un nouveau jeu à votre Agent.
15. **Commutateur d'éclairage et avertisseur.**
Les différents éclairages sont obtenus en tournant la manette dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.
Éclairage de ville :
Feux de position : manette position B.
Feux de croisement : manette position C.
Éclairage de route :
Feux de route : manette position E.
Feux de croisement : manette position D.
A chaque position de la manette correspond un léger verrouillage, ne pas rester dans une position intermédiaire.
Avertisseur :
Il est commandé par une légère pression sur le bouton A situé au centre de la manette.
16. **Feu témoin de pression d'huile** (voyant rouge).
Voir chapitre « CONDUITE » p. 12.

VÉRIFICATIONS ET OPÉRATIONS PRÉLIMINAIRES

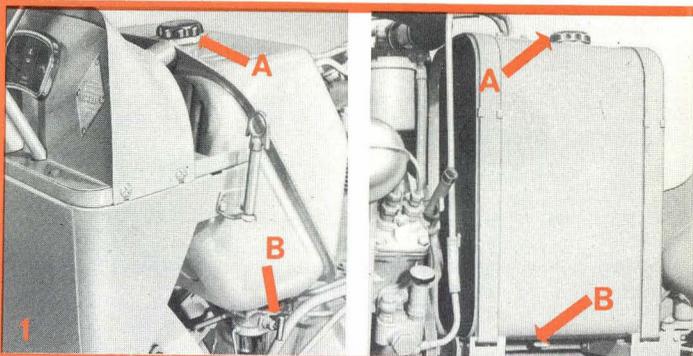
A effectuer avant
la mise en route.

- **Le niveau d'huile dans le carter moteur :**
Il doit être compris entre les repères MINI et MAXI indiqués sur la jauge.
- Ne pas dépasser ce repère, un niveau supérieur provoquerait un encrassement anormal du moteur.



1. Jauge d'huile.
2. Orifice de remplissage d'huile.

- **Le niveau d'huile dans le filtre à air.**
- **La quantité de combustible.**
Éviter d'aller jusqu'à vider complètement le réservoir car il serait alors nécessaire de purger le système d'injection.

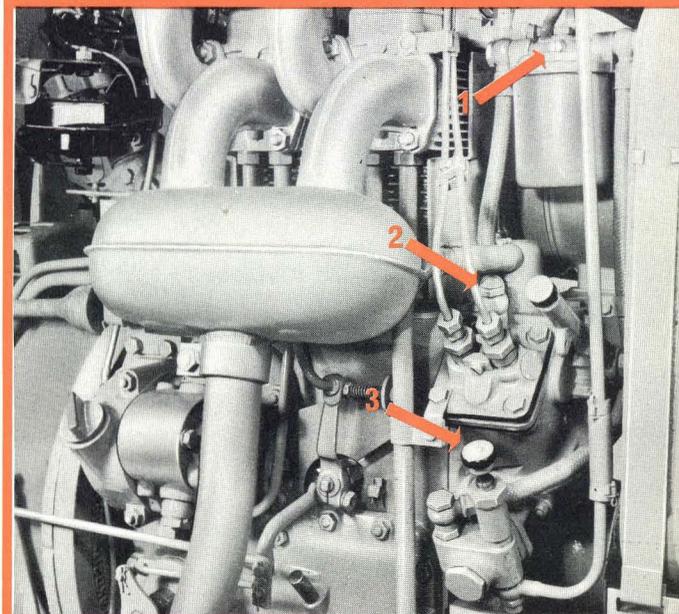


1. **Tracteur normal.**
 - A. Orifice de remplissage de combustible.
 - B. Robinet de combustible sur godet de décantation.
2. **Tracteur vigneron.**
 - A. Orifice de remplissage de combustible.
 - B. Vis de purge.

- **Le robinet de combustible ouvert** (sur tracteur normal).
- **Le levier de changement de vitesse au point mort.**
- **Le levier de commande de prise de force au point neutre.**
- **Le gonflement des pneus :**
(voir chapitre « CARACTÉRISTIQUES »).

PURGE DE L'AIR

Si le tracteur a été immobilisé pendant plusieurs jours ou après un démontage du filtre à combustible, ou encore lorsqu'on a totalement épuisé le réservoir, procéder à une purge de l'air.



1. Vis de purge (sur filtre à combustible).
2. Ecrou-raccord d'alimentation.
3. Pompe à main.

a) Filtre à combustible :

S'assurer que le robinet de combustible situé sur la partie supérieure du godet de décantation sous réservoir est ouvert (**pour tracteur normal**).

Desserrer la vis de purge d'air (1) sur le filtre.

Manœuvrer la pompe à main (3) après desserrage du bouton moleté. Dès que le combustible sort sans bulle d'air, serrer la vis de purge (1).

b) Canalisation d'alimentation de la pompe d'injection :

Débloquer l'écrou-raccord d'alimentation (2) de la pompe d'injection. Manœuvrer la pompe à main (3) jusqu'à ce que le combustible s'écoule sans bulle d'air et resserrer l'écrou-raccord (2).

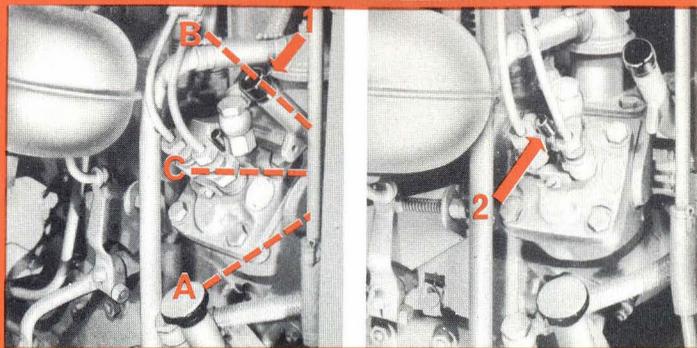
c) Pompe d'injection.

Manœuvrer une dizaine de fois le levier de commande de la pompe d'injection (voir fig. page 10) sur toute sa course (ce dernier porte à son extrémité un bouton qu'il faut tirer et tourner pour sortir un ergot de son logement).

Vérifier les raccords du circuit.

MISE EN MARCHÉ DU MOTEUR

1. Levier de pompe d'injection.
 - A. Position décompression.
 - B. Position marche.
 - C. Position arrêt.
2. Bouton « Surcharge ».



— Mettre à la position haute (marche) le levier de la pompe d'injection et tourner le bouton de son extrémité pour le maintenir dans cette position.

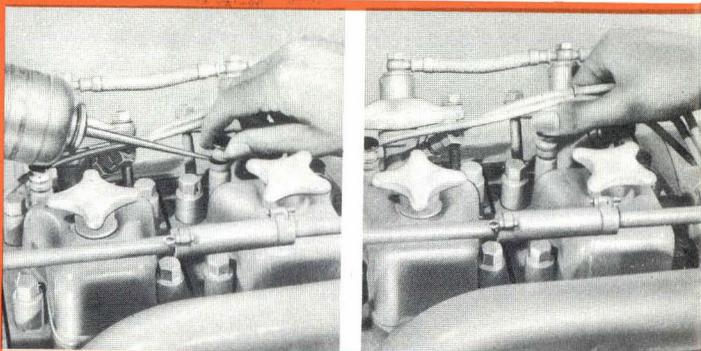
— Ramener la manette d'accélération à fond sur vous (pleine charge).

— Enfoncer le bouton « surcharge » sur la pompe d'injection.

— Introduire et tourner la clé du « contacteur général » d'un quart de tour (sens des aiguilles d'une montre).

— Appuyer sur le contacteur de démarreur et le laisser revenir dès les premières explosions.

Si le moteur n'est pas parti, ne pas appuyer sur le contacteur de démarreur plus de 5 secondes consécutives, ménager vos accumulateurs ; attendre environ 10 secondes avant de solliciter à nouveau le démarreur. Si après plusieurs essais le moteur n'est pas parti, en rechercher la cause (voir « INCIDENTS DE FONCTIONNEMENT »).



Démarrage par temps froid :

Mettre la manette d'accélération à la position « pleine charge ».

Appuyer sur le bouton « surcharge ».

Pomper le combustible à deux ou trois reprises en agissant sur le levier de la pompe d'injection course entière (tourner le bouton de son extrémité pour dégager le doigt de positionnement).

MISE EN MARCHÉ DU MOTEUR

(Suite)

Tourner le moteur à la main de quelques tours en maintenant le levier en position « décompressé » (A).
Replacer le levier en position haute « marche » (B).

Au-dessous de -5°C , il est recommandé d'introduire dans la culasse, par le godet prévu à cet effet (fig. précédente) un mélange 2/3 gas-oil, 1/3 d'huile moteur ; soulever le bouchon pour remplir le godet et appuyer dessus pour que le mélange s'écoule dans la culasse ; on introduit ainsi 7 cm^3 .

Pour faciliter le démarrage, appuyer sur la pédale de débrayage.

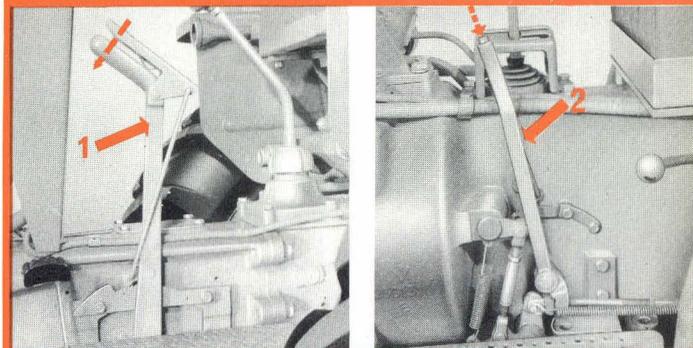
Si après trois ou quatre essais de mise en route le moteur n'est pas parti, introduire à nouveau, par le godet sur culasse, 4 cm^3 seulement du mélange gas-oil-huile.

Pour assurer de bons départs par temps froid, les batteries doivent faire l'objet de soins particuliers.

IMPORTANT : Après un démarrage à froid, laisser tourner le moteur au régime moyen pendant 2 à 3 minutes. Ensuite le moteur peut être utilisé en charge. Ne pas emballer le moteur à vide sous prétexte d'accélérer son réchauffage.

MISE EN ROUTE DU TRACTEUR

Desserrer le frein de parcage (appuyer fortement sur les pédales de frein) ; pour le **modèle normal**, rapprocher les deux parties mobiles de la poignée du levier de frein d'immobilisation ; pour le **modèle vigneron**, appuyer sur le bouton à l'extrémité du levier de frein d'immobilisation ; amener le levier vers l'avant.



FREIN A MAIN

1. Tracteur normal.
2. Tracteur vigneron.

Aux champs et sur route, dès le départ, le levier de changement de vitesse doit être mis à la position correspondant à la vitesse choisie pour l'exécution du travail ; **ne jamais changer de vitesse le tracteur étant en marche.**

CONDUITE

Elle ne présente aucune difficulté particulière. Surveiller les appareils de contrôle de la planche de bord :

Dès que le contact est mis, les voyants rouge et vert s'éclairent.

En marche normale :

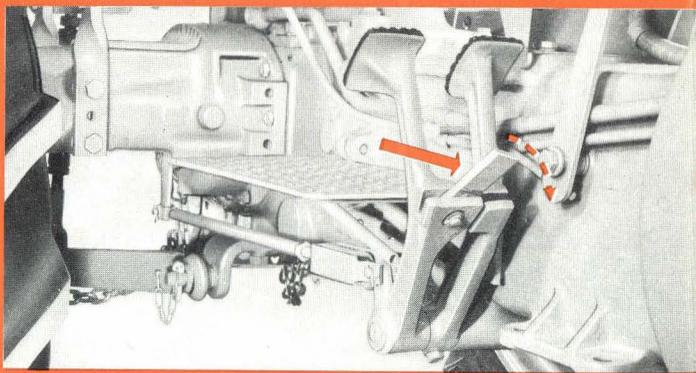
— Si le feu témoin de pression d'huile s'éclaire (voyant rouge) arrêter immédiatement et se reporter au chapitre « INCIDENTS DE FONCTIONNEMENT ».

— Si le feu témoin de charge (voyant vert) s'éclaire, vérifier la courroie de dynamo, si son état est normal, il y a présomption d'avarie à la dynamo ou au régulateur de tension, faire vérifier immédiatement ces appareils par votre Agent.

— L'aiguille du thermomètre se trouve à la position normale ; si elle passe à la position danger, elle déclenche l'avertisseur sonore. Arrêter immédiatement et se reporter au chapitre « INCIDENTS DE FONCTIONNEMENT ».

Aux champs : Vous tournerez très court en appuyant sur la pédale qui commande le frein de la roue intérieure au virage ; il vous sera possible de freiner les deux roues en mettant le pied à la fois sur les deux pédales.

Sur route : Les deux pédales de frein doivent obligatoirement être accouplées.



LOQUET
D'ACCOUPLLEMENT
DES PÉDALES DE FREIN

Dans une descente, ne mettez jamais le levier de changement de vitesse au point mort mais passez sur la vitesse inférieure, qui assure un freinage moteur efficace.

Avant d'effectuer une marche AR, relever l'outil et ramener à la position neutre le levier de commande de prise de force, car le mécanisme entraîné par celle-ci risquerait d'être endommagé.

QUELQUES RECOMMANDATIONS

— Ne pas utiliser la pédale de débrayage comme repose-pied.

— Tout bruit anormal doit être analysé immédiatement : arrêter pour en diagnostiquer la cause et y remédier sans retard.

**ARRÊT
DU TRACTEUR**

Pratiquer comme pour un véhicule ordinaire en ramenant la manette des gaz au ralenti et en débrayant quand le tracteur est presque arrêté ; ensuite mettre le levier de changement de vitesse au point mort.

Serrer le frein de parcage (appuyer sur les pédales de frein après les avoir accouplées et tirer vers soi le levier d'immobilisation).

Nous vous conseillons, même dans le cas d'un arrêt de courte durée, d'arrêter votre moteur et d'enclencher la **première vitesse** si vous êtes en montée, la **marche arrière** si vous êtes en descente.

**ARRÊT
DU MOTEUR**

Pour arrêter le moteur, ramener la manette de commande des gaz « position ralenti » ; sur le **modèle normal** appuyer sur la tige commandant le « STOP » ; située en bas et à droite du support de planche de bord (ne pas arrêter le moteur en fermant le robinet sous réservoir à combustible) ; sur le **modèle vigneron**, tirer sur le levier formé par le prolongement de la pédale d'accélérateur, il commande le « STOP ». Tourner sens inverse d'horloge la clé du contacteur général.

Nota. — Après une longue marche à pleine charge, laisser tourner le moteur à vide, à régime réduit pendant deux ou trois minutes, avant de l'arrêter. Le signal sonore après l'arrêt n'a aucune signification.

Pour un arrêt de longue durée, ramener le levier de pompe d'injection en position moyenne (arrêt) (voir fig. page 10) et sur le **modèle normal** fermer le robinet de combustible.

**APRÈS L'ARRÊT
DU MOTEUR**

Dès que le moteur est suffisamment refroidi : Remédier éventuellement aux anomalies et aux défauts d'étanchéité constatés pendant la marche (voir chapitre « INCIDENTS DE FONCTIONNEMENT »).

Effectuer en temps utile les petits travaux d'entretien (voir chapitre « ENTRETIEN »).

Compléter le plein du réservoir pour éviter les condensations.

Si le moteur doit rester inutilisé pendant un temps assez long il pourra se produire des condensations de vapeur d'eau sur la paroi des cylindres, ce qui risque d'entraîner la formation de rouille sur les segments.

Afin d'éviter cet inconvénient, il est recommandé d'introduire dans chaque cylindre de l'huile anticorrosion (huile moteur) en remplissant à moitié le godet sur culasse. Appuyer sur le bouton du godet et en même temps faire effectuer au moteur quelques tours avec la manivelle.

ATTENTION. — Ne pas dépasser la quantité indiquée.

PAR TEMPS FROID

Accumulateurs :

Vérifier soigneusement la charge de vos accumulateurs ; ne pas les laisser geler.

- Une batterie bien chargée gèle à -32° C ;
- Une batterie à demi chargée gèle à -20° C ;
- Une batterie « à plat » (densité de l'électrolyte 20° Baumé) gèle à -10° C.

(Voir chapitre « ENTRETIEN »).

Graissage :

N'hésitez pas à vidanger le moteur pour remplacer l'huile d'été par une huile plus fluide. Se reporter au tableau de graissage inséré à la fin du Guide.

LESTAGE DES PNEUS ARRIÈRE A L'EAU OU AVEC UNE SOLUTION ANTIGEL

L'adhérence des pneus sur le sol en terrain gras, et, par suite, la puissance de traction, sont fonction du poids du tracteur, d'où l'intérêt de lester les pneus arrière à l'eau.

En toutes saisons les tracteurs sont livrés avec les roues arrière remplies à 75 % de la capacité totale d'une solution antigel assurant une protection jusqu'à -20° C.

Le remplissage peut être porté à 95 %, toutefois nous recommandons le remplissage à 75 % qui permet de conserver à la suspension l'élasticité due aux pneumatiques.

Si, à la suite d'accident de pneus ou de remplacement, vous avez à lester une roue, les renseignements nécessaires sont donnés ci-après :

Lestage :

1. Mettre l'essieu arrière sur cales et placer la valve en haut.
2. Retirer l'embout démontable de la valve et laisser s'échapper l'air sous pression.
3. Dans le cas de lestage avec raccord spécial, visser celui-ci sur la valve et tirer le tube vers l'extérieur jusqu'à sentir une légère résistance pour un lestage à 75 %. Pour un lestage à 95 %, pousser à fond le tube à l'intérieur jusqu'à ce qu'il touche la chambre à air puis le reculer légèrement.
4. Brancher le tuyau d'eau, remplir jusqu'à ce que l'eau s'écoule (pour un lestage sans raccord spécial, débrancher de temps en temps afin de permettre à l'air de s'échapper).

LESTAGE DES PNEUS ARRIÈRE

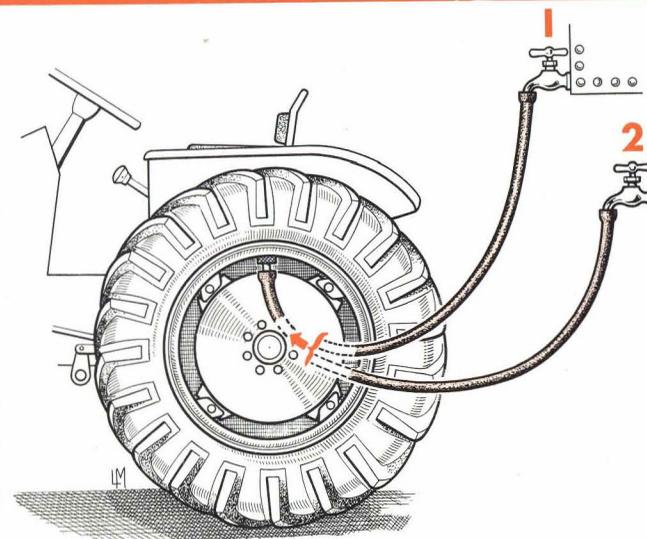
(Suite)

5. Retirer le raccord spécial complet (pour un lestage à 95 % boucher aussitôt avec le doigt).

6. Remettre en place la pièce démontable de la valve.

7. Retirer le bouchon de valve et compléter le gonflage à l'air jusqu'à 2 kg afin que le talon du pneu prenne bien sa place sur la jante, puis dégonfler légèrement jusqu'à obtenir la pression d'utilisation.

8. Visser le bouchon de valve.



1. Réservoir en charge (mélange eau et chlorure).
2. Arrivée d'eau sous pression.

Capacité d'un pneu 8 — 24	$\left\{ \begin{array}{l} \text{à } 75 \% \dots\dots\dots 44 \text{ l.} \\ \text{à } 95 \% \dots\dots\dots 56 \text{ l.} \end{array} \right.$
rempli d'eau ou de solution antigel	
Capacité d'un pneu 9 — 24	$\left\{ \begin{array}{l} \text{à } 75 \% \dots\dots\dots 60 \text{ l.} \\ \text{à } 95 \% \dots\dots\dots 76 \text{ l.} \end{array} \right.$
rempli d'eau ou de solution antigel	

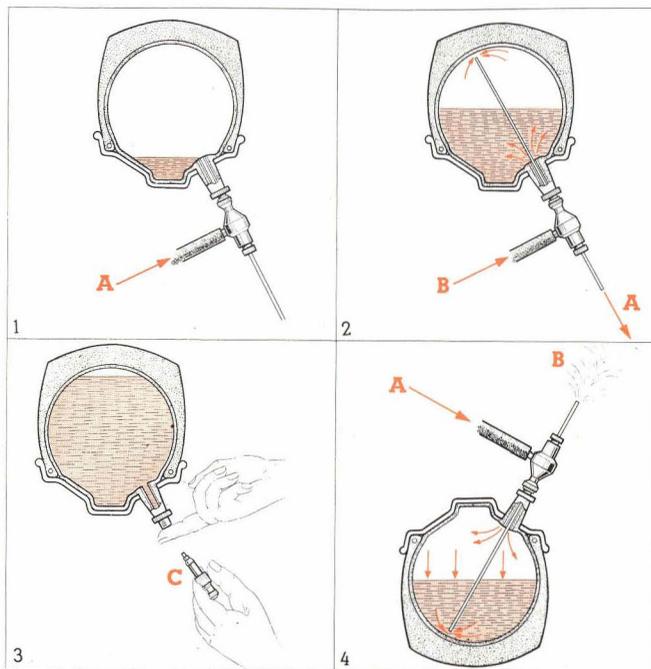
Pour protéger jusqu'à -20° C ajouter à 85 litres d'eau 30 kg de chlorure de calcium, la densité de la solution doit être de 1,15 à 1,20 ; si nécessaire compléter le remplissage avec une solution préparée dans les mêmes proportions.

Cette solution antigel est récupérable, elle n'est pas utilisable pour un radiateur et elle est dangereuse pour les animaux de la ferme.

Ne jamais utiliser d'antigel pour radiateur dans un pneu.

LESTAGE DES PNEUS ARRIÈRE

(Suite)



Avec raccord spécial
(A. Air. B. Eau. C. Embout démontable.)

1. Remplissage à 75 %.
2. et 3. Remplissage à 95 %.
4. Vidange.

Vidange des chambres

(pour réparer ou délester le tracteur) :

1. Mettre l'essieu arrière sur cales et placer la valve en bas.
2. Retirer l'embout démontable de la valve et laisser l'eau s'écouler.
3. Pour évacuer l'eau restant à la partie inférieure du pneu, placer sur l'embout de la valve un tuyau flexible et remettre l'embout en place en introduisant le tuyau dans la valve.
4. Gonfler légèrement pour créer une pression interne ; dévisser l'obus intérieur de la valve sans enlever l'embout, l'eau restante sort immédiatement.
5. Retirer l'embout pour enlever le tuyau flexible puis le revisser avec son obus.

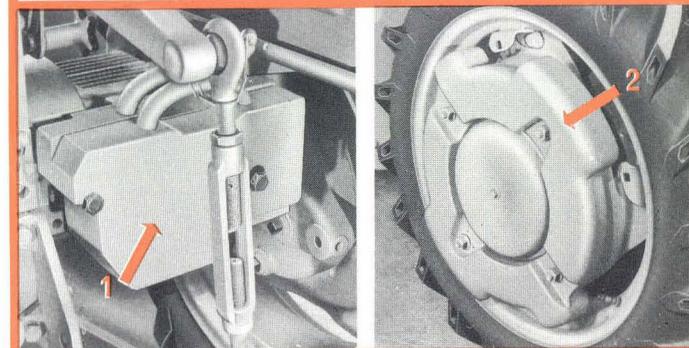
On peut également se servir du raccord spécial utilisé pour le remplissage à l'eau. Il suffit simplement d'opérer comme pour un remplissage à 95 % mais la valve en bas et de brancher une arrivée d'air comprimé au lieu et place du branchement d'eau.

LESTAGE

(Suite)

Masses d'alourdissement (sur demande).

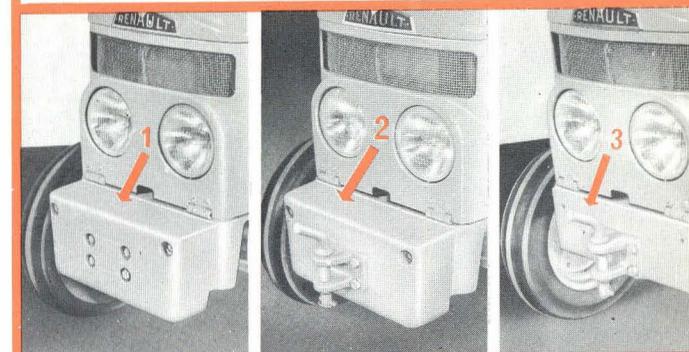
Pour le labour dans des terrains glissants, afin d'augmenter l'adhérence, des masses d'alourdissement se fixent avec une grande facilité de chaque côté des trompettes de roues arrière sur **modèle normal** et dans les voiles de roues arrière sur **modèle vigneron**. Ces dernières se trouvent à l'extérieur en voie étroite et à l'intérieur en voie large comme l'indique la figure. Le changement de voie ne nécessite pas le démontage des masses.



MASSES D'ALOURDISSEMENT AR.

1. Sur tracteur normal.
2. Sur tracteur vigneron.

Afin d'augmenter l'adhérence des roues directrices et d'éviter le cabrage dans les travaux lourds, une masse d'alourdissement est prévue (sur demande) à l'avant du tracteur **type vigneron** : elle sert également de pare-chocs.



SUR TRACTEUR VIGNERON

1. Masse d'alourdissement AV.
2. Manille et masse AV.
3. Manille AV.

NOTA. — En travaux superficiels ou lorsque l'adhérence du sol est suffisante, il est préférable de démonter les masses d'alourdissement.

Sur **modèle vigneron**, sur demande, **une manille** peut être montée soit sur la masse d'alourdissement, soit sur la face avant du tracteur.

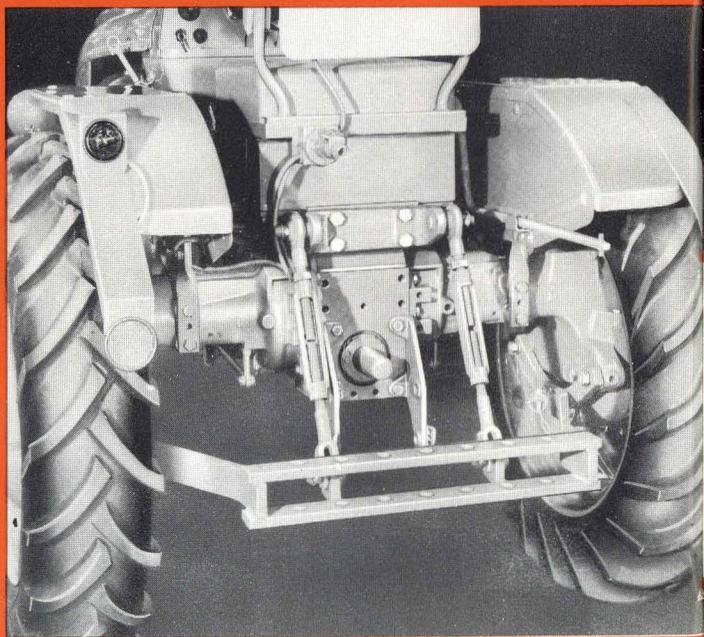
ATTELAGES

Les différents attelages dont peuvent être équipés les tracteurs RENAULT permettent l'emploi des outils nécessaires à une bonne exploitation.

L'attelage « 3 points » à le point d'attache des bielles de traction au droit de l'axe des roues arrière.

Attelage traîné :

Pour tracteur sans relevage hydraulique.
Composé d'un cadre d'attelage comportant sept trous de positionnement permettant un réglage horizontal et deux tirants réglables donnant une possibilité de réglage vertical.



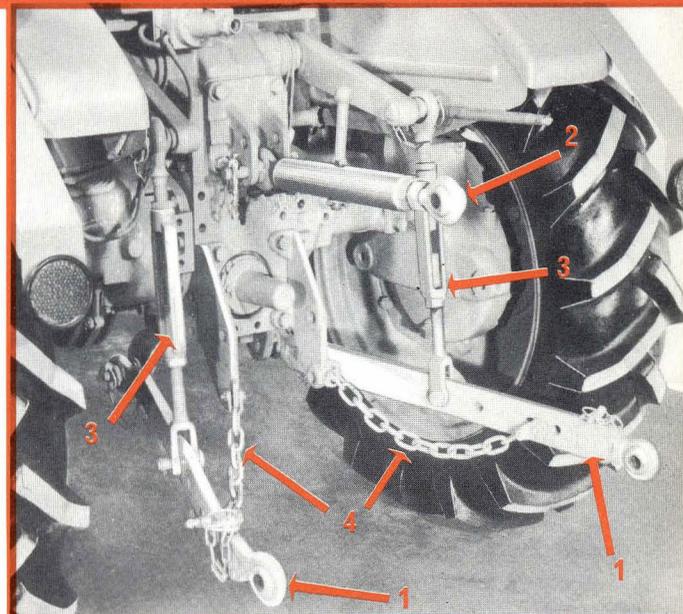
Attelage « Traîné ».

Attelage « 3 points » :

Pour tracteur avec relevage hydraulique.
Il comprend : deux bielles de traction à rotules (1), une bielle télescopique de poussée réglable (2), qui peut occuper deux positions libres ou une position rigide suivant l'utilisation, (constituant un troisième point pris sur le couvercle arrière du carter de relevage hydraulique), deux tirants de relevage (3) reliés aux bras de relevage hydraulique, deux chaînes de débattement (4).

ATTELAGES

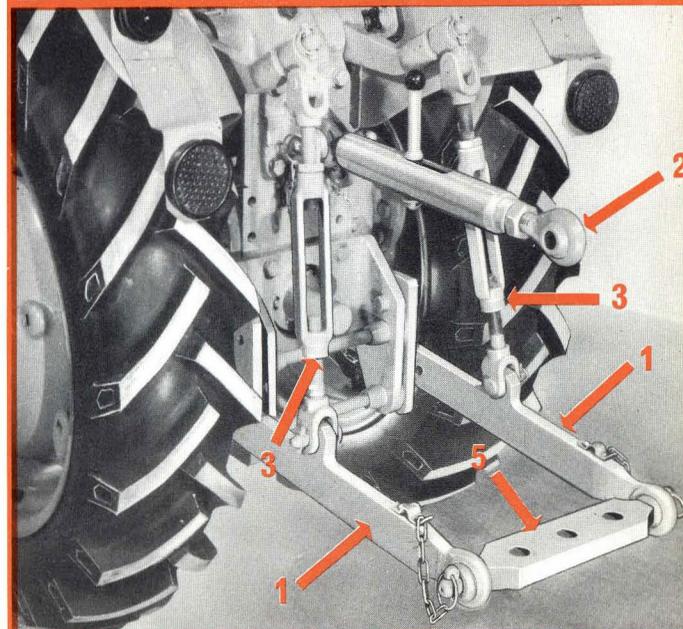
(Suite)



Attelage « 3 points » (flottant).

Attelage « 3 points » vigneron :

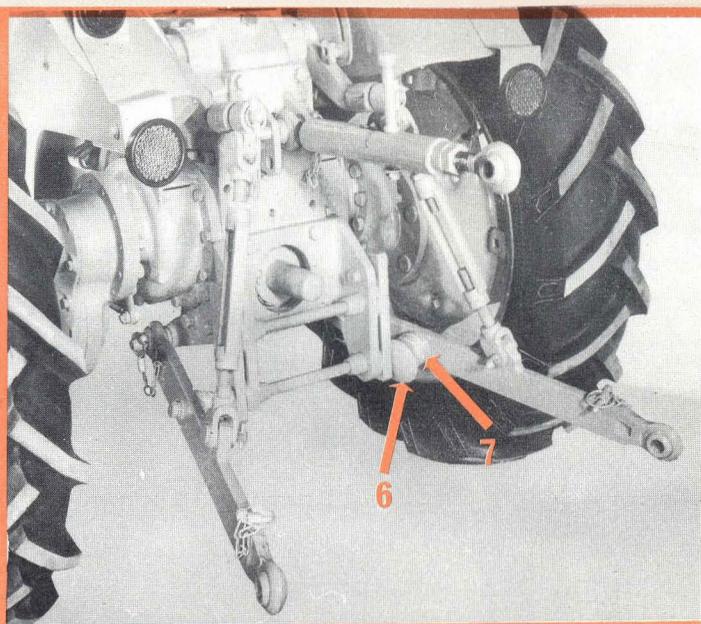
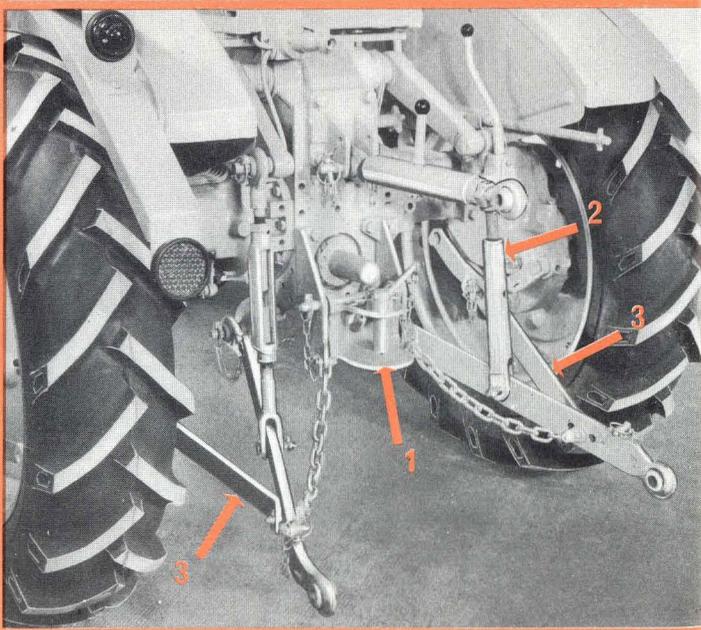
Il comprend en plus de l'attelage normal, une traverse plate (5) ; deux plots de rigidification latérale (6) remplacent les chaînes de débattement.



Attelage « Vigneron » voie étroite.

ATTELAGES

(Suite)

Attelage « Vigneron »
voie large (triangulé).Attelage « 3 points »
avec accessoires.

ATTELAGES

(Suite)

Chape d'attelage.

Sur demande une chape d'attelage (1) avec broches se monte à l'arrière du tracteur permettant ainsi d'effectuer divers remorquages.

NOTA. — Au cas où la largeur d'un instrument remorqué dépasserait 2,50 m, le tracteur doit porter à l'avant et à sa partie supérieure un panneau carré portant en blanc sur fond noir la lettre D d'une hauteur de 0,20 m, éclairé dès la chute du jour et visible de l'avant et de l'arrière.

Tirant à manivelle.

Le tirant à manivelle (2) pour attelage « 3 points » permet du siège du conducteur de régler en marche l'aplomb de certains outils portés ; il est monté sur demande.

Triangulation extérieure d'attelage « 3 points »

Pour **modèle normal**

Sur demande une rigidification formée de deux tirants (3) reliant les bielles de traction à rotule aux barbotins de roues AR peut être montée sur le tracteur.

Cette rigidification limite les débattements latéraux de l'attelage « 3 points » ; sur route elle est nécessaire pour le transport d'outils portés.

Au travail elle doit être conservée pour les outils portés utilisant la prise de force AR et pour les outils à forte réaction latérale.

Butées de rigidification latérale (6).

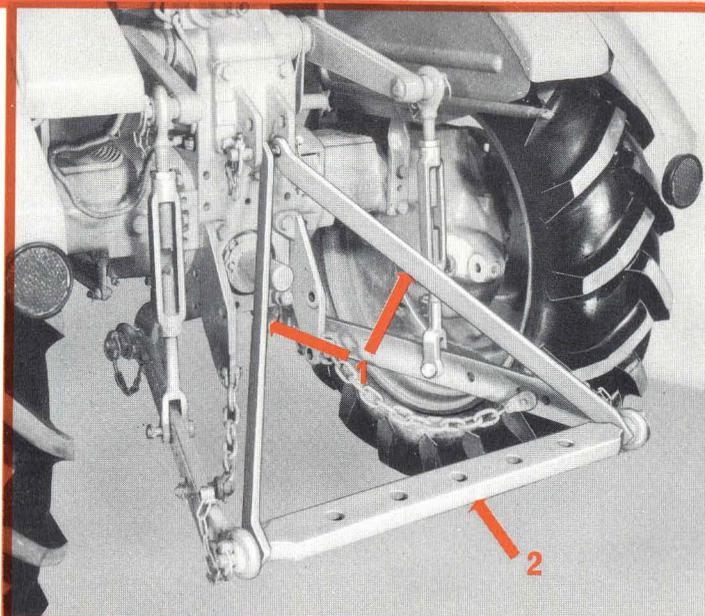
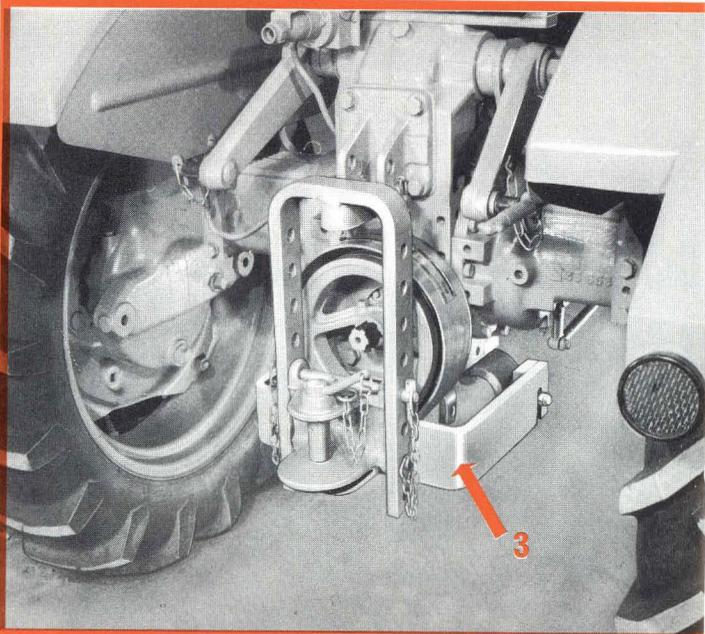
Pour **modèle vigneron**.

Elles sont fixées sur les bielles de traction à rotule ; on diminue le débattement de l'attelage en ajoutant les rondelles (7) entre la butée et la bielle de traction.

Ces butées ne sont utilisables qu'en voie large.

ATTELAGES

(Suite)

Attelage « 3 points »
(triangulé).Attelage « 3 points »
avec selette d'attelage.

ATTELAGES

(Suite)

Rigidification d'attelage.

Pour modèles **normal** et **vigneron**.

Sur demande une triangulation composée de deux tirants (1) et d'une traverse plate (2) peut être montée sur le tracteur.

Elle est fixée d'une part en bout de la traverse plate à l'intérieur des bielles de traction à rotule et d'autre part de chaque côté de l'axe support de bielle de 3^e point.

Elle transforme l'attelage « 3 points » en attelage traîné permettant ainsi l'utilisation des outils traînés.

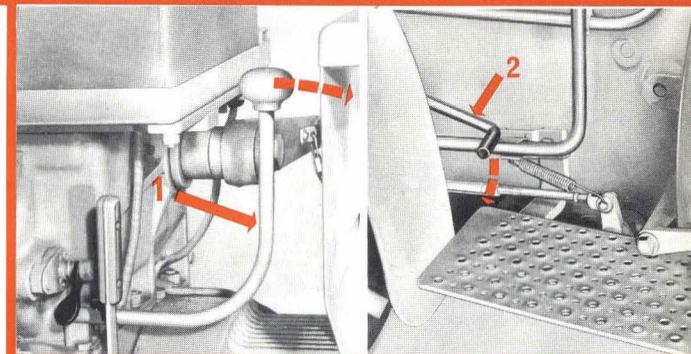
Nous vous conseillons en attelage traîné de démonter les deux tirants de relevage.

Selette d'attelage (3) (sur demande).

Permet, lorsque le tracteur est équipé de la barre de coupe, le montage de la chape d'attelage avec un réglage en hauteur de 6 positions de 5 cm en 5 cm.

BLOCAJE
DU DIFFÉRENTIEL

- BLOCAJE
DE DIFFÉRENTIEL
1. Tracteur normal.
 2. Tracteur vigneron.



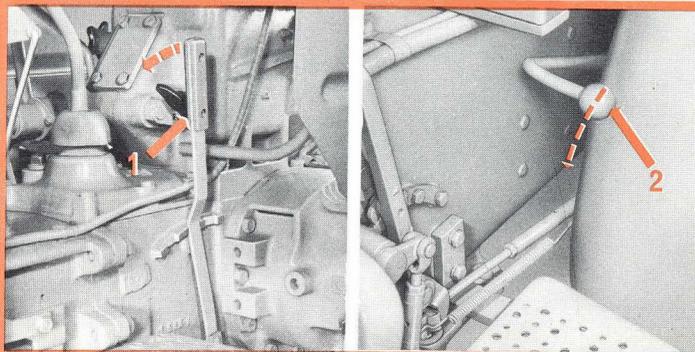
Dans un passage difficile, si une roue patine, il est possible de craboter les deux arbres de roue arrière (pour annuler l'effet du différentiel) à l'aide de la manette située à gauche du siège sur **tracteur normal** ou de la pédale située à droite du carter de mécanisme dans le cas du **tracteur** type **vigneron**. Ce levier étant à rappel automatique en position décrabotée, le maintenir pendant la durée de l'opération. **Cette manœuvre n'est à faire qu'en ligne droite.**

PRISE DE FORCE
ARRIÈRE

Quels que soient les travaux à exécuter, votre tracteur sera toujours un précieux auxiliaire, car il comporte de nombreuses possibilités d'adaptation.

L'emploi de machines tractées entraînées par la prise de force arrière impose une rigidification totale de l'attelage pour éviter toute détérioration des organes.

Il est impératif de se conformer rigoureusement aux prescriptions de montage données par le constructeur de l'outil utilisé.

LEVIER DE COMMANDE
DE PRISE DE FORCE
ARRIÈRE

1. Tracteur normal.
2. Tracteur vigneron.

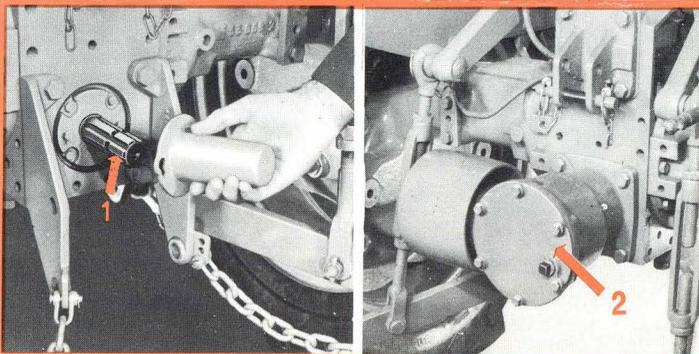
La prise de force arrière est crabotée par un levier placé à gauche du carter de boîte de vitesses.

Il est recommandé, pour les virages de faible rayon, de décrocher la prise de force.

Arrêter toujours la prise de force avant de descendre du tracteur.

L'arbre de sortie à 6 cannelures 1" 3/8 tourne à 543 tr/mn pour un régime moteur de 1 850 tr/mn ; sa hauteur au-dessus du sol est de 0,556 m pour le tracteur normal et de 0,495 m pour le tracteur vigneron.

Quand l'arbre de prise de force n'est pas utilisé, laissez-le toujours recouvert de son bouchon protecteur.



1. Prise de force arrière.
2. Poulie de battage (sur demande).

PRISE DE FORCE
ARRIÈRE

(Suite)

RELEVAGE
HYDRAULIQUE
pour attelage
« 3 points »

Poulie de battage.

Sur demande, une poulie de battage se monte à l'arrière du tracteur sur la prise de force ; elle peut être orientée à droite ou à gauche, permettant ainsi de choisir le sens de rotation.

Pour son entretien (voir schéma de graissage en fin de notice), seul l'opération de « vidange et remplissage » nécessite l'orientation à gauche de la poulie.

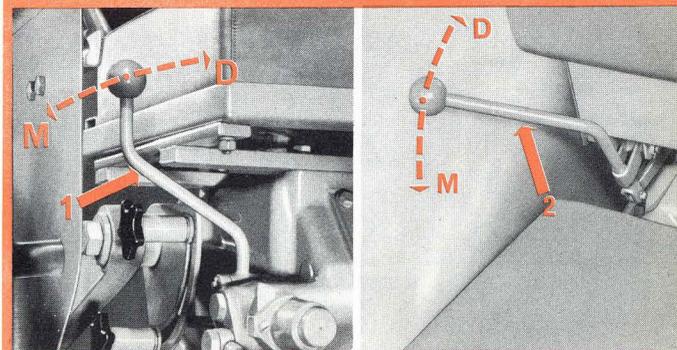
Sur un tracteur à pneus, l'électricité statique engendrée par le travail à la poulie peut être déchargée en reliant le tracteur à la terre au moyen d'une chaîne portant sur le sol ou d'un fil de fer enfoncé dans le sol.

Relevage hydraulique par pompe et vérin :

La pompe a un débit de 8 l/mn à 1.800 t/mn et une pression maximum de 135 kg/cm². Le vérin de 63,5 mm d'alésage et de 95 mm de course, permet un effort maximum de soulèvement à l'extrémité des bielles de traction de 950 kg.

Pour abaisser un outil en position de travail sur **modèle normal**, pousser le levier de commande vers l'avant et sur **modèle vigneron** soulever le levier de commande, le lâcher aussitôt, il reviendra au point neutre automatiquement.

Pour relever l'outil sur **modèle normal** tirer le levier vers l'arrière et sur **modèle vigneron** abaisser le levier, le maintenir en position pendant la durée du relevage.

LEVIER DE COMMANDE
DE DISTRIBUTEUR

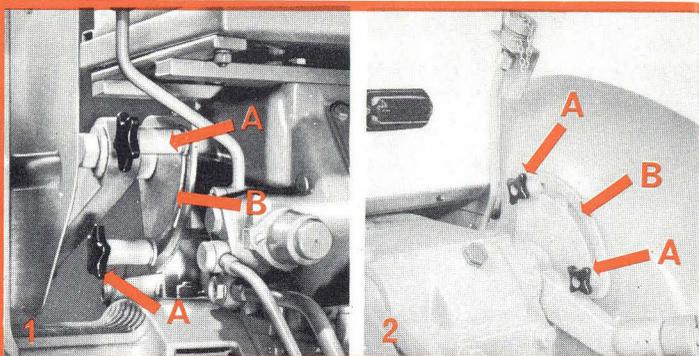
1. Tracteur normal.
2. Tracteur vigneron.

Deux butées réglables (A) se déplaçant sur un secteur mobile (B) permettent de limiter la course de montée ou de descente de l'outil et ainsi de lui faire reprendre toujours la même position.

RELEVAGE
HYDRAULIQUE

(Suite)

Pour déplacer la butée sur le secteur dévisser son extrémité, déplacer l'ensemble et la revisser à la position choisie.

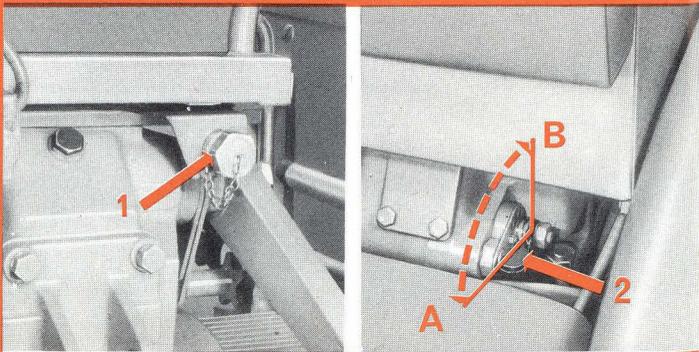
BUTÉE DE LIMITATION
DE COURSE

1. Tracteur normal.
2. Tracteur vigneron.

Sur **modèle vigneron**, une prise extérieure de pression d'huile (1) montée en dérivation sur le distributeur permet la commande à distance des outils qui utilisent une pression hydraulique (charrue, vérin de remorque, cric, etc.). Monter sur demande pour le **modèle normal**.

Pour effectuer le branchement :

- Amener les bras de relevage en position basse maximum.
- Brancher le dispositif hydraulique sur la prise extérieure de pression.
- Remonter la manette d'isolement (2) en position B. Vous pourrez alors commander l'outil adapté en manœuvrant le levier du distributeur.



1. Prise extérieure AR de pression.
2. Manette d'isolement.

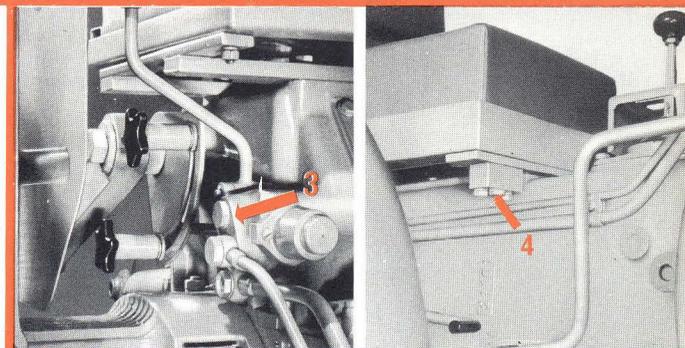
Pour utiliser un asservissement hydraulique monté à l'avant ou au milieu du tracteur, on peut se brancher directement sur le distributeur (3) dans le cas d'un **tracteur normal** ou sur le relais (4) situé sous le côté du siège pour un **tracteur vigneron**.

RELEVAGE
HYDRAULIQUE

(Suite)

PRISE DE PRESSION

3. Distributeur sur tracteur normal.
4. Relais sur tracteur vigneron.

VOIES
VARIABLES

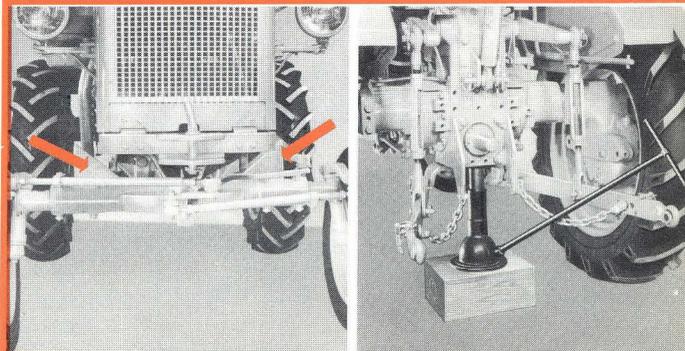
Le changement des voies permet d'adapter le tracteur à tous les travaux que réclament les cultures les plus diverses.

La voie avant est la distance qui sépare, au sol, le milieu des pneus avant.

La voie arrière est la distance qui sépare le milieu des pneus arrière.

Précautions à prendre lors d'un changement de voie :

1. Placer le tracteur sur un sol dur et horizontal.
2. Serrer le frein d'immobilisation (valable seulement pour l'avant).
3. Pour le changement de la voie arrière, bien caler les roues avant ainsi que l'essieu.
4. Réunir l'outillage nécessaire (cric, clés, cales, etc.).



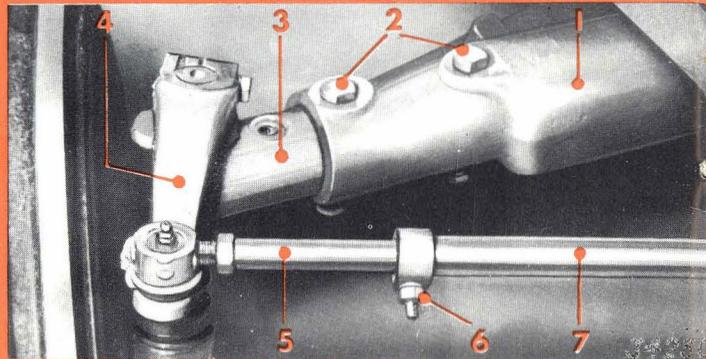
ATTENTION. — Les roues arrière lestées à l'eau sont lourdes (plus de 130 kg) ; ne les couchez pas sur le sol, appuyez-les contre un mur et calez-les avec soin.

VOIES VARIABLES

(Suite)

Pour le labour. — Il importe de bien choisir la voie (consulter votre Agent).

Pour la vigne. — Afin de conserver au tracteur son maximum de stabilité, choisir la voie la plus large possible, compte tenu de l'écartement des rangs de vigne.



RÉGLAGE DE LA VOIE AVANT

1. Corps d'essieu.
2. Axe de positionnement.
3. Tête d'essieu.
4. Levier de connexion.
5. Allonge de bielle.
6. Boulon clavette.
7. Bielle de connexion.

VOIE AVANT VARIABLE

La variation de la voie avant est obtenue par le coulissement de la tête d'essieu dans le corps d'essieu. La longueur des biellets de connexion est à ajuster en conséquence.

Pour changer de voie :

Mettre l'essieu avant sur cales, les cales sont placées sous le corps d'essieu.

Desserrer et retirer les boulons clavettes des biellets de connexion et les axes de positionnement sur le corps d'essieu.

Régler les têtes d'essieu support de fusée et les biellets de connexion à l'écartement choisi.

Remettre en place et resserrer les axes de positionnement sur le corps d'essieu et les boulons clavettes des biellets de connexion.

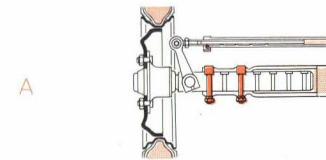
Retourner la roue si la voie choisie comporte cette opération.

Nota. — Sur les **tracteurs normaux**, n'utiliser les voies maxi, avec voile retournée, que pour les travaux superficiels.

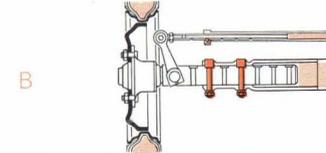
Sur les **tracteurs vigneron**s après chaque changement de voie, effectuer une mise à longueur de la bielle de direction (voir chapitre « ENTRETIEN DIRECTION »).

VOIES AVANT

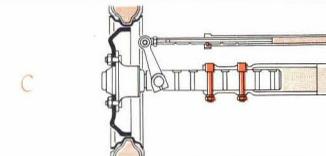
Normal : 1,00 m
Vigneron : 0,68 m



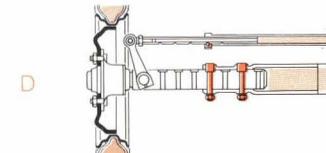
Normal : 1,10 m
Vigneron : 0,78 m



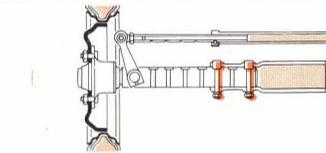
Normal : 1,20 m
Vigneron : 0,88 m



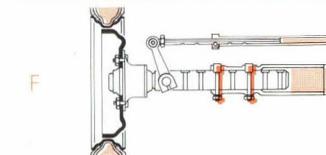
Normal : 1,30 m
Vigneron : 0,98 m



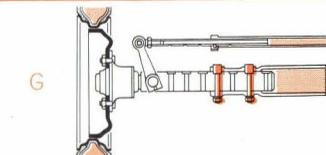
Normal : 1,40 m



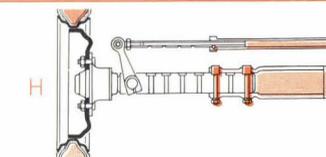
Vigneron : 1,02 m



Normal : 1,48 m
Vigneron : 1,12 m



Normal : 1,58 m



ÉQUIPEMENT

VOIE ARRIÈRE VARIABLE

Les différentes voies sont obtenues par :

- montage intérieur ou extérieur de la jante sur le voile ;
- retournement du voile de la roue ;
- retournement de la jante.

Pour changer de voie :

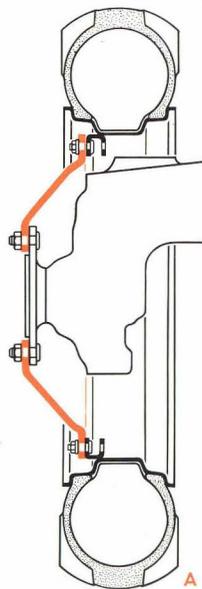
Placer des cales sous les trompettes d'essieu arrière, dévisser les écrous fixant le voile sur le moyeu et retirer la roue complète.

Choisir la voie et fixer d'abord le voile sur la jante.

Remettre la roue en place, revisser et bloquer les écrous.

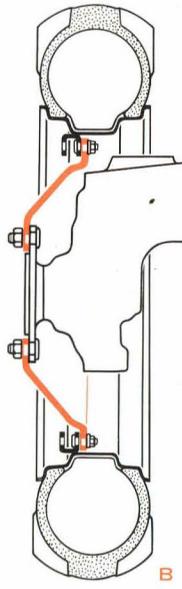
Certaines voies nécessitent le passage de la roue gauche à droite et inversement, s'assurer après chaque changement de voie que la flèche gravée sur le flanc du pneu est bien dirigée dans le sens de la rotation d'avancement.

VOIE



1,10 m

VOIE



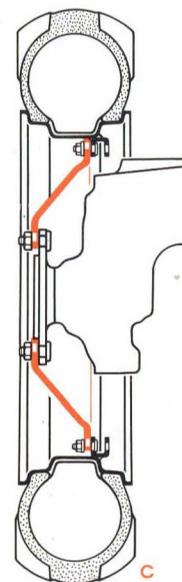
1,20 m
0,60 m*

NORMAL
VIGNERON

* Seulement en monte 8—24.

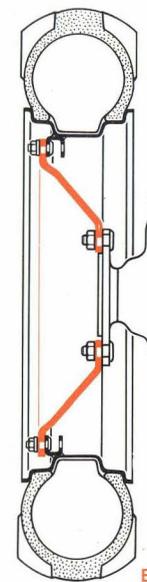
ÉQUIPEMENT

VOIE



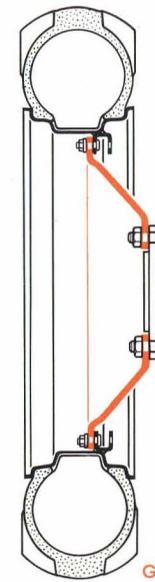
1,30 m
0,70 m

VOIE



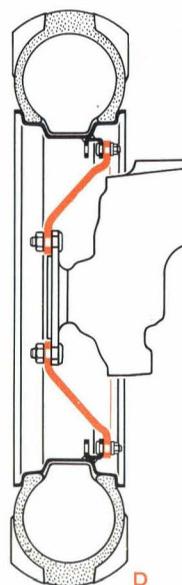
1,50 m
0,90 m

VOIE

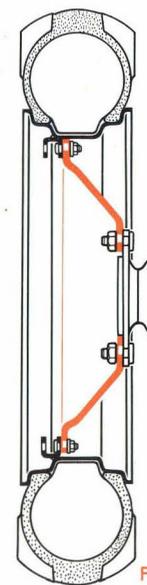


1,70 m
1,10 m

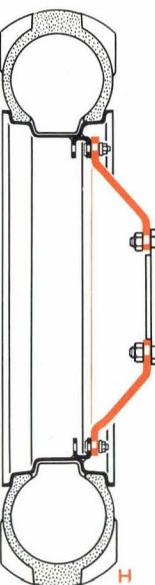
NORMAL
VIGNERON



1,40 m
0,80 m



1,60 m
1,00 m



1,80 m
1,20 m

NORMAL
VIGNERON

ACCUMULATEURS

Tracteur normal 2 batteries
6 volts 12 V-75/90 Ah.
Tracteur Vigneron 1 batterie
12 volts 45/65 Ah.

Les départs, même à froid, seront faciles si vos batteries d'accumulateurs sont bien entretenues.

Toutes les 50 heures, avec une jauge en bois, vérifier le niveau de l'électrolyte, il doit dépasser les plaques de 1 à 1,5 cm ; le rétablir s'il y a lieu, avec de l'eau distillée ou, à défaut, avec de l'eau de pluie soigneusement filtrée.

Tracteur normal : 2 batteries, 6 volts, 12 V-75/90 Ah.

Tracteur Vigneron : 1 batterie, 12 volts, 12 V-45/65 Ah.

N'ajouter jamais d'acide.

Vérifier également le serrage des cosses.

Tous les ans, retirer les cosses et, avec une toile émeri fine, nettoyer les bornes ainsi que l'intérieur des cosses.

Par grands froids, la capacité des accumulateurs faiblit, il est à craindre qu'ils ne puissent plus alimenter correctement le démarreur, il est donc recommandé de déposer la batterie et de la mettre dans un local chauffé. Pour déposer la batterie, commencer par débrancher la borne (-), pour éviter tout court-circuit. Au remontage de la batterie, observer les signes marqués sur les bornes ; **la borne — doit être reliée au châssis.**



ACCUMULATEURS

1. Tracteur normal.
2. Tracteur vigneron.

COURROIE

En principe la courroie reste normalement tendue, néanmoins, toutes les 50 heures, il convient de vérifier l'état de la courroie et de sa tension. Si elle est détendue, régler la position de la dynamo.

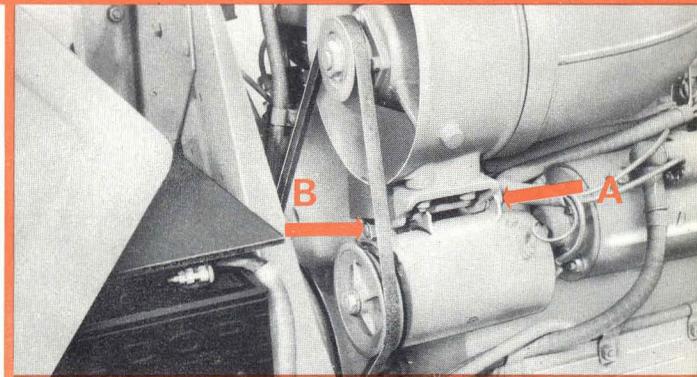
La courroie est convenablement tendue quand, entre la poulie sur vilebrequin et la poulie de ventilateur elle se laisse fléchir avec le pouce de 2 cm environ.

La dynamo est articulée sur son support (A) et maintenue en position par un écrou de blocage (B) sur une glissière. Pour tendre la courroie, écarter la dynamo du moteur.

COURROIE

(Suite)

TENSION DE COURROIE.



N. B. — N'oubliez pas que si une courroie détendue patine, par contre une courroie trop tendue fatigue inutilement les paliers.

— Ne jamais tremper la courroie dans l'essence.

CULBUTEURS

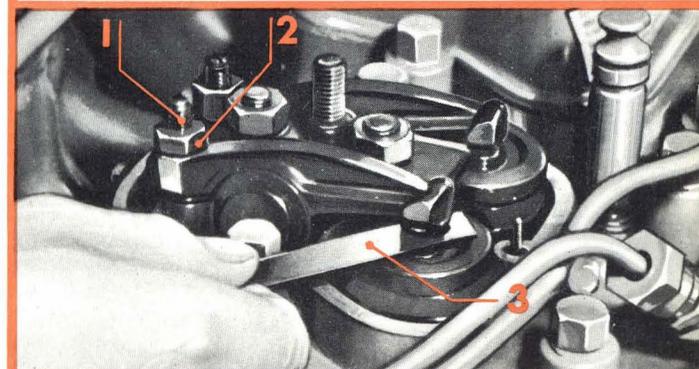
Vérifier le jeu des culbuteurs toutes les 200 heures. Le réglage se fait sur moteur froid et nécessite l'emploi de cales d'épaisseur.

Tourner le moteur pour que la tige de commande du culbuteur considéré ne soit pas soulevée par la came de l'arbre de distribution.

S'assurer en appuyant sur la vis de réglage du culbuteur que toutes les pièces de la commande sont en contact.

Les cales d'épaisseur (0,20 mm admission-0,20 mm échappement) doivent passer grassement entre la queue de soupape et le culbuteur ; vous obtenez ce résultat en agissant sur la vis de réglage après desserrage de l'écrou de blocage.

Il est recommandé de faire exécuter ce réglage par votre Agent.



1. Vis de réglage.
2. Ecrou de blocage.
3. Cale d'épaisseur.

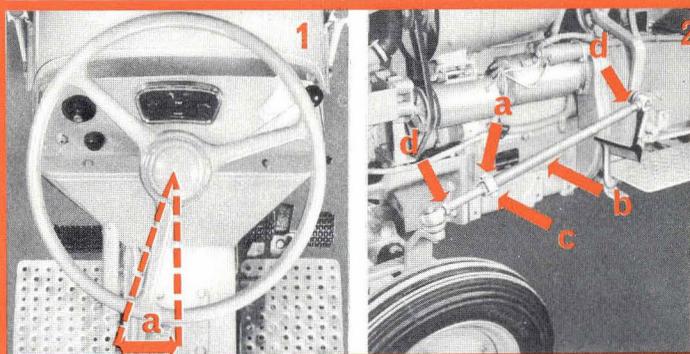
DIRECTION

Toutes les 200 heures de travail, vérifier les écrous de la timonerie de direction.

Toutes les 400 heures, vérifier le jeu (a) de la direction. Elle est à régler si le jeu à la jante du volant est supérieur à 3 cm.

Ce réglage ne peut être exécuté que par une personne compétente; il est recommandé de le confier à votre Agent.

Avant toute opération de réglage, s'assurer que la timonerie de direction et les pivots de fusée ne sont pas la cause du jeu constaté.



1. JEU A LA JANTE DU VOLANT.
a = 3 cm.

2. RÉGLAGE DE LA BIELLE DE DIRECTION.

Sur tracteur vigneron.

a. Collier.
b. Tube.
c. Boulon.
d. Écrou.

BIELLE DE DIRECTION

Tracteur normal.

La longueur de la bielle de direction est déterminée par le constructeur, au montage. **Ne jamais modifier sa longueur au cours des changements de voie.**

Tracteur vigneron.

La mise à longueur de la bielle de direction est **obligatoire** à chaque changement de voie.

Les roues avant du tracteur se trouvant en position droite (pincement réglé correctement) effectuer les opérations de mise à longueur de la bielle.

Retirer le boulon de serrage du collier (a) faire coulisser le tube (b) et amener le cran choisi en face du passage du boulon de serrage (c); remettre le collier; introduire la vis; revisser l'écrou et le bloquer.

DIRECTION

(Suite)

La bielle de direction comporte 3 crans de positionnement correspondant chacun à une voie déterminée.

En voie A : 0,68 m. Le tube doit être complètement rentré et se trouver dans le 1^{er} cran.

En voie C : 0,88 m et F : 1,08 m. Le tube doit être dans le 2^e cran (cran du milieu).

En voie D : 0,98 m et G : 1,12 m. Le tube doit être dans le 3^e cran (sorti au maximum).

En voie B : 0,78 m. Le tube reste dans la même position que pour la voie A, mais dévisser les écrous (d) et allonger la bielle en la tournant **d'un tour**. Rebloquer les écrous (d).

NOTA. — Ensuite si vous passez de la voie B (0,78 m) à une autre voie ne pas oublier de raccourcir la longueur de bielle en la tournant d'un tour.

Après ces opérations effectuer un contrôle :

Placer un cric sous l'essieu et s'assurer en faisant pivoter les roues à fond, alternativement à droite et à gauche, que les butées de braquage viennent bien en contact (porte-fusée sur tête d'essieu).

Si ces débattements angulaires maxi sont limités d'un côté ou d'un autre par la direction elle-même c'est que la longueur de la bielle n'est pas correcte; l'arbre porte-galet vient alors buter dans le carter et ceci peut occasionner des détériorations de la direction.

Pour ajuster la longueur de bielle de direction, desserrer de quelques tours les écrous de blocage (d) et tourner la bielle de direction assemblée de façon que le capuchon retiré, le repère au sommet de la colonne de direction se trouve dans l'axe du tracteur, la direction étant à son point milieu de la zone sans jeu. Revisser les écrous de blocage et remettre le capuchon en place.

DYNAMO DÉMARREUR

La dynamo possède un graisseur d'huile; introduire toutes les 200 heures deux à trois gouttes d'huile moteur.

Le démarreur ne nécessite aucun entretien spécial.

Ces deux appareils sont à vérifier lors des révisions du moteur.

EMBRAYAGE

La pédale de débrayage doit parcourir une certaine distance avant d'agir. Cette distance réglable, appelée garde, est une sécurité contre le patinage.

Toutes les 400 heures, vérifier que le réglage est correct.

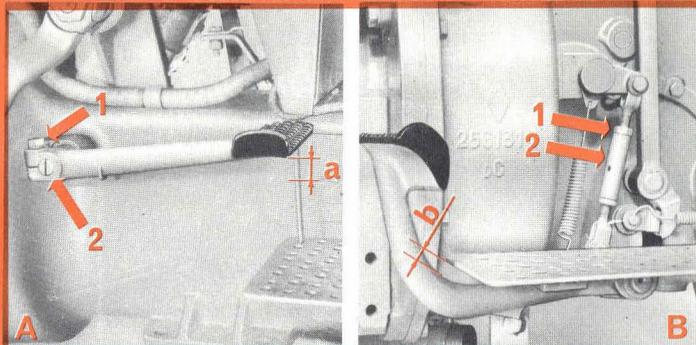
RÉGLAGE DE L'EMBRAYAGE

A. Tracteur normal.

1. Boulon de serrage.
2. Axe de fourchette.
a = 1 cm.

B. Tracteur vigneron.

1. Écrou de blocage.
2. Tendeur de commande de débrayage.
b = 2 cm.



Réglage sur modèle normal.

Desserrer l'écrou (1) et à l'aide d'un tournevis, tourner l'axe (2) dans le sens des aiguilles d'une montre si la garde est exagérée.

Si au contraire la garde est trop faible, tourner l'axe dans le sens inverse.

Rebloquer l'écrou (1).

Réglage sur modèle vigneron.

Pour régler, débloquer l'écrou (1) ; si la garde est exagérée, dévisser le tendeur (2) de quelques tours à l'aide d'une tige de 0,5 cm de diamètre.

Si, au contraire, la garde est trop faible, visser le tendeur (2) de quelques tours jusqu'à obtenir le jeu normal à la pédale.

Rebloquer l'écrou (1).

FILTRES

FILTRE A AIR

La périodicité des opérations de nettoyage du filtre à air à bain d'huile et de son préfiltre avec préséparateur « cyclon » dépend des conditions d'utilisation du tracteur.

FILTRES

(Suite)

FILTRE A AIR (Suite)

Toutes les 50 heures ou toutes les semaines dans des conditions d'utilisation normale et toutes les 10 heures ou tous les jours pour des travaux en atmosphère poussiéreuse, procéder aux opérations ci-dessous :

— Vérifier le bol en plastique (c) et si nécessaire le déposer et le nettoyer.

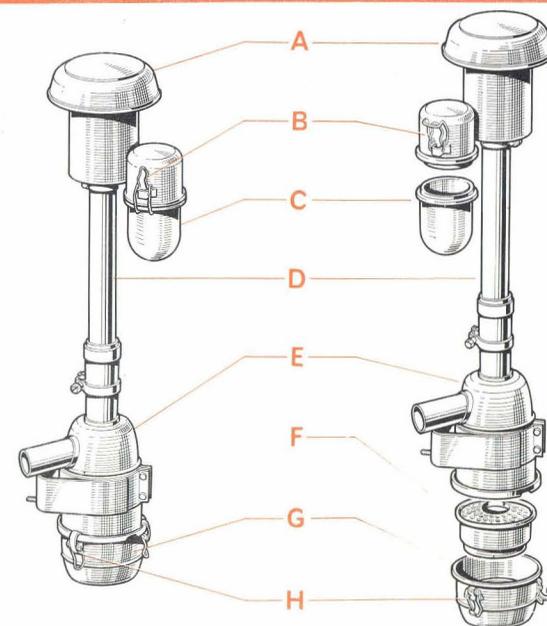
— Démontez la cuve avec précaution (ne pas retirer la cuve lorsque le moteur tourne).

— Sortir l'élément filtrant, le laver au pétrole ou au gas-oil propre.

— Remonter avec soin le filtre à air, refaire le plein d'huile (huile moteur) jusqu'au niveau indiqué après avoir soigneusement nettoyé le fond de la cuve.

Ne jamais utiliser d'huile de vidange même décaillée.

S'assurer toujours au cours de la visite périodique du filtre à air que les canalisations d'aspiration d'air sont en bon état (durites de raccordement, serrage des colliers, etc.).



1. FILTRE A AIR

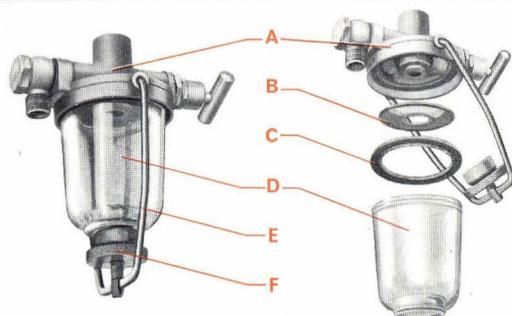
- A. Préfiltre.
- B. Sauterelle.
- C. Bol.
- D. Tube rallonge.
- E. Corps du filtre.
- F. Élément filtrant démontable.
- G. Sauterelle.
- H. Cuve.

FILTRES

(Suite)

2. PRÉFILTRE DÉCANTEUR

- A. Couvercle support.
- B. Grille.
- C. Joint.
- D. Bol.
- E. Étrier.
- F. Écrou moleté.



PRÉFILTRE DÉCANTEUR

(sur modèle normal seulement)

Toutes les 200 heures :

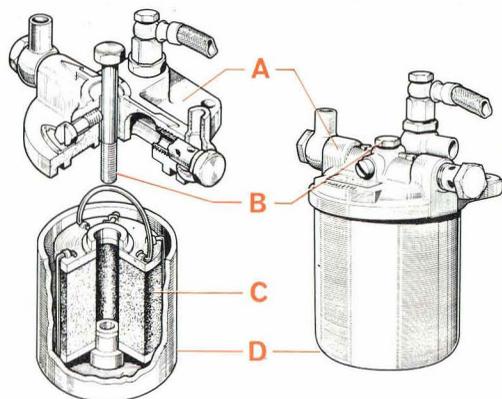
- Fermer le robinet à combustible.
- Dévisser l'écrou moleté (F) au bas du bol (D).
- Déplacer l'étrier (E) et enlever le bol (D).
- Laver le bol au gas-oil ou au pétrole et remonter l'ensemble en s'assurant que le joint est bien en place.

Avant de bloquer l'écrou moleté (F), ouvrir le robinet à combustible afin de laisser l'air de la cuve s'échapper.

Toutes les 1 200 heures :

- Déposer le bol.
- Retirer le joint et la grille en toile métallique.
- Nettoyer la grille et le bol au gas-oil ou au pétrole.
- Remonter l'ensemble avec un joint neuf.

Nota. — Sur modèle vigneron, toutes les 1 200 heures, dévisser la vis de purge (B) sous le réservoir à combustible (voir chapitre « UTILISATION — Vérification et opérations préliminaires ») et la resserrer dès que le combustible s'écoule propre.



3. FILTRE A COMBUSTIBLE

- A. Couvercle support.
- B. Vis centrale.
- C. Élément filtrant.
- D. Cuve.

FILTRES

(Suite)

FILTRE A COMBUSTIBLE

Toutes les 600 heures nettoyer l'élément filtrant ; le remplacer toutes les 3 000 heures.

Retirer la vis centrale.

Tirer la cuve vers le bas en la tournant légèrement pour que le joint reste à sa place ; l'élément filtrant vient en général avec la cuve.

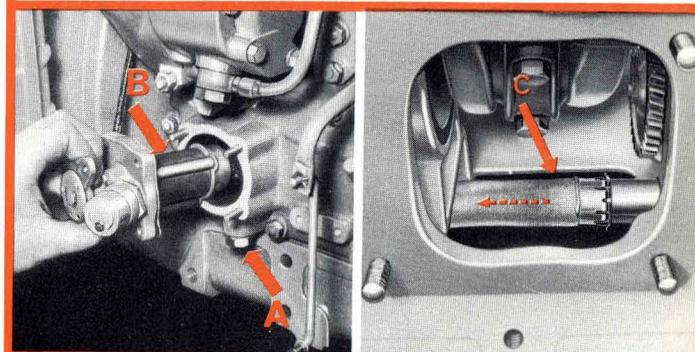
Sortir l'élément filtrant de la cuve en utilisant la petite anse métallique prévue à cet effet.

Nettoyer la cuve et mettre l'élément filtrant nettoyé ou neuf.

Avant remontage, s'assurer que le joint caoutchouc est bien en place.

Procéder également au nettoyage du godet sous réservoir.

A la suite de ces opérations, une purge de l'air est nécessaire.



- A. Bouchon décanneur.
- B. Filtre à peigne.
- C. Crépine à l'aspiration.

FILTRE A HUILE

a) Bouchon décanneur :

A chaque vidange moteur, dévisser le bouchon de décantation situé sous le filtre à peigne et laisser l'huile s'écouler.

b) Filtre à peigne :

Toutes les 600 heures, démonter le filtre à peigne fixé sur la plaque latérale droite pour le nettoyer.

Aucune réparation n'est à entreprendre, tout filtre détérioré doit être changé.

c) Crépine à l'aspiration :

Toutes les 600 heures, déposer le couvercle latéral gauche pour procéder au nettoyage de la crépine ; celle-ci coulisse latéralement sur son support dans le sens de la flèche. Si elle est détériorée la changer.

FREINS

— Vérifier l'efficacité des freins et la course des pédales toutes les 200 heures.

Le réglage des freins a pour but de compenser l'usure des garnitures et d'égaliser le freinage sur chaque roue lorsque les pédales sont accouplées.

Il est obtenu **par correction de timonerie.**

Réglage sur modèle normal.

- Mettre la roue à régler sur cale.
- Débloquer le contre-écrou (1).
- Visser l'écrou (2) jusqu'à ne plus pouvoir tourner la roue.
- Ramener l'écrou (2) de quelques tours en arrière (s'assurer que la roue tourne librement).
- Rebloquer le contre-écrou (1).

Réglage sur modèle vigneron.

- Mettre la roue à régler sur cale.
- Débloquer l'écrou (1).
- Visser le tendeur (2) à l'aide d'une tige de 0,5 cm de diamètre jusqu'à ne plus pouvoir tourner la roue.
- Ramener le tendeur (2) de quelques tours en arrière ; (s'assurer que la roue tourne librement).
- Rebloquer l'écrou (1).

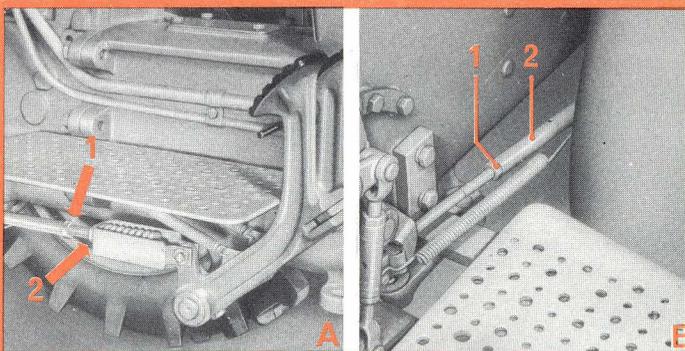
RÉGLAGE DES FREINS

A. Tracteur normal.

1. Contre-écrou.
2. Écrou soudé.

B. Tracteur vigneron.

1. Contre-écrou.
2. Tendeur.



Nota. — Pour obtenir un freinage bien équilibré des deux roues ensemble, le verrouillage des pédales étant assuré, il est indispensable de parfaire sur la route le réglage obtenu sur cales.

Après réglage définitif, il doit rester à la pédale une course minimum de 2 cm avant de commencer à freiner.

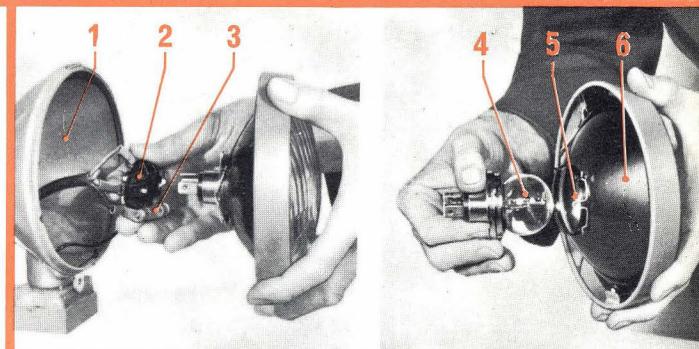
GRAISSAGE

Le tableau de graissage à la fin de la notice indique les qualités de lubrifiants à utiliser pour chaque organe.

En employant exclusivement des lubrifiants de grande marque, vous maintiendrez votre tracteur dans un parfait état de fonctionnement.

Il est conseillé lors d'un appoint de ne pas changer de marque d'huile moteur ; mais toutefois au moment de vidanger, vous pourrez changer d'huile de même catégorie, sans précaution particulière.

LAMPES



1. Phare.
2. Connecteur.
3. Lampe feu de position.
4. Lampe avec douille à collerette.
5. Sauterelle de fixation.
6. Bloc optique.

Remplacement d'une lampe de phare AV.

Retirer la porte de phare et le globe optique en dévissant la vis de fermeture à la partie inférieure de la porte.

La lampe navette (feu de position) tenue entre deux lames flexibles est facile à changer.

Pour changer la lampe « phare-code », débrancher l'alimentation en retirant le connecteur qui s'emmanche sur les pattes de la lampe et basculer les ressorts de fixation de la lampe ; sortir cette dernière (la coupelle à deux étages fait partie du culot de la lampe).

Bien nettoyer la lampe avant son montage afin qu'il n'y ait pas de tache dans le faisceau lumineux.

Remettre en place la lampe neuve, elle porte un ergot qui interdit toute erreur d'orientation.

Après chaque changement de lampe, vérifier le réglage des phares.

Pour votre sécurité, vous devez toujours avoir une lampe navette et une lampe phare-code dans votre coffre.

LAMPES

(Suite)

Remplacement d'une lampe de phare AR.

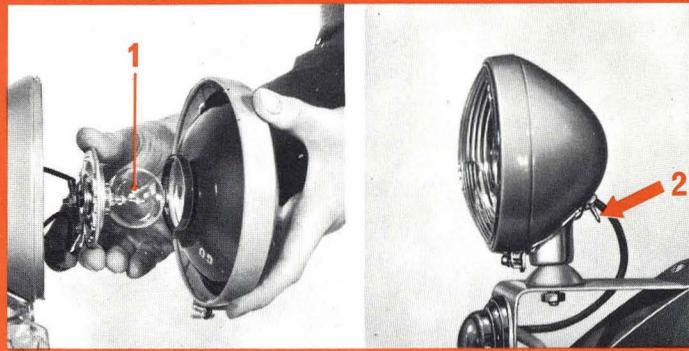
Retirer la porte de phare et le globe optique en dévissant la vis de fermeture à la partie inférieure de la porte.

Sortir le support de lampe en lui imprimant une légère rotation sens inverse des aiguilles d'une montre.

Avant remontage de l'ensemble bien nettoyer la lampe afin qu'il n'y ait pas de tache dans le faisceau lumineux du phare.

Le phare AR est monté sur demande, il est puissant, éclairant bien toute la zone de travail, permettant ainsi l'emploi du tracteur la nuit.

Il est fixé sur l'aile gauche et pourvu d'un interrupteur incorporé (2), l'allumage du phare n'est possible que lorsque le tracteur s'éclaire.



PHARE ARRIÈRE

- 1. Changement de lampe.
- 2. Interrupteur.

Remplacement d'une lampe de feu arrière.

Le globe en verre qui protège la lampe et la couronne métallique sont maintenus par deux lèvres concentriques de la partie caoutchouc du support.

Ne pas déposer le support (4) fixé par trois boulons.

DÉMONTAGE

- Écarter la lèvre extérieure (A) pour dégager la couronne (1) ;
- Écarter ensuite la deuxième lèvre (B) pour retirer le globe en verre (2).

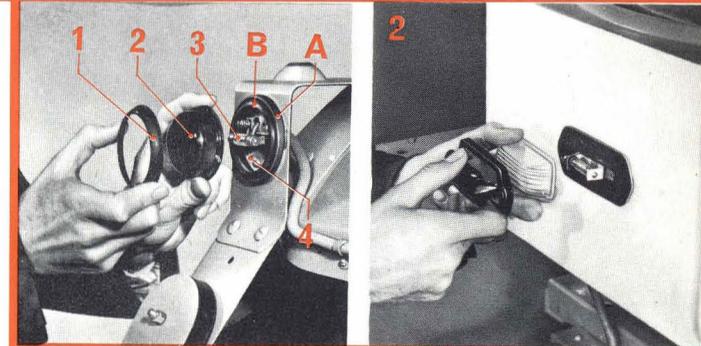
REMONTAGE

Après remplacement de la lampe navette (3), commencer par remettre en place le globe (2) en écartant la lèvre (B) au fur et à mesure de la mise en place.

Procéder de la même façon pour remonter la couronne (1).

LAMPES

(Suite)



- 1. Changement de lampe (feu arrière).
- 2. Changement de lampe (éclairer de plaque).

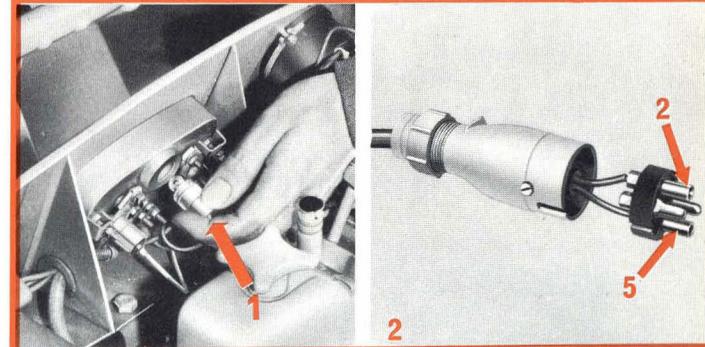
Remplacement d'une lampe d'éclaireur de plaque d'immatriculation.

Après avoir dévissé les deux vis de fixation, retirer le cache métallique et le globe en verre ; remplacer la lampe navette et remonter l'ensemble.

Remplacement d'une lampe témoin et éclairer de tableau de bord.

Il suffit de tirer sur son support, ce dernier est maintenu dans son logement par des griffes formant ressort.

Si une lampe de feu témoin est « grillée », vous pouvez la remplacer momentanément en prélevant la lampe de l'éclaireur de tableau de bord.



- 1. Changement de lampe (tableau de bord).
- 2. Prise de courant pour remorque.

Prise de courant pour remorque.

Tous nos tracteurs sont équipés en série d'une prise de courant pour l'éclairage d'une remorque.

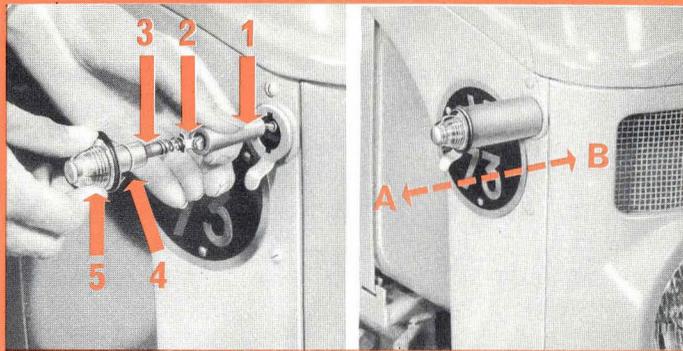
Celle-ci est composée d'une partie fixée à l'arrière du tracteur et d'une partie mobile sur laquelle on branchera les fils électriques de la remorque. Pour faire ce branchement tenir compte du repérage (voir photo ci-dessus). Le n° 5 étant l'arrivée du courant et le n° 2 relié à la masse.

LAMPES

(Suite)

Remplacement d'une lampe feu de position sur tracteur vigneron.

- Les feux étant en position (B).
- Sortir l'ensemble du feu de position de son tube escamotable.
 - Dégager le protecteur caoutchouc (1).
 - Maintenir le support de lampe (2) et faire tourner « sens inverse des aiguilles d'une montre » le corps transparent (5) en lui imprimant une légère pression.
 - Sortir le support de lampe (2), la lampe (3) tenue en bout d'un ressort est facile à changer.
 - Procéder de façon inverse pour remonter l'ensemble en ayant soin de replacer le protecteur caoutchouc (1) après le jonc métallique (4).



Mise en position « Nuit » des feux de position.

Ils sont montés en bout du support escamotable sur calandre, sur route la nuit ces feux doivent obligatoirement être amenés dans la position (A) de la figure ci-dessus.

PHARES

Réglage des feux de croisement :

Pour être conformes au code de la route, les phares doivent être correctement réglés :

Pour les vérifier, le tracteur doit être sur un plan horizontal placé perpendiculairement à un mur à une distance de 10 mètres.

En éclairage feux de croisement, les axes des deux faisceaux lumineux doivent être parallèles à l'axe du tracteur, la partie gauche de la plage éclairée doit être limitée en hauteur par une coupure horizontale dont la distance au sol est inférieure de 10 à 25 cm à la hauteur de l'axe des phares.

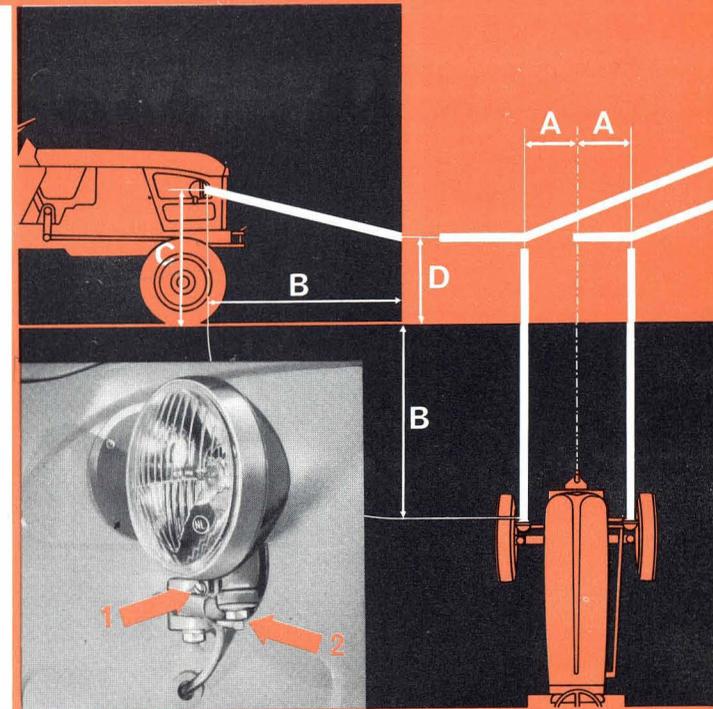
Le réglage s'effectue en faisant varier l'inclinaison du projecteur (support à rotule).

PHARES

(Suite)

RÉGLAGE DES PHARES

- A.** Distance entre le centre du phare et l'axe du tracteur.
 - B.** Distance 10 m.
 - C.** Hauteur du centre du phare.
 - D.** Hauteur de la coupure horizontale du faisceau sur l'écran (C — 10 à 25 cm).
1. Vis de fermeture.
 2. Ecroû de blocage de la rotule de réglage de l'orientation du phare.

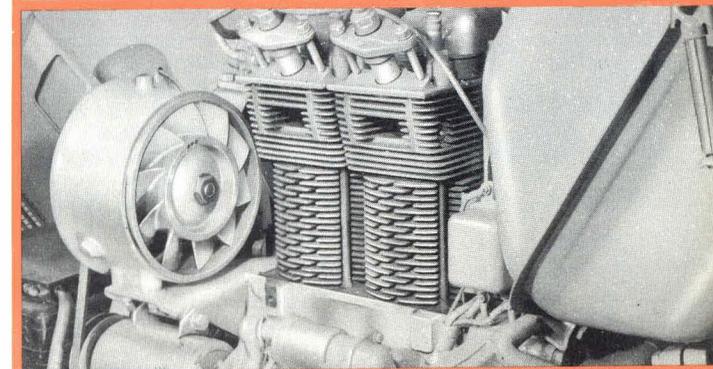


REFROIDISSEMENT

AILETTES DES CYLINDRES ET VENTILATEUR

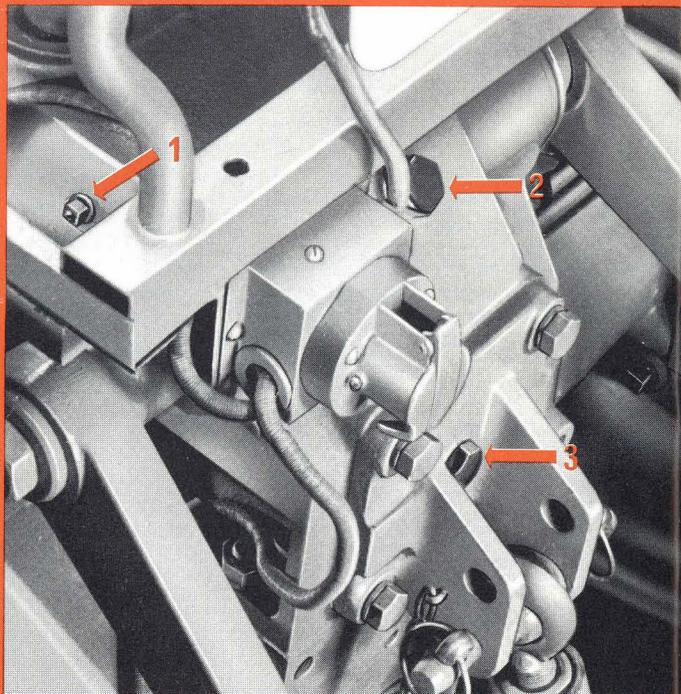
Chaque semaine au moins, ces parties du moteur doivent être nettoyées soigneusement ; nous nous permettons d'insister sur ce point afin d'assurer au moteur un refroidissement normal.

Pour nettoyer les ailettes des cylindres démonter le carter de canalisation d'air. Nous vous conseillons pour éviter un court-circuit avec la borne d'alimentation du démarreur de débrancher la cosse (—) des batteries.



REFROIDISSEMENT.

**RELEVAGE
HYDRAULIQUE**



VÉRIFICATION DU NIVEAU

- 1. Bouchon niveau.
- 2. Bouchon de remplissage.
- 3. Bouchon de vidange.

En principe, il ne demande aucun entretien spécial. Toutefois, pour son bon fonctionnement, toutes les 200 heures, vérifier que le niveau d'huile affleure l'orifice du bouchon niveau situé à gauche du carter.

Cette vérification doit être effectuée lorsque le relevage est à la position basse et que le moteur tourne au ralenti.

**ROUES
ET
PNEUMATIQUES**

ROUES

Après les 10 premières heures de travail et ensuite toutes les 100 heures, vérifier le serrage des écrous de fixation des roues avant et arrière.

Après un changement de roue, resserrer les écrous de fixation après 10 heures de marche.

Toutes les 200 heures de travail, vérifier le jeu des roulements de roue avant et si un réglage s'impose, **le faire exécuter par votre Agent.**

**ROUES
ET
PNEUMATIQUES**

(Suite)

PNEUS

Montage et démontage :

Ne monter un pneu que sur une jante en bon état, talquer l'intérieur de l'enveloppe, gonfler jusqu'à 2 kg, puis ramener à la pression normale. La valve doit être bien perpendiculaire à la jante.

Si vous démontez un pneu, n'utilisez pas de leviers à bords tranchants et vérifiez qu'il n'y a ni fente, ni pointe à l'intérieur du pneu.

Gonflement :

Vérifier souvent la pression de gonflement, voir chapitre « GÉNÉRALITÉS », et ne conserver les pressions extrêmes que lorsqu'il y a nécessité : un pneu trop peu gonflé glissera sur la jante (valve arrachée).

En cas d'utilisation de remorque semi-portée, la pression de gonflement des pneus arrière est à ajuster en fonction de la charge totale sur axe arrière (y compris le report de charge de la remorque) Cette charge totale sur axe arrière, ne doit en aucun cas dépasser 1 000 kg.

Soignez vos pneus :

Les coupures des pneus ne sont pas graves si vous retirez à temps les graviers, clous, etc., qui s'y logent.

Si la coupure est profonde, confier le pneu au spécialiste qui le réparera.

Si vous arrêtez le tracteur pendant un certain temps, en particulier pendant le repos de midi, mettez-le à l'ombre d'un arbre, qui protégera les pneus du soleil.

Si votre tracteur a été utilisé pour un travail d'épandage ou de pulvérisation avec des produits corrosifs, laver vos pneus avec soin.

Si vos pneus portent des traces d'huile, ils devront également être nettoyés.

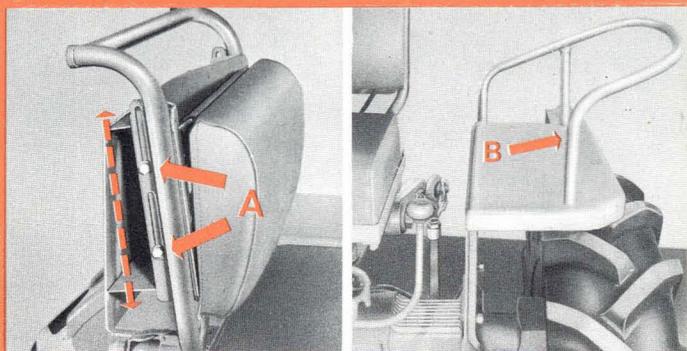
En cas de non utilisation prolongée, mettre le tracteur sur cales. Au besoin, démonter et talquer les pneus.

SIÈGES

Réglage du siège conducteur.

(Sur tracteur type normal.)

Le dossier est monté sur glissière, il peut être monté ou descendu à volonté afin de donner au conducteur une bonne position de travail. Pour le régler desserrer les 4 vis (A).



Siège passager.

Les ailes des tracteurs type Normal sont plates sur leur partie supérieure, l'aile gauche peut être munie sur demande d'un dossier amovible (B) permettant ainsi à une personne de s'asseoir confortablement et sans risque sur le tracteur.

**STOCKAGE
COMBUSTIBLE
ET HUILE**

COMBUSTIBLE

Qualité.

N'utiliser que du gas-oil ou du fuel-oil domestique agricole.

Remplissage du réservoir.

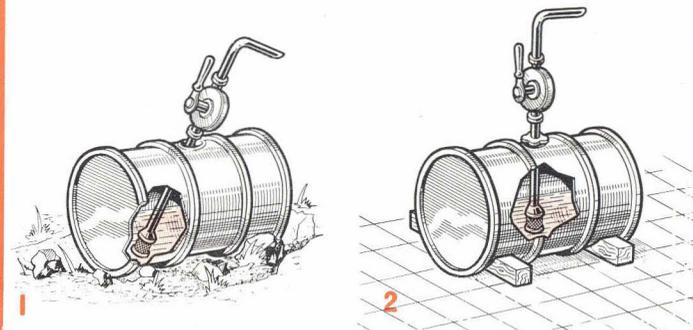
Il est recommandé de filtrer le combustible au travers d'un feutre ou de chiffons de lin.

Stockage du combustible.

Un combustible mal stocké se souille. Le moteur souffre.

Un combustible convenablement stocké reste en parfait état de propreté. Le moteur le consomme sans incident.

NE JAMAIS SOUTIRER UN COMBUSTIBLE D'UN FUT QUI VIENT D'ÊTRE MANIPULÉ.



1. Mauvaise position.
2. Bonne position.

HUILE

Qualité.

Voir chapitre « ENTRETIEN-GRAISSAGE » page 41 et schéma de graissage en fin de notice.

Vidange.

La régularité des vidanges est essentielle pour la bonne tenue en service de votre moteur.

Dès que les froids apparaissent ne pas hésiter à vidanger pour remplacer l'huile d'été par une huile plus fluide qui assurera une bonne lubrification du moteur dès son lancement.

Stockage.

N'utiliser que des récipients propres qui seront toujours fermés après usage.

Éviter de mélanger des huiles de marques ou de qualités différentes, dans des récipients de stockage ou de manutention.

**LE MOTEUR
NE DÉMARRE
PAS**

Les batteries sont déchargées ou affaiblies par le froid :

Vérification de l'état de charge des batteries.
Par temps froid, entreposer les batteries dans une pièce chauffée.

Câble cassé :
Vérification des canalisations électriques.

La pompe d'injection n'alimente pas :
Le robinet du réservoir est-il ouvert ?
Purger l'air du circuit de combustible.

Alimentation insuffisante au démarrage :
Enfoncer le bouton « Surcharge ».

Les injecteurs ne fonctionnent pas :
Démontage et vérification.

Compression trop faible (le moteur franchit le point mort sans effort appréciable) :
Rodage des soupapes.

Segments de pistons gommés :
Nettoyage ou remplacement.

Jeu de soupapes trop faible :
Réglage.

Huile de graissage moteur trop épaisse :
Voir prescriptions « Schéma de graissage ».

**LE MOTEUR
S'ARRÊTE**

Réservoir vide ou canalisations de combustible encrassées :

Faire le plein du réservoir.
Nettoyage des filtres et canalisations.

**LE MOTEUR
MARCHE
IRRÉGULIÈ-
REMENT**

Canalisations de combustible non étanches :
Resserrage des joints et raccords.

De l'air s'est introduit dans la pompe d'injection :
Purge du circuit.

Filtre à combustible encrassé :
Nettoyage de la cuve et remplacement de l'élément filtrant.

**LE MOTEUR
NE DONNE PAS
SA PUISSANCE**

Pompe d'injection ou injecteurs non étanches :
Vérification de la pompe et des injecteurs.

Soupapes d'aspiration et d'échappement non étanches :
Rodage des soupapes.

**LE MOTEUR
DÉPASSE
SON RÉGIME
MAXIMUM**

Tige de régulateur grippée :
Vérification du régulateur et de la crémaillère.

**LE MOTEUR
SE MET SOUDAIN
A COGNER**

L'aiguille de l'injecteur n'est pas étanche :
Passage rapide de la marche à vide à pleine charge. Si le cognement apparaît, vérification, nettoyage et tarage des injecteurs.

**LE MOTEUR
FUME NOIR, BLEU
OU DÉGAGE
UNE FUMÉE
TRÈS ÉPAISSE**

Niveau d'huile du moteur trop élevé.
Remise à niveau de l'huile d'après le repère de la jauge.

Niveau d'huile du filtre à air trop élevé :
Rétablissement du niveau.

Réglage défectueux de l'alimentation en combustible :
Vérification de l'ensemble injection et réglage.

Compression trop faible :
Vérification du jeu des soupapes et rodage. Puis segments, pistons, cylindres s'il y a lieu.

Les injecteurs pulvérisent mal :
Nettoyage, tarage ou remplacement des injecteurs.

**LE MOTEUR
CHAUFFE
EXAGÉRÉMENT**

La surcharge ne s'efface pas :
Vérification de la position de la crémaillère.

Les ailettes de refroidissement sont encrassées :
Nettoyage des ailettes.

Un injecteur défectueux :
Vérification et tarage de l'injecteur.

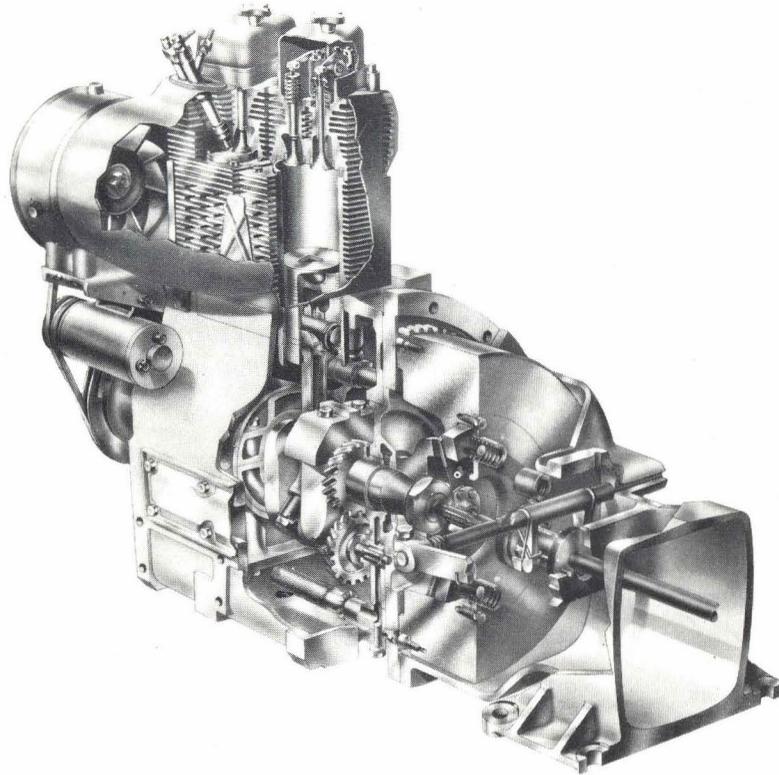
Alimentation en combustible défectueuse :
Nettoyage du circuit de combustible.

**LE MOTEUR
A UNE
TROP FAIBLE
PRESSION
D'HUILE**

La lampe du mano-contact s'allume :
Si le niveau d'huile est correct, vérification du mano-contact et de la pression d'huile.

Filtre à huile encrassé :
Nettoyage du filtre à huile.

Crépine d'huile d'aspiration encrassée :
Nettoyage de la crépine d'huile.



MOTEUR

Le moteur MWM, type AKD 311 Z, est un deux cylindres - 4 temps à injection directe et avec chambre de combustion dans le piston. Les paliers de vilebrequin et les têtes de bielles sont garnis de coussinets.

Il est à refroidissement par air : l'air pulsé par une turbine passe entre les ailettes des cylindres.

Son graissage sous pression (pompe à engrenages) assure une lubrification parfaite du vilebrequin, des culbuteurs et de la distribution.

Les autres organes sont graissés par les projections.

Ses caractéristiques principales sont les suivantes :

Alésage	90 mm	Régulateur	centrifuge
Course	110 mm	Tarage des injecteurs....	125 kg/cm ²
Cylindrée	1 400 cm ³	Ordre d'injection	1 - 2
Rapport de compression .	19	Équipement électrique ..	12 volts
Régime d'utilisation	2 000 t/mn		

EMBAYAGE

L'embrayage fonctionne à sec, il est du type monodisque, classique.

DIFFÉRENTIEL ET PONT ARRIÈRE

Le pont arrière est à double démultiplication ; un couple conique de 11 x 37 (différentiel) reçoit son mouvement de la boîte de vitesses et le transmet à deux couples droits de 12 x 62 par l'intermédiaire de deux demi-arbres sur lesquels sont bloqués les tambours de frein (démultiplication totale 17,34). Les couples droits sont reliés aux roues par deux arbres dont une extrémité forme plateau.

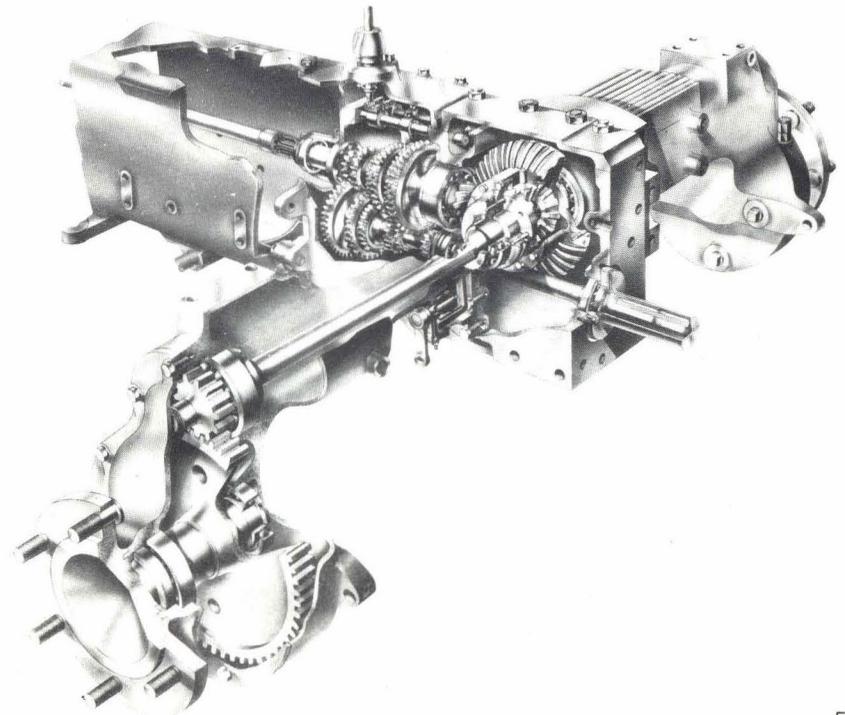
Un dispositif permet de craboter les deux arbres de roue pour annuler l'effet du différentiel.

BOITE DE VITESSES

La boîte de vitesses permet six rapports de vitesse en marche avant et un en marche arrière.

Les 1^{re}, 2^e, 3^e, 4^e, 5^e et marche arrière sont à baladeur et la 6^e en prise directe.

MÉCANISME



BOITE DE VITESSES (Suite)

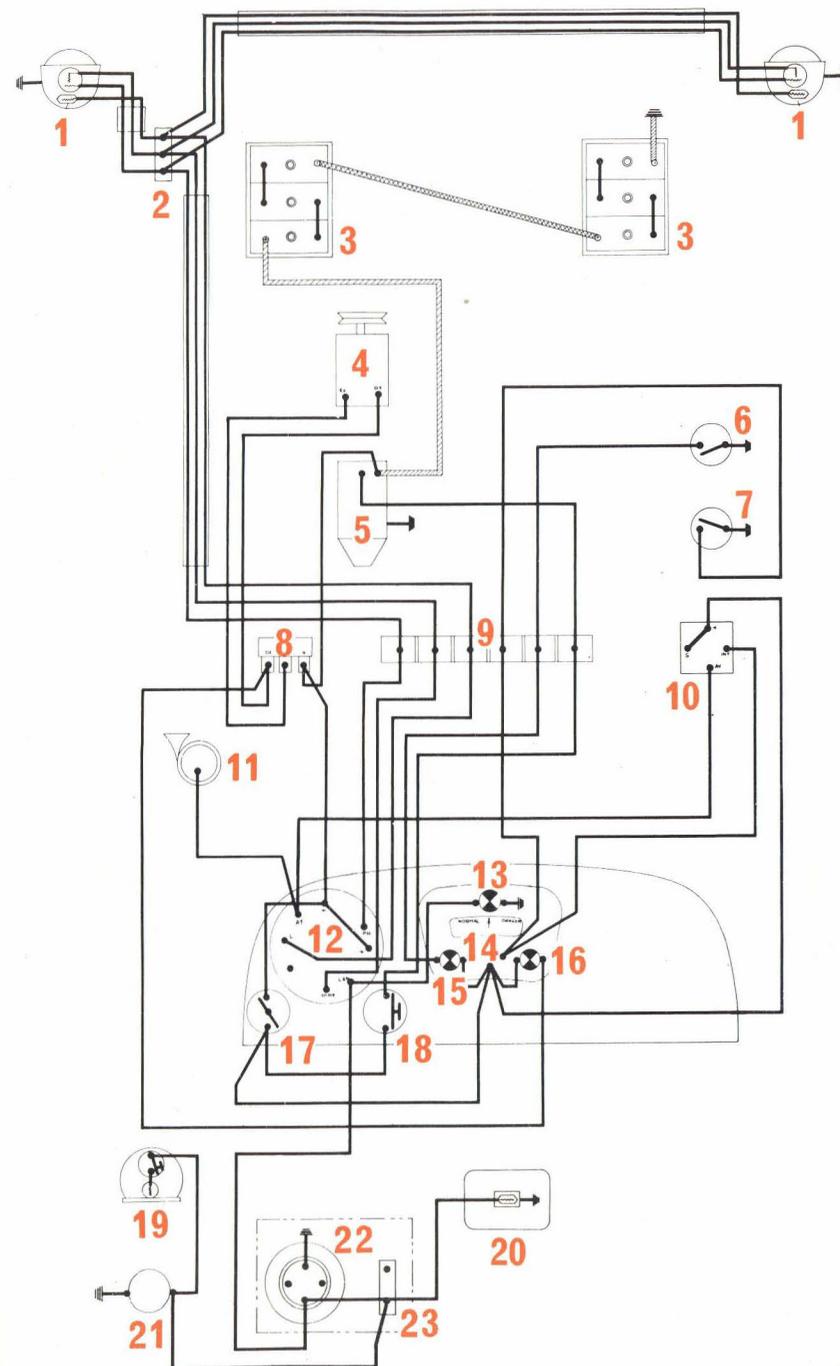
Rapports des vitesses de la boîte	Vitesses approximatives d'avancement à 3/4 régime soit 1 500 tr/mn avec un rapport constant de pont arrière 17,34 et pneus		
	8 — 24	9 — 24	
1 ^{re} vitesse.....	12,76	1,2 km/h	1,3 km/h
2 ^e vitesse.....	7,36	2 km/h	2,2 km/h
3 ^e vitesse.....	4,35	3,5 km/h	3,7 km/h
4 ^e vitesse.....	2,62	5,7 km/h	6 km/h
5 ^e vitesse.....	1,70	8,9 km/h	9,5 km/h
6 ^e vitesse.....	1	15,1 km/h	16,1 km/h
Marche AR.	5,29	2,8 km/h	3 km/h

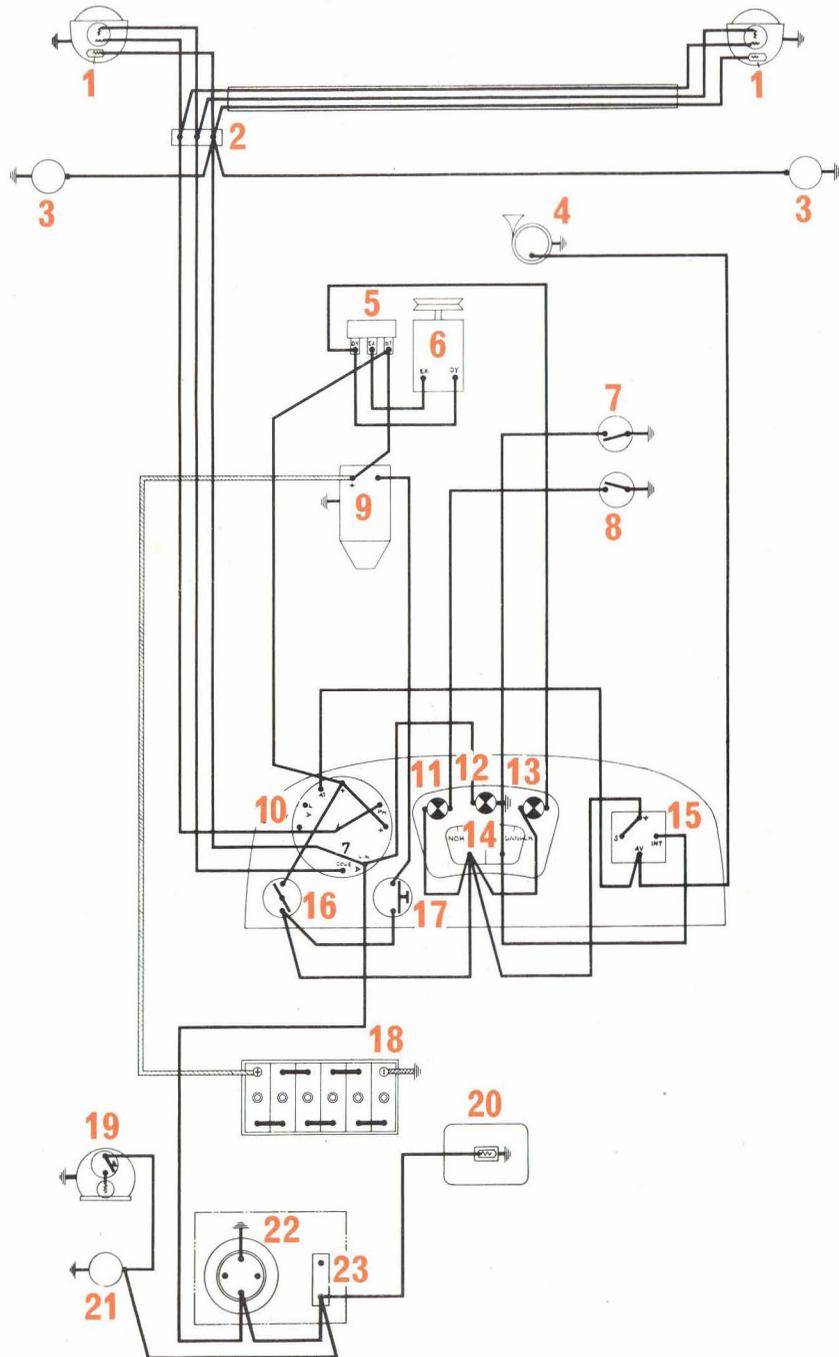
Rapports des vitesses de la boîte	Vitesses approximatives d'avancement à plein régime soit 2 000 tr/mn avec un rapport constant de pont arrière 17,34 et pneus		
	8 — 24	9 — 24	
1 ^{re} vitesse.....	12,76	1,6 km/h	1,7 km/h
2 ^e vitesse.....	7,36	2,7 km/h	2,9 km/h
3 ^e vitesse.....	4,35	4,6 km/h	4,9 km/h
4 ^e vitesse.....	2,62	7,6 km/h	8,1 km/h
5 ^e vitesse.....	1,70	11,9 km/h	12,6 km/h
6 ^e vitesse.....	1	20,2 km/h	21,5 km/h
Marche AR.	5,29	3,8 km/h	4 km/h

SCHÉMA DE L'INSTALLATION ÉLECTRIQUE

(voir ci-contre le schéma de l'installation électrique du tracteur type « normal »)

1. Feux avant.
2. Plaque raccord 3 bornes avant.
3. Batterie d'accumulateurs.
4. Dynamo.
5. Démarreur.
6. Mano-contact.
7. Thermo-contact
8. Régulateur de tension.
9. Boîte à bornes.
10. Relais d'avertisseur.
11. Avertisseur.
12. Commutateur d'éclairage.
13. Éclaireur de tableau de bord.
14. Transmetteur de température.
15. Témoin de pression d'huile (rouge).
16. Témoin de charge (vert).
17. Contacteur général.
18. Contacteur de démarreur.
19. Phare arrière.
20. Éclaireur de plaque d'immatriculation.
21. Lanterne arrière.
22. Prise de remorque.
23. Plaque raccord 2 bornes arrière.





SCHEMA DE L'INSTALLATION ÉLECTRIQUE

(voir ci-contre le schéma de l'installation électrique du tracteur type « vigneron »)

1. Feux avant.
2. Plaque raccord 3 bornes avant.
3. Feux de position.
4. Avertisseur.
5. Régulateur de tension.
6. Dynamo.
7. Thermo-contact.
8. Mano-contact.
9. Démarreur.
10. Commutateur d'éclairage.
11. Témoin de pression d'huile (rouge).
12. Éclaireur de tableau de bord.
13. Témoin de charge (vert).
14. Transmetteur de température.
15. Relais d'avertisseur.
16. Contacteur général.
17. Contacteur de démarreur.
18. Batterie d'accumulateurs.
19. Phare arrière.
20. Éclaireur de plaque d'immatriculation.
21. Lanterne arrière.
22. Prise de remorque.
23. Plaque raccord 2 bornes arrière.

Caractéristiques des lampes qui équipent votre tracteur :

Feux de route.	Lampe « phare-Code » 12 volts, 45/40 watts, faisceau asymétrique.
Phare arrière (sur demande).	Lampe 1 filament, 12 volts, 1 plot, 3 ergots, 45 watts.
Feux de position (lanterne), feu arrière et éclaireur de plaque d'immatriculation.	Lampe « navette », 12 volts, 4 watts, 10 × 39.
Lampes témoins. Éclaireur de tableau de bord.	Lampe « mignonnette » ∅ 11, 12 volts, 1,5 watt.

RÉSUMÉ DES OPÉRATIONS

	SG : schéma de graissage en fin de notice. Page
Toutes les 10 heures	Vérifier le niveau d'huile dans le carter moteur. 8 Vérifier le niveau d'huile de la poulie de battage (en cas d'utilisation constante) SG Nettoyer le filtre à air (en atmosphère poussiéreuse) 37 Vérifier après un changement de roue les écrous de fixation 46
Après les 30 premières heures	Première vidange et remplissage d'huile du carter moteur (rodage) SG
Après les 50 premières heures	Première vidange et remplissage d'huile de la poulie de battage (rodage) SG
Toutes les 50 heures	Graisser la timonerie de direction SG Graisser les articulations de frein SG Nettoyer les articulations d'attelage au gas-oil. Graisser les articulations d'essieu avant SG Graisser les pivots de fusées SG Nettoyer le filtre à air (en atmosphère normale). 37 Nettoyer ailettes de refroidissement et ventilateur 45 Vérifier si le godet de décantation sous réservoir a besoin d'être nettoyé 38 Vérifier le niveau de l'électrolyte dans les accumulateurs 32 Vérifier l'état et la tension de la courroie..... 32
Après les 100 premières heures	Première vidange et remplissage d'huile du carter de mécanisme et des barbotins (rodage) SG
Toutes les 100 heures	Vidange et remplissage d'huile du carter moteur SG Dévisser le bouchon de décantation et laisser l'huile s'écouler..... 39 Vidange et remplissage d'huile de la poulie de battage (en cas d'utilisation constante). SG Graisser le tirant à manivelle SG Faire vérifier le ralenti du moteur par votre Agent Vérifier le serrage des écrous de fixation des roues 46

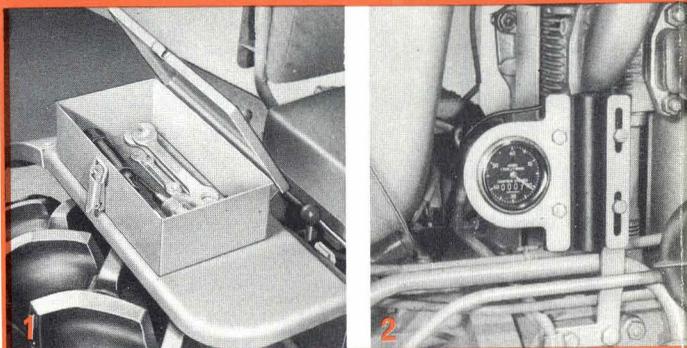
PÉRIODIQUES D'ENTRETIEN

	Page
Toutes les 200 heures	Nettoyer le godet de décantation..... 38 Graisser la dynamo SG Vérifier le niveau d'huile du relevage hydraulique 46 Vérifier le niveau d'huile du carter de mécanisme et des barbotins SG Vérifier le niveau d'huile de la direction SG Faire vérifier le jeu des roulements de roues avant par votre Agent. Graisser les roulements de roues avant..... SG Vérifier et régler le jeu des culbuteurs..... 33 Vérifier le serrage de la timonerie de direction 34 Vérifier l'efficacité des freins..... 40
Toutes les 400 heures	Vérifier la garde d'embrayage..... 36 Vérifier le jeu de la direction..... 34
Toutes les 600 heures	Nettoyer la crépine d'aspiration dans le carter d'huile 39 Déposer et nettoyer le filtre à huile (filtre à peigne) 39 Nettoyer l'élément filtrant du filtre à combustible 39 Faire nettoyer et vérifier les injecteurs par votre Agent.
Toutes les 1 200 heures	Vidange et remplissage d'huile du relevage hydraulique SG Vidange et remplissage d'huile du carter de mécanisme et des barbotins..... SG Nettoyer la grille du godet de décantation (changer le joint) 38 Faire vérifier le collecteur et les balais de la dynamo par votre Agent. Faire vérifier la pompe d'injection par votre Agent.
Toutes les 3 000 heures	Changer l'élément filtrant du filtre à combustible 39
Tous les ans	Après dépose du protecteur, graisser le bouton poussoir de surcharge. Nettoyer les bornes des accumulateurs..... 32
De temps à autre	Huiler les articulations de capot, la commande des gaz, les pédaliers, etc.....

RODAGE

Avant d'effectuer les opérations de réglage et de graissage, il est essentiel de faire périodiquement des lavages pour le bon entretien du tracteur.

Le tracteur est livré en série avec l'outillage nécessaire pour effectuer les opérations d'entretien et de réglage. Sur le modèle normal, un coffre à outils fixé sur l'aile droite est prévu pour recevoir tout cet outillage.



1. Boîte à outils.
2. Compteur d'heures.

Un compteur d'heures sur demande vous permettra d'opérer avec exactitude toutes ces opérations périodiques, de calculer votre consommation à l'heure, votre dépense par heure de travail, et le temps mis par pièce cultivée.

RODAGE

Nous nous permettons d'insister pour que soient respectées les consignes qui concernent le rodage.

La vie de votre tracteur dépendra du soin que vous aurez apporté à son rodage :

— Pendant les 50 premières heures, n'effectuez que des travaux légers n'exigeant qu'un minimum d'efforts.

— Pendant les 50 heures suivantes, augmentez progressivement l'effort demandé au tracteur.

— Après 100 heures de marche, l'utilisation du tracteur devient normale, et le moteur peut être utilisé pleinement, le régulateur limitant son régime à 2 000 tr/mn.

Pendant le rodage, observez les prescriptions suivantes concernant le graissage :

MOTEUR :

Une première vidange est à faire à 30 heures. Nous vous conseillons après cette première vidange un rinçage.

Une deuxième vidange est à faire à 100 heures. **MÉCANISME :** changez l'huile à 100 heures.

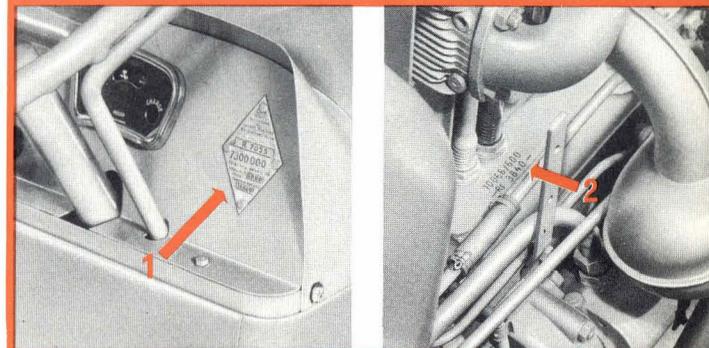
Après le rodage, observez les fréquences prévues au tableau de graissage. Ce dernier vous donne les qualités de lubrifiants pour chaque organe.

IDENTIFICATION-GARANTIE

IDENTIFICATION

Dans toute correspondance ou commande, n'oubliez jamais d'indiquer :

1. Le type du tracteur et **son symbole** (indications portées sur le procès-verbal que vous avez eu à la livraison de votre tracteur).



1. Numéro de fabrication et de livraison.
2. Numéro de moteur.

2. Le numéro de fabrication et de livraison (plaque losange fixée à droite sur la planche de bord).

3. Le numéro du moteur (Re...poinçonné à droite sur le carter cylindres).

GARANTIE

Tous nos véhicules neufs sont garantis suivant des modalités précisées dans le **CARNET DE GARANTIE REMIS A L'ACHETEUR** lors de la livraison du tracteur.

Conservez précieusement ce document qui vous sera demandé si vous sollicitez l'application de la garantie. Conformez-vous aux instructions qu'il comporte et dont le respect constitue la condition de garantie.

ENTRETIEN PÉRIODIQUE

Après la période de garantie, votre Agent Renault se tient à votre disposition pour assurer à votre domicile pour un prix forfaitaire les différents travaux d'entretien que réclament votre tracteur.

Demandez les visites « d'Entretien Préventif ».



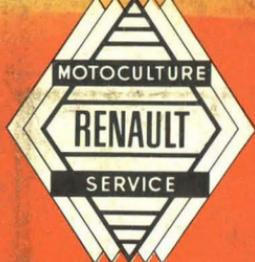
Ce poinçon garantit les pièces de rechange RENAULT d'origine.

Toutes ces pièces sont rigoureusement **contrôlées** et **garanties**.

Assurez-vous que pour réparer votre tracteur on n'emploie que des pièces d'origine.

PRÉLIMINAIRES	1	Culbuteur	33
INDEX ALPHABÉTIQUE...	3	Direction	34
GÉNÉRALITÉS	4	Dynamo-démarreur.....	35
COMMANDES USUELLES..	6	Embrayage	36
UTILISATION	8	Filtre à air.....	37
Vérifications et opé-		Filtres à combustible....	38
rations préliminaires...	8	Filtre à huile.....	39
Mise en marche du		Freins.....	40
moteur	10	Graissage.....	41
Mise en route du tracteur	11	Lampes.....	41
Conduite	12	Phares	44
Arrêt du tracteur.....	13	Refroidissement.....	45
Arrêt du moteur.....	13	Relevage hydraulique....	46
Après l'arrêt du moteur..	13	Roues et pneumatiques..	46
Par temps froid.....	14	Siège.....	48
Lestage des pneuma-		Stockage (combustible et	
tiques AR à l'eau....	14	huile).....	49
Masses d'alourdissement	17		
ÉQUIPEMENT	18	INCIDENTS DE FONCTION-	
Attelage traîné.....	18	NEMENT	50
Attelage « 3 points »...	18	CARACTÉRISTIQUES DI-	
Attelage vigneron.....	19	VERSEES	52
Accessoires d'attelage...	21	INSTALLATION ÉLEC-	
Blocage du différentiel..	23	TRIQUE	54
Prise de force arrière...	24	RÉSUMÉ DES OPÉRA-	
Relevage hydraulique...	25	TIONS D'ENTRETIEN...	58
Voies variables avant...	28	RODAGE	60
Voies variables arrière...	30	IDENTIFICATION	61
ENTRETIEN	32	GARANTIE	61
Accumulateurs	32		
Courroie.....	32		

Serrage de la culasse 4.20 500



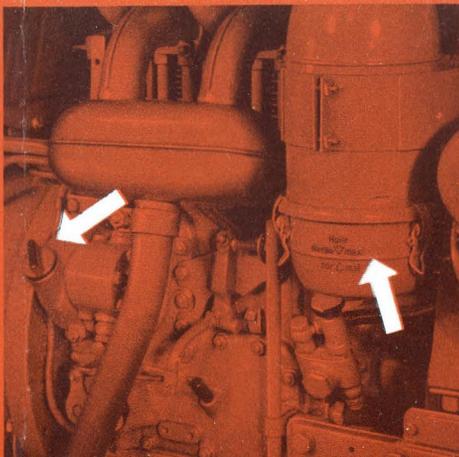
La bonne marche de votre tracteur
dépend de son entretien.
Nos Succursales, Concessionnaires et Agents
sont partout à votre disposition.

Division du Matériel Agricole
Régie Nationale des Usines Renault
8 et 10 avenue Emile-Zola, Billancourt (Seine) France
Tél MOL 52 00 inter MOL 26 00

60 873 00 03



toutes les **10** heures



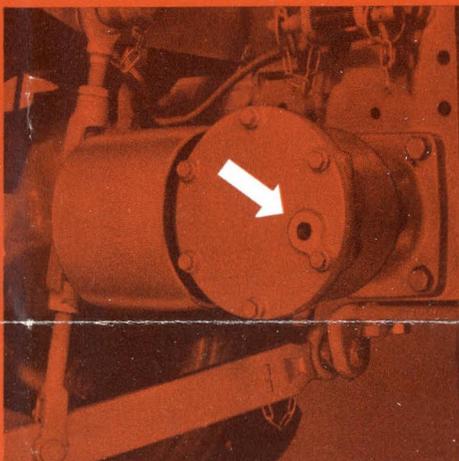
A

MOTEUR (Huile moteur)

Niveau - Le niveau doit être compris entre le repère "maxi" et "mini" marqué sur la jauge. Ne pas dépasser ces repères.

FILTRE A AIR. (Huile moteur)

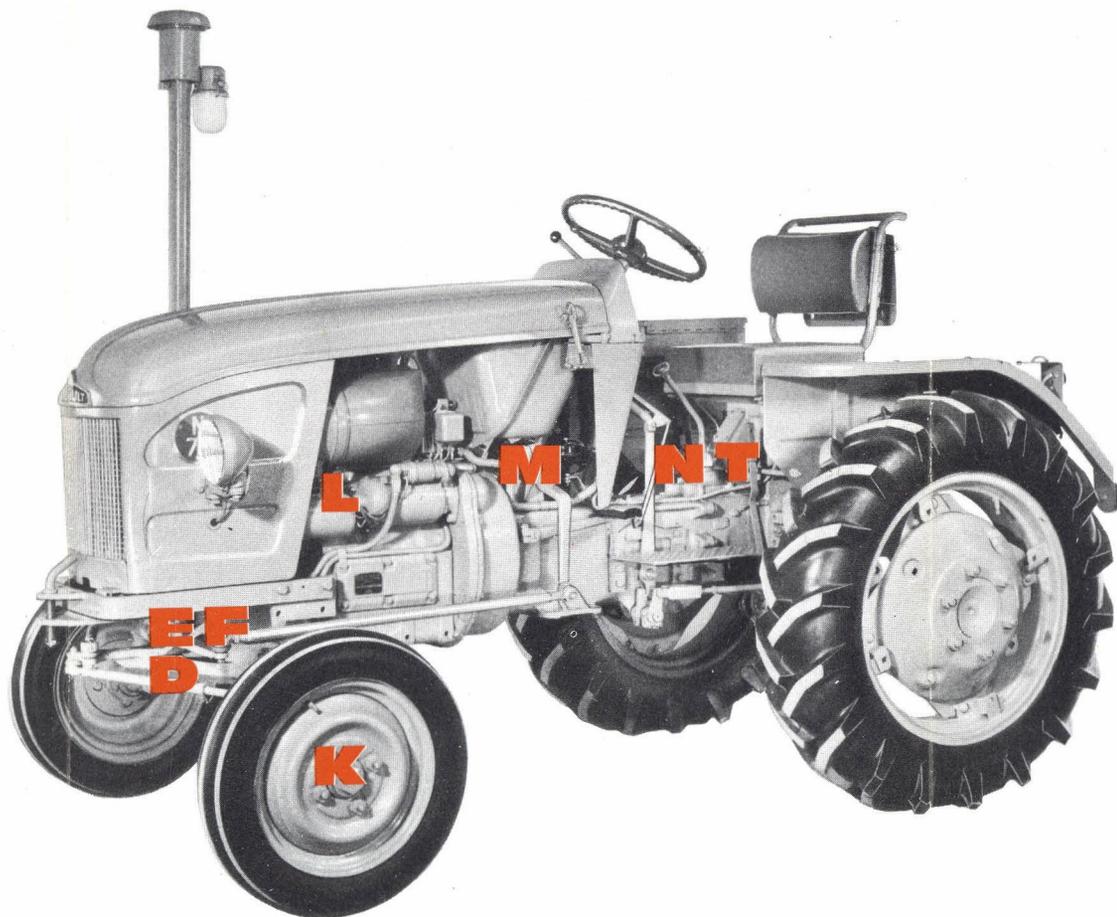
En atmosphère poussiéreuse changer l'huile, nettoyer la cuve et l'élément filtrant. Remettre de l'huile neuve jusqu'à la gorge niveau.
En atmosphère normale, vérifier le niveau; ne changer d'huile que toutes les 50 heures.



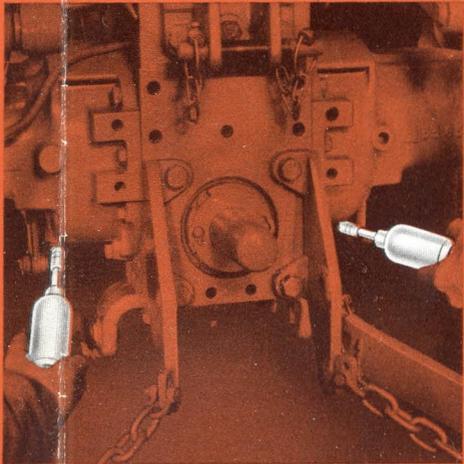
B

POULIE DE BATTAGE (Huile boîte-pont)

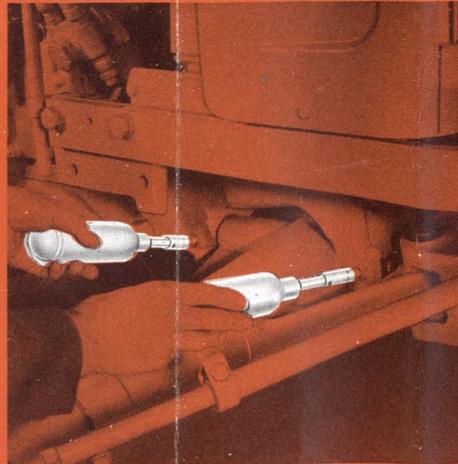
Niveau - L'huile doit affleurer l'orifice niveau. Vérification à faire dans le cas d'utilisation constante.



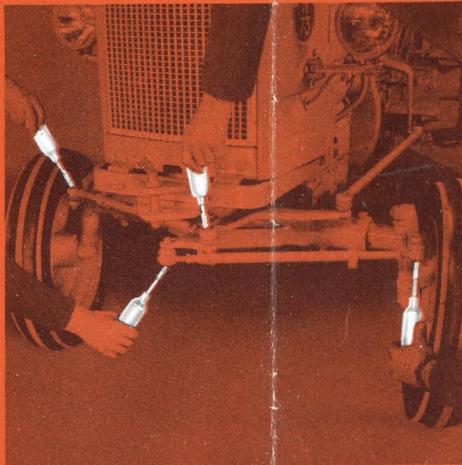
toutes les **50** heures



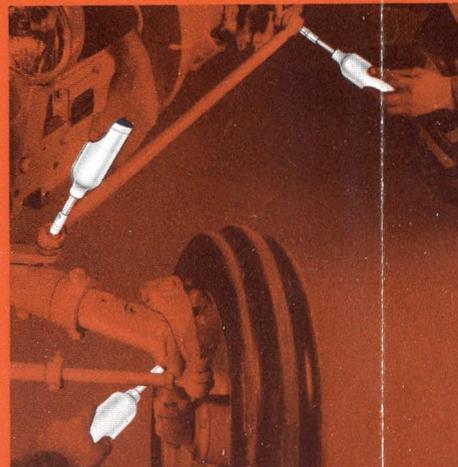
C FREINS (Graisse châssis)



D ARTICULATION D'ESSIEU AVANT
(Graisse châssis)

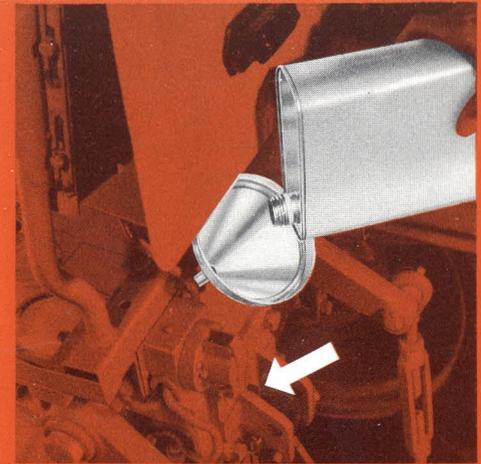


E BIELLES DE CONNEXION
(Graisse de châssis)

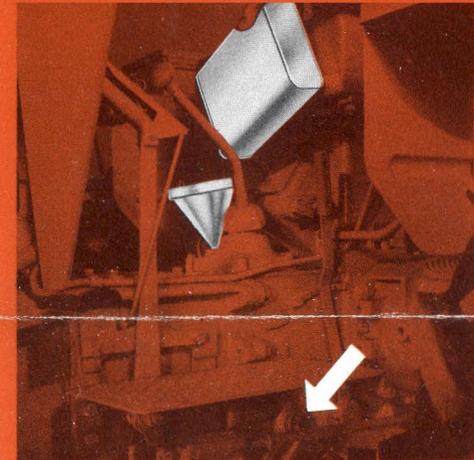


F BIELLE DE DIRECTION
ET PIVOT DE FUSÉES
(Graisse châssis)

toutes les **1200** heures



S RELEVAGE HYDRAULIQUE
(Huile relevage hydraulique)
Vidange - Remplissage.

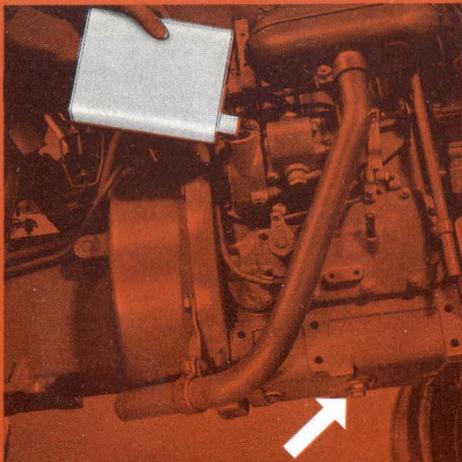


T CARTER DE MECANISME
(Huile boîte-pont)
Vidange - Remplissage.



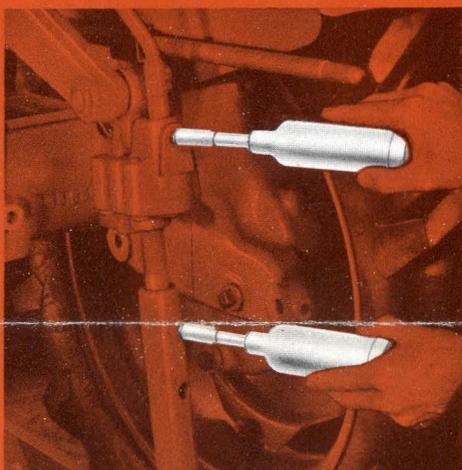
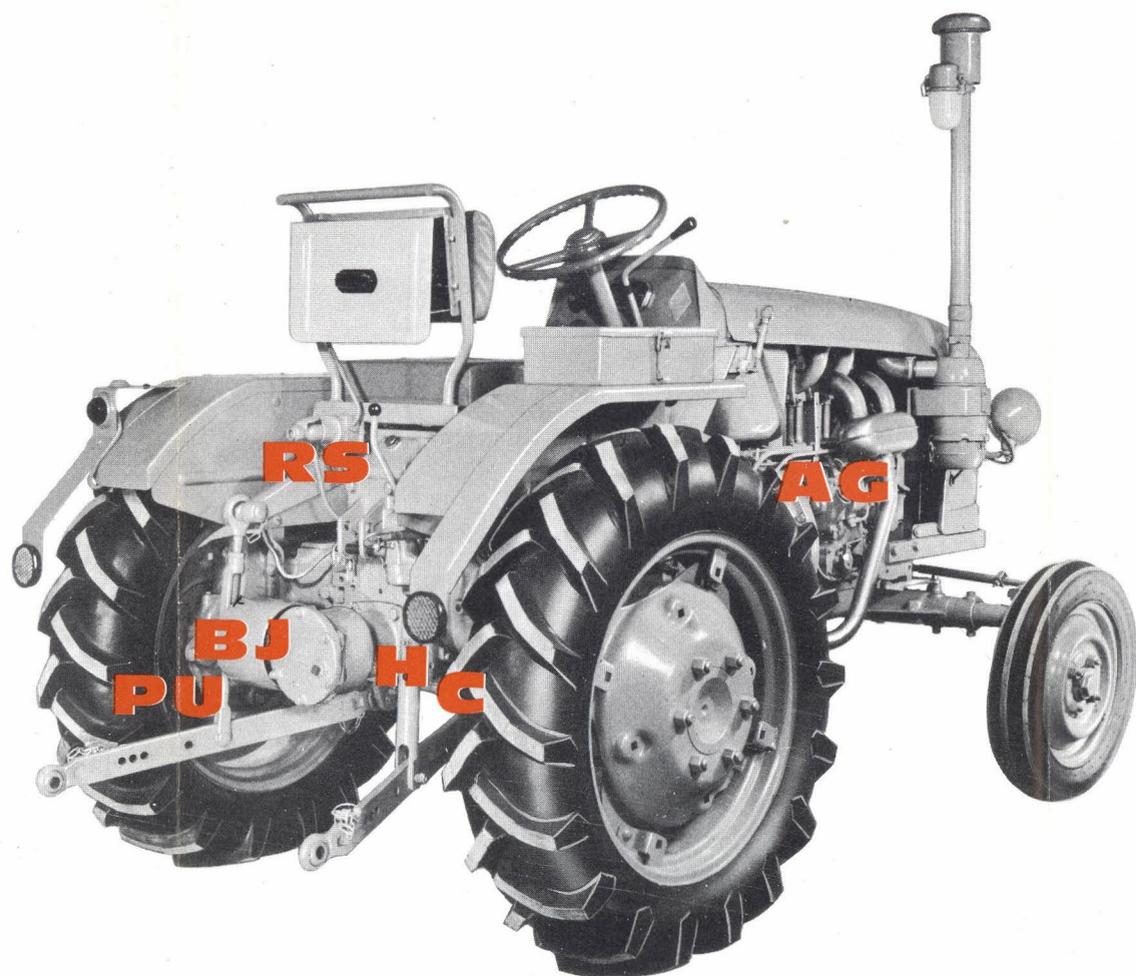
U BARBOTINS (Huile boîte-pont)
Vidange - Remplissage.

toutes les **100** heures



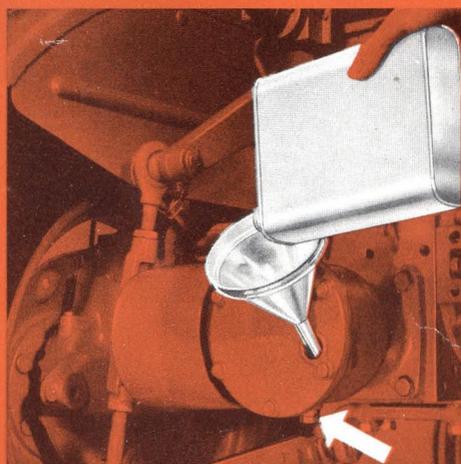
G

MOTEUR. (Huile moteur)
Vidange - Remplissage.



H

TIRANT A MANIVELLE
(Graisse châssis)



J

POULIE DE BATTAGE
(Huile boîte-pont)
(Fréquence pour une utilisation
constante).
Vidange - Remplissage.



Manuel Tracteur

SCHÉMA DE GRAISSAGE tracteurs RENAULT

régie nationale

R. 7053

N
73

V
73

MOTEUR

Hiver	Eté	Pays tropicaux
Huile moteur supplément 1 SAE 10	Huile moteur supplément 1 SAE 20	Huile moteur supplément 1 SAE 30

BOITE ET PONT

Carter de mécanisme	Direction
Huile boîte-pont SAE 80	Huile boîte-pont SAE 140

RELEVAGE

Huile moteur minérale SAE 10

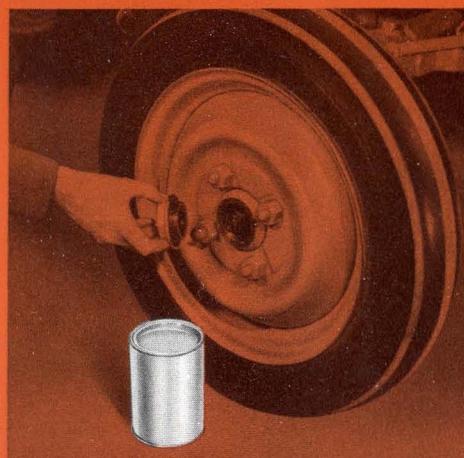
ARTICULATION

Graisse châssis

ROULEMENT

Graisse roulement

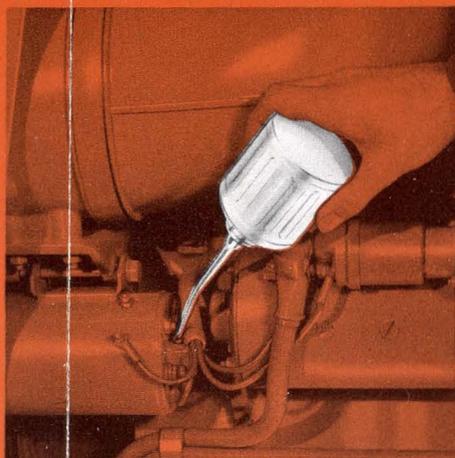
toutes les **200** heures



K

ROUES AVANT (Graisse roulement)

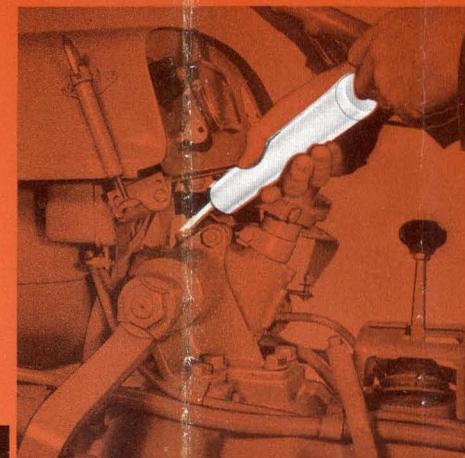
Remplir le bouchon de graisse et le revisser.



L

DYNAMO (Huile moteur)

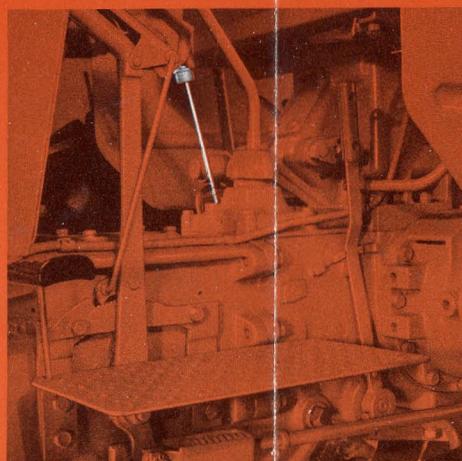
Introduire quelques gouttes d'huile



M

DIRECTION (Huile direction boîte-pont)

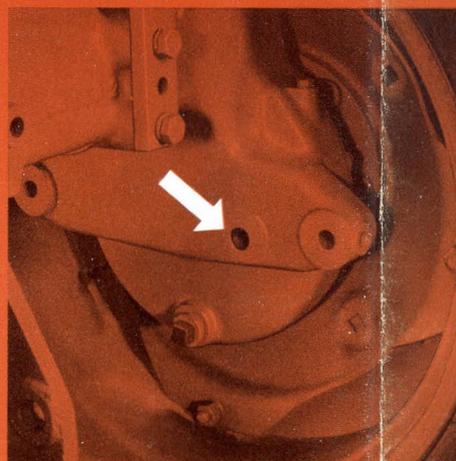
Le niveau d'huile doit affleurer l'orifice niveau.



N

CARTER DE MÉCANISME (Huile boîte-pont)

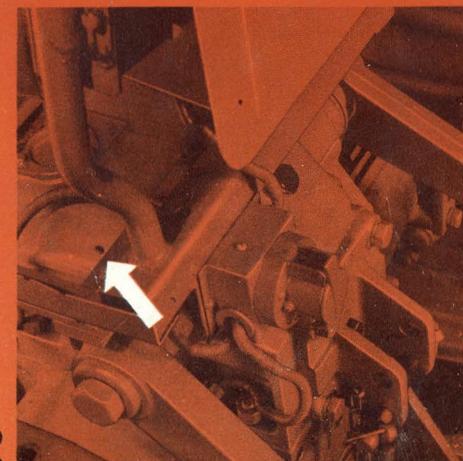
Niveau - Le niveau doit être compris entre le repère "maxi" et "mini" marqué sur la jauge.



P

BARBOTINS (Huile boîte-pont)

Niveau - Le niveau d'huile doit affleurer l'orifice niveau.



R

RELEVAGE HYDRAULIQUE (Huile relevage hydraulique)

Niveau - L'huile doit affleurer l'orifice niveau.