



**Super 3 D**

**Super 6 D**

**tracteurs**

tractors - schlepper - tractores - trattori

**RENAULT**

**guide d'utilisation  
et d'entretien**

operation and maintenance guide

betriebsanleitung

manuel de conservacion

uso e manutenzione

**NE 106**

Moteurs MWM 2 et 3 cylindres

CORRECTIF

Page 66

Rapport de compression : 18/1  
au lieu de 19,5/1

Tarage des injecteurs : 180 kg/cm<sup>2</sup>  
au lieu de 125 kg/cm<sup>2</sup>

Monsieur,

Nous vous remercions d'avoir arrêté votre choix sur le tracteur RENAULT type Super D, 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...

## RENSEIGNEMENTS DIVERS

Livré le .....

à M .....

Adresse .....

**TRACTEUR Type R 7050 - R 7052 - Modèle : Normal - Étroit - Vigneron - TP - 4 x 4**

Nº de châssis (voir page 69)..... Nº de moteur (voir page 69).....

Équipement d'injection : Marque..... Nº de pompe .....

Nº de clé de contact.....



Signature de l'Agent,

# INDEX ALPHABÉTIQUE

Pages	Pages	Pages
<b>A</b> — Accumulateurs ..... 42	<b>É</b> — <b>Équipement électrique</b> (schéma) ..... 68	<b>Ph</b> — Phare (réglage) ..... 53
Allumage (contact) ..... 4	<b>F</b> — Filtre à air ..... 46	Phare arrière ..... 51
Antigel (pneumatiques) ..... 14	Filtres à combustible ..... 47	Planche de bord ..... 4
Attelages ..... 16	Filtre à huile ..... 48	Pneumatiques (entretien) ..... 56
Avertisseur ..... 4	Freins ..... 49	Pneumatiques (gonflement) ..... 55 et 64
<b>B</b> — Batterie (accumulateurs) ..... 34	Freins de parage ..... 9	Pneumatiques (lestage) ..... 12
Bielle de direction (réglage) ..... 44	<b>G</b> — Garantie ..... 70	Pont arrière ..... 67
Boîte de vitesses ..... 67	Graissage (voir schéma fin de notice) et ..... 45	Pont avant ..... 21
<b>C</b> — Capacités ..... 12 et 62	<b>H</b> — Huile (niveau) ..... 6	Poulie de battage ..... 20
Caractéristiques diverses ..... 62	<b>I</b> — Identification ..... 69	Prise de courant pour remorque ..... 52
Changement de vitesse ..... 5	Incidents de fonctionnement ..... 60	Prise de force ..... 20
Chape d'attelage ..... 19	Installation électrique (schéma) ..... 68	Prise de pression hydraulique ..... 33
Combustible (remplissage) ..... 6	<b>J</b> — Jumelage des pneus AR ..... 55	Protection contre le froid ..... 14
Commandes ..... 4	<b>L</b> — Lampes (caractéristiques) ..... 49	<b>R</b> — Refroidissement ..... 53
Compte-tours ..... 4	Lampes (remplacement) ..... 50	Relevage hydraulique ..... 22 et 54
Conduite ..... 10	Lestage ..... 12	Rigidification d'attelage ..... 19
Courroie de ventilateur ..... 42	<b>M</b> — Manille avant ..... 15	Rodage ..... 70
Cric ..... 27	Masses alourdissement ..... 14	Roues ..... 55
Cubuteurs (réglage) ..... 43	Mécanisme ..... 65	<b>S</b> — Siège (réglage) ..... 56
<b>D</b> — Débrayage (réglage) ..... 45	Moteur (caractéristiques) ..... 66	Stockage (combustible et huile) ..... 57
Démarreur ..... 45	Moteur (mise en marche) ..... 8	<b>T</b> — Tirant à manivelle ..... 19
Démultiplicateur ..... 66	Moteur (arrêt) ..... 11	Tracteur (mise en route) ..... 9
Différentiel ..... 21-43 et 67	<b>N</b> — Niveau (huile) ..... 6	Tracteur (arrêt) ..... 11
Direction (réglage) ..... 44	<b>P</b> — Pare-chocs ..... 15	Triangulation d'attelage ..... 17
Dossier sur aile ..... 56	Phares (commutateur) ..... 4	<b>U</b> — Utilisation ..... 6
Dynamo ..... 45		<b>V</b> — Ventilateur (courroie) ..... 42
<b>E</b> — Éclairage ..... 4		Voies variables ..... 35
Embrayage ..... 45 et 66		
Entretien ..... 42 et 58		
Équipement électrique (caractéristiques) ..... 49		

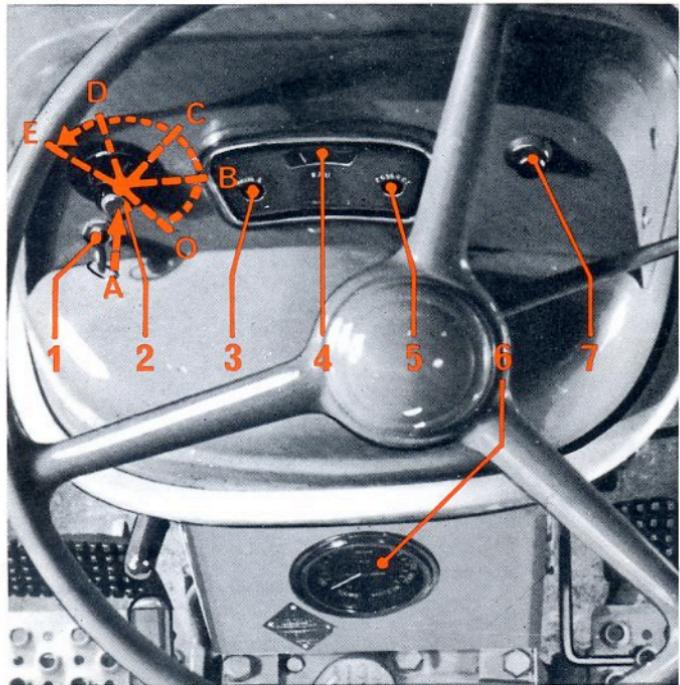


Fig. 1

**1 - 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.

**2 - 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 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 du commutateur.

**3 - Feu témoin de pression d'huile (voyant rouge).**

Voir chapitre « CONDUITE » p. 10.

**4 - Thermomètre de culasse.**

Voir chapitre « CONDUITE » p. 10.

**5 - Feu témoin de charge (voyant vert).**

Voir chapitre « CONDUITE » p. 10.

**6 - Compte-tours - totalisateur d'heures.**

**7 - Contacteur de démarreur.**

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

**8 - Manette d'accélérateur.**

**9 - Tirette d'arrêt du moteur.**

- 10 - Levier de crabotage de prise de force arrière.  
Voir chapitre «ÉQUIPEMENT» p. 20.
- 11 - Loquet d'accouplement des pédales de frein.  
Sur route, les deux pédales de frein doivent obligatoirement être accouplées.
- 12 - Pédales de frein droite et gauche.
- 13 - Pédale d'accélérateur.
- 14 - Blocage du différentiel.  
Voir chapitre «ÉQUIPEMENT» p. 21.
- 15 - Levier de changement de vitesse.  
Les positions correspondant aux différents rapports de vitesses sont indiquées sur la boule du levier.
- 16 - Levier de crabotage du pont moteur avant.  
Voir chapitre «ÉQUIPEMENT» p. 21.
- 17 - Pédale de débrayage.
- 18 - Frein à main (parage).  
Appuyer sur les pédales de frein (le loquet d'accouplement doit être engagé) et tirer vers soi le levier d'immobilisation.
- 19 - Levier de commande de démultiplicateur (sur demande).  
Pour craboter, pousser le levier vers l'avant. Voir chapitre «CARACTÉRISTIQUES» p. 66.

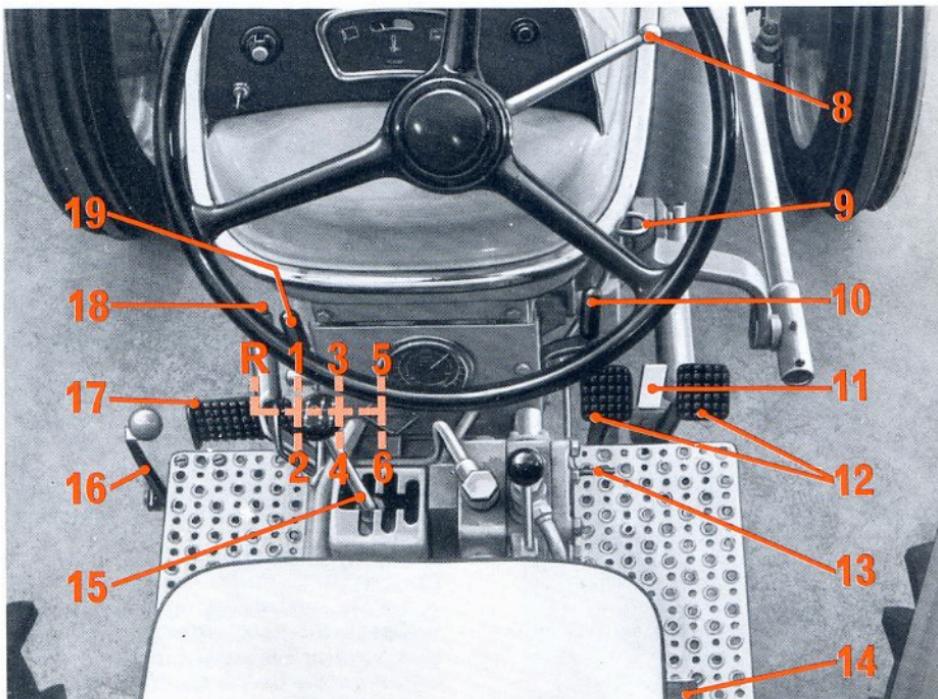


Fig. 2

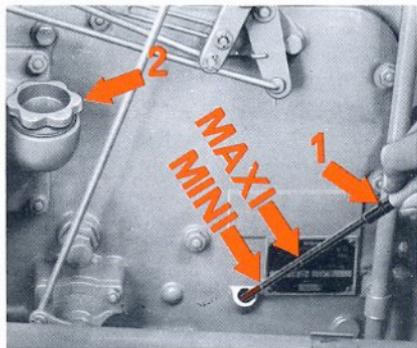


Fig. 3

### 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 (1). Ne dépasser pas ce repère, un niveau supérieur provoquerait un encrasement abnormal du moteur.

##### — Le niveau d'huile dans le filtre à air.

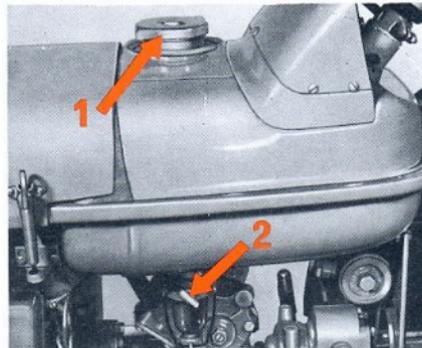


Fig. 4

— La quantité de combustible (1). Éviter d'aller jusqu'à vider complètement le réservoir car il serait alors nécessaire de purger le système d'injection.

— Le robinet de combustible (2) ouvert.

— Le levier de changement de vitesses au point mort.

— Le levier de commande de prise de force au point neutre.

— Le gonflement des pneus.  
(voir « 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. S'assurer que le robinet de combustible (situé sur la partie supérieure du godet de décantation sous réservoir) est ouvert.

## PURGE DE L'AIR (Suite)

**a) Canalisation d'alimentation de la pompe d'injection :**

Sur Super 3D.

Débloquer l'écrou-raccord d'alimentation (1) ou sur Super 6D, desserrer la vis de purge d'air (1) de la pompe d'injection.

Manœuvrer la pompe à main (2) après desserrage du bouton moleté. Dès que le combustible sort sans bulle d'air, resserrer l'écrou-raccord (1) ou la vis de purge (1) de la pompe d'injection.

**b) Pompe d'injection et injecteurs**

Desserrer les écrous-raccord des canalisations d'injecteurs, actionner le moteur au démarreur et resserrer les écrous-raccord dès que le combustible s'écoule. Vérifier les raccords du circuit.

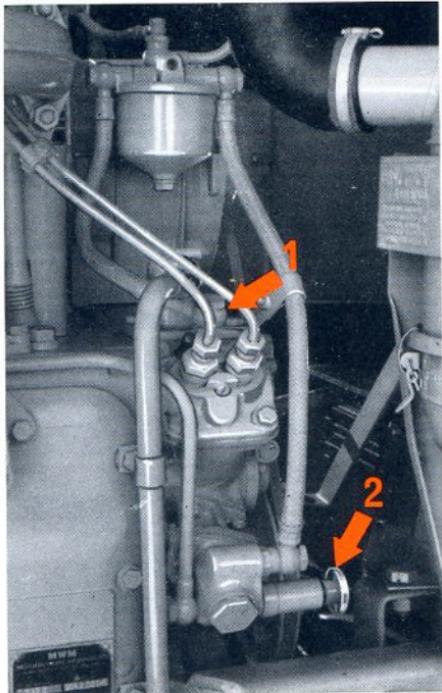


Fig. 5

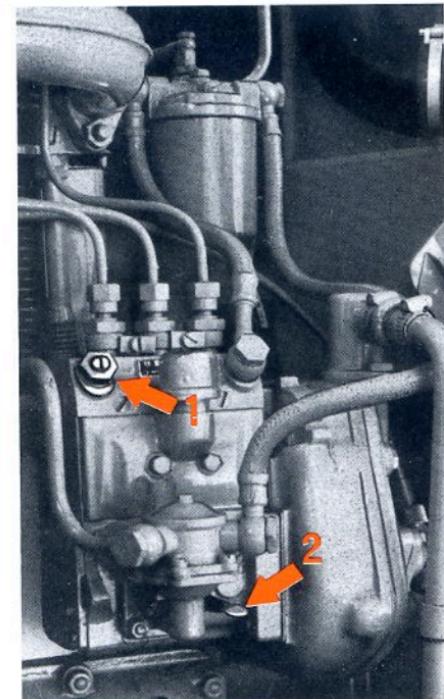


Fig. 6

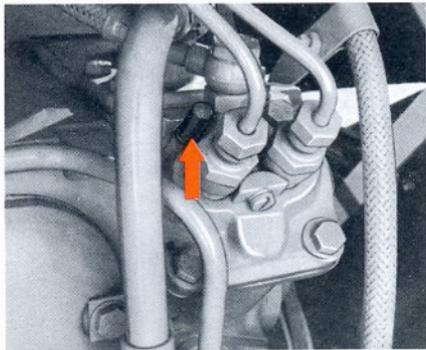


Fig. 7

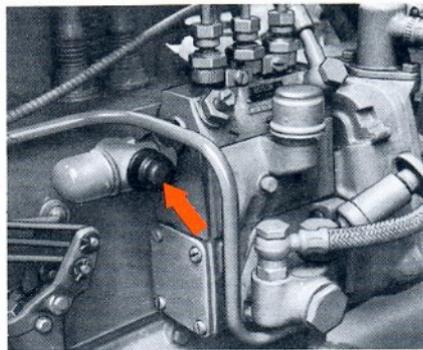


Fig. 8

### MISE EN MARCHE DU MOTEUR

- 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, ménagez 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 »).

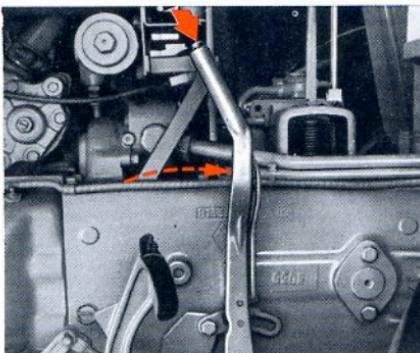


Fig. 9

## MISE EN MARCHE DU MOTEUR (Suite)

### Démarrage par temps froid :

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

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 emballez le moteur à vide sous prétexte d'accélérer son réchauffage.

## MISE EN ROUTE DU TRACTEUR

Desserrer le frein de parage (1) (appuyer fortement sur les pédales de frein); presser sur le bouton à l'extrémité du levier de frein d'immobilisation ou pour certain modèle rapprocher les deux parties mobiles de la poignée du levier de frein d'immobilisation; amener le levier vers l'avant.

**Aux champs**, 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.

**Sur la route** choisir, selon la charge remorquée, une vitesse permettant un départ aisé, et monter la gamme des vitesses en opérant toujours sans brusquerie.

### 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 ».

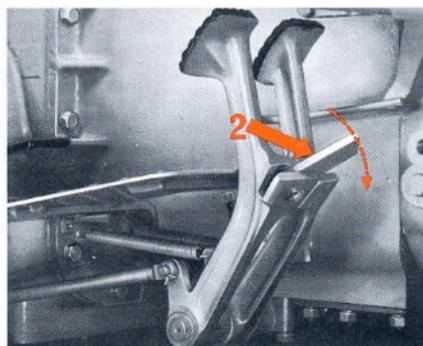


Fig. 10

**Sur route : les deux pédales de frein doivent obligatoirement être accouplées (2).**

**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.

**Aux champs :** Vous tournez 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.

**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 débrayer quand le tracteur est presque arrêté ; ensuite mettre le levier de changement de vitesse au point mort.

Serrer le frein de parage (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. (Ne jamais utiliser les 5<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> vitesses.)

## ARRÊT DU MOTEUR

Pour arrêter le moteur, ramener la manette de commande des gaz à la position ralenti, tirer sur la tringle située à droite du boîtier de direction, elle commande le « stop », et tourner, sens inverse des aiguilles d'une montre, la clé du contacteur général.

**Ne pas arrêter le moteur en fermant le robinet sous le réservoir à combustible.**

**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, 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.

## PAR TEMPS FROID

### Accumulateurs :

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

- Une batterie bien chargée gèle à  $-32^{\circ}\text{ C}$  ;
  - Une batterie à demi chargée gèle à  $-20^{\circ}\text{ C}$  ;
  - Une batterie « à plat » (densité de l'électrolyte  $20^{\circ}\text{ Baumé}$ ) gèle à  $-10^{\circ}\text{ C}$ .
- (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 ARRIERE A L'EAU OU AVEC UNE SOLUTION ANTIGEL

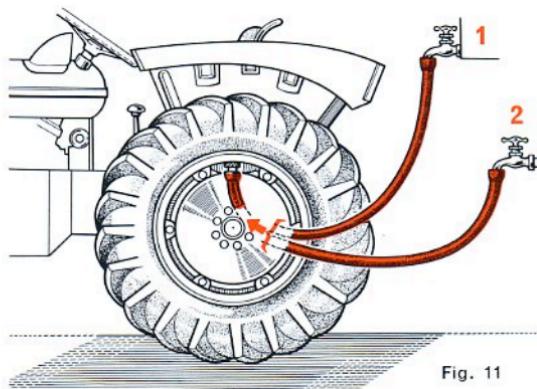


Fig. 11

**Sans raccord spécial :**  
 1. Réservoir en charge.  
 (mélange eau-chlorure).  
 2. Arrivée d'eau sous pression.

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



Fig. 12

Capacité d'un pneu 10 — 28	{	à 75 % .....	90 l.
rempli d'eau ou de solution antigel	{	à 95 % .....	114 l.
Capacité d'un pneu 11 — 28	{	à 75 % .....	117 l.
rempli d'eau ou de solution antigel	{	à 95 % .....	148 l.
Capacité d'un pneu 12 — 28	{	à 75 % .....	149 l.
rempli d'eau ou de solution antigel	{	à 95 % .....	188 l.

## LESTAGE DES PNEUS ARRIÈRE

(Suite)

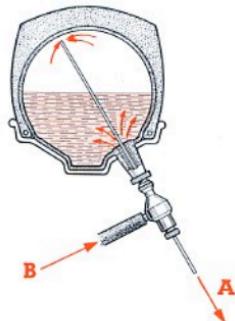
L'adhérence des pneus sur le sol en terrain gras, et, par suite, la puissance de traction, sont fonction du poids du tracteur, d'où l'intérêt de lester les pneus arrière à l'eau.

Nous recommandons le remplissage à 75 % qui permet de conserver à la suspension l'élasticité due aux pneumatiques, toutefois le remplissage peut être porté à 95 %, les renseignements nécessaires pour lester une roue, vous sont donnés ci-après :

### Lestage :

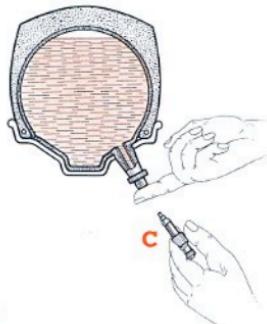
1. Mettre l'essieu arrière sur cales et placer la valve en haut.
2. Retirer l'embout démontable de la valve et laisser s'échapper l'air sous pression.

Fig. 13



2

Fig. 14



3

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 % (1). Pour un lestage à 95 % (2), 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).

5. Retirer le raccord spécial complet (pour un lestage à 95 % boucher aussitôt avec le doigt) (3).

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. (Voir chapitre « GONFLEMENT » p. 64.)

8. Visser le bouchon de valve.

## UTILISATION

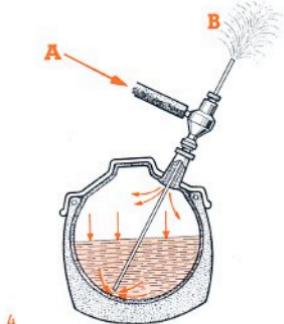


Fig. 15

### LESTAGE (Suite)

Pour protéger jusqu'à  $-20^{\circ}\text{C}$  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.

### 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 (4) 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.

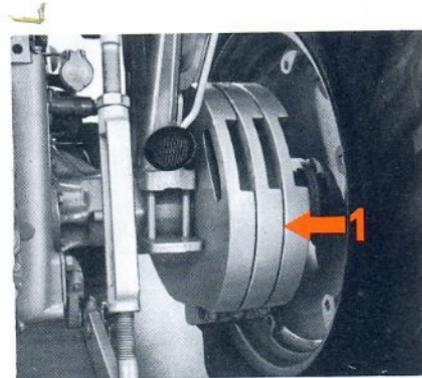


Fig. 16

### Masses d'alourdissement (sur demande).

Pour le labour dans des terrains glissants, afin d'augmenter l'adhérence, des masses d'alourdissement arrière (1) constituées par deux demi-couronnes s'emboîtent sur les trompettes des roues arrière et se boulonnent l'une sur l'autre avec une grande facilité.

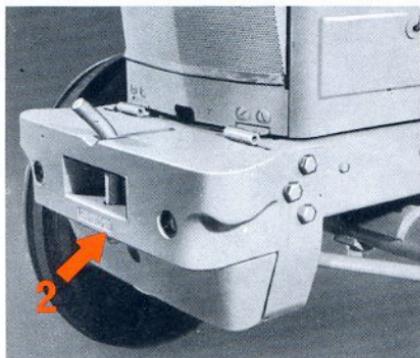


Fig. 17



Fig. 18

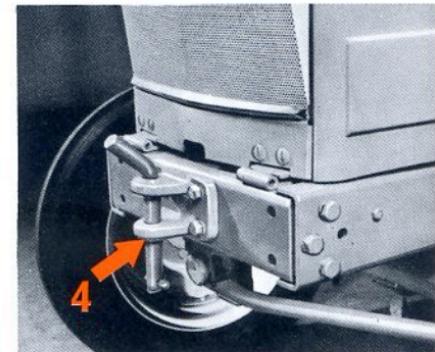


Fig. 19

## LESTAGE (Suite)

Afin d'augmenter l'adhérence des roues directrices et d'éviter le cabrage dans les travaux lourds, un jeu de masses d'alourdissement (2) est prévu à l'avant du tracteur ; il sert également de pare-chocs et de manille.

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

Si des masses d'alourdissement AV ne sont pas montées sur le tracteur, sur demande il peut être équipé d'un **pare-chocs avant** (3) ; une **manille avant** (4) peut également être montée sur demande, que le tracteur soit ou non équipé d'un pare-chocs.

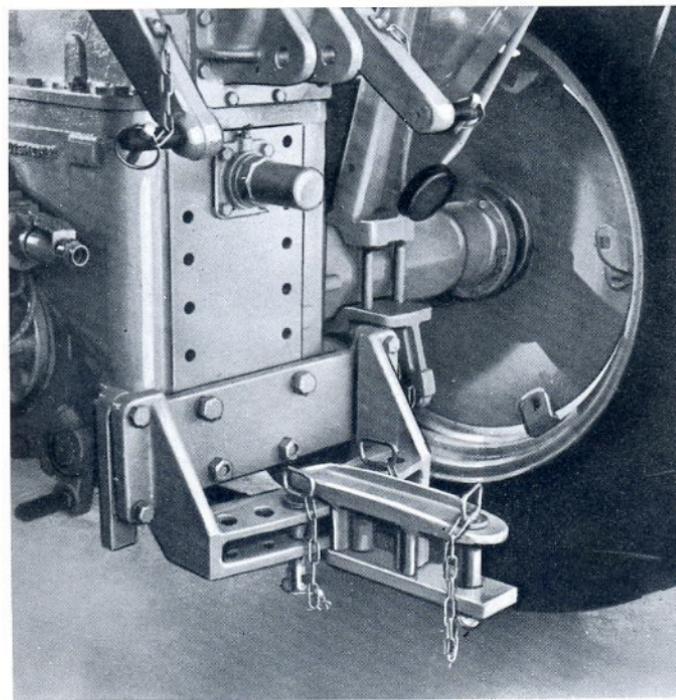


Fig. 20

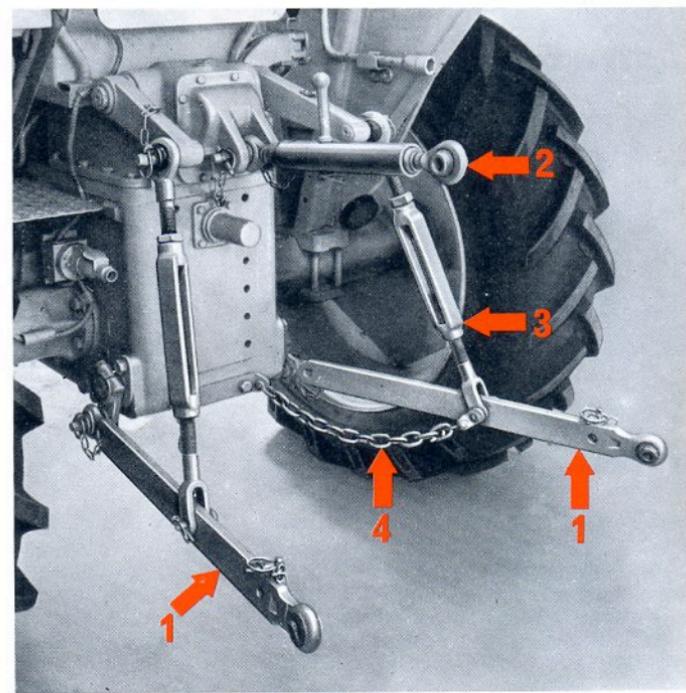


Fig. 21

## ATTELAGES

### Attelage « traîné » (Fig. 20) :

Pour équiper les tracteurs avec ou sans relevage hydraulique, il est prévu un attelage traîné avec barre d'attelage oscillante.

Cette barre réglable horizontalement située entre 302 et 499 mm du sol, suivant la monte de pneus, se déplace sur un secteur, elle peut occuper 5 positions différentes donnant un déport à droite et à gauche de 125 mm.

Elle permet d'atteler ou de remorquer différents outils.

### Attelage « 3 points » (Fig. 21) :

Pour tracteur avec relevage hydraulique.

L'attelage 3 points 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 relevage hydraulique), deux tirants de relevage (3) reliés aux bras du relevage hydraulique et deux chaînes de débattement (4).

### Tirant à manivelle

Le tirant à manivelle (1) pour attelage « 3 points », permet, du siège du conducteur, de régler en marche l'aplomb de certains outils portés ; il est monté sur demande.

### Support auxiliaire de bielle de poussée

Sur demande l'adaptation d'un support auxiliaire de bielle de 3<sup>e</sup> point (2) permet l'utilisation d'outils portés à points d'attelage particuliers (consulter votre Agent).

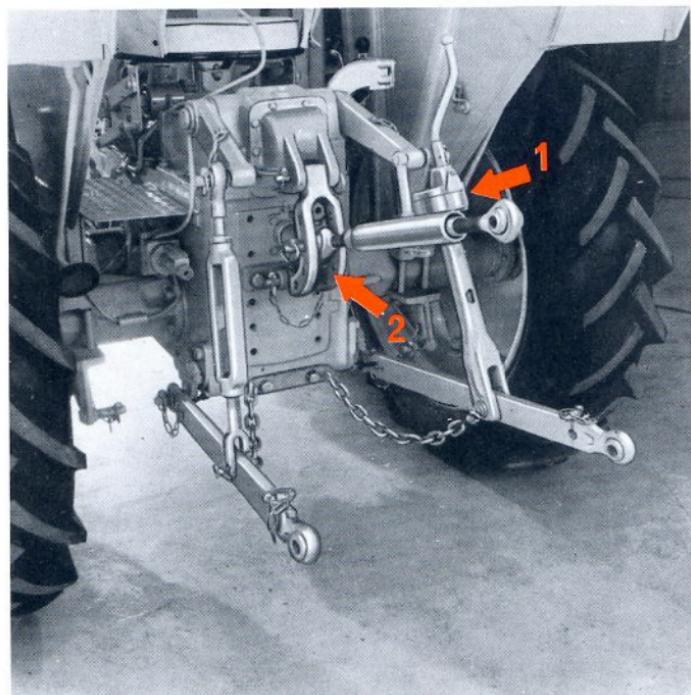


Fig. 22

## ÉQUIPEMENT

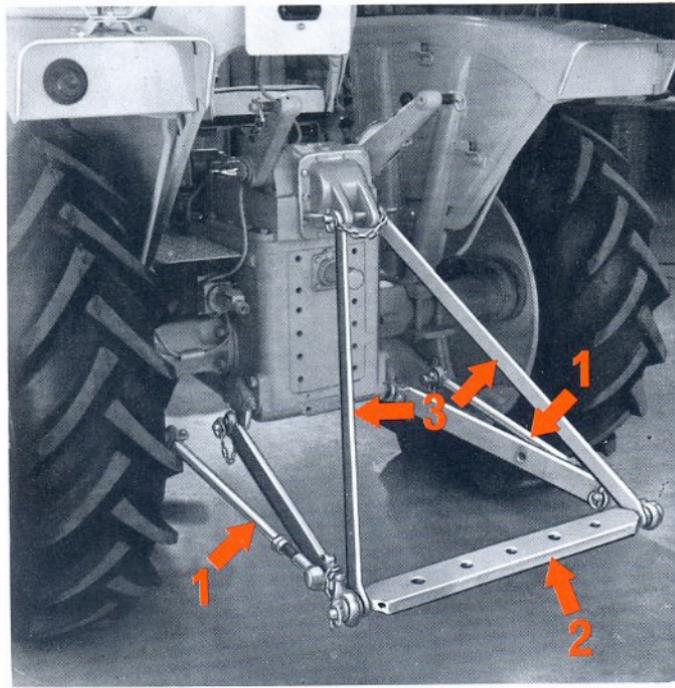


Fig. 23

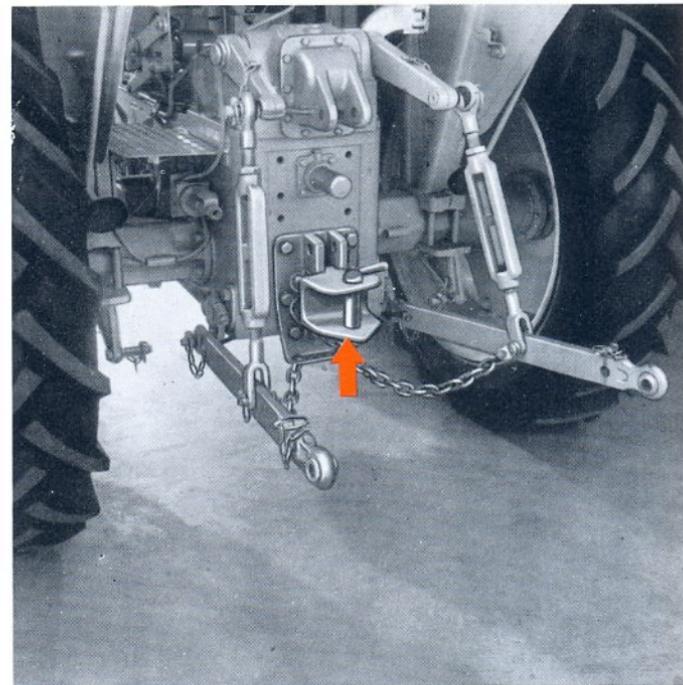


Fig. 24

### Rigidification latérale d'attelage « 3 points » (Sur demande)

La rigidification (1) est réglable, elle limite plus ou moins les débattements latéraux de l'attelage. Au travail, les barres ne doivent pas être bloquées pour les outils portés, utilisant la prise de force arrière et pour les outils à fortes réactions latérales (voir chapitre « ÉQUIPEMENT RELEVAGE » p. 25) ; sur route, en les montant rigide, vous pouvez les utiliser pour le transport d'outils portés.

### Triangulation d'attelage et traverse plate (Sur demande)

La triangulation se compose d'une traverse d'attelage (2) et deux tirants de triangulation (3), elle immobilise l'attelage verticalement et horizontalement, et est conçue spécialement pour permettre au tracteur équipé d'un attelage « 3 points » de travailler avec des outils trainés.

Il est recommandé de retirer les tirants de relevage.

### Chape d'attelage (Sur demande) (Fig. 24)

Une chape d'attelage avec broches, réglable en hauteur, se monte sur la face arrière du carter de mécanisme permettant ainsi d'effectuer divers remorquages avec le tracteur.

### Attelage « 3 points » Vigneron (Fig. 25)

Pour tracteurs type « étroit et vigneron ». 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 relevage hydraulique), deux tirants de relevage (3) reliés aux bras de relevage hydraulique, et une chaîne de débattement (4).

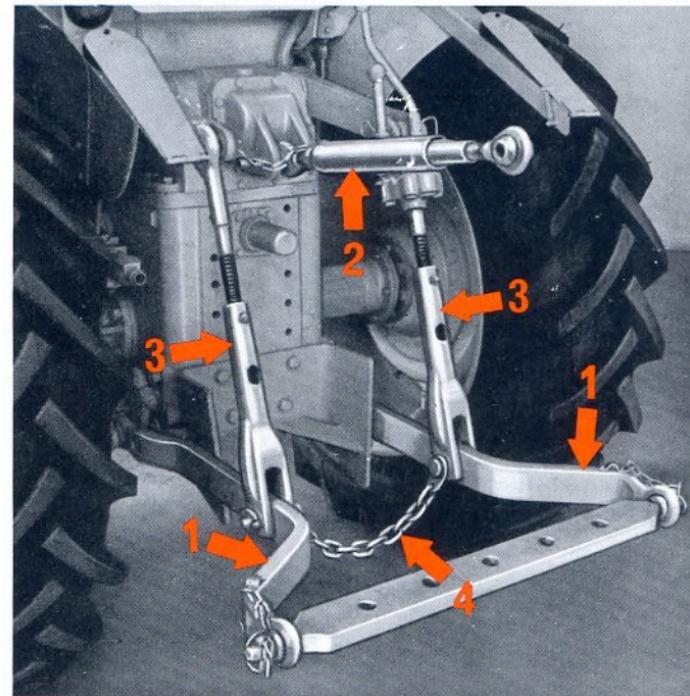


Fig. 25

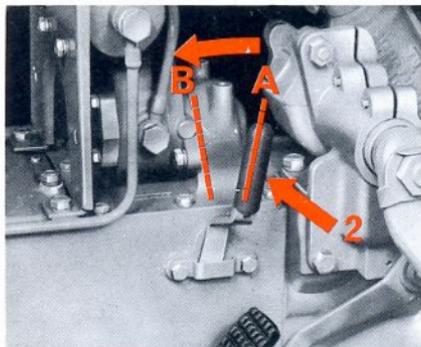


Fig. 26

## PRISE DE FORCE ARRIÈRE

La prise de force arrière est crabotée par un levier (2) placé à droite du mécanisme. En position (A) il est débrayé ; poussé vers l'avant (B) il embraye la prise de force arrière ou la poulie de battage.

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

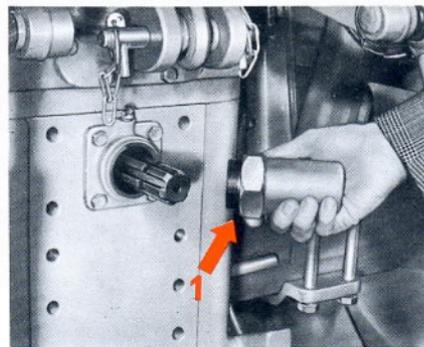


Fig. 27

par le constructeur de l'outil utilisé. De plus, il est recommandé, pour les virages de faible rayon, de décraboter 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 540 tr/mn pour un régime moteur de 1 600 tr/mn ; sa hauteur au-dessus du sol varie entre 0,676 et 0,862 m suivant la monte de pneus. Quand l'arbre de prise de force n'est pas utilisé, laissez-le toujours recouvert de son bouchon protecteur (1).

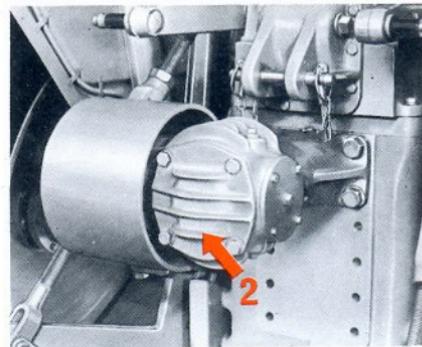


Fig. 28

## Poulie de battage

Sur demande, une poulie de battage (2) 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.

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.

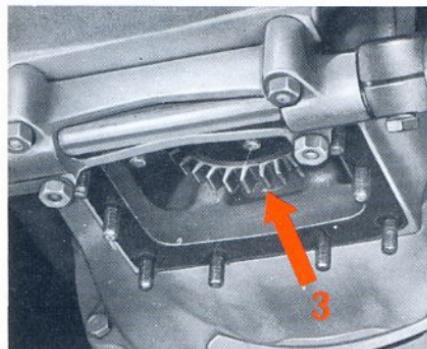


Fig. 29

### PRISE DE FORCE INFÉRIEURE (3)

A la partie inférieure de la boîte de vitesses des tracteurs type N.E.V. TP, un couvercle démontable permet d'adapter des boîtiers de commande de prise de mouvement laissant libre la prise de force arrière.

*Avant démontage du couvercle ou du boîtier de commande, dévisser le bouchon de vidange de ceux-ci et laisser l'huile de la boîte de vitesses s'écouler.*

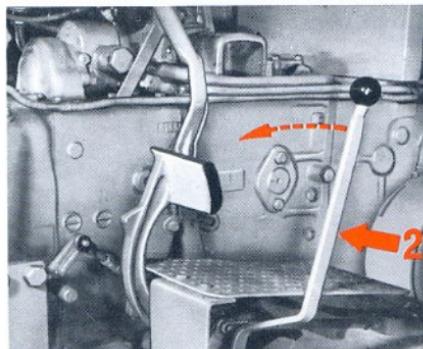


Fig. 30

**Commande du pont moteur avant.**  
Pour craboter le pont moteur avant, débrayer et pousser le levier de commande (2) vers l'avant.

**Important :** Sur route, il est recommandé de ne pas utiliser le pont moteur avant à grande vitesse.

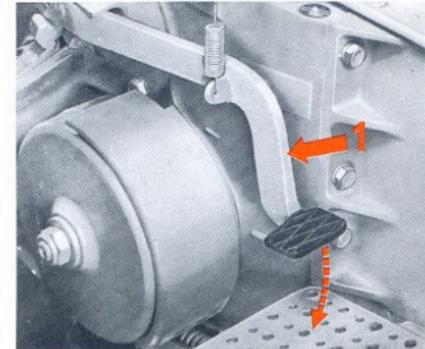


Fig. 31

### BLOCAGE DU DIFFÉRENTIEL

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 pédale (1) située à droite du carter de mécanisme. Cette pédale étant à rappel automatique en position décrabotée, la maintenir pendant la durée de l'opération.

**Cette manœuvre n'est à faire qu'en ligne droite.**

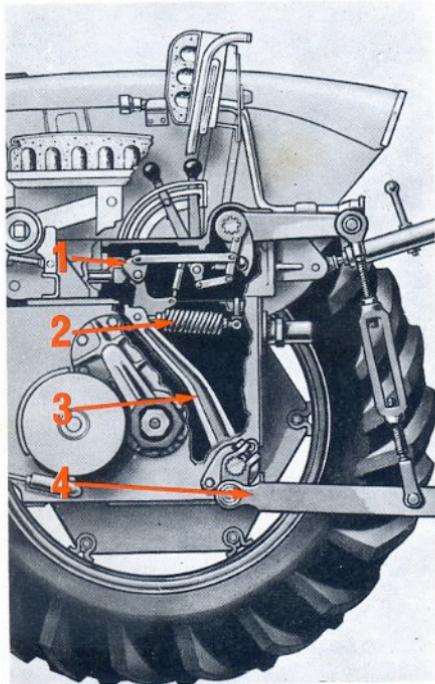


Fig. 32

### RELEVAGE HYDRAULIQUE RENAULT « Tracto-Control » pour attelage « 3 points ».

L'huile, commune à la transmission et au relevage, est aspirée par la pompe (G) au travers de la crépine (J) et refoulée sous pression après passage par le filtre (F) à la plaque d'alimentation (E) qui la dirige soit vers le distributeur de relevage (C), soit vers un distributeur auxiliaire (H).

La plaque d'alimentation comporte en outre un limiteur de pression pour l'ensemble hydraulique et un filtre pour les servitudes extérieures.

Le bloc relevage (K) est composé d'un carter formant corps de vérin, d'un piston relié au bras de relevage par une liaison bielle levier.

Un distributeur (C) fixé sur la partie avant du bloc assure les différentes fonctions du relevage. Le tiroir commande hydrauliquement les déplacements de la valve et du régulateur. Ce tiroir est déplacé soit par la came — travail **en contrôle de position** — soit par le levier — travail **en régulation automatique de profondeur**. Ce levier (1) est sollicité par le levier de détection (3), lui-même commandé par les bielles de traction (4) qui transmettent les efforts enregistrés par l'outil. Le ressort (2) équilibre le levier (3) en fonction de l'effort en (4).

En optionnel, le relevage peut être équipé d'un ou plusieurs distributeurs auxiliaires simple ou double effet (H). Ces distributeurs permettent de commander indépendamment du relevage, différents outils extérieurs.

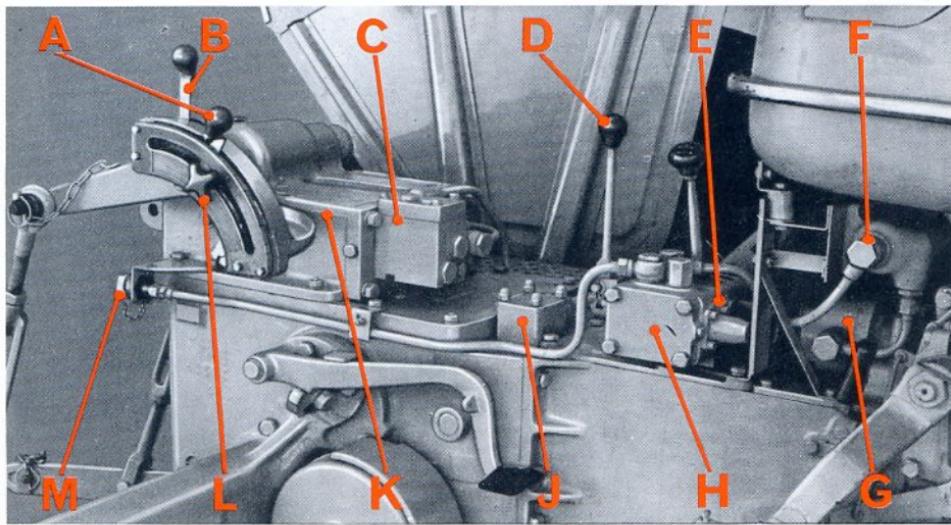


Fig. 33

L'ensemble hydraulique est commandé par trois leviers :  
 — Le levier (A) commande la montée, la descente de l'outil et le maintient à hauteur constante (**contrôle de position**).

— Le levier (B) détermine automatiquement la profondeur de travail en fonction de l'effort (**régulation automatique de profondeur**). Il se déplace le long d'un secteur qui porte les indications :

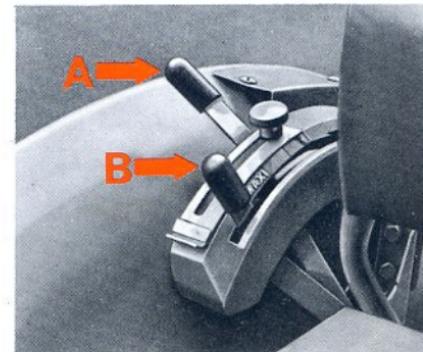


Fig. 34

- MINI : profondeur minimum.  
 MAXI : profondeur maximum.  
 A : annulation de la régulation automatique de profondeur.  
 — La combinaison des leviers (A) et (B) permet de travailler en **modulation de traction**.  
 — Le levier (D) monté sur un ou plusieurs distributeurs auxiliaires, simple ou double effet, commande les prises de pressions hydraulique (M).



Fig. 35

### RÉGULATION AUTOMATIQUE DE PROFONDEUR

**La régulation automatique de profondeur** à transfert de charge permanent est obtenue par les bielles de traction qui transmettent directement au distributeur les différents efforts enregistrés par les outils en fonction de la qualité du terrain, de son profil et de la position du tracteur.

Ce dispositif à commande directe permet l'utilisation avec le maximum de rendement de tous les types d'outils, qu'ils soient portés : charrues, cultivateurs... semi-portés : grosses charrues 1/4 de tour, à disques... ou trainés : pulvériseurs...

#### Détermination de la profondeur de travail :

Placer le levier (A) vers l'avant au bas de sa course. Le levier (B) se trouvant en face de MINI, faire avan-

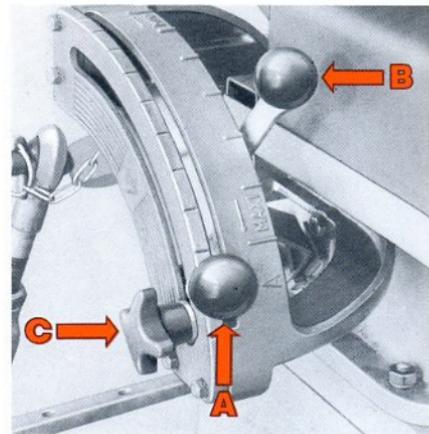


Fig. 36

cer le tracteur en abaissant progressivement le levier (B) jusqu'à obtention de la profondeur de travail désirée. Cette profondeur sera réglée ensuite automatiquement en fonction de l'effort, ne plus toucher à ce levier pendant toute la durée du travail.

**Manœuvres :**

En fin de ligne, ramener le levier (A) en haut du secteur pour soulever l'outil, le repousser au bas pour rabaisser celui-ci.

**Nota :** Lorsque le levier (A) est déplacé de la position basse à la position haute, l'outil monte d'abord rapidement puis ralentit avant la fin de course pour éviter les à-coups mécaniques et augmenter le confort du conducteur.

Les outils portés peuvent être aussi utilisés en **modulation de traction**.

Cette consigne d'utilisation est valable dans tous les cas.

**Tous les outils : charrues, cultivateurs... ne doivent pas être utilisés avec des roues de terrage.**

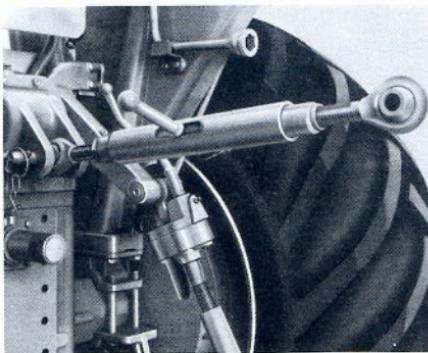


Fig. 37

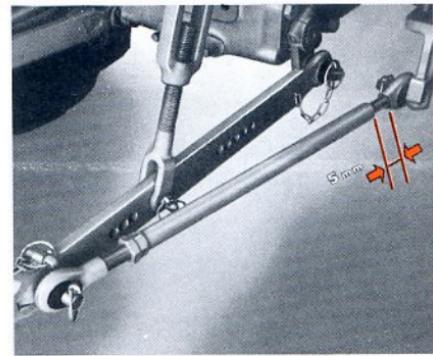


Fig. 38

**Réglages de l'attelage :****— Bielle de 3<sup>e</sup> point :**

En position fixe et réglée de telle sorte que sa longueur soit suffisante pour obtenir le talonnage de la charrue et pour éviter qu'un effort de traction s'exerce sur elle. Pour certaines utilisations, elle peut être mise en position coulissante.

**— Rigidifications :**

Les deux barres de rigidifications sont coulissantes pour permettre aux barres de traction de se déplacer vers l'arrière.

Pour permettre un fonctionnement correct du relevage, en aucun cas les barres ne doivent être bloquées, **il doit y avoir un jeu minimum de 5 mm de chaque côté.**



Fig. 39

### MODULATION DE TRACTION

**(Outils portés :** charrues, cultivateurs...)

**(Outils semi-portés :** charrues simples à disques...)

**(Outils traînés :** pulvérisateurs...)

**La modulation de traction** possède les mêmes avantages que « la régulation automatique de profondeur ». En plus, elle empêche les outils portés et semi-portés de descendre en dessous de la profondeur choisie dans les terrains de constitution très variée et en particulier dans les nappes de sable.

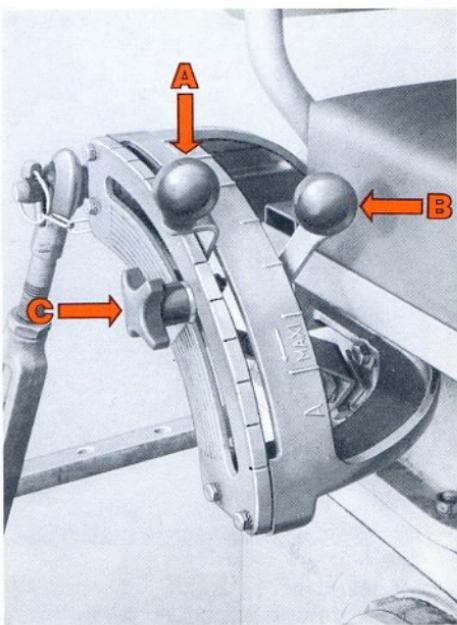


Fig. 40

### Détermination de la profondeur :

Placer le levier (A) vers l'avant au bas de sa course, le levier (B) se trouvant en face de MINI.

Faire avancer le tracteur en abaissant progressivement le levier (B) jusqu'à obtention de la profondeur désirée.

Remonter doucement le levier (A) jusqu'au moment où les bras commencent à se relever, puis redescendre celui-ci d'une demi-graduation et placer la butée (C) en contact.

### Manœuvres :

En fin de ligne, ramener le levier (A) en haut du secteur pour soulever l'outil, le repousser jusqu'à la butée (C) pour le rabaisser.

**NOTA :** Pour utiliser les pulvérisateurs traînés et obtenir une modulation de traction et un transfert de charge, il est nécessaire d'immobiliser la flèche d'attelage sur le cadre de l'appareil, dans le plan vertical.



Fig. 41

### CONTROLE DE POSITION

**(Outils semi-portés : herse, semoir, rateau faneur...)**

**Le contrôle de position** permet de maintenir les outils à une hauteur fixe par rapport au tracteur.

#### Détermination de la position de l'outil :

Placer le levier (B) vers l'avant : au bas du secteur (annulation).

Baisser progressivement le levier (A) jusqu'à obtention de la position dési-

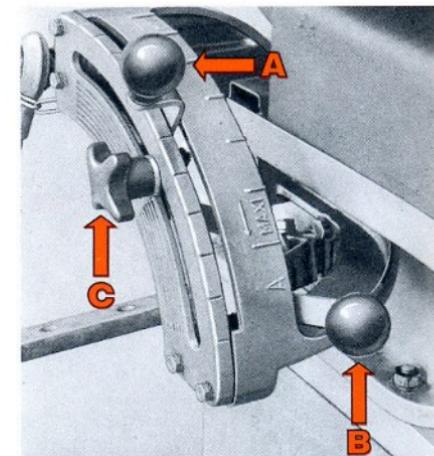


Fig. 42

rée de l'outil et placer la butée (C) en contact avec le levier.

#### Manœuvres :

En fin de ligne, ramener le levier (A) en haut du secteur pour soulever l'outil, le repousser jusqu'à la butée (C) pour le rabaisser.

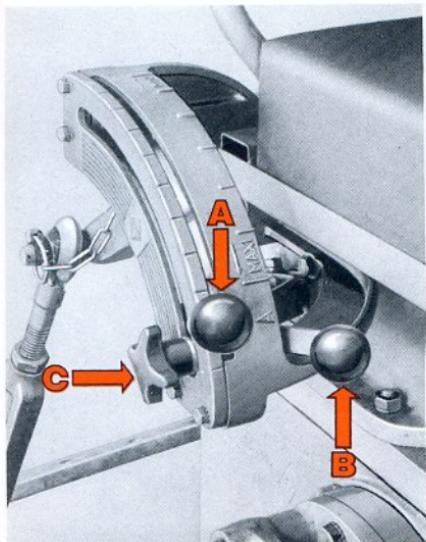


Fig. 43

## ATTELAGE FLOTTANT

**Outils guidés au sol** : houes rotatives...



Fig. 44

**L'attelage flottant** permet de libérer l'attelage pour l'utilisation des outils qui doivent prendre appui sur le terrain.

Pousser les deux leviers vers l'avant, au maximum de leur course. Utiliser le levier (A) pour soulever l'outil.



Fig. 45

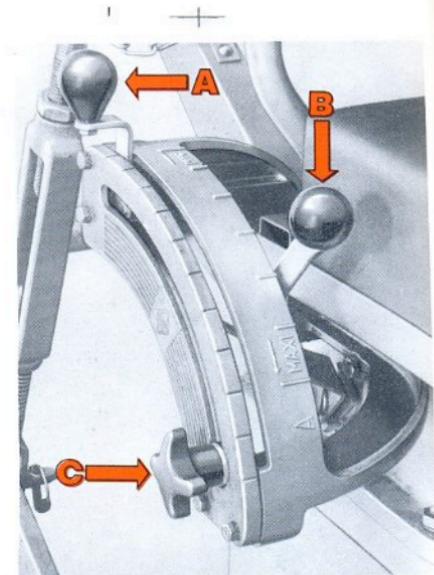


Fig. 46

### TRANSPORT

#### Outils portés

En bout de champ ou pour le transport, pour relever un outil, tirer le

levier (A) vers l'arrière au maximum de sa course; ne pas toucher au levier (B) ni à la butée (C).

Dans cette position, les bras resteront levés, quelle que soit la durée du déplacement.

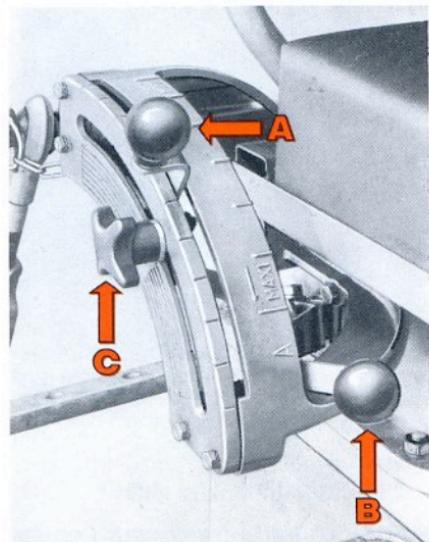


Fig. 47

**Outils trainés et semi-portés** attelés sur la barre à trous : presse ramasseuse, charrue à disques...



Fig. 48

Placer le levier (B) en bas du secteur (annulation) et le levier (A) dans la

position correspondant à la hauteur de l'attelage que vous désirez.



**PRISES DE PRESSION  
HYDRAULIQUE**

En optionnel, le relevage peut être équipé d'un ou plusieurs distributeurs auxiliaires simple ou double effet. Ces distributeurs permettent de commander, indépendamment du relevage, différents outils extérieurs tels que chargeur frontal, faucheuse, bennage de remorque, etc.

**Utilisation :**

— Distributeur simple effet :

**Montée :** tirer le levier vers l'arrière et le maintenir pendant la montée.

**Descente :** pousser le levier vers l'avant (celui-ci est maintenu automatiquement dans cette position), le ramener pour obtenir l'arrêt de la descente.

Fig. 49

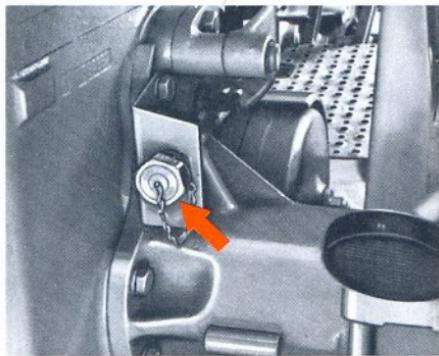


Fig. 50

**Nota :** pour l'utilisation de la barre de coupe, le distributeur doit rester en position descente pendant le travail.

— Distributeur double effet :  
Pousser et tirer pour obtenir les deux mouvements, le retour est automatique.



Fig. 51

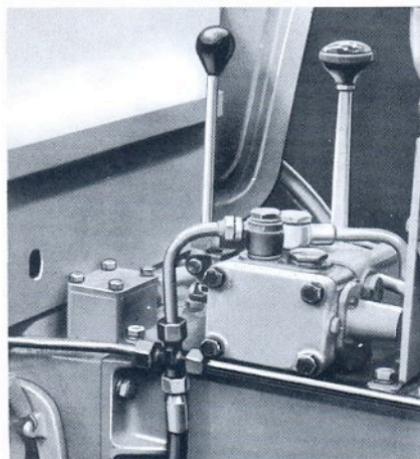


Fig. 52

### Montage d'un distributeur simple effet :

La prise de pression à sorties multiples permet d'adapter en même temps plusieurs machines : bennage, remorque, commande d'un chargeur, d'une faucheuse...

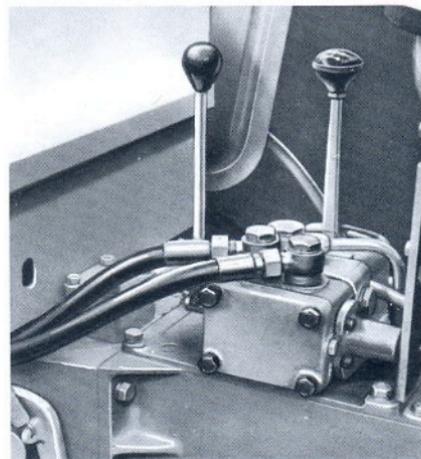


Fig. 53

### Montage d'un distributeur double effet :

Le distributeur est livré avec les deux raccords de sortie. Les canalisations sont à fabriquer selon les outils à adapter.

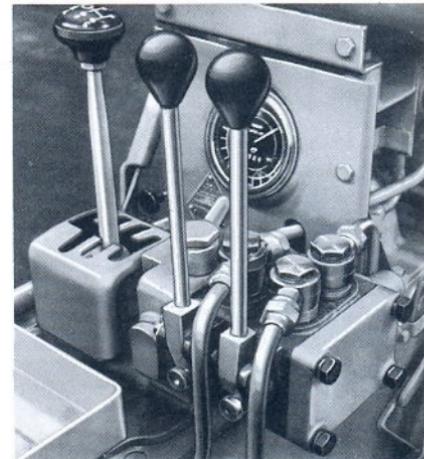


Fig. 54

### Montage jumelé d'un distributeur simple effet et d'un double effet.

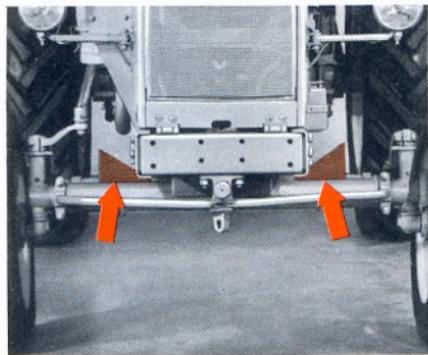


Fig. 55

## VOIES VARIABLES

(Pour tracteurs types N. E. V.)

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.

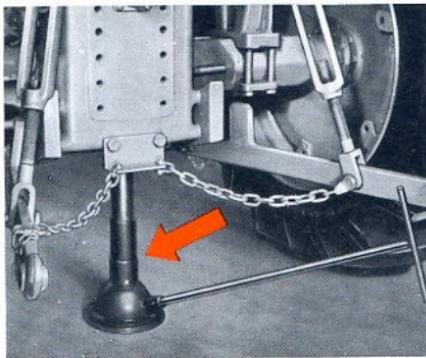


Fig. 56

### 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 200 kg) ; ne les couchez pas sur le sol, appuyez-les contre un mur et calez-les avec soin.

**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.

## voie avant variable

La variation de la voie avant est obtenue par le coulissement de la tête d'essieu sur le tube central. La longueur de la bielle de connexion est à ajuster en conséquence.

### Pour changer de voie :

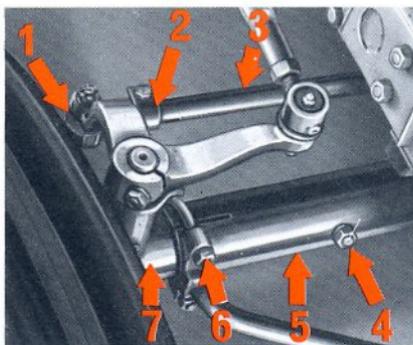
Mettre l'essieu avant sur cales, les cales sont placées sous le tube central.

Retirer le boulon-clavette de la bielle de connexion.

Retirer le boulon de positionnement sur tube central et desserrer les écrous de la bride.

Régler la tête d'essieu support de fusée et l'embout de bielle de connexion à l'écartement choisi.

Revisser et bloquer le boulon de positionnement.



Resserrer les écrous de la bride. Remettre en place le boulon-clavette de la bielle de connexion. Retourner la roue si la voie choisie comporte cette opération.

Fig. 57

### RÉGLAGE DE LA VOIE AVANT

1. Embout de bielle de connexion.
2. Boulon-clavette.
3. Bielle de connexion.
4. Boulon de positionnement.
5. Tube central d'essieu.
6. Bride sur tube central.
7. Tête d'essieu support de fusée.

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

Après chaque changement de voie, effectuer une mise à longueur de la bielle de direction (voir chapitre « ENTRETIEN DIRECTION »).

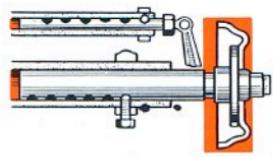
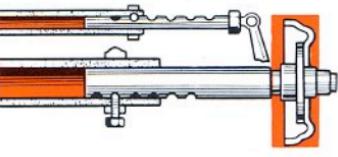
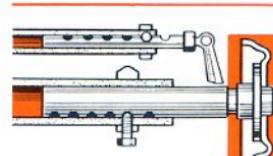
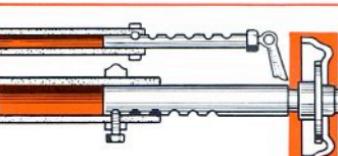
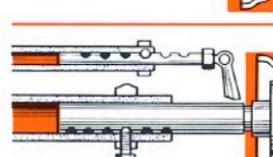
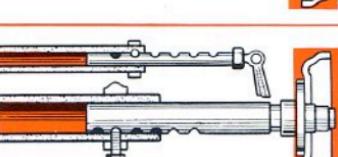
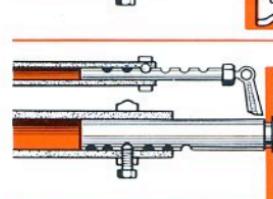
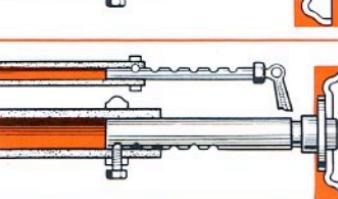
 <p><b>VOIES AVANT</b></p> <p><b>A</b></p> <p>Normal : 1,20 m Etroit : 0,85 m Vigneron : 0,80 m</p>	 <p><b>E</b></p> <p>Normal : 1,60 m</p>
 <p><b>B</b></p> <p>Normal : 1,30 m Etroit : 0,95 m Vigneron : 0,90 m</p>	 <p><b>F</b></p> <p>Normal : 1,70 m</p>
 <p><b>C</b></p> <p>Normal : 1,40 m Etroit : 1,05 m Vigneron : 1,00 m</p>	 <p><b>G</b></p> <p>Normal : 1,80 m Etroit : 1,25 m</p>
 <p><b>D</b></p> <p>Normal : 1,50 m Etroit : 1,13 m Vigneron : 1,08 m</p>	 <p><b>H</b></p> <p>Normal : 1,90 m Etroit : 1,33 m Vigneron : 1,18 m</p>

Fig. 58

## VOIE ARRIÈRE VARIABLE

Le galbe des voiles de roues Delachaux est différent de celui des roues Dunlop ou Michelin ce qui entraîne des positions différentes de jante pour obtenir les mêmes voies. Les roues Delachaux sont reconnaissables grâce aux pontets fixés sur la jante par rivets au lieu de soudure comme sur les roues Dunlop ou Michelin.

Les différentes voies sont obtenues par :

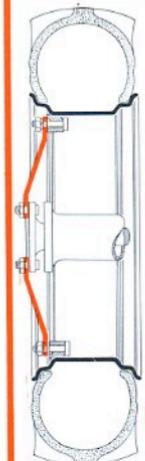
- montage intérieur ou extérieur de la jante sur le voile ;
- retournement du voile de la roue ;
- retournement de la jante ;
- retournement d'un voile intermédiaire (spécial pour tracteur type « étroit » ou pneus 9-36 et 11-36).

### Pour changer de voie :

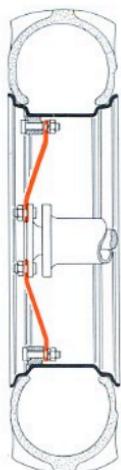
Placer des cales sous les trompettes de roues arrière, dévisser les écrous fixant le voile sur le moyeu et retirer la roue complète.

Choisir la voie et fixer d'abord le voile sur la jante (ainsi que le voile intermédiaire dans le cas d'un tracteur type « étroit » ou de pneus 9-36 et 11-36).

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.

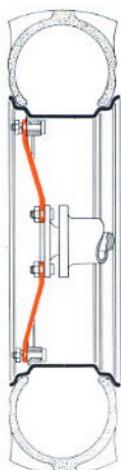
PNEUS	VOIES
	
Fig. 59	
* 9-24 seulement	
** 9-28 seulement	
Normal	
10-28 sur roue W 8-28 Delachaux .....	1,17 m
10-28/11-28/12-28/11-32 roue Delachaux..	1,20 m
10-28/11-28/12-28/13-28/12,00-24 roue D.M.	1,20 m
Vigneron	
10-28/9-24/11-24 roue Dunlop ou Michelin .....	
9-28/10-28 sur roue Delachaux .....	

## VOIES



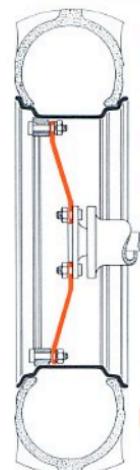
1,27 m  
1,30 m  
1,30 m

\* 0,77 m  
\*\* 0,70 m



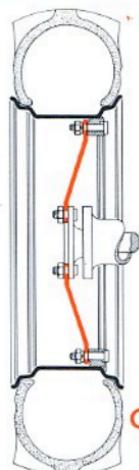
1,57 m  
1,50 m  
1,40 m

0,84 m  
1,00 m



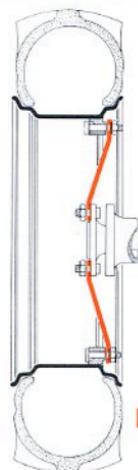
1,67 m  
1,60 m  
1,50 m

0,94 m  
1,10 m



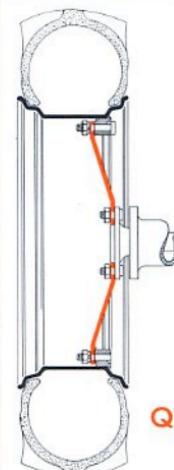
1,33 m  
1,40 m  
1,50 m

0,96 m  
0,80 m



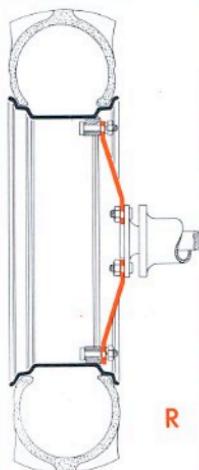
1,43 m  
1,50 m  
1,60 m

1,06 m  
0,90 m



1,73 m  
1,70 m  
1,70 m

1,14 m  
1,20 m



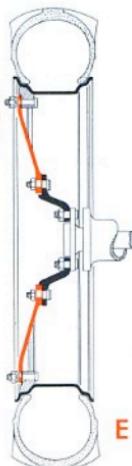
1,83 m  
1,80 m  
1,80 m

1,24 m  
1,30 m

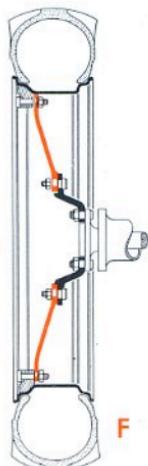
## ÉQUIPEMENT

PNEUS		VOIES			
* 10-28 seulement		A 1,15 m .....	B 1,25 m 1,20 m	C 1,35 m 1,30 m	D 1,45 m 1,40 m
NORMAL { 10-36/11-36 sur roue Dunlop 9-36 sur roue Dunlop					* 0,90 m * 0,90 m
ÉTROIT { 10-28/11-28/12-28 sur roue Dunlop ou Michelin 10-28/11-28/12-28 sur roue Delachaux		.....	.....	.....	.....

## VOIES



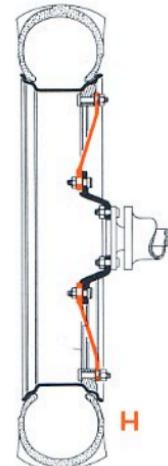
E

 1,55 m  
 1,50 m


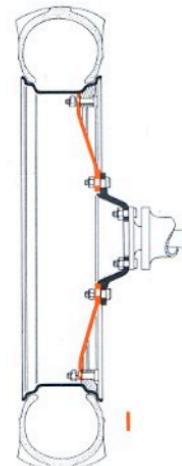
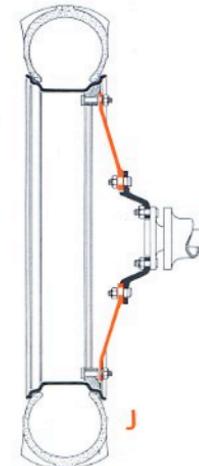
F

 1,65 m  
 1,60 m


G

 1,65 m  
 1,70 m


H

 1,75 m  
 1,80 m

 1,85 m  
 1,90 m

 1,95 m  
 2,00 m

 1,00 m  
 1,10 m

 1,10 m  
 1,20 m

 .....  
 1,00 m

 1,20 m  
 .....

 1,30 m  
 1,30 m

 1,40 m  
 1,40 m



Fig. 60

### ACCUMULATEURS (12 V - 90/105 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.

### N'ajoutez 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.**

### 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.

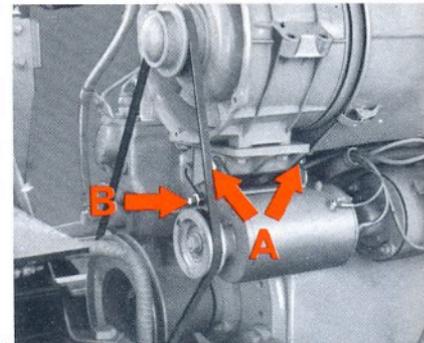


Fig. 61

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.

**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.

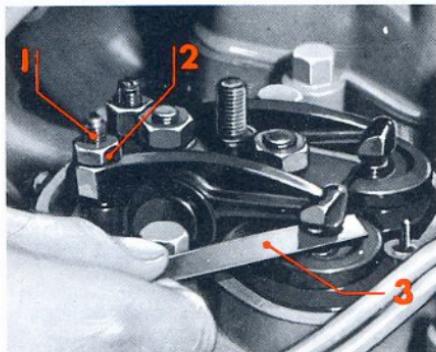


Fig. 62

## 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 (3) (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 (1) après desserrage de l'écrou de blocage (2). Il est recommandé de faire exécuter ce réglage par votre Agent.

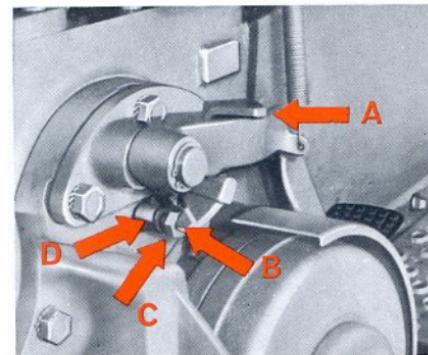


Fig. 63

## DIFFÉRENTIEL

### Blocage du différentiel

La pédale rappelée par son ressort étant en appui sur sa butée (A), desserrer le contre-écrou (D), visser ou dévisser la vis (C) pour obtenir un jeu nul en B. Rebloquer le contre-écrou (D).

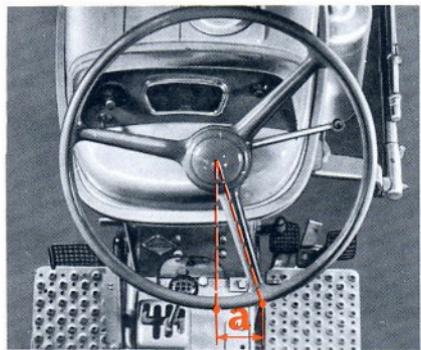


Fig. 64

### 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.**

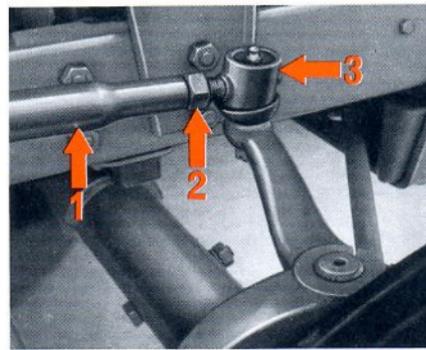


Fig. 65

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.

### BIELLE DE DIRECTION

La mise à longueur de la bielle de direction (1) est **obligatoire** à chaque changement de voie ou lorsqu'on passe de la « position haute » à la « position basse ».

Les roues avant du tracteur se trouvant en position droite (pincement réglé correctement), débrancher l'embout de la bielle sur le levier de roue ; mettre la direction à son point milieu de la zone sans jeu, le capuchon retiré, le repère au sommet de la colonne de direction doit se trouver dans l'axe du tracteur.

Desserrer le contre-écrou de l'embout à rotule (2).

Visser ou dévisser l'embout de la bielle (3) jusqu'à ce que le cône de la rotule soit à l'aplomb de son logement dans le levier sur roue.

Reposer l'écrou crénelé, goupiller et bloquer le contre-écrou.

Après ces opérations effectuer un contrôle :

Placer un cric sous l'essieu.

S'assurer, en faisant pivoter les roues à fond alternativement à droite et à gauche, que les butées de braquage se font bien sur les ergots des leviers de direction et de connexion.

**DIRECTION (Suite)**

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 les déteriorations de la direction.

**DYNAMO - DÉMARREUR**

La dynamo du Super 3D possède un graisseur d'huile ; introduire toutes les 200 heures deux à trois gouttes d'huile.

Le démarreur du Super 6D se graisse toutes les 600 heures. Retirer la vis-bouchon et injecter quelques gouttes d'huile. Revisser le bouchon.

La dynamo du Super 6D et le démarreur du Super 3D ne nécessitent aucun entretien spécial.

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

**EMBRAYAGE**

La pédale de débrayage (6) doit parcourir environ 1 à 2 cm avant d'agir. Cette distance (a) réglable,

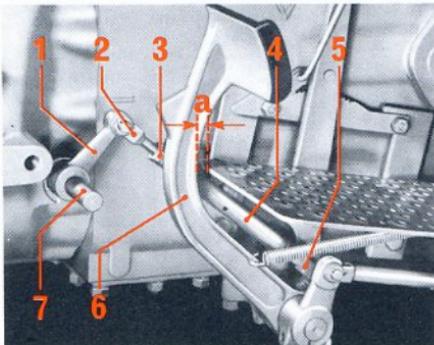


Fig. 66

appelée garde, est une sécurité contre le patinage.

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

**Réglage**

Pour régler, débloquer l'écrou (3) ; si la garde est exagérée, dévisser le tendeur (4) 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 (4) de quel-

ques tours jusqu'à obtenir le jeu normal à la pédale.  
Rebloquer l'écrou (3).

**ENTRETIEN - 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 appont de ne pas changer de marque d'huile moteur ; mais toutefois au moment de vidanger, vous pourrez changer de marque d'huile de même catégorie, sans précaution particulière.

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.

### FILTRES

#### FILTRE A AIR

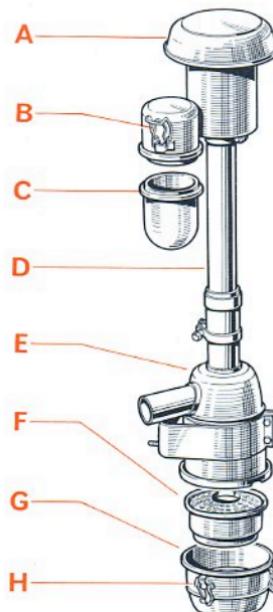
La périodicité des opérations de nettoyage du filtre à air à bain d'huile et de son préfiltre avec préséparateur « cyclon » dépend des conditions d'utilisation du tracteur.

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.
- Démonter la cuve (G) avec précaution (ne pas retirer la cuve lorsque le moteur tourne).
- Sortir l'élément filtrant (F), 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 décantée.**

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



S'assurer toujours au cours de la visite périodique du filtre à air :

- que l'intérieur du corps de filtre est propre et que les joints ne sont pas détériorés ;
- que les canalisations d'aspiration d'air (durites de raccordement) sont en bon état et les colliers bien serrés.

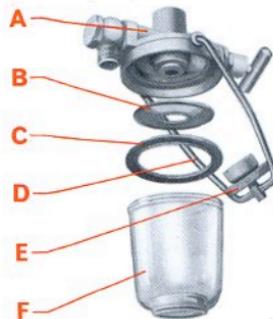


Fig. 68

## PRÉFILTRE DÉCANTEUR

### Toutes les 200 heures :

- Fermer le robinet à combustible.
- Dévisser l'écrou moleté (E) au bas du bol (F).
- Déplacer l'étrier (D) et enlever le bol (F).
- Laver le bol au gas-oil ou au pétrole et remonter l'ensemble en s'assurant que le joint (C) est bien en place. Avant de bloquer l'écrou moleté (E), 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 (B) en toile métallique.
- Nettoyer la grille et le bol au gas-oil ou au pétrole.
- Remonter l'ensemble avec un joint neuf.

## FILTRE A COMBUSTIBLE

Toutes les 600 heures, remplacer l'élément filtrant.

Retirer la vis centrale (B). (Sur certains modèles, la vis B se trouve sous la cuve D.)

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

Sortir l'élément filtrant de la cuve ; nettoyer la cuve et mettre l'élément filtrant neuf.

Avant remontage, s'assurer que le joint caoutchouc est bien en place. A la suite de ces opérations, une purge de l'air est nécessaire.

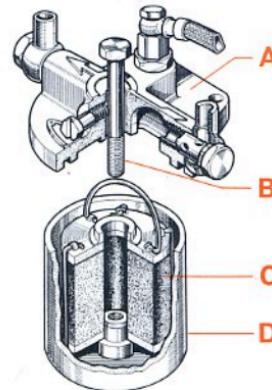


Fig. 69

**Nota :** S'assurer régulièrement qu'il n'y a aucune fuite aux canalisations de combustible et aux différents raccords montés sur ces canalisations (raccordement au réservoir, filtres, pompes, etc.).

Si, après resserrage des raccords les fuites éventuelles repérées persistent, procéder au changement des joints après nettoyage des portées.

### FILTRE A HUILE

Au moins une fois par semaine, essuyer le moteur avec un chiffon non pelucheux afin de s'assurer qu'il n'y a aucune fuite d'huile.

#### Bouchon décanteur (B) :

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

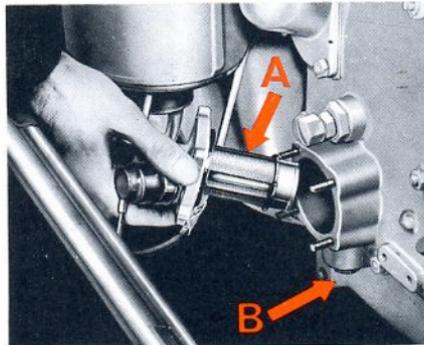


Fig. 70

#### Filtre à peigne (A) :

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.

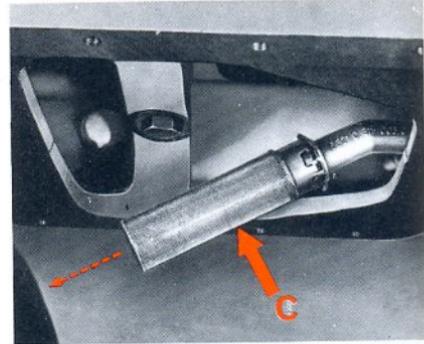


Fig. 71

#### Crépine à l'aspiration (C) : (Pour tracteur Super 6D.)

Toutes les 1200 heures, déposer le couvercle inférieur 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.

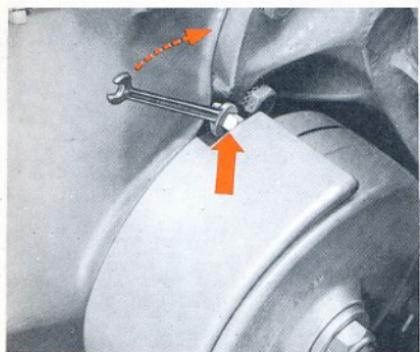


Fig. 72

## 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 en agissant uniquement sur le carré de réglage placé à la partie supérieure de la tôle support de frein : **ne jamais régler par la correction de timonerie.**

- Mettre la roue à régler sur cales.
- Tourner le carré de réglage dans le sens indiqué par la flèche sur la figure jusqu'à ce que le tambour ne puisse plus tourner.
- Ramener la clé légèrement en arrière (quelques crans) jusqu'à ce que le tambour tourne librement.

**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.

## LAMPES

**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, 45 watts,  
1 plot, 3 ergots.

**Feux de position (lanterne),  
feu arrière et  
éclaireur de plaque d'immatriculation.**

Lampe « navette »,  
12 volts, 4 watts, 10 x 39.

**Lampes témoins.  
Éclaireur de tableau de bord.**

Lampe « mignonnette »,  
ø 11, 12 volts, 1,5 watt.

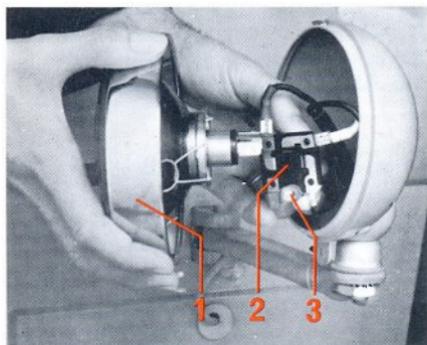


Fig. 73

### LAMPES (Suite)

#### Remplacement d'une lampe de phare AV

Retirer la porte de phare et le globe optique (1) en dévissant la vis de fermeture à la partie inférieure de la porte.

La lampe navette (3) (feu de position) tenue entre deux lames flexibles est facile à changer.

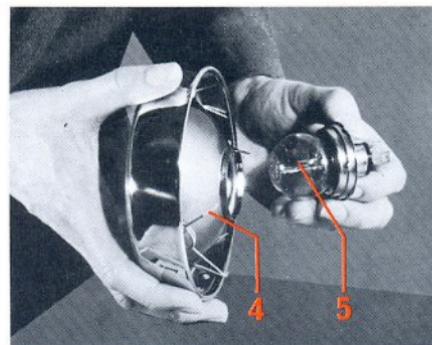


Fig. 74

Pour changer la lampe « phare-code », débrancher l'alimentation en retirant le connecteur (2) qui s'emmance sur les pattes de la lampe (5) et basculer les ressorts de fixation (4) 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.

#### 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 (1) 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.

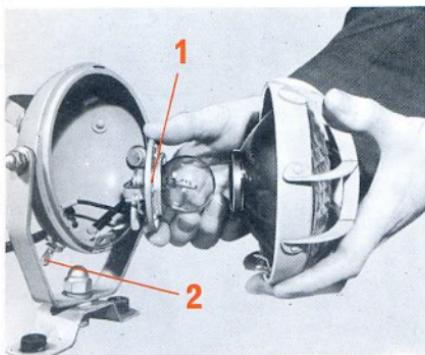


Fig. 75

## LAMPES (Suite)

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.

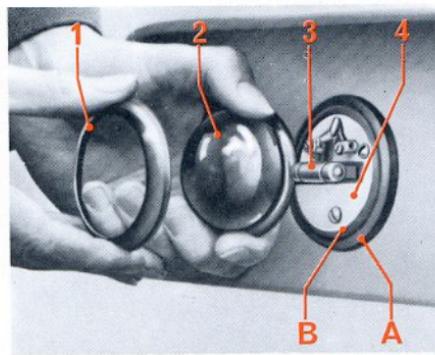


Fig. 76

### 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

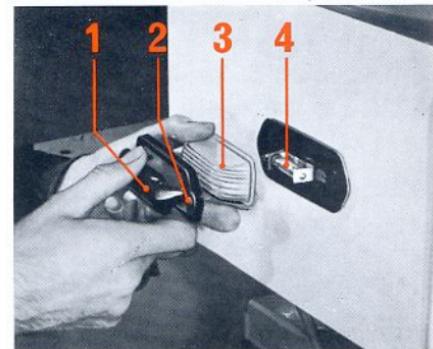


Fig. 77

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).

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

Après avoir dévissé les deux vis de fixation (2), retirer le cache métallique (1) et le globe en verre (3) ; remplacer la lampe navette (4) et remonter l'ensemble.

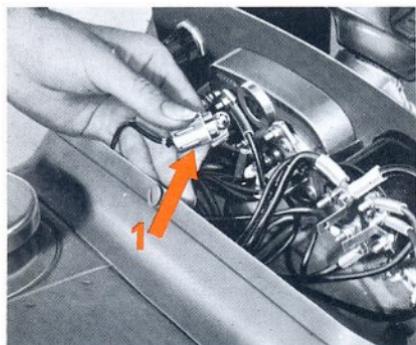


Fig. 78

## LAMPES (Suite)

### Remplacement d'une lampe témoin et éclaireur de tableau de bord

Il suffit de tirer sur son support (1), 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.

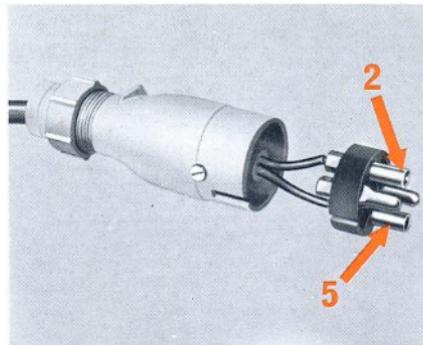


Fig. 79

### 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.

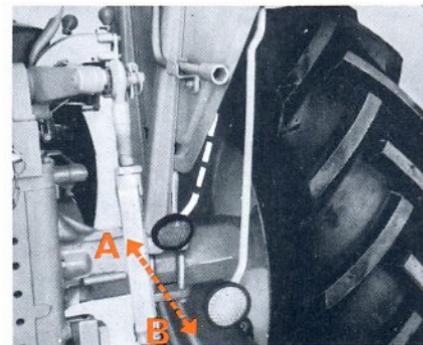


Fig. 80

**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.

### Signalisation

Si vous circulez la nuit, pour être conforme au code de la route, vous devez à l'arrière de votre tracteur,

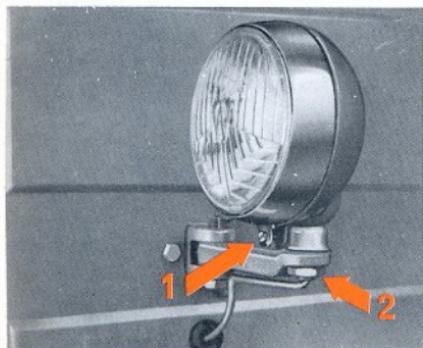


Fig. 81

### Signalisation (Suite)

amener les supports de catadioptres dans la position (B) indiquée sur la figure.

### 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.

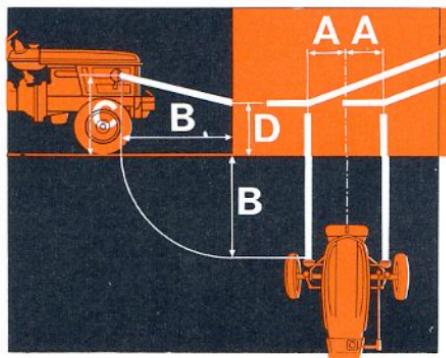


Fig. 82

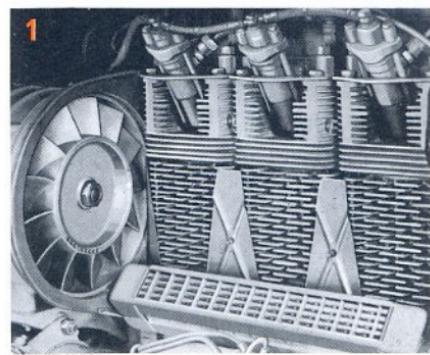


Fig. 83

### REFROIDISSEMENT

Chaque semaine au moins, nettoyer soigneusement le ventilateur, les ailettes des cylindres et le radiateur d'huile, (sur Super 6D) ; nous nous permettons d'insister sur ce point afin d'assurer au moteur un refroidissement normal. Pour démonter le carter de canalisation d'air, nous vous conseillons de débrancher la cosse (—) des batteries, pour éviter un court-circuit avec la borne d'alimentation du démarreur.

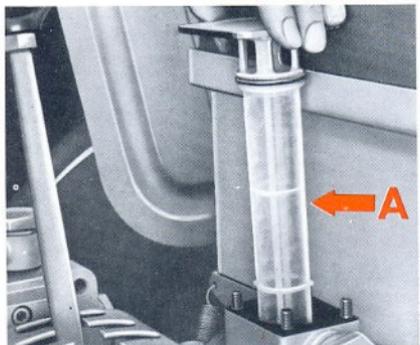


Fig. 84

### RELEVAGE HYDRAULIQUE

Toutes les 200 heures, vérifier que l'huile effleure l'orifice niveau situé sur la face latérale droite de la boîte de vitesses (sous le repose-pied).

A 30 heures, 100 heures et ensuite toutes les 200 heures, nettoyer la crépine (A) au gas-oil ou au pétrole propre.

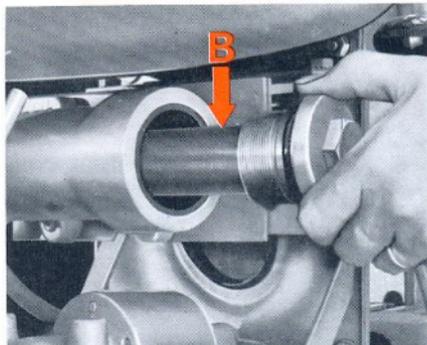


Fig. 85

Après les 30 et 100 premières heures de marche et ensuite toutes les 200 heures, dévisser le couvercle support de l'élément filtrant (B) ; le sortir et le laver au pétrole ou au gas-oil propre. Nettoyer l'intérieur du corps de filtre et s'assurer avant remontage que l'élément filtrant et les joints caoutchouc ne sont pas détériorés ; les changer si nécessaire. Changer l'élément filtrant toutes les 1 200 heures.

A 30 heures, 100 heures et ensuite

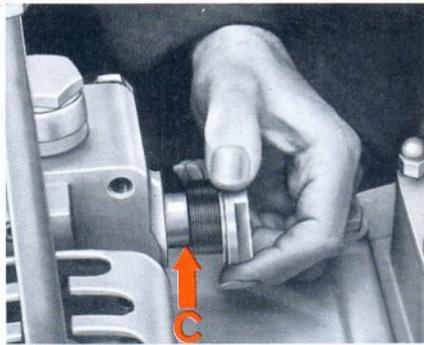


Fig. 86

toutes les 200 heures de fonctionnement d'un vérin extérieur, dévisser et retirer le couvercle support de l'élément filtrant (C) ; le laver au pétrole ou au gas-oil propre. Avant remontage s'assurer que les joints ne sont pas détériorés ; les changer si nécessaire.

### ROUES ET PNEUMATIQUES ROUES

Après les 10 premières heures de travail et ensuite toutes les 100 heures,

## ROUES ET PNEUMATIQUES

(Suite)

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.

### PNEUS

**Montage et démontage.** — Ne monter un pneu que sur 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.

**Jumelage des pneus arrière.** — Afin de compenser la perte d'adhérence sur terrain très friable, ou très gras, ou pour diminuer le tassement du sol dans les travaux superficiels, les pneus arrière dans la dimension 10-28 et 11-28 peuvent être jumelées sur demande.



Fig. 87

Il est impératif dans ce cas de ne pas lever les pneus et de limiter à 2 250 kg, le poids total sur l'arrière (même avec l'emploi d'un outil à report de poids sur l'axe arrière du tracteur).

La non-observation de ces instructions peut amener des avaries graves dans la transmission.

**Gonflement.** — Vérifier souvent la pression de gonflement (voir chapitre « Caractéristiques p. 64 ») et ne pas 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, en roues simples ou jumelées, ne doit en aucun cas dépasser 2 250 kg.

**Soignez vos pneus.** — Les coupures des pneus ne sont pas graves si vous retirez à temps les graviers, les 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.

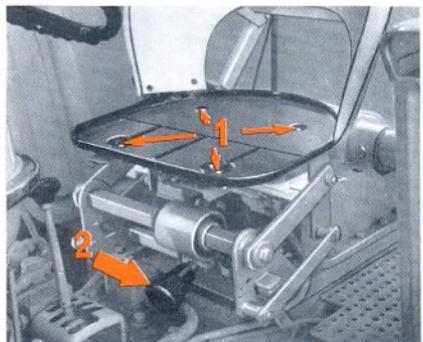


Fig. 88

### SIÈGES

(Sur tracteur Normal, TP, 4 x 4.)

#### Réglage du siège conducteur

Le siège est réglable, il peut occuper deux positions ; pour le régler dévisser les quatre vis de fixation (1) reliant le siège au cadre supérieur de suspension et mettre le siège à la position désirée.

La suspension du siège est réalisée par un bloc de caoutchouc travaillant à la torsion sous le poids du conducteur et absorbant les réactions venant des inégalités du terrain.



Fig. 89

Le conducteur peut, sans descendre de son siège, régler lui-même à l'aide de la manette (2) le degré de souplesse qu'il désire en fonction de son propre poids.

#### Siège passager

Les ailes des tracteurs types Normal et TP sont plates sur leur partie supérieure ; sur demande un dossier amovible se fixe sur l'aile gauche et un repose-pied sur la trompette gauche permettant ainsi à une personne de s'asseoir confortablement et sans risque sur le tracteur.

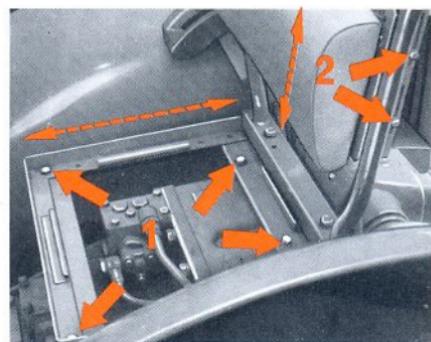


Fig. 90

#### Réglage du siège conducteur

(Sur tracteur Étroit et Vigneron)

Le siège est réglable, il peut occuper deux positions ; pour le régler enlever le coussin et dévisser les quatre vis de fixation (1) ; mettre le siège à la position désirée et remettre les vis en place ainsi que le coussin.

Le dossier est monté sur glissière (2) ; il peut être monté ou descendu à volonté afin de donner au conducteur une bonne position de travail.

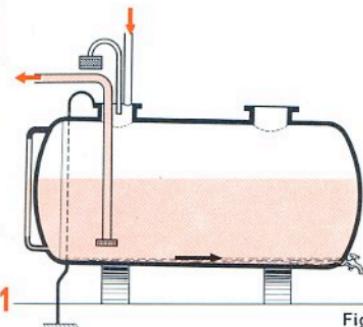


Fig. 91

## 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.

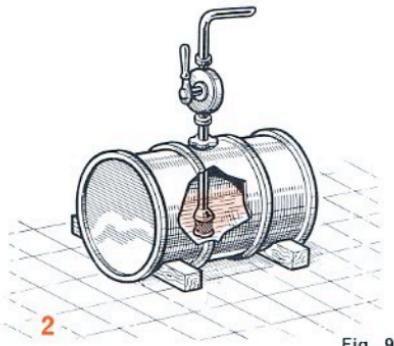


Fig. 92

### Stockage du combustible

Un combustible mal stocké (3) se souille. Le moteur souffre.

Un combustible convenablement stocké (1 et 2) reste en parfait état de propreté. Le moteur le consomme sans incident.

**Ne jamais soutirer un combustible d'un fût qui vient d'être manipulé.**



Fig. 93

### HUILE

#### Qualité

Voir chapitre « ENTRETIEN-GRAISSE » page 45 et schéma de graissage en fin de notice.

#### 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.

# RÉSUMÉ DES OPÉRATIONS PÉRIODIQUES D'ENTRETIEN

		Pages
<b>SG : schéma de graissage en fin de notice</b>		
<b>Toutes les 10 heures</b>	<b>Pages</b>	
Vérifier le niveau d'huile dans le carter moteur .....	6	
Vérifier le niveau d'huile de la poulie de battage (en cas d'utilisation constante) .....	SG	
Nettoyer le filtre à air (en atmosphère poussiéreuse)	46	
Vérifier après un changement de roue les écrous de fixation .....	55	
<b>Après les 30 premières heures</b>		
Première vidange et remplissage d'huile du carter moteur (rodage) .....	SG	
Nettoyer les filtres à huile du relevage hydraulique....	54	
<b>Après les 50 premières heures</b>		
Première vidange et remplissage d'huile de la poulie de battage (rodage) .....	SG	
<b>Toutes les 50 heures</b>		
Nettoyer le filtre à air (en atmosphère normale).....	46	
Graisser la timonerie de direction.....	SG	
<b>Après les 100 premières heures</b>		
Nettoyer les filtres à huile du relevage hydraulique ....	54	
<b>Toutes les 100 heures</b>		
Vidange et remplissage d'huile du carter moteur .....	SG	
Dévisser le bouchon de décantation et laisser l'huile s'écouler .....	48	
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 ..	55	

## RÉSUMÉ DES OPÉRATIONS PÉRIODIQUES D'ENTRETIEN

### **Toutes les 200 heures**

Nettoyer le godet de décantation.....	47
Nettoyer les filtres à huile du relevage hydraulique.....	54
Graisser la dynamo (sur Super 3D) ou le démarreur (sur Super 6D).....	SG
Vérifier le niveau d'huile du pont moteur AV (sur 4 x 4) .....	54
Vérifier le niveau d'huile du carter de mécanisme.....	SG
Vérifier le niveau d'huile de la direction .....	SG
Graisser la butée de débrayage (graissage modéré) .....	SG
Faire vérifier le jeu des roulements de roues avant par votre Agent	
Graisser les roulements de roues avant.....	SG
Graisser les rotules de fusées (sur 4 x 4).....	SG
Vérifier et régler le jeu des culbuteurs.....	43
Vérifier le serrage de la timonerie de direction.....	44
Vérifier l'efficacité des freins.....	49

### **Toutes les 400 heures**

Vérifier la garde d'embrayage.....	45
Vérifier le jeu de la direction.....	44

### **Toutes les 600 heures**

Déposer et nettoyer le filtre à huile (filtre à peigne) .....	48
Changer l'élément filtrant du filtre à combustible.....	47
Faire nettoyer et vérifier les injecteurs par votre Agent	

Pages

### **Toutes les 1 200 heures**

Nettoyer la crête d'aspiration dans le carter d'huile	48
Vidange et remplissage d'huile du pont moteur AV (sur 4 x 4).....	SG
Vidange et remplissage d'huile du carter de mécanisme-relevage hydraulique (et du boîtier de prise de mouvement sur 4 x 4) .....	SG
Nettoyer la grille du godet de décantation (changer le joint).....	47
Faire vérifier le collecteur et les balais de la dynamo par votre Agent	
Faire vérifier la pompe d'injection par votre Agent	

### **Tous les ans**

Après dépose du protecteur, graisser le bouton pousoir de surcharge	
Nettoyer les bornes des accumulateurs .....	42

### **De temps à autre**

Huiler les articulations de capot, la commande de blocage de différentiel, etc.	
---	--

## INCIDENTS DE FONCTIONNEMENT

### 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 encrassée :**

Faire le plein du réservoir.

Nettoyage des filtres et canalisations.

### LE MOTEUR MARCHE IRRÉGULIÈREMENT

**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.

### Radiateur d'huile encrassé (sur Super 6D seulement) :

Nettoyage du radiateur d'huile.

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

### La lampe du mano-contact s'allume :

Si le niveau d'huile du moteur est correct, vérification du mano-contact et de la pression d'huile.

### Filtre à huile encrassé :

Nettoyage du filtre à huile.

### Crépine d'aspiration d'huile encrassée :

Nettoyage de la crépine d'huile.

## CARACTÉRISTIQUES DIVERSES

Avec pneus de série :	SUPER 3 D			SUPER 6 D			
	Normal	Étroit	Vigneron	4 x 4	T.P.	Normal	Étroit
Longueur hors-tout (1)	3,00 m	3,00 m	3,00 m	3,15 m	3,15 m	3,15 m	3,15 m
Largeur hors-tout (2)	1,57 à 2,11 m	1,22 à 1,68 m	1,17 à 1,57 m	1,70 à 2,14 m	1,57 à 2,14 m	1,57 à 2,14 m	1,22 à 1,68 m
Hauteur au volant (4)	1,54 m	1,54 m	1,53 m	1,58 m	1,56 m	1,55 m	1,54 m
Hauteur (3) au filtre à air (sans rallonge)	1,43 m	1,43 m	1,41 m	1,54 m	1,49 m	1,48 m	1,47 m
Hauteur (3) au filtre à air (avec rallonge)	1,97 m	1,97 m	1,95 m	2,04 m	1,99 m	1,98 m	1,97 m
Empattement (5)	1,72 m	1,72 m	1,72 m	1,84 m	1,86 m	1,86 m	1,86 m
Voie Avant (6)	1,20 à 1,90 m	0,85 à 1,33 m	0,80 à 1,18 m	1,39 m	1,40 m	1,20 à 1,90 m	0,85 à 1,33 m
Voie Arrière (7)	1,20 à 1,80 m	0,90 à 1,40 m	0,85 à 1,25 m	1,40 à 1,80 m	1,20 à 1,80 m	1,20 à 1,80 m	0,90 à 1,40 m
Garde au sol mini	0,36 m	0,36 m	0,36 m	0,26 m	0,39 m	0,39 m	0,36 m
Diamètre extérieur de braquage (sans freinage)	7,00 à 7,70 m	8,50 à 6,60 m	8,50 à 6,60 m	11 m	7 m	7,00 à 7,70 m	8,50 à 6,60 m
Capacités :							
Réservoir à combustible (fuel oil domestique agricole)	40 l						
Carter moteur ( Maxi (huile) ( Mini	5 l	5 l	5 l	7 l	7 l	5,1 l	5,1 l
Filtre à air (huile)	3,7 l	3,7 l	3,7 l	5,1 l	5,1 l	5,1 l	5,1 l
Boîtier de direction	0,4 l	0,4 l	0,4 l	0,65 l	0,65 l	0,65 l	0,65 l
Mécanisme (boîte-pont) et relevage hydraulique (sans boîtier de barre de coupe)	0,33 l						
Mécanisme (boîte-pont) et relevage hydraulique (avec boîtier de barre de coupe)	25 l	25 l	25 l	32 l	25 l	25 l	25 l
Poulie de battage	27 l	27 l	27 l		27 l	27 l	27 l
Pont moteur avant	0,8 l						
				2,3 l			

## CARACTÉRISTIQUES DIVERSES

Poids avec pneus AR lestés à 75 %, alourdissement et attelage 3 points (sans accessoire).

4 x 4 .....	2 670 kg
TP.....	2 485 kg
Normal { (Super 6D) .....	2 455 kg
{ (Super 3D) .....	2 225 kg
Étroit { (Super 6D) .....	2 030 kg
{ (Super 3D) .....	1 990 kg
Vigneron .....	1 980 kg

Poids maxi autorisé « tracteur isolé ».

4 x 4 .....	4 160 kg
TP.....	6 500 kg
Normal { (Super 6D) .....	3 940 kg
{ (Super 3D) .....	2 970 kg
Étroit { (Super 6D) .....	3 500 kg
{ (Super 3D) .....	2 530 kg
Vigneron .....	2 490 kg

Poids total maxi autorisé « tracteur et remorque trainée » (sous réserve d'une installation de freinage).

4 x 4 .....	10 960 kg
TP.....	16 500 kg
Normal { (Super 6D) .....	10 690 kg
{ (Super 3D) .....	7 295 kg
Étroit { (Super 6D) .....	10 250 kg
{ (Super 3D) .....	6 855 kg
Vigneron .....	6 990 kg

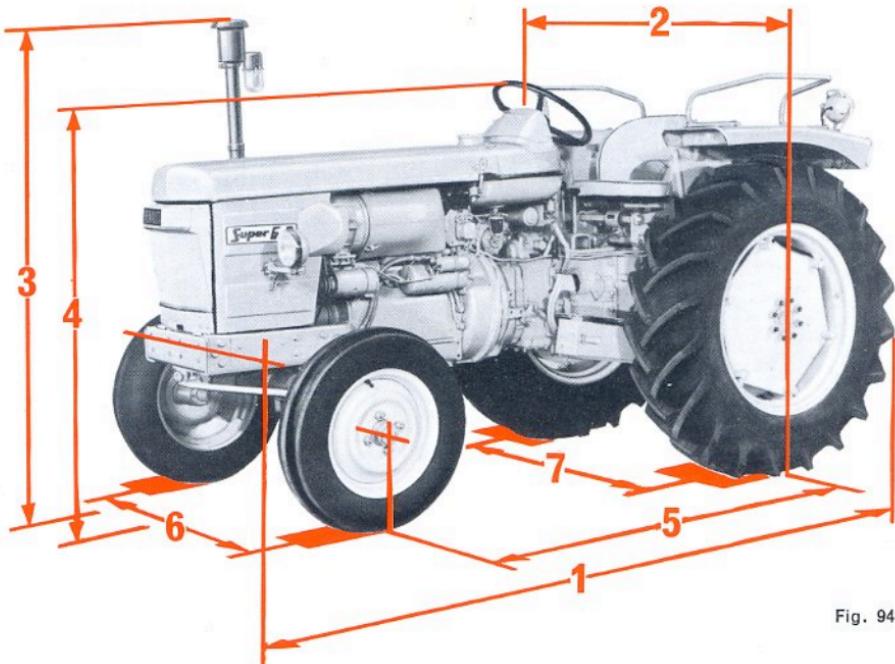


Fig. 94

## CARACTÉRISTIQUES DIVERSES

Les pressions de gonflement 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.

TRACTEURS	ROUES	PNEUMATIQUES	PRESSION DE GONFLEMENT en kg/cm <sup>2</sup>	
			MINI en labour	MAXI sur route
4 x 4	AV 5,50 F 20	7,50-20	1,20	1,8
	AR W 10-28	12-28	0,85	1,6
TP	AV 5,50-16S DC déport-8	7,50-16	1,75	3,0
	AR { W 10-24* W 10-28	12,00-24* 12-28* 11-28	0,85 0,85 0,85 à 1	2,0 1,4 1,4
NORMAL	AV 400 E-16 déport 45/55	6,50-16* 6,00-16 Super 6D 5,50-16 Super 3D	1,4 1,75 1,6	1,4 1,75 1,6
	AR { W 10-36* W 8-36* W 10-24* W 10-28	11-36* Super 6D 9-36* 12,00-24* Super 6D { 12-28* Super 6D 11-28 Super 6D—*Super 3D 10-28 Super 3D	0,85 1,1 à 1,25 0,85 0,85 0,85 à 1 1	1,4 1,4 2,0 1,6 1,4 1,4
ÉTROIT	AV 400 E-16 déport 45/55	140-40 5,50-16 AT	1,5	1,5
	AR W 10-28	12-28* Super 6D 11-28* Super 6D 10-28	0,85 0,85 0,85 à 1	1,6 1,4 1,4
VIGNERON	AV 300 D-15 déport 20/30	5,00-15	1,75	1,75
	AR { W 10-28 W 10-24* W 8-24*	10-28 11-24* 9-24*	0,85 à 1 0,85 1,1 à 1,25	1,4 1,4 1,4

\* Sur demande seulement.

## CARACTÉRISTIQUES DIVERSES

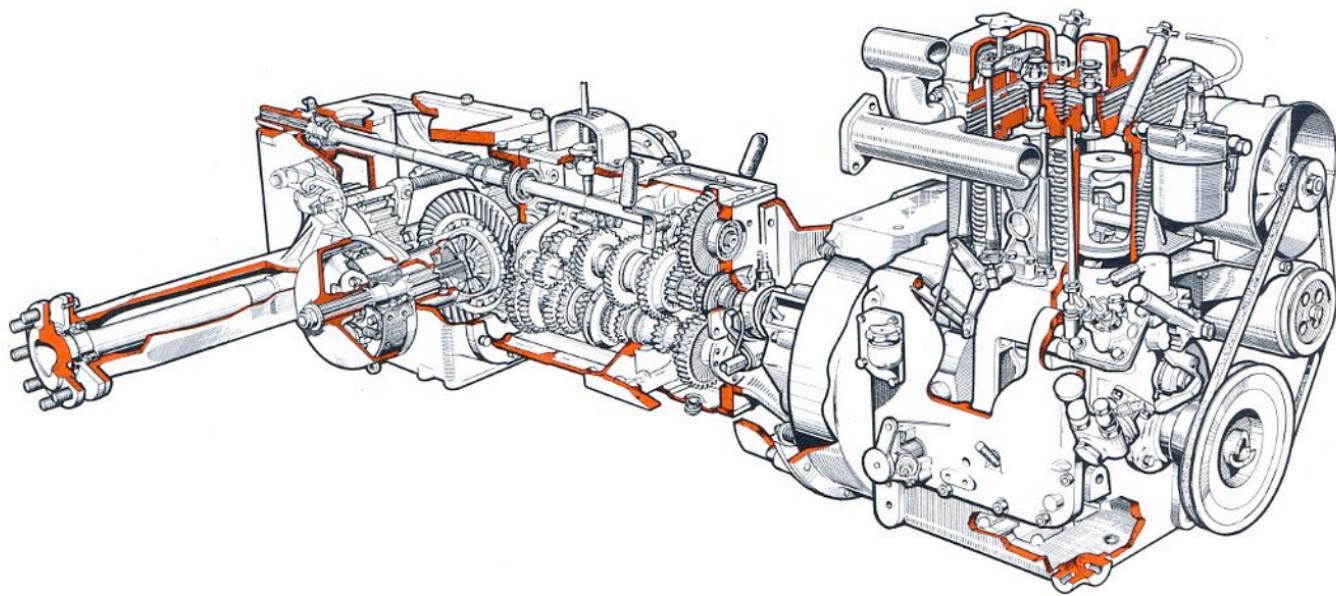


Fig. 95

## CARACTÉRISTIQUES DIVERSES

### MOTEUR

Le moteur MWM est un 4 temps à injection directe avec chambre de combustion dans le piston. Les paillers de vilebrequin et les têtes de bielles sont garnis de coussinets.

Il est à refroidissement à 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.

Les caractéristiques principales sont les suivantes :

Alésage .....	98 mm
Course .....	120 mm
Régime d'utilisation ...	2 000 tr/mn
Rapport de compression	19,5/1
Régulateur.....	Centrifuge
Tarage des injecteurs .	125 kg/cm <sup>2</sup>
Équipement électrique .	12 volts

Caractéristiques spéciales au moteur type D 322-2 deux cylindres.

Cylindrée ..... 1 810 cm<sup>3</sup>  
Ordre d'injection ..... 1 - 2

Caractéristiques spéciales au moteur type D 322-3 trois cylindres.

Cylindrée ..... 2 715 cm<sup>3</sup>  
Ordre d'injection ..... 1 - 3 - 2

### EMBRAYAGE

L'embrayage bidisque est à double effet, il fonctionne à sec :

— en enfonçant la pédale de débrayage à mi-course sans ramener le levier de changement de vitesse au point mort, la boîte de vitesses n'est plus entraînée mais les prises de force sont toujours commandées ;

— en appuyant à fond sur la pédale le mouvement n'est plus transmis, ni à la boîte de vitesses, ni aux prises de force.

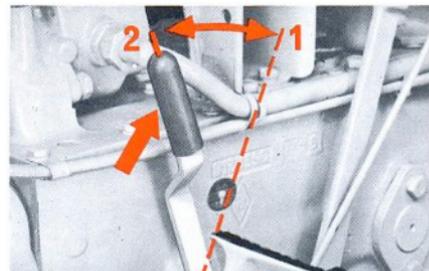


Fig. 96

### DÉMULTIPLICATEUR

Un démultiplicateur (rapport 0,25) peut être monté sur demande (sauf sur les tracteurs 4 x 4). Il permet de choisir au mieux une vitesse d'avancement entre 0,580 et 21,3 km/h tout en conservant à la prise de force une vitesse de rotation constante.

Pour utiliser le démultiplicateur, débrayer bien à fond et pousser vers l'avant le levier situé à gauche du carter de mécanisme (de la position 1 à la position 2).

**Nota :** Les 5<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> vitesses sont verrouillées lors de l'utilisation du démultiplicateur.

## CARACTÉRISTIQUES DIVERSES

### BOITE DE VITESSES

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

Les 1<sup>er</sup> 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup>, 4<sup>e</sup> et marche arrière sont à baladeurs, les 5<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup>, synchronisées.

### DIFFÉRENTIEL ET PONT ARRIÈRE

Le pont arrière est à double démultiplication ;

un couple conique de  $7 \times 51$  et un couple droit de  $10 \times 46$  donnent une démultiplication totale de 33,51.

En bout des arbres de différentiel sont bloqués les tambours de frein.

Les roues sont fixées sur les arbres de roue dont l'extrémité forme plateau ; un dispositif permet de craboter les deux arbres de roue pour annuler l'effet du différentiel.

Rapports des vitesses de la boîte	Vitesses approximatives d'avancement en km/h à 3/4 régime soit 1 500 tr/mn avec un rapport constant de pont arrière 33,51						
	Sans démultiplicateur et pneus			Avec démultiplicateur rapport 0,25 et pneus			
10-28	11-28	12-28	10-28	11-28	12-28		
1 <sup>re</sup> vitesse .....	4,1	2,3	2,4	2,5	0,58	0,60	0,64
2 <sup>e</sup> vitesse .....	2,64	3,6	3,7	3,9	0,90	0,94	0,97
3 <sup>e</sup> vitesse .....	1,83	5,2	5,4	5,7	1,29	1,35	1,42
4 <sup>e</sup> vitesse .....	1,31	7,2	7,5	8,4	1,80	1,87	1,99
5 <sup>e</sup> vitesse .....	0,84	11,3	11,7	12,4			
6 <sup>e</sup> vitesse .....	0,59	16	16,7	17,6			
Marche AR .....	2,62	3,6	3,7	4,0	0,90	0,94	1,0

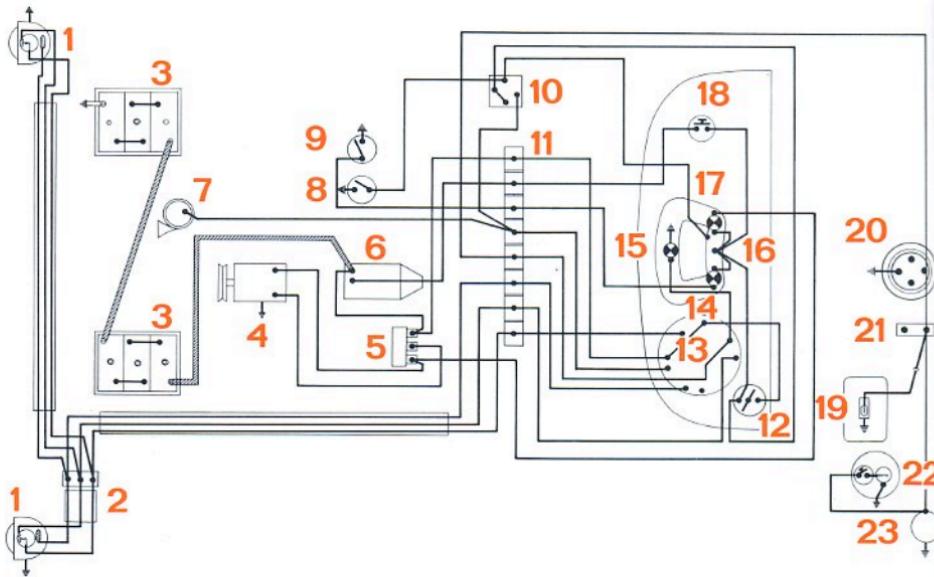
Rapports des vitesses de la boîte	Vitesses approximatives d'avancement en km/h à plein régime soit 2 000 tr/mn avec un rapport constant de pont arrière 33,51						
	Sans démultiplicateur et pneus			Avec démultiplicateur rapport 0,25 et pneus			
10-28	11-28	12-28	10-28	11-28	12-28		
1 <sup>re</sup> vitesse .....	4,1	3,1	3,2	3,4	0,77	0,80	0,85
2 <sup>e</sup> vitesse .....	2,64	4,8	5	5,2	1,20	1,25	1,30
3 <sup>e</sup> vitesse .....	1,83	6,9	7,2	7,6	1,75	1,80	1,90
4 <sup>e</sup> vitesse .....	1,31	9,6	10	10,5	2,40	2,50	2,65
5 <sup>e</sup> vitesse .....	0,84	15	15,6	16,5			
6 <sup>e</sup> vitesse .....	0,59	21,3	22,2	23,5			
Marche AR .....	2,62	4,8	5	5,3	1,20	1,25	1,30

## CARACTÉRISTIQUES DIVERSES

## INSTALLATION ÉLECTRIQUE

Fig. 97

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



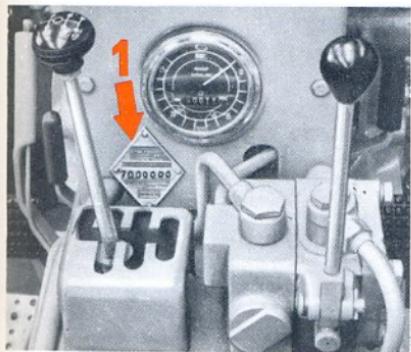


Fig. 98

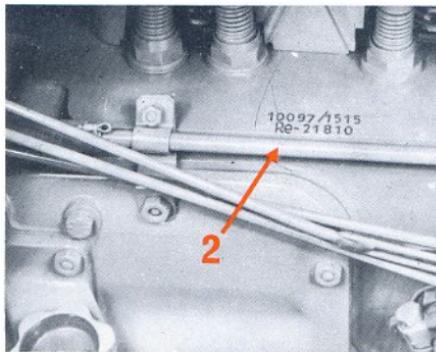


Fig. 99

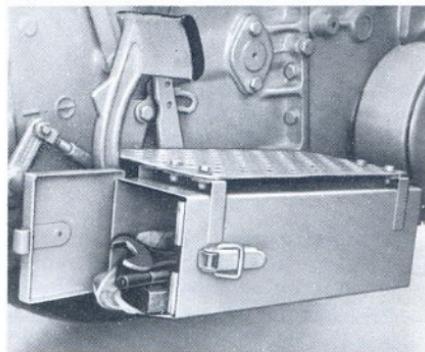


Fig. 100

## 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).

**2. Le numéro de fabrication et de livraison** (plaquette losange (1) fixée à gauche sur le support arrière de réservoir).

**3. Le numéro du moteur (2)** (Re... poinçonné à droite sur le carter cylindres).

## COFFRE A OUTILS (Sur tracteurs N et TP)

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. Un coffre à outils (1) sous le marchepied gauche, est prévu pour recevoir tout cet outillage.

## RODAGE — GARANTIE

### 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.

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



Ce poinçon garantit les pièces de recharge 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.

### GARANTIE

Tous nos véhicules neufs sont garantis suivant des modalités précisées dans la **CARTE DE GARANTIE REMISE 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

La bonne marche de votre tracteur dépend de son entretien.

Nos Succursales, Concessionnaires et Agents, sont partout à votre disposition.

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

---

# **OPÉRATION AND MAINTENANCE OF THE TRACTOR**

# UTILISATION OF THE TRACTOR

## CONTROLS AND DASHBOARD (fig. 1 and 2)

### 1. General switch, key switch.

Turn the key clockwise, the contact is made (the red and green warning lights are on).

### 2. Lighting and horn switch.

The different lights are obtained by turning the handle anti-clockwise.

#### Town lights.

Side lights—handle in position B.

Dipped head lights—handle in position C.

#### Road lights.

Headlights full beam—handle in position E.

Dipped headlights—handle in position D.

There is a slight detent at each position of the handle; do not leave the handle between two positions.

#### Horn.

It is operated by a light pressure on knob (A) in the centre of the switch.

### 3. Oil pressure warning light.

If the warning light switches on (red), stop immediately, check the oil level or the state of cleanliness of the oil filter.

### 4. Cylinder head thermometer.

For good engine operation, the hand should be in the normal position; if it goes to the "danger" position, it starts the sound warning. Stop immediately and look for the reason.

### 5. Charge warning light.

If the warning light switches on (green light), check the generator belt, the generator or the voltage regulator.

### 6. Revolution counter. Hour meter.

### 7. Starter switch.

Press on the knob and let it return to its original position as soon as the engine fires. If the engine does not start, place the acceleration handle on full acceleration and then push in "overload" button (2) press on the starter switch.

In cold weather (below  $-5^{\circ}\text{C} = +23^{\circ}\text{ F}$ ) to facilitate starting, press on the clutch pedal.

**IMPORTANT:** After a cold start, let the engine run at a medium r.p.m. rate for 2 to 3 minutes.

### 8. Accelerator control (throttle) lever.

### 9. Engine stop pull handle.

To stop the engine, bring the throttle lever to the slow running position, pull on the "stop" knob and switch off. Do not stop the engine by shutting the cock under the fuel tank.

### 10. Rear power take off dog clutch lever (fig. 26).

To engage, push lever (2) towards front (B).  
Output shaft with six splines 1-3/8"

### 11. Brake pedal coupling link (fig. 10).

When driving on the road, the two brake pedals must absolutely be coupled together.

### 12. Right and left hand brake pedals

### 13. Accelerator pedal.

#### 14. Differential locking system (fig. 31).

If one wheel spins, it is possible to connect the two rear wheel halfshafts by means of pedal (1). This operation must only be carried out when the tractor is moving straight ahead.

Maintain the pedal in this position during the operation, the return to the unlocked position is automatic.

#### 15. Gear change lever.

#### 16. Hand brake (parking) (fig. 9).

To apply the brake, press on the brake pedals (the coupling link should be engaged) pull the brake lever towards you (1), and engage the first gear if the vehicle is facing uphill, and engage in reverse if the vehicle is facing downhill. To release the hand brake (press hard on the brake pedals) press on the button of the hand brake lever handle and move the handle forward.

#### 17. Reduction gear control lever (optional) (fig. 96).

To engage, fully declutch and push the lever forward (from position 1 to position 2). Gears 5 and 6 are locked together.

#### 18. Clutch pedal.

#### 19. Front axle drive dog clutch lever.

To engage, declutch and push the control lever forward.

(On the road, it is not recommended to use the front axle drive at high speeds).

### **HYDRAULIC LIFTING SYSTEM**

#### **"Tracto-Control" RENAULT**

The hydraulic assembly enables to choose the system best suited to the implement used, i.e. :

#### **The automatic depth regulation with permanent load transfer (fig. 35 to 38) (carried implements: ploughs, cultivators...)**

Lever (B) determines automatically the working depth in ratio with the effort, it is displaced along a quadrant which bears the indications:

MINI: minimum depth.

MAXI: maximum depth.

A: cancellation of the automatic depth regulation. Place lever (A) at the front at the bottom of its course. Lever (B) being opposite MINI drive the tractor forward while progressively lowering lever (B) until the desired working depth is attained. Thereafter, this depth will be automatically adjusted according to the effort, do not touch this lever again during the whole working time.

At the end of a line, bring lever (A) back to the top of the quadrant to lift the implement, push it downwards to the bottom to lower the latter.

When lever (A) is displaced from the low to the high position, the implement is lifted quickly at first then more slowly before the end of the stroke to avoid mechanical jerks and to add to the driver's comfort.

**The traction modulation** (fig. 39 and 40) has the same advantages as the "automatic depth regulation". Furthermore it stops carried and semi-carried implements going below the chosen depth in most variously constituted grounds and in particular in sandy layers.

**(Carried tools:** ploughs, cultivators...)

**(Semi-carried implements :** simple disc ploughs...)

**(Towed Implements:** harrows...)

The combination of levers (A) and (B) enables working in towing modulation.

Place lever (A) at the front at the bottom of its stroke, lever (B) being opposite MINI. drive the tractor forward while progressively lowering lever (B) until the desired working depth is attained.

Slowly lift lever (A) until the arms start to lift, then lower the lever by half a graduation and place stop (C) in contact with it.

At the end of the line, bring lever (A) back to the top of the quadrant to lift the implement. To lower the latter push the lever down as far as stop (C).

**Note:** In order to use the towed harrows and obtain a towing modulation and a load transfer, it is necessary to fix the towing beam on the frame of the apparatus, in the vertical plane.

**The position control** (fig. 39 and 40) allows to maintain the implement at a fixed height as regards the tractor.

#### **(Semi-carried implements: harrow, drill, hay rake...)**

Place lever (B) at the front at the bottom of the quadrant and progressively lower lever (A) until the desired implement position is obtained and place stop (C) in contact with the lever.

At the end of the line, bring lever (A) back to the top of the quadrant to lift the implement. To lower the latter, push the lever down as far as stop (C).

**The floating towing system** (fig. 43 & 44) enables the towing system to be freed for the use of implements which must rest on the ground: Guided ground implements: (rotating hoes...)

Push the two levers forward to the maximum of their stroke.

Use lever (A) to lift the implement.

## **TRANSPORT**

**Carried implements** (fig. 45 & 46).

At the end of the field or for carrying purposes, to lift the implement pull rearward on lever (A) to the maximum of its stroke; do not touch lever (B) nor stop (C).

**Towed or semi-carried implements** (fig. 47 & 48) fixed to the holed bar: pick-up press, disc plough...

Place lever (B) at the bottom of the quadrant and lever (A) in the position corresponding to the height of the towing system you require.

#### **Hydraulic pressure take-offs** (fig. 50).

On request, the lifting system may be fitted with one or several auxiliary distributors with either single or double effect (fig. 53) or with a single effect distributor and a double effect distributor (fig. 54). These distributors enable to control various outside implements such as front loaders (fig. 49) cutter bars, trailer dumpers (fig. 51), etc.

Single effect distributor:

**To lift:** Pull the lever to the rear and hold it during the lifting action.

**To lower:** Push the lever forward (it is automatically held in this position), pull it back to stop the lowering.

**NOTE:** When using the cutting bar, the distributor must remain in the lowering position during the working period.

—Double effect distributor:

Push and pull to obtain each of the movements, the return is automatic.

## **UTILISATION IN COLD WEATHER**

—In winter, if your tyres are weighted, add calcium chloride to the water (if it does not contain some already) (30 kg for 85 litres of water) (fig. 11 to 14).

—Carefully check the charging of your accumulators; do not let them freeze.

—Change the summer oil in your engine for a more fluid oil: see the lubrication chart.

## **EQUIPMENT**

### **ADJUSTMENTS**

#### **Adjusting the tracks**

Front adjustable tracks (fig. 57-58).

Rear adjustable tracks (fig. 59).

Tyres: Pneumatiques. Tracks: voies.

Normal: Normal. Narrow: Étroit. Vineyard: Vigneron.

#### **Adjusting the differential locking system (fig. 63).**

#### **Adjusting the headlamps (fig. 81-82).**

A. Distance between the centre of the headlamp and the axis of the tractor.

B. Distance 10 metres.

C. Height of the headlamp centre.

D. Height of the horizontal cut of the beam on the screen (C-10 to 25 cm (4 to 9.8 in)).

2. Headlamp directional adjusting ball joint locking nut.

#### **Changing a bulb :**

Front headlamp (fig. 73 and 14).

Reverse headlamp (1 fig. 75). Switch (2).

Rear red light (fig. 76).

License plate light (fig. 77).

Instrument panel and town position light (fig. 78).

Electric connection for trailer (fig. 79) n° 5 being the feed wire and n° 2 being the earth connection).

Diagram of the electrical installation (fig. 68).

Night position signals (fig. 80), bring the reflectors to position B.

#### **Adjusting the driver's seat (fig. 88 and 90).**

### **ACCESSORIES (\* optional)**

Seat back on wing (fender) \* (fig. 89).

Tool box (fig. 100).

Twin tyres (dual wheels) \* (fig. 87).

Front and rear weights \* (fig. 16 and 17).

Bumpers and front shackle \* (fig. 15 and 16).

Crankrod \* (1 fig. 22).

Push rod auxiliary support \* (2 fig. 22).

Stabilizer chains \* (1 fig. 23).

Towing triangle and flat cross bar \* (fig. 23).

Towing drawbars \* (2 fig. 24).

Treshing (belt) pulley \* (2 fig. 28).

### **STORING (fuel and oil)**

Good position (fig. 91 and 92)—Bad position (fig. 93).

### **IDENTIFICATION**

Manufacturing and delivery number (fig. 98).

Engine number (fig. 99).

### **GUARANTEE (WARRANTY)**

All our new vehicles are guaranteed according to the indications given in the **Guarantee (warranty) Card** which is handed to the buyer on delivery of the tractor. Keep this document most carefully.



RENAULT genuine parts  
available all over the world.

# MAINTENANCE OPERATIONS CHART

## EVERY 10 HOURS OR EVERY DAY

### Air filter (fig. 67).

In dusty atmospheric conditions, clean if necessary the plastic bowl (C) Dismantle bowl (G), remove the filter element (F), clean it with clean diesel oil.

After checking the conditions of the seals, pour in new engine oil (Super 3 D = .4 litre = 1 pint - Super 6 D = .65 litre = 1.14 pint)

### Wheels.

After changing a wheel, check that the securing nuts are properly tightened.

This operation is to be carried out afterwards, every 100 hours.

## AFTER THE FIRST 30 HOURS

### Hydraulic lifting system filters

Clean strainer (A), main filter (B) and the outside equipment filter (C).  
(see cleaning operations at every 200 hours).

## EVERY FIFTY HOURS OR EVERY WEEK

### Cooling fins and ventilator (fig. 83).

Clean carefully in order to ensure the normal cooling of the engine.

### Air filter (fig. 67).

Under normal atmospheric conditions clean the filter (carry out the same operations as described for every 10 hours under dusty atmospheric conditions).

### Initial drain filter (fig. 68).

Check whether the bowl (F) under the fuel tank needs cleaning.

### Accumulator battery (fig. 60).

Check the electrolyte acid level (it should be above the plates by about 1 to 1.5 cm. = .4 to .6 in) fill up if necessary with distilled water, never add acid.

### Belt (fig. 61).

Check its condition and its tension.

## AFTER THE FIRST 100 HOURS

### Hydraulic lifting system filters

Clean strainer (A), main filter (B) and the outside equipment filter (C).  
(see cleaning operations at every 200 hours).

## EVERY 200 HOURS

### Initial drain filter (fig. 68).

After having closed the fuel tap, remove bowl (F) and wash it with gas oil.

When refitting make sure that seal (C) is correctly in position and open the tap (2 fig. 4) before tightening the knurled nut (E).

### Hydraulic lifting system filters.

Clean strainer (A) (fig. 84) with gasoil.

Main filter (B) (fig. 85). Extract the filtering element and wash it in gasoil. Clean the inside of the filter and make sure of the good condition of the seals before assembly.

Outside equipment filter (C) (fig. 86). Every 200 hours of operation, wash the filtering element in gasoil.

Before reassembly, check that the seals are not damaged ; change them for new ones if necessary.

### Rocker arms (fig. 62).

Check and adjust their clearance (0.20 mm = .0787 in. for inlet and exhaust).

### Brakes.

Check their efficiency (adjustment fig. 72).

### Front wheels.

Have the clearance of the ball bearings checked.

**Check the tightening** of the cylinder head nuts, the manifold nuts and the steering linkage nuts.

#### **EVERY 400 HOURS**

**Steering** (fig. 64).

Have play adjusted (a) (it must be under 3 cm = 1.18 in.).

**Clutch** (fig. 66).

Clutch pedal clearance a = 1 to 2 cm = .4 to .8 in.

#### **EVERY 600 HOURS**

**Fuel filter** (fig. 69).

Clean bowl (D) and the filtering element.

After cleaning the fuel filter or when the tank has been completely emptied or again when the tractor has been left standing inactive for several days, carry out an air-bleed (fig. 5 or 6).

Make sure that the tap under the tank is open. Loosen the union nut (1) and operate the pump (2) until the fuel flows without air bubbles ; tighten the union nut (1) ; then loosen the union nuts of the injector pipes, operate the starter motor and tighten the union nuts once the fuel runs out. Check the unions of the circuit.

**Oil filter.**

**Comb filter** (A fig. 70). Remove filter and clean it.

**Injectors.**

Have them cleaned and checked by your Agent.

#### **EVERY 1,200 HOURS**

**Initial drain filter** (fig. 68).

Remove bowl (F) and gauze screen (B) : clean them with gasoil. Reassemble with a new seal (C).

**Oil filter**

**Oil sump (pan) strainer** (C fig. 71). For Super 6 D Tractor). Remove lower cover and slide strainer in the direction of the arrow ; clean it or change it if damaged.

**Accumulator battery** (fig. 60).

Clean the terminals (battery posts).

**Generator.**

Have your Agent check the commutator and the brushes.

**Injection pump.**

Have the pump checked by your Agent.

## **TRACTOR LUBRICATION CHART**

Engine		
Winter	Summer	Tropical countries
Engine oil Supplement 1 SAE 10	Engine oil Supplement 1 SAE 20	Engine oil Supplement 1 SAE 30

Gearbox-Rear AXLE		Hinges	Bearings
Gearbox and rear axle	Steering		
Gearbox- Rear axle oil SAE 80 EP	Gearbox- Rear axle oil SAE 140 EP	Chassis grease	Bearing grease

## **EVERY 10 HOURS**

### **A. Engine** (engine oil).

The level must be between the "maximum" and "minimum" marks on the dipstick (fig. 3).

These marks should not be overrun.

### **Air Filter.**

In dusty atmosphere (see maintenance chart).

### **B. Threshing (belt) pulley** (gearbox-rear axle oil).

The oil level must be flush with the level hole. (Frequently for continual use.)

## **AFTER THE FIRST 30 HOURS**

### **Engine** (running in).

First draining and refilling (engine oil).

Super 3 D (mini/maxi = 3.7 to 5 litres)

(6.5 to 8.8 pints G.B. or 7.8 to 10.6 pints U.S.)

Super 6 D (mini/maxi = 5.1 to 7 litres)

(9 to 12.3 pints G.B. or 10.8 to 14.8 pints U.S.)

## **AFTER THE FIRST 50 HOURS**

### **Threshing (Belt) pulley** (running in).

First draining and refilling (gearbox-rear axle oil) (.8 litre = 1,4 pints G.B. = 1.7 pint U.S.).

## **EVERY 50 HOURS**

Air filter in a normal atmosphere (see maintenance chart).

### **C. Brake pedal assembly** (Chassis grease).

### **D. Steering link** (chassis grease).

### **E. Front axle hinges** (chassis grease).

### **F. King pins** (chassis grease).

### **G. 4 Wheel drive transmission** (Chassis grease)

## **EVERY 100 HOURS**

### **H. Engine** (engine oil).

Drain and refill.

(At each draining unscrew the decanting Plug (1 fig. 70) located under the comb filter and let the oil drain off).

### **J. Threshing (belt) pulley** (Gearbox-rear axle oil).

Draining - Refilling. Frequently for continual use.

### **K. Crank rod** (chassis grease).

## **EVERY 200 HOURS**

### **L. Stub axle ball joints** (Chassis grease).

### **M. Front drive axle** (Gearbox - axle oil).

The oil level must be flush with the level-hole.

### **N. Hydraulic lifting system** (Gearbox-axle oil).

The oil level must be flush with level-hole located on the right hand side of the gearbox (under the foot rest).

### **P. Front wheels** (bearing grease).

Fill the cap with grease and screw back in position.

### **R. Generator** (engine oil).

Pour a few drops of oil in the cup.

### **S. Starter** (engine oil).

Remove the screw-plug and pour in a few drops of oil.

### **T. Steering** (gearbox - rear axle oil) (.33 litre = .58 pint

G. B. = .7 pint U. S.).

The oil level must be flush with the level hole.

### **U. Clutch thrust bearing** (bearing grease).

Grease with moderation.

## **EVERY 600 HOURS**

### **V. Injection pump** (engine oil).

The oil level must be flush with the level hole ; fill up if necessary.

## **EVERY 1,200 HOURS**

### **X. Hydraulic lifting system** (hydraulic oil) (25 litres = 5,5 Imp.

Gal. = 5.5 U. S. Gal.)

Drain and refill.

### **Y. Four wheel drive power box** (gearbox-axle oil) - 7 litres = 12.3 pints G. B. or 14.76 pints U. S.

Drain (To fill up, same opening as gearbox).

### **Z. Front drive axle** (Gearbox-axle oil) (2.3 litres = 4 pints G.B. or 4.8 pints U. S.).

Drain and refill.

**From time to time** oil the various hinges.

---

# **BEDIENUNG UND WARTUNG DES SCHLEPPERS**

# BEDIENUNG DES SCHLEPPERS

## BETÄTIGUNGEN UND ARMATURENBRETT (Abb. 1 und 2)

### 1. Zündschloss mit Schlüssel.

Den Schlüssel drehen, der Kontakt ist hergestellt (das rote und grüne Kontrolllicht leuchten auf).

### 2. Kombischalter für Beleuchtung und Signalhorn.

Die verschiedenen Beleuchtungen erhält man durch Drehen des Schalthebels in umgekehrtem Uhrzeigersinn.

#### Stadt-Beleuchtung :

Standlicht : Schalter in Stellung B.

Abblendlicht : Schalter in Stellung C.

#### Fernfahrt-Beleuchtung :

Fernlicht : Schalter in Stellung E.

Abblendlicht : Schalter in Stellung D.

In jeder Schaltstellung erfolgt ein leichtes Verriegeln ; nicht in einer Zwischenstellung stehen lassen.

#### Signalhorn :

Es wird durch einen leichten Druck auf den Knopf (A) in der Schaltermitte betätigt.

### 3. Öldruck-Kontrolleuchte.

Erscheint das rote Lichtsignal (rote Kontrolllampe), dann sofort abstellen und den Ölstand oder den sauberen Zustand des Ölfilters prüfen.

### 4. Thermometer (Zylinderkopf).

Bei normalen Betrieb befindet sich die Thermometernadel in Normalstellung ; gelangt sie in den Gefahrenbereich, so setzt sie den Summer in Tätigkeit. Sofort abstellen und nach der Ursache suchen.

### 5. Lade-Kontrolleuchte.

Leuchtet die Lampe auf (grüne Kontrolllampe), ist der Antriebs-

riemen der Lichtmaschine zu prüfen, oder die Lichtmaschine oder der Spannungsregler.

### 6. Betriebsstundenzähler.

### 7. Anlasserschalter.

Auf den Knopf drücken und nach den ersten Explosionen zurückgehen lassen. Springt der Motor nicht an, ist der Drehzahlwählhebel auf Vollgas zu bringen und der Knopf (2) « Überladung » einzudrücken, dann auf den Anlasserschalter drücken.

Bei Temperaturen unter  $-5^{\circ} \text{C}$  : um das Anlassen zu erleichtern, das Kupplungspedal durchdrücken.

**WICHTIG :** Bei Kaltanlassen, den Motor während 2 bis 3 Minuten bei mittlerer Drehzahl laufen lassen.

### 8. Drehzahlwählhebel.

### 9. Motorabstellzug.

Um den Motor abzustellen, den Gashebel in die Leerlaufstellung bringen, den Knopf « Stop » ziehen und den Kontakt abschalten. Den Motor niemals durch Schliessen des Hahns unter dem Kraftstoffbehälter abstellen.

### 10. Schalthebel für Zapfwellentrieb (Abb. 26).

Zum Einkuppeln, den Hebel (2) nach vorn drücken (B). Das Zapfwellenende hat 6 Verzahnungen von  $1^{\prime\prime} 3/8$ .

### 11. Verriegelung der Bremspedale (Abb. 10).

Auf der Strasse müssen die beiden Bremspedale obligatorisch gekuppelt sein.

### 12. Bremspedal, rechts und links.

### 13. Drehzahlwählpedal.

#### **14. Differentialsperre (Abb. 31).**

Beim Rutschen eines Rades ist es möglich die beiden Hinterachswellen mit Hilfe des Pedals zu verriegeln (1). Diese Betätigung nur bei Geradeausfahrt durchführen.  
Während der Dauer der Betätigung das Pedal festhalten, der Rückgang in die ausgeriegelte Stellung geschieht automatisch.

#### **15. Gangschalthebel.**

#### **16. Handbremse (Feststellbremse) (Abb. 9).**

Um zu bremsen, auf die Bremspedale drücken (die Kupplungsklinke muss eingerastet sein), den Sperrhebel anziehen (1) und den ersten Gang einschalten, wenn Sie in einer Steigung sind, den Rückwärtsgang, wenn Sie sich in einem Gefälle befinden.

Zum Lösen der Bremse (die Bremspedale stark durchtreten), auf den Knopf am Ende des Handbremshebels (1) drücken und ihn nach vorn schieben.

#### **17. Schalthebel für Gruppengetriebe (auf Wunsch) (Abb. 96).**

Zum Einschalten, vollkommen ausrücken und den Hebel nach vorn drücken (von der Stellung 1 in die Stellung 2). Der 5. und 6. Gang sind eingeschaltet.

#### **18. Kupplungspedal.**

#### **19. Verklauungshebel für Vorderachsbrücke.**

Zum Verklauen, ausrücken und den Betätigungshebel nach vor drücken.  
(Es ist empfehlenswert auf der Strasse die Vorderachsbrücke nicht bei hoher Geschwindigkeit zu benutzen).

#### **RENAULT-KRAFTHEBER**

#### **«Tracto-control ».**

Die Hydraulikanlage gestattet das System zu wählen, das dem verwendeten Gerät am besten entspricht, und zwar :

Die automatische Tiefeneinstellung mit ständiger Lastverlagerung (Abb. 35 - 38).

(Anbaugeräte : Pflüge Kultivatoren...)

Der Hebel (B) bestimmt automatisch die Arbeitstiefe im Verhältnis zur Beanspruchung. Er ist auf einem Segment verschiebbar, das folgende Angaben trägt;

MINI : Mindesttiefe

MAXI : Höchsttiefe

A : Annullierung der automatischen Tiefeneinstellung.

Den Hebel (A) nach vorn in seine unterste Hubstellung bringen. Der Hebel (B) befindet sich gegenüber der MINI-Marke ; den Schlepper vorrücken lassen und dabei den Hebel allmählich nach unten drücken, bis die gewünschte Arbeitstiefe erreicht ist. Diese Tiefe wird dann automatisch im Verhältnis zur Beanspruchung eingestellt, diesen Hebel während der ganzen Dauer des Arbeitsvorgangs nicht mehr betätigen.

Am Ende der Reihe den Hebel (A) wieder nach oben ziehen, um das Gerät zu heben, ihn wieder nach unten drücken, um das Gerät zu senken.

Wenn der Hebel (A) von seiner unteren Stellung in die obere gebracht wird, hebt sich das Gerät zuerst schnell, um dann vor Hubende zu verlangsamen, damit mechanische Stöße vermieden und der Komfort des Fahrers verbessert werden.

Die Mischregelung (Abb. 39 u. 40) vereinigt die Vorteile der automatischen Tiefeneinstellung. Außerdem verhindert sie, dass die getragenen und halbgetragenen Geräte bei stark wechselnder Bodenbeschaffenheit, besonders bei Sandflächen, unter die gewählte Tiefe absinken.

(Anbaugeräte : Pflüge, Kultivatoren...)

(Halbgetragene Geräte : Scheibenpflüge...)

(Gezogene Geräte : Scheibeneggen...)

— Die Kombination der Hebel A und B ermöglicht das Arbeiten mit Mischregelung. Den Hebel (A) nach vorn in seine unterste Stellung bringen, der Hebel (B) steht gegenüber der MINI-Marke.

Den Schlepper vorrücken lassen und dabei allmählich den Hebel (B) nach unten drücken, bis die gewünschte Tiefe erreicht ist.

Den Hebel (A) langsam wieder hochziehen, bis die Hubarme zu heben beginnen, ihn dann wieder um eine halbe Einteilung nach unten drücken und den Anschlag (C) in Berührung bringen.

Am Ende der Reihe, den Hebel (A) wieder hochziehen, um das Gerät zu heben, ihn bis zum Anschlag (C) zurückdrücken, um das Gerät zu senken.

**ANMERKUNG :** Um gezogene Scheibeneggen und eine Mischregelung und Lastverlagerung zu erhalten, ist es notwendig den Anhängebalken am Geräterahmen in senkrechter Ebene festzumachen.

**Die Lagekontrolle** (Abb. 41 u. 42) ermöglicht die Einstellung einer konstanten Arbeitstiefe.

**Halbgetragene Geräte** : Eggen, Sämaschinen, Wenderrechen...) Den Hebel (B) nach vorn in seine unterste Stellung bringen und den Hebel (A) allmählich nach unten drücken, bis die gewünschte Gerätestellung erreicht ist, hierauf den Anschlag (C) mit dem Hebel in Berührung bringen.

Am Ende der Reihe den Hebel (A) hochziehen, um das Gerät zu heben, ihn wieder bis zum Anschlag zurückdrücken, um das Gerät zu senken.

Die Schwimmstellung (Abb. 43 u. 44) erlaubt die Verwendung von Geräten mit Stützrädern : am Boden geführte Geräte (Drehhaken). Die beiden Hebel nach vorn bis in die Endhubstellung drücken. Den Hebel (A) verwenden, um das Gerät zu heben.

## TRANSPORT

**Anbaugeräte** (Abb. 45 u. 46).

Am Ende des Ackers oder für den Transport, um ein Gerät zu heben, den Hebel (A) nach hinten ziehen bis zur höchsten Stellung ; den Hebel (B) und der Anschlag (C) nicht betätigen.

Gezogene und halbgetragene Geräte (Abb. 47 u. 48) an der Ackerschiene gekuppelt : Sammelpresse, Scheibenpflug... Den Hebel (B) nach unten drücken und den Hebel (A) in die Stellung der gewünschten Kuppelhöhe bringen.

## Anschluss von Zusatzgeräten

(Seite 15)

Auf Wunsch kann der Kraftheber mit einem oder mehreren einfach- oder doppeltwirkenden Zusatzsteuergeräten ausgerüstet werden. Diese Geräte gestatten die Betätigung von verschiedenen, vom Kraftheber unabhängigen Zusatzgeräten, wie : Frontlader, Mäherwerke, Kippanhänger, u.s.w.

— Einfach-Steuergerät :

**Heben** : den Hebel nach hinten ziehen und während des Hubvorganges festhalten.

**Senken** : den Hebel nach vorn drücken (er bleibt automatisch in dieser Stellung) und nach beendetem Senkvorgang zurückführen.

**Anmerkung** : bei der Verwendung des Mäherwerks muss das Zusatzsteuergerät während der Arbeit in der Senkstellung bleiben.

— Doppeltwirkendes Steuergerät :

Zum Senken nach vorn schieben, zum Heben nach hinten ziehen. Die Rückführung erfolgt automatisch.

## BENUTZUNG BEI KALTEM WETTER

— Im Winter, wenn die Reifen beschwert sind, dem Wasser Chlorkalzium beimengen (30 kg für 85 Liter Wasser) (Abb. 11 bis 14).

- Die Ladestärke der Batterien sorgfältig prüfen; sie niemals gefrieren lassen.
- Das Sommeröl durch ein dünnflüssigeres Winteröl ersetzen; siehe Schmierplan.

## AUSRÜSTUNG

### EINSTELLUNGEN

#### Spurverstellung der Räder.

Vordere Spurweite (Abb. 57 und 58).

Hintere Spurweite (Abb. 59).

Reifen : Pneumatiques. Spurweiten : Voies.

Normal : Normal. Schmalspur : Etroit. Weinbau : Vigneron.

#### Einstellen der Differentialsperre (Abb. 63).

#### Einstellen der Scheinwerfer (Abb. 81 und 82).

A. Abstand zwischen Scheinwerfermitte und Schlepperachse.

B. Abstand 10 Meter.

C. Höhe der Scheinwerfermitte.

D. Höhe der waagerechten Begrenzung des Lichtbündels auf der Wand - (C - 10 bis 25 cm).

2. Feststellmutter des Kugelgelenks, Einstellen der Scheinwerferausrichtung.

Auswechseln einer Lampe :

Scheinwerfer vorn (Abb. 73 und 74).

Scheinwerfer hinten (1 Abb. 75). Unterbrecher (2).

Rotes Schlüssellicht (Abb. 76).

Kennzeichenschild (Abb. 77).

Instrumententafel und Kontroll-Leuchte (Abb. 78).

Steckdose für Anhänger (Abb. 79) (Nr. 5 ist die Stromzuführung und Nr. 2 der Masseschluss).

Schaltplan der elektrischen Anlage (Abb. 68).

Signalisierung (Abb. 80), nachts die Rückstrahler in die Stellung B bringen.

#### Einstellen der Fahrersitzes (Abb. 88 und 90).

#### ZUBEHÖR (\* auf Wunsch)

Rückenlehne auf Kotflügel \* (Abb. 89).

Werkzeugkasten (Abb. 100).

Zwillingsreifen, hinten \* (Abb. 87).

Belastungsgewichte, hinten u. vorn \* (Abb. 16 u. 17).

Stossfänger, vorn und Zughaken vorn \* (Abb. 18 u. 19).

Verstellbare Hubstrebbe mit Handkurbel \* (1 Abb. 22).

Zusätzlicher Anbaubock für Oberlenker \* (2 Abb. 22).

Seitliches Arretieren der Unterlenker \* (1 Abb. 23).

Dreipunktkupplung und Ackerschiene \* (Abb. 23).

Zugmaul \* (2 Abb. 24).

Riemscheibe \* (2 Abb. 28).

#### LAGERN (Kraftstoff und Öl)

Gute Stellung (Abb. 91 u. 92). — Falsche Stellung (Abb. 93).

#### IDENTIFIZIERUNG

Fabrikations- und Liefernummer (Abb. 98).

Motornummer (Abb. 99).

#### GARANTIE

Alle unsere fabrikneuen Fahrzeuge sind entsprechend der Modalitäten der **Garantie-Karte** garantiert, die dem Käufer bei Lieferung des Schleppers ausgehändigt wird. Diese Unterlagen sorgfältig aufzubewahren.



RENAULT Original-Teile  
In der ganzen Welt

# TAFEL DER WARTUNGSVORGÄNGE DES SCHLEPPERS

## ALLE 10 STUNDEN ODER TÄGLICH

### Luftfilter (Abb. 67).

Bei staubiger Luft, wenn notwendig den Kunststoffnapf (C) reinigen. Den Filtertopf (G) abmontieren, den Filtereinsatz (F) herausnehmen, mit Gasöl säubern.

Nach Prüfung des Zustandes der Dichtungen, bis an den angegebenen Ölstand frisches Motorenöl einfüllen. (Super 3 D = 0,40 Liter — Super 6 D = 0,65 Liter).

### Räder.

Nach einem Radwechsel ist der Festsitz der Befestigungsmuttern zu prüfen.

Diese Kontrolle hat alle 100 Stunden zu erfolgen.

## NACH DEN ERSTEN 30 STUNDEN

### Filter des hydraulischen Krafthebers

Das Sieb (A), den Hauptfilter (B) und den Filter der Fremdanschlüsse (C) reinigen.

(Siehe Reinigungsvorgänge bei 200 Stunden).

## ALLE 50 STUNDEN ODER ALLWÖCHENTLICH

### Kühlrippen, Lüfter und Ölkühler (Abb. 83).

Sorgfältig reinigen um eine normale Abkühlung des Motors zu gewährleisten.

### Luftfilter (Abb. 67).

Bei normaler Luft den Filter reinigen (in gleicher Weise vorgehen wie nach 10 Stunden in staubiger Luft).

### Abklär-Vorfilter (Abb. 68).

Nachprüfen, ob der Kunststofftopf (F) unter dem Kraftstoffbehälter eine Reinigung nötig hat.

### Batterien (Abb. 60).

Den Säurestand prüfen (er soll 1 bis 1,5 cm über den Platten stehen) ihn notfalls mit destilliertem Wasser wieder herstellen, niemals Säure hinzufügen.

### Keilriemen (Abb. 61).

Seinen Zustand und seine Spannung überprüfen.

## NACH DEN ERSTEN 100 STUNDEN

### Filter des hydraulischen Krafthebers.

Das Sieb (A), den Hauptfilter (B) und den Filter der Fremdanschlüsse (C) reinigen.

(Siehe Reinigungsvorgänge bei 200 Stunden).

## ALLE 200 STUNDEN

### Abklär-Vorfilter (Abb. 68)

Den Kraftstoffhahn schliessen, den Topf (F) abnehmen und in Gasöl säubern.

Beim Zusammenbau nachsehen, ob die Dichtung (C) richtig angebracht ist und vor dem Festziehen der Rändelmutter (E) den Hahn öffnen (2 Abb. 4).

### Ölfilter des hydraulischen Krafthebers.

Das Öl-Ansaugsieb (A) (Abb. 84) mit Gasöl reinigen

Hauptfilter (B Abb. 85) : den Filtereinsatz (4) herausnehmen und mit reinem Gasöl oder Petroleum säubern. Das Innere des Filtergehäuses (5) reinigen und sich vor dem Zusammenbau vom guten Zustand der Dichtungen (3 und 6) vergewissern.

Filter am Anschluss für Fremdzylinder (C Abb. 86) : alle 600 Stunden den Filtereinsatz mit reinem Gasöl säubern.

### Kipphobel (Abb. 62).

Ihr Spiel prüfen und einstellen lassen (Einlass und Auslass 0,20 mm)

### Bremsen.

Ihre Wirksamkeit nachprüfen (Einstellung Abb. 72).

### Vorderräder.

Das Spiel der Rollenlager prüfen lassen.

Den Festsitz der Zylinderkopfmuttern und die Muttern der Krümmer und des Lenkgestänges prüfen.

## ALLE 400 STUNDEN

### Lenkung (Abb. 64).

Das Spiel (a) einstellen lassen, (es darf 3 cm nicht überschreiten)

### Kupplung (Abb. 66).

Der Leerweg (a) des Kupplungspedals beträgt 1 bis 2 cm.

## ALLE 600 STUNDEN

### Kraftstoff-Filter (Abb. 69).

Den Filtertopf (D) und den Filtereinsatz reinigen.

Nach jeder Reinigung des Kraftstoff-Filters oder nach völligem Leerfahren des Kraftstoffbehälters, sowie auch nach mehrtägigem Stillstand des Schleppers, muss eine Entlüftung der Kraftstoffleitungen vorgenommen werden (Abb. 5).

Man vergewissere sich, dass der Hahn unter dem Behälter geöffnet ist; den Hebel (1 Abb. 6) in die Haltestellung (C) bringen. Die Überwurfmutter lösen (1) und die Pumpe betätigen (2) bis der Kraftstoff blasenfrei abläuft; die Überwurfmutter wieder festziehen (1); dann die Überwurfmuttern der Einspritzleitungen loszuschrauben, den Anlasser betätigen und die Überwurfmutter wieder festziehen, sobald der Kraftstoff herausfliesst.

Die Anschlüsse des Kreislaufs prüfen.

### Ölfilter.

Kammfilter (A Abb. 70) abnehmen und reinigen.

### Einspritzventile.

Durch Ihren Händler reinigen und prüfen lassen.

## ALLE 1 200 STUNDEN

### Kraftstoff-Vorfilter (Abb. 68).

Den Filtertopf (F) und das Metallsieb (B) abnehmen und mit reinem Gasöl säubern. Das Ganze mit einer neuen Dichtung (C) zusammenbauen.

### Ölfilter

Saugkorb (C Abb. 71). Für Schlepper Super 6 D). Unteren Deckel abnehmen und den Saugkorb in Richtung des Pfeiles verschieben; ihn reinigen oder falls er beschädigt ist auswechseln.

### Batterien (Abb. 60).

Die Kabelklemmen reinigen.

### Lichtmaschine.

Von Ihrem Händler den Kollektor und die Bürsten prüfen lassen.

### Einspritzpumpe.

Die Pumpe vom Bosch-Dienst prüfen lassen.

## SCHMIERPLAN

Motor		
Winter	Sommer	Tropen
Motorenöl Zusatz 1 SAE 10	Motorenöl Zusatz 1 SAE 20	Motorenöl Zusatz 1 SAE 30

Getriebe u. Achsbrücke		Gelenke	Wälzlager
Schalt- getriebe	Lenkung		
Getriebeöl SAE 80 EP	Getriebeöl SAE 140 EP	Fahrgestell- Fett	Wälzlager Fett

## ALLE 10 STUNDEN

### A. Motor (Motorenöl).

Der Ölstand muss sich innerhalb der auf dem Messstab angegebenen « Maxi- und Mini- » Kerben befinden (Abb. 3). Diese Markierung nicht überschreiten.

### **Luftfilter.**

In staubiger Luft (siehe Wartungsvorgänge).

### **B. Riemenscheibe** (Getriebeöl).

Ölstand bis Öffnung der Kontrollschraube (bei dauerndem Betrieb öfters kontrollieren).

### **NACH DEN ERSTEN 30 STUNDEN**

**Motor** (Einfahren).

1. Ölwechsel und Nachfüllen (Motorenöl) Super 3 D (Mini/maxi = 3,7-5 Liter).

Super 6 D (Mini/maxi = 5,1/7 Liter).

### **NACH DEN ERSTEN 50 STUNDEN**

**Riemenscheibe** (Einfahr.) (Getriebeöl) (0,8 Liter).

### **ALLE 50 STUNDEN**

**Luftfilter.** In normaler Umgebung (siehe Wartungsvorgänge).

**C. Bremspedalwerk** (Fahrgestellfett).

Bei dauerndem Betrieb häufiger fetten.

**D. Lenkschubstange** (Fahrgestellfett).

**E. Vorderachsgelenke** (Fahrgestellfett).

**F. Achsschenkelbolzen** (Fahrgestellfett).

**G. Allradantrieb** (Fahrgestellfett).

### **NACH DEN ERSTEN 100 STUNDEN**

**Triebwerk** (Einfahren).

1. Ölwechsel u. Nachfüllen (Getriebeöl) (20 Liter).

### **ALLE 100 STUNDEN**

**H. Motor** (Motorenöl).

Ablassen - Einfüllen. (3,7-5 Liter).

(Bei jedem Ölwechsel den Abklärstopfen losschrauben (B Abb. 70) unter dem Kammfilter und das Öl abfliessen lassen).

**J. Riemenscheibe** (Getriebeöl). Ablassen - Einfüllen. Bei dauerndem Betrieb häufiger ölen.

### **K. Hubstrebe mit Kurbel** (Fahrgestellfett).

### **ALLE 200 STUNDEN**

**L. Achsschenkel-Kugelgelenke** (Fahrgestellfett).

**M. Vorderachsbrücke** (Getriebeöl).

Ölstand bis Öffnung der Kontrollschraube.

**N. Triebwerk - hydraulischer Kraftheber**

Ölstand bis Öffnung der Kontrollschraube an der rechten Getriebehäuseseite (unter der Fussauflage) 20 Liter.

**P. Vorderräder** (Wälzlag erfett).

Kappe mit Fett füllen und wieder anschrauben.

**R. Lichtmaschine** (Motorenöl).

Einige Tropfen Öl in den Becher geben.

**S. Anlasser** (Motorenöl).

Verschluss schraube abnehmen und einigen Tropfen Öl einfüllen

**T. Lenkung** (Getriebeöl) (0,33 Liter).

Ölstand bis Öffnung der Kontrollschraube.

**U. Kupplungsausrücklager** (Wälzlag erfett).

Mässig schmieren.

### **ALLE 600 STUNDEN**

**V. Einspritzpumpe** (Motorenöl).

Ölstand bis Öffnung der Kontrollschraube ; nachfüllen wenn notwendig.

### **ALLE 1200 STUNDEN**

**Ö. Triebwerk - hydraulischer Kraftheber** (Getriebeöl) (25 Liter).

Ablassen und einfüllen.

**Y. Gehäuse für Allradantrieb** (Getriebeöl) (7 Liter).

Ablassen (Einfüllen, gleiche Öffnung wie Triebwerk).

**Z. Vorderachsbrücke** (Getriebeöl) (2,3 Liter).

Ablassen und einfüllen.

Von Zeit zu Zeit die verschiedenen Gelenke schmieren.

---

# **UTILIZACION Y CONSERVACION DEL TRACTOR**

# UTILIZACION DEL TRACTOR

## MANDOS Y TABLERO DE MANDOS (fig. 1 y 2)

### 1. Interruptor general con llave.

Girar la llave; el contacto se establece (las luces indicadoras roja y verde se encienden).

### 2. Comutador de alumbrado y bocina.

Se encienden las diferentes luces, girando la manecilla en el sentido inverso al de las agujas del reloj.

#### Alumbrado de población :

Luces de posición — manecilla en la posición B.

Luces de cruce — manecilla en la posición C.

#### Alumbrado de carretera :

Luces de carretera — manecilla en la posición E.

Luces de cruce — manecilla en la posición D.

A cada posición de la manecilla corresponde un ligero tope; no la deje en posición intermedia.

#### Bocina :

Se acciona mediante una ligera presión en el botón (A) situado en el centro del comutador.

### 3. Testigo de presión de aceite.

Si la luz testigo (indicador rojo) se enciende, pare inmediatamente y compruebe el nivel del aceite o el estado de limpieza del filtro de aceite.

### 4 . Termómetro de culata.

Para un buen funcionamiento del motor, la aguja debe marcar en la posición normal; si pasa a la posición peligro, dispara el avisador sonoro. Parar inmediatamente y buscar la causa.

### 5. Testigo de carga.

Si la luz testigo (indicador verde) se enciende, compruebe la dinamo, la correa de la dinamo o el regulador de tensión.

### 6. Cuentarrevoluciones totalizador de horas.

### 7. Interruptor de arranque.

Pulsar el botón y soltarlo al oír las primeras explosiones.

Si el motor no arranca, colocar la manecilla de aceleración a pleno gas y hundir el botón (2) de « sobrecarga ». Pulsar luego el interruptor de arranque.

En tiempo frío (temperatura inferior a 5° C bajo cero) para facilitar o arranque, pisar el pedal de embrague.

**IMPORTANTE** : Tras un arranque en frío, dejar que el motor gire a régimen medio durante 2 ó 3 minutos.

### 8. Manecilla de mando del acelerador.

### 9. Botón-tirador de paro del motor.

Para parar el motor, colocar la manecilla de los gases en la posición de ralentí, tirar del botón « stop » y cortar el contacto. No hay que parar el motor cerrando el grifo de debajo del depósito del combustible.

### 10. Palanca para acoplar la toma de fuerza trasera (fig. 16).

Para embragar, echar la palanca (2) hacia adelante (B).

Arbol de salida, de 6 acanaladuras de 1 3/8".

### 11. Trinquete de acoplamiento de los pedales de freno (fig. 10).

Para circular por carretera, es obligatorio acoplar los dos pedales de freno.

### 12. Pedales derecho e izquierdo de freno.

### 13. Pedal de acelerador.

### 14. Bloqueo del diferencial (fig. 31).

Si una rueda patina, se pueden acoplar los dos árboles de las ruedas traseras con este pedal (1). Esta maniobra sólo puede efectuarse en línea recta.

Sostener el pedal mientras dura la operación, pues el desacoplado se efectúa automáticamente.

#### 15. Palanca de cambio de velocidad.

#### 16. Freno de mano (aparcamiento) (fig. 9).

Para frenar, pisar los pedales de freno (con el trinquete de acoplamiento ya dispuesto), echar hacia sí la palanca de inmovilización (1) y meter la primera velocidad si el tractor sube o la marcha atrás si el tractor baja.

Para que el freno quede suelto (apretar con fuerza en los pedales de freno), apretar el botón del extremo de la palanca del freno de inmovilización (1) y echar la palanca hacia adelante.

#### 17. Palanca de mando del desmultiplicador (a petición) (fig. 96).

Para engarzar, desembragar bien del todo y empujar la palanca hacia adelante (de la posición 1 a la posición 2). Las 5<sup>a</sup> y 6<sup>a</sup> velocidades quedan así unidas.

#### 18. Pedal de embrague.

#### 19. Palanca para acoplar el puente motor delantero.

Para acoplar, desembragar y echar la palanca de mando hacia adelante.

(Por carretera, se recomienda no utilizar el puente motor delantero a gran velocidad).

### ELEVADOR HIDRAULICO RENAULT « Tracto-control ».

El conjunto hidráulico permite escoger el sistema que más conviene para el apero utilizado, o sea :

La regulación automática de profundidad con transferencia de carga permanente (fig. 35 a 38).

(Aperos suspendidos : arados, cultivadores...)

La palanca (B) determina automáticamente la profundidad de

trabajo en función del esfuerzo. Se desplaza a lo largo de un sector que lleva las indicaciones :

MINI : profundidad mínima.

MAXI : profundidad máxima.

A : anulación de la regulación automática de profundidad.

Desplazar la palanca (A) hacia adelante hasta el final de su carrera, con la palanca (B) enfrente de la indicación MINI, hacer avanzar el tractor, bajando progresivamente la palanca (B) hasta obtener la profundidad de trabajo deseada. Esta profundidad se regula luego automáticamente en función del esfuerzo, por lo que no hay que tocar esta palanca durante toda la duración del trabajo.

Al finalizar el surco, colocar la palanca (A) en la parte superior del sector para levantar el apero, volverla hasta abajo para que este descienda.

Cuando se desplaza la palanca (A) de la posición baja a la alta, el apero sube al principio rápidamente, terminando su carrera lentamente para evitar las sacudidas mecánicas y aumentar el confort del conductor.

**La modulación de tracción** (fig. 39 y 40) posee las mismas ventajas que « la regulación automática de profundidad ». Impide, además, que los aperos suspendidos desciendan más abajo de la profundidad escogida, en terrenos de constitución muy variada y especialmente en capas arenosas.

(Aperos suspendidos : arados, cultivadores...)

(Aperos semisuspendidos : arados simples de discos...)

(Aperos de arrastre : desterradoras...)

La combinación de las palancas (A) y (B) permite trabajar en modulación de tracción.

Desplazar la palanca (A) hacia adelante hasta el final de su carrera, con la palanca (B) enfrente de la indicación MINI. Hacer avanzar

el tractor bajando progresivamente la palanca (B) hasta la obtención de la profundidad de trabajo deseada. Subir lentamente la palanca (A) hasta el momento en que los brazos empiecen a levantarse, bajar luego ésta de una semigraduación y colocar en contacto con ella el tope (C).

Al final de la linea colocar la palanca (A) en la parte superior del sector para levantar el apero, volverla a disponer contra el tope (C) para que el apero descienda.

**NOTA** : Para utilizar desterradoras arrastradas y lograr una modulación de tracción y transferencia de carga, hay que inmovilizar la flecha de enganche sobre el marco del aparato, verticalmente.

**El control de posición** (fig. 41 y 42) permite mantener los aperos a una altura fija con respecto al tractor.

**(Aperos semisuspendidos** mantenidos a altura fija : rastrillo, sembradora, rastro herbicidador...

Desplazar la palanca hacia adelante hasta la parte inferior del sector y bajar progresivamente la palanca (A) hasta obtener la posición del apero deseada y colocar el tope (C) en contacto con ella.

Al final de la línea colocar la palanca (A) en la parte superior del sector para levantar el apero, volverla a disponer contra el tope (C) para que el apero descienda.

**El enganche flotante** (fig. 43 y 44 permite liberar el dispositivo de enganche al utilizar aperos que deban apoyarse sobre el terreno : **Aperos guiados en el suelo** (azadas rotativas...)

Mover las dos palancas hacia adelante, hasta el término de su carrera.

Emplear la palanca (A) para levantar el apero.

## TRANSPORTE

**Apero suspendidos** (fig. 45 y 46) Al final del campo o para trans-

portarlo, para levantar un apero hay que mover la palanca (A) hacia atrás hasta el máximo de su carrera ; no tocar a la palanca (B) ni al tope (C).

**Aperos de arrastre y semisuspendidos** (fig. 47 y 48) enganchados en la barra de agujeros : prensa recogedora, arado de discos... Disponer la palanca (B) en la parte inferior del sector y la palanca (A) en la posición correspondiente a la altura de enganche deseada.

## Tomas de presión hidráulica (fig. 50).

El elevador puede ser equipado, en suplemento, con uno o varios distribuidores auxiliares de simple efecto (fig. 52), o de doble efecto (fig. 53), o de **un distribuidor de simple efecto y otro de doble efecto** (fig. 54).

Estos distribuidores permiten mandar, independientemente del elevador, diversos aperos exteriores tales como : cargador frontal (fig. 49), barra de corte, volquete de remolque (fig. 51), etc.

— Distribuidor de simple efecto :

**Subida** : tirar la palanca hacia atrás sujetándola durante la subida.

**Descenso** : mover la palanca hacia adelante (ésta se mantiene automáticamente en esta posición), volverla a su posición para parar el descenso.

**Nota** : para utilización de la barra de corte, el distribuidor debe quedar en la posición de descenso durante el trabajo.

— Distribuidor de efecto doble :

Empujar y tirar para obtener los dos movimientos, el regreso es automático.

## UTILIZACIÓN EN TIEMPO FRÍO

— En invierno si los neumáticos están lastrados, se debe añadir cloruro de calcio al agua (30 kg. por cada 85 litros de agua) (fig. 11 a 14).

- Compruebe cuidadosamente la carga de los acumuladores ; no deje que se hielen.
- Cambiar el aceite de verano del motor por aceite más fluido ; consultese el cuadro del engrase.

## EQUIPO

### REGLAJES

#### Reglajes de las vías.

Vías variables delanteras (fig 57 y 58).

Vías variables traseras (fig 59).

Neumáticos : Pneumatiques. Vías : Voies.

Normal : Normal. Estrecho : Étroit. Viñero : Vigneron

#### Reglaje del bloqueo del diferencial (fig. 63).

#### Reglaje de los faros (fig. 81 y 82).

A. Distancia entre el eje del tractor y el centro del faro.

B. Distancia 10 metros.

C. Altura del centro del faro.

D. Altura del corte horizontal del haz sobre la pantalla (C - 10 a 25 cm).

2. Tuerca de bloqueo de la rótula de regulación de la orientación del faro.

#### Cambios de una bombilla :

de faro delantero (fig. 73 y 74) ;

de faro trasero (1 fig. 75). Interruptor (2) ;

de luz roja trasera (fig. 76) ;

de iluminador de la placa de matrícula (fig. 77) ;

de iluminador del cuadro de instrumentos y luz testigo (fig. 78).

Toma de corriente para el remolque (fig. 79) (el n° 5 para la llegada de la corriente y el n° 2 conectado a la masa).

Esquema de la instalación eléctrica (fig. 68).

Señales (fig. 80) por la noche colocar los catafaros en la posición B.

Ajuste del asiento del conductor (fig. 88 y 90).

### ACCESORIOS (\* a petición)

Respaldo sobre aleta \* (fig. 89).

Compartimiento para herramientas (fig. 100).

Gemelado \* (fig. 87).

Masas de peso delanteras y traseras \* (fig. 16 y 17).

Parachoques y manilla delantera \* (fig. 18 y 19).

Tirante de manivela \* (1 fig. 22).

Soporte auxiliar de biela de empuje \* (2 fig. 22).

Rigidificación lateral \* (1 fig. 23).

Tianguilación de enganche y traviesa llana \* (fig. 23).

Horquilla de enganche \* (fig. 24).

Polea de trilla \* (2 fig. 28).

### ALMACENAMIENTO (combustible y aceite)

Buena posición (fig. 91 y 92). — Mala posición (fig. 93).

### IDENTIFICACION

Número de fabricación y de entrega (fig. 98).

Número de motor (fig. 99).

### GARANTIA

Todos nuestros vehículos nuevos están garantizados según modalidades que se precisan en el **CARNET DE GARANTIA** facilitado al comprador al entregársele el tractor. Conserve cuidadosamente ese documento.



Pieza de origen RENAULT  
en el mundo entero

# CUADRO DE OPERACIONES DE CONSERVACION DEL TRACTOR

## CADA 10 HORAS O CADA DIA

### Filtro de aire (fig. 67).

En atmósfera polvorienta, limpiar si es menester el tazón de plástico (C). Desmontar la cuba (G), retirar el elemento filtrante (F) y limpiarlo con gasoil.

Tras de comprobar el estado de las juntas, volver a poner aceite de motor nuevo (Super 3 D = 0,40 litros — Super 6 D = 0,65 litros) hasta el nivel indicado.

### Ruedas.

Tras un cambio de rueda, comprobar el apriete de las tuercas de fijación.

Esta operación se debe volver a realizar cada 100 horas.

## AL CABO DE LAS 30 PRIMERAS HORAS

### Filtros del elevador hidráulico.

Limpiar el colador (A), el filtro principal (B), así como el filtro (C) de los equipos exteriores. (Ver operación de limpieza a las 200 horas).

## CADA 50 HORAS O CADA SEMANA

**Aletas de refrigeración, ventilador y radiador de aceite (fig. 83).** Limpiar cuidadosamente con el fin de asegurar una refrigeración normal del motor.

### Filtro de aire (fig. 67).

En atmósfera normal, limpiar el filtro (proceder de la misma manera que para cada 10 horas en atmósfera polvorienta).

### Prefiltro decantador (fig. 68).

Comprobar si el recipiente (F) situado debajo del depósito de combustible necesita ser limpiado.

### Acumuladores (fig. 60).

Comprobar el nivel del electrólito (debe sobrepasar las placas de 1 a 1,5 cm) y completarlo, si hace falta, con agua destilada; no hay que añadir nunca ácidos.

### Correa (fig. 61).

Comprobar su estado y su tensión.

## AL CABO DE LAS 100 PRIMERAS HORAS

### Filtro del elevador hidráulico.

Limpiar el colador (A), el filtro principal (B), así como el filtro (C) de los equipos exteriores. (Ver operación de limpieza a las 200 horas.)

## CADA 200 HORAS

### Prefiltro decantador (fig. 68).

Después de cerrar el grifo de combustible, extraer el tazón (F), y lavarlo con gasoil.

Al armar asegurarse de que la junta (C) se halla bien colocada y abrir el grifo (2 fig. 4) antes de bloquear la tuerca moleteada (E).

### Filtros del elevador hidráulico.

Limpiar el colador de aspiración de aceite (A, fig. 84) con gasoil. Filtro principal (B fig. 85) : Sacar el elemento filtrante y lavarlo con gasoil. Limpiar el interior del cuerpo del filtro y cerciorarse antes de armar el filtro del buen estado de las juntas.

Filtro de la toma exterior (C fig. 86) : Cada 200 horas de funcionamiento, lavar el elemento filtrante con gasoil.

Antes de armar el filtro, cerciorarse de que las juntas no se hallan deterioradas ; cambiarlas si es necesario.

### Balancines (fig. 62).

Hacer verificar y regular los juegos (0,20 mm admisión y escape).

### Frenos.

Comprobar su eficacia (ajuste fig. 72).

### Ruedas delanteras.

Hacer verificar el juego de los rodamientos.

**Verificar el apriete** de las tuercas de la culata, colectores y del varillaje de la dirección.

## CADA 400 HORAS

### Dirección (fig. 64).

Hacer ajustar el juego (a) (debe ser inferior a 3 cm).

### Embrague (fig. 66).

Holgura en el pedal de embrague a = 1 a 2 cm.

## CADA 600 HORAS

### Filtro de combustible (fig. 69).

Limpiar la cuba (D) y cambiar el elemento filtrante (C) gastado por otro nuevo.

Después de limpiar el filtro de combustible, o cuando se haya totalmente vaciado el depósito, o si el tractor ha quedado inmovilizado durante varios días, se debe proceder a una purga del aire (fig. 5 ó 6).

Cerciorarse de que el grifo de debajo del depósito está abierto. Aflojar la tuerca racor (1) y accionar la bomba (2) hasta que el combustible salga sin burbujas de aire; apretar la tuerca racor (1); aflojar luego las tuercas racor de los tubos de inyectores, accionar el arrancador y volver a apretar las tuercas racord cuando fluya el combustible.

Comprobar los racores del circuito.

### Filtro de aceite.

Filtro de peine (A fig. 70). Desmontar el filtro y limpiarlo.

### Inyectores;

Haga que su Agente los limpie y compruebe.

## CADA 1 200 HORAS

### Prefiltro decantador (fig. 68).

Extraer el tazón (F) y la rejilla (B) de tela metálica; limpiarlos con gasoil. Volver a montar el conjunto con una junta nueva (C).

### Filtro de aceite

Colador de aspiración (C fig. 71). (Para tractor Super 6 D) Quitar la tapa inferior y hacer resbalar el colador según el sentido indicado por la flecha; limpiarlo o cambiarlo si está estropeado.

### Acumuladores (fig. 60).

Limpiar los bornes.

### Dínamo.

Haga que su Agente compruebe el colector y las escobillas.

### Bomba de inyección.

Haga comprobar la bomba por su Agente.

## CUADRO DE LAS OPERACIONES DE ENGRASE DEL TRACTOR

Motor		
Inviero	Verano	Países tropicales
Aceite para motor Suplemento 1 SAE 10	Aceite para motor Suplemento 1 SAE 20	Aceite para motor Suplemento 1 SAE 30

Caja y Puente		Articulación	Rodamientos
Cárter del mecanismo	Dirección	Articulación	Rodamientos
Aceite para caja-puente SAE 80 EP	Aceite para caja-puente SAE 140 EP	Grasa para chasis	Grasa para rodamientos

## CADA 10 HORAS

### A. Motor (Aceite para motor).

El nivel debe hallarse comprendido entre las marcas « maxi » y « mini » de la aspilla (fig. 3).

No pasar de estas marcas.

#### **Filtro de aire.**

Para atmósfera polvorienta (ver el cuadro de operaciones de conservación).

#### **B. Polea de trilla (Aceite para caja-puente).**

El nivel del aceite debe llegar al orificio-nivel (frecuencia para utilización constante).

### **TRAS LAS 30 PRIMERAS HORAS**

#### **Motor (rodaje).**

Primer vaciado y primera carga (aceite para motor)

Super 3 D (mini-maxi = 3,7/5 litros). Super 6 D (mini-maxi = 5,1/7 litros).

### **TRAS LAS 50 PRIMERAS HORAS**

#### **Polea de trilla (rodaje).**

Primer vaciado y primera carga (aceite para caja-puente) 0,8 litro).

### **CADA 50 HORAS**

**Filtro de aire** Para atmósfera normal (véase el cuadro de las operaciones de conservación).

#### **C. Pedales de freno (grasa para chasis).**

#### **D. Biela de dirección (grasa para chasis).**

#### **E. Articulación de eje delantero (grasa para chasis).**

#### **F. Pivotes de manguetas (grasa para chasis).**

#### **G. Transmisión 4 x 4 (grasa para chasis).**

### **TRAS LAS 100 PRIMERAS HORAS**

#### **Mecanismo (rodaje).**

Primer vaciado y primera carga (aceite para caja-puente) (20 litros).

### **CADA 100 HORAS**

#### **H. Motor (aceite para motor).**

Vaciado y carga.

(Quitar el tapón de decantación (B fig. 70) situado debajo del filtro de peine y dejar que el aceite salga).

#### **J. Polea de trilla (aceite para caja-puente).**

Vaciado y carga. Frecuencia para utilización constante.

#### **K. Tirante de manivela (grasa para chasis).**

### **CADA 200 HORAS**

#### **L. Rótulas de manguetas (grasa para chasis).**

#### **M. Puente motor delantero (aceite para caja-puente).**

El aceite debe llegar al orificio nivel.

#### **N. Mecanismo - Elevador hidráulico (aceite para caja-puente).**

El aceite debe llegar al orificio nivel situado en la cara lateral derecha de la caja de velocidades (debajo del reposa-pie).

#### **P. Ruedas delanteras (grasa para rodamientos).**

Llenar el tapón de grasa y volverlo a enroscar.

#### **R. Dínamo (aceite para motor).**

Introducir unas gotas de aceite en el recipiente.

#### **S. Motor de arranque (aceite para motor).**

Quitar el tornillo-tapón y echar unas gotas de aceite.

#### **T. Dirección (aceite dirección caja-puente) (0,33 litro).**

El aceite debe llegar al orificio nivel.

#### **U. Tópe de embrague (grasa para rodamiento).**

Engrase moderado.

### **CADA 600 HORAS**

#### **V. Bomba de inyección (aceite para motor).**

El aceite debe llegar al orificio nivel ; reponer si es necesario.

### **CADA 1 200 HORAS**

#### **X. Mecanismo - Elevador hidráulico (aceite para caja-puente) (25 litros).**

Vaciado y carga.

#### **Y. Caja de toma de movimiento 4 x 4 (aceite para caja-puente) (7 litros).**

Vaciado (Llenado, mismo orificio que mecanismo).

#### **Z. Puente motor delantero (aceite para caja-puente) (2,3 litros).**

Vaciado y carga.

**De vez en cuando** engrasar con aceite todas las articulaciones.

---

# **USO E MANUTENZIONE DEL TRATTORE**

# USO DEL TRATTORE

## COMANDI E CRUSCOTTO (fig. 1 e 2).

### 1. Interruttore generale, a chiave.

Girata la chiave, si stabilisce il contatto (le luci rossa e verde si accendono).

### 2. Comutatore per illuminazione e avvisatore acustico.

Si ottengono le varie segnalazioni luminose girando la levetta nel senso anti-orario.

#### Illuminazione in città :

Luci di posizione - levetta nella posizione B.

Anabbaglianti - levetta nella posizione C.

#### Illuminazione su strada :

Fari - levetta nella posizione E.

Anabbaglianti - levetta nella posizione D.

Ad ogni spostamento della levetta corrisponde una leggera resistenza; non lasciarla in una posizione intermedia.

#### Avvisatore acustico :

Viene azionato mediante una leggera pressione sul pulsante (A) situato al centro del commutatore.

### 3. Lampadina spia pressione olio.

Se la lampadina spia (luce rossa) si accende, fermarsi immediatamente, controllare il livello dell'olio oppure se il filtro dell'olio è sporco.

### 4. Termometro dell'acqua.

Per un buon funzionamento del motore, la lancetta deve trovarsi nella posizione « normale »; se passa nella posizione « danger » (pericolo) fa scattare l'avvisatore sonoro. Fermarsi immediatamente e ricercarne la causa.

### 5. Lampadina spia carica dinamo.

Se la lampadina spia (luce verde) si accende, controllare la cinghia della dinamo, la dinamo o il regolatore di tensione.

### 6. Conta-giri, contatore ore.

### 7. Interruttore di avviamento.

Premere sul pulsante e lasciarlo ritornare appena avvenuti i primi scatti. Se il motore non si avvia, spostare la manetta di accelerazione nella posizione di pieno carico e premere sul pulsante (2) di « sovraccarico »; premere poi sul pulsante di avviamento.

D'inverno (con temperatura inferiore a  $-5^{\circ}\text{C}$ ) per facilitare l'avviamento, premere sul pedale di disinnesco della frizione.

**IMPORTANTE** : Dopo un avviamento a freddo lasciar girare il motore a regime medio per 2 o 3 minuti.

### 8. Manetta di comando dell'acceleratore.

### 9. Manetta di arresto del motore.

Per spegnere il motore, riportare la manetta di accelerazione nella posizione « regime minimo », tirare la manetta « stop » e interrompere il contatto. Non spegnere il motore chiudendo il rubinetto sotto il serbatoio del carburante.

### 10. Leva di innesto della presa di forza posteriore (fig. 16).

Per innestare, spingere la leva (2) verso l'avanti (B).  
Albero di uscita con 6 scanalature 1" 3/8.

### 11. Dispositivo di accoppiamento dei pedali del freno (fig. 10).

Su strada, i due pedali del freno devono necessariamente essere accoppiati.

### 12. Pedali per freno destro e sinistro.

### 13. Pedale dell'acceleratore.

### 14. Bloccaggio del differenziale (fig. 31).

Se una ruota slitta, è possibile innestare i due semi-assi delle ruote posteriori per mezzo del pedale (1). Questa manovra deve essere effettuata solo in linea retta.

Mantenere il pedale durante tutta l'operazione, il disinnesco si effettua automaticamente.

### 15. Leva del cambio di velocità.

#### 16. Freno a mano (parcheggio) (fig. 9).

Per frenare, premere sui pedali del freno (il dispositivo di accoppiamento deve essere innestato), tirare verso di sè la leva di immobilizzazione (1) e innestare la prima se vi trovate in salita, la retromarcia se vi trovate in discesa.

Per allentare il freno (premere fortemente sui pedali del freno), premere il pulsante sull'estremità della leva del freno di immobilizzazione (1) e spingere la leva stessa verso l'avanti.

#### 17. Leva di comando del riduttore (a richiesta) (fig. 96).

Per innestare, spingere a fondo il pedale della frizione e spingere la leva verso l'avanti (dalla posizione 1 alla posizione 2). La 5a e la 6a si trovano bloccate.

#### 18. Pedale della frizione.

#### 19. Leva di innesto del differenziale anteriore.

Per innestare, premere sul pedale della frizione e spingere la leva di comando verso l'avanti.

(Su strada, si raccomanda di non servirsi del differenziale anteriore a velocità elevata).

### SOLLEVAMENTO IDRAULICO RENAULT « Tracto-control ».

Il gruppo idraulico permette di scegliere il sistema che meglio conviene all'attrezzo impiegato, ossia :

La regolazione automatica di interramento a trasferimento di carico permanente (fig. da 35 a 38).

#### Attrezzi portati : aratri, coltivatori...)

La leva (B) determina automaticamente la profondità di lavoro in funzione dello sforzo registrato dall'attrezzo. Si sposta su un setore che porta le indicazioni :

MINI : profondità minima.

MAXI : profondità massima.

A : annullamento della regolazione automatica di interramento.

Spingere la leva (A) verso l'avanti a fine corsa. La leva (B) in corrispondenza del punto MINI, far avanzare il trattore abbassando progressivamente la leva (B) fino ad ottenere la profondità di lavoro desiderata. Questa profondità verrà poi regolata automaticamente in funzione dello sforzo, non toccare questa leva per tutta la durata del lavoro.

A solco ultimato, riportare la leva (A) verso la parte alta del settore per sollevare l'attrezzo, spingerla poi verso il basso per abbassare lo stesso.

Quando la leva (A) viene spostata dalla posizione bassa alla posizione alta, l'attrezzo sale dapprima rapidamente poi rallenta prima di giungere alla fine della sua corsa onde evitare gli urti meccanici ed accrescere il comfort del guidatore.

**La modulazione di trazione** (fig. 39 e 40) presenta gli stessi vantaggi della « regolazione automatica di interramento ». Inoltre, impedisce che gli attrezzi portati e semi-portati scendano al disotto della profondità scelta nei terreni di natura molto varia e, in modo particolare, in quelli sabbiosi.

(Attrezzi portati : aratri, coltivatori...).

(Attrezzi semi-portati : aratri semplici a dischi...).

(Attrezzi trainati : atomizzatori...).

— La combinazione delle leve (A) e (B) permette di lavorare in modulazione di trazione.

Portare la leva (A) in avanti a fine corsa mentre la leva (B) si trova in corrispondenza del punto MINI.

Far avanzare il trattore abbassando progressivamente la leva (B) fino ad ottenere la profondità desiderata.

Riportare lentamente la leva (A) verso l'alto e fermarsi quando i bracci incominciano a sollevarsi, poi riabbassare la leva di mezza graduazione e portare l'arresto (C) a contatto.

A solco ultimato, riportare la leva (A) verso la parte superiore del

settore per sollevare l'attrezzo, spingerla fino a ritrovare il contatto con l'arresto (C) per riabbassare l'attrezzo.

**NOTA :** Per impiegare gli atomizzatori trainati e ottenere una modulazione di trazione e un trasferimento di carico, bisogna immobilizzare il sistema di attacco sul telaio dell'apparecchio, nel piano verticale.

**Il controllo di posizione** (fig. 41 e 42) permette di mantenere gli attrezzi ad un'altezza fissa rispetto al trattore. (**Attrezzi semi-portati mantenuti** ad un'altezza fissa : erpice, seminatrice, rastrello...).

Portare la leva (B) verso l'avanti nella parte bassa del settore e abbassare progressivamente la leva (A) fino ad ottenere la posizione dell'attrezzo desiderata e portare l'arresto (C) a contatto della leva.

A solco ultimato, riportare la leva (A) verso la parte superiore del settore per sollevare l'attrezzo, riportarla di nuovo a contatto dell'arresto (C) per riabbassare l'attrezzo stesso.

**L'attacco traino flottante** (fig. 43 e 44) permette di liberare l'attacco per l'impiego degli attrezzi che devono appoggiare sul terreno :

**Attrezzi guidati a terra** (zappe rotative...)

Spingere in avanti le due leve al massimo della loro corsa.

Adoperare la leva (A) per sollevare l'attrezzo.

## TRASPORTO

**Attrezzi portati** (fig. 45 e 46).

Per sollevare un attrezzo, a solco ultimato o per il trasporto, tirare indietro la leva (A) al massimo della sua corsa; non toccare la leva (B) né l'arresto (C).

**Attrezzi trainati e semi-portati** (fig. 47 e 48) fissati alla barra forata : pressa raccoglitrice, aratro a dischi...

Spingere la leva (B) verso la parte inferiore del trattore e la leva (A) nella posizione corrispondente all'altezza desiderata dell'attrezzo.

**Prese de pressione idraulica** (fig. 50).

A richiesta, il dispositivo di sollevamento puo' essere dotato di uno o più distributori ausiliari a semplice (fig. 52) o doppio (fig. 53) **effetto oppure di un distributore a semplice effetto e di uno a doppio effetto** (fig. 54).

Questi distributori permettono di comandare, indipendentemente dal sollevamento, vari attrezzi esterni come : caricatore frontale (fig. 49), barra di accoppiamento, rimorchi (fig. 51) ecc.

— Distributore a semplice effetto :

**Sollevamento** : tirare indietro la leva e mantenerla in questa posizione durante l'operazione.

**Abbassamento** : spingere la leva in avanti (essa si mantiene automaticamente in questa posizione), riportarla indietro per ottenere l'arresto dell'abbassamento.

**Nota** : per utilizzare la barra di accoppiamento il distributore deve rimanere in posizione di abbassamento durante il lavoro.

— Distributore a doppio effetto :

Spingere e tirare per ottenere i due movimenti, il ritorno è automatico.

## USO DEL TRATTORE DURANTE L'INVERNO

— D'inverno, se i pneumatici sono zavorrati, aggiungere all'acqua (se non ne contiene già) cloruro di calcio (30 kg per 85 litri di acqua) (fig. da 11 a 14).

Controllare accuratamente la carica delle batterie, non lasciarle gelare.

Cambiare l'olio estivo del motore con un olio più fluido ; riportarsi al prospetto di lubrificazione.

## EQUIPAGGIAMENTO

### REGOLAZIONI

#### Regolazione delle carreggiate.

Carreggiate variabili anteriori (fig. 57 e 58).

Carreggiate variabili posteriori (fig. 59).

Pneumatici : Pneumatiques-Carreggiate : Voies.

Normale : Normal-Stretto : Etroit-Vigneron : Vigneron

#### Regolazione del bloccaggio del differenziale (fig. 63).

#### Regolazione dei fari (fig. 81 e 82).

A. Distanza fra il centro del faro e l'asse del trattore.

B. Distanza 10 metri.

C. Altezza del centro del faro.

D. Altezza del taglio orizzontale del fascio sullo schermo (C - da 10 a 25 cm).

2. Dado di bloccaggio dello snodo di regolazione dell'orientamento del faro.

#### Sostituzione di una lampadina :

del faro anteriore (fig. 73 e 74) ;

del faro posteriore (1 fig. 75). Interruttore (2) ;

del fanalino posteriore (fig. 76) ;

per illuminazione targa (fig. 77) ;

per illuminazione del cruscotto e spie (fig. 78) ;

Presa di corrente per rimorchio (fig. 79) (il n° 5 è l'arrivo della corrente e il n° 2 è collegato a massa).

Schema dell'impianto elettrico (fig. 68).

Segnalazione (fig. 80) ; di notte mettere i catarifrangenti nella posizione B.

#### Regolazione del sedile del guidatore (fig. 88 e 90).

### ACCESSORI (\* a richiesta).

Schiene sul parafango \* (fig. 89).

Cofanetto per attrezzi (fig. 100).

Accoppiamento pneumatici \* (fig. 87).

Zavorre anteriore e posteriore \* (fig. 16 e 17).

Para-urti e maniglia anteriore \* (fig. 18 e 19).

Tirante a manovella \* (1 fig. 22).

Supporto ausiliario per biella di spinta \* (2 fig. 22).

Rigidificazione laterale \* (1 fig. 23).

Triangolazione per attacco traino e traversa piatta \* (fig. 23).

Forcella attacco traino \* (fig. 24).

Puleggia operatrice \* (2 fig. 28).

### DEPOSITO combustibile e olio.

Buona posizione (fig. 91 e 92) - Cattiva posizione (fig. 93).

### IDENTIFICAZIONE

Numero di fabbricazione e di consegna (fig. 98).

Numero del motore (fig. 99).

### GARANZIA

Tutti i nostri veicoli nuovi sono garantiti secondo le modalità precise nella tessera di garanzia rilasciata all'acquirente all'atto della consegna del trattore. Conservate preziosamente questo documento.



Pezzi originali RENAULT  
Nel mondo intero.

# PROSPETTO DELLE OPERAZIONI DI MANUTENZIONE DEL TRATTORE

## OGNI 10 ORE O OGNI GIORNO

### **Filtro dell'aria** (fig. 67).

Se si lavora in atmosfera polverosa pulire, se necessario, la copetta in plastica (C). Smontare la vaschetta (G), estrarre l'elemento filtrante (F) e pulirlo con gasolio.

Dopo aver controllato lo stato delle guarnizioni, riempire il filtro con olio motore nuovo (trattore Super 3D = 0,40 litro — trattore Super 6D = 0,65 litro) fino al livello indicato.

### **Ruote.**

Dopo una sostituzione, controllare il serraggio dei dadi di fissaggio. Questa operazione deve essere ripetuta in seguito ogni 100 ore.

## DOPO LE PRIME 30 ORE.

### **Filtri del sollevamento idraulico.**

Pulire la bocchetta aspiratrice (A), il filtro principale (B) ed il filtro (C) dei servizi esterni.  
(vedi operazioni di pulizia ogni 200 ore).

## OGNI 50 ORE O TUTTE LE SETTIMANE

### **Alette di raffreddamento, ventilatore e radiatore dell'olio** (fig. 83).

Pulire accuratamente per assicurare un raffreddamento normale del motore.

### **Filtro dell'aria** (fig. 67).

Se si lavora in atmosfera normale, pulire il filtro (procedere nello stesso modo descritto per ogni 10 ore in atmosfera polverosa).

### **Prefiltro decantatore** (fig. 68).

Controllare se il bicchierino (F) sotto il serbatoio del combustibile ha bisogno di essere pulito.

### **Batterie** (fig. 60).

Controllare il livello dell'elettrolito (deve superare le piastre di 1 cm o 1,5 cm), ripristinare il livello, se necessario, con acqua distillata; non aggiungere mai acido.

### **Cinghia** (fig. 61).

Controllarne lo stato e la tensione.

## DOPO LE PRIME 100 ORE

### **Filtri del sollevamento idraulico.**

Pulire la bocchetta aspiratrice (A), il filtro principale (B) e il filtro (C) dei servizi esterni.  
(Vedi operazione di pulizia ogni 200 ore).

## OGNI 200 ORE

### **Prefiltro decantatore** (fig. 68).

Dopo aver chiuso il rubinetto di arrivo del combustibile, rimuovere il bicchierino (F) e lavarlo con gasolio.

All'atto del rimontaggio accertarsi che la guarnizione (C) sia correttamente montata e aprire il rubinetto (2 fig. 4) prima di bloccare il dado zigrinato (E).

### **Filtro del sollevamento idraulico.**

Pulire la bocchetta aspiratrice (A fig. 84) con gasolio.

Filtro principale (B fig. 85). Estrarre l'elemento filtrante e lavarlo con gasolio. Pulire l'interno del corpo del filtro e accertarsi, prima del rimontaggio, che le guarnizioni siano in buono stato.

Filtro sulla presa esterna (C fig. 86). Ogni 200 ore di funzionamento, lavare l'elemento filtrante con gasolio.

Prima del rimontaggio, accertarsi che le guarnizioni non siano deteriorate; sostituirle se necessario.

### **Bilancieri** (fig. 62).

Far controllare e registrare il loro gioco (0,20 mm aspirazione e scarico).

### **Freni.**

Controllare la loro efficienza (regolazione fig. 72).

### **Ruote anteriori.**

Far controllare il gioco dei cuscinetti.

Controllare il serraggio dei dadi della testa cilindri, dei collettori e della tiranteria dello sterzo.

## OGNI 400 ORE

**Sterzo** (fig. 64).

Far registrare il gioco (a) (deve essere inferiore a 3 cm).

**Frizione** (fig. 66).

Corsa a vuoto del pedale della frizione a = da 1 a 2 cm.

## OGNI 600 ORE.

**Filtro del combustibile** (fig. 69).

Pulire la vaschetta (D) e sostituire l'elemento filtrante usato (C) con un elemento nuovo.

Dopo una pulizia del filtro del combustibile o quando il combustibile contenuto nel serbatoio è stato completamente esaurito oppure quando il trattore è rimasto fermo per più giorni, effettuare uno spurgo dell'aria (fig. 5 o 6).

Accertarsi che il rubinetto sotto il serbatoio sia aperto. Allentare il dado-raccordo (1) e azionare la pompa (2) finché il combustibile non fuoriesce senza bolle d'aria; serrare il dado-raccordo (1); allentare poi i dadi-raccordo delle tubazioni degli iniettori, azionare il motorino di avviamento e serrare di nuovo i dadi-raccordo appena il combustibile fuoriesce.

Controllare i raccordi del circuito.

**Filtro dell'olio.**

**Filtro a pettine** (A fig. 70). Smontare il filtro e pulirlo.

**Iniettori.**

Farli pulire e controllare dal vostro Agente.

## OGNI 200 ORE.

**Prefiltro decantatore** (fig. 68).

Rimuovere il bicchierino (F) e la reticella metallica (B). Pulirli con gasolio. Rimontarli con una guarnizione (C) nuova.

**Filtro dell'olio**

**Bocchetta aspiratrice** (C fig. 71). (Per trattore Super 6 D) rimuovere il coperchio inferiore e far scorrere la bocchetta nel senso della freccia; pulirla e sostituirla se è deteriorata.

**Batterie** (fig. 60).

Pulire gli attacchi.

## Dinamo.

Far controllare dal vostro Agente il collettore e le spazzole.

**Pompa d'iniezione.**

Far controllare la pompa dal vostro Agente.

## PROSPETTO DELLE OPERAZIONI DI LUBRIFICAZIONE DEL TRATTORE

Motore		
Inverno	Estate	Paesi tropicali
Olio motore Supplemento 1 SAE 10	Olio motore Supplemento 1 SAE 20	Olio motore Supplemento 1 SAE 30

Cambio-differenziale e Ponte		Articolazione	Cuscinetti
Scatola del sollevamento	Sterzo	Articolazione	Cuscinetti
Olio per Cambio-Differenziale SAE 80 EP	Olio per Cambio-Differenziale SAE 140 EP	Grasso per telai	Grasso per cuscinetti

## OGNI 10 ORE

**A. Motore** (olio motore).

Il livello deve essere compreso fra i segni « maxi » e « mini » indicati sull'astina (fig. 3).

Non superare questi segni.

**Filtro dell'aria.**

In atmosfera polverosa (vedi prospetto delle operazioni di manutenzione).

**B. Puleggia operatrice** (olio per cambio-differenziale).

Il livello dell'olio deve sfiorare l'orifizio di livello (frequenza per un uso costante).

#### **DOPO LE PRIME 30 ORE**

**Motore** (rodaggio).

Primo scarico e riempimento (olio motore).

Trattore Super 3 D (minimo/massimo 3,7/5 litri).

Trattore Super 6 D (minimo/massimo 5,1/7 litri).

#### **DOPO LE PRIME 50 ORE**

**Puleggia operatrice** (rodaggio).

Primo scarico e riempimento (olio per cambio-differenziale) (0,8 litro).

#### **OGNI 50 ORE**

**Filtro dell'aria.** In atmosfera normale (vedi prospetto delle operazioni di manutenzione).

**C. Pedali del freno** (Grasso per telai).

**D. Tirante dello sterzo** (grasso per telai).

**E. Articolazione dell'assale anteriore** (grasso per telai).

**F. Perni dei fuselli** (grasso per telai).

**G. Trasmissione 4 × 4** (Grasso per telai).

#### **OGNI 100 ORE**

**H. Motore** (olio motore).

Scarico e riempimento.

(Ad ogni operazione di scarico, svitare il tappo di decantazione (B fig. 70) situato sotto il filtro a pettine e lasciar sgorgare l'olio).

**J. Puleggia operatrice** (olio per cambio-differenziale).

Scarico e riempimento. Frequenza per un uso costante.

**K. Tirante a manovella** (grasso per telai).

#### **OGNI 200 ORE**

**L. Snodi dei fuselli** (Grasso per telai).

**M. Differenziale anteriore** (olio per cambio-differenziale).

Il livello dell'olio deve sfiorare l'orifizio-livello.

**N. Sollevamento idraulico** (olio per cambio-differenziale).

Il livello dell'olio deve sfiorare l'orifizio-livello situato sulla faccia laterale destra della scatola del cambio (sotto il poggia-piede).

**P. Ruote anteriori** (grasso per cuscinetti).

Riempire il tappo di grasso e avvitarlo di nuovo.

**R. Dinamo** (olio motore).

Introdurre qualche goccia di olio nello scodellino.

**S. Motorino di avviamento** (olio motore).

Togliere la vite-tappo e introdurre qualche goccia di olio.

**T. Sterzo** (olio per sterzo e cambio-differenziale) (0,33 litro).

Il livello dell'olio deve sfiorare l'orifizio-livello.

**U. Reggispinta di disinnesco** (grasso per cuscinetti).

Lubrificazione moderata.

#### **OGNI 600 ORE.**

**V. Pompa d'iniezione** (olio motore).

Il livello dell'olio deve sfiorare l'orifizio-livello ; ripristinare il livello se necessario.

#### **OGNI 1200 ORE**

Cambio-differenziale.

**X. Sollevamento idraulico** (olio per cambio-differenziale) (25 litri).

Scarico e riempimento.

**Y. Scatola di presa del movimento 4 × 4** (Olio per cambio-differenziale) (7 litri).

Scarico (L'orifizio di riempimento del gruppo cambio-differenziale serve per il riempimento di questa scatola).

**Z. Differenziale anteriore** (olio per cambio-differenziale) (2,3 litri).

Scarico e riempimento.

**Oleare di tanto in tanto** le varie articolazioni.

## TABLE DES MATIÈRES

PRÉLIMINAIRES .....	1	Prise de force inférieure .....	21	RÉSUMÉ DES OPÉRATIONS D'ENTRETIEN .....	58
INDEX ALPHABÉTIQUE .....	3	Commande du pont moteur avant .....	21	• INCIDENTS DE FONCTIONNEMENT .....	60
COMMANDES USUELLES .....	4	Blocage du différentiel .....	21	CARACTÉRISTIQUES DIVERSES .....	62
UTILISATION .....	6	Relevage hydraulique .....	22	INSTALLATION ÉLECTRIQUE .....	68
Vérifications et opérations préliminaires .....	6	Voies variables avant .....	36	IDENTIFICATION .....	69
Mise en marche du moteur .....	8	Voies variables arrière .....	38	RODAGE .....	70
Mise en route du tracteur .....	9	ENTRETIEN .....	42	GARANTIE .....	70
Conduite .....	10	Accumulateurs .....	42	OPERATION AND MAINTENANCE .....	71
Arrêt du tracteur .....	11	Courroie .....	42	BEDIENUNG UND WARTUNG .....	79
Arrêt du moteur .....	11	Culbuteurs .....	43	UTILIZACION Y CONSERVACION .....	87
Après l'arrêt du moteur .....	11	Différentiel .....	43	USO E MANUTENZIONE .....	95
Par temps froid .....	12	Direction .....	44		
Lestage des pneumatiques AR à l'eau .....	12	Dynamo-démarreur .....	45		
Masses d'alourdissement .....	14	Embrayage .....	45		
ÉQUIPEMENT .....	16	Graissage .....	45		
Attelage « trainé » .....	16	Filtre à air .....	46		
Attelage « 3 points » .....	17	Filtres à combustible .....	47		
Accessoires d'attelage .....	17 et 19	Filtre à huile .....	48		
Attelage Vigneron .....	19	Freins .....	49		
Prise de force arrière .....	20	Lampes .....	50		
		Phares .....	53		
		Refroidissement .....	53		
		Relevage hydraulique .....	54		
		Roues et pneumatiques .....	55		
		Jumelage .....	55		
		Sièges .....	56		
		Stockage (combustible et huile) .....	57		

## NOTES PERSONNELLES

---

Le constructeur se réserve d'apporter à sa production des modifications qu'il jugerait opportunes.  
En conséquence, cette notice d'entretien ne peut être prise comme spécification type des modèles R 7050 et R 7052.



régie nationale des usines Renault

8 et 10 avenue Emile-Zola  
Boîte Postale 103 - 92 Boulogne-Billancourt, France  
tél. Paris (1) 408-13-13 - registre du commerce Seine  
55 b 8620 - adresse télégraphique Renodma Paris  
telex Paris 22723 - no d'entreprise 261 75 012 9001  
**60 106 00 02**



**MOTEUR**

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

**BOITE-PONT AR & AV RELEVAGE**

Huile boîte-pont SAE 80 EP

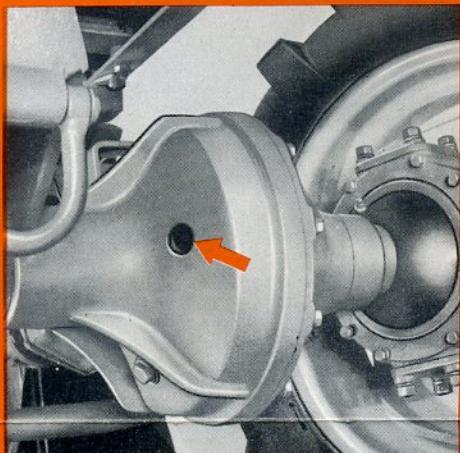
**DIRECTION**

Huile boîte-pont SAE 140 EP

**ARTICULATION**

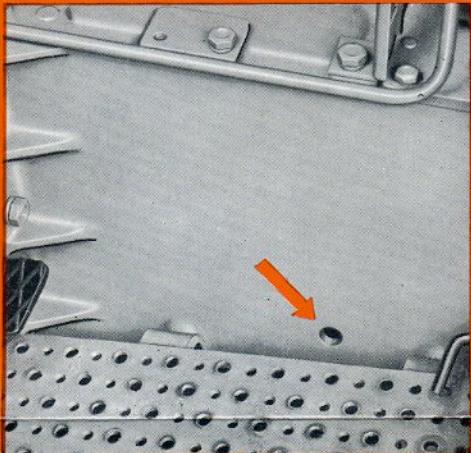
Graisse châssis

toutes les **200** heures



**M** PONT MOTEUR AVANT  
(Huile boîte-pont)

L'huile doit affleurer l'orifice niveau.



**N**

CARTER DE MECANISME  
(Huile boîte pont)

Niveau - L'huile doit affleurer l'orifice niveau situé sur la face latérale droite de la boîte de vitesses (sous le repose pied).



**P**

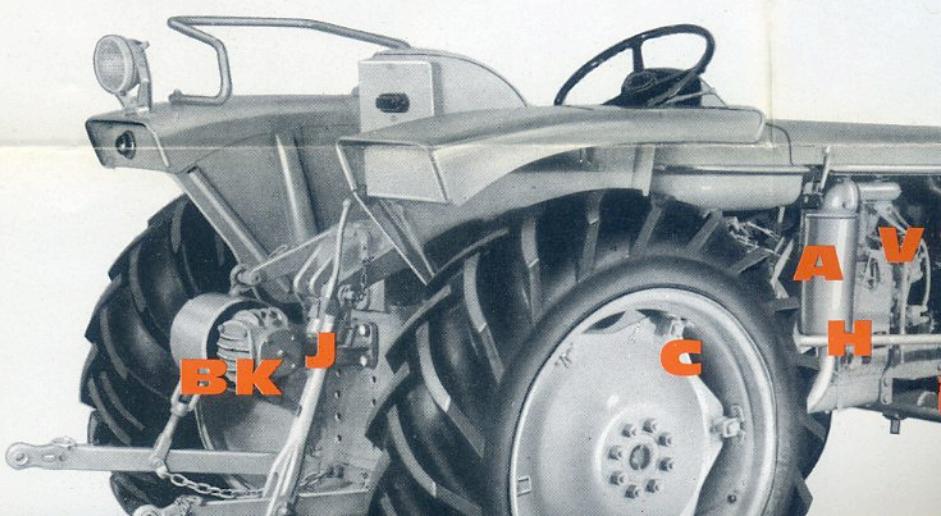
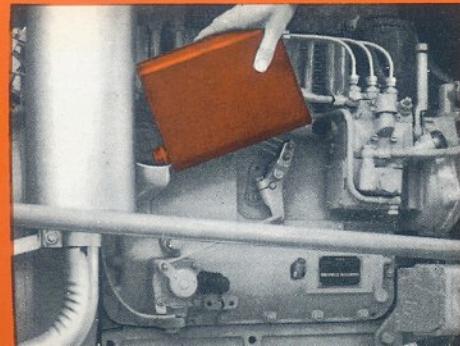
ROUES AVANT (Graisse)  
Remplir le bouchon de graisse et le revisser.



**L** ROTULES DE FUSÉES  
(Graisse châssis)



toutes les **100** heures



**BK J**

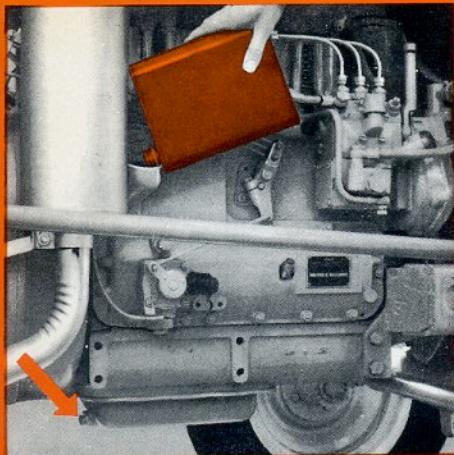
**C**

**A V**  
**H**



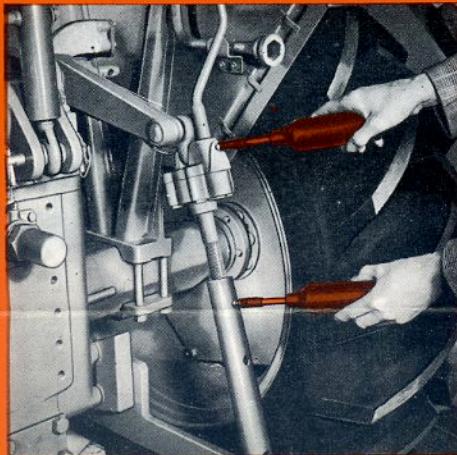
**L**  
ROTULES DE FUSÉES  
(Graisse châssis)

toutes les **100** heures



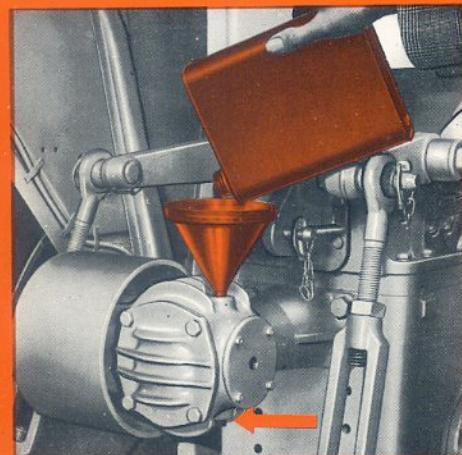
**H**

**MOTEUR (Huile moteur)**  
Vidange - Remplissage.



**J**

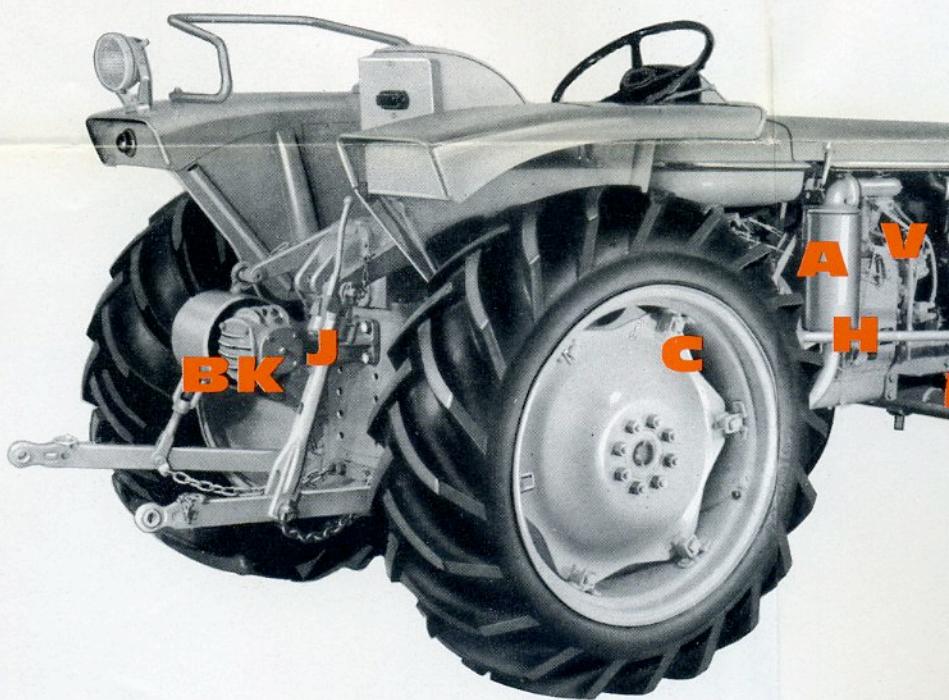
**TIRANT A MANIVELLE**  
(Graisse châssis)



**K**

**POULIE DE BATTAGE**  
(Huile boîte-pont)

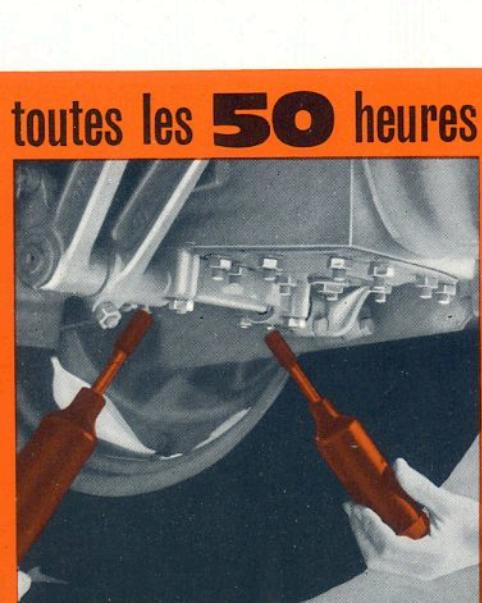
(Fréquence pour une utilisation  
constante).  
Vidange - Remplissage.



toutes les **50** heures

**C**

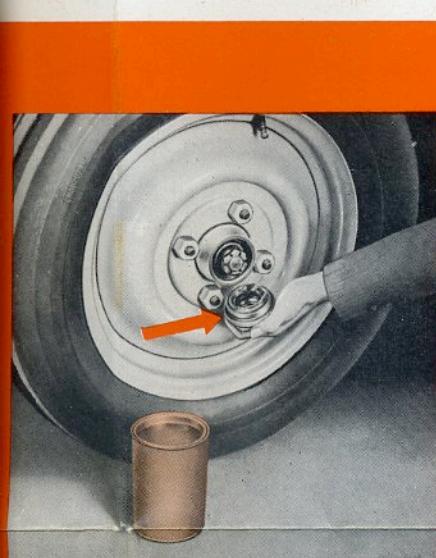
**PÉDALIER DE FREIN**  
(Graisse châssis)



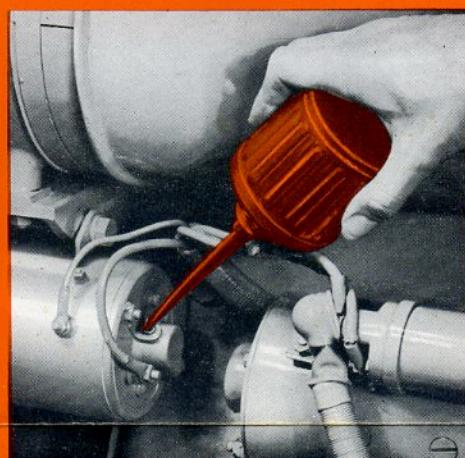
**D**

**BIELLE DE DIRECTION**  
(Graisse châssis)



Graisse  
châssisGraisse  
roulement**ROUES AVANT (Graisse roulement)**

Remplir le bouchon de graisse  
et le revisser.

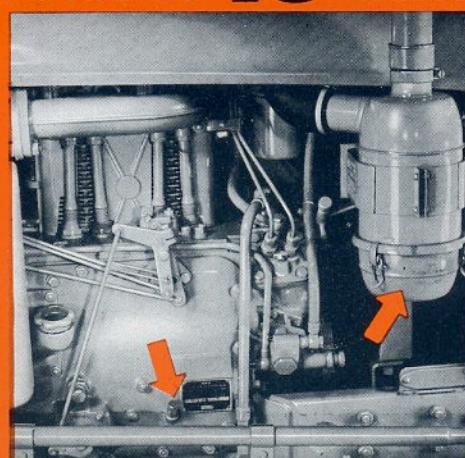
**R****DYNAMO (Huile moteur)**

Introduire quelques gouttes  
d'huile dans le godet.

**S****DEMARREUR (Huile moteur)**

Retirer la vis bouchon et introduire  
quelques gouttes d'huile.

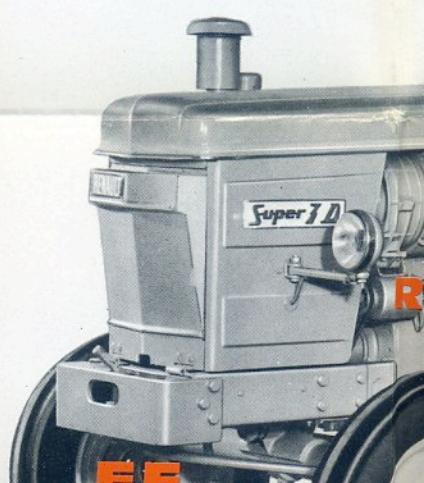
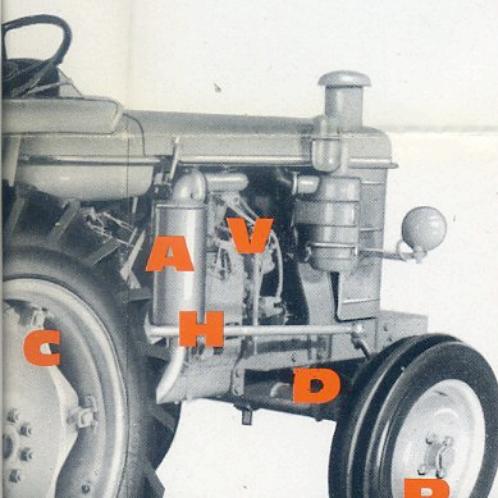
toutes les **10** heures

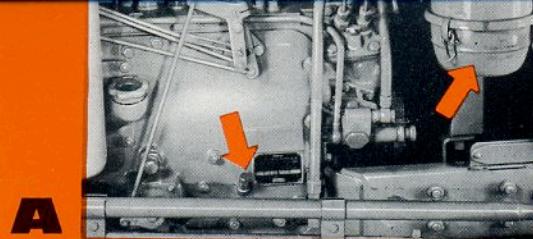
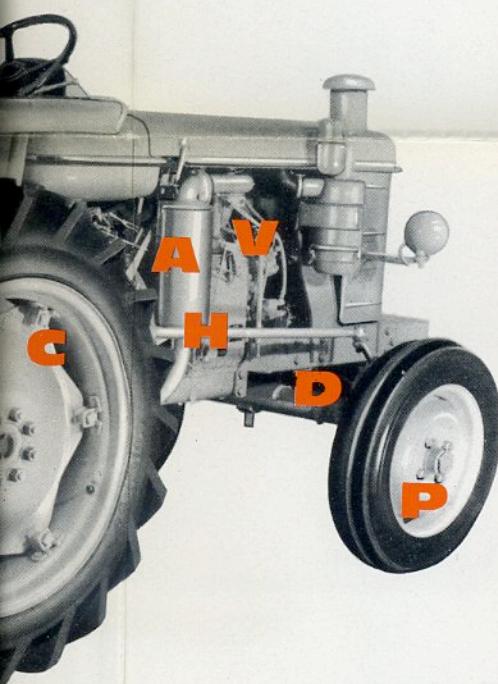
**A****MOTEUR (Niveau) Huile moteur**

Le niveau doit être compris entre les repères  
"maxi" et "mini" marqués 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.

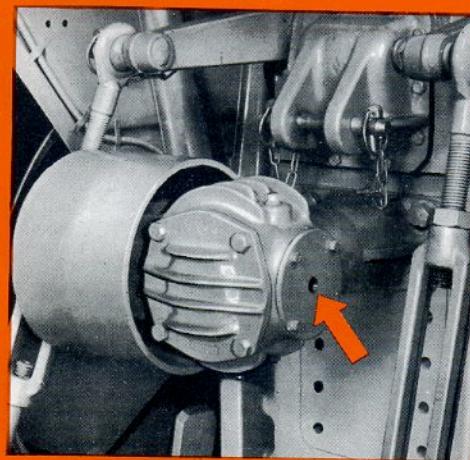
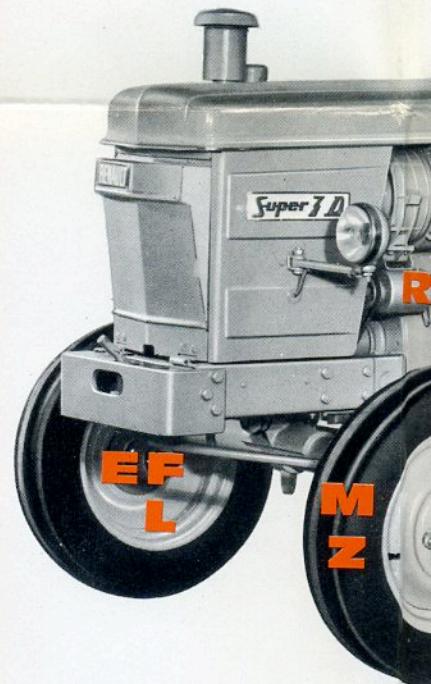
**EE**


**A**
**MOTEUR (Niveau) Huile moteur**

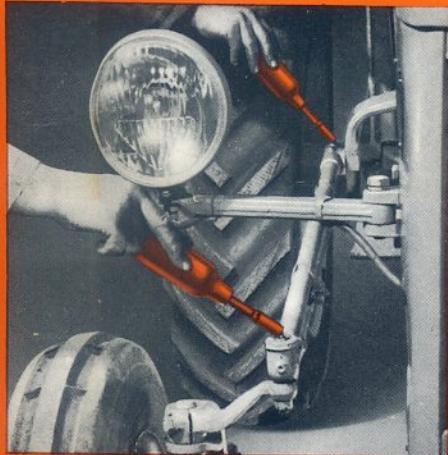
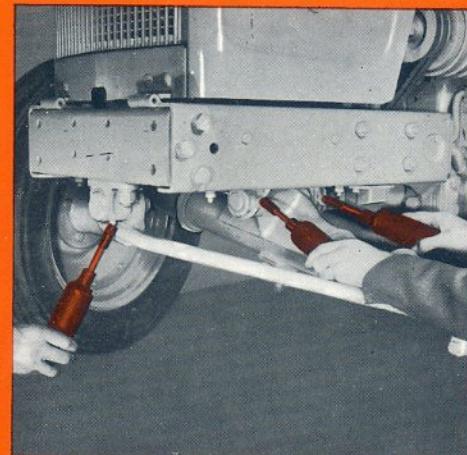
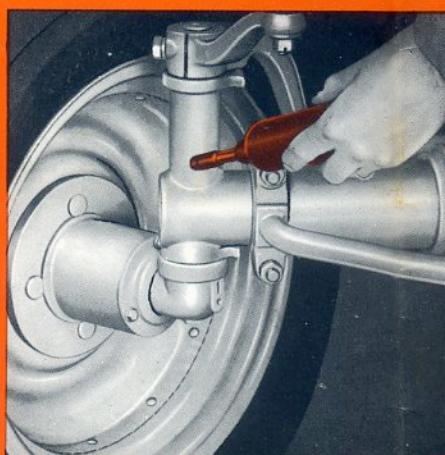
Le niveau doit être compris entre les repères "maxi" et "mini" marqués sur la jauge. Ne pas dépasser ces repères.

**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.


**E**

**F**


**BIELLE DE DIRECTION**  
(Graisse châssis)

**ARTICULATION D'ESSIEU AVANT**  
(Graisse châssis)

**PIVOTS DE FUSÉES**  
(Graisse châssis)

# SCHÉMA DE GRAISSAGE tracteurs RENAULT

R. 7052

*Super 3 D*

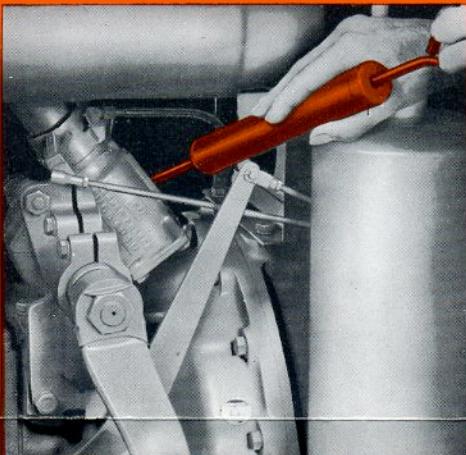
R. 7050

*Super 6 D*



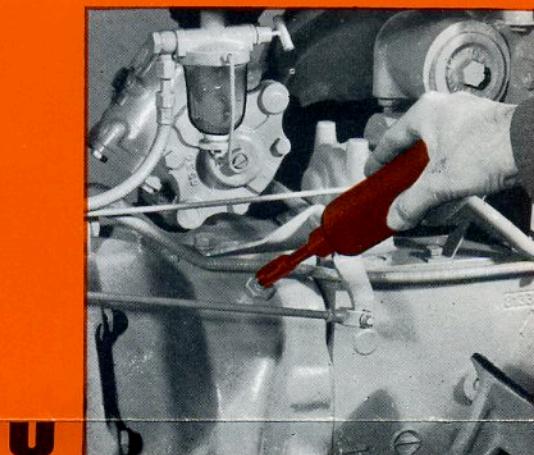
T

ARREUR (Huile moteur)  
Tourner la vis bouchon et introduire  
quelques gouttes d'huile.



T

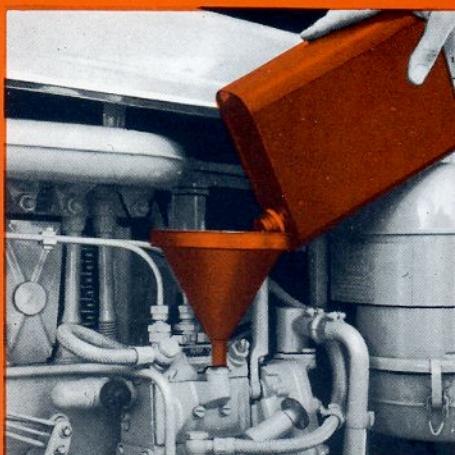
DIRECTION (Huile direction  
boîte pont)  
Le niveau d'huile doit affleurer  
l'orifice niveau.



U

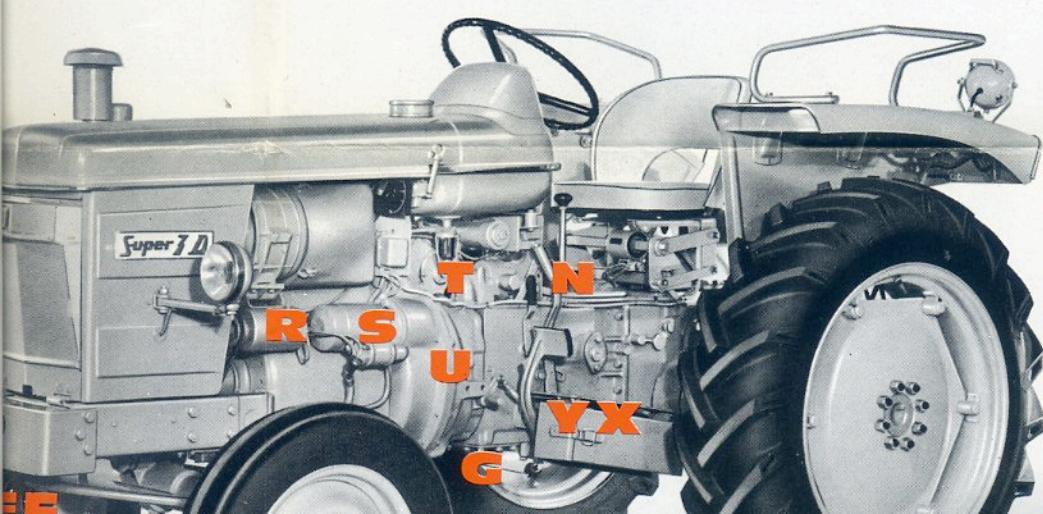
BUTÉE D'EMBRAYAGE  
(Graisse roulement)  
Graissage modéré.

toutes les **600** heu

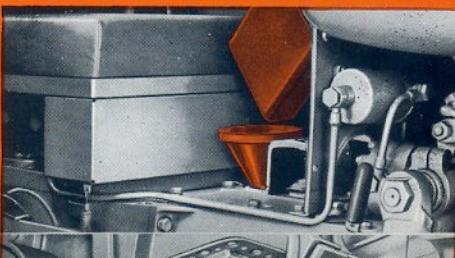


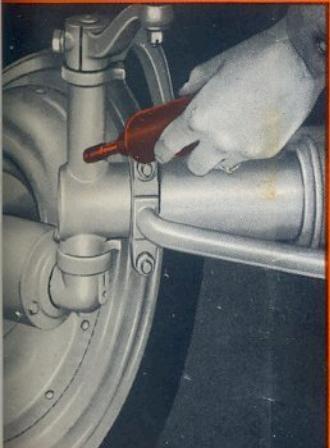
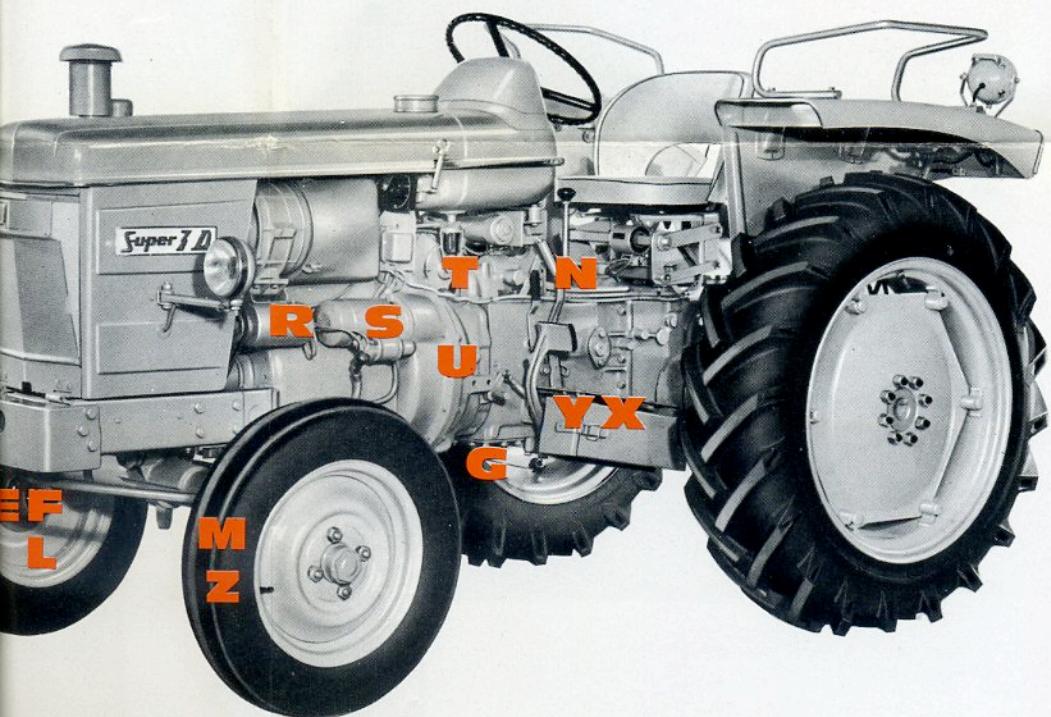
V

POMPE D'INJECTION Niveau  
(Huile moteur)  
L'huile doit affleurer l'orifice niveau.



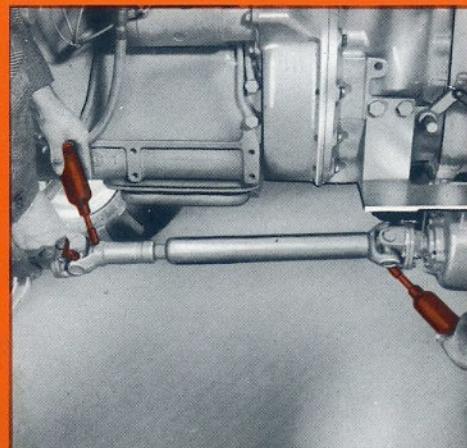
toutes les **1200** heu



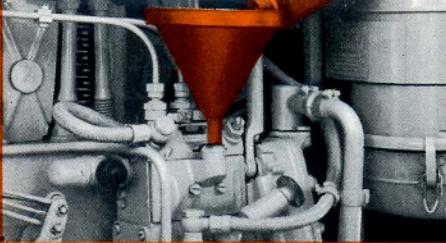


S DE FUSÉES  
(châssis)

G



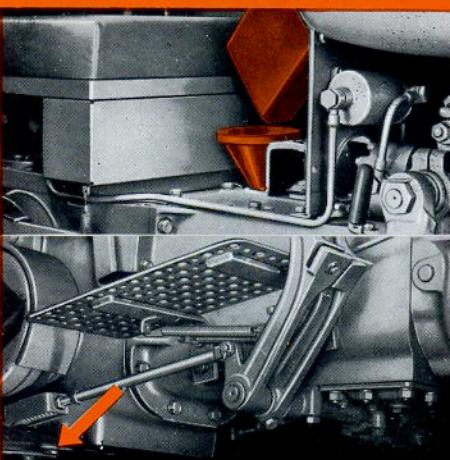
TRANSMISSION 4x4  
(Graisse châssis)



V

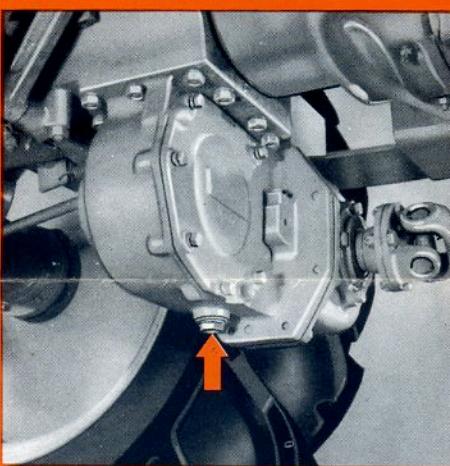
POMPE D'INJECTION Niveau  
(Huile moteur)  
L'huile doit affleurer l'orifice niveau.

toutes les **1200** heu



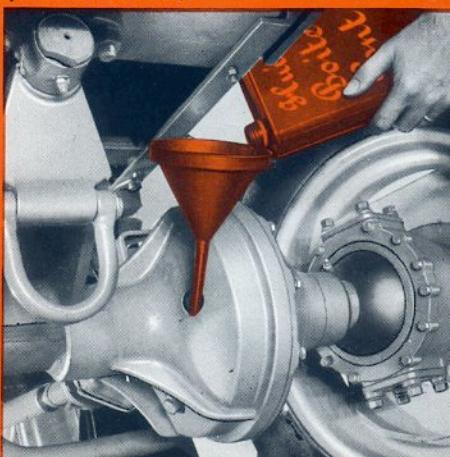
X

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



Y

BOITIER DE PRISE DE  
MOUVEMENT 4x4 (Huile boîte-pont)  
Vidange - Remplissage (même orifice  
que mécanisme).



Z

PONT MOTEUR AVANT  
(Huile boîte-pont)  
Vidange - Remplissage.

# SCHÉMA DE GRAISSAGE

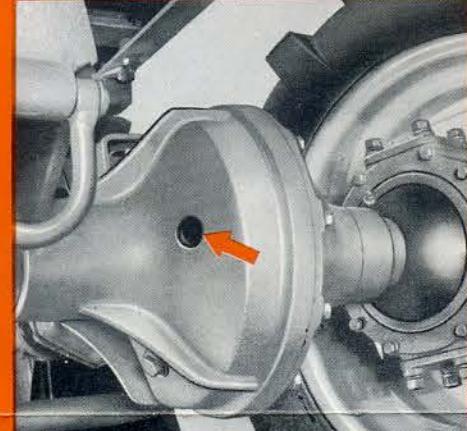
## tracteurs RENAULT

R. 7052 **Super 3 D**

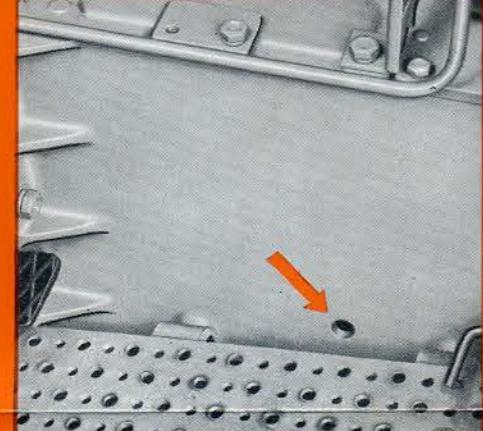
R. 7050 **Super 6 D**

MOTEUR	BOITE-PONT AR & AV RELEVAGE	DIRECTION	ARTICULATION	ROULEMENT		
Hiver Huile moteur supplément 1 SAE 10	Été Huile moteur supplément 1 SAE 20	Pays tropicaux Huile moteur supplément 1 SAE 30	Huile boîte-pont SAE 80 EP	Huile boîte-pont SAE 140 EP	Graisse châssis	Graisse roulement

toutes les **200** heures



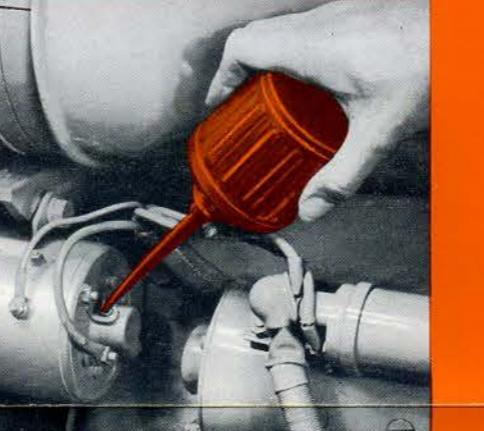
**M** PONT MOTEUR AVANT  
(Huile boîte-pont)  
L'huile doit affleurer l'orifice niveau.



**N** CARTER DE MÉCANISME  
(Huile boîte pont)  
Niveau - L'huile doit affleurer l'orifice niveau situé sur la face latérale droite de la boîte de vitesses (sous le repos pied).



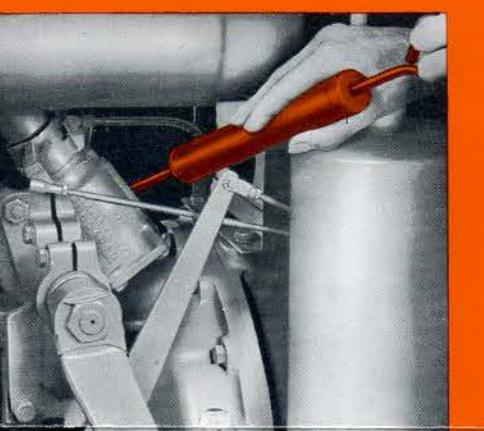
**P** ROUES AVANT (Graisse roulement)  
Remplir le bouchon de graisse et le revisser.



**R** DYNAMO (Huile moteur)  
Introduire quelques gouttes d'huile dans le godet.



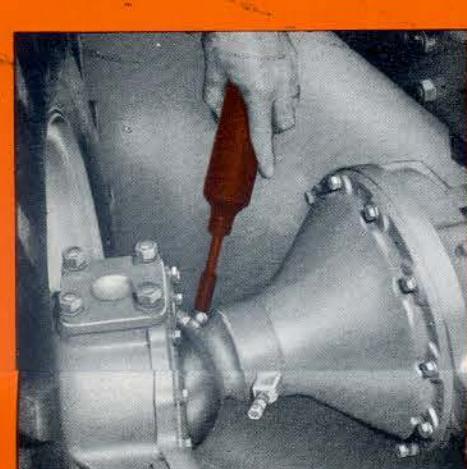
**S** DEMARREUR (Huile moteur)  
Retirer la vis bouchon et introduire quelques gouttes d'huile.



**T** DIRECTION (Huile direction boîte pont)  
Le niveau d'huile doit affleurer l'orifice niveau.

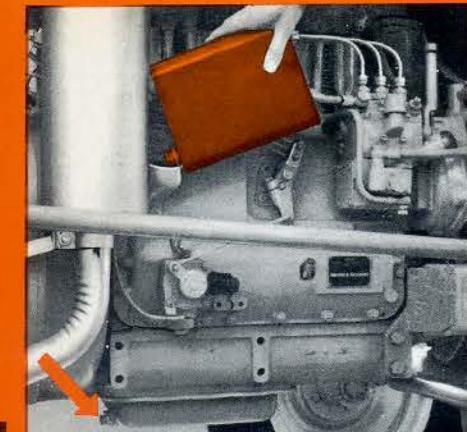


**U** BUTÉE D'EMBRAYAGE  
(Graisse roulement)  
Graissage modéré.

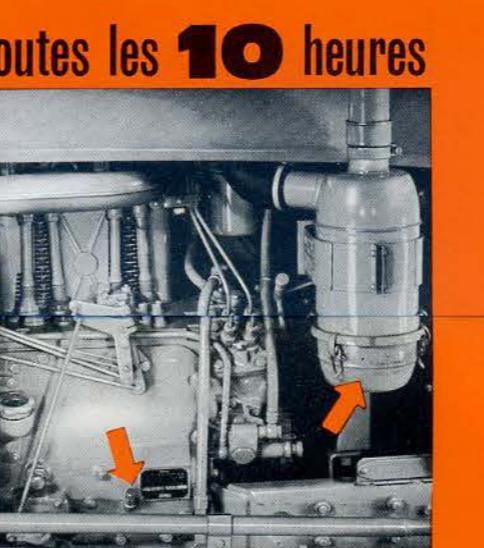
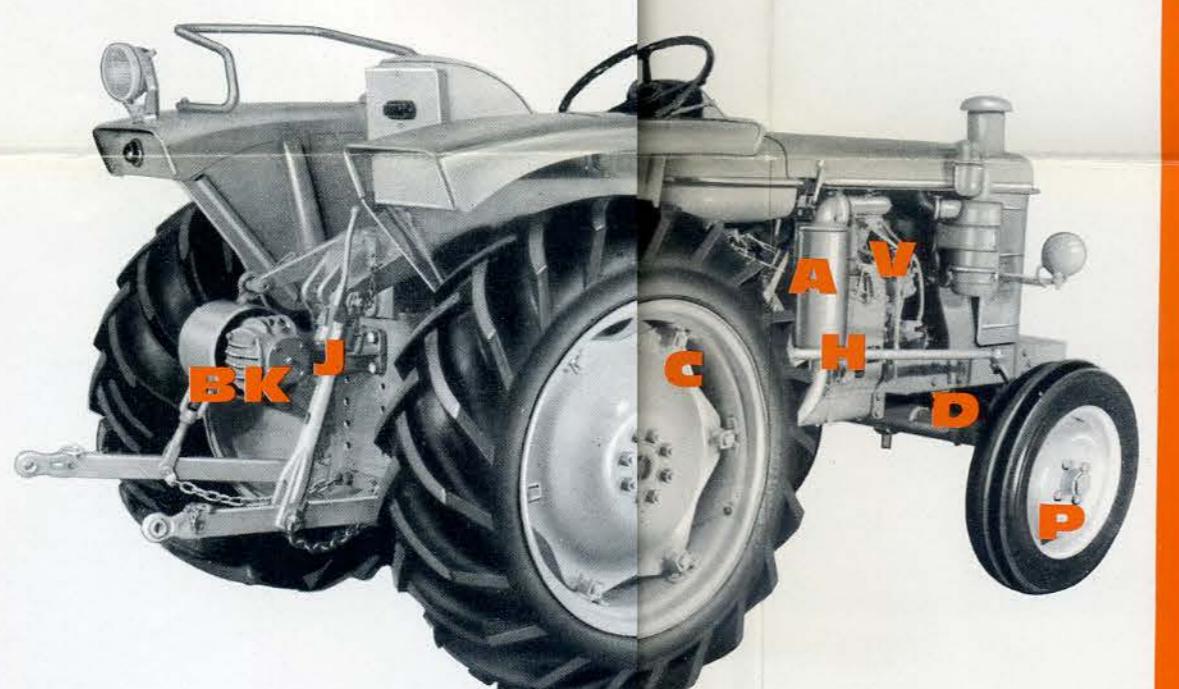


**L** ROTULES DE FUSÉES  
(Graisse châssis)

toutes les **100** heures

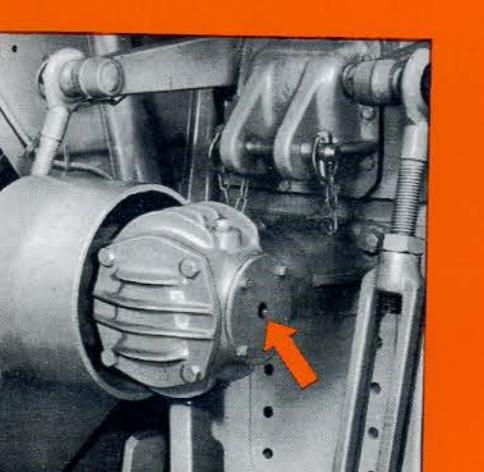


**H** MOTEUR (Huile moteur)  
Vidange - Remplissage.

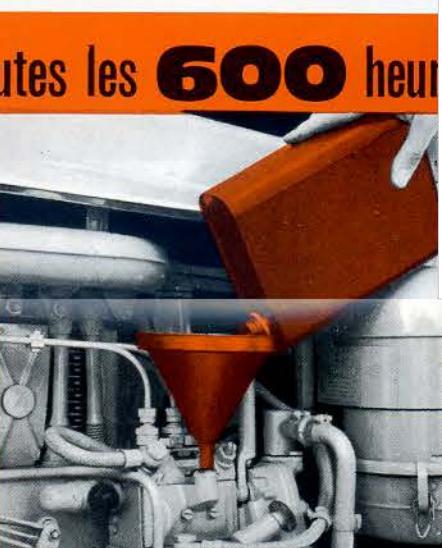
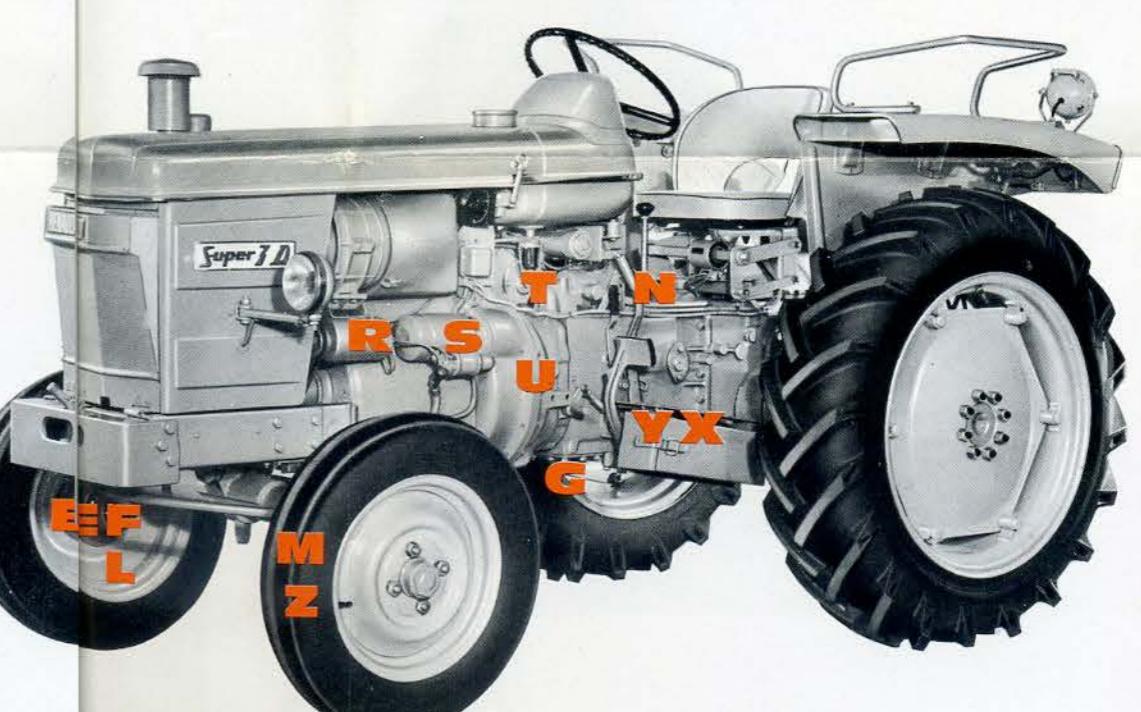


**A** MOTEUR (Niveau) Huile moteur  
Le niveau doit être compris entre les repères "maxi" et "mini" marqués sur la jauge. Ne pas dépasser ces repères.

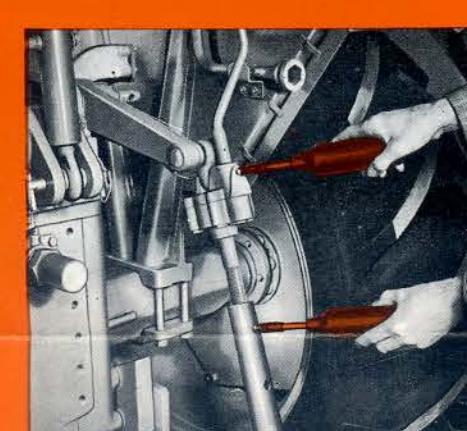
**B** FILTRE À AIR (Huile moteur)  
En atmosphère poussiéreuse changer l'huile, nettoyer la cuve et l'élément filtrant. Remettre de l'huile neuve jusqu'à la gorge niveau. En atmosphère normale vérifier le niveau. Ne changer d'huile que toutes les 50 heures.



**B** POULIE DE BATTAGE (Huile boîte-pont)  
Niveau - L'huile doit affleurer l'orifice niveau. Vérification à faire dans le cas d'utilisation constante.



**V** POMPE D'INJECTION Niveau  
(Huile moteur)  
L'huile doit affleurer l'orifice niveau.



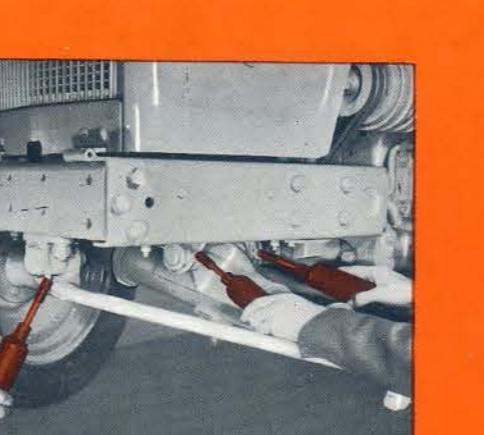
**K** POULIE DE BATTAGE  
(Huile boîte-pont)  
(Fréquence pour une utilisation constante).  
Vidange - Remplissage.



**C** toutes les **50** heures  
PÉDAILLER DE FREIN  
(Graisse châssis)



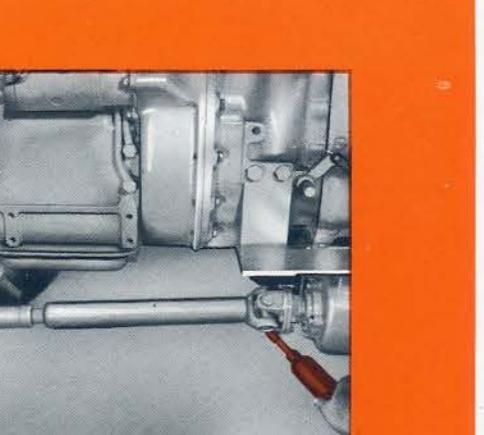
**D** BIELLE DE DIRECTION  
(Graisse châssis)



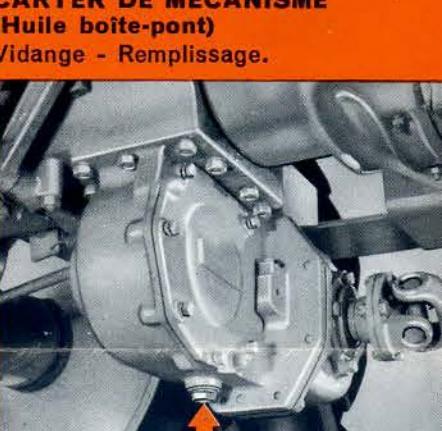
**E** ARTICULATION D'ESSIEU AVANT  
(Graisse châssis)



**F** PIVOTS DE FUSÉES  
(Graisse châssis)



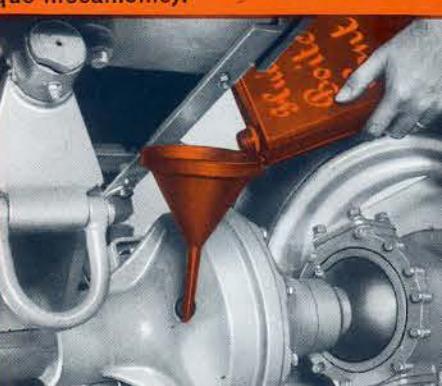
**G** TRANSMISSION 4x4  
(Graisse châssis)



**X** CARTER DE MÉCANISME  
(Huile boîte-pont)  
Vidange - Remplissage.



**Y** BOÎTIER DE PRISE DE  
MOUVEMENT 4x4 (Huile boîte-pont)  
Vidange - Remplissage (même orifice que mécanisme).



**Z** PONT MOTEUR AVANT  
(Huile boîte-pont)  
Vidange - Remplissage.