

TRACTEURS  
**RENAULT**

**Super 5**

guide d'utilisation  
et d'entretien

R. 1. 31



Monsieur,

Nous vous remercions d'avoir arrêté votre choix sur le tracteur RENAULT type R 705A, lequel sera pour vous un précieux outillage.

Il a été conçu pour fournir un travail puissant et efficace tout en restant étonnamment léger. 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'entretien et d'utilisation. 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, vous pouvez à tout moment Agencement RENAULT qui connaît parfaitement le matériel que vous utilisez, vous être assuré de ce complément et de son sérieux.

N'hésitez pas à le consulter.

# RENSEIGNEMENTS DIVERS

Nom : .....

Prénom : .....

Adresse : .....

TRACER Type 8 TDA — Modèle : Normal — État : Vierge

N° de client (voir page 35) ..... N° de machine (voir page 35) .....

Équipement d'origine : ..... N° de pompe .....

N° de série de montage .....

Il sera le seul responsable de l'état de conservation de la machine, et les faire par ailleurs possible, tout  
particulièrement pour les cas où ils sont prévus à l'origine de son fabricant.

Signature de l'Agent,







- 1 - Commutateur d'éclairage et avertisseur.**  
Les différents éclairages sont obtenus en tournant la manette dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.

**Eclairage de ville :**

Feux de position - manette position B.  
Feux de croisement - manette position C.

**Eclairage route :**

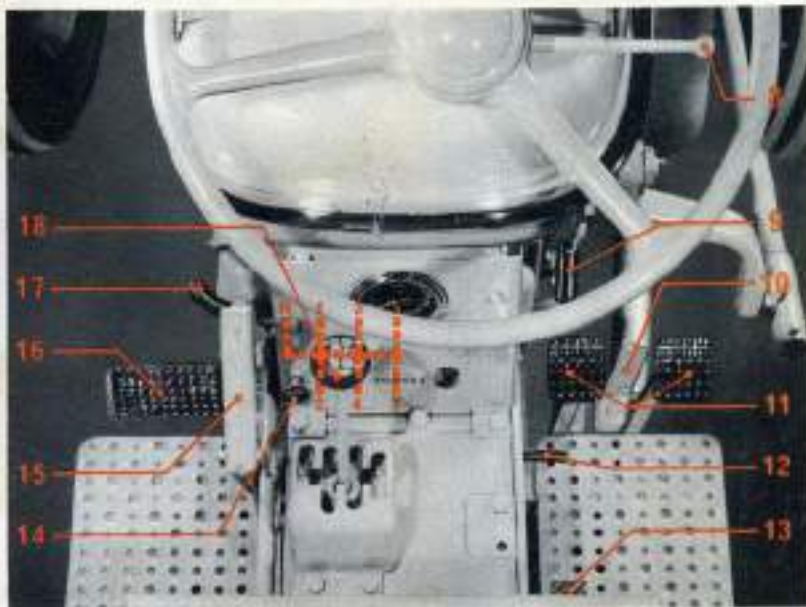
Feux de route - manette position E.  
Feux de croisement - manette position D.  
A chaque position de la manette correspond un léger verrouillage; ne pas rester dans une position intermédiaire.

**Avertisseur :**

Il est commandé par une légère pression sur le bouton (A) situé au centre du commutateur.

- 2 - Feu témoin de pression d'huile (voyant rouge).**  
Voir chapitre « CONDUITE » p. 9.
- 3 - Thermomètre d'eau.**  
Voir chapitre « CONDUITE » p. 9.
- 4 - Feu témoin de charge (voyant vert).**  
Voir chapitre « CONDUITE » p. 9.
- 5 - Témoin de chauffage.**  
Voir chapitre « MISE EN MARCHÉ DU MOTEUR » p. 8.
- 6 - Compte-tours, totalisateur d'heures (sur demande).**
- 7 - Contacteur général, à dé, de chauffage et de démarrage.**  
Position 0 — « Stop » Circuit électrique coupé.  
Position 1 — « Marche » Contact établi.  
Position 2 — « Chauffage ».  
Position 3 — « Démarrage ».  
(Voir chapitre « MISE EN MARCHÉ DU MOTEUR » p. 8.)

- 8 - Manette de commande d'accélérateur.
- 9 - Levier de crabotage de prise de force arrière.  
Voir chapitre « EQUIPEMENT » p. 22.
- 10 - Loquet d'accouplement des pédales de frein.  
Sur route, les deux pédales de frein doivent obligatoirement être accouplées.
- 11 - Pédales de frein droite et gauche.
- 12 - Pédale d'accélérateur.
- 13 - Blocage du différentiel.  
Voir chapitre « EQUIPEMENT » Blocage du différentiel p. 23.
- 14 - Bouton-tirette de stop.
- 15 - Frein à main (parcage).  
Appuyer sur les pédales de frein (le loquet d'accouplement doit être engagé) et tirer vers soi le levier d'immobilisation.
- 16 - Pédale de débrayage.
- 17 - Levier de commande de démultiplicateur (sur demande).  
Pour craboter, pousser le levier vers l'avant.
- 18 - Levier de changement de vitesse.  
Les positions correspondant aux différents rapports de vitesses sont indiquées sur la boule du levier.





## VERIFICATIONS ET OPERATIONS PRELIMINAIRES

A effectuer avant la mise en route

— Le niveau d'eau dans le radiateur : Ajouter si nécessaire de l'eau propre, de préférence non calcaire; ne jamais verser de l'eau froide dans le radiateur lorsque le moteur est chaud. (Orifice de remplissage (1), voir figure page 9).

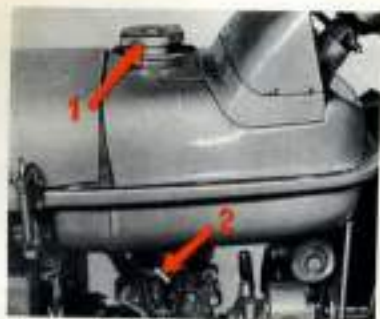


— Le niveau d'huile dans le carter moteur :

Il doit être compris entre les repères gravés sur la jauge (maxi et mini). Ne pas dépasser le repère maxi, un niveau supérieur provoquerait un encrassement anormal du moteur.

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

— La quantité de combustible (1). Eviter d'aller jusqu'à vider complè-



tement 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 « CARACTERISTIQUES ».

### PURGE DE L'AIR

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

Dévisser partiellement la vis de purge (2) du filtre à combustible.

Dévisser le bouton moleté (1) de la pompe d'amorçage à main et l'actionner jusqu'à ce que le combustible s'écoule exempt de bulle d'air par l'orifice supérieur du filtre.

Revisser la vis de purge (2) du filtre à combustible.

Desserrer la vis de purge (3) de la pompe à injection située à côté de la sortie des tuyauteries haute pression aux injecteurs.

Actionner la pompe d'amorçage à main jusqu'à ce que le combustible s'écoule exempt de bulle d'air.

Resserrer la vis de purge (3) sur la pompe à injection en continuant d'actionner la pompe d'amorçage à main.

**Nota :** Après ces opérations, le bouton moleté (1) de la pompe d'amorçage à main doit être revisé à fond. Toutefois ne jamais utiliser de clé pour le serrage de cet organe.





## MISE EN MARCHÉ DU MOTEUR

### Moteur froid

Ramener la manette d'accélération à fond sur vous (plein gaz) et s'assurer que la commande « stop » soit bien repoussée.

Introduire et tourner la clé (sens des aiguilles d'une montre) en position (1) le contact est établi.

Continuer à tourner la clé en position chauffage (2) et la maintenir dans cette position pendant une minute (le témoin au tableau de bord doit rougir au bout de 30 à 40 secondes, sinon vérifier le circuit électrique et les bougies); exercer une légère pression et tourner la clé à fond en position démarrage (3).

Dès les premières explosions, lâcher la clé qui revient automatiquement à la position marche (1).

Pour faciliter le démarrage, appuyer à fond sur la pédale de débrayage. Pour assurer de bons départs par temps froid, les batteries devront faire l'objet de soins particuliers.

Après un démarrage à froid laisser tourner le moteur 2 à 3 minutes à régime moyen. Réduire ensuite et

laisser tourner à vitesse normale pendant quelques minutes. Le moteur peut alors être normalement utilisé.

Ne pas emballer le moteur à vide sous prétexte d'accélérer son réchauffage et l'arrêter s'il y a des fumées noires à l'échappement.

### Moteur chaud

Ne pas utiliser la bougie de réchauffage et accélérer légèrement.

Mettre le contact, enfoncer et tourner la clé à fond en position démarrage (3).

**Nota :** Si après plusieurs essais le moteur n'est pas parti en rechercher la cause (voir « INCIDENTS DE FONCTIONNEMENT »).



## MISE EN ROUTE DU TRACTEUR

Desserrer le frein de parcage (1) (appuyer fortement sur les pédales de frein, rapprocher les deux parties mobiles de la poignée du levier de frein d'immobilisation et amener celui-ci 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 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 s'éclairent.

**En marche normale :**

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

— 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.

— Thermomètre d'eau; pour un bon fonctionnement du moteur, une température de 80 à 95° C est nécessaire; une température de fonctionnement trop basse influe défavorablement sur la consommation de combustible et l'usure du moteur. Régler le store du radiateur en conséquence. Le câble de commande est



terminé par un anneau-crochet (2) qui peut prendre position dans les trous de la paroi gauche de la buse de ventilateur.

(Afin de faciliter la manœuvre du rideau, ramener la manette des gaz au ralenti pour éviter l'aspiration du rideau contre le radiateur).

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



Sur la 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.

**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.

**CONCRÈTE (suite)**

Quelques recommandations :

— Ne pas utiliser le produit de démarrage comme repoussoir.

— Tout leur travail doit être arrêté immédiatement ; arrêter pour ne réajuster que le cas échéant et réessayer sans retard.

**ARRÊT DU TRACTEUR**

Arrêter comme pour un arrêt de machine en soulevant le levier de gaz ou celui de la détente et quand le tracteur est presque arrêté, arrêter enfin le levier de changement de vitesse au point mort.

Remettre le levier de vitesse (appuyer sur les pédales) de trois après les avoir appuyées en deux fois sur le levier d'immobilisation.

Ne pas arrêter, même dans le cas d'un arrêt de courte durée, d'arrêter sans moteur et d'arrêter la première vitesse si vous êtes en marche, la machine arrête si vous êtes en marche.

(Ne jamais utiliser le P en 2<sup>e</sup> vitesse.)

**ARRÊT DU MOTEUR**

Pour arrêter le moteur, tourner le manche de commande des gaz en position arrêté, sur la gauche placé sur la partie gauche du volant et tourner sans cesse des aiguilles d'une main, la clé de contact de l'autre.

Ne pas arrêter le moteur pendant le ralenti sans réserver à l'entretien.

Note : Si le moteur se lance sans problème à plein régime, se l'arrêter à l'arrêt. Pour cela, tourner de moitié pendant 2 ou 3 secondes.

Pour un arrêt de longue durée, tourner le volant de commande.

**APRÈS L'ARRÊT DU MOTEUR**

Une fois le moteur arrêté, effectuer les opérations :

— Généraliser : effectuer une nouvelle et une dernière d'entretien complète pendant la semaine (voir chapitre "ENTRETIEN DE LONG TERME").

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

— Compléter le plein de réservoir pour éviter les condensation.

**PAR TEMPS FROID****Système de refroidissement**

Dès que le gel est à craindre, faire l'entretien du bloc de radiateur, ajouter à l'eau de refroidissement si elle n'est constituée que d'eau, de l'antigel (antigel homologué pour votre Agat).

— 25 litres d'antigel garantissant jusqu'à -30° C.

— 4 litres d'antigel garantissant jusqu'à -20° C.

— 2 litres d'antigel garantissant jusqu'à -20° C.

Ces chiffres sont des données à titre indicatif, vérifiez les auprès de votre fournisseur d'antigel.

Après l'ajout d'antigel, pour obtenir un mélange homogène dans le système de refroidissement, il est nécessaire de faire tourner le moteur jusqu'à ce que l'aiguille indique 90° C. Le laisser tourner encore pendant quelques minutes.

L'antigel homologué ne s'évapore pas, évitez seulement de le rajouter pour maintenir le niveau dans le radiateur.

## PAR TEMPS FROID (Suite)

L'hiver, les tracteurs sortent de nos usines avec un mélange antigel (de coloration bleue) et portent sur le capot moteur le papillon :

« Avec ANTIGEL, protection  $-20^{\circ}\text{C}$ . »

Dans ce cas, pour être garanti du gel jusqu'à  $-30^{\circ}\text{C}$ , remplacer 1,5 litre du mélange contenu dans le radiateur par 1,5 litre d'antigel.

Nous vous mettons en garde contre l'emploi d'alcool comme antigel car la température normale de fonctionnement du moteur dépasse  $80^{\circ}\text{C}$ ; cette température est réglée par un calorstat. L'alcool se vaporisant à  $78^{\circ}\text{C}$  donc en premier, le plein devrait être refait qu'avec de l'alcool afin de conserver le pourcentage initial. L'été, sauf cas exceptionnels d'utilisation dans des conditions très dures susceptibles d'amener le moteur à chauffer anormalement, il n'y a pas d'inconvénient majeur à laisser le mélange dans le radiateur.

Toutefois, pour une plus grande tranquillité, nous vous conseillons la



vidange du radiateur et, après rinçage, le remplissage avec de l'eau pure.

Dans le cas où l'antigel est conservé, il faut, au début de chaque hiver, faire vérifier la concentration du mélange pour déterminer sa température de congélation.

S'il n'est pas fait usage d'antigel, vidanger l'eau dès la rentrée au garage. La vidange du système de refroidissement se fait, le tracteur étant sur un plan horizontal et le



bouchon de radiateur enlevé, à l'aide des deux vis pointeau A et B prévues à cet effet.

Dévisser entièrement la vis (A) située sur le côté gauche du moteur, au-dessus du démarreur. Si l'eau ne coule pas franchement introduire un fil de fer dans le trou.

Dévisser ensuite le robinet (B) situé à la base du radiateur côté droit. Après la vidange, pour sécher complètement le moteur, faites-le tourner pendant une demi-minute environ.

## PAR TEMPS FROID (Suite)

### 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  $-20^{\circ}\text{C}$ ;

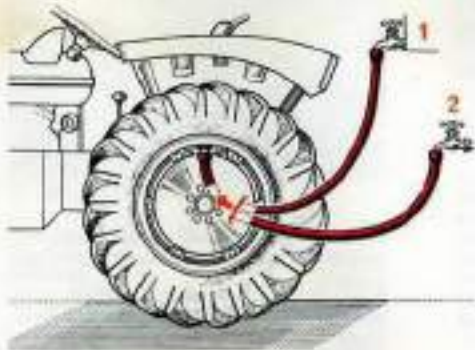
— Une batterie « à plat » (densité de l'électrolyte  $20^{\circ}$  Baumé) gèle à  $-10^{\circ}\text{C}$ .

(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



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).



Capacité d'un pneu 10-28	} à 75 %.....	90 L.
rempli d'eau ou de solution antigel		

## LESTAGE DES PNEUS ARRIERE (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 luster les pneus arrière à l'eau.

En toutes saisons les tracteurs sont livrés avec les roues arrière remplies à 75 % de la capacité totale d'une solution antigel assurant une protection jusqu'à  $-20^{\circ}\text{C}$ .

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

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

### Lestage :

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



3. Dans le cas de lestage avec raccord spécial, visser celui-ci sur la valve et tirer le tube vers l'extérieur jusqu'à sentir une légère résistance pour un lestage à 75 %. Pour un lestage à 95 %, pousser à fond le tube à l'intérieur jusqu'à ce qu'il touche la chambre à air puis le reculer légèrement.

4. Brancher le tuyau d'eau, remplir jusqu'à ce que l'eau s'écoule (pour un lestage sans raccord spécial, débrancher de temps en temps afin de permettre à l'air de s'échapper).



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

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

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

8. Visser le bouchon de valve.



## 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 antigèle 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'abus intérieur de la valve, l'eau restante sort immédiatement.
5. Retirer l'embout pour enlever le tuyau flexible puis le revisser avec son abus.

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



## 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.



### 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.





## ATTELAGES

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

Nous vous conseillons, pour obtenir de votre tracteur le maximum d'efficacité et le meilleur rendement de l'outil adapté, l'utilisation de matériels ayant reçu des services techniques RENAULT un certificat d'homologation.

Ces matériels étudiés spécialement pour votre tracteur vous offrent le maximum de garantie, aussi bien sur le plan technique que sur le plan de l'Après-vente.

### Attelage « traîné » :

Pour tracteur sans relevage hydraulique, il a été prévu un attelage avec barre réglable verticalement et horizontalement.

Les attelages « Universel » et « 3 points » ont le point d'attache des bielles de traction au droit de l'axe des roues arrière.

### Attelage « Universel » :

Pour tracteur avec relevage hydraulique.

Il comprend : deux bielles de traction (1), une barre ronde (2), une

traverse d'attelage (3), un crochet dynamométrique (4), deux tirants de relevage (5) reliés aux bras du relevage hydraulique, un barreau d'attelage (6) se déplaçant sur un secteur (7), pour les outils traînés.

### Attelage « 3 points » :

Pour tracteur avec relevage hydraulique.

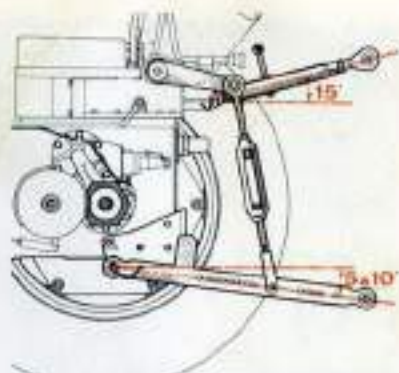
L'attelage 3 points qui équipe les tracteurs doit, pour travailler dans des conditions normales, être réglé selon certaines normes bien définies.

L'outil étant adapté à l'attelage, et dans ses conditions de travail, les différents éléments de l'attelage doivent répondre aux caractéristiques suivantes :

— Les bielles de traction doivent former un angle de 5 à 10° par rapport à l'horizontal. Les points les plus bas doivent obligatoirement être les tourillons d'attelage de l'outil.

— Les bielles de traction ne doivent être montées que sur le tourillon inférieur des sabots d'attelage. Le tourillon supérieur étant réservé à l'adaptation d'outils à points d'attelage particuliers.

— La bielle de 3<sup>e</sup> point doit au contraire plonger sur le tracteur en formant un angle d'environ 15° avec



l'horizontal. Le point le plus bas étant alors sur le tracteur.

En règle générale, la bielle de 3<sup>e</sup> point :

### Ne doit pas :

- être comprimée au travail
- être montée rigide.

### Mais doit :

- être montée coulissante (sauf pour le transport des outils portés et dans le cas des matériels entraînés par la prise de force).



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, deux chaînes de débattement (4), une traverse d'attelage (5) et deux tirants de triangulation (6) pour les outils traînés.

Dans le cas de l'utilisation des tirants de triangulation, il est recommandé soit de retirer les tirants de relevage, soit de les dégager des extrémités des bras de relevage et de les monter sur les tourillons des axes des bras de relevage (sur tracteurs normaux).

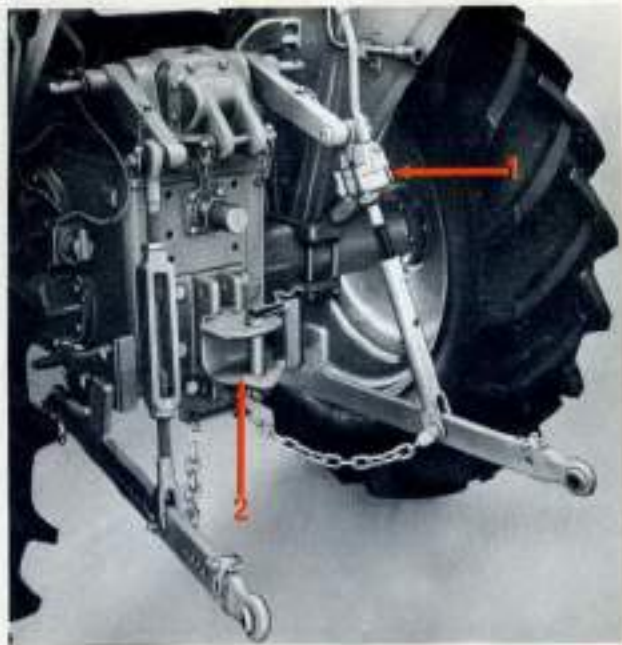
#### Tirant à manivelle

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

#### Chape d'attelage

Sur demande, 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.

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.





### Attelage « 3 points Vigneron »

Pour tracteurs types « Étroit et Vigneron ».

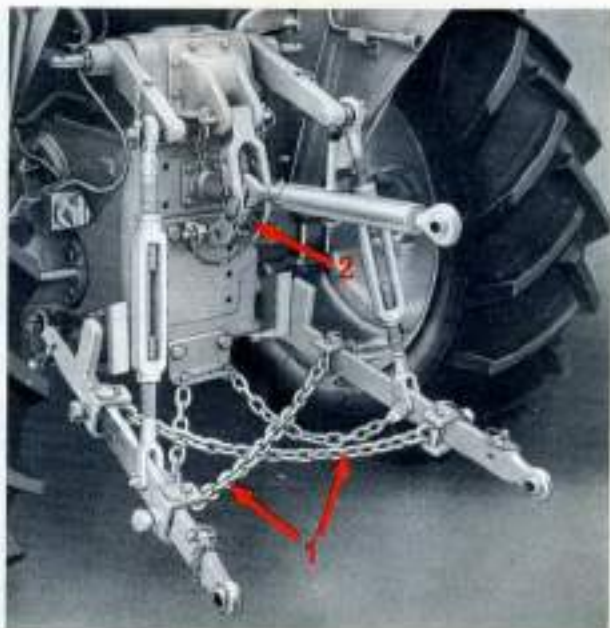
Il comprend : deux bielles de traction à rotules (1), une bielle télescopique de poussée réglable (2), qui peut occuper deux positions libres ou une position rigide suivant l'utilisation, (constituant un troisième point pris sur le couvercle arrière du relevage hydraulique), deux tirants de relevage (3) reliés aux bras de relevage hydraulique, deux chaînes de débattement (4); une traverse d'attelage pour tracteur en voie étroite, une traverse d'attelage (5) pour tracteur en voie large et deux tirants de triangulation pour les outils traînés.

### Rigidification latérale d'attelage « 3 points »

Sur demande, une rigidification latérale (1) formée de deux chaînes reliant diagonalement les deux bielles de traction à rotule peut être montée sur le tracteur. Cette rigidification est réglable, elle limite plus ou moins les débattements latéraux de l'attelage. Sur route, elle est nécessaire pour le transport d'outils portés. Au travail, elle doit être conservée rigide pour les outils portés utilisant la prise de force arrière et pour les outils à fortes réactions latérales.

### Support auxiliaire de bielle de poussée

Les supports de bielles de traction à deux positions et sur demande l'adaptation d'un support auxiliaire de bielle de 3<sup>e</sup> point (2) permettent l'utilisation d'outils portés à points d'attelage particuliers (consulter votre Agent).





## 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.



## PRISE DE FORCE ARRIÈRE

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

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 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/min pour un régime moteur de 1 600 tr/min; sa hauteur au-dessus du sol varie entre 0,676 et 0,862 m suivant la monte de pneus.



#### PRISE DE FORCE ARRIERE (Suite)

Quand l'arbre de prise de force n'est pas utilisé, laissez-le toujours recouvert de son bouchon protecteur (1).



#### 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 partant sur le sol ou d'un fil de fer enfoncé dans le sol.



#### PRISE DE FORCE INFÉRIEURE (3)

À la partie inférieure de la boîte de vitesses, 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.



## RELEVAGE HYDRAULIQUE

pour attelage « 3 points » ou « universel »

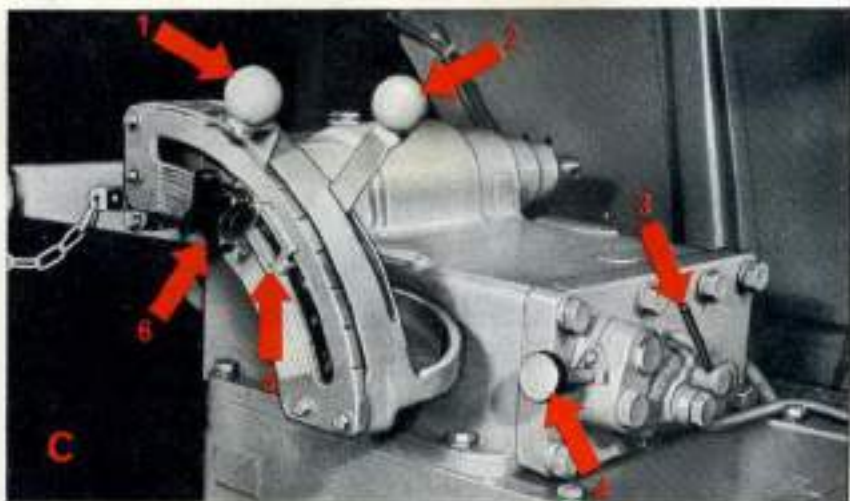
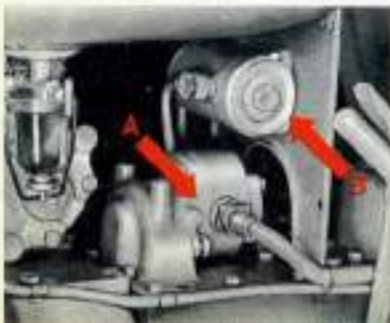
**Relevage hydraulique.** — Type monobloc à simple effet; le distributeur, le vérin et les clapets sont groupés.

La pompe (A) aspire l'huile venant du réservoir et la refoule après passage dans le filtre (B) vers l'ensemble (C).

La pompe a un débit de 12 l/mn à 1 580 tr/mn et une pression de fonctionnement limitée à 160 kg/cm<sup>2</sup> par un clapet de sécurité.

Le bloc relevage composé par :

— Un carter qui, par sa conception forme réserve d'huile et corps de



vérin dont l'alésage est de 75 mm et sa course de 150 mm.

L'effort maximum de soulèvement à l'extrémité des bielles de traction est de 1 350 kg.

— Un piston relié aux bras de relevage par une liaison bielle levier.

— Un distributeur qui a pour but de diriger l'huile et d'assurer les différentes fonctions du relevage.



### RELEVAGE HYDRAULIQUE (Suite)

Pour relever un outil, tirer le levier de commande (1) vers l'arrière (A), pour le descendre, pousser le levier vers l'avant (B). Une vis pointeau (4) réglable a pour effet de freiner plus ou moins la descente de l'outil. A chaque position donnée au levier sur son secteur, correspond une position bien déterminée et toujours la même de l'outil. (Affichage de position.)

Une butée éclipable (6) réglable sur

le secteur permet de retrouver la profondeur désirée, elle peut toutefois s'éclipser pour permettre un déplacement de l'outil en cas de nécessité. Une partie rigide (5) assure une limitation franche de la profondeur de terrage.

La sensibilité et la fidélité du système permettent d'obtenir des variations très faibles de la position de l'outil. Dans le cas d'outils semi-portés, il est possible de mettre le relevage à la position basse, l'outil est libre et porté par ses roues de terrage.



### RELEVAGE HYDRAULIQUE (Suite)

L'outil étant en position de travail déterminé par le levier d'affichage de position, en cas de patinage du tracteur le « transfert de charge auto-équilibré » s'obtient en manœuvrant vers l'avant le levier (2) co-axial au précédent. (La vis poisteau (4) étant dévissée.)

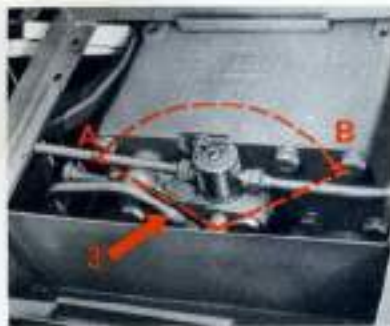
Ce report de charge sur les roues motrices du tracteur est progressif, contrôlable et peut être facilement ajouté ou supprimé au poids normal du tracteur.



L'adhérence peut être augmentée sans modification sensible de la profondeur de terrage. Le rappel du levier de commande est automatique.

Le relais de prise de pression (7) est fixé sur le côté droit du siège; il permet de réaliser l'alimentation d'un vérin hydraulique situé à l'avant ou sur le côté du tracteur.

Pour mettre en circuit cette prise, le moteur étant en marche, placer le levier d'affichage (1) dans une position intermédiaire sur son secteur; la



butée réglable (6) permet de repérer cette position.

Placer le levier d'isolement du vérin (3) à la position B.

#### Important :

Le moteur étant en marche, ne jamais laisser le levier d'isolement en position B si aucun système hydraulique n'est branché sur la prise extérieure.

Ne pas oublier de ramener le levier d'affichage (5) à la position neutre, lorsque le vérin extérieur est en position maxi.



### RELEVAGE HYDRAULIQUE (Suite)

Sur demande, une prise extérieure de pression d'huile (8) alimentée par un circuit indépendant et commandée par le levier d'affichage de position (1) permet la commande à distance des outils qui utilisent une pression hydraulique (vérin de remorque, cric, etc.).

La mise en service de cette prise AR s'effectue comme la prise de relais latérale.



### VOIES VARIABLES

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

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

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



### Précautions à prendre lors d'un changement de voie :

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

## VOIES VARIABLES (Suite)

**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 caliez-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.



- REGLAGE  
— 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.

### 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.

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

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

## VOIE AVANT VARIABLE

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



## VOIES AVANT

**A** Normal : 1,20 m  
 Etroit : 0,85 m  
 Vigneron : 0,80 m



**E** Normal : 1,60 m



**B** Normal : 1,30 m  
 Etroit : 0,95 m  
 Vigneron : 0,90 m



**F** Normal : 1,70 m



**C** Normal : 1,40 m  
 Etroit : 1,05 m  
 Vigneron : 1,00 m



**G** Normal : 1,80 m  
 Etroit : 1,25 m



**D** Normal : 1,50 m  
 Etroit : 1,13 m  
 Vigneron : 1,08 m



**H** Normal : 1,90 m  
 Etroit : 1,33 m  
 Vigneron : 1,18 m

## VOIE ARRIERE VARIABLE

Les différentes voies sont obtenues par :



- Montage intérieur ou extérieur de la jante sur 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. Certains voiles 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	
			
NORMAL	12-00-24 12-28 11-28 10-28	1,20 m	1,30 m
VIGNERON	10-28 11-24 9-24	..... ..... .....	..... ..... 0,77 m





FRUIT		VOIES					
							
NORMAL	7.26 11.34	1.13 m	1.15 m 1.20 m	1.15 m 1.30 m	1.45 m 1.60 m	1.54 m 1.64 m	1.56 m 1.60 m
ERROE	10.26 11.36 10.36	.....	.....	.....	0.80 m	1.26 m 1.36 m	1.36 m 1.46 m

PHASE		VOIE			
					
VOYAGE 17h30	9h30	1,65 m	1,75 m	1,85 m	1,85 m
	11h30	1,70 m	1,80 m	1,90 m	2,00 m
TRAIT 30h30	11h30	1,90 m	1,95 m	2,05 m	2,15 m
	11h30	1,90 m	2,00 m	2,10 m	2,20 m
	30h30	1,90 m	2,00 m	2,10 m	2,20 m



## 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'ajouter jamais d'acide

Vérifier également le serrage des cosses.

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

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

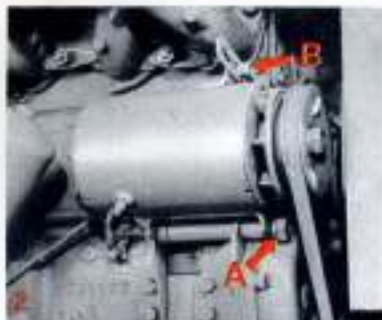
## COURROIE

— Vérifier la tension et le bon état de la courroie toutes les 200 heures.

— La tension correcte doit correspondre à un enfoncement de 1 à 1,5 cm.

Pour tendre la courroie :

— Desserrer le boulon (A) du support;



— Écarter la dynamo du moteur, après desserrage du boulon (B) du tendeur;

— Resserrer les boulons (A et B);

— Contrôler la tension comme indiqué ci-dessus.

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

— Ne jamais tremper la courroie dans l'essence.



## CULBUTEURS

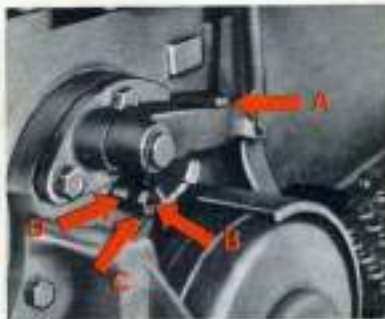
Vérifier le jeu des culbuteurs toutes les 200 heures.  
Le réglage se fait sur moteur froid et nécessite l'emploi de cales d'épaisseur.

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

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

Les cales d'épaisseur (3) (0,15 à 0,20 mm admission, 0,25 à 0,30 mm échappement) doivent passer grassement entre la queue de soupape et le culbuteur; on obtient ce résultat en agissant sur la vis de réglage (1) après desserrage de l'écrou de blocage (2).

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



## DIFFERENTIEL

### Blocage du différentiel :

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



## DIRECTION

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

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

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

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

## 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 détériorations de la direction.

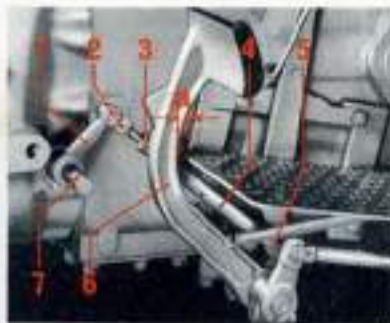
**DYNAMO-DEMARREUR**

Ces appareils ne nécessitent aucun entretien spécial, ils sont à revoir lors d'une révision générale du moteur.

**EMBRAYAGE**

La pédale de débrayage (6) doit parcourir environ 1 à 2 cm avant d'agir. Cette distance (a) réglable, appelée garde, est une sécurité contre le patinage.

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

**REGLAGE**

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 quelques 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 appoint 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 prépréparateur « 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 des travaux en atmosphère poussiéreuse, procéder aux opérations ci-dessous :

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

— Démontez avec précaution la cuve (L) maintenue par trois sauterelles (M) et la nettoyer (ne pas retirer la cuve lorsque le moteur tourne).

— Sortir le premier élément filtrant (K), le laver au pétrole ou au gas-oil propre.

— Déposer le deuxième élément filtrant (H) placé dans le corps de filtre (F). Si nécessaire, le nettoyer au pétrole ou au gas-oil propre.

- A. Écrou moleté.
- B. Couvercle.
- C. Bol.
- D. Grille d'entrée d'air.
- E. Tube collaspa.
- F. Corps de filtre.
- G. Joint supérieur.
- H. Deuxième élément filtrant.
- J. Joint inférieur.
- K. Premier élément filtrant.
- L. Cuve.
- M. Sauterelles.

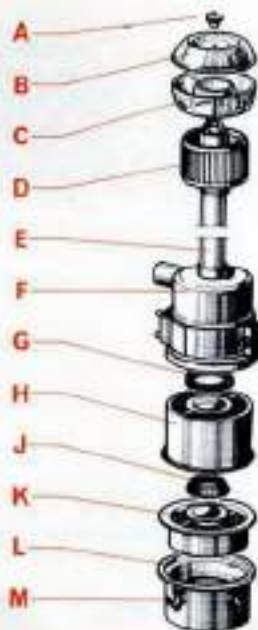
— Remonter avec soin le filtre à air, refaire le plein d'huile (huile moteur) jusqu'au niveau indiqué après avoir soigneusement nettoyé le fond de la cuve.

**Né jamais utiliser d'huile de vidange même décaantée.**

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

— que l'intérieur du corps de filtre (F) est propre et que les joints (G) et (J) ne sont pas détériorés;

— que les canalisations d'aspiration d'air (durites de raccordement) sont en bon état et les colliers bien serrés.





### PREFILTRE DECANTEUR

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

La cartouche filtrante qui équipe le filtre à combustible ne se nettoie pas. Elle se change toutes les 600 heures.

Pour changer la cartouche filtrante :

- Desserrer la vis d'assemblage (B) et dégager la cuve (G).
- Jeter la cartouche filtrante usagée (F).



- Nettoyer la cuve (G).
- Monter une cartouche filtrante neuve (la face perforée étant la partie inférieure de la cartouche).
- Remplacer si nécessaire le joint (D) et les deux joints (E) (l'un des joints (E) étant dans le fond de la cuve).
- Après montage, effectuer une purge d'air comme indiqué dans chapitre « UTILISATION ».



## FILTRE A COMBUSTIBLE (Suite)

**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.

Toutes les 100 heures :

(A chaque vidange d'huile moteur) :  
Dévisser la vis (F) de vidange du filtre, laisser l'huile s'écouler et remettre la vis en place.



Toutes les 200 heures :

Changer d'élément filtrant (n'employer que des éléments d'origine).

— Dévisser la vis centrale (A) située en haut de la cuve.

— Dégager la cuve (B).

— Sortir l'élément filtrant (C) et le jeter.

— Nettoyer la cuve (B).

— Vérifier l'état du joint (D), le changer si nécessaire.

— Remonter un élément neuf.

— Remettre la cuve en place et visser la vis centrale de quelques tours.

— S'assurer que l'élément filtrant est bien centré sur la collerette du support (E).

— Continuer à visser en s'assurant que la cuve repose bien sur le joint caoutchouc (D).



## 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.

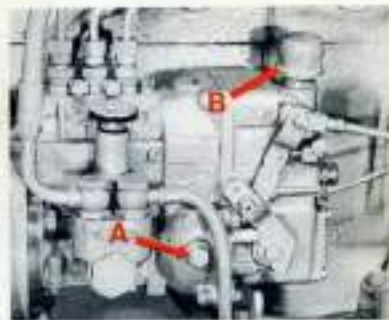
**Nota :** Pour obtenir un freinage bien équilibré des deux roues ensemble, le verrouillage des pédales étant assuré, il est indispensable de parfaire sur la route le réglage obtenu sur cales.

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

## INJECTION

### Pompe d'injection

Toutes les 600 heures, retirer le bouchon niveau (A) situé sur le corps de pompe. Le niveau d'huile doit en affleurer l'orifice. Compléter le niveau d'huile si nécessaire en remplissant par le



bouchon reniflard (B) situé à la partie supérieure du carter du régulateur. Il est possible qu'en retirant le bouchon niveau ou en complétant le plein d'huile, du gaz-oil apparaisse à l'orifice niveau. Ne pas s'en inquiéter, assurez-vous simplement que ce soit bien l'huile qui apparaisse à l'orifice niveau pour arrêter le remplissage. Avant toute opération d'entretien sur la pompe, la nettoyer soigneusement ainsi que la partie moteur qui l'estoure,

## INJECTION (Suite)

afin d'éviter toute entrée de terre ou d'eau à l'intérieur.

N'utiliser pour la lubrification de la pompe qu'une huile moteur de bonne qualité et de même catégorie que l'huile utilisée dans le moteur. Nous vous rappelons que toutes les réparations devront être confiées à un spécialiste et que la rupture des plombs entraîne le retrait de la garantie.

## LAMPES

### 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.

Pour changer la lampe « phare-code », débrancher l'alimentation en retirant le connecteur (2) qui s'emmanche 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.

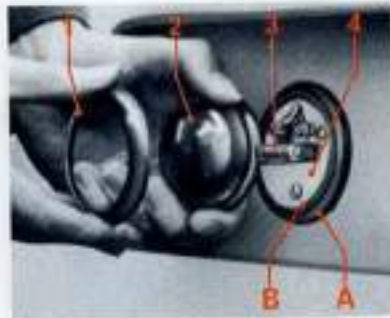


### LAMPES (Suite)

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.

### 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.

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

**REMONTAGE :** Après remplacement de la lampe navette (3), commencer par



remettre en place le globe (2) en écartant la lèvre (B) au fur et à mesure de la mise en place. Procéder de la même façon pour remonter la couronne (1).

### Remplacement d'une lampe d'éclairer 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.



## LAMPES (Suite)

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



## 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.



## Signalisation

Si vous circulez la nuit, pour être conforme au code de la route, vous devez à l'arrière de votre tracteur, amener les supports de catadioptrés dans la position (B) indiquée sur la figure.

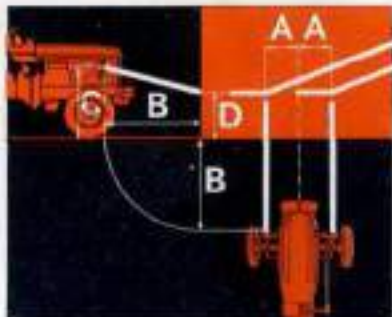


## PHARES

### 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.



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

Le réglage s'effectue en faisant varier l'inclinaison du projecteur (support à rotule [2]).



## RADIATEUR

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



## RELEVAGE HYDRAULIQUE

Toutes les 200 heures, vérifier que le niveau d'huile affleure l'arifice du bouchon niveau (A) situé à droite sur le couvercle arrière de relevage hydraulique. Cette mesure doit être effectuée lorsque le relevage est à la position basse et que le moteur tourne au ralenti.



Après les 100 premières heures de marche et ensuite toutes les 600 heures, dévisser le couvercle support de l'élément filtrant (1); le sortir et le laver au pétrole ou au gas-oil propre. Nettoyer l'intérieur du corps de filtre (5) et s'assurer avant remontage que l'élément filtrant (4) et les joints caoutchouc (3) et (6) ne sont pas détériorés. Les changer si nécessaire (pour démonter l'élément filtrant dévisser la vis (2) solidaire de celui-ci).



Toutes les 600 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, 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 les dimensions 10—28 et 11—28 peuvent être jumelés sur demande.

Il est impératif dans ce cas de ne pas lester 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 « GENERALITES ») et ne conserver les pressions extrêmes que lorsqu'il y a nécessité : un pneu trop peu gonflé glissera sur la jante (valve arrachée).



**BOULES ET PNEUMATIQUES (suite)**

En cas d'insufflation de remorque sans-queue la pression est généralement des pneus usés ou de qualité en fonction de la charge totale sur ces usures le temps le report de charge de la remorque. Cette charge totale ne peut excéder, en route simple de remorque, ce doit en avoir un dépasser 2 200 kg.

Souvent un pneu, — les remorque des pneus ne sont pas conçus à tout temps à usage les pneus, les pneus, qui s'y ajoutent.

Si la remorque est profonde, toutes les pneus ne sont pas conçus à tout temps à usage les pneus, les pneus, qui s'y ajoutent.

Si vous utilisez le tracteur pendant un certain temps, en particulier pendant le temps de nuit, vérifiez le nombre d'heures utiles qui protégera les pneus du soleil.

Si vous trouvez un pneu usé pour un travail d'épandage ou de pulvérisation avec des produits chimiques, laissez-les presser avec soin.

Si vos pneus perdent des traces d'huile, ils doivent également être nettoyés de ces de ces résidus dangereux, comme la rouille sur roues, du basculement et lubrifier les pneus.

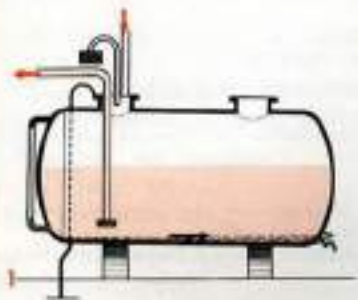
**BOULES****Réglage du siège conducteur**

Le siège est réglable, il peut s'écarter dans plusieurs positions pour le régler selon le besoin et déplacer les quatre vis de fixation. (1) ajuste le siège à la position désirée et vérifiez les vis en place ainsi que le besoin.

Le dossier est réglable en hauteur (2) il peut être réglé au besoin à volonté afin de donner au conducteur une bonne posture de travail.

**Siège passager**

Les sides des tracteurs types Pioneer sont réglés sur leur partie supérieure sur demande un dossier réglable se fixe sur l'axe gauche et est réglable sur la traverse gauche pour donner ainsi à une personne de l'arrière confortablement et sans risque de la rouille.



STOCKAGE COMBUSTIBLE ET HUILE

**COMBUSTIBLE****Qualité**

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

**Remplissage du réservoir**

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

**Stockage du combustible**

Un combustible mal stocké (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.**

**HUILE****Qualité**

Voir chapitre « ENTRETIEN-GRAISSAGE » page 37 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.

## LE MOTEUR NE DEMARE PAS

1. Circuit électrique défectueux. Batterie à plat ou effondrée par le froid.

Nettoyage du circuit électrique.  
Nettoyage de l'air du charge des batteries.

Rem. — Par temps froid, entreposer les batteries dans un local chauffé.

2. Défaut d'alimentation en combustible :

Nettoyage du pleil de réservoir.

Nettoyage de l'ouverture de robinet de réservoir à combustible.

Ferme de l'air des carburateurs.

3. Mauvais fonctionnement des injecteurs :

Conseil de usage (188 pages<sup>2</sup>).

Nettoyage de la pulvérisation de combustible par les deux orifices de nez d'injecteur (pulvérisation sèches).

4. Défaut de soupapes :

a) Soupapes ou sièges de soupapes défectueux :

Nettoyage des soupapes ou remplacement des soupapes défectueuses.

b) Segments grippés ou usés :

Nettoyage des segments et des gorges dans le piston et remplacement des segments défectueux.

c) Jeu excessif des culbuteurs :

Régler de la culbuteurs.

d) Défaut de graissage :

Étudier l'axe de lubrification (voir les prescriptions de l'huile des lubes à employer en fin du présent guide).

## LE MOTEUR S'ARRETE

1. Manque de combustible :

Nettoyage du pleil de réservoir.

2. Carburateurs de combustible encrassés :

Nettoyage des carburateurs.

Remplacement de la cartouche de filtre à combustible (11) à l'air.

3. Événement d'air :

Conseil des joints et changement des joints défectueux.

Nettoyage des orifices de carburateurs.

Remplacement des carburateurs défectueux défectueux.

4. Défaut excessif :

Régler de l'air de l'air.

## LE MOTEUR TOURNE IRREGULIEREMENT

1. Carburateurs de combustible non équilibrés :

Conseil de l'air des carburateurs de combustible et remplacement des carburateurs défectueux.

Nettoyage des joints défectueux.

Remplacement des joints défectueux.

2. Introduction d'air dans les carburateurs :

Ferme des carburateurs.

3. Filtre à combustible encrassé :

Remplacement de l'élément filtrant défectueux.

**LE MOTEUR NE DONNE PAS SA PLEINE PUISSANCE**

1. Injecteurs obstrués ou déréglés :  
Contrôle et nettoyage des injecteurs.
2. Pompe à injection déréglée :  
Régulation du réglage de la pompe.
3. Soupapes non étanches :  
Régage des soupapes.

**LE MOTEUR COUPE**

1. Injecteurs usés :  
Vérification des injecteurs.  
Vérification de la pression de combustible.
2. Mauvais fonctionnement de la pompe d'alimentation :  
Vérification de l'état de la pompe d'alimentation.
3. Distribution déréglée :  
Calage correct de la distribution.
4. Les pièces touchant les soupapes :  
Changement des ressorts de soupapes usés.  
Contrôle de l'état au plan de joint (ou d'un changement de plan).

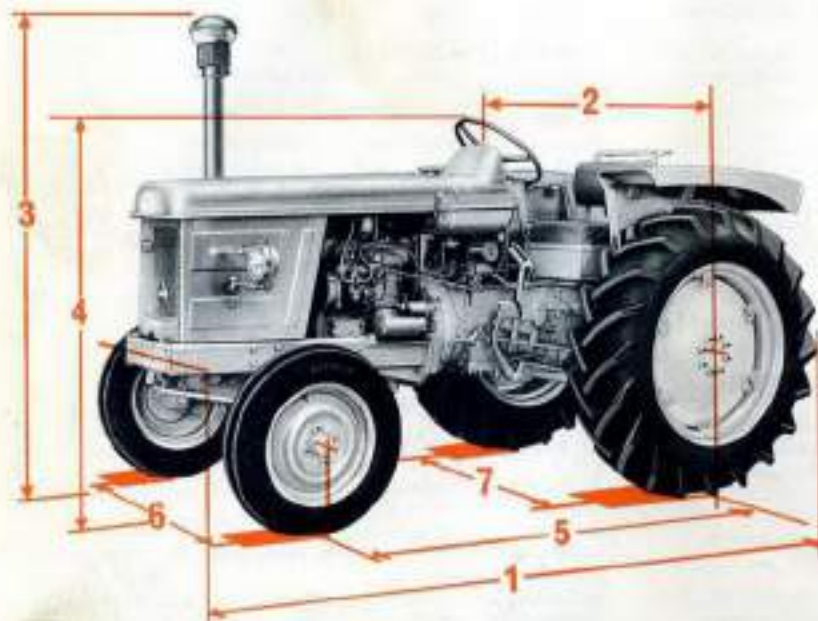
**LE MOTEUR FUME**

1. Niveau d'huile trop élevé :  
Vérification du niveau sur sol horizontal.
2. Trop d'huile dans le filtre à air :  
Nettoyage de la vanne.  
Remplacement jusqu'au système suivant.
3. Mauvais fonctionnement en combustion :  
Vérification du système d'injection.
4. Mauvais compression :  
Vérification du jeu des soupapes.  
Régage des soupapes.
5. Mauvais lubrification des injecteurs :  
Nettoyage et contrôle du réglage des injecteurs.
6. Régage incorrect de la pompe à injection :  
Vérification de la pompe.
7. Filtre à air obstrué :  
Nettoyage de l'élément filtrant.

**LA PRESSION D'INJECTION EST TROP FAIBLE**

1. Niveau d'huile :  
Contrôle du niveau d'huile.
2. Filtre à huile obstrué :  
Nettoyage du filtre à huile et remplacement éventuel de l'élément filtrant.
3. Mauvais fonctionnement de clapet de décharge :  
Vérification, nettoyage ou remplacement.

## CARACTÉRISTIQUES DIVERSES



Avec pneus de série :	
Longueur hors-tout (1) .....	3,28 m
Largeur hors tout (2)	
Normal .....	1,57 à 2,11 m
Étroit .....	1,22 à 1,68 m
Vigneron .....	1,17 à 1,57 m
Hauteur (3) au filtre à air (sans rallonge)	
Normal .....	1,48 m
Étroit .....	1,48 m
Vigneron .....	1,47 m
Hauteur (3) au filtre à air (avec rallonge)	
Normal .....	2,12 m
Étroit .....	2,12 m
Vigneron .....	2,11 m
Hauteur (4) au volant	
Normal .....	1,54 m
Étroit .....	1,54 m
Vigneron .....	1,53 m
Empattement (3)	1,86 m
Voie avant variable (6)	
Normal .....	1,20 à 1,90 m
Étroit .....	0,85 à 1,33 m
Vigneron .....	0,80 à 1,18 m
Voie arrière variable (7)	
Normal .....	1,20 à 1,80 m
Étroit .....	0,90 à 1,40 m
Vigneron .....	0,85 à 1,25 m
Garde au sol mini	0,32 m
Diamètre extérieur de braquage (sans treinage)	
Normal .....	7,00 à 7,70 m
Étroit-Vigneron .....	8,50 à 6,60 m

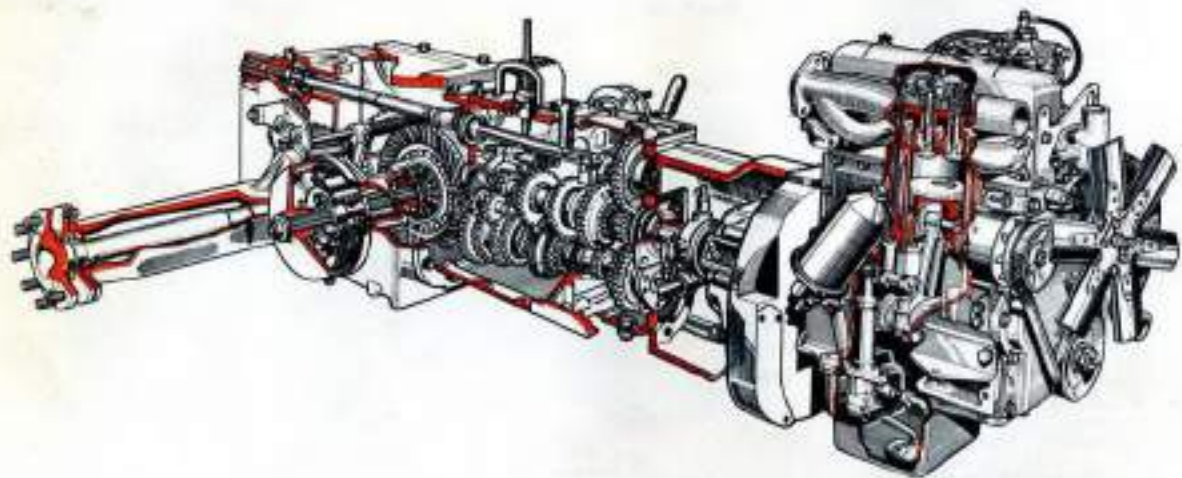
Série avec pneus AB (sauf p. 12 75)	
pneumatisés simples et doubles + 100% (sauf indication, en caractères gras)	
Normal	1 730
Trac	1 730
Pneumo	1 850
Série avec pneus + tracteur (sauf indication)	
Normal	1 740
Trac	1 800
Pneumo	1 900
Série avec pneus + tracteur + tracteur	
marques homologuées sans pneus d'usure (sauf indication de tracteur)	
Normal	1 800
Trac	1 800
Pneumo	1 900
Capacité	
Ressort à combustion (sauf indication contraire)	
Système de refroidissement	
Normal	10 litres
Cylindres (sauf indication contraire)	
Normal	4
Trac	4
Pression d'injection	
Normal	6,5-7,5
Trac	6,5-7,5
Système de direction	
Normal	6,5-7,5
Trac	6,5-7,5
Système hydraulique (sauf indication contraire)	
Normal	12 litres
Carter de lubrification avec huile	
de 10 litres	10 litres
de 12 litres	12 litres
Carter de lubrification sans huile	
de 10 litres	10 litres
de 12 litres	12 litres
Système de pompe de démarrage	
Normal	10 litres

**Pression de gonflage :**

Les pressions sont données à titre indicatif; consultez votre Agence qui vous indiquera le gonflage de gonflage de vos pneumatiques en fonction de la marque, de la taille de pneu, de l'équipement du tracteur et de son utilisation.

TRACTEUR	ROUES	PNEUMATIQUES	PNEUMATIQUE COMPLÈTE en kg/cm <sup>2</sup>	
			avant en kg/cm <sup>2</sup>	arrière en kg/cm <sup>2</sup>
NORMAL	AV (400 8-14) (départ 45/55)	6,50-14 <sup>*</sup> 5,50-14	1,0	1,4
			1,5	1,8
	AR	12,00-20 <sup>*</sup> 11-20 <sup>*</sup> 9-20 <sup>*</sup> 7-20 <sup>*</sup> 11-18 <sup>*</sup> 10-18	0,80	2,0
			1,1 à 1,20	1,4
			0,80 à 1	1,4
ETROIT	AV (400 8-14) (départ 45/55)	1,20-14 5,50-14,5 <sup>*</sup>	1,5	1,5
			1,5	1,5
	AR	10-20 11-20 <sup>*</sup> 9-20	0,80 0,80 0,75 à 1	1,4 1,4 1,4
VIÉTOUILLÉ	AV (300 8-12) (départ 20/30)	5,80-12	1,70	1,70
			1,70	1,70
	AR	10-20 11-20 <sup>*</sup> 9-20 <sup>*</sup>	0,85 à 1 0,80 1,1 à 1,20	1,4 1,4 1,4

\* Sur demande seulement.



**MOTEUR**

Le moteur, type 592, culbuté, à quatre temps, comporte trois cylindres verticaux, chemisés. Les paliers de vilebrequin et les têtes de bielles sont garnis de coussinets amovibles. Il est refroidi par l'eau qui entoure les chemises et circule dans la culasse (pompe à eau).

Son graissage sous pression (pompe à engrenages) assure une lubrification parfaite du vilebrequin, des têtes de bielles, des culbuteurs et de la distribution. Les autres organes sont graissés par les projections.

Ses caractéristiques principales sont les suivantes :

Alésage .....	98 mm
Course .....	100 mm
Cylindrée .....	2 263 cm <sup>3</sup>
Régime d'utilisation ..	2 000 tr/mn
Rapport volumétrique ..	20,5
Régulateur .....	Mécanique
Tarage des injecteurs ..	105 kg/cm <sup>2</sup>
Ordre d'injection .....	1-3-2
Équipement électrique ..	12 volts

**EMBRAYAGE**

L'embrayage fonctionne à sec, il est monodisque ou bidisque.

L'embrayage monodisque est à simple effet : il est du type classique. L'embrayage bidisque est à double effet :

- 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.

**DEMULTEPLICATEUR**

Un démultiplicateur (rapport 0,25) peut être monté sur demande. 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

Rapports des vitesses de la boîte	Vitesses approximatives d'avancement à 24 degrés sur 1 500 tr/mn avec un rapport constant de pont arrière 22:1 et gears 18:28	
	Sans différentiel	Avec différentiel avec rapport 0,75
1 <sup>re</sup> vitesse.....	4,1	2,8 km/h
2 <sup>e</sup> vitesse.....	2,44	2,6 km/h
3 <sup>e</sup> vitesse.....	1,83	2,2 km/h
4 <sup>e</sup> vitesse.....	1,31	1,7 km/h
5 <sup>e</sup> vitesse.....	0,98	1,5 km/h
6 <sup>e</sup> vitesse.....	0,75	1,1 km/h
Marche de	0,60	0,9 km/h

Rapports des vitesses de la boîte	Vitesses approximatives d'avancement à plein régime sur 1 000 tr/mn avec un rapport constant de pont arrière 22:1 et gears 10:28	
	Sans différentiel	Avec différentiel avec rapport 0,75
1 <sup>re</sup> vitesse.....	4,1	2,7 km/h
2 <sup>e</sup> vitesse.....	2,44	2,2 km/h
3 <sup>e</sup> vitesse.....	1,83	1,7 km/h
4 <sup>e</sup> vitesse.....	1,31	1,6 km/h
5 <sup>e</sup> vitesse.....	0,98	1,2 km/h
6 <sup>e</sup> vitesse.....	0,75	1,0 km/h
Marche de	0,60	0,8 km/h

## SORTIE DE VITESSE

Les boîtes de vitesses peuvent se rapporter de vitesse en marche avant et en arrière au travers des vitesses 1<sup>re</sup>, 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup>, 4<sup>e</sup> et marche arrière sans à l'inducteur, les 5<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup>, synchronisées.

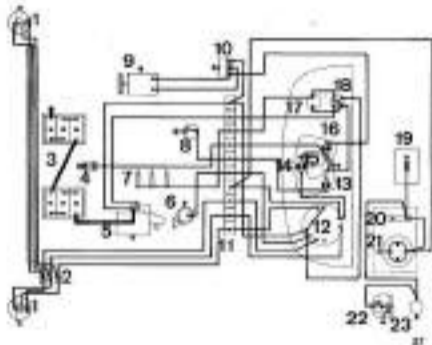
## DIFFÉRENTIEL ET PONT ARRIÈRE

Le pont arrière est à double différentiel (différentiel) ou simple composé de 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> et un simple droit de 18 x 45 chaussé avec différentiel simple de 22:27.

En l'absence de différentiel peut être réglé les nombres de tours. Les roues sont fixées sur les arbres de transmission l'ensemble forme plusieurs un dispositif permet de contrôler les deux arbres de transmission (table de différentiel).

## INSTALLATION ÉLECTRIQUE

1. Type ouvert.
2. Plaque raccord 2 bornes arrière.
3. Différentiel d'automatisme.
4. Transformateur d'eau.
5. Ombreux.
6. Arc-bouton.
7. Simple de démarrage.
8. Moteur-ventil.
9. Système.
10. Régulateur de tension.
11. Boîte à bornes.
12. Commutateur d'éclairage.
13. Tension de pression d'eau (voies).
14. Éclairage de tableaux de bord.
15. Accessoires.
16. Tension de charge (voies).
17. Tension de démarrage.
18. Commutateur général à clé de démarrage et démarrage.
19. Éclairage de plaque d'automatisme.
20. Plaque raccord 2 bornes arrière.
21. Prise de renvoi.
22. Flux arrière.
23. Lumière arrière.



### CARACTÉRISTIQUES DES LAMPES QUI EQUIPENT 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  
éclairer de plaque d'immatriculation.

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

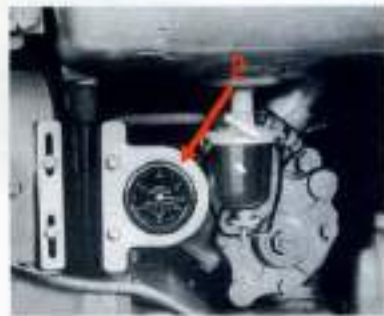
Lampes témoins.  
Éclairer de tableau de bord.

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



### COFFRE A OUTILS

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 siège, est prévu pour recevoir tout cet outillage.



### COMPTEUR D'HEURES

Un compteur d'heures (2) sur demande vous permettra d'opérer avec exactitude toutes ces opérations périodiques, de calculer votre consommation à l'heure, votre dépense par heure de travail, et le temps mis par pièce cultivée.



### 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. (Plaque losange (1) fixée à gauche sur le support arrière de réservoir.)



3. Le numéro de moteur. (Poinçonné sur une plaque rectangulaire (2) fixée sur le côté gauche du carter cylindre.)

### 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 exigeant 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.

#### MECANISME :

Changez l'huile à 100 heures.

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

# RÉSUMÉ DES OPÉRATIONS PÉRIODIQUES D'ENTRETIEN

## 50 : schéma de graissage en fin de course

### Toutes les 18 heures

	Agri
Vérifier le niveau d'eau dans le radiateur .....	4
Vérifier le niveau d'huile dans le Carter moteur .....	30
Nettoyer le niveau d'huile de la poche de lubrification de l'unité de distribution .....	50
Nettoyer le filtre à air (en atmosphère polluée) .....	38
Nettoyer après un déplacement de tous les arbres de base .....	47

### Après les 30 premières heures

Prendre vidange et remplissage d'huile de Carter moteur (vidange) .....	50
--	----

### Après les 50 premières heures

Prendre vidange et remplissage d'huile de la poche de lubrification (vidange) .....	50
--	----

### Toutes les 50 heures

Graisser le mécanisme de direction .....	50
--	----

58

Graisser le bras de force AB (en cas d'utilisation normal) .....	50
Nettoyer les articulations d'attelage au gravel .....	30
Graisser les articulations d'axe avant .....	30
Graisser les joints de roues .....	30
Nettoyer le filer à air (en atmosphère normale) .....	38
Nettoyer les arbres de direction .....	40
Nettoyer le guidon de direction tous éléments à l'exception de l'axe .....	39
Nettoyer le niveau de l'alarme dans les zones sèches .....	34

### Après les 100 premières heures

Prendre vidange et remplissage d'huile de Carter de commande (vidange) .....	50
---	----

### Toutes les 100 heures

Vidange et remplissage d'huile de Carter moteur .....	50
Vidange et remplissage d'huile de la poche de lubrification de l'unité de distribution .....	50
Graisser le tirant à manivelle .....	30
Prendre vidange et remplissage d'huile de Carter de commande (vidange) .....	50
Nettoyer le montage des terres de lubrification des roues .....	47

## Toutes les 200 heures

	Page
Nettoyer le godet de déperdition.....	39
Graisser le dynamo.....	40
Vérifier l'état et le serrage de la courroie.....	44
Vérifier le niveau d'huile du rétroviseur hydraulique.....	50
Vérifier le niveau d'huile du moteur de démarrage.....	50
Vérifier le niveau d'huile de la direction.....	50
Graisser le boîtier de direction hydraulique modifié.....	50
Faire vérifier le jeu des roulements de l'axe avant par votre Agas.	
Graisser les roulements de roues avant.....	50
Vérifier et régler le jeu des collecteurs.....	53
Vérifier la serrage des écrous de roue et collecteurs.....	
Vérifier la serrage de la traverse de direction.....	54
Vérifier l'efficacité des freins.....	61
Remplacer l'élément filtrant de filtre à huile avant (voir F02002434).....	62

## Toutes les 400 heures

Essai de radiateur avec de l'eau propre.....	A Page 62
Vérifier le godet d'amortisseur.....	37
Vérifier le jeu de la direction.....	38

## Toutes les 600 heures

	Page
Vérifier le niveau de la pompe d'injection.....	41
Changer l'élément filtrant de filtre à carburant.....	39
Faire vérifier et régler les injecteurs par votre Agas.	

## Toutes les 1 200 heures

Graisser le ventilateur et la pompe à eau.....	50
Vidange et remplissage d'huile du rétroviseur hydraulique.....	50
Vidange et remplissage d'huile du moteur de démarrage.....	50
Nettoyer le godet de godet de déperdition (changer le joint).....	39
Faire vérifier le collecteur et les frotteurs de la dynamo par votre Agas.	

## Tous les ans

Nettoyer les barres des accumulateurs.....	24
--	----

## De temps à autre

Vérifier les articulations de report, la serrabilité de tous les roulements et le serrage de étriers de différentiel, etc.

## 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 PERIODIQUE

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

Demandez les visites « d'Entretien Préventif ».



**PIECES D'ORIGINE**

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

Toutes ces pièces sont rigoureusement contrôlées et garanties.

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





baton Faucheuse

594 050 41

Courvoisier Ventilateur

13x 1040

Filtre à huile MANN H 939

" " 60 " P 923/4 ou FF 145



La terre, source de notre travail  
attend de son maître:  
Ses Successeurs,  
Étudiants et Apprentis,  
sont prêts à leur consacrer

l'Union des Indépendants Agricoles  
Sous l'égide des Associations  
et de la jeunesse des Indépendants  
d'aujourd'hui et de demain  
tel. 03 44 1 10 10