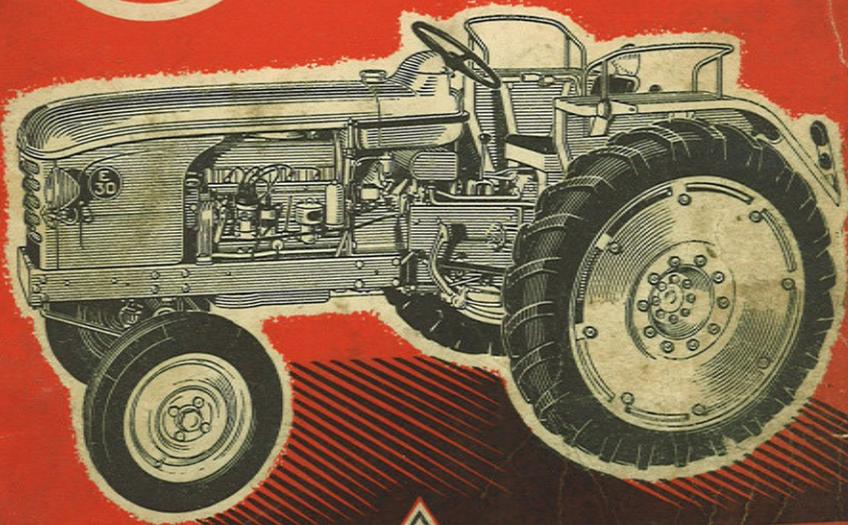


**E
30**

TRACTEUR TYPE R. 3050



**GUIDE d'UTILISATION
et d'ENTRETIEN**

N. E. 726

RENAULT
REGIE NATIONALE

RÉGIE NATIONALE DES USINES

RENAULT

R. C. SEINE 55-B-8.620 — N° D'ENTREPRISE 261 75012 9001

BILLANCOURT (SEINE)

TÉL. : MOL. 52-00 - INTER : MOL. 26-00

ADRESSE TÉLÉGR. : RENOFR-PARIS

TÉLEX-PARIS : 20.094 - 20.095

GUIDE D'UTILISATION
ET D'ENTRETIEN

**TRACTEUR
AGRICOLE
" E 30 "**

TYPE R 3050

N. E. 726

OCTOBRE 1956

Monsieur...

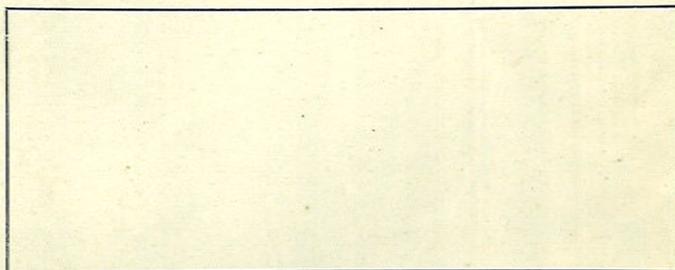
Nous vous remercions d'avoir arrêté votre choix sur le tracteur **RENAULT E 30**, type R. 3 050, lequel sera pour vous un précieux serviteur.

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'indiquer la façon de l'entretenir au mieux pour assurer son parfait fonctionnement.

Si vous avez besoin de renseignements complémentaires ou des services 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...



a) MOTEUR.

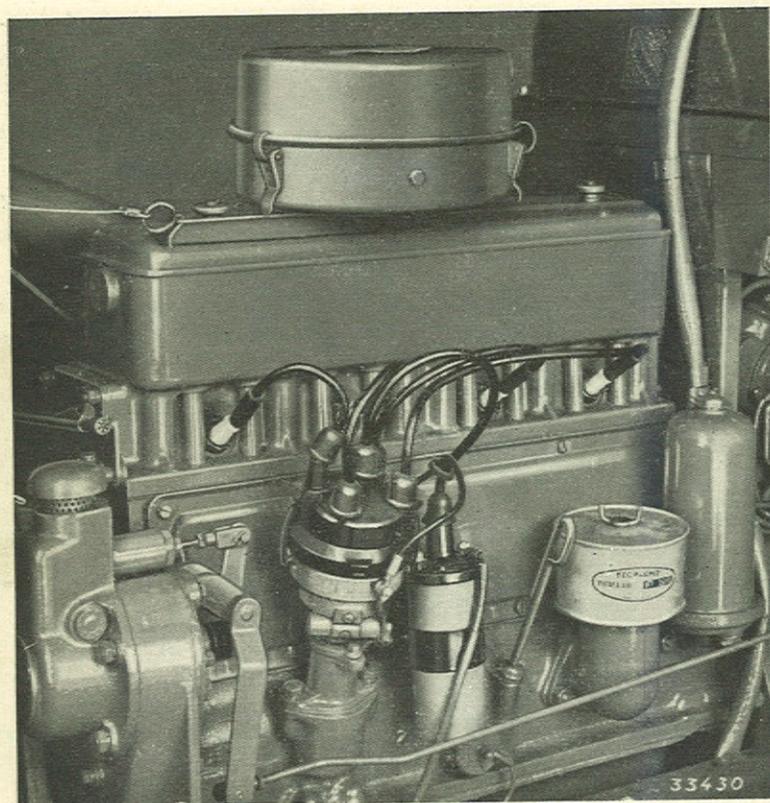


Figure 1. — Vue latérale gauche du moteur.

La notice N. E. 727 se trouvant dans la pochette qui vous a été remise à la livraison du tracteur, vous renseigne sur les caractéristiques du moteur "2 litres" qui équipe votre tracteur, et vous sera un guide précieux pour son utilisation et son entretien.

b) TRACTEUR.

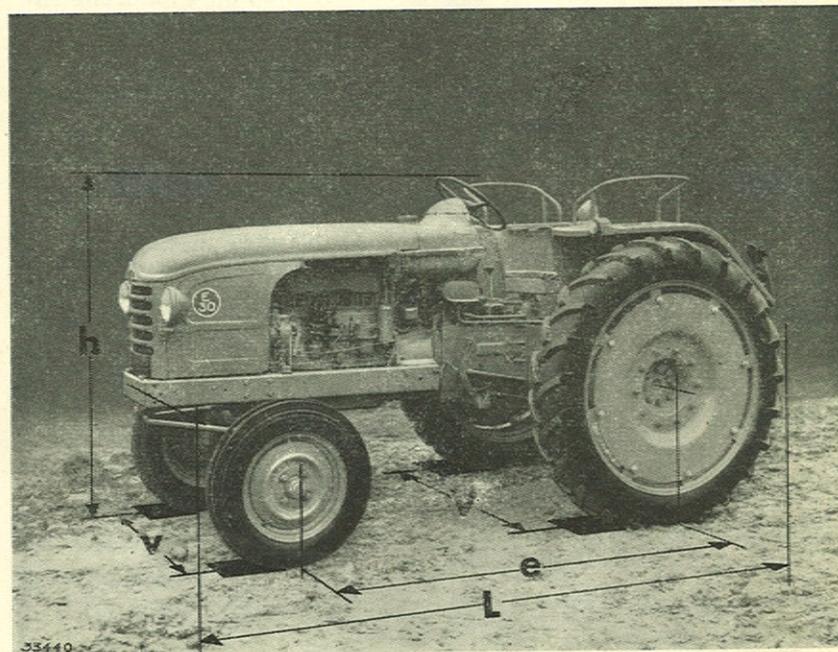


Figure 2. — Tracteur (Généralités).

e : Empattement (suivant pneus) =	1,762 ou 1,772 m	v : Voie avant :	Normal : 1,2 à 1,9 m
L : Longueur :		Vigneron : 0,8 à 1,18 m	
Avec pare-chocs et attele-	3,546 m	V : Voie arrière :	Normal : 1,214 à 2,01 m
lage		Vigneron : 0,769 à 1,237 m	
Sans pare-chocs ni attele-	3,06 m		
lage			
		h : Hauteur hors-tout : 1,523 à 1,64 m.	
		(suivant pneus)	

CARACTÉRISTIQUES

Embrayage	Monodisque ou bidisque fonctionnant à sec
Changement de vitesse	1 ^{re} , 2 ^e , 3 ^e , 4 ^e , marche AR. à baladeurs, 5 ^e et 6 ^e synchronisées
Nombre de vitesses	6 en marche avant 1 en marche arrière

Rapport des vitesses	Vitesses approximatives à 1700 tr/mn Couple conique 7 × 51 Couple droit 10 × 46 avec pneus montés en série		
	Pneus 9 × 24	Pneus 9 × 36	
	1 ^{re} vitesse	4,1	2,3 km/h
2 ^e vitesse	2,64	3,5 km/h	4,6 km/h
3 ^e vitesse	1,83	5,1 km/h	6,6 km/h
4 ^e vitesse	1,31	7,1 km/h	9,2 km/h
5 ^e vitesse	0,84	11,2 km/h	14,4 km/h
6 ^e vitesse	0,51	18,4 km/h	23,8 km/h
Marche AR. ...	2,62	3,5 km/h	4,6 km/h

Différentiel et couple conique :

Couple conique	7 × 51
Couple droit	10 × 46
Démultiplication totale	33, 51

Arbres de roue arrière A plateau, avec blocage
par crabotage à rap-
pel automatique

Freins :

Frein de marche	A mâchoires internes, tambour de 203,2 mm sur différentiel
Frein d'immobilisation	Par cliquet, maintenant les pédales en posi- tion de serrage

CARACTÉRISTIQUES

	Roues	Pneumatiques	Pressions de gonflement en kg/cm ²	
AV. {	Normal .. déport 45 - 55	4.00 E × 16 5.50 × 16 ou 140 × 40 5.50 × 16 AT	1,75	
				Vigneron .. déport 20 - 30
AR. {	Normal ..	W 8 × 36	9 × 36	Terrain mou 0,7
		W 10 × 28*	10 × 28*	
	Vigneron }	W 10 × 36*	11 × 28*	Terrain dur 1,1 à 1,4
		W 8 × 24 W 10 × 28*	12 × 28* 11 × 36* 9 × 24 10 × 28*	

Direction A vis globique et galet

Empattement :

Normal	1,762 ou 1,772 m (selon pneumatiques)
Vigneron	1,762 m

Voie avant variable :

Normal	1,2 à 1,9 m
Vigneron	0,8 à 1,18 m

Voie arrière variable :

Normal avec pneus 9 × 36 et 11 × 36	1,214 à 2,01 m
Normal avec pneus : 10 × 28 ; 11 × 28 ; 12 × 28	1,2 à 1,8 m
Vigneron avec pneus : 9 × 24 ; 10 × 28	0,769 à 1,237 m 0,855 à 1,249 m

Longueur hors tout (avec pare-chocs
et barreau d'attelage) 3,546 m

* Sur demande seulement.

CARACTÉRISTIQUES

Largeur hors tout (suivant pneus) :	
Normal	1,452 à 2,311 m
Vigneron	1,007 à 1,530 m
Hauteur hors tout (suivant pneus) :	
Normal	1,546 à 1,64 m
Vigneron	1,454 à 1,523 m
Diamètre extérieur de braquage (sans freinage) :	
Normal	} Voie mini : 7 m Voie maxi : 7,7 m
Vigneron	
Poids :	
— Sans relevage, attelage traîné, embrayage simple, sans accessoires ni alourdissement	1 316 kg
— Avec relevage, attelage 3 points, embrayage double, pare-chocs avant gueusé, masses arrière, pneus arrière 9×36 lestés à l'eau	2 069 kg
Poids total maxi autorisé (tracteur et remorque traînée) :	
Normal	6 575 à 8 675 kg
Vigneron	5 150 à 6 550 kg
Attelage :	
Tracteur sans relevage	Traîné, réglable verticalement et horizontalement
Tracteur avec relevage	3 points ou universel
Crochet de remorque	Réglable en hauteur
Effort de traction maxi au crochet (pneus 9×36)	1 800 kg
Prise de force arrière	Arbre à 6 cannelures 1" 3/8
Hauteur au-dessus du sol (suivant pneus) :	
Normal	0,745 à 0,862 m
Vigneron	0,676 à 0,745 m
Vitesse de rotation (régime moteur 1 700 tr/mn)	580,5 tr/mn

CARACTÉRISTIQUES

Prise de force inférieure	Pour boîtier de barre de coupe portée latérale
Boîtier de commande de barre de coupe (régime moteur 1 700 tr/mn)	1 133 tr/mn
Relevage hydraulique	Par pompe et vérin
Pompe :	
Pression	140 kg/cm ²
Débit à 1 580 tr/mn	12 litres
Vérin :	
Alésage	63,5 mm
Course	155 mm
Effort maxi au bras de relevage	4 tonnes
Équipement électrique	6 volts
Équipement moteur	Voir N. E. 727
Régulateur de tension	DUCELLIER, type RG 6 - D 3 - SP 57
Batterie froide	90/105 Ah
Phares (feux de croisement et feux de route)	2 à l'avant
Lanternes (feux de position)	2 sur les ailes
Feu arrière	1
Phare arrière	1 sur aile AR. droite (sur demande)
Avertisseur	1 à trompe

CAPACITÉS

Carter moteur (huile)	Maxi : 7 litres Mini : 4 litres
Système de refroidissement (eau) ...	10 litres
Carter de mécanisme (huile) :	
Sans boîtier de barre de coupe ..	20 litres
Avec boîtier de barre de coupe ..	22 litres
Direction (huile)	0,33 litre
Réservoir du relevage et carter arrière (huile)	14 litres
Poulie (huile)	0,8 litre
Réservoir à combustible (essence) ..	40 litres
Filtre à air (huile)	0,6 litre

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

ÉQUIPEMENT

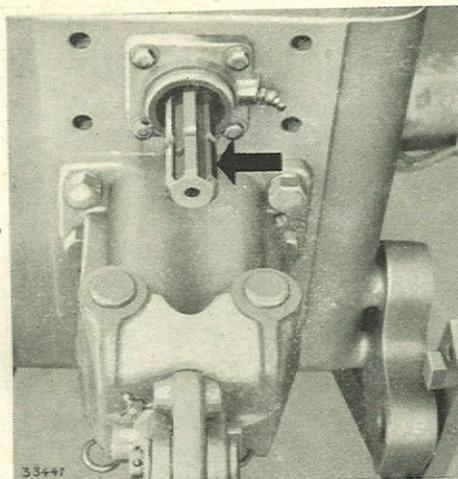


Figure 3. — Prise de force arrière.

La prise de force arrière est commandée par un levier placé à droite du mécanisme.

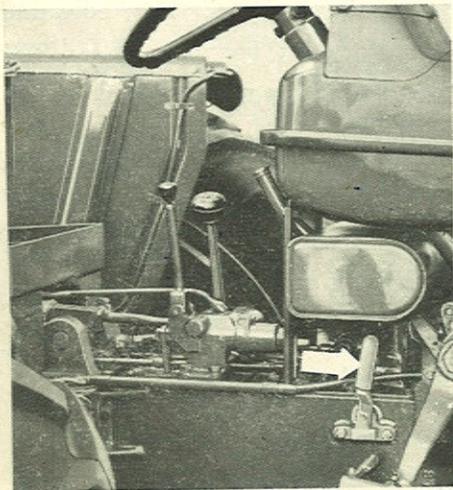


Figure 4. — Levier de commande.

La poulie de battage se monte à l'arrière du tracteur, sur la prise de force, à droite ou à gauche.

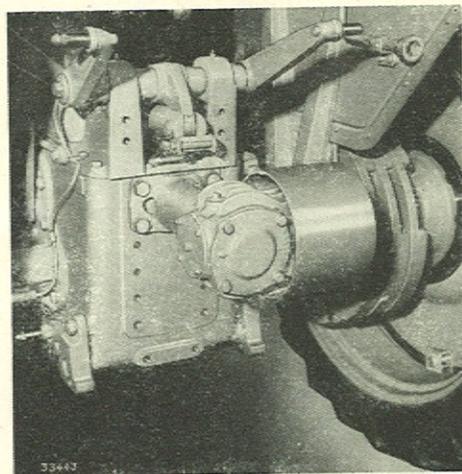


Figure 5. — Poulie de battage.

La boîte de vitesses peut recevoir à sa partie inférieure un boîtier de commande de barre de coupe ; dans ce cas, le crabotage de cet outil est dans le boîtier, il est commandé par une tringlerie et un levier situé à droite du mécanisme.

NOTA. — Le tracteur peut comporter un embrayage à double effet qui facilite le débouillage.

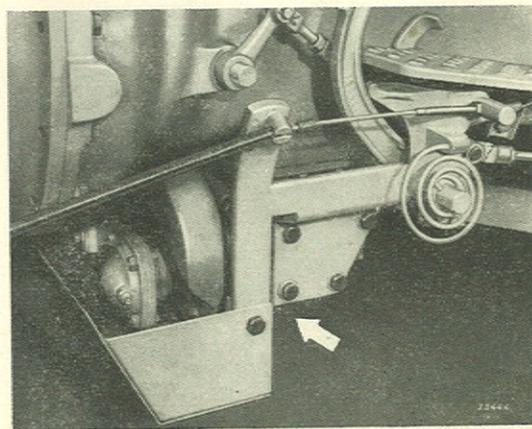


Figure 6. — Barre de coupe.

Pour le labour ou le remorquage dans des terrains glissants, afin d'augmenter l'adhérence, des masses d'alourdissement se fixent avec une grande facilité sur les trompettes des roues arrière (masses constituées par deux demi-couronnes).

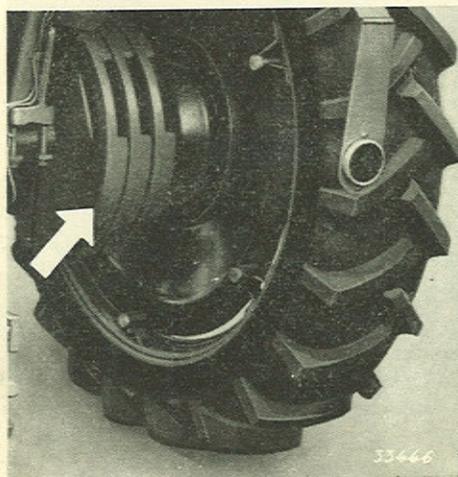


Figure 7. — Masses d'alourdissement arrière.

Afin d'éviter le cabrage dans les travaux lourds, des masses d'alourdissement sont prévues à l'avant derrière le pare-chocs (gueuses).

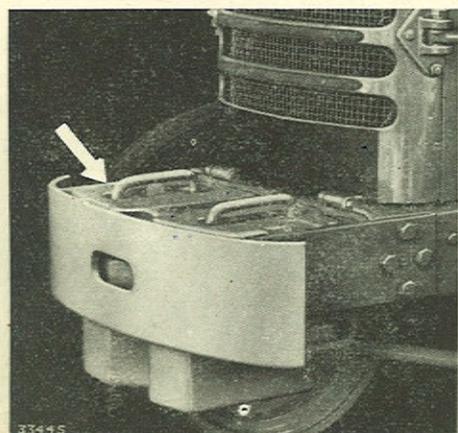


Figure 8. — Masses d'alourdissement avant.

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 du levier situé à gauche du siège. Ce levier étant à rappel automatique en position décrabotée, le maintenir pendant la durée de l'opération.

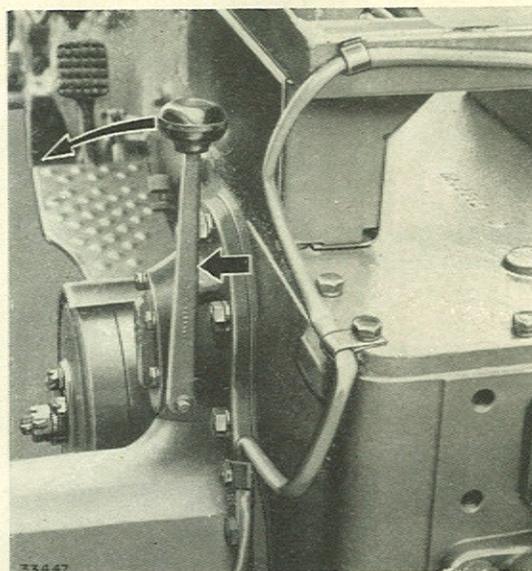


Figure 9. — Blocage du différentiel.

Jumelage des pneus arrière : Afin de compenser la perte d'adhérence sur terrain très friable, ou très gras, ou pour diminuer la pression au sol dans les travaux superficiels, il est prévu de jumeler les pneus arrière dans les dimensions 10×28 et 11×28.

Il est impératif de limiter dans ce cas le poids total sur l'arrière à 2 000 kg (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.

OUTILS

Tout une gamme d'outils a été spécialement étudiée pour rendre encore plus efficace le travail des tracteurs RENAULT.

Ils permettent d'effectuer, dans les meilleures conditions, tous les travaux que nécessite une exploitation agricole mécanisée, sans oublier les transports.

Parmi les 50 outils et machines qui ont été retenus, après des essais prolongés, il en est que nous considérons comme indispensables : c'est l'équipement de base :

Figure 10.

**Charrue à soc trainée,
bisoc et trisoc (Renault-Epsa).**

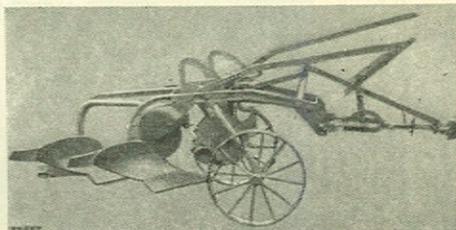


Figure 11.

**Charrue à soc portée,
simple, monosoc et bisoc
(Renault-Kirpy).**

**Existe en attelage
« Universel » ou « 3 points ».**

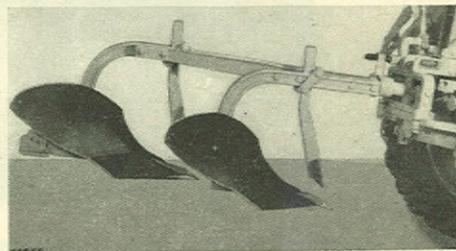


Figure 12.

**Charrue à disques
semi-portée, 2 et 3 disques
(Renault-Epsa).**

**Existe en attelage
« Universel » ou « 3 points ».**

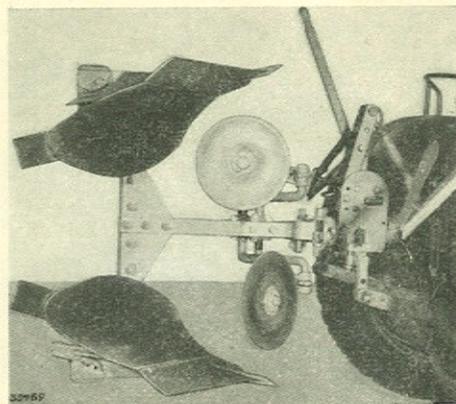
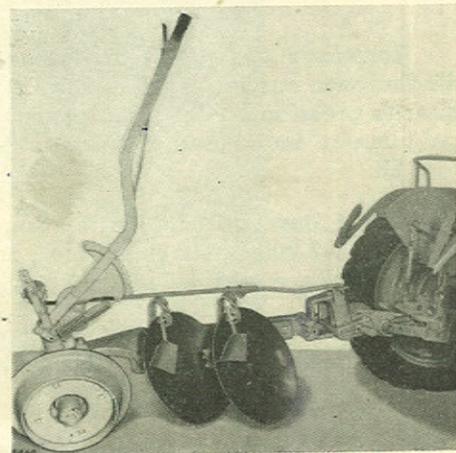


Figure 13.

**Charrue à soc portée
réversible monosoc et bisoc
(Renault-Huard
et Renault-Kirpy).**

**Existe en attelage
« Universel » ou « 3 points ».**

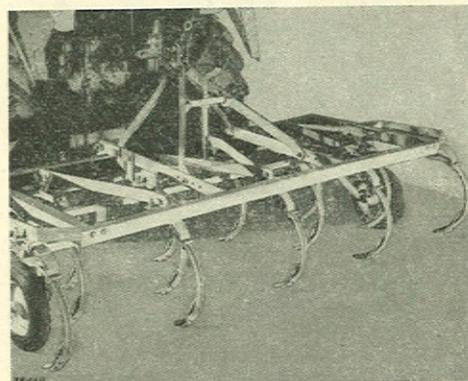


Figure 14.

**Cultivateur porté
à dents rigides, 9 et 11 dents
(Renault-Garnier).**

**Existe en attelage
« Universel » ou « 3 points ».**

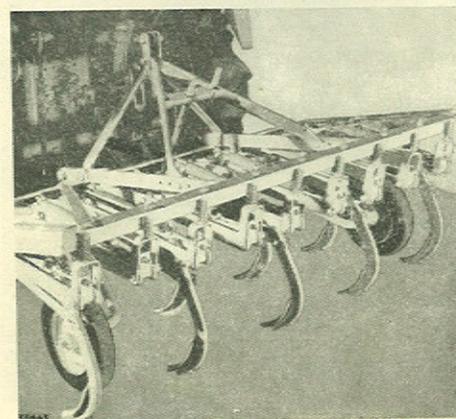


Figure 15.

**Cultivateur porté
à dents souples,
9, 11 et 13 dents
(Renault-Garnier).**
**Existe en attelage
« Universel » ou « 3 points ».**

Figure 16.

Déchaumeuse portée,
5, 6 et 7 disques
(Renault-Nadler).
Existe en attelage
« Universel » et « 3 points ».

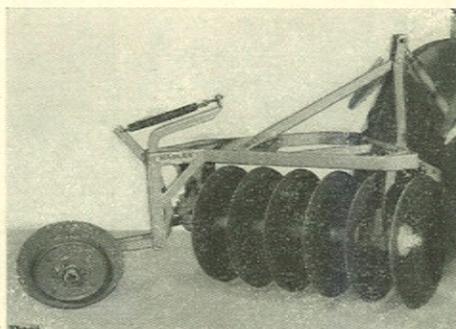


Figure 17.

Faucheuse à barres portées,
1,52, 1,67 et 1,80 m
à relevages hydraulique
et à main,
avec sécurité automatique.
(Renault-Kuhn).

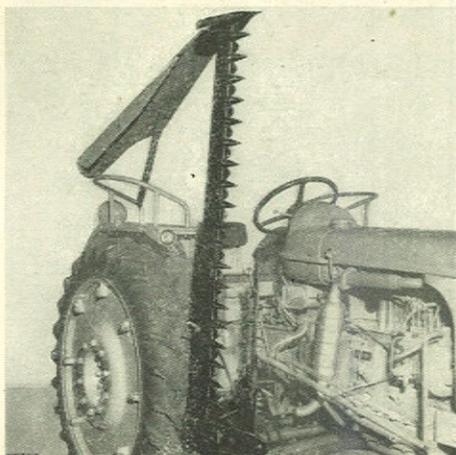
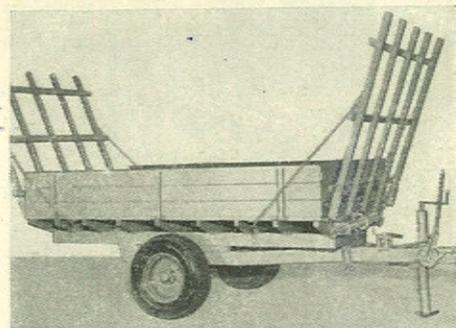


Figure 18.

Remorque semi-portée
3,5 t et 4,5 t
attelage « Universel » ou
crochet de remorque
(Renault-Garnier).



Afin de recevoir ces outils, les tracteurs RENAULT peuvent être équipés de :

L'attelage "Traîné". — Pour les tracteurs sans relevage hydraulique, il a été prévu un attelage traîné avec barre flottante.

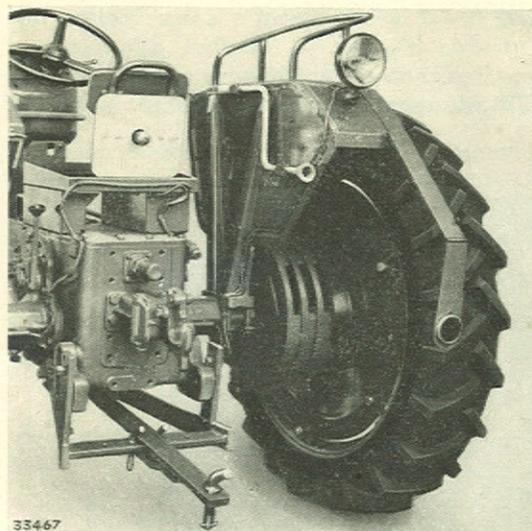


Figure 19. — Attelage traîné.

L'attelage "3 points". — Il comprend : deux bielles de traction à rotules, un troisième point pris sur le couvercle de pont arrière avec bielle télescopique de poussée, deux tirants de relevage reliés aux bras du relevage hydraulique, deux chaînes de débattement, une traverse d'attelage et deux tirants de triangulation pour les outils traînés.

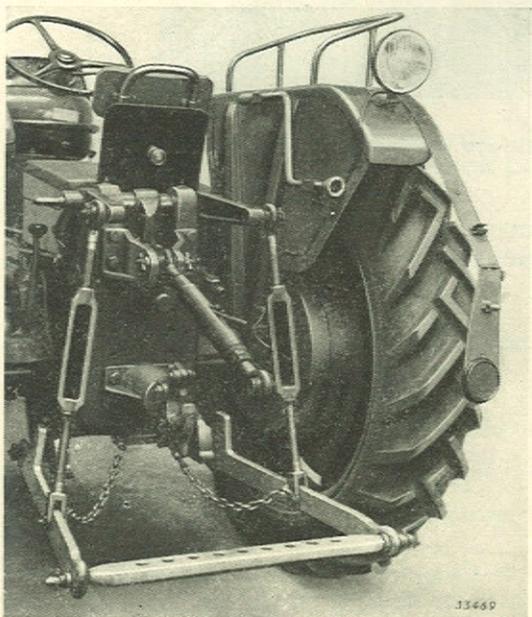


Figure 20. — Attelage "3 points".

L'attelage "Universel". — Il comprend : deux bielles de traction, barre ronde, traverse d'attelage, crochet dynamométrique, tirants de relevage (ceux-ci reliés aux bras du relevage hydraulique) barreau d'attelage se déplaçant sur un secteur, pour les outils traînés.

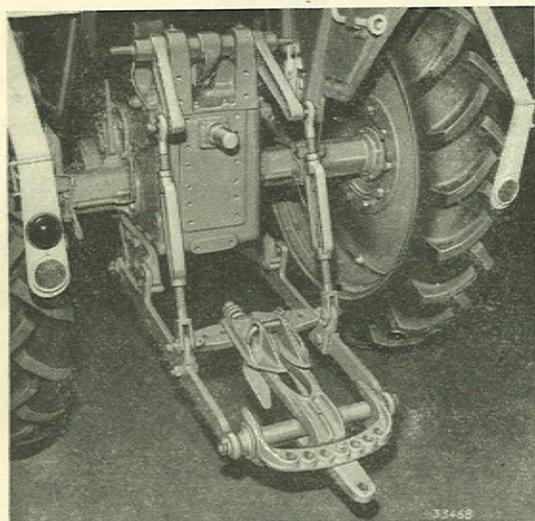


Figure 21. — Attelage "Universel" (position basse).

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

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, c'est la distance qui sépare, au sol, le milieu des pneus avant (voir fig. 2).

La voie arrière, c'est la distance qui sépare, le milieu des pneus arrière (voir fig. 2).

PRÉCAUTIONS A 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. Réunir l'outillage nécessaire (cric, clés, cales, etc.).
4. Débloquer les écrous de roue.
5. Mettre sur cales l'essieu dont on veut modifier la voie.

Pour le changement de la voie arrière, bien caler les roues avant.

ATTENTION !... les roues arrière lestées à l'eau sont lourdes (plus de 200 kg) ; ne les couchez pas sur le sol, appuyez-les sur un mur et calez-les avec soin.

Afin d'éviter toute fausse manœuvre, il importe de bien choisir la voie.

Pour le labour, avec les roues dans le sillon, utilisez :

Tracteur normal :	}	A l'avant, une voie de 1,20 m.
		A l'arrière, une voie de 1,30 m.
Tracteur étroit : (pneus 10×28)	}	A l'avant, une voie de 1,08 m.
		A l'arrière, une voie de 1,25 m.

Pour la vigne. — Afin de conserver au tracteur son maximum de stabilité, choisissez 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.

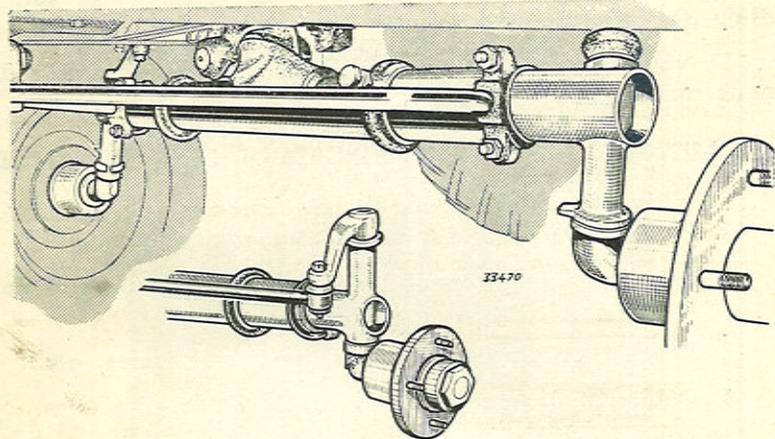


Figure 22. — Réglage de la voie avant.

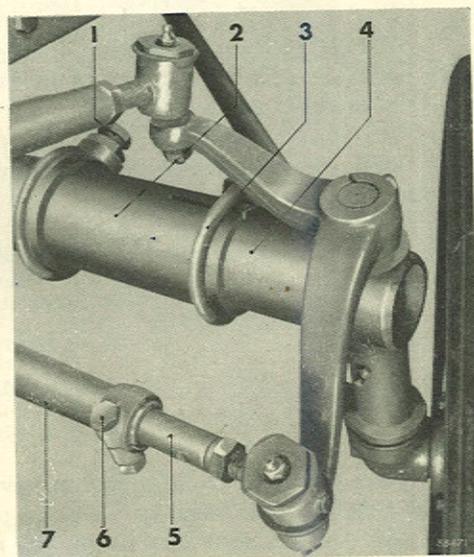


Figure 23.

Détail du réglage.

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

Pour changer de voie (fig. 23) :

Mettez l'essieu avant sur cales, les cales sont placées sous le tube central (2).

Retirez le boulon-clavette (6) de la bielle de connexion.

Retirez le boulon de positionnement (1) sur tube central et desserrez les écrous de la bride.

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

Revissez et bloquez le boulon de positionnement. Resserrez les écrous de la bride. Remettez en place le boulon-clavette de la bielle de connexion.

Retournez la roue si la voie choisie comporte cette opération.

NOTA. — Sur les tracteurs normaux, n'utilisez les voies Maxi, avec voie retournée que pour les travaux superficiels.

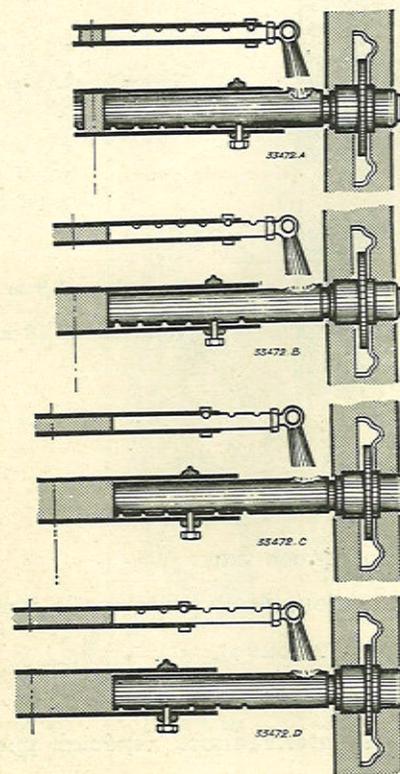


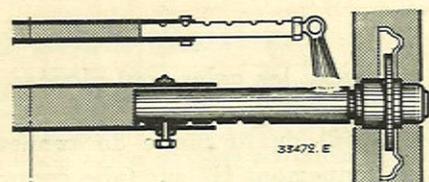
Figure 24. — Voies avant.

V { Normal : 1,2 m
Vigneron : 0,8 m

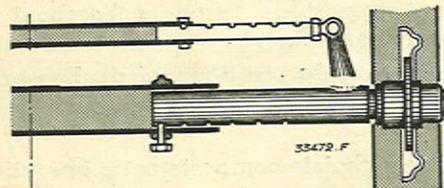
V { Normal : 1,3 m
Vigneron : 0,9 m

V { Normal : 1,4 m
Vigneron : 1 m

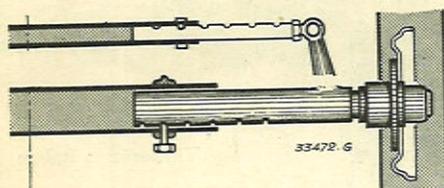
V { Normal : 1,5 m
Vigneron : 1,08 m



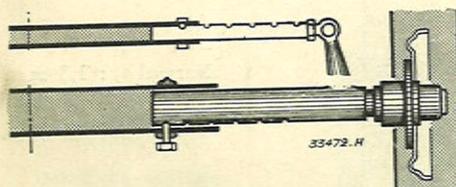
V Normal : 1,6 m



V Normal : 1,7 m



V Normal : 1,8 m



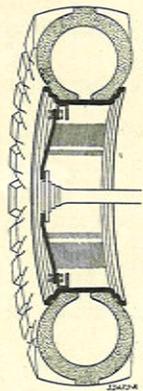
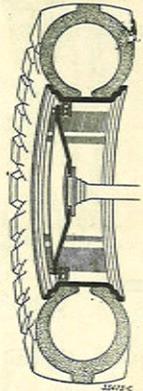
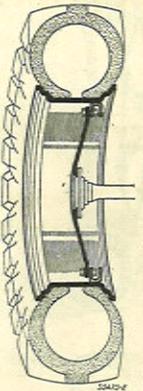
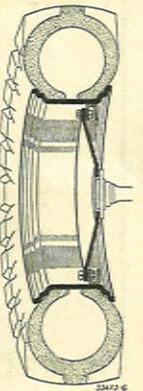
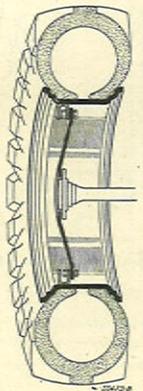
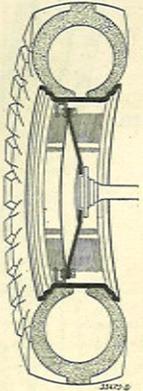
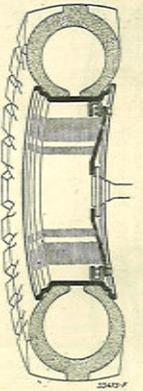
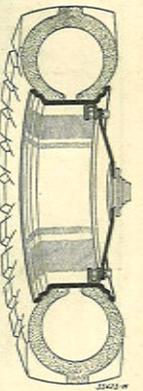
V { Normal : 1,9 m
Vigneron : 1,18 m

VOIE ARRIÈRE VARIABLE.

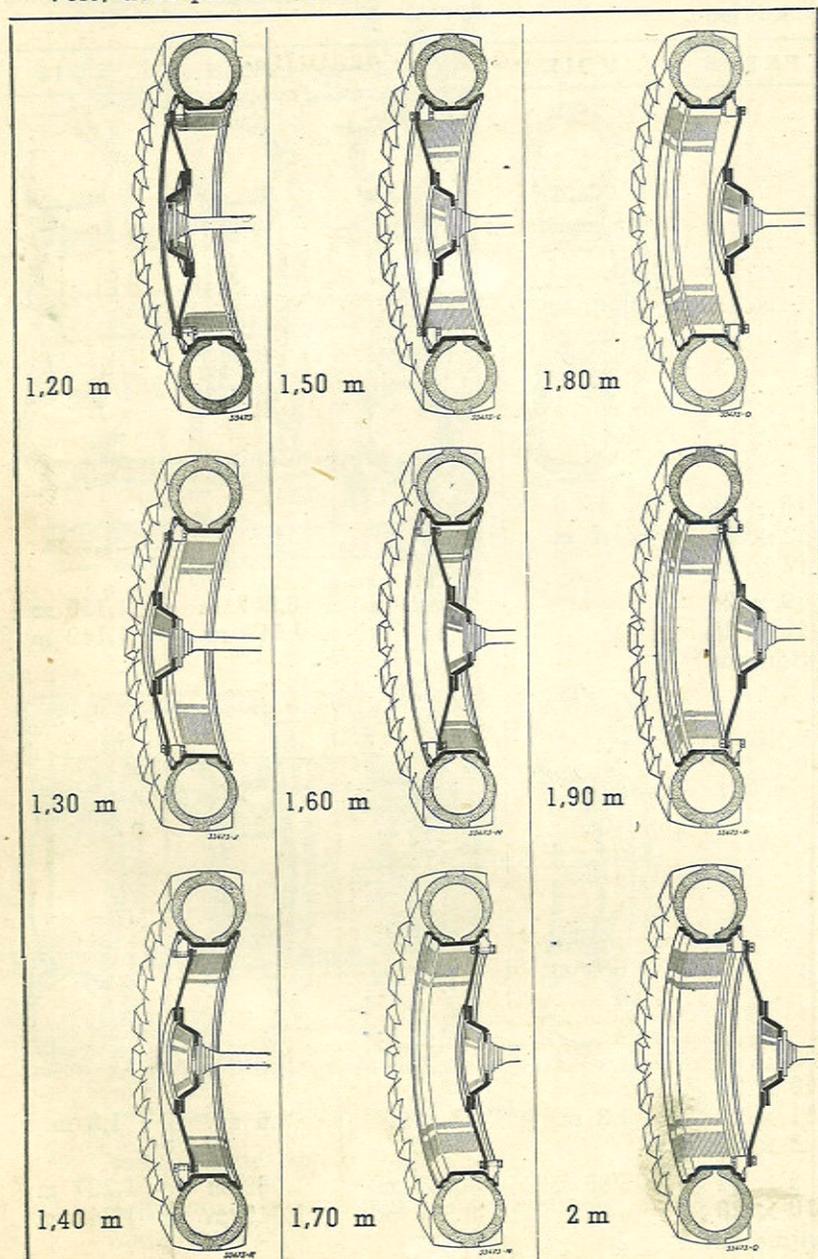
Les différentes voies sont obtenues par :

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

Ci-dessous (fig. 25), les montages correspondant aux voies possibles :

PNEUS	VOIE	VOIE	VOIE	VOIE
				
10 × 28 11 × 28 12 × 28	1,2 m	1,4 m	1,5 m	1,7 m
9 × 24 10 × 28 (vigneron)		0,835 m 0,855 m	0,967 m 0,949 m	1,135 m 1,149 m
				
10 × 28 11 × 28 12 × 28	1,3 m	1,5 m	1,6 m	1,8 m
9 × 24 10 × 28 (vigneron)	0,769 m	0,937 m 0,955 m	1,069 m 1,049 m	1,237 m 1,249 m

Voie, avec pneus 9×36 et 11×36 et voile intermédiaire.



RELEVAGE HYDRAULIQUE

Il comprend les organes suivants :

1. Pompe à engrenages.
2. Réservoir en charge.
3. Distributeur.
4. Prise de pression auxiliaire.
5. Vérin simple effet.
6. Tige de commande de déverrouillage.
7. Chambre d'huile indépendante dans le carter de pont arrière.
8. Crépine.

Tous ces organes sont disposés comme l'indique la figure ci-dessous :

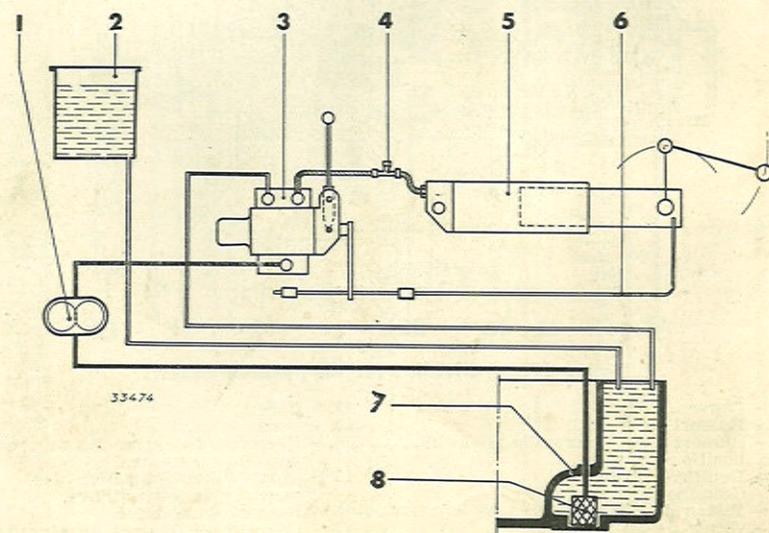


Figure 26. — Schéma du relevage hydraulique.

FONCTIONNEMENT.

1° Position neutre.

Sur la figure ci-dessous, le distributeur est représenté en position neutre ou position "d'arrêt". L'huile contenue dans le vérin est séparée du reste du circuit, le vérin est donc immobilisé.

L'huile venant de la pompe passe dans le distributeur par le trou (A), la gorge (12), la gorge (13) et passe au réservoir par le trou (R), cette circulation se fait donc pratiquement à pression nulle.

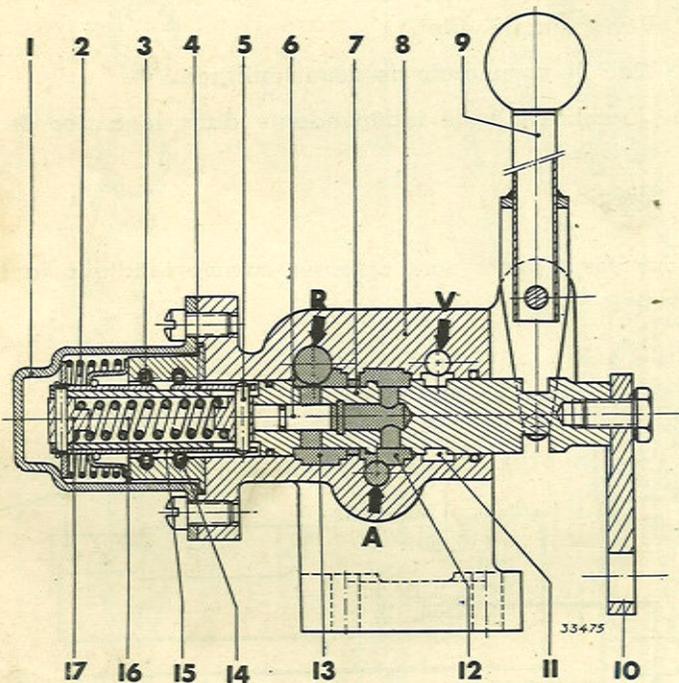


Figure 27. — Distributeur en position neutre.

- | | |
|--|--|
| 1. - Couvercle. | 12. - Gorge. |
| 2. - Ressort de rappel. | 13. - Gorge. |
| 3. - Ressort de verrouillage pour position montée. | 14. - Ressort de verrouillage pour position descendante. |
| 4. - Douille. | 15. - Gorge d'immobilisation des ressorts de verrouillage. |
| 5. - Goupille. | 16. - Ressort de sécurité. |
| 6. - Piston de sécurité. | 17. - Coupelle du ressort de sécurité. |
| 7. - Tiroir de distribution. | A. - Arrivée d'huile |
| 8. - Corps de distributeur. | R. - Retour au réservoir. |
| 9. - Levier de commande. | V. - Départ vers le vérin. |
| 10. - Barrette de déverrouillage. | |
| 11. - Gorge. | |

2° Position montée.

Le levier de commande (9) tiré vers l'arrière, déplace le tiroir vers l'avant ; l'ensemble est immobilisé quand le ressort de verrouillage (3) est engagé dans la gorge (15). A cette position, l'huile venant de la pompe passe de la gorge (12) à la gorge (11) pour partir au vérin par le trou (V). Le vérin déplace les instruments et, en même temps, entraîne la tige de déverrouillage jusqu'au moment où la butée réglable vient agir sur la barrette (10), ramenant le tiroir à la position "arrêt".

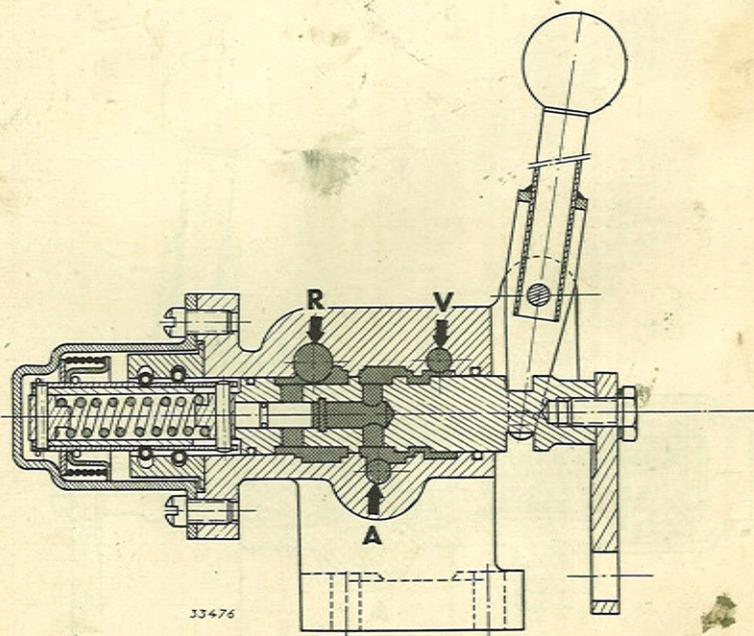


Figure 28. — Distributeur en position montée.

3° Position descente.

Le levier de commande (9) poussé vers l'avant, déplace le tiroir vers l'arrière, l'ensemble est immobilisé quand le ressort (14) est engagé dans la gorge (15). A cette position, l'huile venant de la pompe passe de la gorge (12) à la gorge (13) pour aller au réservoir par le trou (R). L'huile contenue dans le vérin est chassée de la gorge (11) aux gorges (12) et (13) et part au réservoir par le trou (R).

Les instruments descendent sous l'action de leur propre poids, jusqu'au moment où la butée réglable de la tige de déverrouillage, agit sur la barrette (10) ramenant le tiroir, stoppant ainsi la descente.

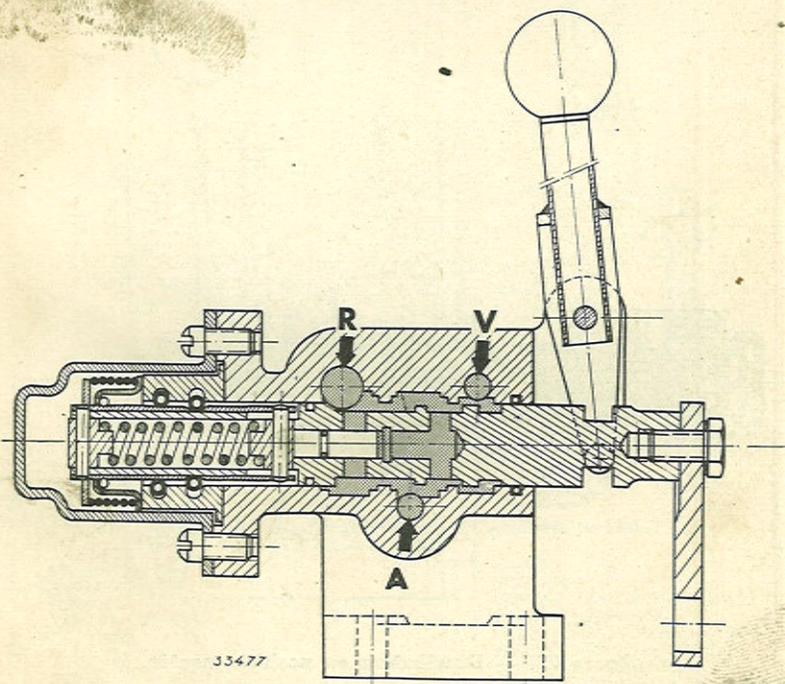


Figure 29. — Distributeur en position descente.

Clapet de sécurité.

Si, pendant le relevage, le vérin rencontre une résistance trop élevée, un dispositif de sécurité remet le tiroir à la position arrêt.

Ce dispositif se met en action dès que la pression dépasse la pression d'utilisation maximum prévue (140 kg/cm²).

Cette pression, agissant sur le piston (6), entraîne le déplacement de la douille (4), qui est solidaire de la coupelle de sécurité par l'intermédiaire de la goupille (5). Ce déplacement provoque la remise en place du ressort circulaire (3) dans sa gorge, le tiroir n'étant plus verrouillé est ramené en position "arrêt" par le ressort (2).

UTILISATION

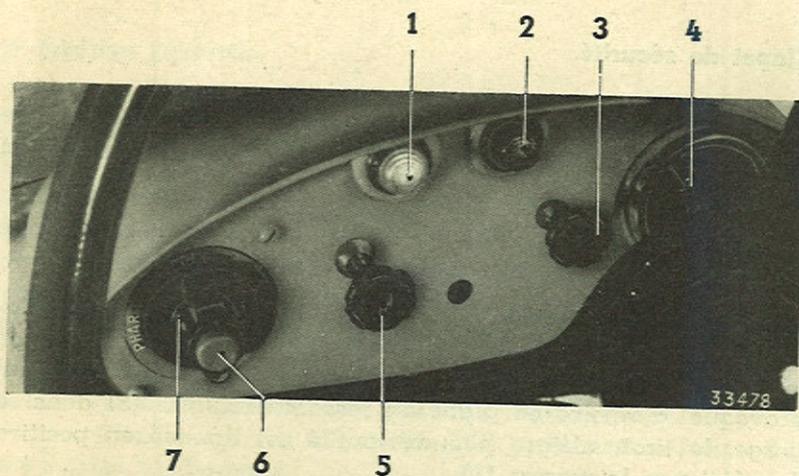


Figure 30. — Planche de bord.

1. - Feu témoin de pression d'huile.
2. - Feu témoin de charge.
3. - Contacteur de phare arrière (sur demande).
4. - Thermomètre de température de l'eau.
5. - Contacteur d'allumage.
6. - Avertisseur.
7. - Éclairage.

Vérification et opérations préliminaires à effectuer avant la mise en route :

- Niveau de l'eau.
- Niveau de l'huile (au départ, il doit approcher le repère "MAXI" de la jauge. Ne dépassez pas ce repère, un niveau supérieur provoquerait un encrassement anormal du moteur).
- Quantité de combustible.
- Gonflement des pneus (voir "Caractéristiques").
- Robinet de combustible ouvert.
- Levier de changement de vitesse au point mort.
- Manette des gaz ramenée vers l'arrière.

UTILISATION

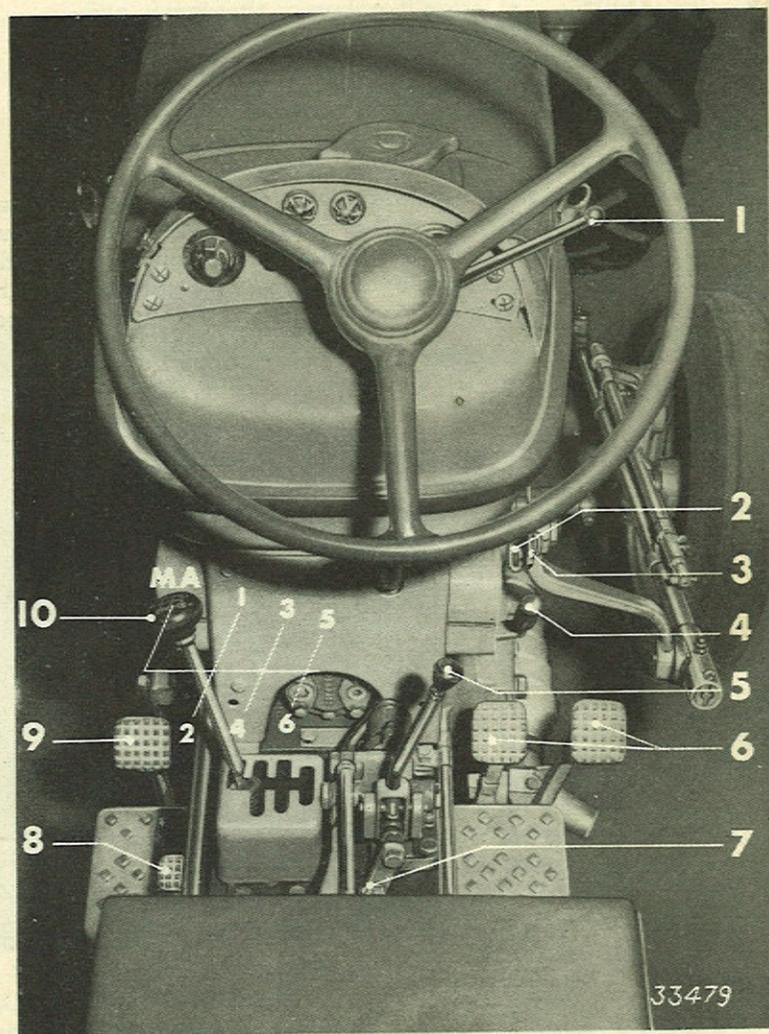


Figure 31. — Commandes.

- | | |
|--|---|
| 1. - Manette de commande d'accélérateur. | 6. - Pédales de frein (indépendantes ou jumelées). |
| 2. - Tirette de commande de démarreur. | 7. - Butée réglable (limiteur de course du relevage). |
| 3. - Tirette de commande de starter. | 8. - Pédale de blocage de frein (parcage). |
| 4. - Levier de crabotage, de prise de force. | 9. - Pédale de débrayage. |
| 5. - Levier de commande de relevage. | 10. - Levier de changement de vitesse. |

NOTA. — Sur les modèles récents une pédale d'accélérateur est prévue, à droite du carter de mécanisme.

MISE EN MARCHÉ DU MOTEUR.

Poussez la tirette de starter.

- Tirez le contacteur "Allumage".
- Tirez la commande de démarreur.

Ménagez vos accumulateurs ne tirez pas sur la commande plus de 5 secondes consécutives ; si le moteur n'est pas parti, attendez environ 10 secondes avant de solliciter à nouveau le démarreur. Si après plusieurs essais le moteur n'est pas parti, en rechercher la cause.

En aucun cas, le tracteur ne doit être utilisé avec le starter en circuit.

MISE EN ROUTE DU TRACTEUR.

Elle s'effectue comme sur un véhicule ordinaire.

Desserrez le frein de parcage (en appuyant sur les pédales, on libère le cliquet de blocage).

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 (en général 3° ou 4°).

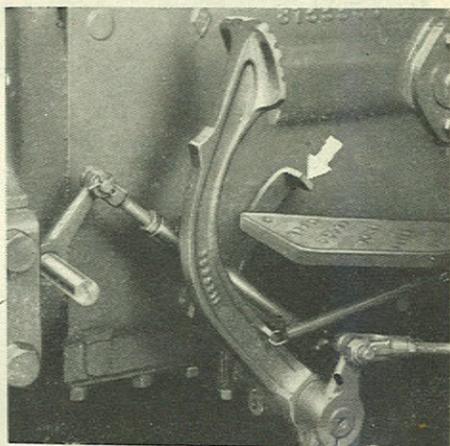


Figure 32. — Cliquet de blocage.

Sur route, le problème est différent il est préférable de démarrer en 4° et de ne passer les 5° et 6° vitesses qu'en marche, en opérant toujours sans brusquerie.

CONDUITE.

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

- Température de l'eau (80° C).

- Feu témoin de pression d'huile (s'il s'allume au rouge, arrêtez immédiatement ; reportez-vous au paragraphe "Incidents de fonctionnement" de la notice N. E. 727).
- Feu témoin de charge (en marche normale, si la lampe s'éclaire, vérifiez la courroie de dynamo ; si son état est normal, il y a présomption d'avarie à la dynamo ou au régulateur de tension ; si les accumulateurs sont bien chargés, vous pouvez terminer votre journée de travail sans inconvénient).

AUX CHAMPS, vous tournerez très court en appuyant sur la pédale qui commande le frein de la roue intérieure au virage.

SUR ROUTE, les deux pédales de frein doivent obligatoirement être accouplées.

Dans une descente, ne coupez jamais l'allumage.

Ne mettez jamais le levier de changement de vitesse au point mort.

Prenez une vitesse inférieure capable d'assurer un frein moteur efficace.

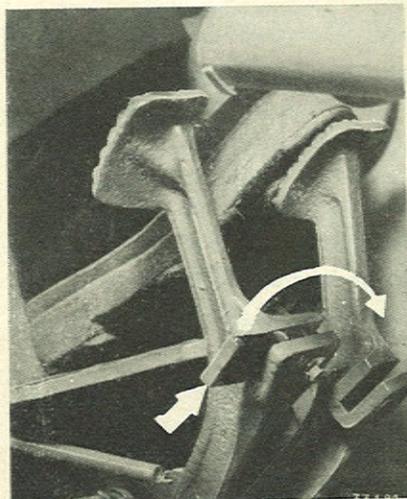


Figure 33.
Loquet d'accouplement
des pédales de frein.

ARRÊT DU TRACTEUR.

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

Serrez le frein d'immobilisation (appuyez sur les pédales de frein et enclenchez le cliquet de blocage en appuyant sur la petite pédale placée à gauche du mécanisme).

Lors d'un arrêt dans une forte pente, nous vous conseillons d'enclencher la première vitesse si vous êtes en montée, la marche arrière si vous êtes en descente.

Pour arrêter le moteur, il suffit de repousser le contacteur "Allumage".

Ce paragraphe est traité d'une façon plus complète dans la notice moteur N. E. 727.

Pour un arrêt de longue durée, fermez le robinet de combustible.

PAR TEMPS FROID.

Moteur - Voir notice spéciale N. E. 727.

Batterie - Ne laissez pas geler les accumulateurs :

- une batterie bien chargée gèle à $- 32^{\circ} \text{C}$;
- une batterie à demi-déchargée gèle à $- 20^{\circ} \text{C}$;
- une batterie "à plat" (densité de l'électrolyte 20° Baumé) gèle à $- 10^{\circ} \text{C}$.

Pneumatiques lestés à l'eau (voir page 36).

Les tracteurs sortent de nos Usines avec les pneus lestés à l'eau comportant toujours un mélange antigél qui garantit contre le gel jusqu'à $- 15^{\circ} \text{C}$.

En cas de crevaison, refaire le plein suivant les instructions données page 36.

QUELQUES RECOMMANDATIONS.

- N'utilisez pas la pédale de débrayage comme repose-pied.
- Tout bruit anormal doit être analysé immédiatement : arrêtez pour en diagnostiquer la cause, et remédiez-y sans retard.
- En cas de patinage important et prolongé des roues, malgré le blocage de différentiel (levier situé à gauche du siège), n'insistez pas, vous consommerez inutilement du carburant, et les pneus seraient vite détériorés.

— Dans les manœuvres, ne passez jamais de marche avant en marche arrière et inversement avant l'arrêt complet du tracteur.

— Sur route, pensez à votre sécurité. Il est obligatoire d'accoupler les pédales de frein à l'aide du loquet prévu à cet effet.

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 1,700 tr/mn.

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

MOTEUR {

- Une première vidange est à faire à 50 heures.
- Une deuxième vidange est à faire à 100 heures (voir la qualité d'huile à employer dans la notice Moteur N. E. 727).

MÉCANISME - Changez l'huile à 50 heures.

Après le rodage, observez les fréquences prévues au tableau de graissage. Ce dernier vous donne les qualités de lubrifiants homologués que nous préconisons pour chaque organe ; en les employant exclusivement, vous maintiendrez votre tracteur dans un parfait état de fonctionnement.

GONFLEMENT DES PNEUS A L'EAU

L'adhérence des pneus sur le sol en terrain gras, et par suite la puissance de traction, sont augmentées par le lestage du tracteur en gonflant les pneus à l'eau.

En cas de crevaison, le remplissage à l'eau peut s'effectuer partiellement ou à 100 %.

Nous recommandons le remplissage partiel aux 3/4 qui permet d'augmenter le poids tout en réservant une couche d'air compressible, ce qui a l'avantage de conserver l'élasticité du pneumatique et de pouvoir faire varier très facilement la pression dans les limites admissibles suivant l'état du terrain et les travaux à effectuer.

L'opération de remplissage, de même que toutes les vérifications de pression doivent toujours s'effectuer en ayant soin de mettre la valve en haut (voir fig. 34).

Pour le remplissage rationnel, il faut employer le raccord spécial muni d'un clapet d'évacuation d'air (voir fig. 34). Celui-ci se trouve dans la trousse d'outillage.

Pour le gonflage à l'eau avec le raccord spécial :

- 1° Soulager la roue.
- 2° Placer la valve en haut (fig. 34).
- 3° Retirer l'embout démontable de la valve.
- 4° Laisser s'échapper l'air pendant quelques secondes.
- 5° Visser sur la valve le raccord spécial.
- 6° Brancher le tube caoutchouc sur un réservoir en charge, dans lequel on aura préparé un mélange antigel.
Dans ce réservoir contenant 50 à 60 litres d'eau, verser doucement 23 à 30 kg de chlorure de calcium en agitant avec un bâton (verser le chlorure dans l'eau **et non l'eau sur le chlorure**).
- 7° Terminer le remplissage en branchant le tube caoutchouc sur une source d'eau sous-pression.
- 8° Effectuer périodiquement sur le clapet d'évacuation d'air, après arrêt momentané de l'eau, une pression du doigt.
- 9° Lorsque l'eau coulera par le clapet, le pneu sera rempli jusqu'au niveau de la valve.
- 10° Arrêter l'arrivée d'eau et dévisser le raccord.
- 11° Remettre en place l'embout démontable de la valve.

- 12° Terminer le gonflage à l'air jusqu'à 2 kg afin que le talon du pneu prenne bien sa place sur la jante, puis dégonflez légèrement jusqu'à obtenir la pression convenable. Vissez le bouchon de la valve.

Si vous avez à regonfler, la correction de pression peut se faire soit à l'eau, soit à l'air (avec la valve en haut).

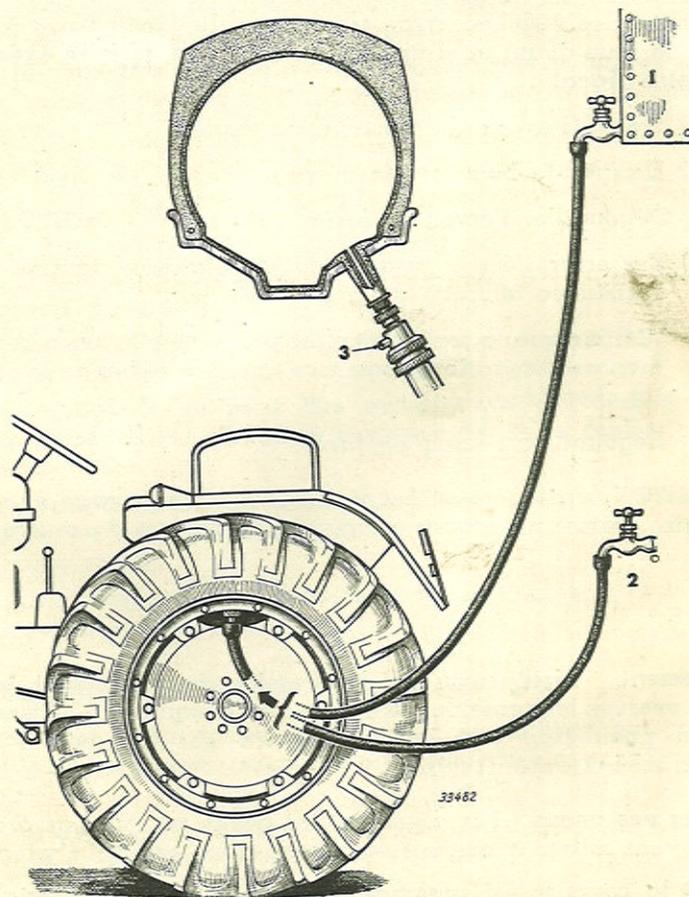


Figure 34. — Gonflage des pneus à l'eau.

- | | |
|--|-----------------------------------|
| 1. - Réservoir en charge
(mélange eau et chlorure). | 2. - Arrivée d'eau sous pression. |
| | 3. - Clapet d'évacuation d'air. |

ORGANES DE ROULEMENT.

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 notre Agent :**

- a) Mettre l'avant du tracteur sur cales.
- b) Enlever le bouchon de moyeu.
- c) Dégoupiller l'écrou de fusée.
- d) Resserrer l'écrou jusqu'à ce que la roue tourne sans résistance à droite ou à gauche.
- e) Vérifier que le jeu axial n'est pas sensible, sinon recommencer l'opération jusqu'à ce que l'on obtienne le résultat cherché.
- f) Regoupiller l'écrou de fusée.

ATTENTION, un léger jeu est préférable à un serrage exagéré qui pourrait provoquer en marche la rupture du roulement.

PNEUS.

Gonflement - Vérifiez souvent la pression de gonflement, et ne conservez les pressions extrêmes que lorsqu'il y a nécessité : un pneu trop peu gonflé glissera sur la jante (valve arrachée, jante déchirée).

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

Si la coupure est profonde, confiez 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 des rayons du soleil.

Au garage, si vos pneus portent des traces d'huile, essuyez-les soigneusement.

En cas de non utilisation prolongée, mettez le tracteur sur cales. Au besoin, démontez et talquez les pneus.

Montage et démontage - Ne montez un pneu neuf que sur une jante en bon état, talquez l'intérieur de l'enveloppe, gonflez jusqu'à 2 kg, puis ramenez 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 ait ni fente ni pointe à l'intérieur du pneu.

DIRECTION.

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

Toutes les 400 heures, vérifier le jeu 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 vivement recommandé de le confier à notre Agent.

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

Le réglage se fait : l'essieu avant sur cales et la bielle de direction désaccouplée.

1. Réglage des roulements de la vis globique.

Démonter le couvercle inférieur et enlever les cales de réglage nécessaires pour obtenir une rotation sans jeu, mais douce.

Si un dur est constaté, c'est que l'on a retiré trop de cales ou que la direction est mal alignée.

2. Alignement de la direction.

Corriger l'alignement en desserrant suffisamment les boulons du support pour permettre à la direction de se déplacer, puis rebloquer les boulons.

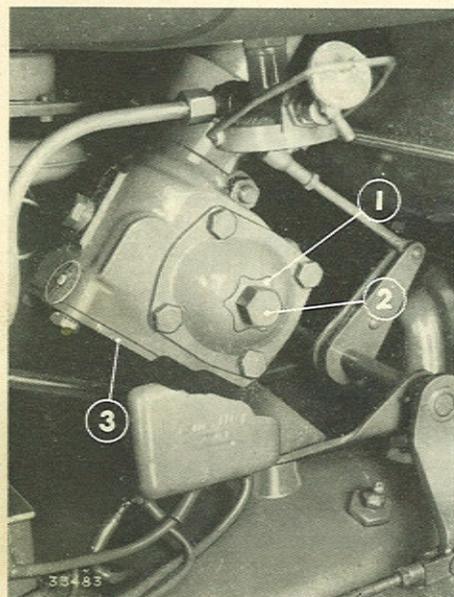


Figure 35. — Direction.

- 1. - Frein de la vis de réglage.
- 2. - Contre-écrou de vis de réglage.
- 3. - Plaque de fermeture inférieure.

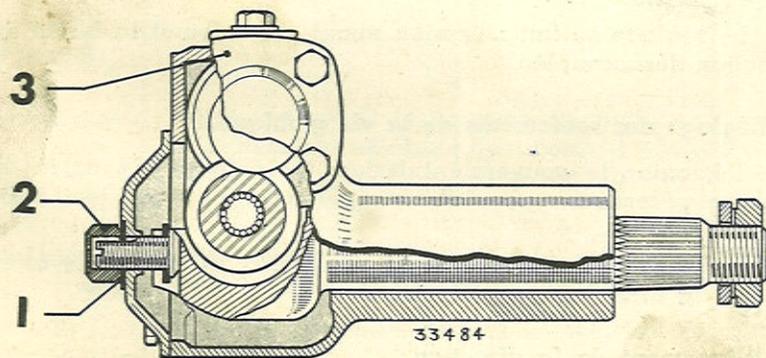


Figure 36. — Direction (coupe).

3. Réglage de l'engrènement vis globique-galet.

Le volant étant en direction " ligne droite " (milieu de sa rotation totale) :

- Enlever le contre-écrou borgne et le frein d'arrêt de la vis de réglage de l'arbre porte-galet.
 - Tourner la vis de réglage " sens d'horloge " pour obtenir un engrènement sans jeu de la vis et du galet.
 - Tourner le volant à gauche jusqu'à ce que l'on sente un jeu au levier de direction et revenir doucement en arrière jusqu'à ce que le jeu disparaisse ; faire un repère sur le volant.
 - Procéder de la même façon en braquant le volant à droite et faire à nouveau un repère sur le volant.
- L'espacement entre les deux repères doit être compris entre 1/2 tour et 1 tour 1/4.
- La détermination de cette zone sans jeu nécessite d'agir sur la vis de réglage par étapes successives.
- Mettre en place le frein d'arrêt et le maintenir pour bloquer modérément le contre-écrou.

ATTENTION - Un léger jeu est préférable à un serrage exagéré des roulements ou à un engrènement trop serré du galet.

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 timonerie.**
- Mettre la roue à régler sur cale.
 - Tourner le carré de réglage " sens inverse d'horloge " jusqu'à ce que le tambour ne puisse plus tourner.
 - Desserrer le frein en tournant le carré de réglage " sens d'horloge ", du nombre de crans nécessaire pour que le tambour tourne librement (1 à 2 crans environ).

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.

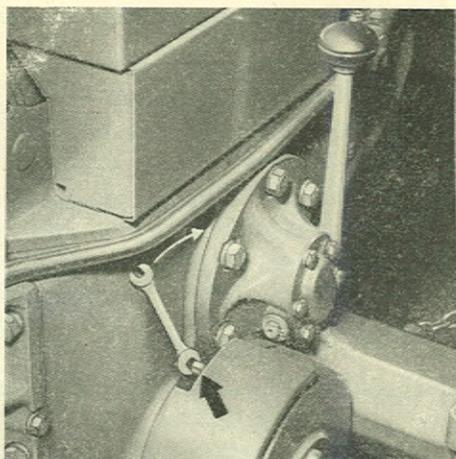


Figure 37. — Réglage des freins.

DÉBRAYAGE.

La pédale de débrayage doit parcourir environ 2 cm avant d'agir. Cette distance réglable, appelée garde, est une sécurité contre l'usure rapide de la butée d'embrayage.

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

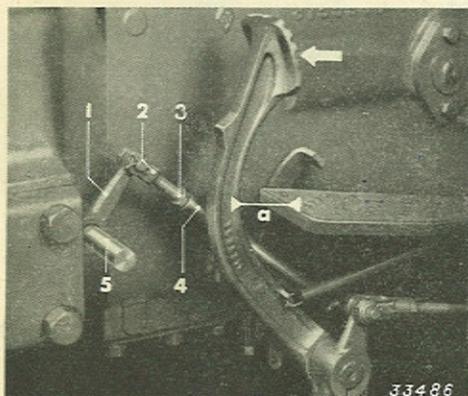


Figure 38.

Réglage de la pédale de débrayage.

1. - Levier de commande de débrayage.
2. - Chape de réglage.
3. - Écrou de blocage.
4. - Bielle de commande de débrayage.
5. - Axe de fourchette de débrayage.

a = 2 cm.

RÉGLAGE.

Pour régler, débloquez l'écrou (3), désaccouplez la chape de réglage (2).

Si la garde est exagérée, dévissez la chape de quelques tours, si, au contraire, la garde est trop faible, vissez la chape de quelques tours.

Réaccouplez la chape pour vérifier le réglage.

BATTERIE.

Les départs, même à froid, seront faciles si vos accumulateurs sont bien entretenus.

Toutes les 50 heures, avec une jauge en bois, vérifiez 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.

Vérifiez également le serrage des cosses.

Tous les ans, retirez les cosses et, avec une toile émeri fine, nettoyez 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 entraîner correctement le démarreur, il est donc recommandé de déposer la batterie et de la mettre dans un local chauffé. Pour déposer la batterie, commencez par débrancher la borne —, pour éviter tout court-circuit. Au remontage de la batterie, observez les signes marqués sur les bornes ; la borne — doit être reliée au châssis.

PHARES.

Remplacement d'une lampe.

Retirez la porte de phare et le globe optique en dévissant la vis de fermeture à la partie inférieure de la porte. La lampe navette (feu de position) tenue entre deux lames flexibles est facile à changer.

Pour changer la lampe " phare - code ", sortir le support en lui imprimant une légère rotation " sens inverse d'horloge ". Au remontage de la lampe, observer l'indication " haut " portée sur le culot.

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

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

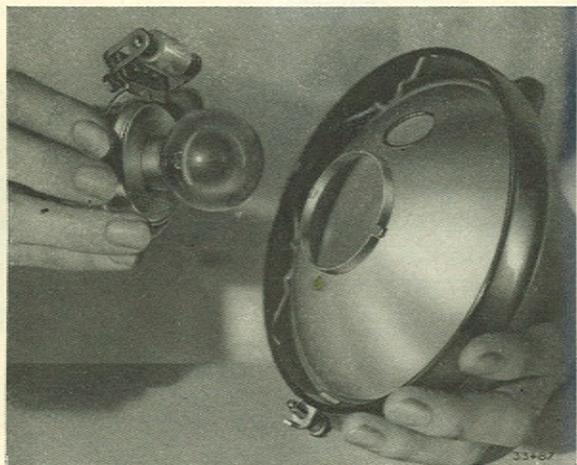


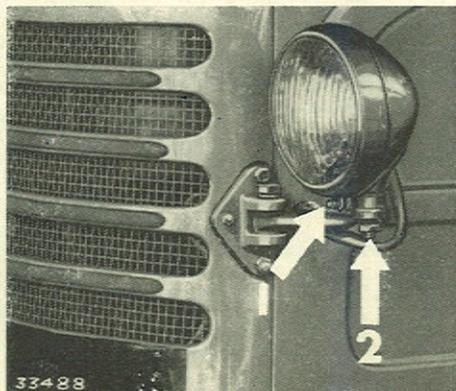
Figure 39. — Changement de lampe.

Figure 40.

Réglage de l'orientation du phare.

- 1 - Vis de fermeture.
- 2 - Écrou de blocage de la rotule.

Effectuer ce réglage en faisant varier l'inclinaison et l'orientation du projecteur à l'aide du support à rotule.



LAMPES (Caractéristiques)

Feux de route et phare arrière (sur demande)	Lampe " phare-code " 6 volts, 36 watts 2 plots, 3 ergots, jaune lisse
Feux de position (lanternes) et feu arrière	Lampe " navette " 6 volts, 4 watts 10 x 39.
Éclaireur plaque de police	Lampe ballon Ø 19 6 volts, 4 watts 1 plot, 2 ergots
Lampes témoin Tableau de bord	Lampe " Mignonnette " Ø 11 6 volts, 1,5 watt

Réglage - Vérifier le réglage des phares (à effectuer après chaque changement de lampe) :

- a) Placer le tracteur sur un sol plat de façon que son avant soit en face et à 10 mètres d'un mur ou d'un obstacle perpendiculaire au sol.
- b) Vérifier, en se plaçant devant la glace du projecteur à régler, que ses stries, s'il y en a, sont perpendiculaires au sol et non inclinées vers la droite ou la gauche.
- c) Mesurer la hauteur du centre de la glace au sol.
- d) Allumer l'éclairage code du projecteur, masquer un projecteur pour régler l'autre.

Mesurer la hauteur au-dessus du sol, à partir de laquelle le mur ou l'obstacle cesse d'être éclairé. Cette hauteur doit être inférieure à celle du centre de la glace d'une quantité comprise entre 10 cm au moins et 15 cm au plus. En outre, la coupure doit être parallèle au sol.

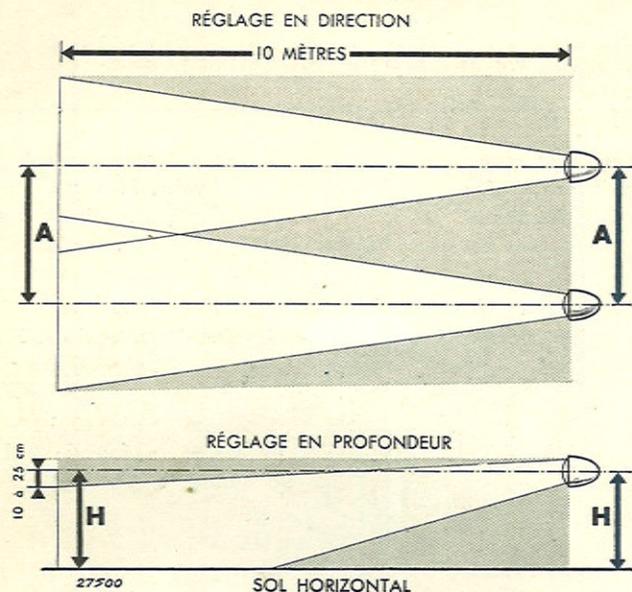


Figure 41. — Réglage des phares.

OUTILLAGE.

Pour recevoir l'outillage nécessaire à tous les petits réglages d'entretien, un coffre à outils est prévu sous le siège du conducteur.

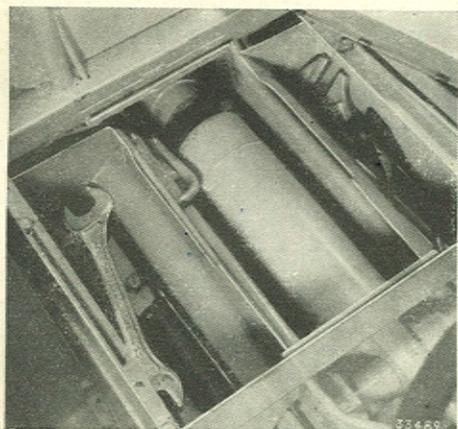


Figure 42. — Coffre à outils.

Le mouvement du moteur est transmis aux roues arrière en passant par l'embrayage, la boîte de vitesses, le différentiel et les arbres de roue.

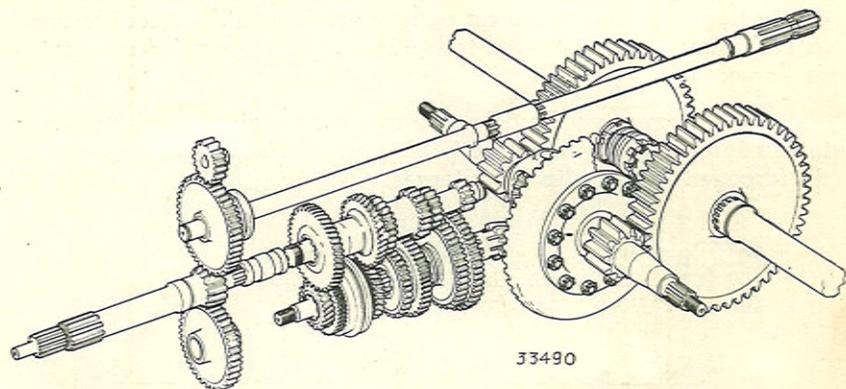


Figure 43. — Mécanisme.

EMBRAYAGE.

Il fonctionne à sec et peut être à simple effet ou à double effet.

L'embrayage à simple effet (fig. 44) est à un seul disque. Ce disque, revêtu sur ses deux faces d'une garniture rivée est monté sur un moyeu cannelé de l'arbre d'embrayage, relié par un manchon à l'arbre primaire de la boîte.

Le disque est pressé entre le volant du moteur et un contre-plateau en fonte, par l'action de ressorts prenant appui sur un couvercle en tôle fixé sur le volant.

Le contre-plateau solidaire du volant (en rotation) peut s'en éloigner par l'action de leviers disposés radialement et commandés par un ensemble : butée à billes, coulisseau, fourchette reliés par des renvois à la pédale de débrayage.

L'embrayage à double effet (fig. 45) comporte deux disques montés à cannelures sur deux arbres coaxiaux, les deux disques sont séparés par un plateau intermédiaire qui subit l'effort de ressorts montés sur colonnettes.

Lorsqu'on appuie sur la pédale de débrayage à peu près à mi-course, la boîte de vitesses n'est plus entraînée, les leviers poussés par la butée annulent l'effet des ressorts du contre-plateau, mais la prise de mouvement est toujours commandée, c'est ce qui permet un débouillage rapide sans ramener le levier de changement de vitesse au point mort, lorsqu'on travaille avec la barre faucheuse ou avec tout autre outil entraîné par la prise de force.

En débrayant à fond le contre-plateau entraîne le plateau intermédiaire et le mouvement n'est plus transmis ni aux prises de force, ni à la boîte de vitesses.

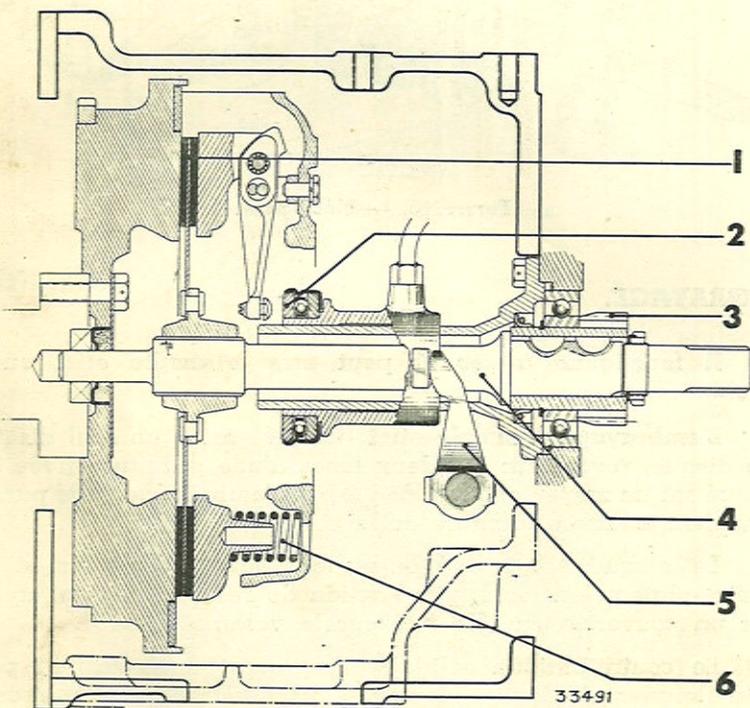


Figure 44. — Embrayage monodisque.

- | | |
|--|------------------------------|
| 1. - Disque d'embrayage. | 4. - Arbre d'embrayage. |
| 2. - Butée à billes. | 5. - Fourchette d'embrayage. |
| 3. - Pignon d'entraînement pour la prise de force. | 6. - Ressort d'embrayage. |

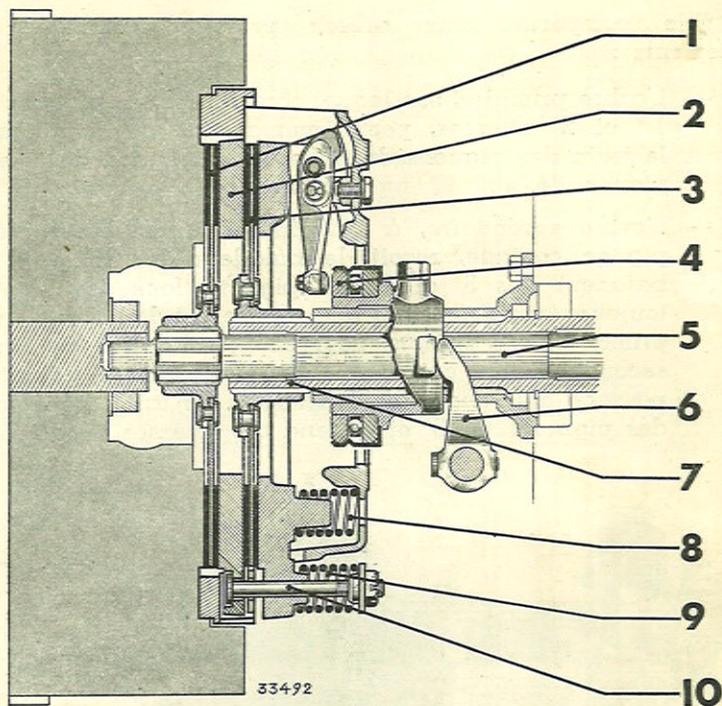


Figure 45. — Embrayage bidisque.

- | | |
|---|--|
| 1. - Disque d'embrayage de la boîte de vitesses. | 6. - Fourchette. |
| 2. - Plateau intermédiaire. | 7. - Arbre d'embrayage de la prise de force. |
| 3. - Disque d'embrayage de l'arbre de prise de force. | 8. - Ressort d'embrayage. |
| 4. - Butée à billes. | 9. - Ressort d'embrayage. |
| 5. - Arbre d'embrayage de la boîte de vitesses. | 10. - Colonnnette. |

BOITE DE VITESSES.

La boîte de vitesses permet, par le déplacement du levier de changement de vitesse, soit d'interrompre la transmission du mouvement au pont arrière (point mort), soit de transmettre le mouvement en passant par des couples de pignons ayant des rapports différents, soit d'inverser le mouvement (marche arrière).

Elle comporte deux arbres principaux montés sur roulements :

- L'arbre primaire, sur lequel sont taillés les pignons des 1^{re} et 2^e vitesses, porte, emmanchés par cannelures, le train des pignons des 3^e et 4^e, le pignon de 5^e et le pignon de 6^e.
- L'arbre secondaire, à l'extrémité duquel est taillé le pignon conique, reçoit, le baladeur des 1^{re} et 2^e, le baladeur des 3^e et 4^e, les pignons fous des 5^e et 6^e toujours en prise avec leurs correspondants de l'arbre primaire ; ces pignons deviennent solidaires de l'arbre secondaire par crabotage. Un synchronesh permet le passage aisé des 5^e et 6^e vitesses. La taille hélicoïdale des pignons des 5^e et 6^e rend ces vitesses silencieuses.

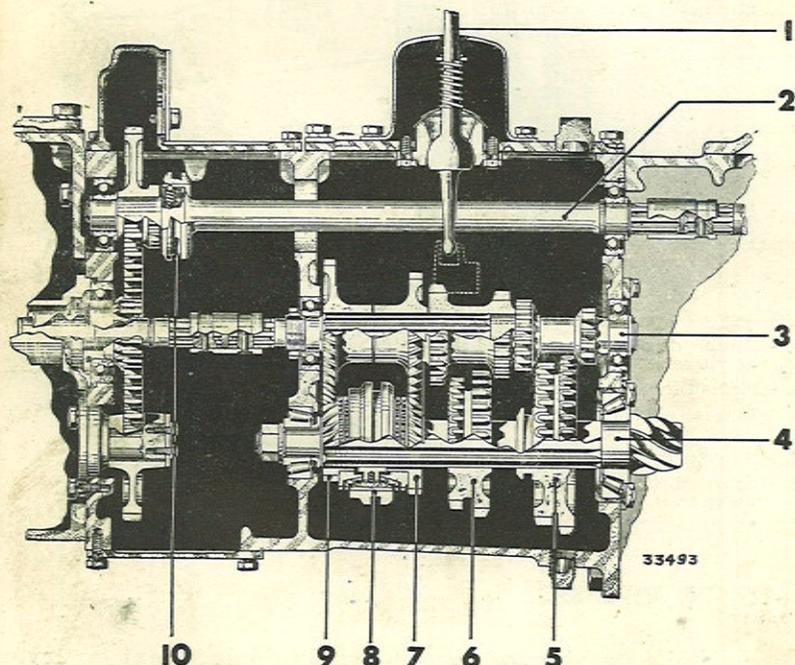


Figure 46. — Boîte de vitesses (coupe longitudinale).

- | | |
|---|--|
| 1. - Levier de changement de vitesse. | 6. - Baladeur des 3 ^e et 4 ^e vitesses. |
| 2. - Arbre de prise de force. | 7. - Pignon fou de 5 ^e vitesse. |
| 3. - Arbre primaire. | 8. - Synchronesh. |
| 4. - Arbre secondaire. | 9. - Pignon fou de 6 ^e vitesse. |
| 5. - Baladeur des 1 ^{re} et 2 ^e vitesses. | 10. - Crabot de l'arbre de prise de force. |

- L'arbre de marche arrière porte un train de pignons baladeurs bagués qui, lorsqu'il est utilisé, reçoit son mouvement du pignon de 3^e de l'arbre primaire et le transmet au pignon de 1^{re} de l'arbre secondaire.
- Les baladeurs et le synchronesh sont déplacés par des fourchettes commandées par le levier de changement vitesse.

DIFFÉRENTIEL ET PONT ARRIÈRE

Le pont arrière est à double démultiplication (couple conique et couple droit) (fig. 47). Un dispositif permet de craboter les deux arbres de roue pour annuler l'effet du différentiel.

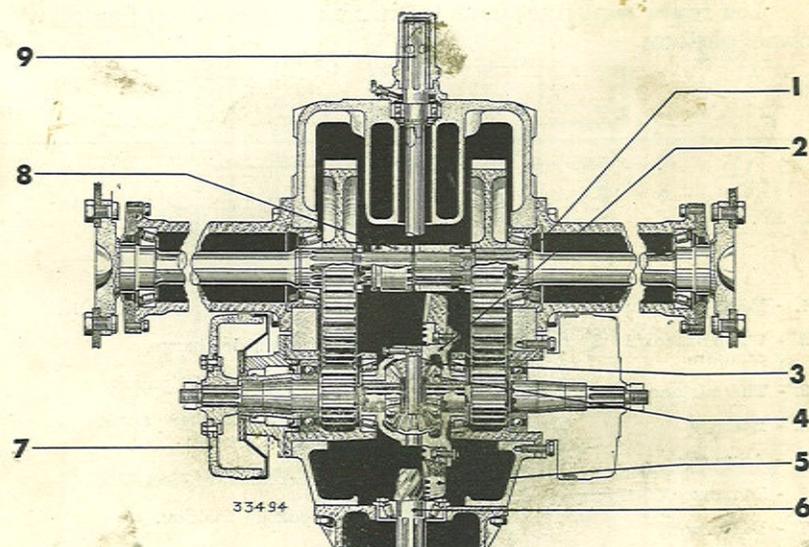


Figure 47. — Pont arrière (coupe longitudinale).

- | | |
|--------------------------------|--|
| 1. - Arbre de roue. | 6. - Arbre secondaire de boîte de vitesses formant pignon conique. |
| 2. - Boîtier de différentiel. | 7. - Tambour de frein. |
| 3. - Satellite. | 8. - Crabot des arbres de roue. |
| 4. - Planétaire. | 9. - Prise de force arrière. |
| 5. - Couronne de différentiel. | |

Le différentiel reçoit son mouvement de la boîte de vitesses par le pignon conique de l'arbre secondaire qui engrène avec une couronne fixée sur le boîtier de différentiel; ce dernier tourne sur deux roulements à rouleaux coniques logés dans deux paliers portés par le carter de pont arrière.

À l'intérieur du boîtier un axe porte deux pignons satellites qui engrènent avec deux pignons planétaires à l'intérieur desquels s'emmanchent par cannelures deux arbres formant pignons de couple droit; à l'extrémité de chacun des arbres est bloqué le tambour de frein.

Les trompettes de roue sont fixées de part et d'autre du carter de pont arrière. Chaque arbre de roue tourne sur deux roulements à rouleaux coniques supportés par une trompette.

À l'intérieur du carter, chaque arbre de roue porte un crabot sur cannelures. Le déplacement du crabot mobile permet de rendre solidaires les deux arbres de roue.

Les roues sont fixées sur les arbres de roue dont l'extrémité forme plateau.

Figure 48. — Schéma d'installation électrique.

- | | |
|---|---|
| 1. - Feux de route et de croisement. | 13. - Témoin de pression d'huile. |
| 2. - Plaque-raccord 2 bornes sous calandre. | 14. - Témoin de charge. |
| 3. - Thermistance (eau). | 15. - Contacteur d'allumage. |
| 4. - Batterie. | 16. - Contacteur phare arrière (sur demande). |
| 5. - Allumeur. | 17. - Thermomètre électrique. |
| 6. - Dynamo. | 18. - Feux de position. |
| 7. - Démarreur. | 19. - Éclaireur de plaque de police. |
| 8. - Mano-contact. | 20. - Phare arrière (sur demande). |
| 9. - Bobine d'allumage. | 21. - Feu arrière. |
| 10. - Avertisseur urbain. | 22. - Plaque-raccord arrière 2 bornes. |
| 11. - Régulateur de tension. | 23. - Prise de remorque. |
| 12. - Commutateur " Comav ". | |

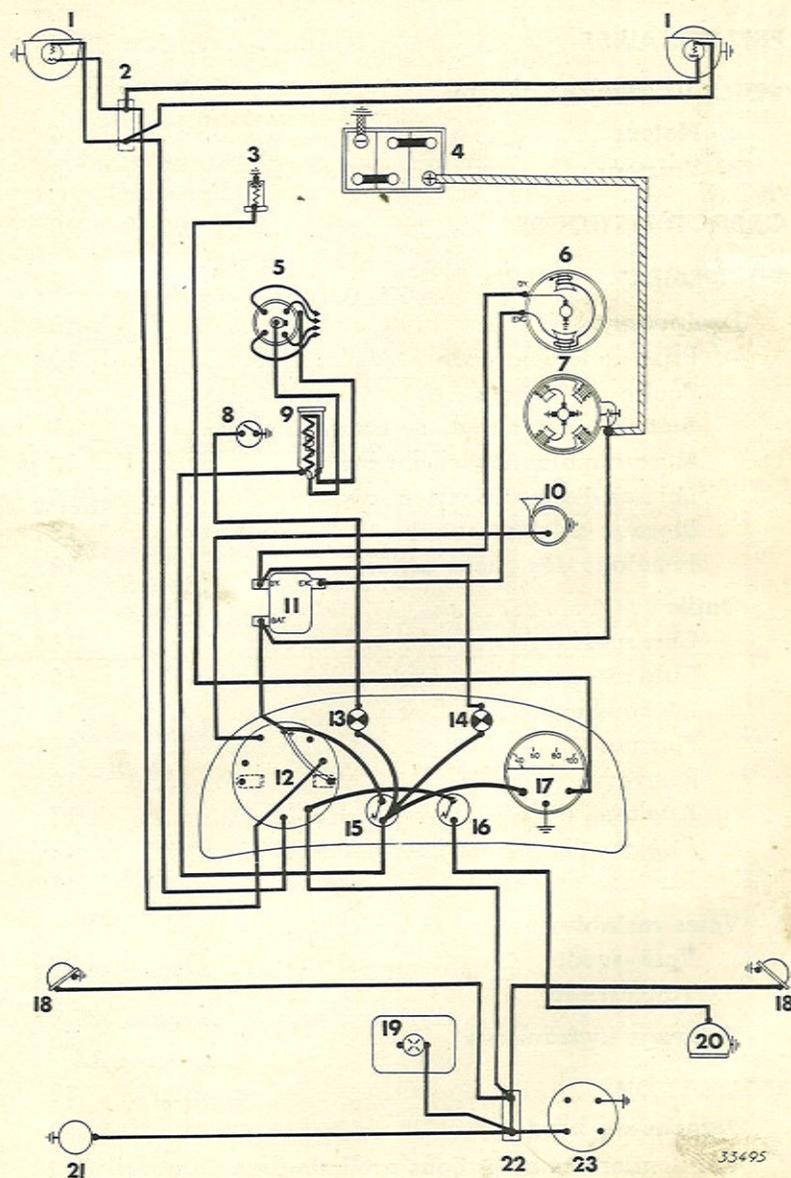
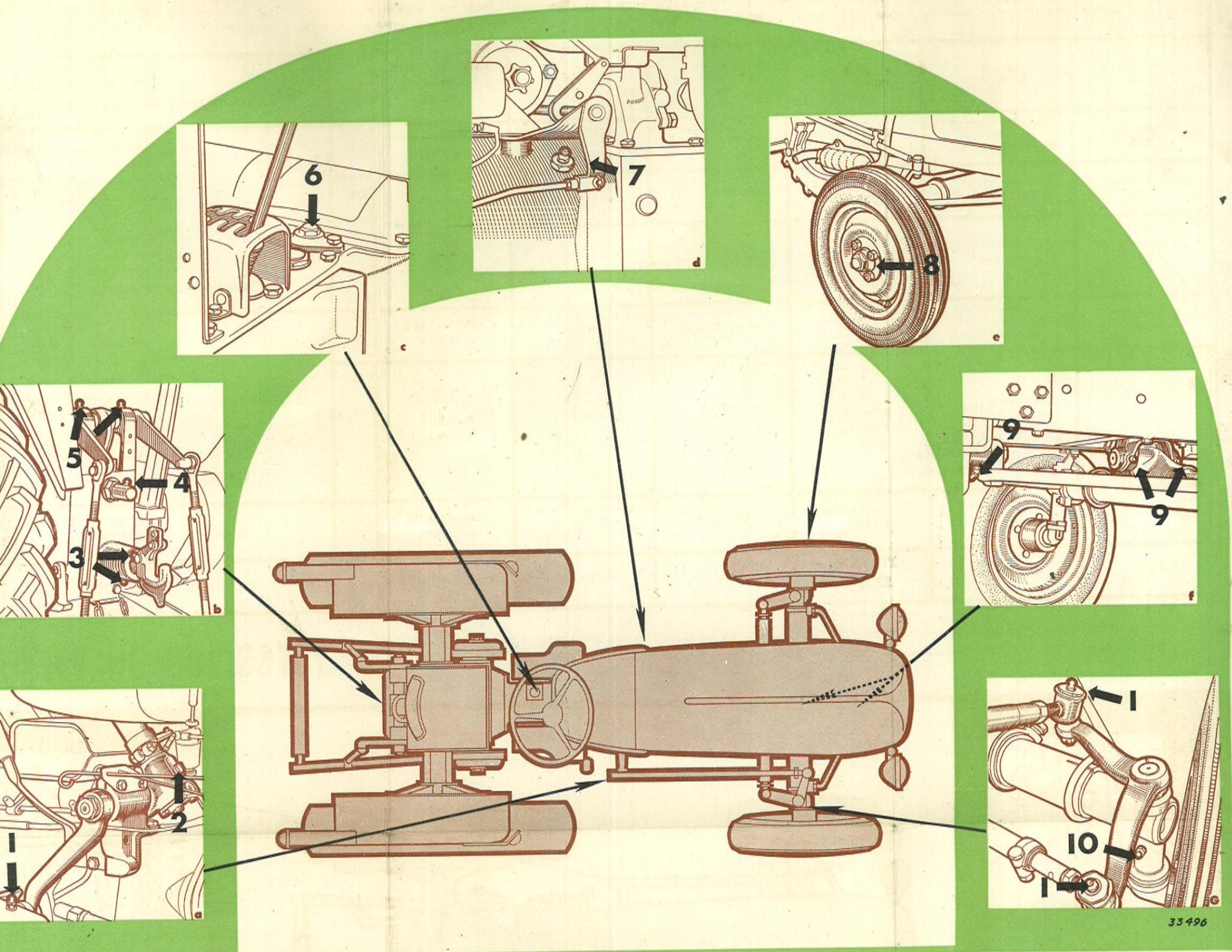


TABLE DES MATIÈRES

	Pages
PRÉLIMINAIRES	3
VOICI VOTRE TRACTEUR	4
a) Moteur	4
b) Tracteur	5
CARACTÉRISTIQUES	6
ÉQUIPEMENT - OUTILS	10
Équipement	10
Prise de force arrière	10
Poulie de battage	11
Boîtier de commande de barre de coupe	11
Masses d'alourdissement arrière	12
Masses d'alourdissement avant	12
Blocage du différentiel	13
Jumelage des pneus arrière	13
Outils	14
Charrues	14
Cultivateurs	15
Déchaumeuse	16
Faucheuse	16
Remorque	16
Attelage traîné	17
Attelage " 3 points "	17
Attelage universel	18
Voies variables	19
Voie avant	20
Voie arrière	22
Relevage hydraulique	25
UTILISATION	30
Planche de bord	30
Vérifications et opérations préliminaires	30
Commandes	31
Mise en marche du moteur	32

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
Mise en route du tracteur	32
Conduite	32
Arrêt du tracteur	33
Par temps froid	34
Moteur	34
Batterie	34
Pneumatiques lestés à l'eau	34
Quelques recommandations	34
Rodage	35
Moteur	35
Mécanisme	35
Gonflement des pneus à l'eau	35
ENTRETIEN	38
Organes de roulement	38
Roues	38
Pneus	38
Direction	39
Freins	41
Débrayage	42
Batterie	43
Phares	43
Caractéristiques des lampes	45
Réglage des phares	45
Outillage	46
DESCRIPTION ET FONCTIONNEMENT	47
Mécanisme (Généralités)	47
Embrayage	47
Embrayage monodisque	47
Embrayage bidisque	47
Boîte de vitesses	49
Différentiel et pont arrière	51
Schéma d'installation électrique	52



SCHEMA DE GRAISSAGE

Utilisez les lubrifiants des marques désignées ci-dessous. Celles-ci sont indiquées sans aucun ordre préférentiel. Pour les vidanges ainsi que pour les appoints, il est préférable de ne pas mélanger des huiles de marques différentes.

ORGANES A GRAISSER	Nombre de graisseurs	LUBRIFIANTS	ENERGOL	ESSO	HUILES RENAULT	MOBILLOIL	SHELL
TOUTES LES 10 HEURES Prise de mouvement	1	GRAISSE ROULEMENTS	BP Energol LC 2 ou BP EnerGrease N 2	Esso Multipurpose Grease H	Renault Roulements LC	MobilGrease N° 5 ou MobilGrease MP	Shell Rétinax A
TOUTES LES 50 HEURES Timonerie de direction	4	GRAISSE CHASSIS	BP Energol Châssis	Esso Multipurpose Grease H	Renault Carter F	MobilGrease N° 2 ex MobilCompound n° 2	Shell Rétinax A ou Rétinax CD
Crochet d'attelage	2						
Bras de relevage	2						
Articulations d'essieu avant	3						
Pivois de fusées	2						
Butée de débrayage	1	GRAISSE ROULEMENTS	BP Energol LC 2 ou BP EnerGrease N 2	Esso Multipurpose Grease H	Renault Roulements LC	MobilGrease N° 5 ou MobilGrease MP	Shell Rétinax A
TOUTES LES 200 HEURES Carter de mécanisme (niveau)	1	HUILE POUR BOITE ET PONT	BP Energol Carter SAE 80 EP	Esso XP Compound SAE 80 EP	Huile Renault Carter EP 80	Mobilube GX 80	Shell Spirax 80 EP
(Bouchon carré, face latérale droite de la boîte sous le repose-pied).							
Direction	1		BP Energol Carter SAE 140 EP	Esso XP Compound SAE 140 EP	Huile Renault Carter EP 140	Mobilube GX 140	Shell Spirax 140 EP
Roues avant	2	GRAISSE ROULEMENTS	BP Energol LC 2 ou BP EnerGrease N 2	Esso Multipurpose Grease H	Renault Roulements LC	MobilGrease N° 5 ou MobilGrease MP	Shell Rétinax A
TOUTES LES 1 500 HEURES Carter de mécanisme	1	HUILE POUR BOITE ET PONT	BP Energol Carter SAE 80 EP	Esso XP Compound SAE 80 EP	Huile Renault Carter EP 80	Mobilube GX 80	Shell Spirax 80 EP
(Vidange et remplissage).							

NOTA. — Dans le cas d'une poulie de battage, il est recommandé de faire le niveau (bouchon-niveau au centre de la plaque de fermeture de palier) toutes les 10 heures. Employez les huiles 90 EP ou GX 90 des marques que nous préconisons. La vidange est à effectuer toutes les 50 heures.