A red Renault tractor is the central focus, parked on a dirt path in a wooded area with bare trees. A man in a dark jacket is seated on the tractor. The tractor has a white grille with two round headlights and a red protective cover over the front engine area. The background shows a dense forest of tall, thin trees without leaves, suggesting a late autumn or winter setting. The overall image has a halftone or dithered texture.

**RENAULT 53**

**RENAULT 56**

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

operation and maintenance guide

manual de conservacion

uso e manutenzione

betriebsanleitung

instructieboekje

NE 147

★ **tracteurs Renault**

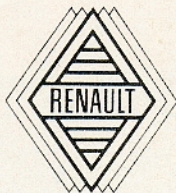
tractors - tractores - trattori

schlepper - trekkers

B 7211

B 7251 B 7254

B 7255 B 7256



*Monsieur,*

*Nous vous remercions d'avoir arrêté votre choix sur le tracteur Renault, lequel sera pour vous un précieux serviteur.*

*Il a été conçu pour fournir un travail puissant et efficace tout en restant économique. Nous sommes certains qu'il vous rendra pendant de longues années un service digne de la confiance que vous avez mise en lui.*

*Le but de ce livret est de donner quelques conseils pratiques d'utilisation et d'entretien. Dans les premières pages est condensé tout ce qu'il vous faut savoir pour prendre votre tracteur en main. Tous les renseignements que contient ce livret, vous les trouverez facilement en consultant le sommaire ou l'index alphabétique.*

*Si vous désirez une documentation complémentaire ou si vous avez besoin d'un technicien expérimenté, ayez recours à votre Agent Renault qui connaît parfaitement le matériel que vous utilisez; vous êtes assuré de sa compétence et de son dévouement.*

*N'hésitez pas à le consulter...*

# IDENTIFICATION

Tracteur livré le :

à M.

Adresse :

Tracteur **RENAULT 53 - RENAULT 56 - RENAULT 456**  
**RENAULT 51 - RENAULT 61**

N° de châssis :

N° de moteur :

Equipement d'injection : Marque

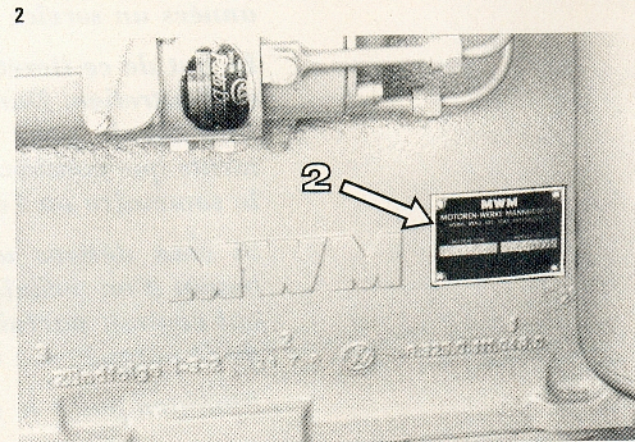
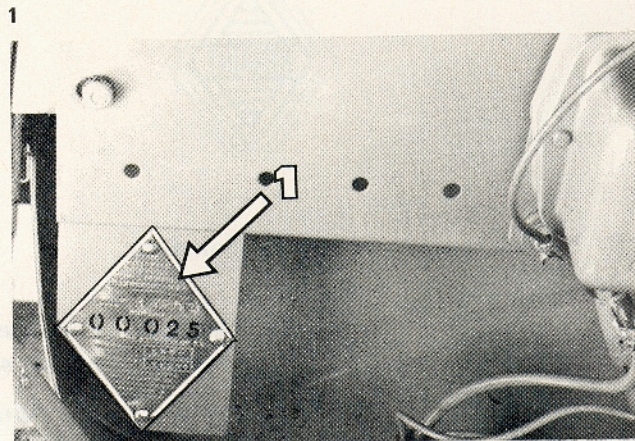
N° de pompe :

N° de clé de contact :

Signature de l'Agent :

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



# index alphabétique

	Pages
Accumulateurs	24
Attelages	13
Boîte de vitesses	5
Capacités	4
Changement de vitesse	11
Combustible	4 et 9
Conduite	12
Courroie	28
Culbuteurs (réglage)	28
Débrayage (réglage)	29
Différentiel	20 et 28
Direction (réglage)	29
Embrayages	4 et 29
Filtres à air	24
Filtres à combustible	25
Filtre à huile	26
Filtres relevage	26
Freinage	29
Garantie	8
Graissage (Huiles et graisses) voir schéma fin de notice	
Moteur (caractéristiques)	4

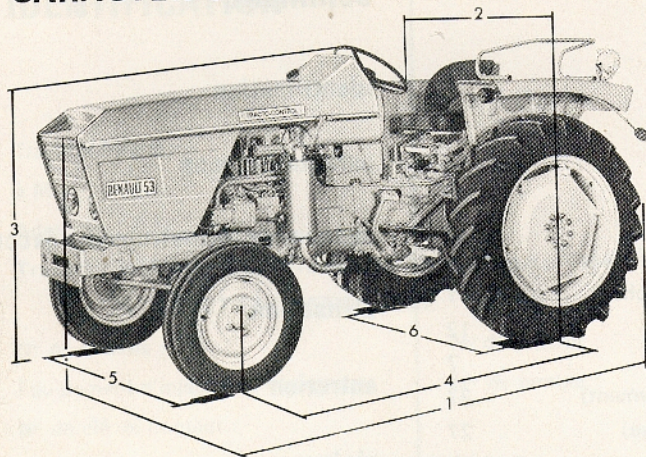
	Pages
Moteur (mise en marche)	11
Moteur (arrêt)	12
Planche de bord	7
Pneumatiques (gonflement)	27
Pneumatiques (lestage)	27
Pont arrière	5
Poulie de battage	32
Purge du circuit injection	10
Prise de force	19
Prise de pression hydraulique	18
Refroidissement	27
Relevage hydraulique	14
Rigidification d'attelage	13 et 32
Rodage	8
Roues	27
Siège (réglage)	8
Signalisation	12
Stockage (combustible)	25
Tirant à manivelle	32
Tracteur (mise en route)	11
Tracteur (arrêt)	12
Voies variables	20
Vitesses d'avancement	5

# sommaire

Pages

identification	2
caractéristiques	4
commandes et instruments de contrôle	7
utilisation	9
entretien	23
réglages	29
incidents de fonctionnement	31
accessoires	32
Deutsch	33
English	51
Espanol	69
Italiano	87
Nederlands	105

# CARACTÉRISTIQUES



3

	RENAULT 53	RENAULT 56	RENAULT 456
<b>Avec pneus de série :</b>			
Longueur hors tout (sans masses AV) (1)	3,14 m	3,25 m	3,30 m
Largeur hors tout (2)	1,46 m	1,50 m	1,70 m
Hauteur hors tout (3)	1,54 m	1,55 m	1,55 m
Empattement (4)	1,80 m	1,93 m	1,90 m
<b>Garde au sol :</b>			
Position basse	0,38 m	0,39 m	0,26 m
Position grand dégagem.	0,48 m	0,49 m	
Voie avant (5)	1,20 m à 1,90 m		1,40 m
Voie arrière (6)	1,20 m à 1,80 m		1,40 à 1,80 m
<b>Rayon de braquage :</b>			
avec frein	2,90 m	3,00 m	—
sans frein	3,50 m	3,60 m	5,50 m
<b>Poids avec attelage</b>			
« 3 points » (sans accés., ni alourdissement)	1 600 kg	1 800 kg	2 000 kg
Poids avec lestage maxi	2 200 kg	2 500 kg	2 700 kg

4

## capacités

	RENAULT 53	RENAULT 56	RENAULT 456
Réservoir à combustible	55 l.	55 l.	55 l.
Capacité totale d'huile moteur (carter et filtre)	5,00 l.	8,25 l.	8,25 l.
Carter moteur - Mini	3,25 l.	4,00 l.	4,00 l.
- Maxi	4,25 l.	7,25 l.	7,25 l.
Filtre à air (huile)	0,55 l.	0,55 l.	0,55 l.
Boîtier de direction	0,33 l.	0,33 l.	0,33 l.
Boîte-pont AR et relevage (sans boîtier de faucheuse)	26,50 l.	26,50 l.	32,00 l.
Boîte-pont AR et relevage (avec boîtier de faucheuse)	28,50 l.	28,50 l.	
Poulie de battage	0,80 l.	0,80 l.	0,80 l.
Pont moteur AV			2,30 l.

## moteur

	D 325-2	D 325-3	D 325-3
Type	Air	Air	Air
Refroidissement	95 mm	95 mm	95 mm
Alésage	120 mm	120 mm	120 mm
Course	2	3	3
Nombre de cylindres	1 701 cm <sup>3</sup>	2 552 cm <sup>3</sup>	2 552 cm <sup>3</sup>
Cylindrée	2000 t/mn	2000 t/mn	2000 t/mn
Régime d'utilisation	18/1	18/1	18/1
Rapport volumétrique	Rotative	Rotative	Rotative
Pompe injection	Mécanique	Mécanique	Mécanique
Régulateur	180kg/cm <sup>2</sup>	180kg/cm <sup>2</sup>	180kg/cm <sup>2</sup>
Tarage des injecteurs	1-2	1-3-2	1-3-2
Ordre injection	12 Volts	12 Volts	12 Volts
Équipement électrique			

## embrayage

Embrayage bidisque double effet. Commande par pédale unique

## boîtes de vitesses

Les boîtes de vitesses permettent 6 ou 10 rapports de vitesses en marche avant et 1 ou 2 en marche arrière. Elles permettent de choisir au mieux une vitesse d'avancement du tracteur en fonction du travail à exécuter.

	Rapport de la boîte de vitesses	Vitesses d'avancement en km/h à 2 000 t/mn moteur avec pneus					
		10-28	11-28	12-28	11-32 9-36	10-36	11-36
<b>boîtes 10 vitesses</b>							
<b>Vitesses rampantes</b>	1 <sup>re</sup>	0,7	0,8	0,8	0,9	0,9	0,9
	2 <sup>e</sup>	1,2	1,2	1,3	1,4	1,4	1,5
	3 <sup>e</sup>	1,7	1,8	1,9	1,9	2,0	2,1
	4 <sup>e</sup>	2,4	2,5	2,6	2,7	2,8	2,9
	5 <sup>e</sup>	3,1	3,2	3,4	3,5	3,6	3,8
	6 <sup>e</sup>	4,8	5,0	5,2	5,4	5,7	5,9
	7 <sup>e</sup>	6,9	7,2	7,6	8,0	8,3	8,5
	8 <sup>e</sup>	9,7	10,0	10,5	11,0	11,4	11,8
<b>Vitesses synchronisées</b>	9 <sup>e</sup>	15,1	15,7	16,5	17,2	17,9	18,5
	10 <sup>e</sup>	20,2	21,0	22,0	23,0	24,0	24,7
	1 <sup>re</sup> AR	2,0	2,1	2,2	2,3	2,4	2,5
	2 <sup>e</sup> AR	8,1	8,4	8,8	9,2	9,5	9,9
<b>boîtes 6 vitesses</b>							
	1 <sup>re</sup>	3,1	3,2	3,4	3,5	3,6	3,8
	2 <sup>e</sup>	4,8	5,0	5,2	5,4	5,7	5,9
	3 <sup>e</sup>	6,9	7,2	7,6	8,0	8,3	8,5
	4 <sup>e</sup>	9,7	10,0	10,5	11,0	11,4	11,8
<b>Vitesses synchronisées</b>	5 <sup>e</sup>	15,1	15,7	16,5	17,2	17,9	18,5
	6 <sup>e</sup>	20,2	21,0	22,0	23,0	24,0	24,7
	AR	8,1	8,4	8,8	9,2	9,5	9,9

## pont arrière

Pont arrière à double démultiplication incorporée. Un dispositif permet de craboter les deux arbres de roue pour annuler l'effet du différentiel.

## freinage

Frein sur demi-arbre de différentiel.  
Frein d'immobilisation à main.

## prises de force

— **Prise de force arrière**  
Indépendante. Diamètre 1" 3/8 (34,9 mm).  
Vitesse de rotation  
— **Prise de force haute**  
540 tr/mn pour 1 600 tr/mn du moteur  
— **Prise de force basse**  
540 tr/mn pour 2 000 tr/mn du moteur  
— **Prise de force inférieure**  
Indépendante pour commande de barre de coupe latérale.

## direction

Vis globique et galet.  
Rapport de réduction 20,4

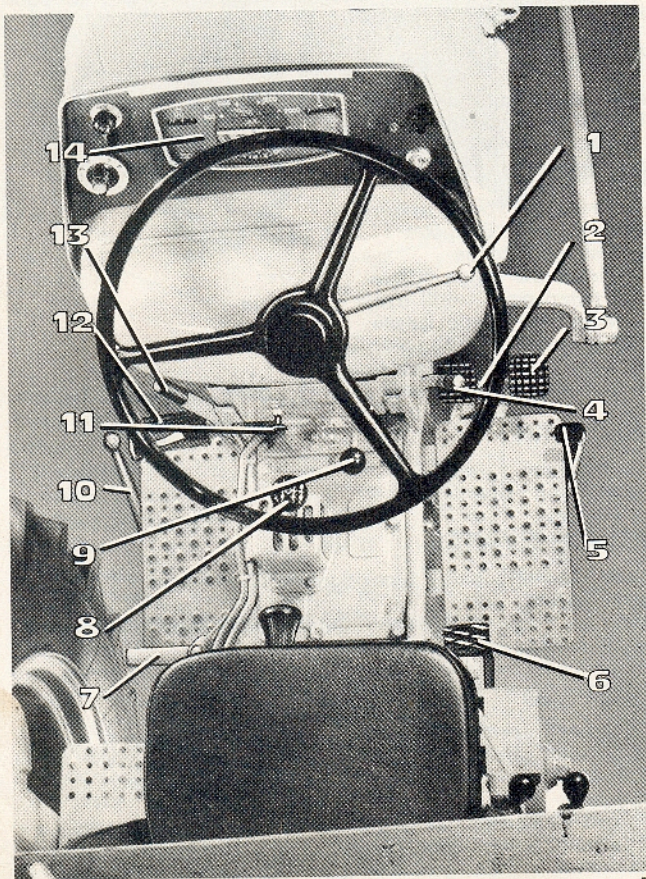
## essieu avant

Tubulaire télescopique 8 positions de 10 en 10 cm. Mini 1,20 m, maxi 1,90 m.  
Position basse et position grand dégagement obtenue par retournement des têtes d'essieu.

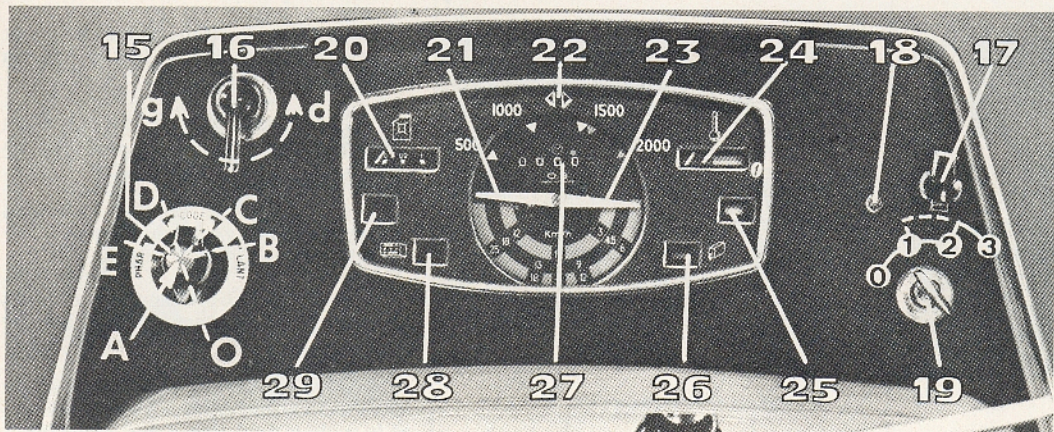
## relevage "tracto-control"

Le **tracto-control** entièrement automatique permet par sa commande directe par les bielles de traction d'utiliser et de contrôler avec le maximum de rendement tous les outils du marché.  
Pompe indépendante, débit maxi 26 litres/minute réglé par régulateur automatique. Pression 165 kg/cm<sup>2</sup>.  
Puissance de relevage 2 000 kg. en bout des bielles de traction.

# COMMANDES ET INSTRUMENTS DE CONTROLE



- 1 Manette de commande d'accélérateur.
- 2 Loquet d'accouplement des pédales de frein.  
Sur route, les deux pédales de frein doivent obligatoirement être accouplées.
- 3 Pédales de frein droite et gauche.
- 4 Levier de crabotage de prise de force arrière.
- 5 Pédale d'accélérateur.
- 6 Blocage du différentiel.
- 7 Frein à main (parcage).  
Appuyer sur les pédales de frein (le loquet d'accouplement doit être engagé) et amener vers soi le levier d'immobilisation.
- 8 Levier de changement de vitesse.  
Les positions correspondant aux différents rapports de vitesses sont indiquées sur la boule du levier.
- 9 Levier de commande d'un distributeur auxiliaire.
- 10 Levier de commande du pont moteur avant (pour tracteur "4 x 4")  
Pour craboter, débrayer et pousser le levier vers l'avant.
- 11 Bouton tirette d'arrêt du moteur.
- 12 Pédale de débrayage.
- 13 Levier de commande de démultiplicateur (sur demande).  
Pour craboter, pousser le levier vers l'avant.
- 14 Planche de bord.
- 15 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.



(Il vous a été remis 2 clés de contact à la livraison de votre tracteur, ne les laissez pas attachées ensemble, mais placez-en une en lieu sûr où vous pourrez la retrouver le cas échéant.)

5

#### Avertisseur :

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

#### 16 Feux indicateurs de direction

Feu gauche - manette position G.  
Feu droit - manette position D.

#### 17 Prise de courant.

#### 18 Répéteur de clignotant (voyant rouge) de 2<sup>e</sup> remorque.

#### 19 Contacteur général à clé de chauffe et de démarrage :

Position 0 - « Stop » Circuit électrique coupé. \*  
Position 1 - « Marche » Contact établi.  
Position 2 - « Chauffe ».  
Position 3 - « Démarrage ».

#### 20 Jauge à combustible :

Elle ne fonctionne que lorsque le contact est mis. Les

graduations du cadran correspondent approximativement au quart, à la moitié, etc., de la contenance du réservoir.

#### 21 Compte-tours.

#### 22 Répéteur de clignotant (voyant vert).

#### 23 Vitesses d'avancement :

Elles sont données en km/h et pour 3 rapports de boîte : 4<sup>e</sup> vitesse zone verte, 5<sup>e</sup> vitesse zone noire et 6<sup>e</sup> vitesse zone rouge.

#### 24 Thermomètre

#### 25 Répéteur clignotant remorque (voyant rouge)

#### 26 Témoin de pression d'huile (voyant rouge).

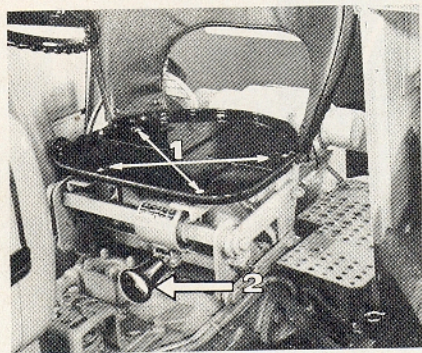
#### 27 Compteur d'heures.

#### 28 Témoin de charge (voyant vert).

#### 29 Témoin de phare (voyant violet).



## siège conducteur



6

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

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

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

## 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.



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

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

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

## rodage

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

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

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

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

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

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

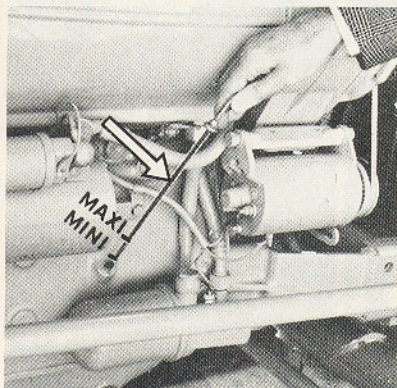
**MOTEUR :**

Une première vidange est à faire à 30 heures.

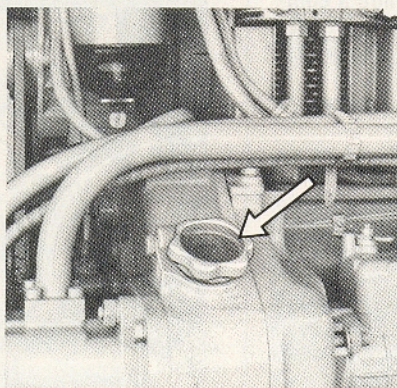
Nous vous conseillons après cette première vidange un rinçage.

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

## vérifications et opérations préliminaires à effectuer avant la mise en route.



7

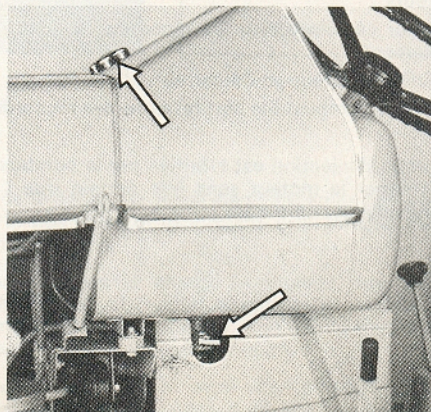


8

- Le niveau d'huile dans le carter moteur (fig. 7) :  
Il doit être compris entre les repères Mini et Maxi indiqués sur la jauge. Ne dépassez pas ce repère, un niveau supérieur provoquerait un encrassement anormal du moteur.
- Le niveau d'huile dans le filtre à air
- La quantité de combustible (fig. 9) :  
Eviter d'aller jusqu'à vider complètement le réservoir car il serait alors nécessaire de purger le système d'injection.
- Le robinet de combustible ouvert (fig. 9) :
- Le levier de changement de vitesses au point mort.
- Le levier de commande de prise de force au point neutre.
- Le gonflement des pneus.

Voir « Caractéristiques » p. 27.

9



## purge de l'air

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

Actionner le bouton-poussoir (1) de la pompe d'amorçage à main.

Lorsque le combustible sort exempt de bulle d'air, revisser la vis de purge (2).

Desserrer la vis de purge (3) située sur le côté du corps de pompe.

Manœuvrer la pompe d'amorçage à main (1) jusqu'à ce que le combustible s'écoule exempt de bulle d'air.

Resserrer la vis (3) tout en continuant à manœuvrer la pompe d'amorçage.

Dans le cas où la purge serait réalisée après un assèchement complet de l'ensemble du circuit d'alimentation en combustible, il est nécessaire de repurger le filtre à combustible une seconde fois après la purge de la pompe d'injection.

Après ces opérations le moteur doit démarrer.

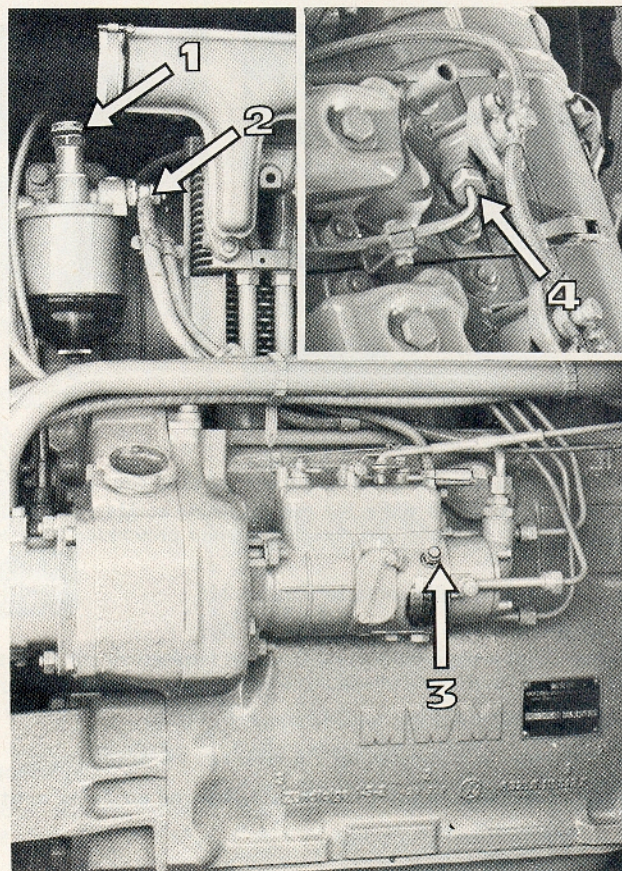
S'il ne démarrerait pas, purger les canalisations entre pompe et injecteurs.

Desserrer côté injecteur les raccords (4) des canalisations de refoulement.

Entrainer le moteur au démarreur.

Lorsque le combustible sort resserrer les raccords.

La pompe d'injection est lubrifiée par le combustible; ne jamais faire tourner le moteur sans être certain que l'alimentation en combustible est correcte.



## mise en marche du moteur

### moteur froid

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

Introduire et tourner la clé (Fig. 5 n° 19 sens des aiguilles d'une montre) en position (1) le contact est établi. Les voyants rouge et vert s'éclairent.

Continuer à tourner la clé en position chauffe (2) et la maintenir dans cette position pendant 15 secondes. Exercer ensuite 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). Les voyants rouge et vert s'éteignent.

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.

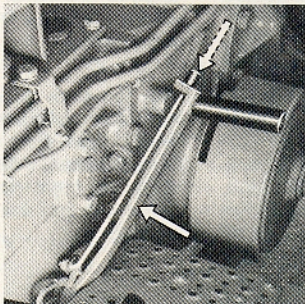
### moteur chaud

Ne pas utiliser le dispositif de démarrage, accélérer légèrement. Mettre le contact; enfoncer et tourner la clé à fond en position démarrage (3).

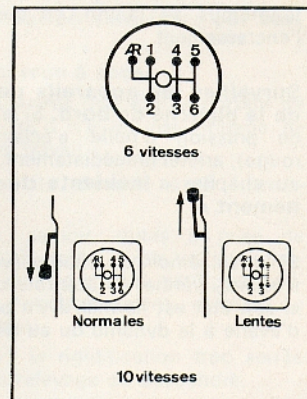
**Nota :** Si après plusieurs essais le moteur n'est pas parti, en rechercher la cause (voir « incidents de fonctionnement »).

## mise en route du tracteur

Desserrer le frein de parcage (11) (appuyer fortement sur les pédales de frein); presser sur le bouton à l'extrémité du levier de frein; amener le levier vers l'arrière.



11



12

**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 sans brusquerie, les vitesses 5<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> synchronisées permettant le passage sans aucune difficulté.

En descente, vous pouvez réduire votre vitesse et assurer votre sécurité en rétrogradant en 5<sup>e</sup> grâce à la synchronisation.

## conduite

Pour que votre moteur vous donne le maximum de rendement et se maintienne en bon état de marche, faites-le tourner au régime maximum, c'est-à-dire accélérateur à fond. Ne pas le laisser tourner longtemps au ralenti, ce qui risquerait l'encrassement.

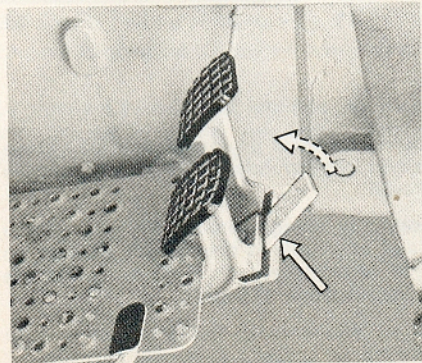
**Surveiller les appareils de contrôle de la planche de bord.** Si le feu témoin de pression d'huile s'éclaire (voyant rouge), arrêter immédiatement, se reporter au chapitre « Incidents de fonctionnement ».

Si le feu témoin de charge (voyant vert) s'éclaire, vérifier la courroie de dynamo, si son état est normal, il y a présomption d'avarie à la dynamo ou au régulateur de

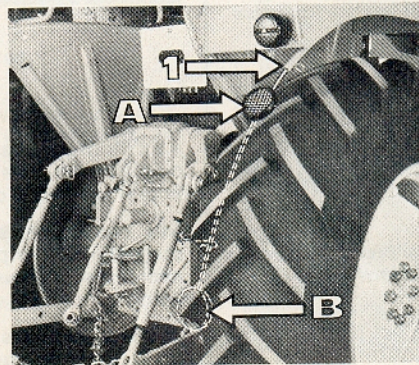
tension ; faire vérifier immédiatement ces appareils par votre Agent.

**Thermomètre** - au démarrage l'aiguille se trouve à la position normale (zone verte). Par la suite pour un bon fonctionnement du moteur l'aiguille doit toujours rester dans cette zone. Il n'y a danger que lorsque l'aiguille atteint la zone rouge. (Voir chapitre « Incidents de fonctionnement ».)

**Sur la route les deux pédales de frein doivent obligatoirement être accouplées (13).** 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.



13



14

Aux champs, vous tournerez plus court en appuyant sur la pédale qui commande le frein de la roue intérieure au virage.

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

**Si vous circulez la nuit**, pour être conforme au code de la route, vous devez à l'arrière de votre tracteur, après avoir retiré la goupille (1), sortir les supports de catadioptrés, les placer en position (B). Remettre la goupille (1).

## arrêt du tracteur

Ramener la manette des gaz au ralenti, mettre le levier de changement de vitesse au point mort.

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

## arrêt du moteur

Ramener la manette de commande des gaz en position ralenti, tirer le bouton de commande de stop et tourner sans inverse des aiguilles d'une montre, la clé du contacteur général.

**Nota :** Si le moteur a fonctionné longtemps à pleine charge, ne l'arrêter qu'après l'avoir laissé tourner au ralenti pendant 2 ou 3 minutes.

## attelage

### a - position de l'attelage au travail :

#### 1<sup>er</sup>) Bielles de traction :

En travail les bielles de traction doivent se rapprocher de l'horizontale. Cette position est obtenue par le réglage en hauteur des points de traction sur l'outil. Plus les points sur l'outil seront hauts, plus la pénétration sera bonne et plus particulièrement pour les charrues simples.

#### 2 ) Bielle de 3<sup>e</sup> point :

En travail la bielle de 3<sup>e</sup> point doit être inclinée vers le tracteur de 50 à 80 mm (fig. 15).

Cette position est obtenue par :

a) soit le choix du point de fixation sur les outils à potence à trous multiples ou

le choix à l'achat de la tête de charrue (charrue HUARD en particulier).

b) soit le point de fixation sur le tracteur pour tracteur à prise de force basse.

### b - réglages :

#### 1<sup>er</sup>) Longueur des tirants :

Pour utiliser au mieux la vitesse de relevage des outils, rapide au début et lente en fin de course, il est indispensable que les tirants soient les plus courts possibles.

En travail, les bras doivent être le plus bas possible, et laisser une possibilité de descente suffisante pour permettre au "Tracto-Control" de corriger les variations de position du tracteur.

2<sup>e</sup>) Longueur de la bielle de 3<sup>e</sup> point :

Régler la longueur de la bielle de 3<sup>e</sup> point pour obtenir un faible talonnage de la charrue.

#### 3<sup>e</sup>) Rigidification d'attelage :

a) Rigidification extérieure par barres :

##### ● Avec charrue à socs :

Le jeu des barres doit être important de telle sorte qu'il n'y ait pas bridage de l'attelage en travail.

##### ● Avec outils devant être immobilisés :

Cultivateur, semoir, outils à prise de force, etc... il doit y avoir un jeu minimum de 5 mm de chaque côté pour permettre le fonctionnement correct du tracto-control.

**Attention :** la rigidification trop serrée empêche le relevage de descendre.

b) Rigidification intérieure par chaîne (fig. 16)

Spécialement conçue pour les outils à forte réaction latérale : charrue à disques ou pour le travail avec tous les outils dans les terrains à forte pente.

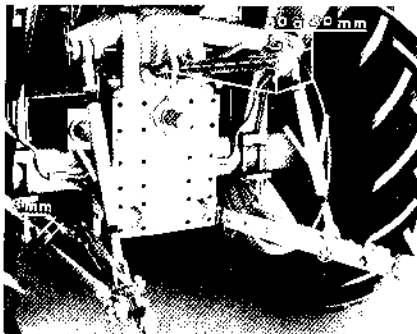
##### ● Avec charrue à socs :

Les chaînes doivent être libres pour qu'il n'y ait pas de bridage en travail.

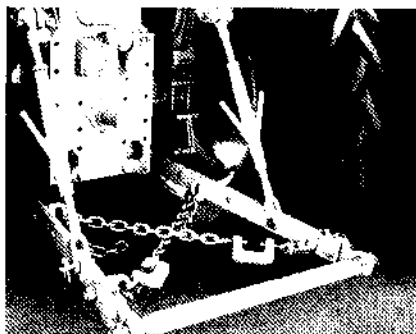
##### ● Avec outils devant être immobilisés :

Charrue à disques, cultivateur, semoir, outils à prise de force, etc... tendre les chaînes pour immobiliser l'attelage.

15



16



## relevage hydraulique

### régulation automatique de profondeur pour :

● **Outils portés** : charrues, cultivateurs...

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

### Détermination de la profondeur de travail :

Placer le levier (A) vers l'avant au bas

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

### Manœuvres :

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

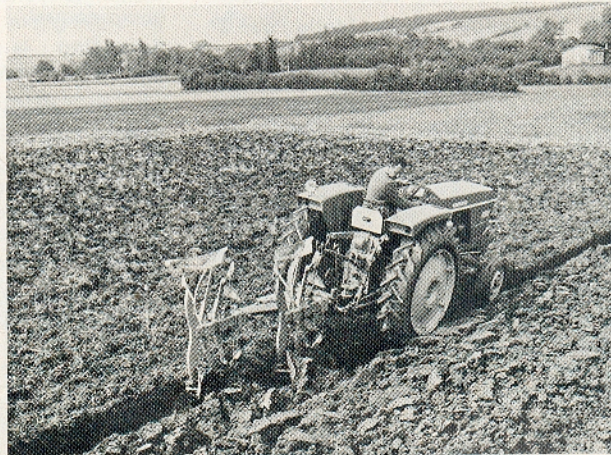
### Nota :

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

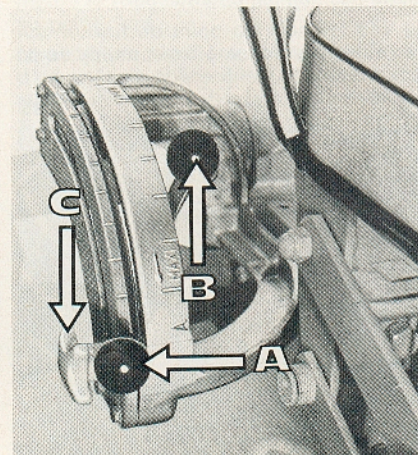
Les outils portés peuvent être aussi utilisés en **modulation de traction**.

Tous les outils : charrues, cultivateurs... doivent être utilisés sans roues de terrage.

17



18



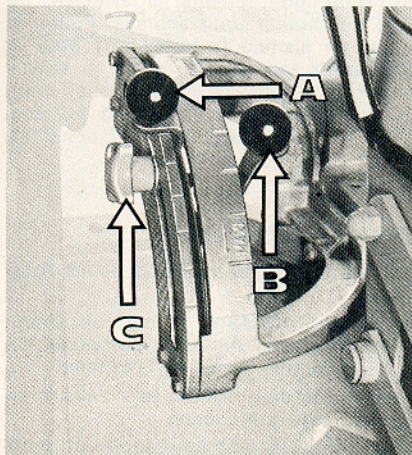
## relevage hydraulique

### modulation de traction pour :

- Outils portés : charrues...
- Outils semi-portés : charrues simples à disques...
- Outils traînés : pulvérisateurs...

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

19



### Détermination de la profondeur :

Placer le levier (A) vers l'avant au bas de sa course.

Faire avancer le tracteur en abaissant progressivement le levier (B) jusqu'à obtention de la profondeur désirée et faire un premier passage. Repérer la place où l'outil a pris le moins de profondeur. Arrêter l'avancement du tracteur à cet emplacement.

Faire tourner le moteur à 1000 tr/mn environ et remonter doucement le levier (A) jusqu'au moment où les bras

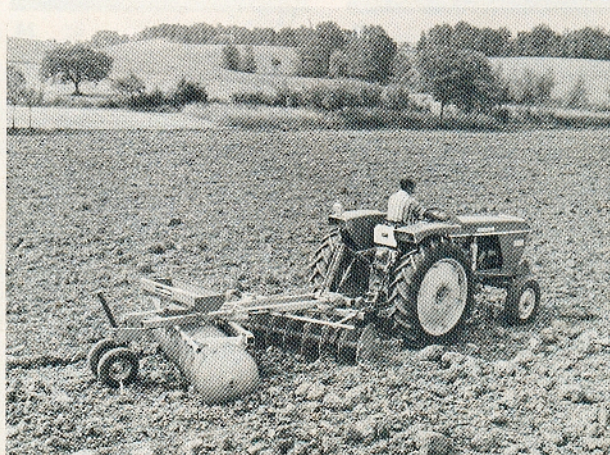
commencent à se relever, puis redescendre celui-ci de 5 mm et placer la butée (C) en contact.

### Manœuvres :

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

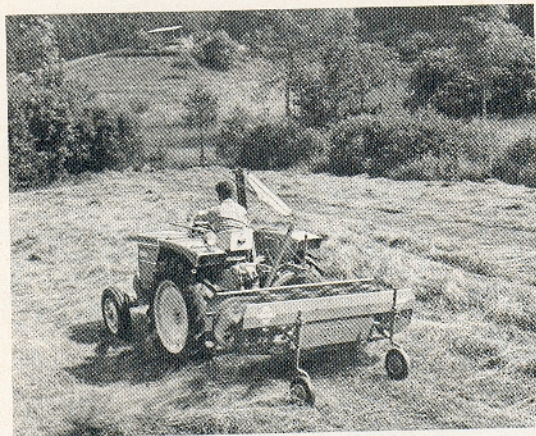
**NOTA :** Pour utiliser les pulvérisateurs traînés et obtenir une modulation de traction et un transfert de charge, il est nécessaire d'immobiliser la flèche d'attelage sur le cadre de l'appareil, dans le plan vertical.

20

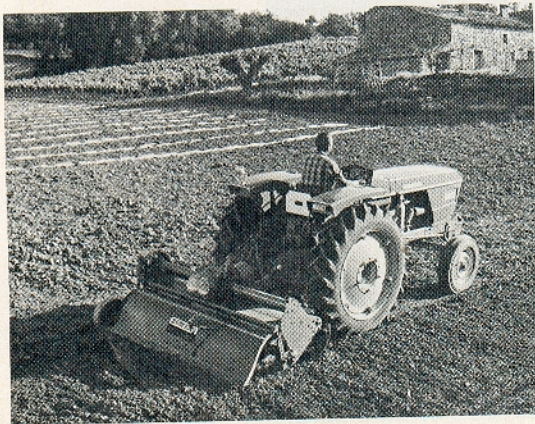




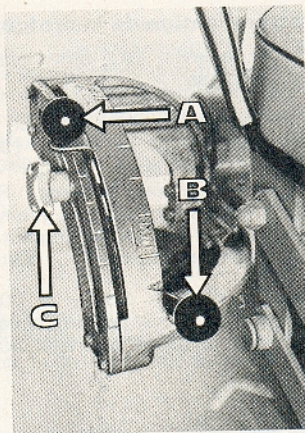
21



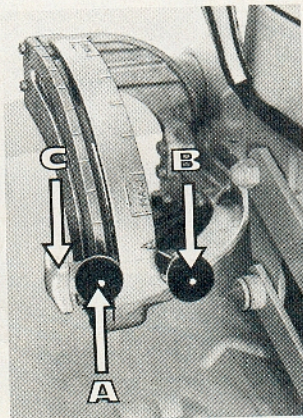
23



22



24



## relevage hydraulique

### contrôle de position pour

● Outils semi-portés : herse, semoir, rateau-faneur...

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

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

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

Baisser progressivement le levier (A) jusqu'à obtention de la position désirée de l'outil et placer la butée (C) en contact avec le levier.

### Manœuvres :

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

### attelage flottant pour

● Outils guidés au sol : houes rotatives...

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

Pousser les deux leviers vers l'avant, au maximum de leur course.

Utiliser le levier (A) pour soulever l'outil.

## relevage hydraulique

### transport

*Pour tous les déplacements quel que soit l'outil, placer le levier (B) en bas du secteur.*

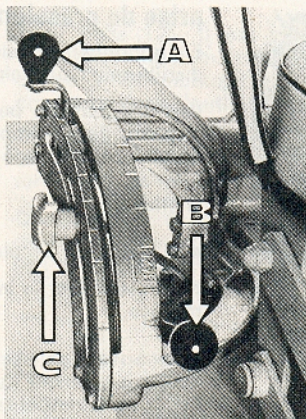
#### ● Outils portés

Placer le levier (B) en bas du secteur (annulation) et le levier (A) vers l'arrière au maximum de sa course.

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

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

Placer le levier (B) en bas du secteur (annulation) et le levier (A) dans la position correspondant à la hauteur de l'attelage que vous désirez.

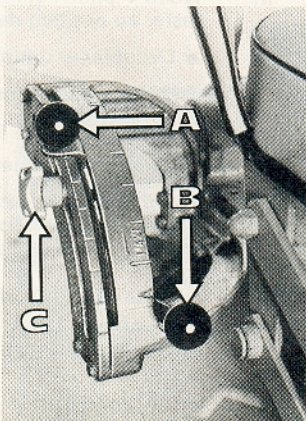


25



26

27

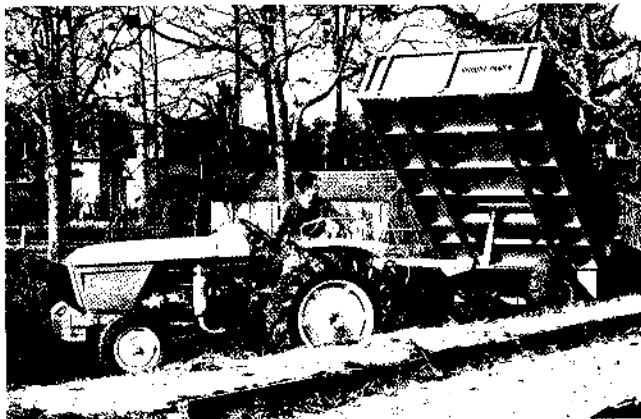


28



## relevage hydraulique

29



### prise de pression hydraulique

En optionnel, le relevage peut être équipé d'un ou plusieurs distributeurs auxiliaires simple ou double effet.

Ces distributeurs permettent de commander, indépendamment du relevage, différents outils extérieurs tels que chargeur frontal, faucheuse, bennage de remorque, etc.

#### Utilisation :

- Distributeur simple effet

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

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

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

- Distributeur double effet

Pousser et tirer pour obtenir les deux mouvements, le retour est automatique.

#### Montage d'un distributeur simple effet

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

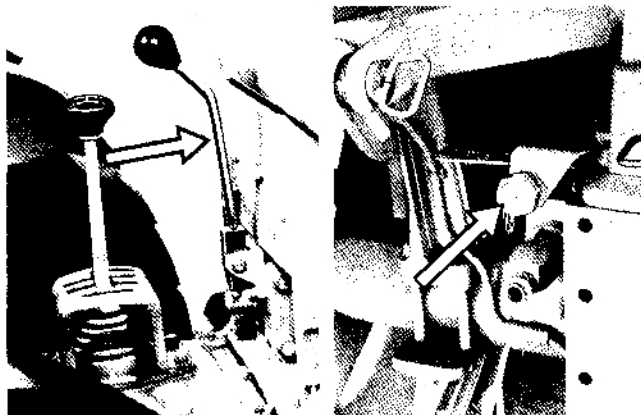
#### Montage d'un distributeur double effet

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

**Montage jumelé d'un distributeur simple effet et d'un double effet**

30

31

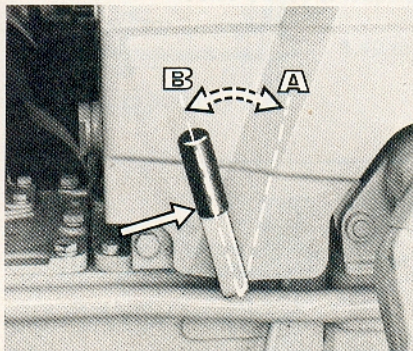


## prise de force arrière

La prise de force arrière est crabotée par un levier (32) placé à droite du mécanisme. En position (A) il est débrayé; tiré vers l'arrière (B) il embraye la prise de force ou la poulie de battage.

Arrêter toujours la prise de force avant de descendre du tracteur. L'emploi de machines tractées entraînées par la prise de force arrière impose une rigidification de l'attelage pour éviter toute détérioration des organes

32

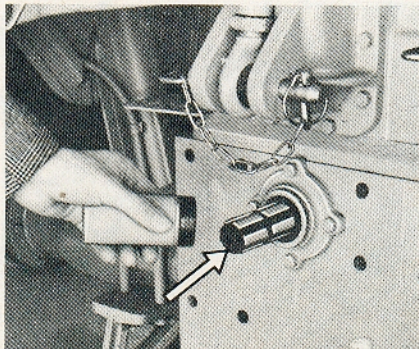


(voir page 13). Il est impératif de se conformer rigoureusement aux prescriptions de montage données par le constructeur de l'outil utilisé.

De plus, il est recommandé, pour les virages de faible rayon, de décroaboter la prise de force.

Quand l'arbre de prise de force n'est pas utilisé, laissez-le toujours recouvert de son bouchon protecteur (33).

33

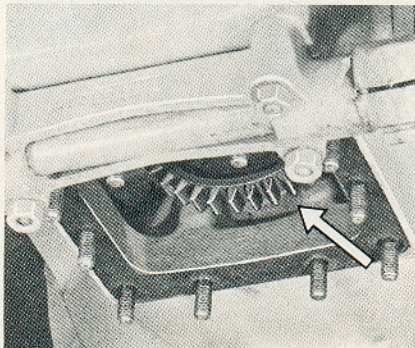


## prise de force inférieure

A 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.*

34

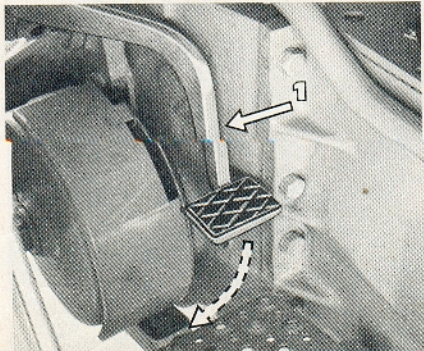


## blocage du différentiel

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.

35



## voies variables

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

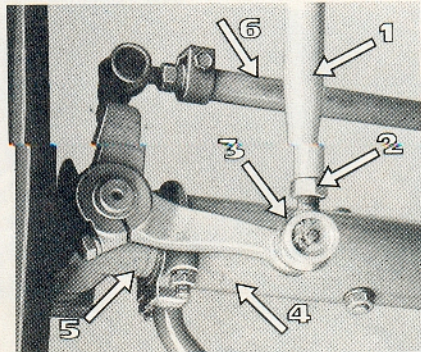
La voie avant est la distance qui sépare, au sol, le milieu des pneus avant.

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

### VOIE AVANT VARIABLE

La variation de la voie avant est obtenue par le coulissement de la tête d'essieu (5) sur le tube central (4). La longueur de la bielle de connexion (6) est à ajuster en conséquence.

36



## 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.

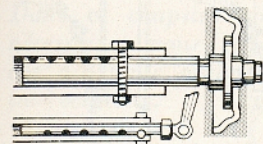
Desserrer le contre-écrou de l'embout à rotule (2).

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.

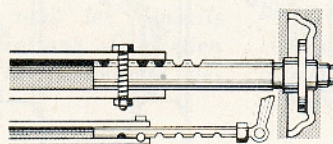
Reposer l'écrou crénelé, goupiller et bloquer le contre-écrou.

## voies variables

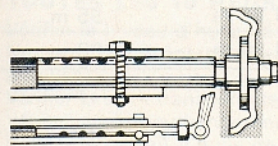
### voie avant variable (changement de voie)



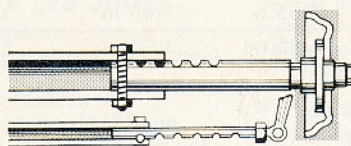
1,20 m



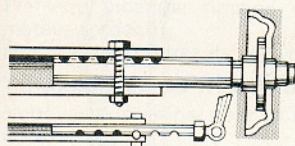
1,60 m



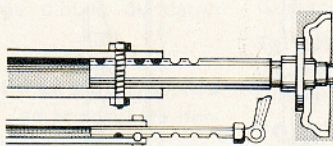
1,30 m



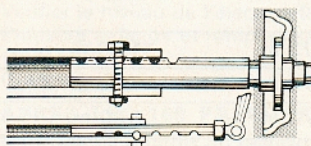
1,70 m



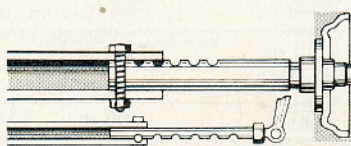
1,40 m



1,80 m



1,50 m



1,90 m

37

### voie arrière variable

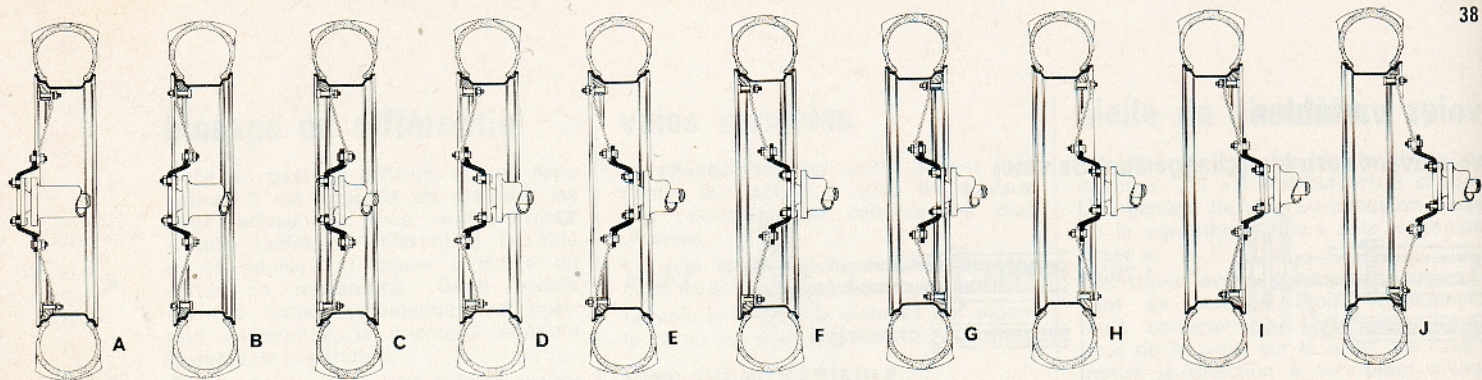
#### Changement de voie

- Les différentes voies sont obtenues par :
- Montage intérieur ou extérieur de la jante sur voile.
  - Retournement du voile de la roue.
  - Retournement d'un voile intermédiaire (spécial pour pneus 9-36 et 11-36).
  - Passage de la roue droite à gauche et inversement.

#### Identification des roues

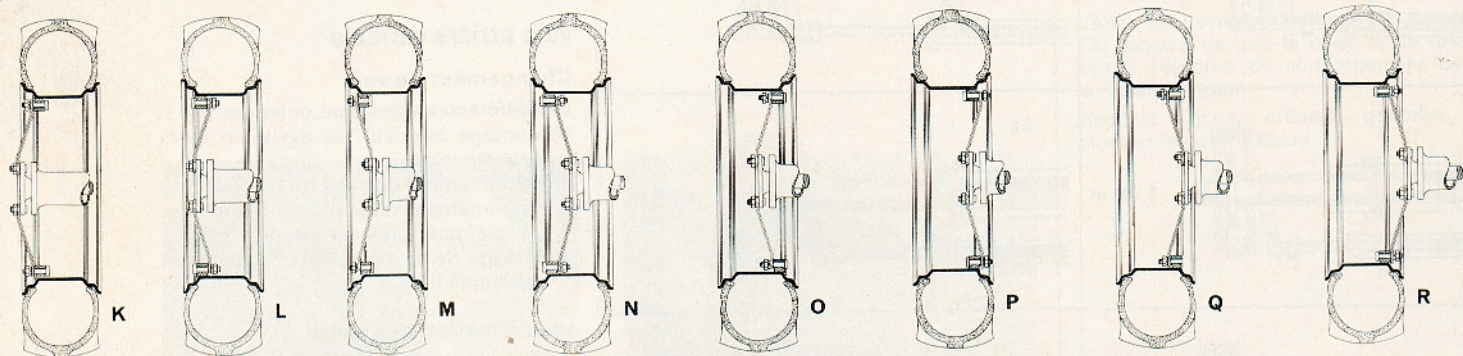
- Roues Dunlop ou Michelin : pontets soudés sur la jante.
- Roues Delachaux : pontets fixés par rivets sur la jante.

**Nota :** N'utiliser les voies maxi que pour les travaux superficiels.



1 - 1,15 m	1,25 m	1,35 m	1,45 m	1,55 m	1,65 m	1,65 m	1,75 m	1,85 m	1,95 m
2 -	1,20 m	1,30 m	1,40 m	1,50 m	1,60 m	1,70 m	1,80 m	1,90 m	2,00 m

(1) 10-36 sur roue Dunlop. (2) 9-36 sur roue Dunlop.



1 - 1,17 m	1,27 m	1,57 m	1,67 m	1,33 m	1,43 m	1,73 m	1,83 m
2 - 1,20 m	1,30 m	1,50 m	1,60 m	1,40 m	1,50 m	1,70 m	1,80 m
3 - 1,20 m	1,30 m	1,40 m	1,50 m	1,50 m	1,60 m	1,70 m	1,80 m

(1) 10-28 sur roue W 8-28 Delachaux. (2) 10-28/11-28/12-28/11-32 roue Delachaux. (3) 10-28/11-28/12-28/13-28 roue Dunlop ou Michelin.

Premier plein d'huile fait avec :

**elf**

ou

**HUILES  
RENAULT**

*La bonne marche de votre tracteur dépend de son entretien.*

*Dans ce chapitre vous trouverez tous les conseils nécessaires pour effectuer les opérations d'entretien des différents organes, ainsi que la périodicité des interventions.*

## **résumé des opérations d'entretien**

### **TOUTES LES 10 HEURES OU TOUS LES JOURS**

Vérifier le niveau d'huile dans le carter moteur.  
Nettoyer le préséparateur et le filtre à air (en atmosphère poussiéreuse).  
Vérifier la cuve transparente du filtre à combustible.  
Vérifier après un changement de roue les écrous de fixation.  
Vérifier le niveau d'huile de la poulie de battage (en cas d'utilisation constante).

### **APRÈS LES 30 PREMIÈRES HEURES**

Première vidange, rinçage et remplissage d'huile du carter moteur (rodage).  
Nettoyer les 3 filtres du relevage.

### **TOUTES LES 50 HEURES OU TOUTES LES SEMAINES**

Nettoyer le préséparateur et le filtre à air (en atmosphère normale).  
Nettoyer les ailettes des cylindres.  
Nettoyer le radiateur d'huile.  
Nettoyer la turbine.  
Vérifier le niveau de l'électrolyte dans les accumulateurs.  
Première vidange et remplissage d'huile de la poulie de battage (rodage).  
Graissage : voir tableau.

### **APRÈS LES 100 PREMIÈRES HEURES**

Nettoyer les 3 filtres du relevage.

*Pendant la période de garantie, nos Succursales, Concessionnaires et Agents effectueront automatiquement les opérations de garantie.*

*Après cette période, confiez-leur régulièrement votre tracteur, il sera ainsi toujours en parfait état et vous donnera le maximum de satisfaction.*

### **TOUTES LES 100 HEURES**

Vidanger le moteur.  
Vérifier le serrage des écrous de roues.  
Nettoyer les cuves de décantation à combustible.  
Vérifier la pression des pneumatiques.  
Graissage : voir tableau.

### **TOUTES LES 200 HEURES**

Changer l'élément filtrant du filtre à huile moteur.  
Vérifier la tension de la courroie de dynamo et de turbine.  
Vérifier le serrage de la timonerie de direction.  
Nettoyer les 3 filtres du relevage.  
Graissage : voir tableau.

### **TOUTES LES 400 HEURES**

Vérifier la garde des embrayages.  
Graissage : voir tableau.

### **TOUTES LES 600 HEURES**

Changer la cartouche filtrante du filtre à combustible.  
Faire nettoyer et vérifier les injecteurs par votre Agent.  
Graissage : voir tableau.  
Vérifier et régler le jeu des culbuteurs.  
Vérifier le serrage de la culasse et des collecteurs.

### **TOUTES LES 1.200 HEURES OU TOUS LES ANS**

Changer l'élément filtrant du filtre principal du relevage.  
Vidanger le mécanisme boîte-pont et relevage.  
Graissage : voir tableau.

4

ENTRETIEN



## accumulateurs

Toutes les 50 heures, vérifier le niveau de l'électrolyte ; il doit dépasser les plaques de 1 à 1,5 cm. Chaque bouchon de la batterie étant équipé de **nivacides**, il suffit de vérifier que le niveau arrive au ras du nivacide.

Ne jamais enlever le nivacide pour introduire une jauge. Rétablir, s'il y a lieu, le niveau avec de l'eau distillée ou, à défaut, avec de l'eau de pluie soigneusement filtrée.

Ne jamais ajouter d'acide.

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  $-10^{\circ}\text{C}$ .

Vérifier également le serrage et la propreté des cosses.

## filtre à air

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

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

- Vérifier le bol en plastique (A) et si nécessaire le déposer et le nettoyer.

- Démontez avec précaution la cuve (G) maintenue par trois sauterelles (H) et la nettoyer (ne pas retirer la cuve lorsque le moteur tourne).

- sortir le premier élément filtrant (F), le laver au gas-oil propre.

- Déposer le deuxième élément filtrant (D) placé dans le corps de filtre (B). Si nécessaire, le nettoyer au gas-oil propre.

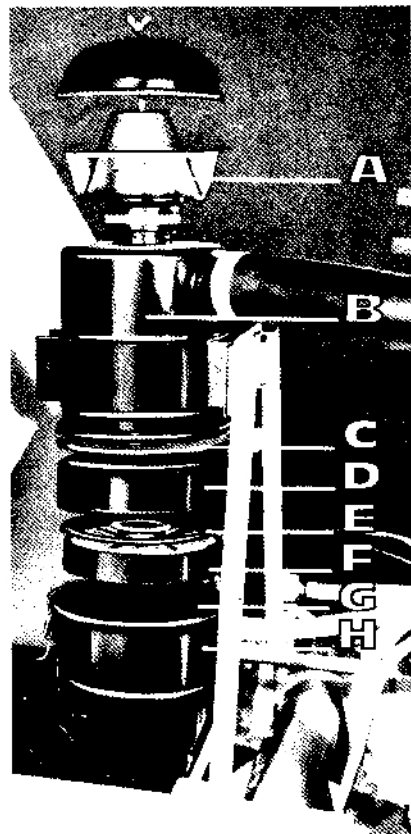
- Remonter avec soin le filtre à air, refaire le plein d'huile (huile moteur) jusqu'au niveau indiqué après avoir soigneusement nettoyé le fond de cuve.

**Ne jamais utiliser d'huile de vidange même décantée.**

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

- que l'intérieur du corps de filtre (B) est propre et que les joints (C) et (E) ne sont pas détériorés ;

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



## préfiltre à combustible

Toutes les 200 heures :

Fermer le robinet à combustible (A).

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 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 1200 heures :

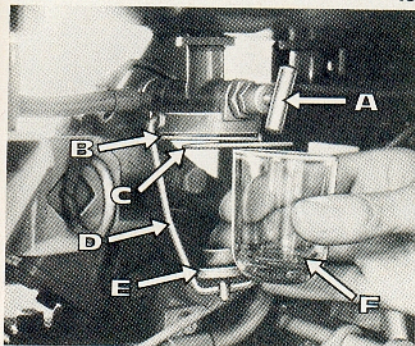
Déposer le bol.

Retirer le joint et la grille (B) en toile métallique.

Nettoyer la grille et le bol au gas-oil.

Remonter l'ensemble avec un joint neuf.

40



## filtre à combustible

préfiltre (A).

Toutes les 10 heures ou tous les jours, vérifier la cuve transparente (A) située à la base du filtre.

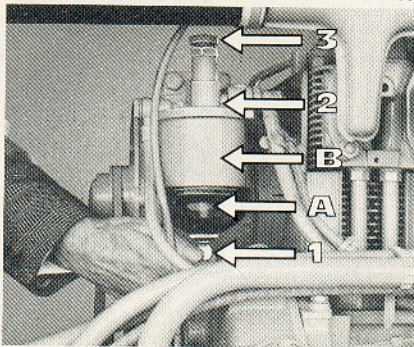
Pour évacuer les dépôts et l'eau se trouvant dans la cuve, dévisser la vis (1) située à sa partie inférieure, et actionner la pompe d'amorçage (3).

filtre (B)

L'élément filtrant est incorporé dans le corps (B). Celui-ci ne se nettoie pas.

Remplacer l'ensemble toutes les 600 heures, en dévissant la vis supérieure (2).

41



## stockage 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 tamis.

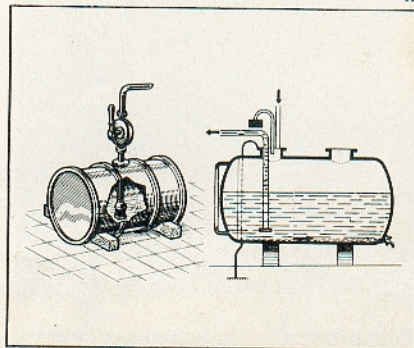
stockage

Un combustible mal stocké se souille. Le moteur souffre. Un combustible convenablement stocké (42) 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.

Nous vous conseillons d'utiliser une cuve de décantation.

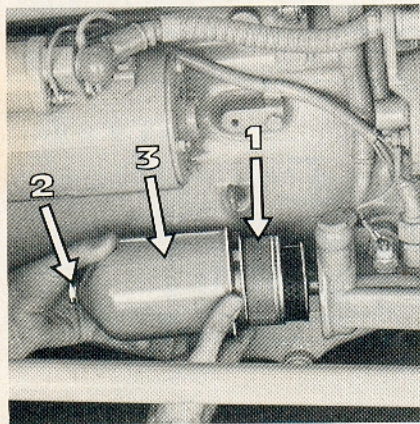
42



## filtre à huile moteur

Toutes les 200 heures :

- Dévisser la vis centrale (2) et dégager la cuve (3).
- Sortir les deux éléments filtrants (métallique et papier).
- Changer l'élément filtrant en papier (1) (n'employer que des éléments d'origine).



## filtres du relevage hydraulique

44

### Crépine A

A 30 heures, 100 heures et ensuite toutes les 200 heures, nettoyer la crépine.

### Filtre principal B

Après 30 heures, 100 heures et ensuite toutes les 200 heures sortir le filtre et le nettoyer.

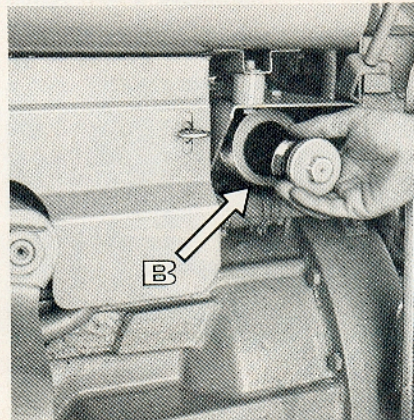
Toutes les 1200 heures, ou tous les ans, remplacer le filtre.

### Filtres sur distributeur auxiliaire C

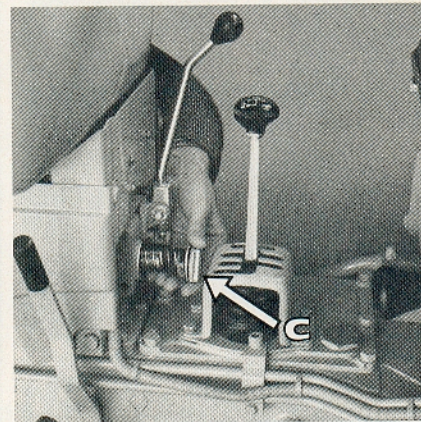
A 30 heures, 100 heures et ensuite toutes les 200 heures de fonctionnement d'un vérin extérieur, dévisser et retirer le couvercle support de l'élément filtrant et le nettoyer.



45



46



## pneumatiques

Pneumatiques	Pression de gonflement en kg/cm <sup>2</sup>			
	Mini en labour		Maxi sur route	
		Dunlop Stabilarge		Dunlop Stabilarge
<b>RENAULT 53 et 56</b>				
AV 5,50-16	1,6		1,6	
6,00-16	1,75		1,75	
6,50-16	1,4		1,4	
AR 10-28	0,85	0,6	1,4	0,9
11-28	0,85	0,6	1,4	0,9
12-28	0,85	0,6	1,6	0,9
11-32	0,85		1,4	
9-36	1,1		1,4	
10-36	1,1		1,4	
11-36	0,85		1,4	
<b>RENAULT 456</b>				
AV 7,50-20	1,2		1,8	
AR 12-28	0,85	0,6	1,6	0,9

### Pression de gonflement :

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

### Lestage :

A l'eau ou avec solution antigel, *consultez votre agent.*

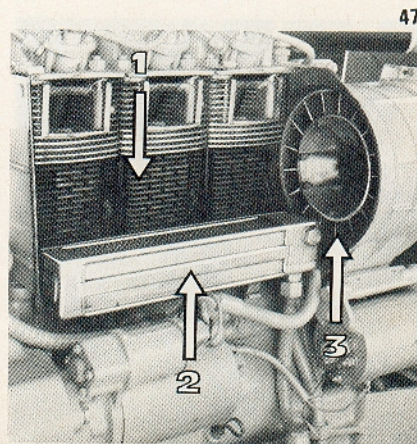
## roues

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.

## refroidissement

ailettes des cylindres (1)  
radiateur d'huile (2)  
turbine (3)

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



## REGLAGES

### courroie

Toutes les 200 heures, vérifier son état et sa tension.

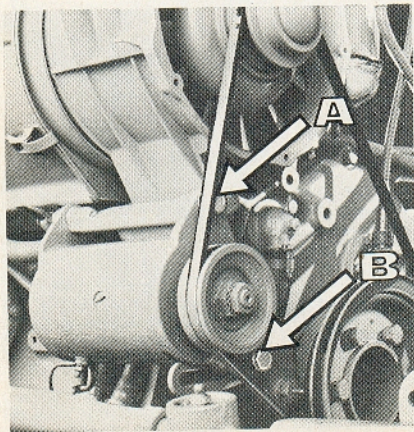
Si elle est détendue, régler la position de la dynamo.

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

**Nota :** 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.

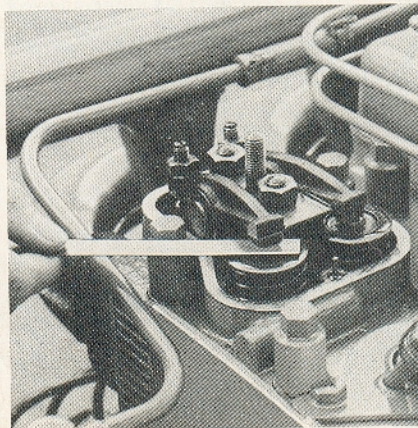
48



### culbuteurs

Vérifier le jeu des culbuteurs toutes les 200 heures. Le réglage se fait sur moteur froid (0,20 mm admission, 0,20 mm échappement).

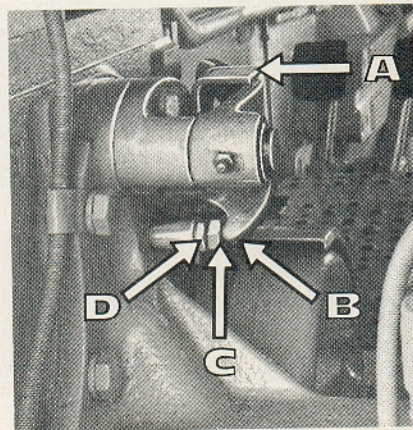
49



### différentiel (Blocage)

La pédale 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).

50



SAMAT. 2537 8256

## 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 de la jante du volant est supérieur à 3 cm.

## dynamo-démarrreur

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

Pour la dynamo Paris-Rhône, le palier arrière est à graisser toutes les 100 heures (2 gouttes d'huile moteur à mettre dans le graisseur).

## embrayage

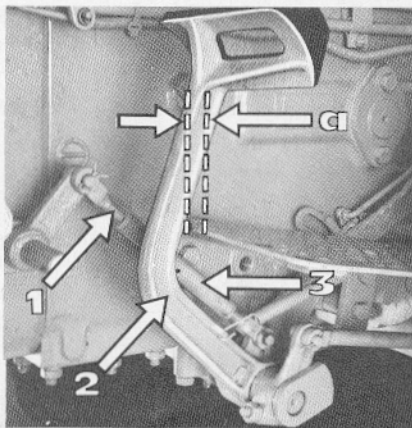
La pédale de débrayage (2) doit parcourir environ 1 à 2 cm avant d'agir. Cette distance (a) réglable, appelée garde, est une sécurité contre le patinage.

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

Pour régler, débloquer l'écrou (1) ; si la garde est exagérée, dévisser le tendeur (3) 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 (3) de quelques tours jusqu'à obtenir le jeu normal à la pédale. Rebloquer l'écrou (1).

51



## freins

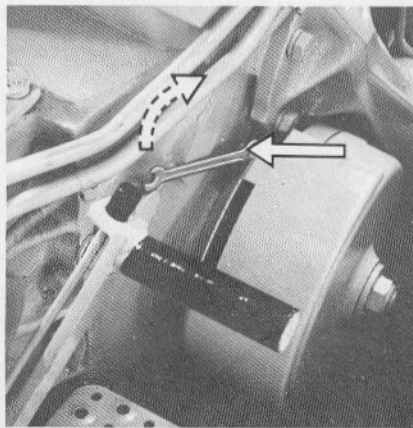
Vérifier l'efficacité des freins et la course des pédales toutes les 200 heures.

- 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.

**Ne jamais régler par la correction de timonerie.**

Les pédales étant accouplées, 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.

52



5  
REGLAGES

# INCIDENTS DE FONCTIONNEMENT

## défauts constatés

Le démarreur n'entraîne pas le moteur.

Le démarreur n'entraîne pas assez vite le moteur.

Le démarreur entraîne normalement, mais le moteur ne démarre pas.

Le moteur ne tient pas le ralenti.

### Le moteur s'arrête

Le moteur s'arrête d'un seul coup.

Le moteur s'arrête progressivement.

Le moteur tourne irrégulièrement.

## causes possibles

Pas de courant au démarreur.

Démarreur détérioré.

Batteries déchargées.

Connexions sulfatées ou desserrées.

Huile trop épaisse.

Commande de « **Stop** » n'est pas revenue en position « **Marche** ».

Manque de combustible.

Robinet d'arrivée de combustible fermé.

Élément filtrant à combustible colmaté.

Air dans les canalisations.

Système de départ à froid mal utilisé.

Filtre à air colmaté.

Moteur froid.

Ralenti trop bas.

Manque de combustible.

Entrée d'air dans le circuit.

Canalisations de combustible encrassées.

Air dans les canalisations.

Élément du filtre à combustible colmaté.

Filtre à air colmaté.

Echappement partiellement obstrué.

## remèdes

Changer les pièces défectueuses.

Changer le démarreur\*.

Recharger la ou les batteries.

Resserrer les connexions et les nettoyer.

Faire la vidange et remplir avec une huile dont la viscosité est en accord avec le tableau des huiles du livret d'entretien.

Repousser à fond.

Effectuer le plein du réservoir.

Ouvrir le robinet.

Mettre un élément neuf.

Purger le circuit.

Voir page 11.

Nettoyer l'élément filtrant.

Laisser chauffer quelques minutes au ralenti accéléré.

Régler le ralenti.

Faire le plein et purger.

Contrôle général du circuit :

Changer les joints défectueux et remplacer les canalisations éventuellement détériorées et purger.

Nettoyer les canalisations.

Remplacer l'élément filtrant du filtre à combustible et purger.

Purger le circuit après élimination des entrées d'air.

Remplacer l'élément filtrant.

Nettoyer le filtre.

Vérifier et nettoyer la tuyauterie d'échappement et le silencieux.

## défauts constatés

### Le moteur cogne

## causes possibles

Injecteurs collés.

Mauvais fonctionnement de la pompe d'injection.

Distribution décalée.

Les pistons touchent les soupapes.

## remèdes

Vérifier les injecteurs, purger complètement le circuit et changer l'élément du filtre à combustible\*.

Vérifier la pompe d'injection\*.

Recaler la distribution\*.

Changer les ressorts cassés.

Contrôler le retrait du piston.

Vérifier la distribution. Décalaminer les tulipes de soupapes. Vérifier les jeux des culbuteurs\*.

Vérifier le niveau sur un sol horizontal.

Nettoyer le filtre à air.

Nettoyer la cuve et remplir jusqu'au repère indiqué.

Régler le jeu des soupapes.

Roder les soupapes\*.

Vérifier le point d'injection et le débit de la pompe\*.

Vérifier les injecteurs\*.

Niveau d'huile trop élevé.

Filtre à air colmaté.

Trop d'huile dans le filtre à air.

Manque de compression.

Pompe d'injection déréglée (calage ou débit).

Pulvérisation des injecteurs ou mauvaise étanchéité des aiguilles d'injecteur.

Régulateur.

Injecteurs. Pompe d'injection décalée.

Courroie de turbine détendue ou cassée.

Pression d'huile trop faible :

Manque d'huile.

Filtre à huile encrassé.

Pompe défectueuse.

Courroie de dynamo détendue ou cassée.

Dynamo ou régulateur défectueux.

Vérification de la pompe d'injection\*.

Vérifier et recaler\*.

Régler la courroie.

Effectuer le remplissage.

Remplacer le filtre.

Remplacer la pompe\*.

Régler la courroie.

Vérifier\*.

### Le moteur fume

Fumée bleue.

Fumée noire.

### Le moteur dépasse son régime maxi

### Le moteur ne donne pas sa puissance

L'aiguille de température passe dans la zone rouge (le moteur chauffe).

### La lampe rouge s'éclaire

### La lampe verte s'éclaire

\* Les opérations marquées d'un astérisque doivent être effectuées par un Agent.



Pour adapter votre tracteur **RENAULT** aux utilisations particulières que vous pouvez lui demander, nous avons étudié les accessoires suivants :

Attelage trainé.

Cric pour lever le tracteur.

Chape d'attelage pour remorque fixe ou tournante.

Crochet de remorque à corps amovible.

Distributeur auxiliaire simple ou double effet.

Dossiers d'ailes.

Masses d'alourdissement avant amovibles.

Masses d'alourdissement arrière.

Pneumatiques particuliers.

Poulie de battage.

Prise de pression hydraulique.

Protecteur de prise de force.

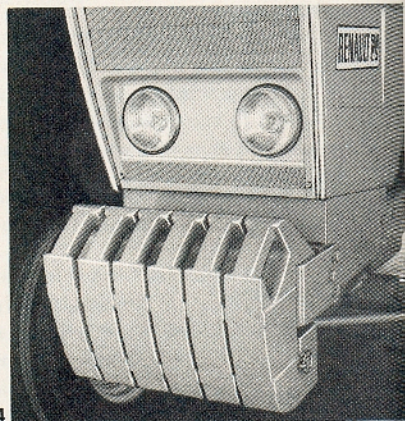
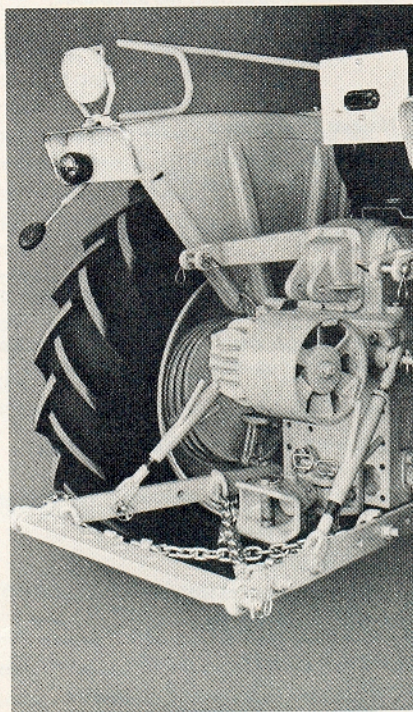
Silencieux vertical.

Rigidification latérale d'attelage.

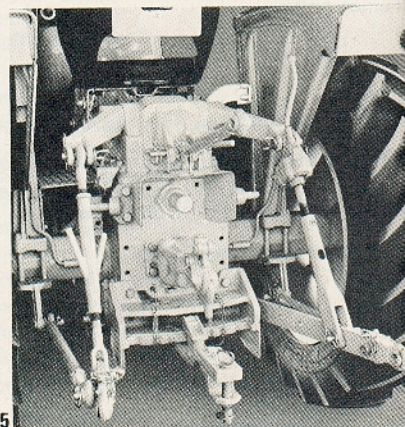
Tirant réglable à manivelle.

Triangulation d'attelage et traverse plate.

53



54



55