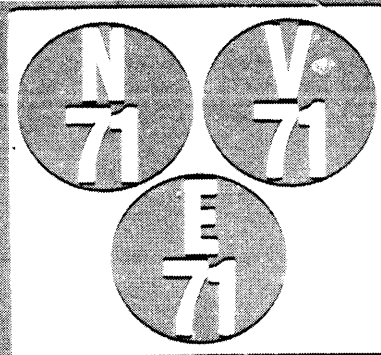


tracteurs

RENAULT

régie nationale



R. 7051

guide d'utilisation
et
d'entretien

N.E. 871



Monsieur,

Nous vous remercions d'avoir arrêté votre choix sur le tracteur RENAULT type R 7051, lequel sera pour vous un précieux serviteur.

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

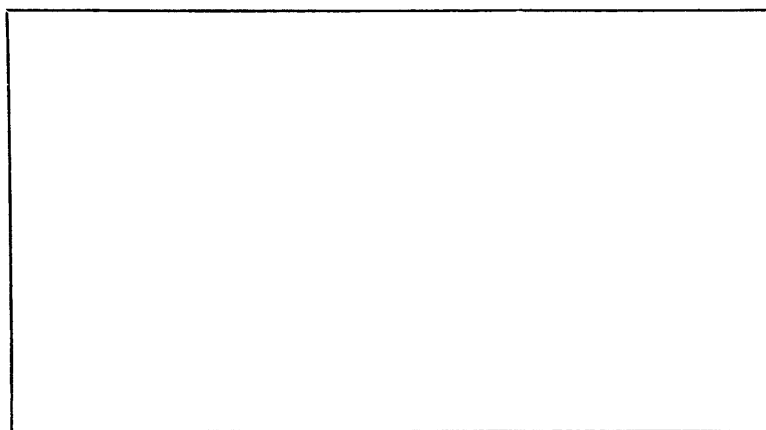
Nous sommes certains qu'il vous rendra pendant de longues années un service digne de la confiance que vous avez mise en lui.

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

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

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

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



qui connaît parfaitement le matériel que vous utilisez; vous êtes assuré de sa compétence et de son dévouement.

N'hésitez pas à le consulter...

RENSEIGNEMENTS DIVERS

Livré le

à M

Adresse

TRACTEUR Type R 7051

Modèle : N 71 - E 71 - V 71

N° de châssis (voir page 59)

N° de moteur (voir page 59)

Équipement d'injection { Marque

{ N° de pompe

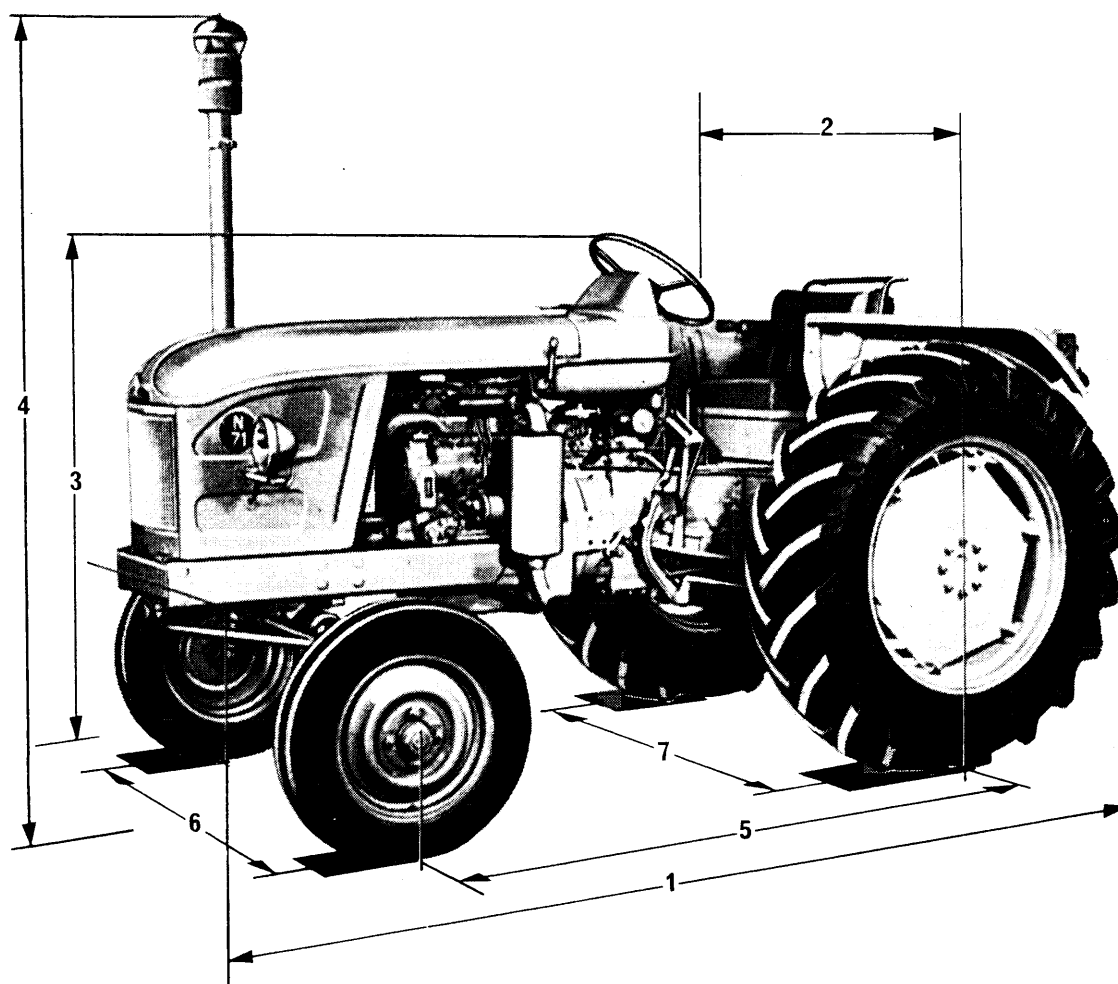
N° de clé de contact

Signature de l'Agent,

INDEX ALPHABÉTIQUE

	Pages		Pages
A — Accumulateurs	35	I — Installation électrique	
Allumage (contact)	6	(schéma)	57
Antigel (radiateur)	13	J — Jumelage des pneus AR	49
Antigel (pneumatiques)	15	L — Lampes(caractéristiques)	57
Attelages	18	Lampes (remplacement)	44
Avertisseur	6	Lestage	14
B — Batterie (accumulateurs)	35	M — Manille avant	17
Bielle de direction		Masses alourdissement	17
(réglage)	37	Mécanisme	55 et 56
Boîte de vitesses	55 et 56	Moteur (caractéristiques)	54
C — Capacités	5 et 16	Moteur (mise en marche)	10
Caractéristiques diverses	54	Moteur (arrêt)	12
Caractéristiques (généralités)	4	N — Niveau (eau et huile) ..	8
Combustible (remplissage)	8	P — Pare-chocs	17
Changement de vitesse	6	Phares (commutateur) ..	6
Chape d'attelage	23	Phare (réglage)	47
Commandes	6	Phare arrière	45
Compteur d'heures	62	Planche de bord	7
Conduite	11	Pneumatiques (entretien)	49
Courroie de ventilateur	35	Pneumatiques (gonflement)	5 et 49
Cric	29	Pneumatiques (lestage)	14
Culbuteurs (réglage)	36	Pompe d'injection	44
D — Débrayage (réglage)	38	Pont arrière	57
Démarrreur	38	Poulie de battage	25
Démultiplicateur	56	Prise de courant pour	
Différentiel	24-36 et 57	remorque	46
Direction (réglage)	37	Prise de force	25
Dossier sur aile	50	Prise de pression hydraulique	28
Dynamo	38	Protection contre le	
E — Eau	8 et 11	froid	13 et 15
Éclairage	6	R — Radiateur (protection, vi-	
Embrayage	38 et 55	dange)	13
Entretien	35 et 60	Radiateur (entretien)	48
Équipement électrique		Relevage hydraulique	26 et 48
(caractéristiques)	57	Rigidification d'attelage	23
Équipement électrique		Rodage	59
(schéma)	57	Roues	49
F — Filtre à air	39	S — Siège (réglage)	50
Filtres à combustible ..	40	Stockage (combustible et	
Filtre à huile	41	huile)	51
Freins	42	Store de radiateur	11
Freins de parcage	10	T — Tirant à manivelle	23
Fusible	43	Tracteur (mise en route)	10
G — Garantie	62	Tracteur (arrêt)	12
Graissage (Voir schéma		Triangulation d'attelage	20
fin de notice) et	44	U — Utilisation	8
H — Huile (niveau)	8	V — Ventilateur (courroie) ..	35
I — Identification	59	Vidange (radiateur)	13
Incidents de fonction-		Voies variables	29
nement	52		

GÉNÉRALITÉS



Longueur hors-tout (1) avec pneus 10 — 28	3,13 m						
Largeur hors-tout (2) avec pneus 10 — 28	<table> <tr> <td>Normal</td><td>1,57 à 2,11 m</td></tr> <tr> <td>Étroit</td><td>1,22 à 1,68 m</td></tr> <tr> <td>Vigneron</td><td>1,17 à 1,57 m</td></tr> </table>	Normal	1,57 à 2,11 m	Étroit	1,22 à 1,68 m	Vigneron	1,17 à 1,57 m
Normal	1,57 à 2,11 m						
Étroit	1,22 à 1,68 m						
Vigneron	1,17 à 1,57 m						
Hauteur (3)	<table> <tr> <td>Normal (avec pneus 5,50 — 16 et 10 — 28) .</td><td>1,54 m</td></tr> <tr> <td>Étroit (avec pneus 140 — 40 et 10 — 28)....</td><td>1,54 m</td></tr> <tr> <td>Vigneron (avec pneus 5,00 — 15 et 10 — 28)</td><td>1,53 m</td></tr> </table>	Normal (avec pneus 5,50 — 16 et 10 — 28) .	1,54 m	Étroit (avec pneus 140 — 40 et 10 — 28)....	1,54 m	Vigneron (avec pneus 5,00 — 15 et 10 — 28)	1,53 m
Normal (avec pneus 5,50 — 16 et 10 — 28) .	1,54 m						
Étroit (avec pneus 140 — 40 et 10 — 28)....	1,54 m						
Vigneron (avec pneus 5,00 — 15 et 10 — 28)	1,53 m						
Hauteur hors-tout (4)	<table> <tr> <td>Normal (avec pneus 5,50 — 16 et 10 — 28)</td><td>2,20 m</td></tr> <tr> <td>Étroit (avec pneus 140 — 40 et 10 — 28) ..</td><td>2,20 m</td></tr> <tr> <td>Vigneron (avec pneus 5,00 — 15 et 10 — 28)</td><td>2,19 m</td></tr> </table>	Normal (avec pneus 5,50 — 16 et 10 — 28)	2,20 m	Étroit (avec pneus 140 — 40 et 10 — 28) ..	2,20 m	Vigneron (avec pneus 5,00 — 15 et 10 — 28)	2,19 m
Normal (avec pneus 5,50 — 16 et 10 — 28)	2,20 m						
Étroit (avec pneus 140 — 40 et 10 — 28) ..	2,20 m						
Vigneron (avec pneus 5,00 — 15 et 10 — 28)	2,19 m						
Empattement (5) avec pneus 10 — 28	1,75 m						
Voie avant variable (6)	<table> <tr> <td>Normal (avec pneus 5,50 — 16) ..</td><td>1,20 à 1,90 m</td></tr> <tr> <td>Étroit (avec pneus 140 — 40)</td><td>0,85 à 1,33 m</td></tr> <tr> <td>Vigneron (avec pneus 5,00 — 15)</td><td>0,80 à 1,18 m</td></tr> </table>	Normal (avec pneus 5,50 — 16) ..	1,20 à 1,90 m	Étroit (avec pneus 140 — 40)	0,85 à 1,33 m	Vigneron (avec pneus 5,00 — 15)	0,80 à 1,18 m
Normal (avec pneus 5,50 — 16) ..	1,20 à 1,90 m						
Étroit (avec pneus 140 — 40)	0,85 à 1,33 m						
Vigneron (avec pneus 5,00 — 15)	0,80 à 1,18 m						
Voie arrière variable (7) avec pneus 10 — 28	<table> <tr> <td>Normal ...</td><td>1,20 à 1,80 m</td></tr> <tr> <td>Étroit</td><td>0,90 à 1,40 m</td></tr> <tr> <td>Vigneron ..</td><td>0,85 à 1,25 m</td></tr> </table>	Normal ...	1,20 à 1,80 m	Étroit	0,90 à 1,40 m	Vigneron ..	0,85 à 1,25 m
Normal ...	1,20 à 1,80 m						
Étroit	0,90 à 1,40 m						
Vigneron ..	0,85 à 1,25 m						
Garde au sol mini avec pneus 5,50 — 16 et 10 — 28	0,36 m						
Diamètre extérieur de braquage (sans freinage)	<table> <tr> <td>Normal</td><td>7 à 7,70 m</td></tr> <tr> <td>Étroit-Vigneron</td><td>8,5 à 6,6 m</td></tr> </table>	Normal	7 à 7,70 m	Étroit-Vigneron	8,5 à 6,6 m		
Normal	7 à 7,70 m						
Étroit-Vigneron	8,5 à 6,6 m						

GÉNÉRALITÉS

Poids avec pneus AR lestés à 75 % et embrayage simple (sans accessoire ni alourdissement)	Normal (Attelage « 3 points »)	1.685 kg
	Étroit (Attelage « 3 points » Vigneron)	1.665 kg
	Vigneron (Attelage « 3 points » Vigneron)	1.655 kg

Poids maxi autorisé « tracteur isolé »	Normal	3.940 kg
	Étroit	3.500 kg
	Vigneron	2.490 kg

Poids total maxi autorisé « tracteur et remorque traînée » (sous réserve d'une installation de freinage).	Normal	10.690 kg
	Étroit	10.250 kg
	Vigneron	6.990 kg

Capacités :

Réservoir à combustible (fuel oil domestique agricole) ...	40 litres	
Système de refroidissement (eau)	10 litres	
Capacité totale d'huile moteur (carter et filtre)	6,85 litres	
Carter-moteur (huile)	} Maxi Mini	
		6,3 litres
	4 litres	
Filtre à air (huile)	0,8 litre	
Boîtier de direction	0,33 litre	
Relevage hydraulique (ensemble du circuit)	15 litres	
Carter de mécanisme {	(sans boîtier de barre de coupe) .	20 litres
	(avec boîtier de barre de coupe) .	22 litres
Boîtier de poulie de battage	0,8 litre	

Pression de gonflement :

TRACTEURS	ROUES	PNEUMATIQUES	PRESSION DE GONFLEMENT en kg-cm ²	
			MINI en labour	MAXI sur route
NORMAL	AV (400 E-16 déport 45/55)	} 6,50-16* 5,50-16	1,4	1,4
			1,6	1,6
	AR { W 10-24* W 10-36* W 8-36* W 10-28	12,00-24*	0,85	2,0
		11-36*	0,85	1,4
		9-36*	1,1 à 1,25	1,4
		12-28* 11-28* 10-28	0,85 0,85 à 1 1	1,6 1,4 1,4
ÉTROIT	AV (400 E-16 déport 45/55)	(140-40 5,50-16 AT)	1,5	1,5
	AR W 10-28	12-28*	0,85	1,6
		11-28* 10-28	0,85 0,85 à 1	1,4 1,4
VIGNERON	AV (300 D-15 déport 20/30)	5.00-15	1,75	1,75
	AR { W 10-28 W 10-24* W 8-24*	10-28	0,85 à 1	1,4
		11-24* 9-24*	0,85 1,1 à 1,25	1,4 1,4

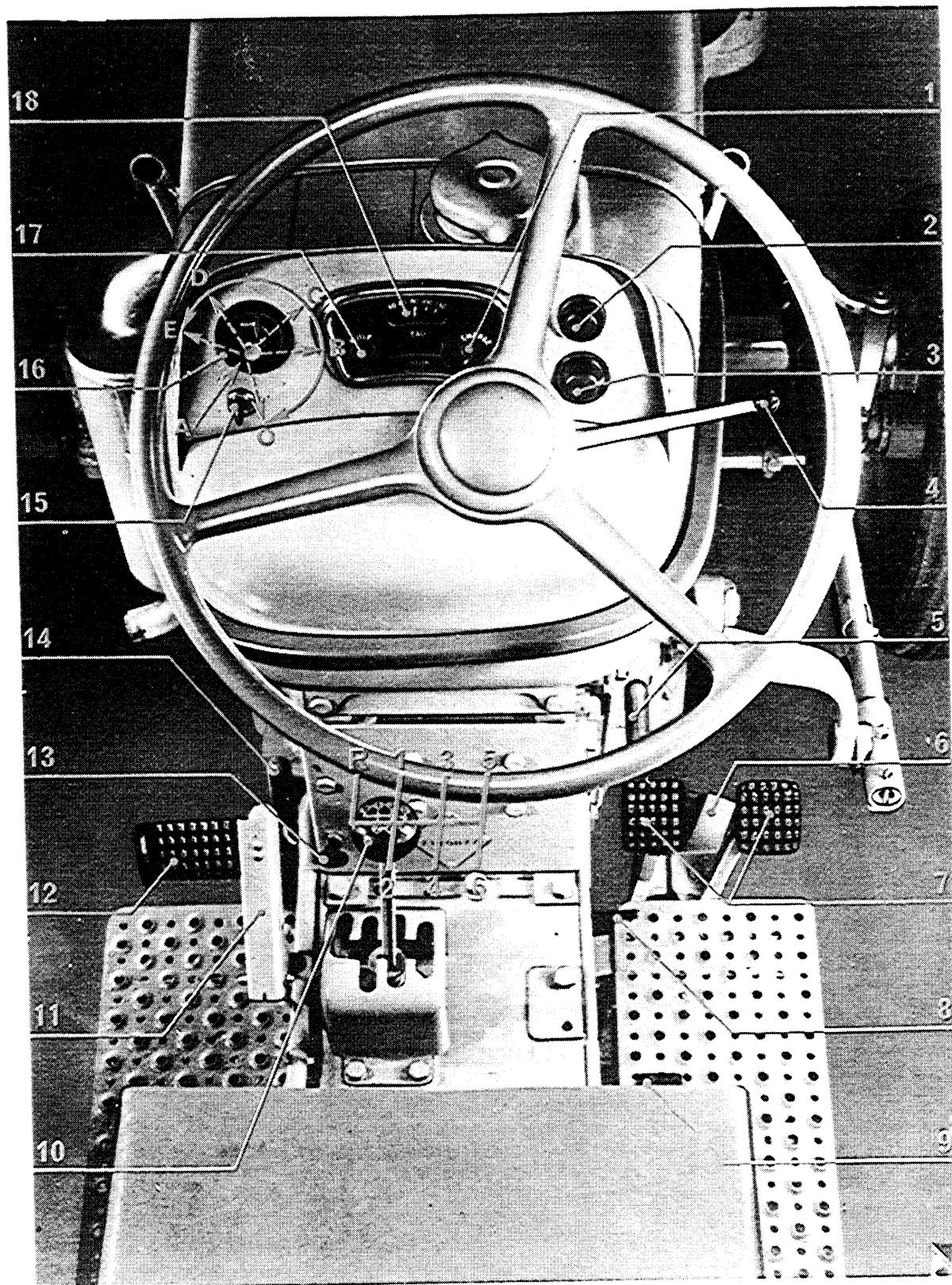
* Sur demande seulement.

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

COMMANDES USUELLES

1. **Feu témoin de charge** (voyant vert).
Voir chapitre « CONDUITE » p. 11.
2. **Contacteur de démarreur.**
Appuyer sur le contacteur et le laisser revenir dès les premières explosions.
3. **Contacteur de chauffage** voir chapitre « Mise en marche du moteur » p. 10.
4. **Manette de commande d'accélérateur.**
5. **Levier de crabotage de prise de force arrière.**
Voir chapitre « ÉQUIPEMENT » p. 25.
6. **Loquet d'accouplement des pédales de frein.**
Sur route, les deux pédales de frein doivent obligatoirement être accouplées.
7. **Pédales de frein droite et gauche.**
8. **Pédale d'accélérateur.**
9. **Blocage du différentiel.**
Voir chapitre « ÉQUIPEMENT » Blocage du différentiel p. 24.
10. **Levier de changement de vitesse.**
Les positions correspondant aux différents rapports de vitesses sont indiqués sur la boule du levier.
11. **Frein à main** (parcage).
Appuyer sur les pédales de frein (le loquet d'accouplement doit être engagé) et tirer vers soi le levier d'immobilisation.
12. **Pédale de débrayage.**
13. **Bouton-tirette de stop.**
14. **Levier de commande de démultiplicateur** (sur demande).
Pour craboter, pousser le levier vers l'avant.
15. **Contacteur général à clé.**
Il vous a été remis 2 clés de contact à la livraison de votre tracteur, ne les laissez pas attachées ensemble, mais placez-en une en lieu sûr où vous pourrez la retrouver le cas échéant. Si vous avez perdu vos clés, relevez leur numéro gravé sur le contacteur général afin de pouvoir en commander un nouveau jeu à votre Agent.
16. **Commutateur d'éclairage et avertisseur.**
Les différents éclairages sont obtenus en tournant la manette dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.
Éclairage de ville :
Feux de position - manette position B.
Feux de croisement - manette position C.
Éclairage route :
Feux de route - manette position E.
Feux de croisement - manette position D.
A chaque position de la manette correspond un léger verrouillage ; ne pas rester dans une position intermédiaire.
Avertisseur :
Il est commandé par une légère pression sur le bouton (A) situé au centre du commutateur.
17. **Feu témoin de pression d'huile** (voyant rouge).
Voir chapitre « CONDUITE » p. 11.
18. **Thermomètre d'eau.**
Voir chapitre « CONDUITE » p.11.

COMMANDES USUELLES

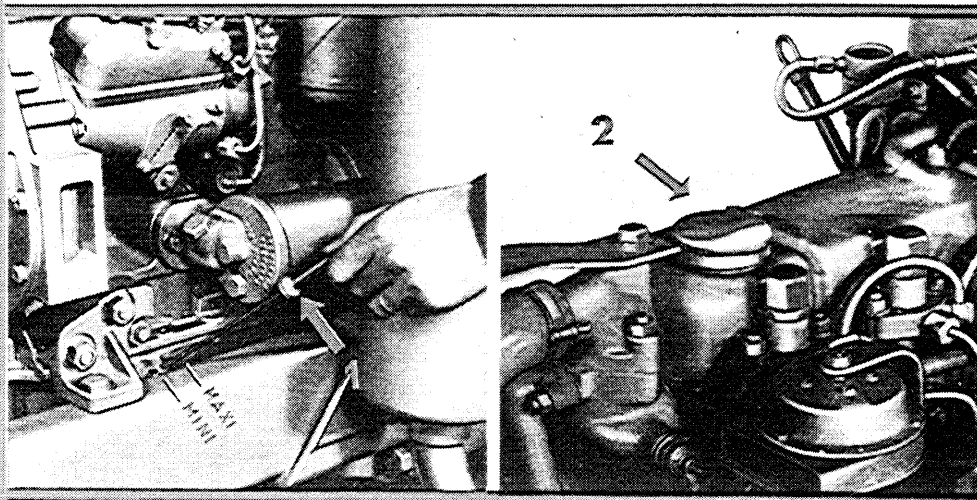


VÉRIFICATIONS ET OPÉRATIONS PRÉLIMINAIRES

à effectuer avant
la mise en route

— Le niveau d'eau dans le radiateur:

Ajouter si nécessaire de l'eau propre, de préférence non calcaire ; ne jamais verser de l'eau froide dans le radiateur lorsque le moteur est chaud. (Orifice de remplissage, voir figure page 11).

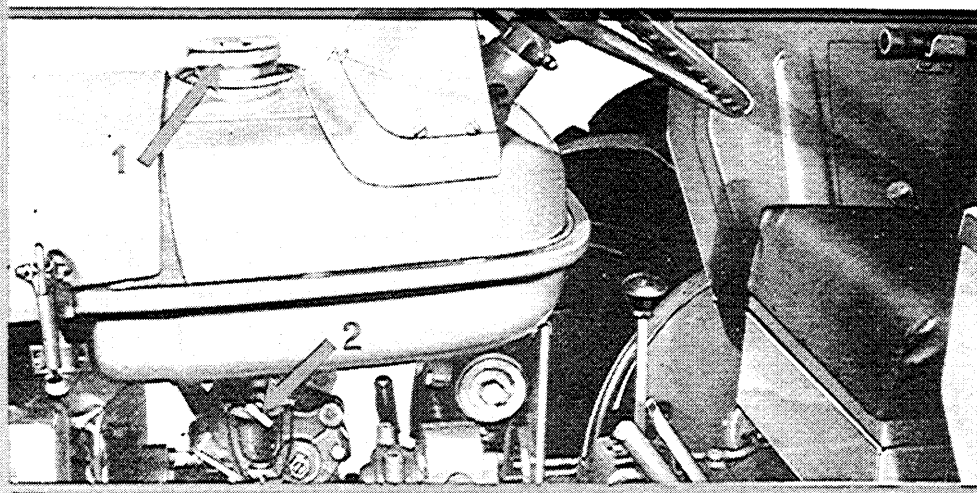


1. Jauge d'huile.
2. Orifice de remplissage d'huile.

— Le niveau d'huile dans le carter moteur:

Il doit être compris entre le repère gravé (maxi) et le bas de la jauge (mini). Ne pas dépasser ce repère, un niveau supérieur provoquerait un encrassement anormal du moteur.

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



1. Orifice de remplissage de combustible.
2. Robinet de combustible sur godet de décantation.

— La quantité de combustible.

Éviter d'aller jusqu'à vider complètement le réservoir car il serait alors nécessaire de purger le système d'injection.

— Le robinet de combustible ouvert.

— Le levier de changement de vitesses au point mort.

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

— Le gonflement des pneus.

(Voir « CARACTÉRISTIQUES ».)

PURGE DE L'AIR

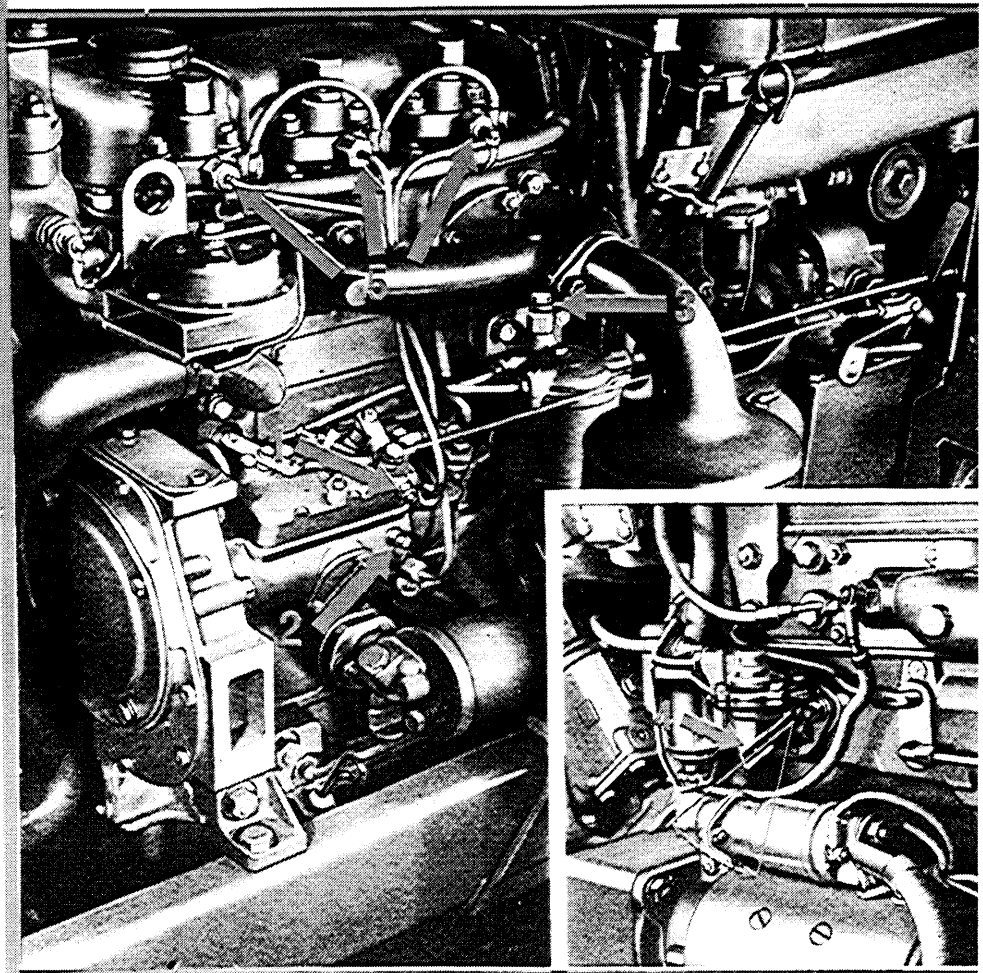
Elle n'est nécessaire que si le tracteur a été immobilisé pendant plusieurs jours ou à la suite d'un nettoyage du filtre à combustible.

Desserrer la vis de purge (1) située sur le côté du carter du régulateur mécanique, en maintenant le contre-écrou avec une deuxième clé ; desserrer la vis de purge (2) située sur le côté du corps de pompe. Dévisser de deux ou trois tours la vis supérieure (3) du raccord banjo du filtre à combustible et manœuvrer le levier (4) de la pompe d'alimentation jusqu'à ce que le combustible s'écoule de chaque orifice exempt de bulle d'air (manette d'accélération en position plein gaz.)

Resserrer les vis dans l'ordre suivant en continuant à manœuvrer le levier de pompe d'alimentation (4).

1. Vis supérieure (3) du filtre à combustible.
2. Vis de purge (2) de la pompe.
3. Vis de purge (1) du régulateur.

Purger les tuyauteries haute pression aux injecteurs en desserrant partiellement les raccords (5) et actionner le démarreur jusqu'à ce que le combustible s'écoule sans bulle d'air ; resserrer les raccords.



1. Vis de purge du régulateur.
2. Vis de purge de la pompe.
3. Vis sur raccord.
4. Levier de la pompe d'alimentation.
5. Raccords aux injecteurs.

MISE EN MARCHÉ DU MOTEUR

Ramener la manette d'accélération à fond sur vous (plein gaz) et s'assurer que la commande « stop » soit bien repoussée. Introduire et tourner la clé (sens des aiguilles d'une montre) ; appuyer sur le contacteur de démarreur et le laisser revenir dès les premières explosions.

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

Démarrage par temps froid :

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

Appuyer 15 secondes sur le bouton de chauffage et actionner la commande du démarreur en restant appuyé sur le bouton de chauffage pendant 10 secondes.

Si le moteur ne démarre pas, recommencer l'opération mais n'appuyer que 5 secondes sur le bouton de chauffage.

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

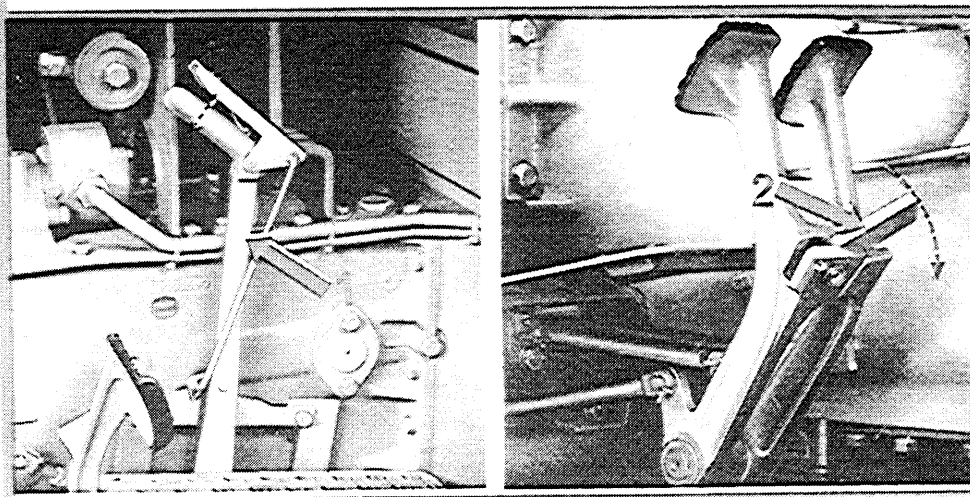
Nota : Après un démarrage à froid, laisser tourner le moteur 2 à 3 minutes à régime moyen. Réduire ensuite et laisser tourner à vitesse normale pendant quelques minutes. Le moteur peut alors être normalement utilisé.

— Ne pas emballer le moteur à vide sous prétexte d'accélérer son réchauffage.

— Arrêter le moteur s'il y a des fumées noires à l'échappement.

MISE EN ROUTE DU TRACTEUR

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



1. Frein à main.
2. Loquet d'accouplement des pédales de frein.

UTILISATION

MISE EN ROUTE DU TRACTEUR

(Suite)

Aux champs, dès le départ, le levier de changement de vitesse doit être mis à la position correspondant à la vitesse choisie pour l'exécution du travail.

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

CONDUITE

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

Dès que le contact est mis les voyants s'éclairent.

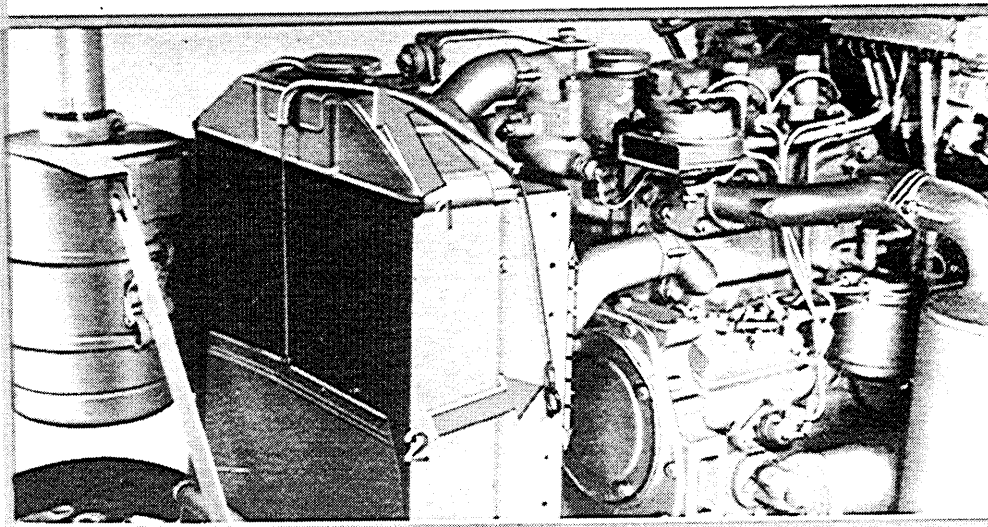
En marche normale :

— Si le feu témoin de pression d'huile s'éclaire (voyant rouge), arrêter immédiatement, se reporter au chapitre « INCIDENTS DE 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 d'eau ; pour un bon fonctionnement du moteur, une température de 80 à 90 °C est nécessaire ; une température de fonctionnement trop basse influe défavorablement sur la consommation de combustible et l'usure du moteur. Régler le store du radiateur en conséquence. Le câble de commande est terminé par un anneau-crochet (2) qui peut prendre position dans les trous de la paroi gauche de la buse de ventilateur. (Afin de faciliter la manœuvre du rideau, ramener la manette des gaz au ralenti pour éviter l'aspiration du rideau contre le radiateur).

1. Orifice de remplissage d'eau.
2. Commande de store du radiateur.



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

Sur la route les deux pédales de frein doivent obligatoirement être accouplées.

UTILISATION

CONDUITE

(Suite)

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

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

Quelques recommandations :

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

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

ARRÊT DU TRACTEUR

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

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

Nous vous conseillons, même dans le cas d'un arrêt de courte durée, d'arrêter votre moteur et d'enclencher la **première vitesse** si vous êtes en montée, la **marche arrière** si vous êtes en descente. (Ne jamais utiliser les 5^e et 6^e vitesses.)

ARRÊT DU MOTEUR

Pour arrêter le moteur, ramener la manette de commande des gaz en position ralenti, tirer le bouton placé sur la partie gauche du tablier et tourner sens inverse des aiguilles d'une montre, la clé du contacteur général.

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

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.

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

APRÈS L'ARRÊT DU MOTEUR

Dès que le moteur est suffisamment refroidi :

— Remédier éventuellement aux anomalies et aux défauts d'étanchéité constatés pendant la marche (voir chapitre « INCIDENTS DE FONCTIONNEMENT »).

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

— Compléter le plein du réservoir pour éviter les condensations.

PAR TEMPS FROID

Accumulateurs :

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

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

(Voir chapitre « ENTRETIEN ».)

Graissage :

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

Système de refroidissement.

Dès que le gel est à craindre, outre l'utilisation du store de radiateur, ajouter à l'eau du radiateur, si elle n'en contient pas déjà, de l'antigel éthylène-glycol (consulter votre Agent).

- 2,5 litres d'antigel garantissent jusqu'à -10°C .
- 4 litres d'antigel garantissent jusqu'à -20°C .
- 5 litres d'antigel garantissent jusqu'à -28°C .

Ces chiffres vous sont donnés à titre indicatif, vérifiez-les d'après la notice fournie avec l'antigel.

Après l'apport d'antigel, pour obtenir un mélange homogène dans le système de refroidissement, il est nécessaire de faire tourner le moteur jusqu'à ce que l'aiguille indique 80°C . Le laisser tourner encore pendant quelques minutes.

L'antigel éthylène-glycol ne s'évaporant pas, ajoutez seulement de l'eau pour maintenir le niveau dans le radiateur.

L'HIVER, LES TRACTEURS SORTENT DE NOS USINES AVEC UN MÉLANGE ANTIGEL (DE COLOURATION BLEUE) ET PORTENT SUR LE CAPOT MOTEUR LE PAPILLON :

« Avec ANTIGEL, protection -20°C . »

Dans ce cas, pour être garanti du gel jusqu'à -30°C , remplacer un litre du mélange contenu dans le radiateur par 1,5 litre d'antigel.

Nous vous mettons en garde contre l'emploi d'alcool comme antigel car la température normale de fonctionnement du moteur dépasse 80°C ; cette température est réglée par un calorstat. L'alcool se vaporisant à 78°C donc en premier, le plein devrait être refait qu'avec de l'alcool afin de conserver le pourcentage initial. Son emploi risque de laisser votre moteur sans protection contre le gel.

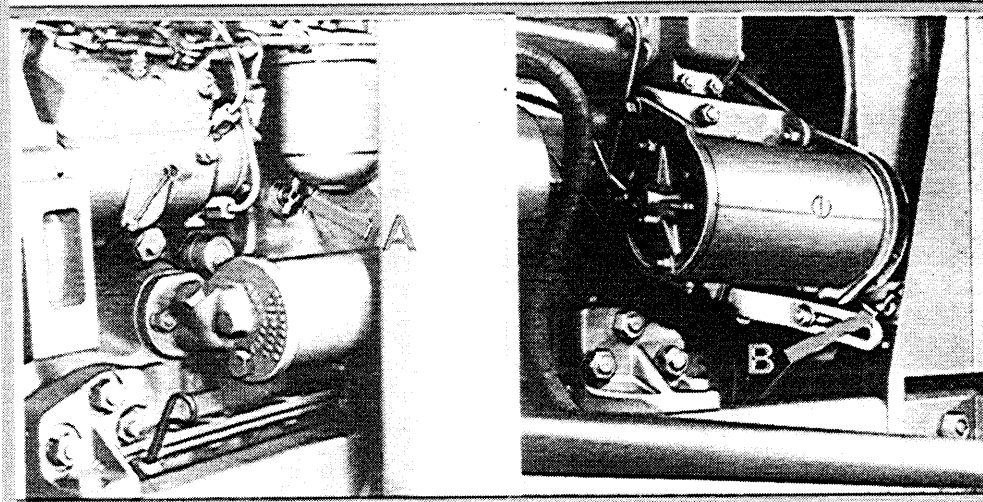
L'été, sauf cas exceptionnels d'utilisation dans des conditions très dures susceptibles d'amener le moteur à chauffer anormalement, il n'y a pas d'inconvénient majeur à laisser le mélange dans le radiateur. Toutefois, pour une plus grande tranquillité, nous vous conseillons la vidange du radiateur et, après rinçage, le remplissage avec de l'eau pure.

UTILISATION

PAR TEMPS FROID

(Suite)

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



S'il n'est pas fait usage d'antigel, vidanger l'eau dès la rentrée au garage à l'aide des robinets (A et B) prévus à cet effet et situés l'un à la base du radiateur sur la face arrière droite, l'autre à la base des chambres d'eau sur la face latérale gauche du moteur, sous le filtre à combustible.

La vidange est totale lorsque le tracteur étant sur un plan horizontal, le **bouchon de radiateur enlevé**, les deux robinets ouverts coulent franchement.

Après la vidange, pour sécher complètement le moteur, faites-le tourner pendant une demi-minute environ.

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

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

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

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

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

Lestage :

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

LESTAGE DES PNEUS ARRIÈRE

(Suite)

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

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

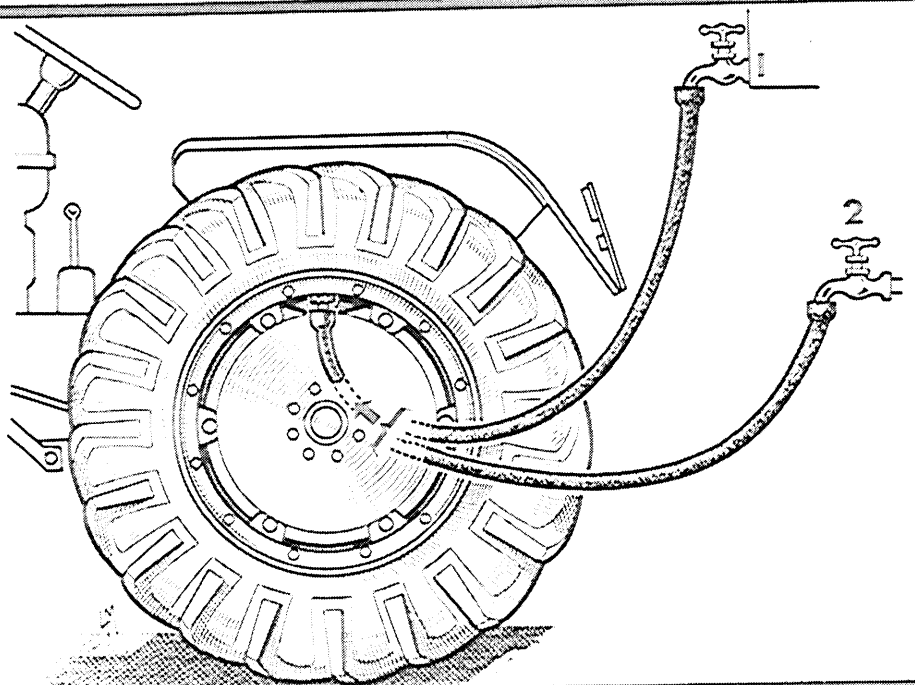
5. Retirer le raccord spécial complet (pour un lestage à 95 % boucher aussitôt avec le doigt).

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

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

8. Visser le bouchon de valve.

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



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

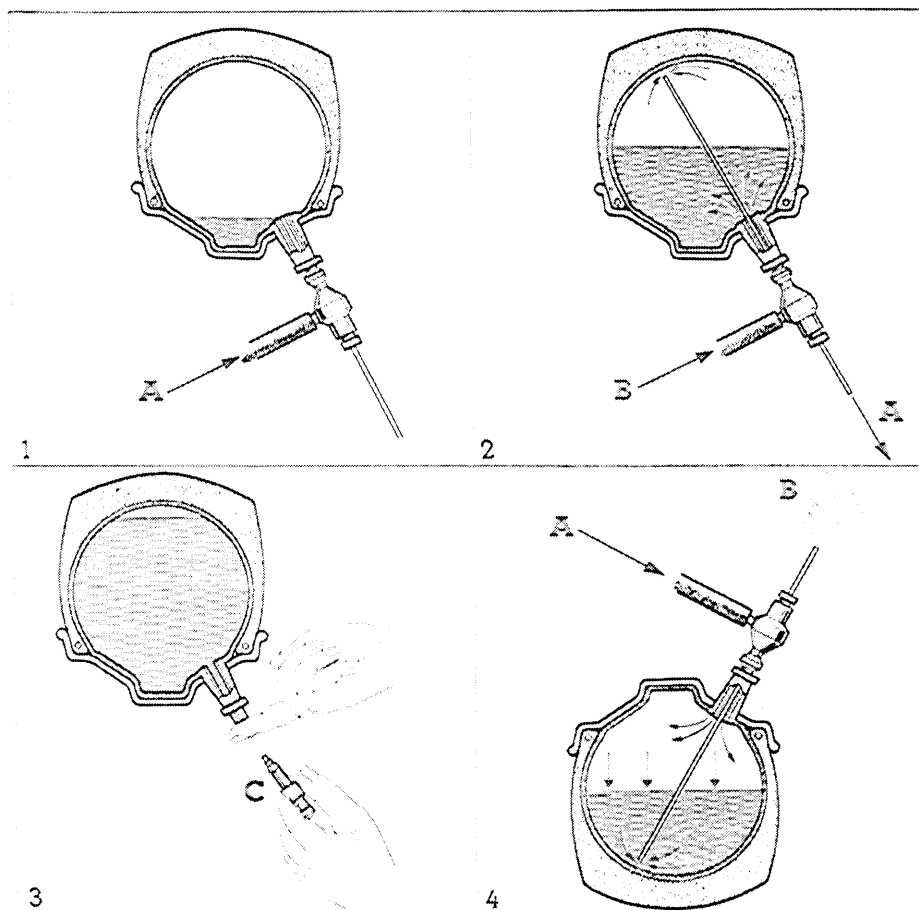
Cette solution antigel est récupérable, elle n'est pas utilisable pour un radiateur et elle est dangereuse pour les animaux de la ferme.

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

LESTAGE DES PNEUS ARRIÈRE

(Suite)

Capacité d'un pneu 10-28 rempli d'eau ou de solution antigel	à 75 %	90 l.
	à 95 %	114 l.



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

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

Vidange des chambres.

(pour réparer ou délester le tracteur) :

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

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

LESTAGE

(Suite)

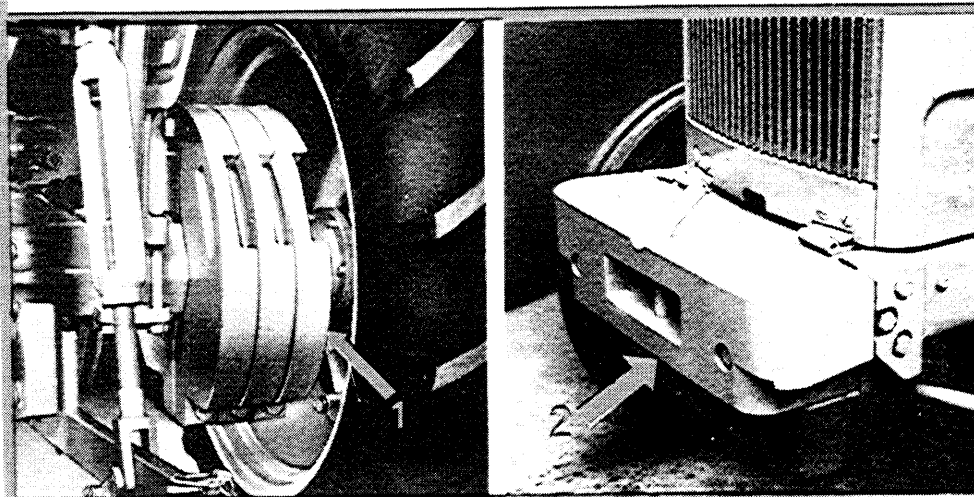
Masses d'alourdissement (sur demande).

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

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

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

- 1. Masses AR.
- 2. Masses AV.



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

- 3. Pare-chocs AV.
- 4. Manille AV.

