



tracteurs

**RENAULT**

régie nationale

**Super 5**

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

N.E. 954



*Monsieur,*

*Nous vous remercions d'avoir arrêté votre choix sur le tracteur RENAULT type R 7054, 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 7054 — Modèle : Normal - Etroit - Vigneron**

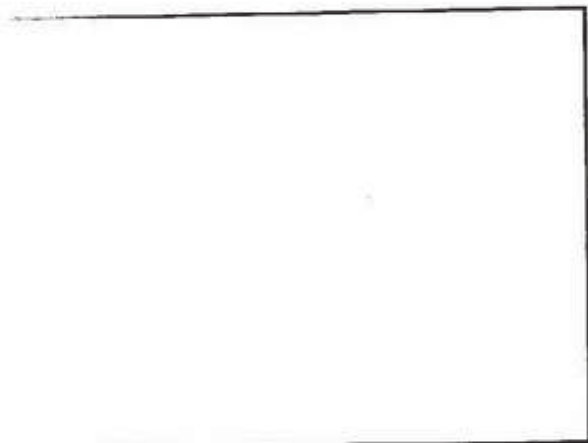
**N° de châssis (voir page 59) ..... N° de moteur (voir page 59) .....**

**Equipement d'injection : Marque ..... N° de pompe .....**

**N° de clé de contact .....**

**(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.)**

**Signature de l'Agent,**



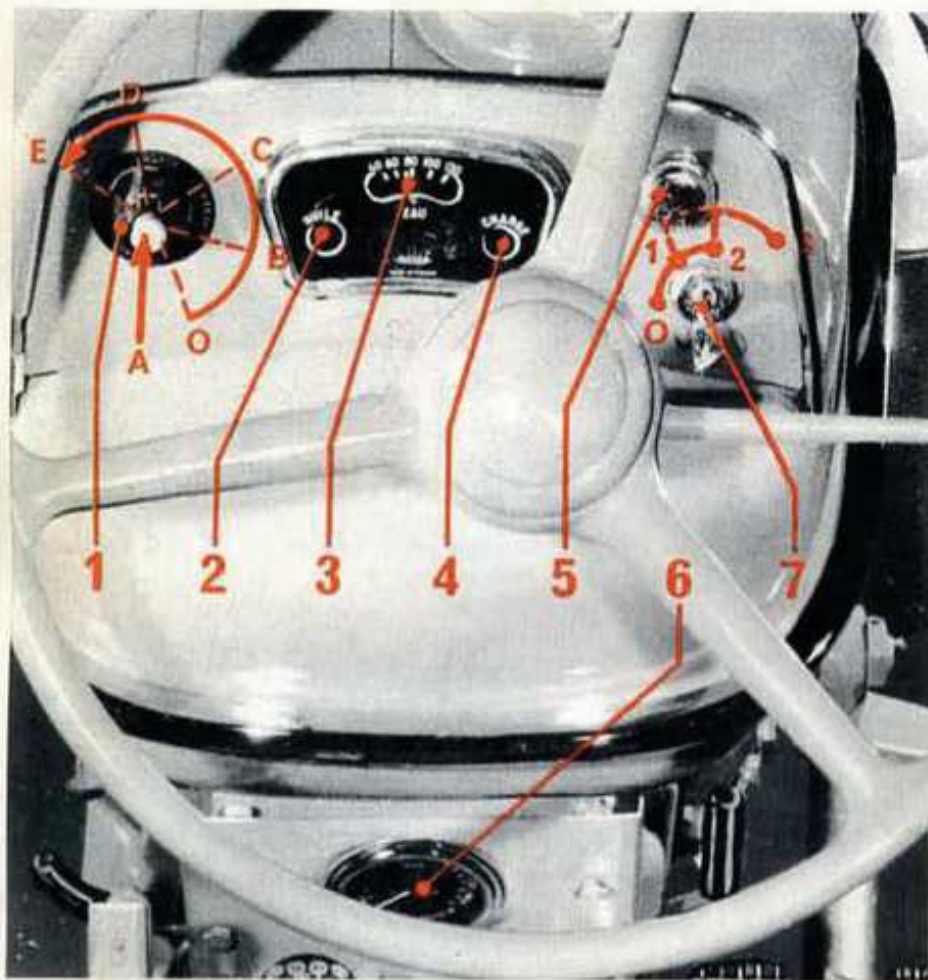


# INDEX ALPHABÉTIQUE

	Pages		Pages		Pages
<b>A</b> — Accumulateurs .....	34	Équipement électrique (carac-		Phare (réglage) .....	45
Allumage (contact) .....	4	téristiques) .....	57	Phare arrière .....	43
Antigel (radiateur) .....	10	Équipement électrique (schéma)	57	Planche de bord .....	4
Antigel (pneumatiques) .....	14	<b>F</b> — Filtre à air .....	38	Pneumatiques (entretien) ....	48
Attelages .....	16	Filtres à combustible .....	39	Pneumatiques	
Avertisseur .....	4	Filtre à huile .....	40	(gonflement) .....	47 et 53
<b>B</b> — Batterie (accumulateurs) .....	34	Freins .....	41	Pneumatiques (lestage) .....	12
Bielle de direction (réglage) ..	36	Freins de parcage .....	8	Pompe d'injection .....	7 et 41
Boîte de vitesses .....	56	<b>G</b> — Garantie .....	62	Pont arrière .....	56
<b>C</b> — Capacités .....	12 et 53	Graissage (Voir schéma fin de		Poulie de battage .....	23
Caractéristiques diverses .....	52	notice) et .....	37	Prise de courant pour	
Combustible (remplissage) .....	6	<b>H</b> — Huile (niveau) .....	6	remorque .....	44
Changement de vitesse .....	5	<b>I</b> — Identification .....	59	Prise de force .....	22
Chape d'attelage .....	19	Incidents de fonctionnement ...	50	Prise de pression hydraulique .	27
Commandes .....	4	Injection (pompe) .....	7 et 41	Protection contre le froid 10 et	14
Compteur d'heures .....	58	Installation électrique (schéma)	57	<b>R</b> — Radiateur (protection, vidange)	11
Conduite .....	9	<b>J</b> — Jumelage des pneus AR .....	47	Radiateur (entretien) .....	45
Courroie de ventilateur .....	34	<b>L</b> — Lampes (caractéristiques) ....	58	Relevage hydraulique . 24 et	46
Cric .....	27	Lampes (remplacement) .....	42	Rigidification d'attelage ....	21
Culbuteurs (réglage) .....	35	Lestage .....	12	Rodage .....	59
<b>D</b> — Débrayage (réglage) .....	37	<b>M</b> — Manille avant .....	15	Roues .....	47
Démarrateur .....	4 et 37	Masses alourdissement .....	14	<b>S</b> — Siège (réglage) .....	48
Démultiplicateur .....	5 et 55	Mécanisme .....	54	Stockage (combustible et huile)	49
Différentiel .....	22-35 et 56	Moteur (caractéristiques) .....	55	Store de radiateur .....	9
Direction (réglage) .....	36	Moteur (mise en marche) .....	8	<b>T</b> — Tirant à manivelle .....	19
Dossier sur aile .....	48	Moteur (arrêt) .....	10	Tracteur (mise en route) .....	8
Dynamo .....	37	<b>N</b> — Niveau (eau et huile) .....	6	Tracteur (arrêt) .....	10
<b>E</b> — Eau .....	6 et 9	<b>P</b> — Pare-chocs .....	15	Triangulation d'attelage ....	19
Eclairage .....	4	Phares (commutateur) .....	4	<b>U</b> — Utilisation .....	6
Embrayage .....	37 et 55			<b>V</b> — Ventilateur (courroie) .....	34
Entretien .....	34 et 37			Vidange (radiateur) .....	11
				Voies variables .....	28



## COMMANDES USUELLES



### 1 - Commutateur d'éclairage et avertisseur.

Les différents éclairages sont obtenus en tournant la manette dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.

#### Eclairage de ville :

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

#### Eclairage route :

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

#### Avertisseur :

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

2 - Feu témoin de pression d'huile (voyant rouge).  
Voir chapitre « CONDUITE » p. 9.

3 - Thermomètre d'eau.  
Voir chapitre « CONDUITE » p. 9.

4 - Feu témoin de charge (voyant vert).  
Voir chapitre « CONDUITE » p. 9.

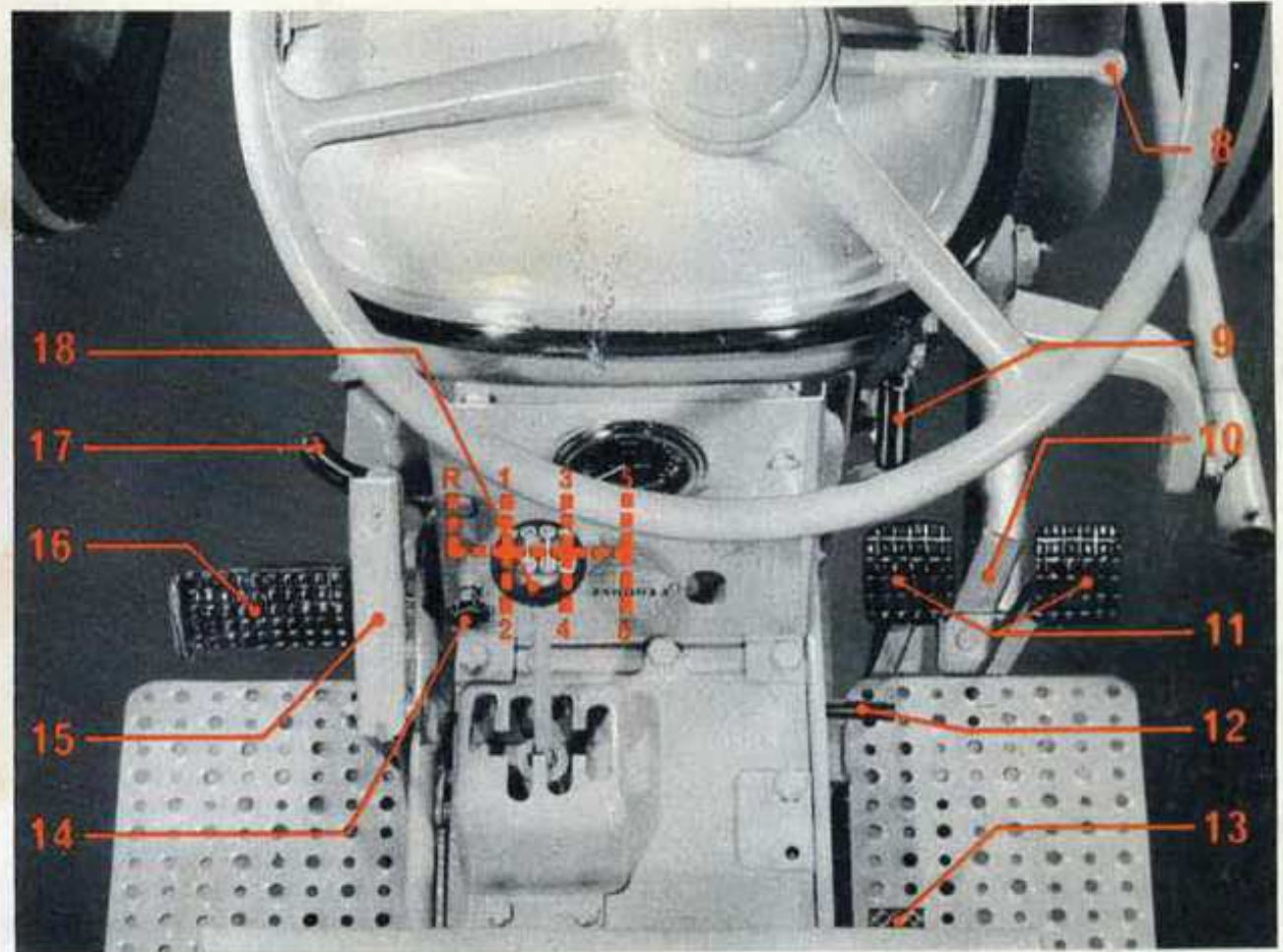
5 - Témoin de chauffage.  
Voir chapitre « MISE EN MARCHÉ DU MOTEUR » p. 8.

6 - Compte-tours, totalisateur d'heures (sur demande).

7 - Contacteur général, à clé, de chauffage et de démarrage.  
Position 0 — « Stop » Circuit électrique coupé.  
Position 1 — « Marche » Contact établi.  
Position 2 — « Chauffage ».  
Position 3 — « Démarrage ».  
(Voir chapitre « MISE EN MARCHÉ DU MOTEUR » p. 8.)

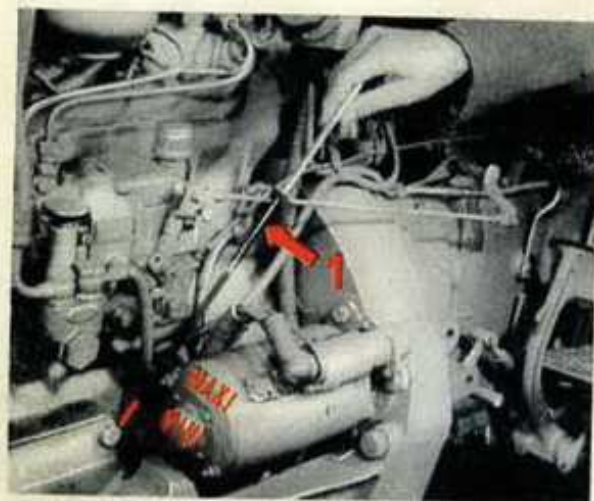


- 8 - Manette de commande d'accélérateur.
- 9 - Levier de crabotage de prise de force arrière.  
Voir chapitre « EQUIPEMENT » p. 22.
- 10 - Loquet d'accouplement des pédales de frein.  
Sur route, les deux pédales de frein doivent obligatoirement être accouplées.
- 11 - Pédales de frein droite et gauche.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





## UTILISATION



### VERIFICATIONS ET OPERATIONS PRELIMINAIRES

#### A effectuer avant la mise en route

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

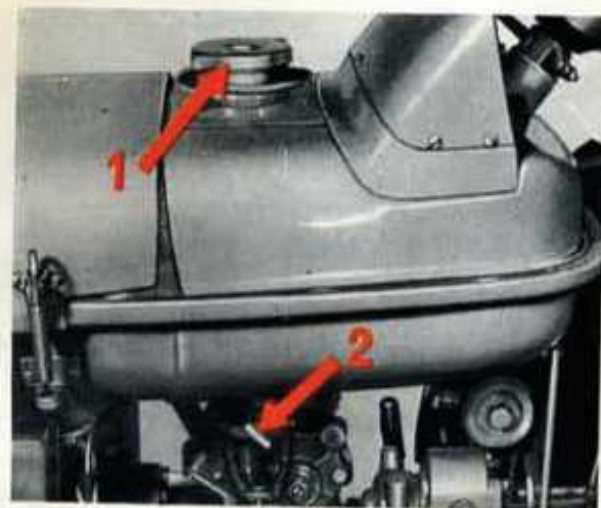


— Le niveau d'huile dans le carter moteur :

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

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

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



tement le réservoir car il serait alors nécessaire de purger le système d'injection.

— Le robinet de combustible (2) ouvert.

— Le levier de changement de vitesses au point mort.

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

— Le gonflement des pneus.

Voir « CARACTERISTIQUES ».



### PURGE DE L'AIR

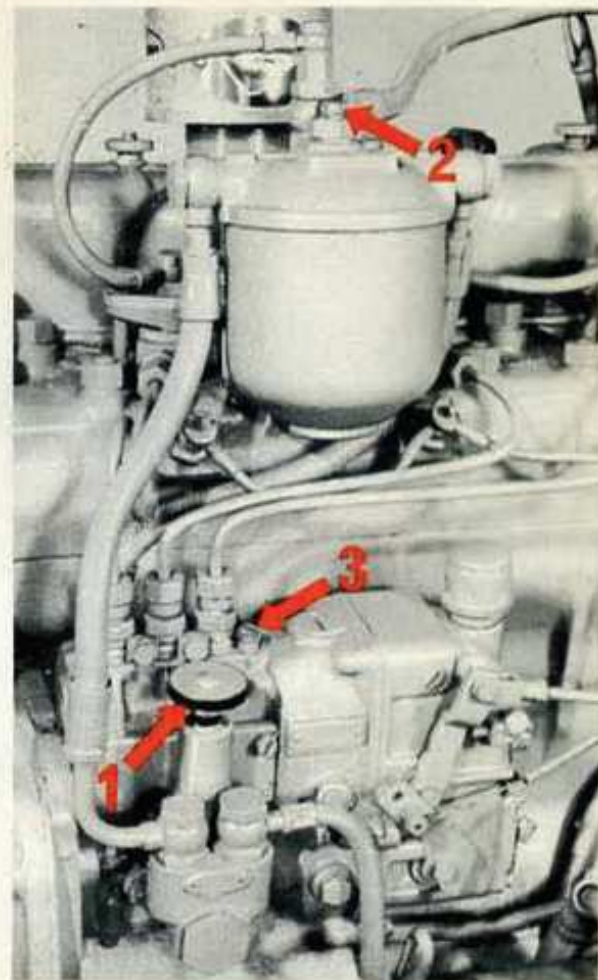
Si le tracteur a été immobilisé pendant plusieurs jours ou après un nettoyage du filtre à combustible ou encore lorsqu'on a totalement épuisé le réservoir, procéder à une purge de l'air.

Dévisser partiellement la vis de purge (2) du filtre à combustible.  
Dévisser le bouton moleté (1) de la pompe d'amorçage à main et l'actionner jusqu'à ce que le combustible s'écoule exempt de bulle d'air par l'orifice supérieur du filtre.  
Revisser la vis de purge (2) du filtre à combustible.

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

Actionner la pompe d'amorçage à main jusqu'à ce que le combustible s'écoule exempt de bulle d'air.  
Resserrer la vis de purge (3) sur la pompe à injection en continuant d'actionner la pompe d'amorçage à main.

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





## UTILISATION

### MISE EN MARCHÉ DU MOTEUR

#### Moteur froid

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Moteur chaud

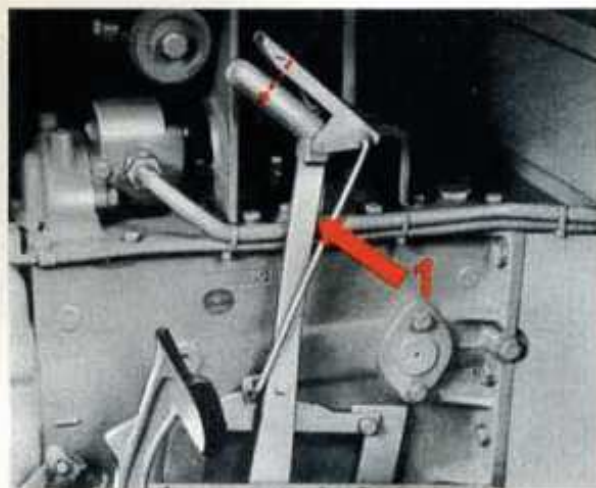
Ne pas utiliser la bougie de réchauffage et accélérer légèrement.

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

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

### MISE EN ROUTE DU TRACTEUR

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



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

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



**CONDUITE**

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

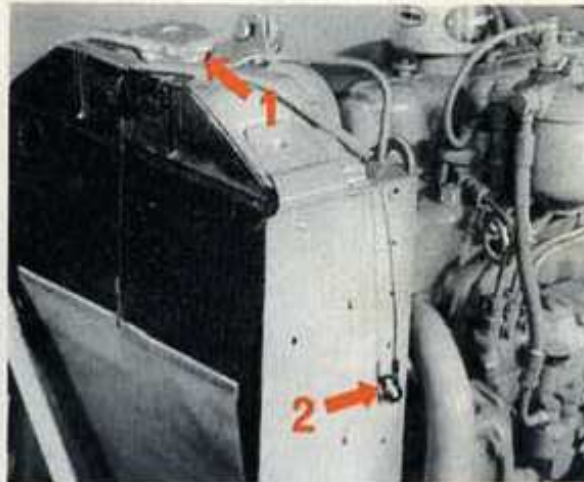
Dès que le contact est mis les voyants s'éclairent.

**En marche normale :**

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

— Si le feu témoin de charge (voyant vert) s'éclaire, vérifier la courroie de dynamo, si son état est normal, il y a présomption d'avarie à la dynamo ou au régulateur de tension; faire vérifier immédiatement ces appareils par votre Agent.

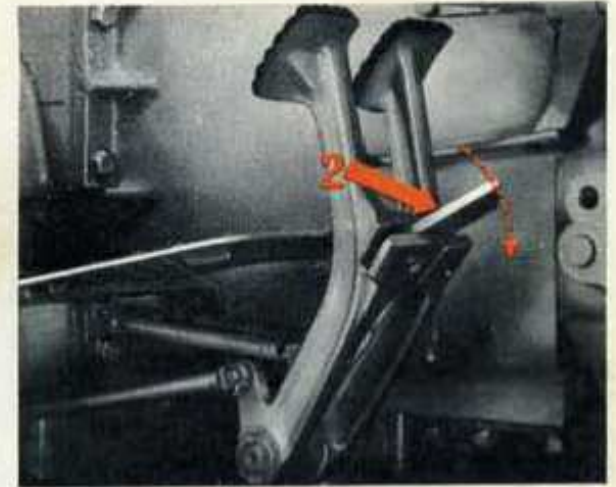
— Thermomètre d'eau; pour un bon fonctionnement du moteur, une température de 80 à 95° C est nécessaire; une température de fonctionnement trop basse influe défavorablement sur la consommation de combustible et l'usure du moteur. Régler le store du radiateur en conséquence. Le câble de commande est



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

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

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



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

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

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



## UTILISATION

### CONDUITE (Suite)

#### 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.

### ARRET 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<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> vitesses.)

### ARRET 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.

### APRES L'ARRET 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

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

— 4 litres d'antigel garantissent jusqu'à  $-20^{\circ}$  C.

— 5 litres d'antigel garantissent jusqu'à  $-28^{\circ}$  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  $80^{\circ}$  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.



## PAR TEMPS FROID (Suite)

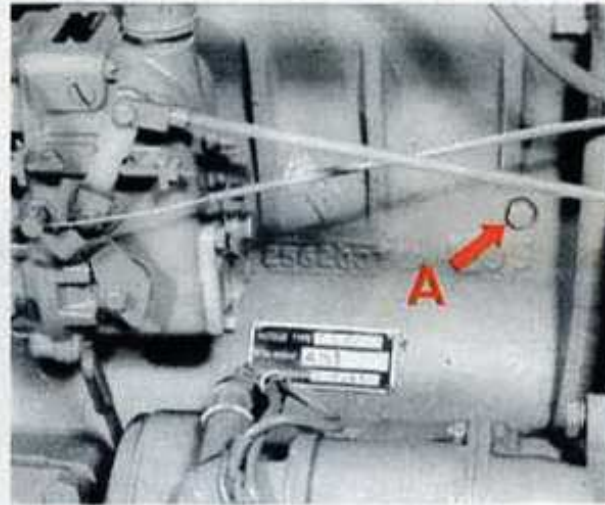
L'hiver, les tracteurs sortent de nos usines avec un mélange antigel (de coloration bleue) et portent sur le capot moteur le papillon :

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

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

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

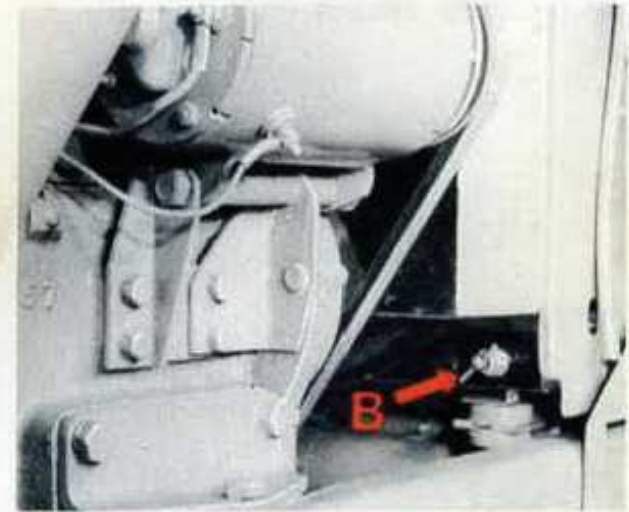
Toutefois, pour une plus grande tranquillité, nous vous conseillons la



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

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

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



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

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

Dévisser ensuite le robinet (B) situé à la base du radiateur côté droit.

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



# UTILISATION

## PAR TEMPS FROID (Suite)

### Accumulateurs :

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

— Une batterie bien chargée gèle à  $-32^{\circ}$  C;

— Une batterie à demi chargée gèle à  $-20^{\circ}$  C;

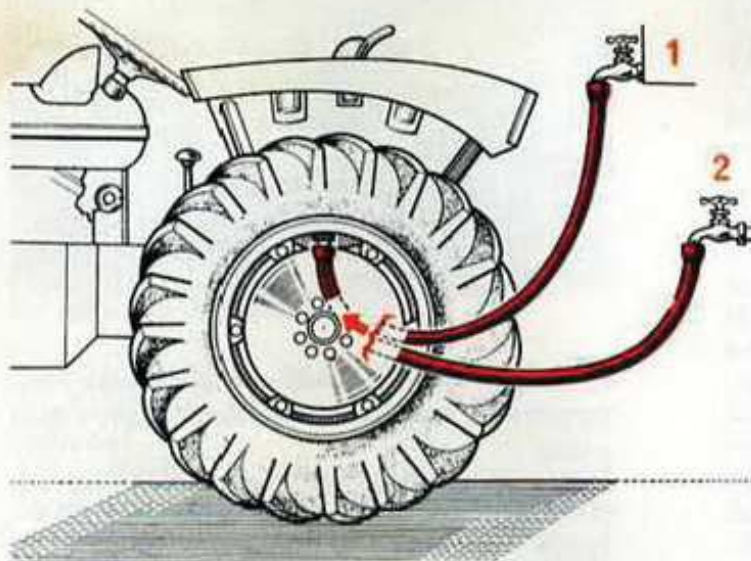
— Une batterie « à plat » (densité de l'électrolyte  $20^{\circ}$  Baumé) gèle à  $-10^{\circ}$  C.

(Voir chapitre « ENTRETIEN »).

### Graissage :

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

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



Sans raccord spécial :

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

Avec raccord spécial :

(A - Air; B - Eau; C - Embout démontable).



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



## LESTAGE DES PNEUS ARRIERE (Suite)

L'adhérence des pneus sur le sol en terrain gras, et, par suite, la puissance de traction, sont fonction du poids du tracteur, d'où l'intérêt de 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  $-20^{\circ}\text{C}$ .

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

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

### Lestage :

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



2

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).



3

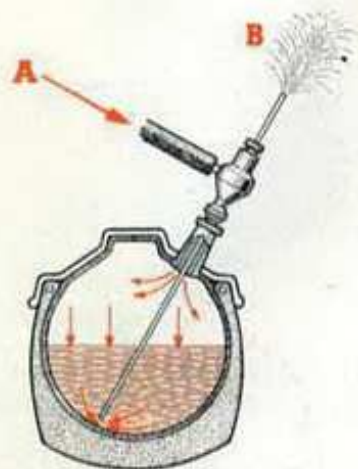
5. Retirer le raccord spécial complet (pour un lestage à 95 % boucher aussitôt avec le doigt).

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

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

8. Visser le bouchon de valve.





### LESTAGE (Suite)

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

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

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

### Vidange des chambres

(pour réparer ou délester le tracteur) :

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

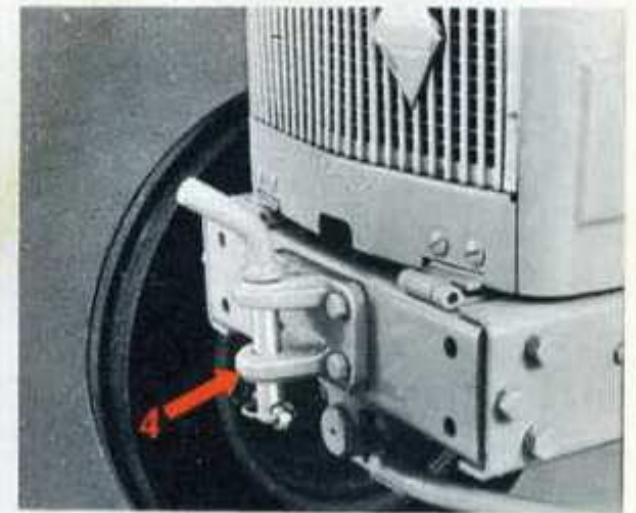
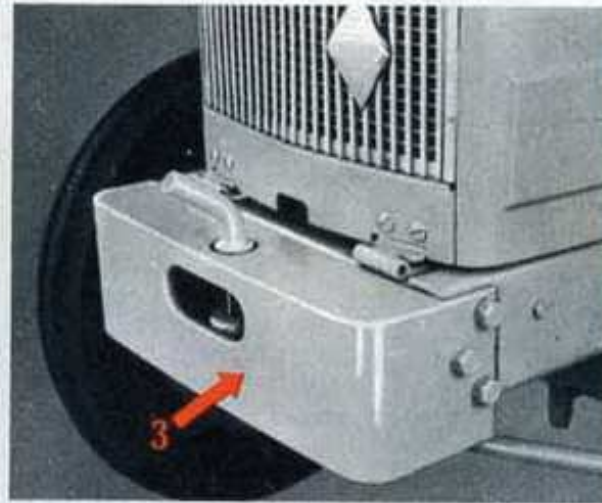
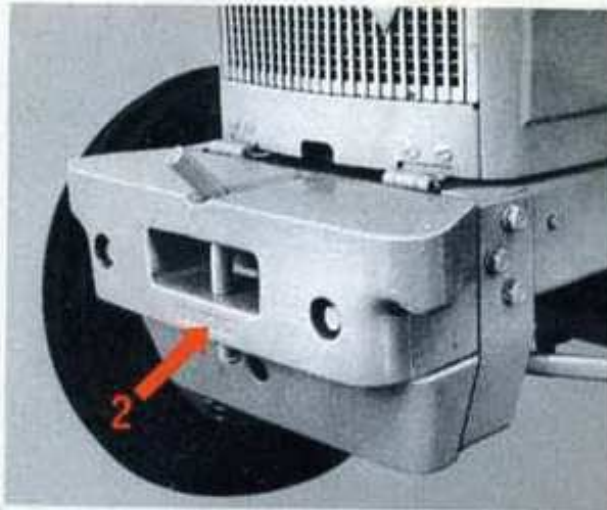
On peut également se servir du raccord spécial utilisé pour le remplissage à l'eau. Il suffit simplement d'opérer comme pour un remplissage à 95 % mais la valve en bas et de brancher une arrivée d'air comprimé au lieu et place du branchement d'eau.



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

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





## LESTAGE (Suite)

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

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

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



