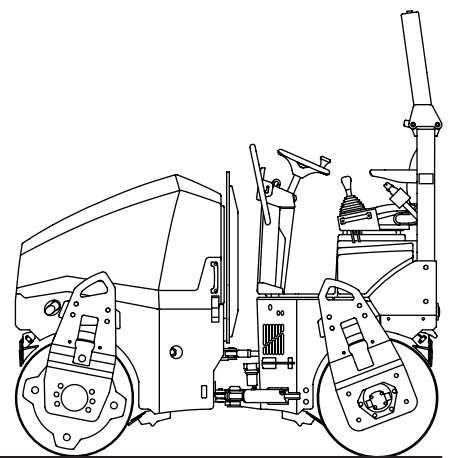


ARX 12-2 ARX 16-2 ARX 20-2

ROULEAU TANDEM
KUBOTA D1105-EF07
EU Stage V, U.S. EPA Tier 4f



MANUEL D'UTILISATION

ÉDITION 04/2021 FR

ARX 12-2 KU St V / T4f Product Identification Number 3006788 -

ARX 16-2 KU St V / T4f Product Identification Number 3006798 -

ARX 20-2 KU St V / T4f Product Identification Number 3006800 -

AMMANN

CLICK HERE TO **DOWNLOAD** THE COMPLETE MANUAL

- Thank you very much for reading the preview of the manual.
- You can download the complete manual from: www.heydownloads.com by clicking the link below



- Please note: If there is no response to CLICKING the link, please download this PDF first and then click on it.

CLICK HERE TO **DOWNLOAD** THE COMPLETE MANUAL

2.2	Précautions écologiques et sanitaires	34
2.2.1	Principes sanitaires	34
2.2.2	Principes écologiques	34
2.3	Conservation et stockage	35
2.3.1	Conservation de courte durée et stockage pour une durée de 1 ÷ 2 mois	35
2.3.2	Conservation et stockage de l'engin pour un délai supérieur à 2 mois.....	35
2.3.3	Déconservation de l'engin.....	37
2.4	Élimination de l'engin à la fin de sa durée de vie	39
2.5	Descriptif de l'engin	40
2.6	Commandes et appareils de contrôle	42
2.6.1	Tableau de bord et panneaux de commande	43
2.7	Commandes et utilisation de l'engin	60
2.7.1	Démarrage du moteur	61
2.7.2	Déplacement et marche arrière.....	65
2.7.3	Arrêt de l'engin et du moteur	73
2.7.4	Arrêt d'urgence de l'engin	73
2.7.5	Stationnement de l'engin	75
2.7.6	Réaction de panique.....	75
2.7.7	Arrosage.....	77
2.7.8	Thermomètre à infrarouges (équipement en option).....	78
2.7.9	Soulèvement et abaissement du châssis ROPS	84
2.7.9.1	Abaissement et soulèvement du châssis ROPS avec un toit en plastique.....	86
2.7.10	Télématiques readiness	92
2.7.11	Rogneur (équipements en option).....	92
2.7.12	Mode de calibration.....	94
2.7.13	Abaissement et soulèvement du toit en plastique.....	97
2.8	Transport de l'engin	99
2.8.1	Chargement de l'engin	100
2.8.1.1	Chargement de l'engin à l'aide d'une rampe.....	100
2.8.1.2	Chargement de l'engin à l'aide d'une grue	101
2.9	Conditions particulières d'utilisation de l'engin	102
2.9.1	Exploitation durant le rodage	102
2.9.2	Utilisation de l'engin à basses températures	102
2.9.3	Utilisation de l'engin à températures élevées et à forte humidité	102
2.9.4	Utilisation de l'engin à haute altitude	102
2.9.5	Utilisation de l'engin dans un environnement poussiéreux	103
2.9.6	Roulement à vibration sur matériaux compacts et durs	103

		ARX 12-2	ARX 16-2	ARX 16-2C	ARX 20-2
		EU Stage V, U.S. EPA Tier 4 Final			
Moteur					
Fabricant	-	Kubota	Kubota	Kubota	Kubota
Type	-	D1105-EF07	D1105-EF07	D1105-EF07	D1105-EF07
Puissance selon SAE J1995	kW	15,6	15,6	15,6	15,6
Nombre de cylindres	-	3	3	3	3
Cylindrée	cm ³ (cu in)	1123 (69)	1123 (69)	1123 (69)	1123 (69)
Vitesse nominale	min ⁻¹ (RPM)	2400	2400	2400	2400
Vitesse de travail I	min ⁻¹ (RPM)	2400	2400	2400	2400
Vitesse de travail II	min ⁻¹ (RPM)	2600	2600	2600	2600
Couple de torsion maximum	Nm (ft lb)/rpm	71,4/ 1598	71,4/ 1599	71,4/ 1600	71,4/ 1601
Consommation en carburant en cas d'exploitation normale	l/h (gal US/h)	0,6 (0,2)	1,6 (0,4)	2,6 (0,7)	3,6 (1)
Le moteur satisfait aux règlements en matière d'émissions	-	EU Stage V, US EPA Tier 4 Final	EU Stage V, US EPA Tier 4 Final	EU Stage V, US EPA Tier 4 Final	EU Stage V, US EPA Tier 4 Final
Système de refroidissement du moteur	-	liquide	liquide	liquide	liquide
Freins					
D'exploitation	-	hydrostatique	hydrostatique	hydrostatique	hydrostatique
De parking	-	mécanique, à lamelles	mécanique, à lamelles	mécanique, à lamelles	mécanique, à lamelles
D'urgence	-	mécanique, à lamelles	mécanique, à lamelles	mécanique, à lamelles	mécanique, à lamelles
Vibrations					
Fréquence I	Hz (VPM)	60 (3600)	60 (3600)	60 (3600)	60 (3600)
Fréquence II	Hz (VPM)	70 (4200)	70 (4200)	70 (4200)	70 (4200)
Amplitude I	mm (in)	0,5 (0,02)	0,5 (0,02)	0,5 (0,02)	0,5 (0,02)
Amplitude II	mm (in)	0,5 (0,02)	0,5 (0,02)	0,5 (0,02)	0,5 (0,02)
Force centrifuge I	kN	19	20	20	21
Force centrifuge II	kN	22	23	23	24
Type de propulsion	-	hydrostatique	hydrostatique	hydrostatique	hydrostatique
Arrosage					
Type d'arrosage	-	à pression	à pression	à pression	à pression
Nombre de pompes	-	1	1	1	1
Nombre de filtrations	-	2	2	2	2
Fluides d'exploitation					
Carburant	l (gal US)	24 (6,3)	24 (6,3)	24 (6,3)	24 (6,3)
Eau d'arrosage des billes	l (gal US)	110 (29,1)	110 (29,1)	110 (29,1)	110 (29,1)
Moteur (plein d'huile)	l (gal US)	5,1 (1,3)	5,1 (1,3)	5,1 (1,3)	5,1 (1,3)
Système de refroidissement	l (gal US)	4,4 (1,2)	4,4 (1,2)	4,4 (1,2)	4,4 (1,2)
Système hydraulique	l (gal US)	28,5 (7,5)	28,5 (7,5)	28,5 (7,5)	28,5 (7,5)
Émulsion de l'arrosage	l (gal US)	-	12 (3,2)	-	10 (2,6)

2.1.4 Activités interdites - sécurité et garantie

Il est interdit de

- Utiliser l'engin lorsqu'un défaut évident est observé sur l'engin.
- Utiliser l'engin si le niveau d'un des fluides d'exploitation est trop bas.
- Réparer le moteur par l'opérateur lui-même - à l'exception des vidanges courantes des liquides et remplacement des filtres, seuls les techniciens un service autorisé ont le droit d'intervenir sur le moteur. Ceci est également valable pour des pièces périphériques du moteur, par ex. l'alternateur, démarreur, thermostat, installation électrique du moteur.
- Augmenter ou réduire brusquement la vitesse – risque d'endommagement du moteur.
- Utiliser le frein d'urgence pour arrêter le moteur pendant l'utilisation courante de l'engin.
- Exploitation de l'engin dans l'environnement avec un risque de l'explosion (ATEX) et dans les espaces souterrains.
- Utiliser l'engin après avoir consommé de l'alcool ou des stupéfiants.
- Utiliser l'engin si son état technique, la sécurité des personnes (santé, vie), des bâtiments et des objets, éventuellement le trafic et sa fluidité sont mis en danger par son fonctionnement.
- Mettre l'engin en marche et en utiliser si d'autres personnes se trouvent à proximité - exception étant une formation d'un opérateur par un enseignant,
- Mettre l'engin en marche et en utiliser si une des installations de sécurité est démontée ou endommagée (frein d'urgence, cadenas hydrauliques, etc.).
- Rouler et compacter sur des pentes telles qu'elles pourraient mettre la stabilité de l'engin en danger (renversement). La stabilité statique indiquée est diminuée des effets dynamiques de la conduite.
- Rouler et compacter sur des coteaux inclinés où pourrait apparaître un risque de glissement de terrain ou de perte d'adhérence et de glissement incontrôlé.
- Commander l'engin autrement que de manière décrite dans la Notice d'exploitation.
- Rouler et compacter avec vibrations en fonction de la capacité du sol à une distance du bord du coteau qui pourrait entraîner un risque d'éboulement de matière ou d'effondrement des bas-côtés entraînant l'engin avec lui.
- Compacter avec vibrations à une distance des murs, des sillons, des coteaux où pourrait apparaître un risque d'éboulement et d'ensevelissement de l'engin.
- Compacter avec vibrations à une distance des bâtiments et des objets et d'installations où pourrait apparaître un risque d'endommagement dû à la transmission des vibrations.
- Déplacer et de transporter des personnes par l'engin.
- Travailler avec l'engin si le poste de travail de l'opérateur n'est pas dûment fixé au châssis de l'engin.
- Travailler avec l'engin si le capot est relevé.
- Travailler avec l'engin à proximité dangereuse d'autres engins ou moyens de transports, à l'exception de ceux qui travaillent en coopération avec celui-là.
- Travailler avec l'engin à un endroit sans visibilité à partir du poste de l'opérateur et partout là où il pourrait y avoir une mise en danger des personnes, des biens, si la sécurité du travail n'est pas assurée par d'autres moyens - par exemple une signalisation transmise par une personne dûment formée,
- Travailler avec l'engin dans une zone protégée des conduites électriques et postes de transformation.
- Rouler sur des câbles électriques s'ils ne sont pas dûment protégés contre un endommagement mécanique.
- Travailler avec l'engin dans des conditions de visibilité diminuées et dans la nuit, si l'espace de travail et le lieu de travail ne sont pas suffisamment éclairés.
- Quitter le siège de l'opérateur tant que l'engin est en marche.
- Monter et descendre de l'engin lorsqu'elle avance ou recule, sauter de ce dernier.
- Lorsque l'engin est en mouvement, de s'asseoir sur les balustrades ou sur les parties extérieures de l'engin.
- Quitter l'engin non verrouillé – s'éloigner de l'engin sans avoir empêché son utilisation non autorisée.
- Débrancher les systèmes de sécurité, de protection et de modifier leurs paramètres.
- Utiliser un engin de laquelle fuit de l'huile, carburant, réfrigérant ou autre.
- Mettre le moteur en marche autrement que de manière décrite dans le Notice d'exploitation.
- Placer sur le poste de travail de l'opérateur des objets (outils, appareils) autres que ceux nécessaires à ce dernier.
- Déposer sur l'engin du matériel ou d'autres objets.
- Éliminer les impuretés lorsque l'engin est en marche.
- Effectuer la maintenance, nettoyage et réparations si l'engin n'est pas verrouillé contre une mise en marche et contre un mouvement involontaire et si un contact avec des parties mobiles de l'engin ne peut pas être exclu.
- Toucher des organes mobiles de l'engin avec son corps ou des objets et outils tenus en main.
- Fumer et manipuler une flamme vive lors du contrôle et de l'aspiration des carburants, lors de la vidange et du remplissage des huiles, lors du graissage de l'engin et lors du contrôle et du remplissage de la batterie.
- Tenir sur l'engin (dans l'espace moteur) des chiffons imbibés de matières inflammables et matières inflammables en général dans des récipients ouverts.
- Laisser tourner le moteur dans un espace fermé et non ventilé. Les gaz d'échappement sont mortels.
- Effectuer des modifications sur l'engin sans avoir reçu l'accord du fabricant.
- Se déplacer sans s'attacher avec sa ceinture de sécurité.
- Déplacer les câbles électriques.
- Utiliser d'autres pièces de rechange que les pièces de rechange d'origine.
- Intervenir de quelque manière que ce soit dans les unités électriques et électroniques.
- Utiliser nettoyage à pression à proximité de l'unité de commande de l'engin.
- Remplir le circuit hydraulique en utilisant un dispositif autre que l'unité hydraulique et ce, tant que la garantie est en vigueur.
- Travailler à long terme en mode de choc vibratoire



Toute violation de ces dispositions peut avoir une influence négative au traitement d'une réclamation éventuelle et entraîner l'annulation de la garantie.

2.3 Conservation et stockage

2.3.1 Conservation de courte durée et stockage pour une durée de 1 ÷ 2 mois

Laver et nettoyer soigneusement l'ensemble de l'engin. Avant d'arrêter l'engin pour conservation et stockage, faire chauffer le moteur à sa température d'exploitation. Arrêter l'engin sur une surface solide et plane, à un endroit sûr où il ne sera pas exposé à un risque de catastrophe naturelle (inondation, glissement de terrain, incendie et autres).

De plus :

- réparer les lieux où la peinture est endommagée
- graisser tous les lieux de graissage
- vérifier que les remplissages eau ont été vidangés
- vérifier que le réfrigérant possède des propriétés antigel prescrites.
- vérifier l'état de la recharge des accumulateurs, éventuellement les recharger
- graisser les surfaces chromées des tiges de piston avec de la graisse de conservation
- nous recommandons de protéger l'engin contre la corrosion en le pulvérisant de produit de conservation (pulvérisation appliquée) et ce, notamment aux endroits au risque d'apparition d'une corrosion.

2.3.2 Conservation et stockage de l'engin pour un délai supérieur à 2 mois

Pour l'arrêt de l'engin, les mêmes principes que pour la conservation à court terme sont en vigueur.

En plus, il est préconisé de :

- démonter les batteries, contrôler leur état et les placer dans un endroit sec et frais (charger régulièrement les batteries)
- placer le châssis de l'essieu porteur de telle manière que l'ensemble d'amortissement ait une flexion minimale
- protéger les éléments en caoutchouc en les peignant avec une préparation de conservation spéciale
- boucher l'aspiration et l'échappement du moteur avec un double film en PE qui sera soigneusement fixé par une bande autocollante
- protéger les phares, les rétroviseurs et les autres éléments de l'installation électrique en les pulvérisant de produit de conservation et en les emballant dans un film en PE
- conserver le moteur en fonction du manuel du fabricant – indiquer de façon claire que le moteur est conservé.



Il est recommandé de contrôler l'état de conservation tous les 6 mois et de renouveler cette conservation en cas de besoin.

Ne jamais mettre le moteur en marche durant le stockage !

Si l'engin est stocké dans conditions de terrain, contrôler que l'endroit de stockage ne risque pas d'être inondé suite aux inondations ou encore qu'aucun autre danger ne peut apparaître dans ce domaine (risque de glissement de terrain, etc.) !

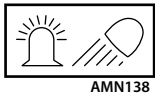
Bouton-poussoir test des freins (A)

Il est conçu pour vérifier le bon fonctionnement des freins multidisques de l'engin.

Bouton-poussoir calibration (B)

Il est conçu pour calibrer de fonctions:

- Rampes de départ HARD / SOFT
- Activation du levier gauche de déplacement
- Ajustement du thermomètre infrarouge °C / °F



Commutateur du gyrophare et feux arrière (1)

AMN138

- Au niveau 1 : Le gyrophare est activé.

Gyrophare clignotant sans arrêt (équipements en option)

Le gyrophare commencera à fonctionner en marche continue dès que la clé d'allumage est mise dans la position I.

Démarrreur (2)

- 0 - Éteint
- I - Enclenché
- II - Mise en chauffe du moteur
- III - Démarrage du moteur

Commande de la vitesse du moteur (3)

Réglage de la commande permet d'adapter mieux la vitesse et puissance de vibration aux rapports de sols.

Vitesse pendant au ralenti : Mettre la commande à la première position.

Petite vitesse de travail : Mettre la commande dans la position I (85 %).

Grande vitesse de travail : Mettre la commande dans la position II (100 %).

Petite vitesse de travail :

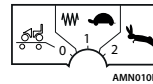
Fréquence I

- 85 % de la puissance de vibration
- 85 % Vitesses du déplacement (en fonction du réglage du commutateur en position de la vitesse de transport et vitesse de travail)
- 85 % des tours du moteur

Grande vitesse de travail :

Fréquence II

- 100 % de la puissance de vibration
- 100 % Vitesses du déplacement (en fonction du réglage du commutateur en position de la vitesse de transport et vitesse de travail)
- 100 % des tours du moteur



AMN010D

Commutateur mode déplacement (4)

Mode chargement (0)

- Vitesse limitée du déplacement.
- Fonctions de travail de l'engin sont obstruées (vibrations).

Mode de travail (1)

- Vitesse de travail de l'engin (7 km/h).
- Il est possible d'activer des fonctions de travail de l'engin (vibrations).

Mode de transport (2)

- Vitesse de transport de l'engin (10 km/h).
- Fonctions de travail de l'engin sont obstruées (vibrations).



AMN83

Potentiomètre de l'arrosage (5)

Dans la position « 0 » - arrosage arrêté. L'intensité de l'arrosage des billes est à régler en tournant le potentiomètre de l'arrosage de la position « 1 » vers la position « MIN ».



AMN142

Bouton-poussoir du frein d'urgence (6)

Le frein d'urgence de l'engin est activé lorsque vous appuyez sur le bouton-poussoir. L'engin s'arrête et le moteur se coupe. Les voyants de la recharge de la batterie (22), du graissage du moteur (23), du frein de stationnement (29) et de l'arrêt d'urgence (26) s'affichent à l'écran lorsque le frein d'urgence est activé.



Voyant du repoussement de la régénération du filtre DPF (Diesel particulate filter/ Filtre des particules solides) (35)

L'engin n'est pas doté de DPF.



Indicateur des heures de travail (38)



Voyant du défaut du moteur (36)

Le voyant indique un défaut du moteur.

Si le voyant est allumé alors que le moteur tourne, un défaut est signalé.

Le moteur se coupe – l'engin s'arrête et le frein de stationnement est activé.



Il ne sera possible de faire redémarrer le moteur qu'après avoir éliminé le défaut !



Indicateur de codes des messages d'erreur (39)

Indicateur de la quantité de carburant (40)



Indicateur de la tension de la batterie (37)

2.7.2 Déplacement et marche arrière



Avant la mise en route, vérifier si l'articulation de l'engin n'est pas verrouillée.

A l'aide du klaxon, indiquer la mise en mouvement de l'engin et attendre suffisamment longtemps pour que les personnes présentes puissent quitter les alentours de l'engin ou l'espace situé au-dessous l'engin !

Avant de mettre l'engin en mouvement, contrôler que l'espace situé au-dessous, devant et derrière l'engin est libre et que personne ne s'y trouve!

Il est interdit de commander l'engin du sol. Si l'opérateur commande l'engin du sol et n'est pas assis sur le siège et met la commande de déplacement hors position de frein de stationnement (P), l'engin ne débloque pas le frein et ne se met pas en mouvement et le moteur coupe après 5 s.

Il est interdit que l'opérateur quitte son siège pendant qu'il commande de l'engin. Si toutefois l'opérateur le fait et quitte son siège quand la commande de déplacement est hors position de frein de stationnement (P), l'engin réagit comme décrit au chapitre 2.6 Commutateur du siège.

Faire démarrer le moteur.

- Démarrer le moteur selon le chapitre 2.7.1.
- La commande de la vitesse du moteur (3) doit se situer dans la position basse.

Sélection de la vitesse de travail du moteur

- L'engin est doté par deux vitesses de travail.
- Petite vitesse de travail : Mettre la commande dans la position I (85 %).
- Grande vitesse de travail : Mettre la commande dans la position II (100 %).

Petite vitesse de travail :

- 85 % Vitesses du déplacement (en fonction du réglage du commutateur en position de la vitesse de transport et vitesse de travail)
- 85 % des tours du moteur

Grande vitesse de travail :

- 100 % Vitesses du déplacement (en fonction du réglage du commutateur en position de la vitesse de transport et vitesse de travail)
- 100 % des tours du moteur

2.7.5 Stationnement de l'engin

Arrêter l'engin sur une surface solide et plane, où l'engin n'est pas exposé à un danger de catastrophe naturelle (par ex. une inondation, glissement de terrain).

Placer la commande de déplacement (11) dans la position du frein de stationnement (P).

Mettre la clé dans le démarreur (2) en position « 0 », sortir la clé du démarreur et fermer le couvercle du démarreur.

Déconnecter le sectionneur de la batterie.

Nettoyer l'engin des impuretés.

Effectuer un contrôle de l'engin et éliminer des défauts qui se sont apparus durant le fonctionnement de l'engin.

Fermer le capot du tableau de bord et capot du moteur à clé par un cadenas.

Remarque

Le cadenas ne fait pas de partie de la livraison.

Protéger le tableau de bord et l'espace de moteur en fermant leurs capots pour les protéger contre un accès des personnes non autorisées.



Il est interdit d'utiliser le frein de stationnement pour rendre la marche de l'engin plus lente.

2.7.6 Réaction de panique

L'arrêt immédiat de l'engin à l'aide de la commande de déplacement (11) est valable pour tous les modes de déplacement de l'engin. En déplaçant la commande de déplacement (11) dans la direction opposée, en la faisant passer par la position (0) dans un intervalle de 1 seconde, l'engin s'arrête, le frein de stationnement est activé, le moteur continue à tourner ; il s'agit de ce qu'on appelle une réaction de panique. Si les vibrations de l'engin sont activées, elles se désactivent et ce, même si le mode manuel des vibrations a été sélectionné. Il sera possible de remettre l'engin en marche en remettant la commande de déplacement (11) dans la position de stationnement (P) et en sélectionnant ensuite la direction du déplacement (F / R).



Il est interdit d'utiliser la réaction de panique pour arrêter l'engin en temps normal. La réaction de panique ne pourra être activée que dans des situations dangereuses où l'engin doit être immédiatement arrêté.

CLICK HERE TO **DOWNLOAD** THE COMPLETE MANUAL

- Thank you very much for reading the preview of the manual.
- You can download the complete manual from: www.heydownloads.com by clicking the link below



- Please note: If there is no response to CLICKING the link, please download this PDF first and then click on it.

CLICK HERE TO **DOWNLOAD** THE COMPLETE MANUAL

Abaissement du châssis de protection ROPS

Enlever des goupilles.



589D011

Démonter des vis avant du châssis sur le côté gauche et droit.



589D012

Basculer le châssis de protection ROPS vers arrière et verrouiller de manière correspondante.



Le soulèvement et abaissement du châssis de protection ROPS est à effectuer en présence d'une deuxième personne de manière à ce que les deux personnes se trouvent sur les côtés de l'engin (A).

Danger de l'accident provoqué par le chute du châssis de protection ROPS.

Ne pas utiliser l'engin avec le châssis de protection ROPS basculé. Risque de l'accident mortel.

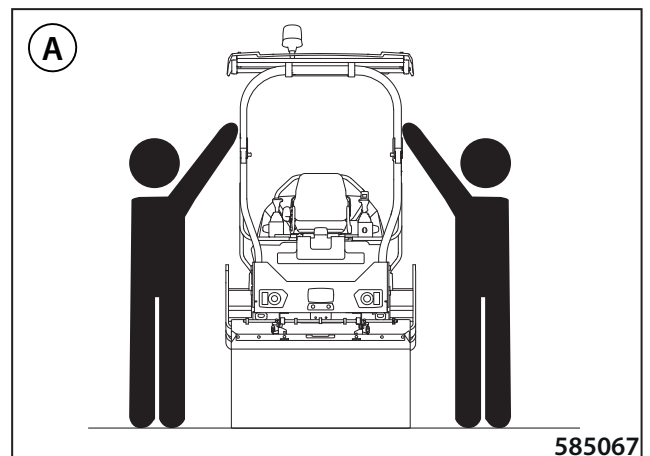
Le châssis de protection ROPS est toujours à descendre uniquement lors du transport.



589D013



Le couple de serrage des vis du châssis ROPS est de 147 Nm.



585067

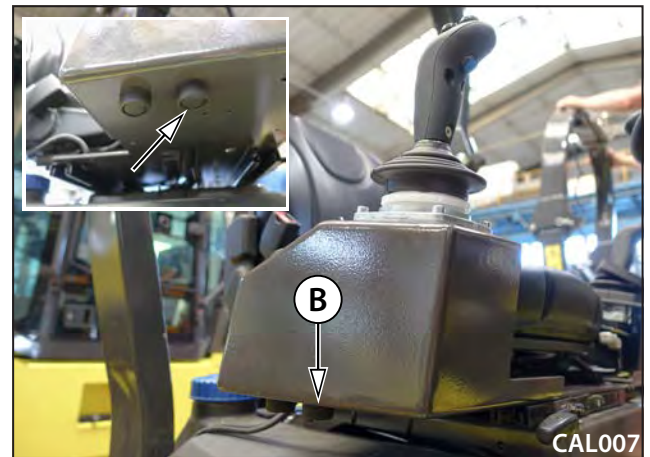
Procédure de calibration à suivre :

S'asseoir sur le siège du conducteur (l'interrupteur du siège se connecte).

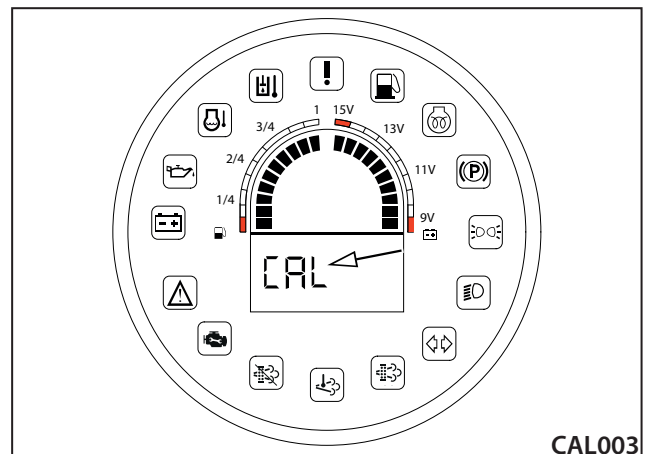
Tourner la clé dans le démarreur dans la position « I ».

Mettre la commande du déplacement en position du frein de stationnement « P ».

Maintenir le bouton-poussoir calibration (B) appuyé pour un délai de 5 secondes. Pendant ce maintien du bouton-poussoir, l'écran affiche le statut « CAL ».



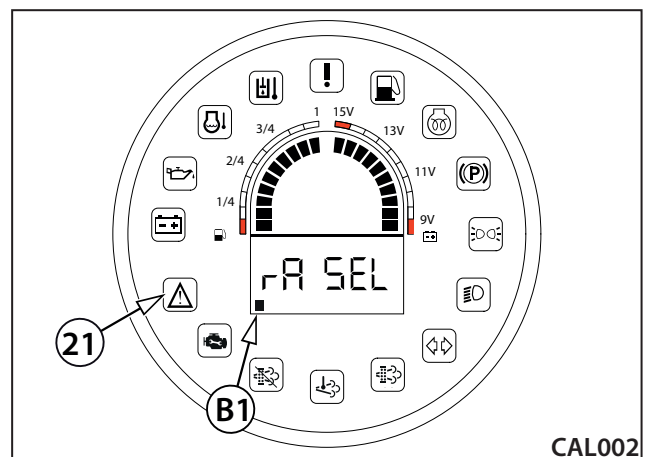
CAL007



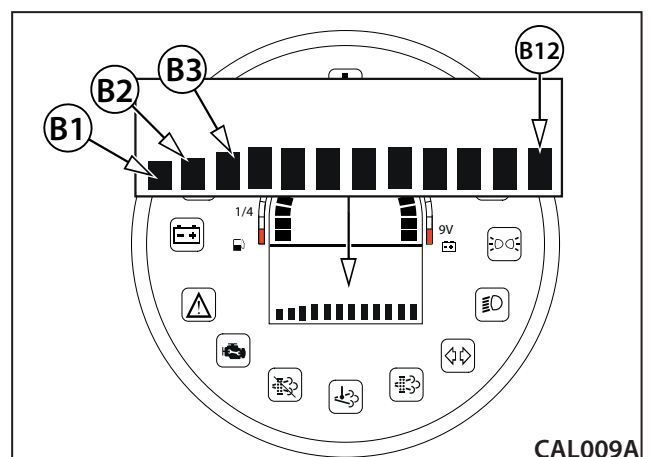
CAL003

Dès que le délai de 5 secondes expire, l'écran affiche la sélection B1 et en même temps, le voyant du message d'erreur (21) commence à clignoter. Le voyant d'un message d'erreur (21) clignote pour toute la période de calibration.

Sélectionner l'onglet à l'aide du bouton-poussoir Select (13) et confirmer par bouton-poussoir OK (12). L'état actuel du paramètre réglé s'affiche à l'écran (par ex. SOFT lors de la sélection de la rampe B1).



CAL002



CAL009A

3 MANUEL DE LA MAINTENANCE

ARX 12-2

ARX 16-2

ARX 20-2

(Kubota Tier 4 Final)

Toutes les 500 heures d'exploitation (tous les 6 mois), cependant au moins 1x par an	
3.6.27	Nettoyage du réservoir à carburant
3.6.28	Contrôle de l'installation électrique
3.6.29	Remplacement de la cartouche du filtre du séparateur de carburant
3.6.30	Contrôle et ajustement du jeu des valves
3.6.31	Nettoyage du radiateur du moteur
3.6.32	Contrôle des métaux-caoutchoucs du radiateur du moteur
Au bout de 500 heures d'exploitation	
3.6.33	Vidange de l'huile hydraulique et remplacement des filtres **
Toutes les 1000 heures d'exploitation (une fois par an)	
3.6.33	Vidange de l'huile hydraulique et remplacement des filtres **
3.6.34	Remplacement des cartouches du filtre à air
3.6.35	Contrôle du système d'amortissement
3.6.36	Contrôle de l'étau oscillant
3.6.37	Contrôle du raccord articulé
Toutes les 2000 heures d'exploitation (une fois par 2 ans)	
3.6.38	Remplacement de la courroie du moteur
3.6.39	Vidange du réfrigérant du moteur
3.6.40	Remplacement des flexibles du système réfrigérant
3.6.41	Remplacement des métaux-caoutchoucs du radiateur du moteur
3.6.42	Remplacement des flexibles du système à carburant
3.6.43	Remplacement des flexibles d'aspiration
Maintenance en fonction de besoin	
3.6.44	Remplacement du ressort à gaz
3.6.45	Nettoyage du séparateur d'eau
3.6.46	Nettoyage du réservoir à eau
3.6.47	Nettoyage de l'engin
3.6.48	Vidange de l'eau du circuit de l'arrosage avant la période hivernale
3.6.49	Purge du système à carburant
3.6.50	Rechargement de la batterie
3.6.51	Contrôle du serrage des raccords vissés
<p>* Pour la première fois au bout de 50 heures de travail.</p> <p>** Pour la première fois au bout de 500 heures de travail.</p>	

3.6.8 Ravitaillement du réservoir de l'arrosage

Vérifier le niveau d'eau dans le réservoir.



Ouvrir la vanne d'isolement du réservoir et compléter par l'eau claire.



Avant la période hivernale, vidanger l'eau du réservoir et du système de l'arrosage !



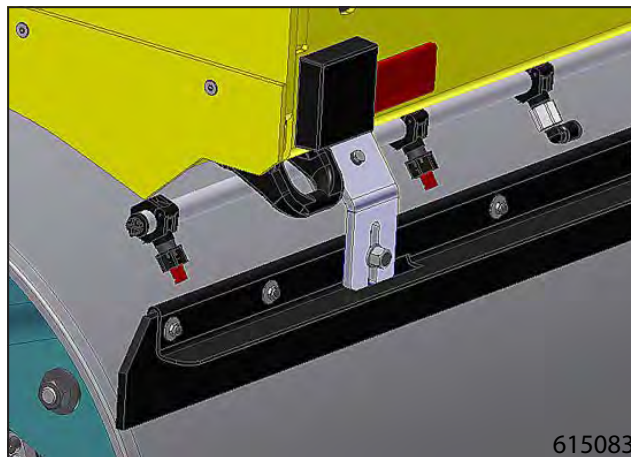
3.6.9 Réglage des racleurs

Racleurs fixes (équipements en option)

Desserrer les vis et décaler le raclor pour qu'il repose sur la bille.

Racleurs escamotables (équipements en option)

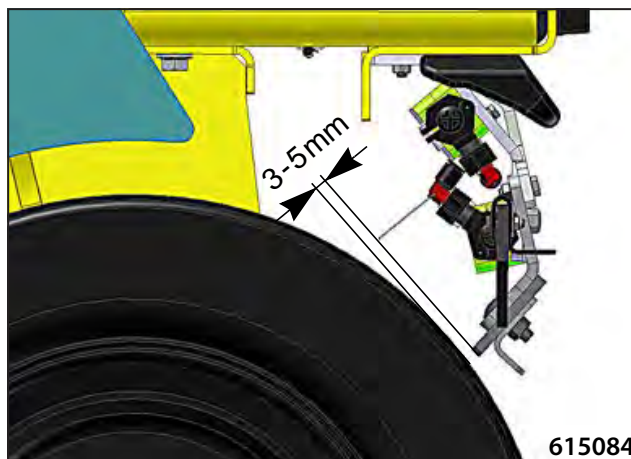
Il convient de faire descendre ou monter des racleurs escamotables à la main. Avant le roulement, des racleurs des billes sont à adapter et le raclor à décaler de manière à ce qu'il repose sur la bille.



Racleurs pour un essieu à roue

Régler des racleurs des pneus pour qu'il y ait un vide de 3 à 5 mm environ entre le raclor et le pneu.

L'émulsion ne doit pas être essuyée.



Toutes les 100 heures d'exploitation (contrôle hebdomadaire)

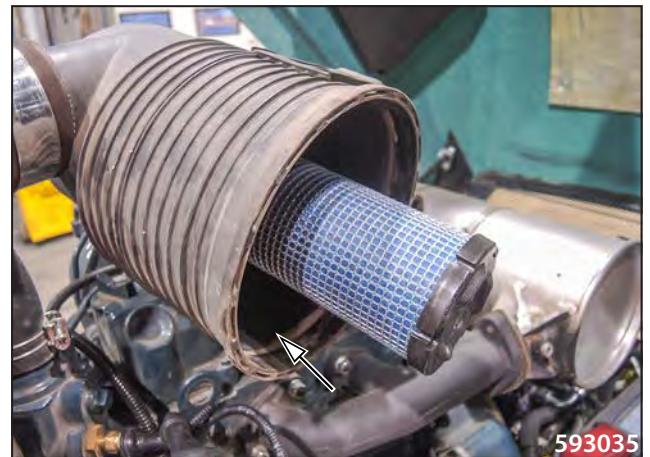
3.6.17 Nettoyage du filtre à air

Sortir la cartouche principale du filtre à air et nettoyer-la par l'air comprimé.

Nettoyer l'intérieur du filtre et ses portées pour qu'il n'y ait pas de dépôt de poussière sur la cartouche.



Ne pas utiliser de l'air comprimé pour nettoyer le corps du filtre.



**Toutes les 500 heures d'exploitation
(tous les 6 mois) cependant au moins 1x par an**

3.6.27 Nettoyage du réservoir à carburant

Au fil du temps, l'eau condensée se commence à ramasser dans le réservoir à carburant et il faut la évacuer.

Démonter le bouchon du réservoir à carburant.

Poser un récipient sous le bouchon de vidange.

Vidanger le gazole.

Vérifier et nettoyer l'intérieur du réservoir.

Reposer le bouchon à visser.

Serrer le joint vissé à la main.

Ravitailer le réservoir à carburant par le gazole jusqu'au bord inférieur de la bouche de rechargement.



Ne pas fumer durant le travail!



Récupérer le carburant qui fuit.



3.6.36 Contrôle de l'étai oscillant

Une fois par an, l'étai oscillant est à vérifier pour voir s'il n'y a pas de jeu excessif.

Engin doté par œillet de suspension à 1 point

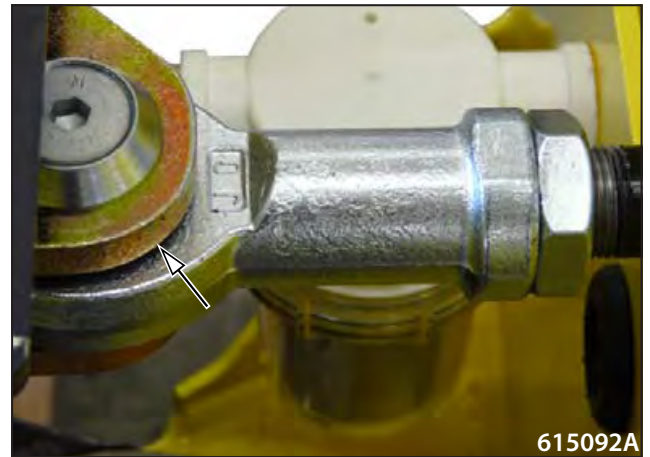
Lever l'engin à l'aide d'une grue à l'œillet à 1 point.

Vérifier visuellement le jeu de l'étai oscillant en générant une pression sur l'engin vers le haut et vers le bas.

L'engin n'est pas doté par un œillet de suspension à 1 point

Soulever légèrement l'engin à l'aide d'un vérin hydraulique.

Vérifier visuellement le jeu de l'étai oscillant en générant une pression sur l'engin vers le haut et vers le bas.



3.6.37 Contrôle du raccord articulé

Une fois par an, l'articulation est à vérifier pour voir s'il n'y a pas de jeu excessif.

Engin doté par œillet de suspension à 1 point

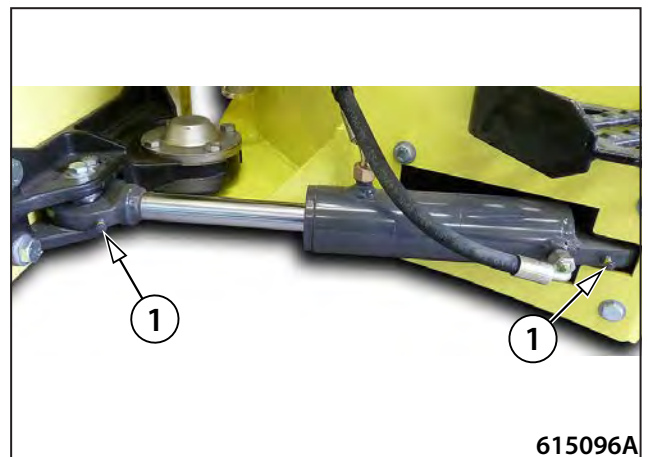
Lever l'engin à l'aide d'une grue à l'œillet à 1 point.

Vérifier visuellement le jeu de l'articulation en générant une pression sur l'engin vers le haut et vers le bas.

L'engin n'est pas doté par un œillet de suspension à 1 point

Soulever légèrement l'engin à l'aide d'un vérin hydraulique.

Vérifier visuellement le jeu de l'articulation en générant une pression sur l'engin vers le haut et vers le bas.



3.6.51 Contrôle du serrage des raccords vissés

- Contrôler régulièrement le serrage des raccords vissés.
- Pour un serrage, utiliser des clés dynamométriques.

Filet	COUPLE DE SERRAGE				Filet	COUPLE DE SERRAGE			
	Pour des vis 8,8 (8G)		Pour des vis 10,9 (10K)			Pour des vis 8,8 (8G)		Pour des vis 10,9 (10K)	
	Nm	lb ft	Nm	lb ft		Nm	lb ft	Nm	lb ft
M6	10	7,4	14	10,3	M18 x1,5	220	162,2	312	230,1
M8	24	25,0	34	25,0	M20	390	287,6	550	405,6
M8 x1	19	14,0	27	19,9	M20 x1,5	312	230,1	440	324,5
M10	48	35,4	67	49,4	M22	530	390,9	745	549,4
M10 x1,25	38	28,0	54	39,8	M22 x1,5	425	313,4	590	435,1
M12	83	61,2	117	86,2	M24	675	497,8	950	700,6
M12 x1,25	66	48,7	94	69,3	M24 x2	540	398,2	760	560,5
M14	132	97,3	185	136,4	M27	995	733,8	1400	1032,5
M14 x1,5	106	78,2	148	109,1	M27 x2	795	586,3	1120	826,0
M16	200	147,5	285	210,2	M30	1350	995,7	1900	1401,3
M16 x1,5	160	118,0	228	168,1	M30 x2	1080	796,5	1520	1121,0
M18	275	202,8	390	287,6					

Les valeurs indiquées dans le tableau représentent les couples de serrage lorsque le filetage est sec (à coefficient de friction = 0,14). Lorsque les filetages sont graissés, ces valeurs ne sont plus valables.

Tableau des couples de serrage des écrous à chapeau au joint torique – flexible

			Couples de serrage des écrous à chapeau au joint torique – flexible					
			Nm			lb ft		
Dimensions de la clé	Filet	Tube	Nominal	Mini	Maxi	Nominal	Mini	Maxi
14	12 x 1,5	6	20	15	25	15	11	18
17	14 x 1,5	8	38	30	45	28	22	33
19	16 x 1,5	8	45	38	52	33	28	38
		10						
22	18 x 1,5	10	51	43	58	38	32	43
		12						
24	20 x 1,5	12	58	50	65	43	37	48
27	22 x 1,5	14	74	60	88	55	44	65
		15						
30	24 x 1,5	16	74	60	88	55	44	65
32	26 x 1,5	18	105	85	125	77	63	92
36	30 x 2	20	135	115	155	100	85	114
		22						
41	36 x 2	25	166	140	192	122	103	142
46		28						
50	42 x 2	30	240	210	270	177	155	199
50	45 x 2	35	290	255	325	214	188	240
		38						
	52 x 2	42	330	280	380	243	207	280

Messages affichés sur l'écran

Displayed message	Description of the displayed message	Note
btnCAL	Calibration button pressed	
btn br	Brake test button pressed	
br tSt	Brake test active	
rA SEL	Ramp selection	
HArd	Hard ramp	
SoFt	Soft ramp	
tEMP	Temperature unit selection	
C	Celsius	
F	Fahrenheit	
LEFtLu	Left lever presence selection	
OFF	Off - left lever not present	
On	On - left lever present	
tc SEL	Rear drum type (tandem/combi) selection	
tAndEM	Tandem	
CoMbi	Combi	
Saue	Save (menu item)	
SAuIn9	Saving	
SAuEd	Saved	
btnOFF	Off button pressed	
Error	Error when saving new parameters values	
PUMP	Pump calibration (menu item)	
CUrr	Current in mA	Current (to the forward/reverse travel coil) during calibration, the value in [mA] is shown in the upper display
SUCC	Success	The calibration of minimum currents to travel coils successfully completed
FAIL	Failure	Error in the calibration of minimum currents to travel coils – values have not been changed
bAC	Back	One step back in the menu structure
UndEF	Undefined	Unspecified error (contact the service centre)
dPFErr	DPF error	No message about the DPF filter status received from the engine.

CLICK HERE TO **DOWNLOAD** THE COMPLETE MANUAL

- Thank you very much for reading the preview of the manual.
- You can download the complete manual from: www.heydownloads.com by clicking the link below



- Please note: If there is no response to CLICKING the link, please download this PDF first and then click on it.

CLICK HERE TO **DOWNLOAD** THE COMPLETE MANUAL