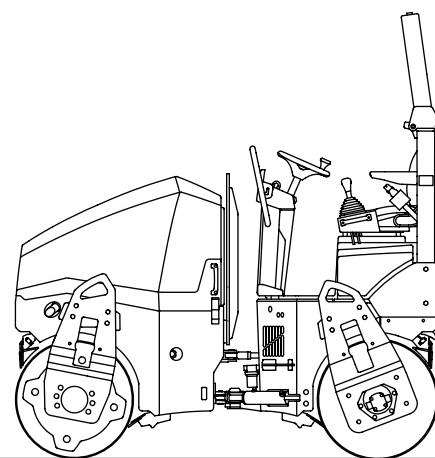


ARX 23.1 ARX 26.1

ROULEAU TANDEM
D1703-M-DI-E4B
EU Stage V, U.S. EPA Tier 4f



MANUEL D'UTILISATION

ÉDITION 07/2022 FR

ARX 23.1 KU St V / T4f Product Identification Number 3035577 -
ARX 26.1 KU St V / T4f Product Identification Number 3042949 -

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	ACE Force (équipement en option).....	77
2.7.9	Thermomètre à infrarouges (équipement en option).....	78
2.7.10	Soulèvement et abaissement du châssis ROPS	84
2.7.10.1	Abaissement et soulèvement du châssis ROPS avec un toit en plastique	86
2.7.11	Télématiques readiness	92
2.7.12	Rogneur (équipements en option).....	93
2.7.13	Mode de calibration.....	94
2.7.14	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	Remorquage de l'engin	102
2.9.2	Décalage latéral des billes	104
2.9.3	Exploitation durant le rodage	105
2.9.4	Utilisation de l'engin à basses températures	105
2.9.5	Utilisation de l'engin à températures élevées et à forte humidité	105
2.9.6	Utilisation de l'engin à haute altitude	105
2.9.7	Utilisation de l'engin dans un environnement poussiéreux	106
2.9.8	Roulement à vibration sur matériaux compacts et durs	106

		ARX 23.1	ARX 23.1C	ARX 26.1	ARX 26.1C
		EU Stage V, U.S. EPA Tier 4 Final			
Moteur					
Fabricant	-	Kubota	Kubota	Kubota	Kubota
Type	-	D1703-M-DI-E4B	D1703-M-DI-E4B	D1703-M-DI-E4B	D1703-M-DI-E4B
Puissance selon SAE J1995 Gross	kW	18,5	18,5	18,5	18,5
Nombre de cylindres	-	3	3	3	3
Cylindrée	cm3 (cu in)	1647 (100)	1647 (100)	1647 (100)	1647 (100)
Vitesse nominale	min-1 (RPM)	2200	2200	2200	2200
Vitesse de travail I	min-1 (RPM)	2100	2100	2100	2100
Vitesse de travail II	min-1 (RPM)	2400	2400	2400	2400
Couple de torsion maximum	Nm (ft lb)/rpm	97,4 / 1500	97,4 / 1500	97,4 / 1500	97,4 / 1500
Consommation en carburant en cas d'exploitation normale	l/h (gal US/h)	3,8 (1)	3,8 (1)	3,8 (1)	3,8 (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)	58 (3480)	58 (3480)	58 (3480)	58 (3480)
Fréquence II	Hz (VPM)	66 (3960)	66 (3960)	66 (3960)	66 (3960)
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	30	30	34	34
Force centrifuge II	kN	35	35	41	41
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)	35 (9,2)	35 (9,2)	35 (9,2)	35 (9,2)
Eau d'arrosage des billes	l (gal US)	190 (50,2)	190 (50,2)	190 (50,2)	190 (50,2)
Moteur (plein d'huile)	l (gal US)	7 (1,8)	7 (1,8)	7 (1,8)	7 (1,8)
Système de refroidissement	l (gal US)	6,7 (1,8)	6,7 (1,8)	6,7 (1,8)	6,7 (1,8)
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)	-	12 (3,2)

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
- Lorsque l'engin est stationné à l'extérieur, il faut protéger le châssis de protection ROPS en l'enveloppant dans un film PE et en le fixant soigneusement avec du ruban adhésif. Une exposition prolongée à la pluie peut endommager le châssis ROPS.
- 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 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.

Il arrive que l'engin soit doté par un gyrophare, cependant le commutateur correspondant est absent. Dans un tel cas, le gyrophare commence à fonctionner dans une marche continue dès que la clé d'allumage est mise dans la position II.



Bouton-poussoir de l'obturateur du différentiel (2)

AMN45

Il permet d'activer le blocage du différentiel.

Le blocage du différentiel permet de limiter l'effet de patinage de la bille lorsqu'il est nécessaire de surmonter un terrain difficile.



Dès que le terrain à une configuration difficile est surmonté, il conviendra de couper l'obturateur du différentiel !

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 % de la vitesse du déplacement (en fonction au commutateur de la vitesse de transport et de travail)

85 % des tours du moteur

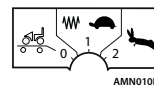
Grande vitesse de travail :

Fréquence II

100 % de la puissance de vibration

100 % de la vitesse du déplacement (en fonction au commutateur de la vitesse de transport et de travail)

100 % des tours du moteur



Commutateur mode déplacement (4)

Mode chargement (0)

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

Mode de travail (1)

- Vitesse de travail de l'engin (7 km/h).
- Possibilité d'activer l'obturateur du différentiel pour un délai strictement nécessaire.
- 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).
- Obturateur du différentiel désactivé.
- Fonctions de travail de l'engin sont obstruées (vibrations).



Potentiomètre de l'arrosage (5)

AMN83

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 ».



Bouton-poussoir du frein d'urgence (6)

AMN142

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

Grande vitesse de travail :

- 100 % de la vitesse du déplacement (en fonction au commutateur de la vitesse de transport et 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).

Mettre la commande de déplacement (11) en position du frein (P).

Mettre la clé dans le démarreur (19) en position « 0 », sortir la clé du démarreur et fermer le couvercle du démarreur.

Déconnecter le sectionneur de la batterie si l'engin est en doté.

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.



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



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.

Danger de l'accident provoqué par la 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.



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

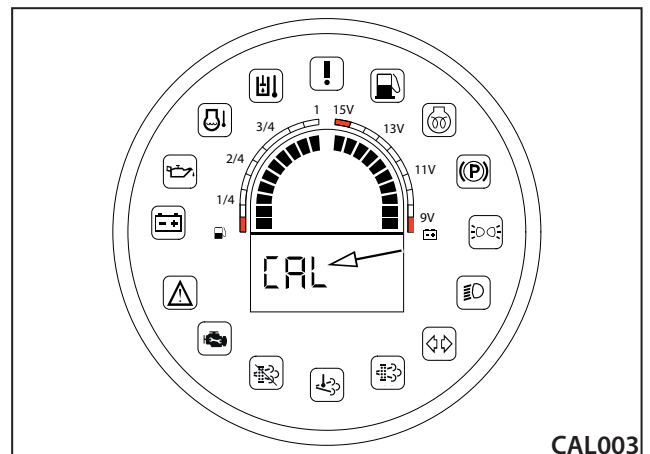
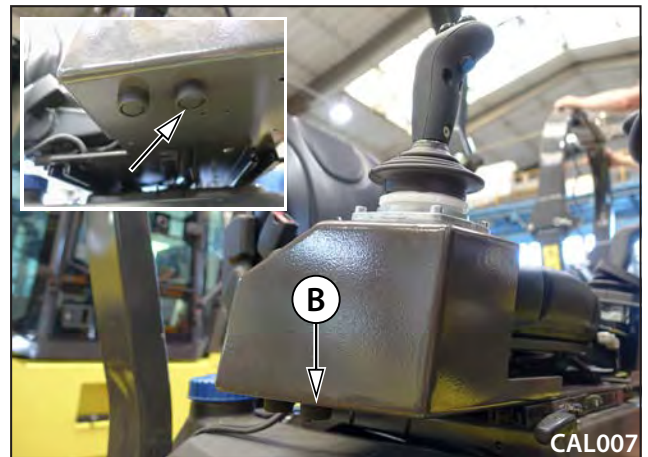
Procédure de calibration à suivre :

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

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

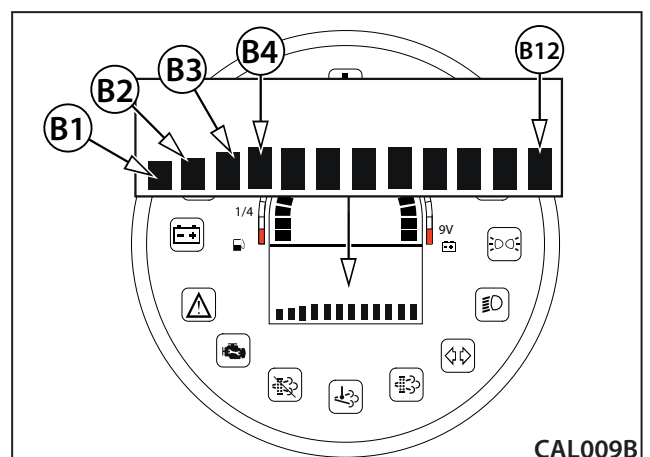
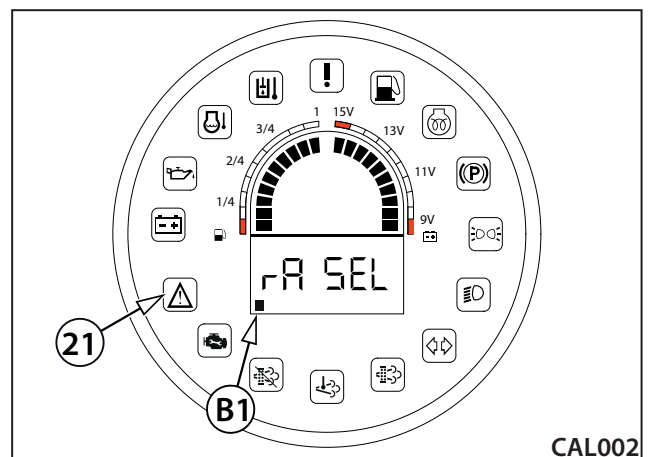
Mettre la commande du déplacement en position du frein de stationnement « P ».

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 ».



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).



2.9.3 Exploitation durant le rodage

Lorsque vous mettez un nouvel engin en service, ou lorsqu'il s'agit d'un engin après une révision générale, ne pas le mettre à pleine puissance durant les 30 premières heures d'exploitation!

2.9.4 Utilisation de l'engin à basses températures

En hiver, le compactage dépendra de petites particules et de l'eau contenues dans le matériau compacté. Lorsque la température descend sous le point de gelée, le matériau devient plus solide et il est plus difficile de le compacter.

S'il est nécessaire de compacter à des températures inférieures à 0 °C (32 °F), il ne sera possible de compacter que des terres sèches (et des déblais de pierres) ou d'effectuer un compactage rapide des matériaux non gelés (avant que la terre ne gèle).

Préparer l'engin pour un travail à basses températures :

- Contrôler la concentration du réfrigérant du moteur.
- Remplacer l'huile motrice par une autre recommandée pour la fourchette de températures extérieures donnée.
- Utiliser une huile hydraulique ayant une viscosité cinématique correspondante.
- Utiliser un carburant d'hiver.
- Contrôler l'état de recharge des batteries.

Pour pouvoir convenablement démarrer à basses températures, il est nécessaire que les batteries soient en parfait état. Il n'est possible d'utiliser l'engin à plein régime que lorsque les charges auront été chauffées à leur température d'exploitation.

2.9.5 Utilisation de l'engin à températures élevées et à forte humidité

Avec l'augmentation de la température et de l'humidité de l'air, la puissance du moteur diminue. Compte tenu du fait que les deux facteurs diminuant la puissance sont dépendants l'un de l'autre, il est possible de décrire leur effet de la manière suivante :

- tous les 10°C (18 °F) de l'accroissement de température signifient une diminution de la puissance allant jusqu'à 4 % (à humidité constante)
- tous les 10% d'augmentation de l'humidité relative signifient une diminution de puissance allant jusqu'à 2% (à température constante).


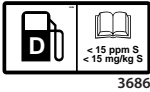





À hautes températures, lorsque la température de l'huile hydraulique est constamment aux alentours de 90 °C (194 °F), nous vous recommandons de vidanger l'huile et la remplacer par une huile ayant une viscosité cinématique de 100 mm²/s pour des températures de 40 °C (104 °F) ISO VG 100.

2.9.6 Utilisation de l'engin à haute altitude

Avec l'augmentation de l'altitude, la puissance du moteur diminue. Cette diminution est donnée par la baisse de la pression atmosphérique et par la masse volumique de l'air aspiré.



La puissance du moteur dépend de l'environnement dans lequel l'engin est utilisé.

Partie	Type du fluide	Quantité l (gal US)	Marque
Moteur	Huile motrice selon le chapitre 3.2.1.	7 (1,8)	 2412
Réservoir à carburant	Carburant selon le chapitre 3.2.2.	35 (9,3)	 3686
Système hydraulique	Huile hydraulique selon le chapitre 3.2.4.	28,5 (7,5)	 2158
Roulements de l'articulation, commande et étriers, plots de la direction, suspensions	Graisse selon le chapitre 3.2.5.	En fonction des besoins	 0787
Système de refroidissement	Réfrigérant selon le chapitre 3.2.3.	6,7 (1,8)	 2152
Réservoir de l'arrosage	Eau	190 (50,2)	 AMN59
Réservoir d'arrosage par émulsion	Émulsion selon le chapitre 3.2.6	12 (3,2)	 AMN242

3.6.6 Contrôle du filtre à air

Vérifier si la bouche d'aspiration n'est pas encrassée.



Nettoyer la fente de sortie, éliminer la poussière sédimentée en l'appuyant.

Remarque

La poussière retenue dans la soupape à poussière se vide automatiquement durant l'utilisation de l'engin.



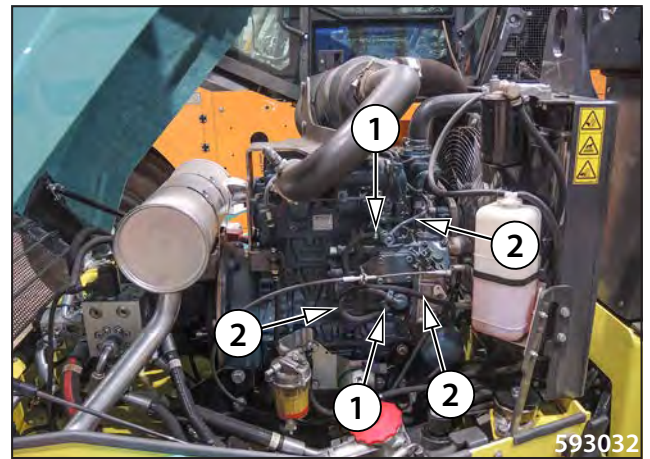
Une soupape à poussière endommagée est à remplacer sans délai !



Toutes les 50 heures d'exploitation

3.6.15 Contrôle des flexibles et attaches

Des attaches (1) et flexibles à carburant (2) sont à contrôler visuellement. Si des attaches sont désolidarisés ou flexibles usés, faire remédier la situation.



3.6.25 Nettoyage du filtre de l'arrosage

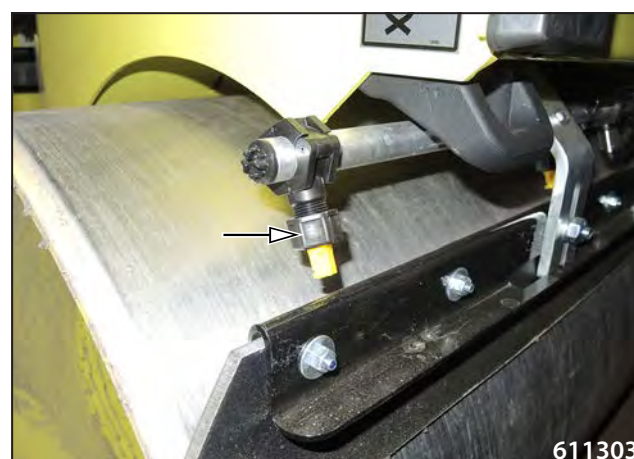
Démonter le récipient du filtre de l'arrosage, retirer le tamis et nettoyer le.

Vérifier l'étanchéité.

Remplacer des joints endommagés.



Démonter et nettoyer des tamis des pommes d'arrosage.

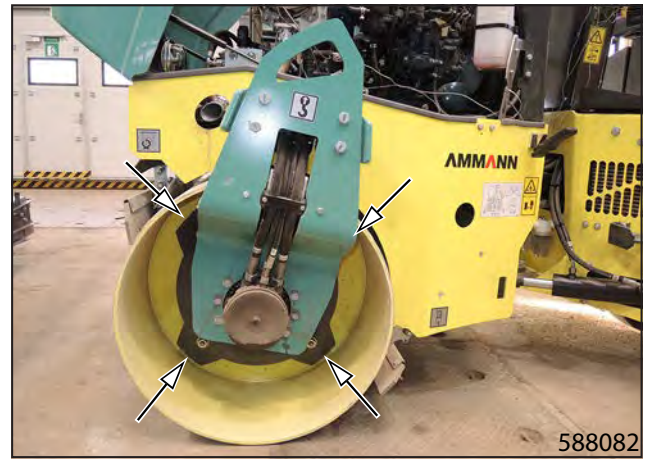


3.6.35 Contrôle du système d'amortissement

Vérifier l'état des métaux-caoutchoucs, la consistance du métal et des caoutchoucs.

Métal-caoutchouc de la bille

N° de commande : 1175152



Métal-caoutchouc du moteur

N° de commande (1) : 1-491740



**Remplacer des joints endommagés.
Vérifier le serrage des vis et des écrous.**



Purge de la tuyauterie à basse pression et des filtres :

Préparer un récipient approprié.

Connecter le flexible au purgeur du filtre de carburant et mettre le deuxième embout du flexible dans un bac de rétention.



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

La pompe à carburant commence à travailler (ce fait est à constater par l'audition).

Desserrer la vis de purge du filtre à carburant.

Purger le système - aucune bulle admissible dans le flexible.

Serrez la vis.



Desserrer la valve pour 10 secondes environ et resserrer de nouveau.

Faire démarrer le moteur.

Remarque :

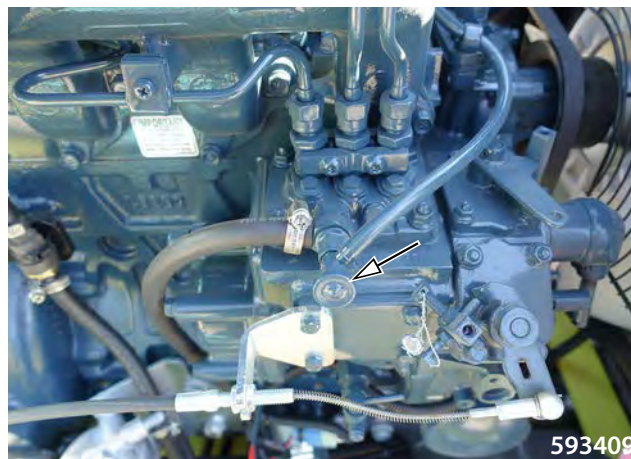
Si le moteur ne démarre pas ou s'il s'arrête dès démarrage, procéder à la purge du système à carburant de nouveau.



Ne jamais procéder à une purge avec un moteur chaud, le carburant qui s'écoule pourrait provoquer de l'incendie.

Respecter les consignes de sécurité !

Ne pas fumer et ne pas manipuler de flamme vive lorsque vous travaillez sur le système du carburant !



Empêcher de faire pénétrer l'huile dans le sol !

Error	Description	Error severity
F300	Intake air temp. error: Low	Low
F301	Intake air temp. error: High	Low
F302	Boost pressure sensor: Low	Low
F303	Boost pressure sensor: High	Low
F304	No input of G sensor (Camshaft position sensor) pulse	Low
F305	G-sensor (Camshaft position sensor) pulse number error	Low
F306	Open circuit of glow relay driving circuit	Low
F307	Ground short of glow relay driving circuit	Low
F308	Glow heater relay driving circuit overheat	Low
F309	QR(IQA) data error	Low
F310	No QR(IQA) data	Low
F311	Main relay is locked in closed position	Low
F312	Ground short of Starter relay driving circuit	Low
F313	Barometric pressure sensor error (Low side)	Low
F314	Barometric pressure sensor error (High side)	Low
F350	Intake air temp. built-in MAF sensor: Low	Low
F351	Intake air temp. built-in MAF sensor: High	Low
F352	EEPROM check sum error	Low
F353	Low coolant temp. in parked regeneration	Low
F354	Parked regeneration time out	Low
F355	Over heat pre-caution	Low
F356	CAN CCVS (ParkingSW and Vehicle speed) frame error	Low
F357	CAN CM1 (Regen SW) frame error	Low
F358	CAN DDC1 (Transmission) frame error	Low
F359	CAN ETC2 (Neutral SW) frame error	Low
F360	CAN ETC5 (Neutral SW) frame error	Low
F361	CAN TSC1 frame error	Low
F362	CAN EBC1 frame error	Low
F363	Error which is out of table. Please connect to ECU and check error with Diagmaster.	Low

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