

**Harvester CTL
1WJ1270G003505-**

INSTRUKCJA OBSŁUGI

John Deere 1270G

Final Tier 4

F690018 (09/2016) POLISH

**Worldwide Construction
And Forestry Division**

Published in Finland

Tłumaczenie oryginalnej instrukcji

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

- Układem wlotu powietrza
- Układem paliwowym
- Układem zapłonowym
- Systemami recyrkulacji spalin
- Urządzeniami do obróbki końcowej
- Zaworami wentylacji skrzyni korbowej
- Czujnikami
- Elektronicznymi zespołami sterującymi silnika

WYKLUCZENIA GWARANCJI SYSTEMU EMISJI SPALIN

John Deere może nie uwzględnić roszczeń gwarancyjnych odnośnie niesprawności lub usterek spowodowanych przez:

- Niespełnienie wymagań w zakresie czynności obsługowo-konserwacyjnych wymienionych w instrukcji obsługi
- Używanie silnika/wyposażenia w sposób niezgodny z przeznaczeniem
- Niewłaściwe użycie, zaniedbanie, nieprawidłową obsługę lub nieuprawnione modyfikacje lub zmiany
- Wypadki, za które nie ponosi odpowiedzialności lub zdarzenia losowe

Silnik wysokoprężny do zastosowań niedrogowych jest przeznaczony do eksploatacji na oleju napędowym, określonym w rozdziale Paliwa, środki smarne i płyny chłodzące, w instrukcji obsługi. Używanie jakiegokolwiek innego paliwa może być szkodliwe dla systemu kontroli emisji spalin silnika/wyposażenia i nie będzie akceptowane.

W dozwolonym prawnie zakresie John Deere nie ponosi odpowiedzialności za uszkodzenia innych podzespołów silnika, spowodowane awarią części związanych z systemem emisji spalin, chyba że w podstawowej gwarancji postanowiono inaczej.

NINIEJSZA GWARANCJA W SPOSÓB WYRAŹNY WYŁĄCZA STOSOWANIE WSZELKICH INNYCH WARUNKÓW GWARANCYJNYCH, DOROZUMIANYCH LUB UMOWNYCH, WŁĄCZAJĄC W TO JAKĄKOLWIEK ODPOWIEDZIALNOŚĆ Z TYTUŁU GWARANCJI DO ZBYCIA ALBO TEŻ NADANIA SIĘ DO CELÓW SZCZEGÓLNYCH. ŚRODKI ZARADCZE, PRZYSŁUGUJĄCE Z TYTUŁU NINIEJSZEJ GWARANCJI, SĄ OGRANICZONE DO ZAPEWNIENIA MATERIAŁÓW I USŁUG, JAK OKREŚLONO PONIŻEJ. TAM, GDZIE TO PRAWNIE DOZWOLONE, ANI JOHN DEERE, ANI ŻADEN AUTORYZOWANY DYSTRYBUTOR SILNIKÓW JOHN DEERE, DEALER LUB ZAKŁAD NAPRAWCZY, CZY TEŻ FILIA JOHN DEERE NIE PONOSZĄ ODPOWIEDZIALNOŚCI ZA PRZYPADKOWE LUB WYNIKOWE USZKODZENIA.

HARWESTER JOHN DEERE

Harwester John Deere służy do ścinania, okrzesywania i cięcia drzew. Maszyny tej nie wolno używać do żadnych innych celów.

Harwester John Deere został zaprojektowany z myślą o pracy w trudnych warunkach terenowych. Mimo to bardzo ważne jest dostosowywanie prędkości jazdy do warunków otoczenia.

Harwestery z silnikami Final Tier 4 (FT4) / EU Stage IV zostały udoskonalone pod względem siły uciągu, mocy silnika, zużycia paliwa, ergonomii oraz sterowania maszyną i wysięgnikiem.

Z naszego doświadczenia wynika, że regularne poddawanie maszyny dokładnym kontrolom jest gwarancją opłacalności inwestycji.

BROSZURY

Kliknij ikonę PDF, aby otworzyć wybraną broszurę. Broszura zawiera dane techniczne.

1270G 6W



1270G 8W



ZAKAZ PRZEWOŻENIA PASAŻERÓW

Zabrania się przewożenia w maszynie pasażerów. Maszyna jest wyposażona w jeden fotel dla operatora i ma homologację na tylko jedną osobę.

Osoby przewożone na maszynie mogłyby z niej wypaść lub zostać zranione przez objekty napotymane na drodze. Pasażer ogranicza pole widzenia operatora, co przekłada się na pogorszenie bezpieczeństwa obsługi maszyny.



UŻYWANIE PASÓW BEZPIECZEŃSTWA

Maszynę należy obsługiwać wyłącznie w pozycji siedzącej, z fotela operatora. Zawsze zapinaj pasy bezpieczeństwa.

Kompletny pas bezpieczeństwa należy wymienić po trzech latach eksploatacji, niezależnie od jego wyglądu.

W okresie pomiędzy wymianami:

- Dokładnie sprawdzaj zamek, pasy i osprzęt mocujący.
- Upewnij się, że osprzęt mocujący jest na miejscu. W razie potrzeby dokręć.
- Wymień pas bezpieczeństwa, jeśli nie działa prawidłowo, jest uszkodzony, zużyty lub zepsuty.



UNIKANIE LINII ENERGETYCZNYCH

OSTROŻNIE: *Unikaj pracy pod napowietrznymi liniami energetycznymi wysokiego napięcia, ponieważ w powietrzu może nastąpić przeskok iskry elektrycznej na odległość kilku metrów.*

Planując prace, należy sprawdzić w lokalnym zakładzie energetycznym, czy nie ma jakichś napowietrznych kabli energetycznych w pobliżu miejsca wykonywania robót oraz jaka jest bezpieczna odległość od nich.

Jeśli maszyna weszła w bezpośredni kontakt z linią energetyczną, ale silnik działa prawidłowo, pozostań w kabinie i wycofaj maszynę spod linii energetycznej.

Jeśli silnik zatrzyma się, a maszyna dotknie linii energetycznej i musisz wyjść z maszyny, postępuj w następujący sposób:

Chwyć mocno gołą ręką nadgarstek drugiej ręki, trzymającej uchwyt, jednocześnie otwierając drzwi. Wskocz z kabiny z obiema nogami złączonymi. Poruszaj się, skacząc z obiema nogami złączonymi, aż znajdziesz się w odległości 10 metrów od maszyny i linii energetycznej. Jeśli wcześniej upadniesz, nie wstawaj, ale turlaj się dalej po ziemi w tym samym kierunku.

Największe zagrożenie jest wtedy, gdy jesteś jednocześnie w kontakcie z maszyną i ziemią. Jak najszybciej wydostań się z maszyny na ziemię.



JAZDA/TRANSPORT PO DROGACH PUBLICZNYCH

Upewnij się, że jazda maszyną jest bezpieczna. Należy przestrzegać lokalnych i krajowych przepisów ruchu drogowego.

Podczas jazdy po drogach publicznych włącz dodatkowe światła oraz inne urządzenia sygnalizacyjne, aby operatorom innych pojazdów zasygnalizować zbliżanie się. Upewnij się, że pojazd spełnia wymagania wszystkich przepisów.

Jadąc po drodze publicznej, nie wolno używać gąsienic ani nakładać łańcuchów.

Należy unieruchomić wysięgnik i głowicę harwesterową lub chwytak w pozycji transportowej tak, aby nie mogły się poruszać podczas jazdy.

Przeznaczaj dopuszczalnej wysokości podczas jazdy, np. w tunelach, pod wiaduktami i mostami.



CZYSZCZENIE FILTRA WYDECHOWEGO

Serwisowanie maszyny lub jej wyposażenia podczas czyszczenia filtra wydechowego grozi odniesieniem poważnych obrażeń ciała. Należy unikać narażenia skóry na kontakt z gorącymi spalinami i rozgrzany podzespołami.

Podczas wykonywania czynności związanych z automatycznym lub ręcznym/stacjonarnym czyszczeniem filtra wydechowego silnik pracuje na biegu jałowym i osiąga wysoką temperaturę, która utrzymuje się przez długi czas. Spaliny oraz części filtra wydechowego osiągają temperatury wystarczająco wysokie do spowodowania oparzeń, wywołania zapłonu lub stopienia powszechnie stosowanych materiałów.

Ponieważ na mocy obowiązujących krajowych, regionalnych i/lub lokalnych rozporządzeń lub przepisów obecne w filtrze wydechowym pyły lub katalizator mogą być zaklasyfikowane jako odpady niebezpieczne, konieczne jest właściwe postępowanie z filtrem wydechowym po zakończeniu okresu jego eksploatacji. Zużyte filtry wydechowe, obejmujące filtr cząstek stałych paliwa dieslowskiego, są przyjmowane przez wszystkich dealerów John Deere oraz przez autoryzowane punkty serwisowe.

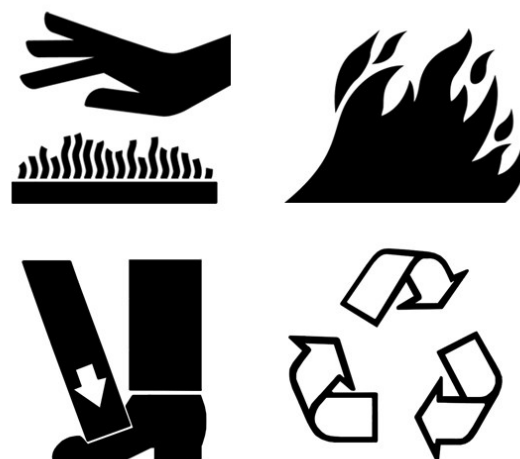


KONSERWACJA FILTRA WYDECHOWEGO

W trakcie cyklu regeneracji i po jego zakończeniu dokładnie obserwuj maszynę i jej otoczenie pod kątem obecności tłących się szczątków. Czas stygnięcia po zakończeniu czyszczenia ręcznego lub regeneracji wynosi około 10 minut przy założeniu, że silnik pracuje na biegu jałowym. Temperatura filtra wydechowego spadnie szybciej, jeżeli pozostawisz silnik na biegu jałowym zamiast go wyłączyć.

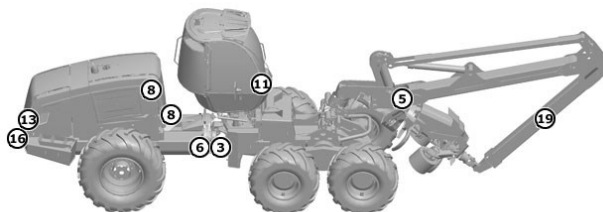
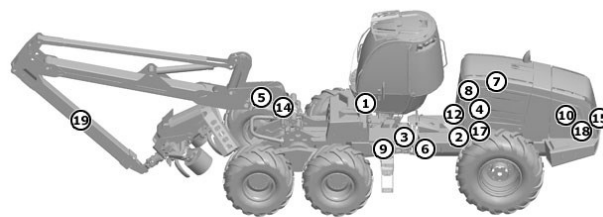
Aby uniknąć odniesienia obrażeń ciała podczas demontażu lub instalacji ciężkiego elementu silnika, zapobiegnij jego upuszczeniu, zapewniając, że jest on prawidłowo podparty i bezpiecznie przymocowany do odpowiedniego podnośnika.

Na mocy obowiązujących lokalnych, regionalnych lub krajowych przepisów i/lub rozporządzeń pyły gromadzące się w DPF mogą być zaklasyfikowane jako odpady niebezpieczne. Pyły z DPF należy transportować i usuwać w sposób



NALEPKI OSTRZEGAWCZE NIEZAWIERAJĄCE TEKSTU — NA MASZYNIE

1. Gaśnica
2. Nie zbliżać się na odległość mniejszą niż 90 m.
3. Zagrożenie na wysokości. Umieścić wysięgnik na podłożu.
4. Układ hydrauliczny. Patrz: instrukcja techniczna.
5. Obszar złącza przegubowego. Nie zbliżać się.
6. Wyłącznik główny
7. Odłączyć akumulator.
8. Płyn chłodzący pod ciśnieniem
9. Nieosłonięte pasy i wentylator. Nie zbliżać się.
10. Płyn chłodzący klimatyzatora. Nie wymaga obsługi.
11. Drabinka hydrauliczna
12. Wlew oleju hydraulicznego
13. Spryskiwacz przedniej szyby
14. Olej napędowy
15. Wlew oleju podpory wysięgnika
16. Obciążenia haka holowniczego
17. Obciążenia przyczepy
18. Informacje o klimatyzatorze
19. Wlot paliwa o bardzo niskiej zawartości siarki (IT4/FT4)



WAŻNE: Należy dbać o czystość i czytelność nalepek ostrzegawczych umieszczonych na maszynie; wszelkie brakujące lub uszkodzone nalepki należy zastępować nowymi. Właściwe rozmieszczenie nalepek ostrzegawczych na maszynie podano w katalogu części zamiennych.

FILTR WYDECHOWY

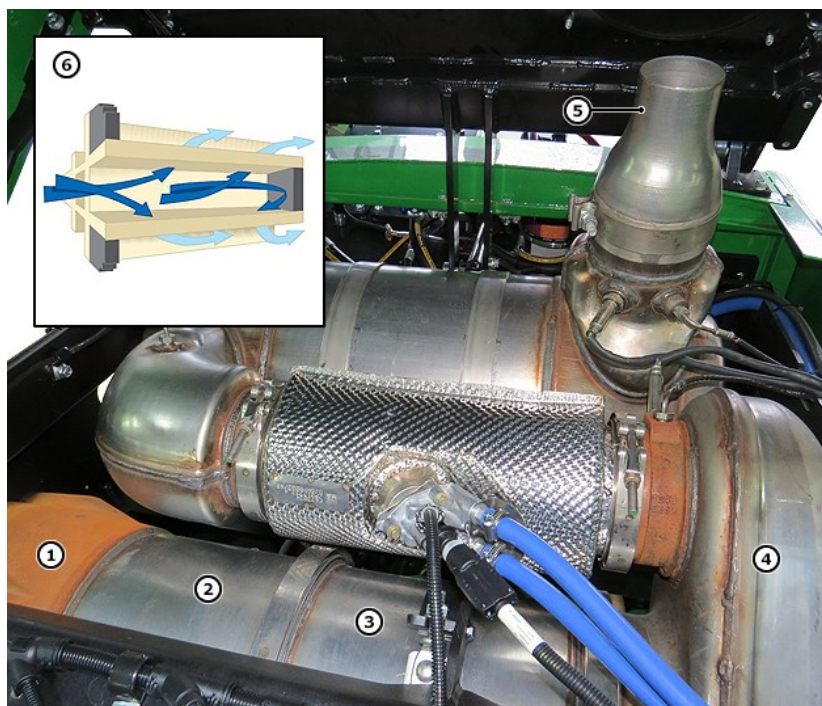
Filtr wydechowy zawiera katalizator utleniania paliwa dieslowskiego (DOC) i obejmuje filtr cząstek stałych paliwa dieslowskiego (DPF). Spaliny przepływają przez promieniowy otwór wlotowy filtra (1), DOC (2) i DPF (3), po czym opuszczają filtr przez promieniowy otwór wylotowy (4).

Gdy silnik pracuje pod obciążeniem, tlenek azotu (NO) utlenia się w DOC. Produktem tej reakcji jest dwutlenek azotu, który przyczynia się do usprawnienia utleniania cząstek stałych w DPF. Podczas regeneracji aktywnej paliwo jest dozowane do wydechu i utlenia się w DOC. ECU monitoruje temperaturę na wylocie DOC w celu określania wzrostu temperatury, do którego dochodzi w DOC.

DPF zatrzymuje cząstki stałe – sadzę. Spaliny przepływają przez kanały w ceramicznym rdzeniu filtra. Otwór wylotowy co drugiego kanału jest zablokowany. Spaliny przedostają się przez porowate ścianki kanałów i wydostają się przez niezablokowane otwory wylotowe. Podczas cyrkulacji spalin w obrębie filtra cząstki stałe są zatrzymywane na ściankach kanałów. Ścianki kanałów są pokryte metalami szlachetnymi, które przyczyniają się do usprawnienia utleniania cząstek stałych i przetwarzania ich w mniej szkodliwe substancje.

Czyszczenie filtra wydechowego, regeneracja, wypalanie i utlenianie cząstek stałych uwięzionych w DPF

1. Spaliny z otworu wlotowego
2. Katalizator utleniania paliwa dieslowskiego (DOC)
3. Filtr cząstek stałych paliwa dieslowskiego (DPF)
4. Wylot spalin
5. Dyfuzor
6. Kanały DPF



ZWIĘKSZONE OBROTY SILNIKA

Obroty silników są optymalizowane w sposób zapewniający ochronę podzespołów silnika i filtrów wydechowych.

Podczas normalnej pracy bez regeneracji aktywnej stosuje się progresywną regulację obrotów biegu jałowego:

WSTRYSKIWACZ DOZOWANIA DEF

Wtryskiwacz dozowania DEF (2) to elektrycznie sterowany wtryskiwacz chłodzony płynem chłodzącym, który jest zwykle zamknięty. Na żądanie wysłane z zespołu ECU dostarcza pod ciśnieniem płyn DEF do rurki rozkładu (1).

1. Wlot spalin
2. Rurka rozkładu
3. Wtryskiwacz dozowania DEF
4. Druciana wkładka siatkowa
5. Mieszacz DEF
6. Wylot spalin

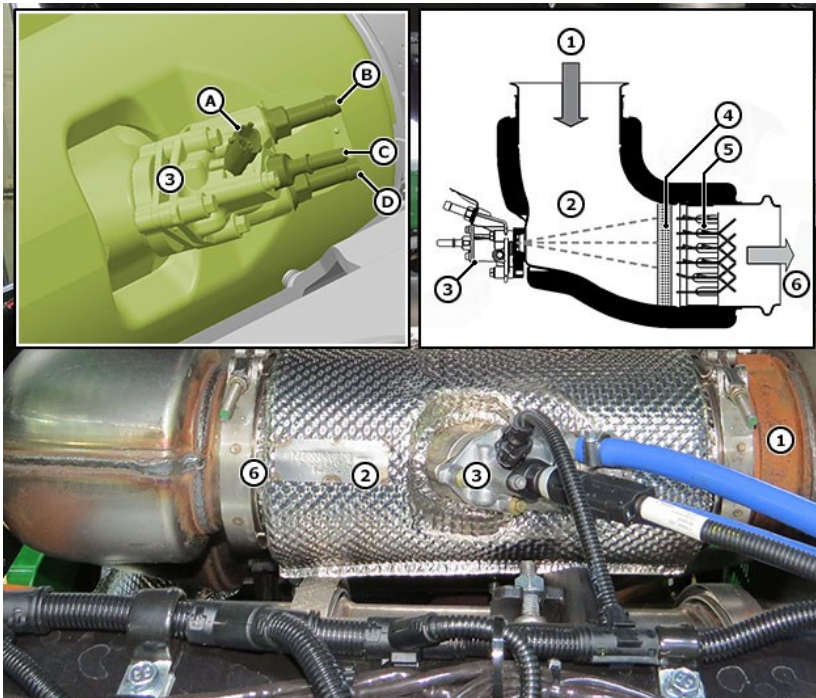
NOTATKA: *Kształt i rozmiar rurki rozkładu zależy od zastosowania. W niektórych przypadkach nie jest konieczne stosowanie drucianej wkładki siatkowej.*

Do czyszczenia należy używać ciepłej wody dejonizowanej. Namoczenie wtryskiwacza w ciepłej wodzie umożliwi rozpuszczenie osadu DEF uformowanego wokół końcówki.

WAŻNE: *Uszczelka wtryskiwacza dozowania DEF jest jednorazowego użytku. Po każdym wymontowaniu i zamontowaniu wtryskiwacza należy założyć nową uszczelkę.*

- A. Złącze elektryczne
- B. Złączka zasilania/powrotu płynu chłodzącego
- C. Złączka zasilania płynem DEF
- D. Złączka zasilania/powrotu płynu chłodzącego

NOTATKA: *Przyłącza zasilania i powrotu płynu chłodzącego można zamienić bez żadnego wpływu na chłodzenie.*



PRZEŁĄCZNIKI I WYŁĄCZNIKI BEZPIECZEŃSTWA –

1. Drzwi kabiny są wyposażone w kontakt drzwiowy. Przełącznik ten działa w dwojaki sposób.
 - Gdy drzwi zostają otwarte w trakcie ruchu maszyny, maszyna kontynuuje jazdę. Jednak po zwolnieniu pedału gazu jego powtórne wciśnięcie nie przynosi oczekiwanego efektu. Maszyna wówczas nie przyspiesza i ostatecznie zatrzymuje się. Jeżeli pedał gazu pozostaje wciśnięty i drzwi zostają zamknięte, w dalszej kolejności pedał i maszyna działają w normalny sposób.
 - Jeżeli maszyna jest zatrzymana, a drzwi otwarte, prowadzenie maszyny nie jest możliwe. Załączony jest wówczas hamulec postojowy i funkcje maszyny pozostają nieaktywne. Gdy drzwi są otwarte, wyłączone pozostają skręt, napęd, obsługa wysięgnika oraz obrót i poziomowanie kabiny. Prowadzenie maszyny po zamknięciu drzwi wymaga uprzedniego ustawienia przełącznika kierunku jazdy w pozycji neutralnej i zwolnienia pedału gazu.
2. Użycie wyłącznika bezpieczeństwa skutkuje zatrzymaniem silnika, przerwaniem działania wszystkich funkcji maszyny oraz załączeniem hamulca postojowego. Wyłącznik bezpieczeństwa zwalnia się przez przekręcenie pokrętki.
3. przełącznik ruchu drogowego – Przełącznik ten musi znajdować się w pozycji włączenia, aby możliwe było uaktywnienie urządzeń obsługi jazdy drogowej. Gdy przełącznik ten znajduje się w pozycji wyłączenia, nie jest możliwe przekręcenie kabiny ani uruchomienie wysięgnika.

NOTATKA: Zainstalowanie nowej wersji oprogramowania systemu Timbermatic w komputerze maszyny skutkuje automatycznym włączeniem trybu bezpieczeństwa jazdy drogowej. Aby przestawić tryb jazdy drogowej, skontaktuj się z pracownikiem autoryzowanego serwisu.



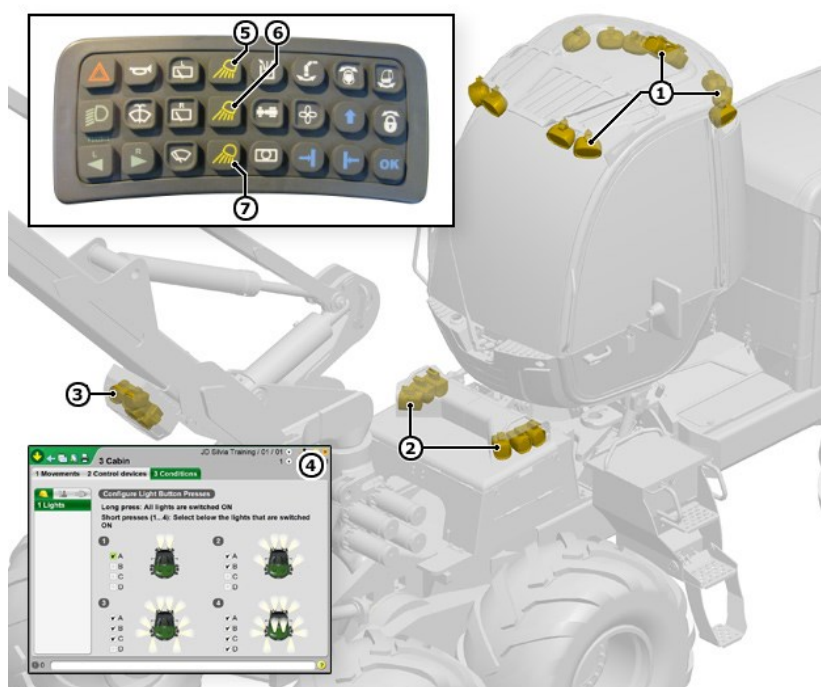
OŚWIETLENIE ROBOCZE

Oświetlenie robocze harwestera obejmuje światło przednie, tylne i światła skierowane na korony drzew umieszczone na kabinie (1), światła trzebieży (2) na wózku przednim i światła wysięgnika (3).

W menu warunków (4) systemu TimberMatic H-09™ z kabiny można dokonać skonfigurowania różnych kombinacji włączenia w tym samym czasie konkretnych świateł roboczych. Można zrealizować cztery różne kombinacje świateł wykorzystywane za pomocą górnego przycisku świateł (5) znajdującego się na panelu prawego podłokietnika.

Światła wysięgnika są sterowane za pomocą środkowego przycisku świateł (6) na panelu podłokietnika. Ze świateł tych można skorzystać tylko wtedy, gdy w systemie TimberMatic H-09™ został uaktywniony wysięgnik.

Światła trzebieży są sterowane za pomocą dolnego przycisku świateł (7) na panelu podłokietnika.



TRYB RECIRC

W przypadku włączenia trybu RECIRC do pojazdu nie jest dopuszczane powietrze z zewnątrz. W przypadku wyłączenia trybu RECIRC kłapa powietrza świeżego/recyrkulacji zostanie ustawiona w pozycji dopuszczającej około 90% świeżego powietrza. Lampka sygnalizacyjna na panelu wskazuje, kiedy ten tryb jest aktywny.

W trybie powietrza recyrkulacji przez klimatyzator zasysane jest tylko powietrze recyrkulacji. Używaj tego trybu w krótkich odcinkach czasu w celu niedopuszczenia do przedostawania się do kabiny spalin lub w celu uzyskania maksymalnego chłodzenia albo ogrzewania.

W trybie powietrza świeżego klimatyzator zasysa do wnętrza kabiny mieszankę powietrza świeżego i powietrza recyrkulacji. Umożliwia to utrzymywanie w kabinie ciśnienia powietrza wyższego niż na zewnątrz, co uniemożliwia przedostawanie się do wnętrza kabiny nadmiaru pyłu. Dodatkowo, tryb powietrza świeżego nie dopuszcza do utrzymywania się w kabinie powietrza stęchłego i wilgotnego.

NOTATKA: Ciągłe stosowanie pełnej recyrkulacji przyczynia się również do wzrostu poziomu dwutlenku węgla w kabinie, co wpływa na pogorszenie jakości powietrza.

NOTATKA: Tryb rozmrażania ma priorytet w stosunku do funkcji RECIRC.

NOTATKA: Gdy system otrzymuje sygnał odwróconej pracy wentylatora silnika, wówczas kłapa powietrza świeżego/recyrkulacji zostanie sprowadzona do pozycji recyrkulacji, aby nie dopuścić do przedostawania do filtra powietrza świeżego nadmiernej ilości kurzu.

NOTATKA: Regularnie kontroluj i wymieniaj oba filtry powietrza: powietrza świeżego i powietrza recyrkulacji w celu uzyskania właściwego poziomu ciśnienia w kabinie, zoptymalizowania działania klimatyzatora i utrzymywania prawidłowej regulacji temperatury.



NOTATKA: W przypadku niektórych maszyn rozpoczęcie pracy (po zapłonie silnika) może wymagać zresetowania komputera.

URUCHOMIENIE W WARUNKACH ZIMOWYCH

NOTATKA: Gdy temperatura spadnie poniżej 5°C, zalecamy usilnie podgrzewanie (jeśli zainstalowany jest podgrzewacz) płynu chłodzącego silnik przez 1/2 - 1 godzinę przed uruchomieniem silnika.

Gdy temperatura spada poniżej 0°C, silnik praktycznie uruchamia się normalnie, ale po uruchomieniu, jeśli zachodzi potrzeba, można nacisnąć pedał przyspieszenia, aby upewnić się, że silnik wciąż pracuje. Nie przekraczaj 1200 obr./min.

OSTROŻNIE: Nie używaj płynu rozruchowego w pobliżu ognisk, źródeł iskrzenia lub otwartego płomienia. Nie spalaj ani nie przebijaj pojemnika z płynem rozruchowym.

PO URUCHOMIENIU SILNIKA

Po uruchomieniu silnika odczekaj z przyłożeniem pełnego obciążenia przez 2 - 4 minuty, podczas gdy silnik będzie pracował z prędkością około 1200 obr./min. Wydłuż ten okres do 2-4 minut przy pracy, gdy temperatura otoczenia sięga poniżej zera.

Unikaj wszelkich zbędnych naprężeń przekładni hydrostatycznej. W związku z tym nie doprowadzaj silnika do prędkości powyżej 1400 obr./min, zanim nie rozgrzeje się olej hydrauliczny. Jeśli olej hydrauliczny jest zbyt zimny, wówczas zbyt duże obroty silnika powodują między innymi powstanie nadmiernego ciśnienia w pompach i silnikach. Może to spowodować uszkodzenie uszczelnienia wału itd.

Nie uruchamiaj silnika na biegu jałowym na dłużej niż 5 minut (przy hamulcu włączonym na dłużej niż 2 minuty). W silniku pojawią się osady węgla i nie będzie skuteczne smarowanie różnych podzespołów.

NOTATKA: Silnik spełnia wymagania norm emisji dla systemu recyrkulacji spalin i turbosprężarki o zmiennej geometrii. Po uruchomieniu obroty turbosprężarki przez moment zmieniają się, co związane jest z recyrkulacją w obwodzie turbosprężarki o zmiennej geometrii. Również zawór recyrkulacji spalin charakteryzuje się wówczas okresowością cyklu związaną z chwilową utratą obrotów silnika.

NOTATKA: Gdy temperatura płynu chłodzącego przekracza 111°C (231°F) silnik automatycznie traci moc.

Natychmiast zatrzymaj silnik w przypadku zauważenia jakichkolwiek oznak awarii silnika.

- Nagły spadek ciśnienia oleju
- Nienormalne temperatury środka chłodzącego
- Nietypowy hałas lub wibracje
- Nagła utrata mocy
- Nadmierne czarne spaliny
- Nadmierne zużycie paliwa
- Nadmierne zużycie oleju
- Wypływ płynu

NOTATKA: Nigdy nie wyłączaj głównego wyłącznika przy pracującym silniku (za wyjątkiem awarii napięcia).

BIEG WYSOKI/NISKI I NAPĘD NA PRZEDNIE KOŁA

Maszyna wyposażona jest w mechaniczną przekładnię biegów. Zmiany biegów można dokonać za pomocą przełącznika „R35” na prawej klawiaturze. Jest to możliwe tylko wówczas, gdy maszyna jest unieruchomiona, hamulec ręczny jest włączony i przełącznik kierunku jazdy „R31” jest w położeniu neutralnym.

W przypadku włączenia jakiegoś biegu przesyłane są krótkie impulsy do pompy i w kierunku przeciwnym w celu upewnienia się, że bieg został włączony. Jeśli bieg nie włącza się natychmiast, odczekaj 5 sekund. W przypadku włączenia biegu na wyświetlaczu miga symbol zakresu prędkości i hamulec roboczy pozostaje włączony. Jeśli nie włącza się wysoki bieg, wówczas zostaje włączony bieg niski.

Jeśli wybrano kierunek jazdy i został naciśnięty przełącznik „R35”, system przełącza się pomiędzy normalnym a ekonomicznym (ECO) trybem jazdy.

Podczas pracy przy włączonym niskim biegu napęd na wszystkie koła jest zawsze włączony. W przypadku włączenia wysokiego biegu napęd na przednie koła zostaje automatycznie wyłączony.

W razie potrzeby można również włączyć napęd na przednie koła, gdy włączony jest wysoki bieg. Odbywa się to z użyciem przełącznika „R48” na klawiaturze dodatkowej.

PO UŻYCIU WYSIĘGNIKA

Wykonanie ostatnich ruchów bez obciążenia.

Podczas prowadzenia maszyny uważaj, aby wysięgnik nie wykonywał żadnych nagłych ruchów. Podczas jazdy przemieszczaj głowicę harvesterową blisko maszyny.

Nigdy nie pozostawiaj wysięgnika niepodpartego, polegając tylko na układzie hydraulicznym. Zabezpiecz głowicę harvesterową łańcuchem na czas długich przejazdów do innych miejsc pracy. W razie potrzeby zablokuj przechył głowicy harvesterowej. W przypadku krótkich przerw w jeździe i zawsze przed opuszczeniem kabiny opuść wysięgniki w dół i umieść głowicę harvesterową na podłożu.



NA ZAKOŃCZENIE DNIA ROBOCZEGO

1. Oczyszczyć maszynę. Sprawdź wszystkie zakryte obszary, w tym komorę silnika, płyty dolne itd. Bardzo ważne jest czyszczenie maszyny w zimie, ponieważ śnieg i odpadki łatwo przywierają do maszyny.
2. Skontroluj elementy kabiny chroniące operatora, w tym drzwi, okna, szybę przednią itd. W celu zmniejszenia do minimum ryzyka uderzenia spowodowanego kontaktem z obiektami, dostającymi się przez uszkodzone lub pęknięte szyby okienne, należy je natychmiast wymienić.
3. Upewnij się, że nie występują żadne uszkodzenia ani wycieki. Sprawdzaj maszynę w ciągu dnia. Napraw wszelkie znalezione usterki lub skontaktuj się z pracownikami serwisu.
4. Dodawaj olejów i smaru (w razie potrzeby) do maszyny, gdy jest ona jeszcze rozgrzana.
5. Sprawdź szczelność i sposób zamontowania ewentualnych łańcuchów.
6. Zamknij drzwi kabiny na klucz.
7. Ustaw wyłącznik główny w pozycji wyłączenia. Jeśli maszyna jest wyposażona w automatyczny system gaśniczy, system ten musi być włączony w chwili wyłączenia wyłącznika głównego.
8. Jeśli planuje się dłuższy przestój maszyny (np. na czas długotrwałego transportu lub dłuższego serwisowania), zapoznaj się z instrukcją Przygotowanie maszyny do magazynowania.

NOTATKA: *Na rynkach, na których są one dostępne, zalecamy stosowanie płynów chłodzących spalin marki John Deere.*

W pewnych przypadkach płyn DEF może być określany co najmniej jedną z poniższych nazw: mocznik, wodny roztwór mocznika 32, AUS 32, AdBlue™, środek redukujący poziom tlenków azotu lub roztwór katalityczny. (AdBlue to znak handlowy firmy VDA, Niemieckiego Stowarzyszenia Przemysłu Motoryzacyjnego).

PRZECHOWYWANIE PŁYNU CHŁODZĄCEGO SPALINY (DEF)

Zalecamy nabycie płynu DEF w ilości, która zostanie zużyta w ciągu 12 miesięcy. Poniższe informacje o przechowywaniu mają charakter orientacyjny i należy je traktować wyłącznie jako wytyczne.

Przechowuj płyn DEF z dala od ekstremalnych temperatur otoczenia. Płyn DEF zamarza w temperaturze –11°C (12°F). Narażenie na temperaturę wyższą niż 30°C (86°F) spowoduje stopniową utratę jakości płynu DEF. Specjalne pojemniki do przechowywania płynu DEF muszą być szczelnie zamknięte, aby zapobiec wyparowaniu i zanieczyszczeniu płynu. Do transportu i przechowywania płynu DEF są zalecane pojemniki wykonane z polietylenu, polipropylenu lub stali nierdzewnej.

WAŻNE: *Nigdy nie podejmuj prób przygotowania płynu DEF poprzez zmieszanie wody z mocznikiem klasy rolnej. Mocznik klasy rolnej nie spełnia minimalnej specyfikacji i może doprowadzić do uszkodzenia układu oczyszczania spalin.*

WAŻNE: *Nie dodawaj żadnych środków chemicznych ani uszlachetniających do płynu DEF w celu uniknięcia jego zamarzania. Wszelkie środki chemiczne i uszlachetniające dodane do płynu DEF spowodują uszkodzenie układu oczyszczania spalin.*

WAŻNE: *Nigdy nie wlewaj wody ani innego płynu do płynu DEF ani zamiast niego. Praca ze zmodyfikowanym płynem DEF oraz stosowanie niezatwierdzonego płynu DEF może doprowadzić do uszkodzenia układu oczyszczania spalin.*

Idealne warunki przechowywania płynu DEF:

- Przechowuj w temperaturze od –5°C do 30°C (od 23°F do 86°F).
- Przechowuj w specjalnych i szczelnie zamkniętych pojemnikach, aby uniknąć zanieczyszczenia i wyparowania

W takich warunkach oczekiwany czas przydatności płynu DEF wynosi 18 miesięcy. Przechowywanie płynu DEF w wyższej temperaturze może skrócić jego okres eksploatacji średnio o około 6 miesięcy na każde 5°C (9°F) powyżej 30°C (86°F). Jeśli nie masz pewności, jak długo oraz w jakich warunkach był przechowywany płyn DEF, sprawdź jego jakość przed użyciem. Patrz temat „Testowanie płynu chłodzącego spalin (DEF)”.

TESTOWANIE PŁYNU CHŁODZĄCEGO SPALINY (DEF)

WAŻNE: *Stosowanie płynu DEF o prawidłowym stężeniu ma bardzo ważne znaczenie w kontekście wydajności działania silnika i układu oczyszczania spalin. Długotrwałe przechowywanie oraz inne warunki otoczenia mogą niekorzystnie wpłynąć na stężenie płynu DEF.*

W przypadku podejrzeń w sprawie jakości płynu DEF pobierz próbkę ze zbiornika DEF lub pojemnika do czystego naczynia. Płyn DEF powinien być całkowicie przezroczysty i charakteryzować się łagodnym

PODZESPOŁY ELEKTRYCZNE

Układy elektryczne nie mają przypisanego żadnego stałego interwału międzyprzeglądowego. Układy i podzespoły należy sprawdzać zgodnie z potrzebami. Należy również naprawiać wszelkie luźne oraz uszkodzone połączenia i kable w celu uniknięcia zwarcń obwodów. W razie potrzeby należy czyścić i smarować zaciski akumulatora.

- Instrukcje dotyczące spawania
- Akumulatory
- Korzystanie z akumulatorów wspomagających
- Bezpieczniki i przekaźniki
- Sterowniki
- Czujniki i przełączniki
- Żarówki
- Punkty uziemienia

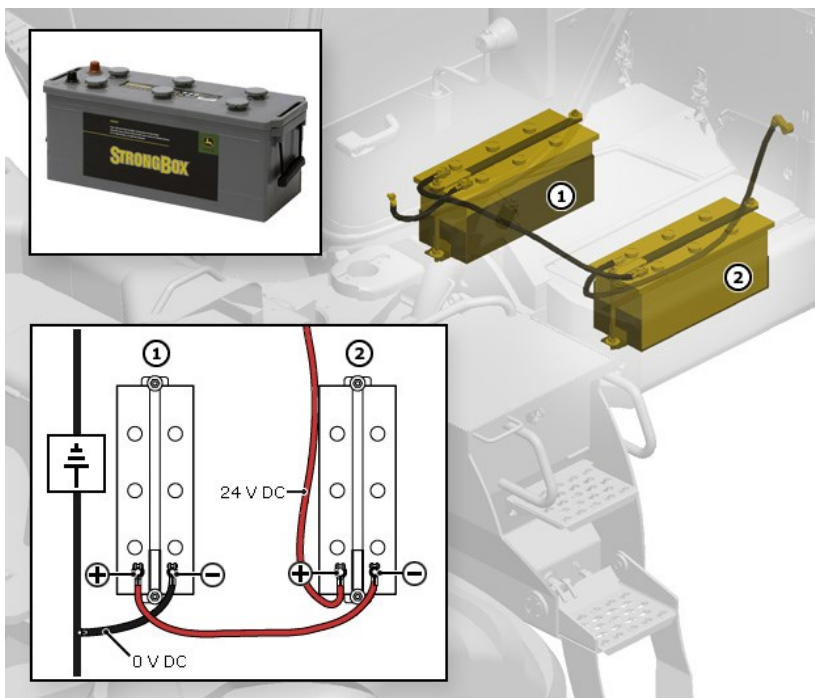
AKUMULATORY

Harwestery są wyposażone w dwa akumulatory kwasowo-ołowiowe o napięciu 12 V. Pierwszy akumulator (1) zasila napięciem 12 V i jest połączony szeregowo z drugim akumulatorem (2), co łącznie daje napięcie 24 V.

W harwesterach akumulatory są umieszczone z obu stron ramy tylnej.

Poniżej wyszczególniono parametry znamionowe akumulatorów.

- Pojemność: 154 Ah
- Pobór prądu przy zimnym rozruchu (EN): 1150 A
- Wymiary maksymalne [mm]: 513 x 178 x 223

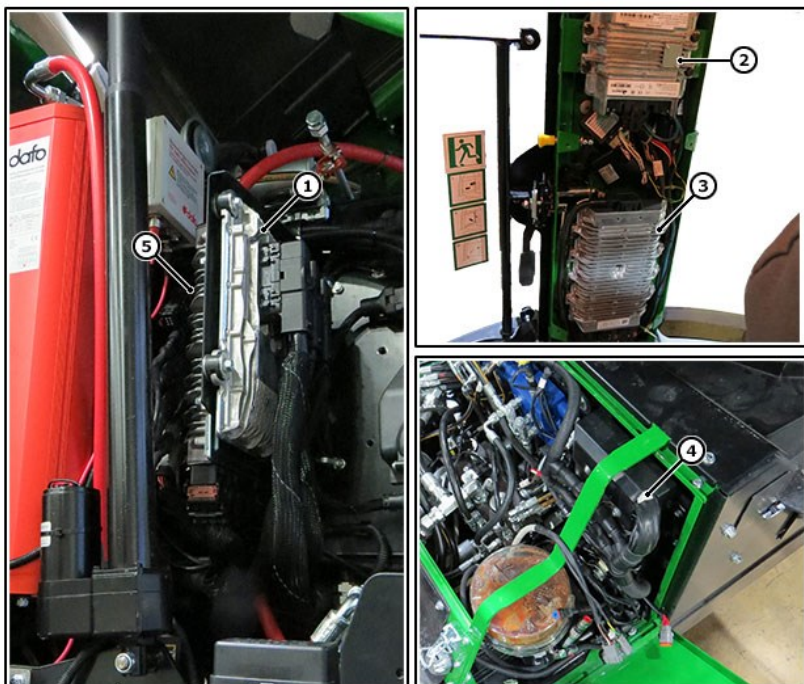


STEROWNIKI

Sterownik silnika (1) znajduje się z tyłu z lewej strony maszyny.

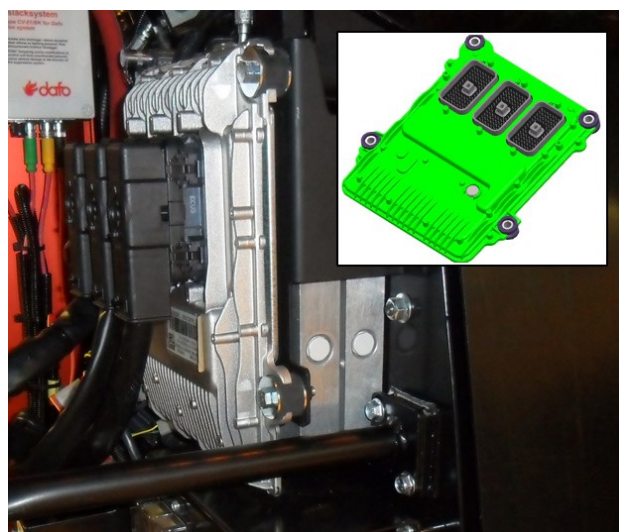
Maszyny 1270G i 1470G są wyposażone w następujące moduły sterowania: sterownik kabiny (3), przedni sterownik harwestera (4) i tylny sterownik harwestera (5). Sterownik kabiny (CAB) znajduje się z tyłu kabiny, przedni sterownik harwestera (FHC, front harvester controller) znajduje się z lewej strony w przednim przedziale hydraulicznym, a tylny sterownik harwestera (RHC, rear harvester controller) znajduje się po lewej stronie, tuż obok sterownika silnika (ECU).

Modele G są również wyposażone w moduł MTG (2), który odpowiada za kanał transferu danych złącza JDLink™.



MODUŁ STEROWANIA SILNIKIEM (ECU)

ECU to samodzielna jednostka z niezależnym mikrosterownikiem oraz oprogramowaniem przeznaczonym do zarządzania całym elektronicznym układem sterowania, pełniąc między innymi następujące funkcje:



ZŁĄCZA, SIŁOWNIKI I CZUJNIKI SILNIKA (9,0 L)

Podzespoły elektryczne silników IT4 i FT4 podzielono na następujące podrodziny według ich położenia w obrębie silnika:

A. Podzespoły elektryczne silnika 1/5

- Czujnik ciśnienia oleju silnikowego (B5101)
- Czujnik położenia wału korbowego (B5301)
- Czujnik obecności wody w paliwie (WIF) (B5600)
- Niskociśnieniowa pompa paliwowa (Y5501)
- Czujnik temperatury paliwa (B5209)
- Czujnik ciśnienia paliwa na wlocie pompy niskociśnieniowej (B5107)
- Pompa dozowania paliwa (Y5502)

NOTATKA: Tylko w silnikach IT4.

B. Podzespoły elektryczne silnika 2/5

- Złącze wtryskiwacza paliwa (X5000)
- Zawór sterujący ssaniem (SCV) (Y5002)
- Czujnik ciśnienia w przewodzie doprowadzającym paliwo (B5100)
- Czujnik ciśnienia płynu chłodzącego silnik (B5108)
- Czujnik położenia wału krzywkowego (B5302)
- Zawór odcinający zespołu dozowania paliwa HCl (Y5000)
- Czujnik na wlocie zespołu dozowania paliwa HCl (B5000)
- Czujnik na wylocie zespołu dozowania paliwa HCl (B5106)
- Zawór regulacyjny zespołu dozowania paliwa HCl (Y5001)

C. Podzespoły elektryczne silnika 3/5

- Czujnik temperatury na wylocie turbosprężarki doładowującej o stałej geometrii (B5200)
- Czujnik położenia łopatek VGT (B5400)
- Czujnik obrotów turbosprężarki (B5300)
- Czujnik powietrza wlotowego (B5500)
- Siłownik VGT (Y5003)
- Czujnik temperatury płynu chłodzącego silnik (B5208)
- Czujnik temperatury na wylocie chłodnicy powietrza doładowującego (B5205)
- Siłownik przepustnicy powietrza wlotowego (Y5401)

D. Podzespoły elektryczne silnika 4/5

- Czujnik ciśnienia w kolektorze wydechowym (B5102)
- Czujnik ciśnienia powietrza w kolektorze (MAP) (B5104)
- Czujnik temperatury powietrza w kolektorze (MAT) (B5206)

E. Podzespoły elektryczne silnika 5/5

- Czujnik przepływu EGR (B5103)
- Siłownik zaworu EGR (Y5400)
- Czujnik temperatury EGR (B5207)

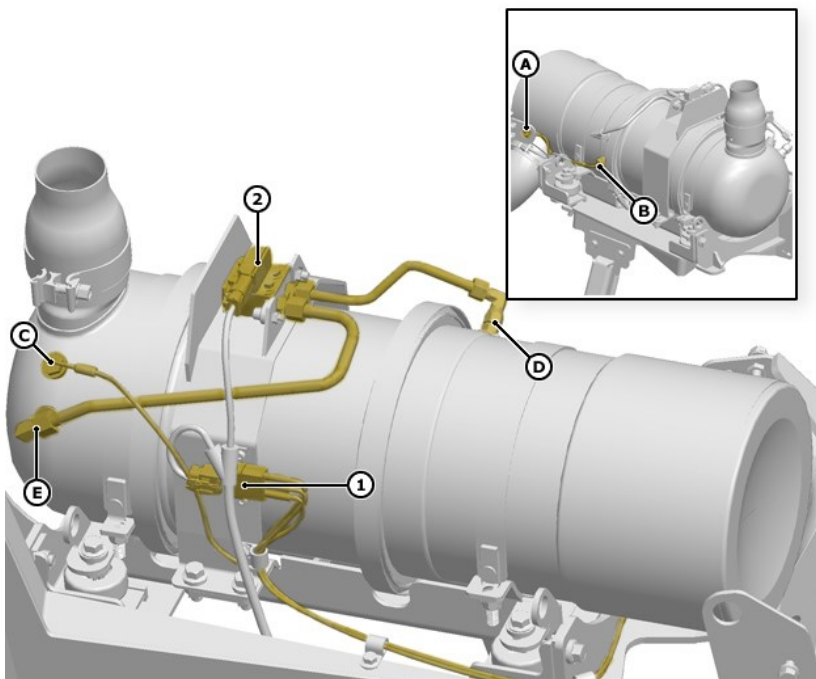
CZUJNIKI UKŁADU OBRÓBKII NASTĘPCZEJ

1. Moduł pomiaru temperatury filtra wydechowego (B5204)

W skład modułu pomiaru temperatury wchodzi trzy czujniki temperatury, z których każdy znajduje się w filtrze wydechowym: czujnik temperatury na wlocie DOC (A), czujnik temperatury na wylocie DOC (B) oraz czujnik temperatury na wylocie DPF (C). Zadaniem czujnika temperatury na wlocie DOC (A) jest sprawdzenie, czy temperatura jest wystarczająco wysoka, aby miało miejsce dozowanie paliwa. Czujnik temperatury na wylocie DOC (B) przesyła do ECU informacje zwrotne dotyczące regeneracji i dozowania paliwa. Czujnik temperatury na wylocie DPF (C) chroni filtr wydechowy i sprawdza, czy temperatura nie jest zbyt wysoka i nie grozi pęknięciem filtra. ECU łączy się z modułem pomiaru temperatury filtra wydechowego za pośrednictwem magistrali LIN.

2. Czujnik różnicy ciśnień na DPF (B5109)

Różnicę ciśnień między wlotem i wylotem DPF mierzy się na dwóch przyłączach ciśnienia, które są stałe podłączone do czujnika: przyłączy ciśnienia na wlocie DPF (D) oraz przyłączy ciśnienia na wylocie DPF (E). Różnica ciśnień na DPF odzwierciedla ilość zgromadzonej sadzy. ECU wykorzystuje tę mierzoną wartość do sprawdzania, czy regeneracja dobiegła końca.



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

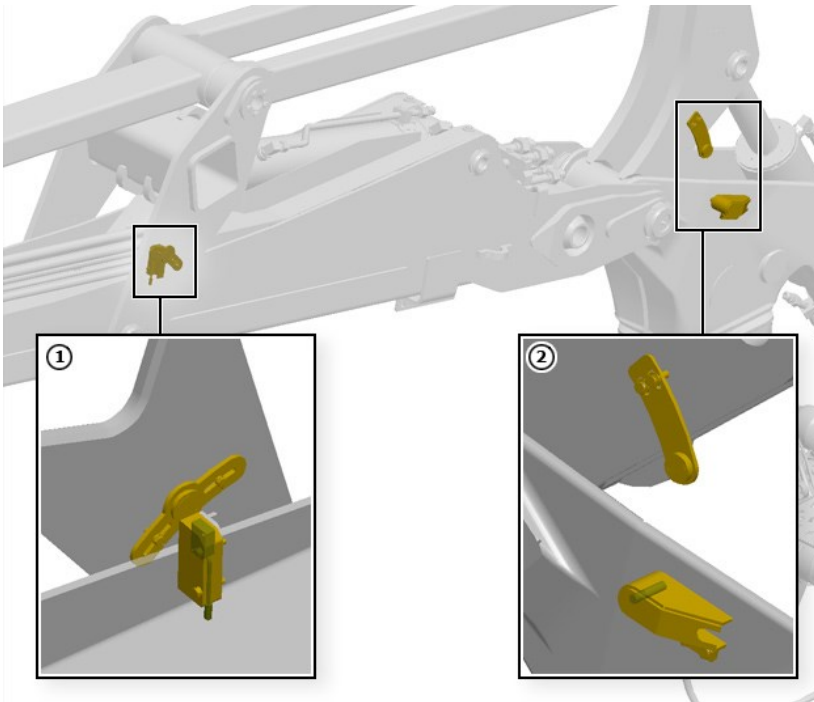


- Please note: If there is no response to CLICKING the link, please download this PDF first and then click on it.

CLICK HERE TO **DOWNLOAD** THE COMPLETE MANUAL

CZUJNIKI TŁUMIENIA, WYSIĘGNIKI CH6 I CH7

1. Czujnik tłumienia końcowego ramienia wysięgnika (B26.3)
 - Czujnik ten kontroluje tłumienie końcowe ruchów ramienia wysięgnika. W momencie wzbudzenia czujnika prędkość podnoszenia zostaje zmniejszona.
2. Czujnik tłumienia końcowego podnoszenia wysięgnika (B26.2)
 - Czujnik ten kontroluje tłumienie końcowe podnoszenia wysięgnika głównego. W momencie wzbudzenia czujnika prędkość podnoszenia zostaje zmniejszona.



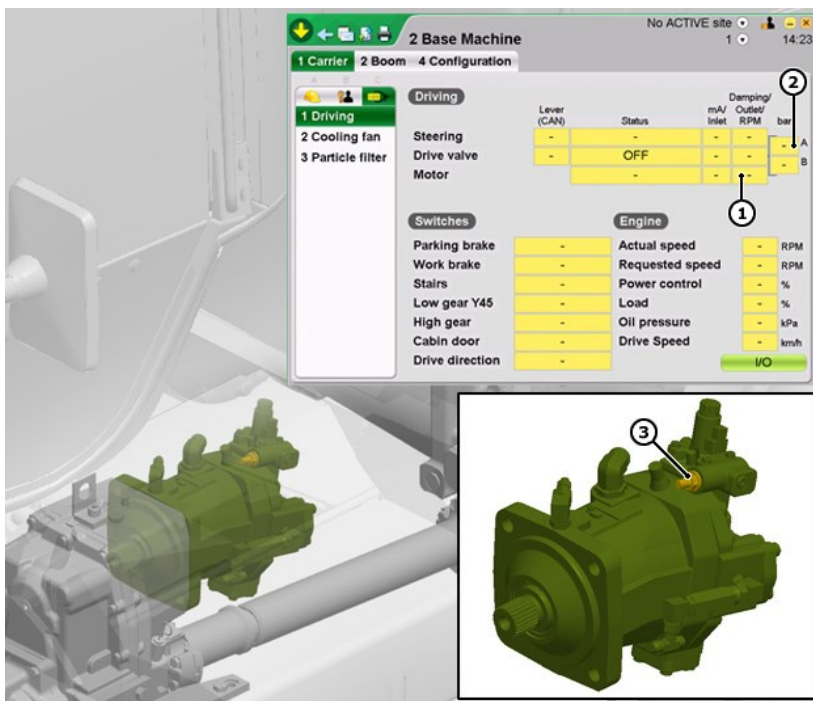
USTAWIENIE ODCIĘCIA CIŚNIENIA SILNIKA JAZDY

Sprawdzenie układu odcięcia silnika napędu

1. Otwórz w systemie TimberMatic™ stronę 2.1.C.1, „”.
2. Przejeźdź maszyną naprzód, tak aby obroty silnika jazdy (1) osiągnęły maksymalną wartość.
3. Wyhamuj maszynę, tak aby obroty silnika jazdy spadły do wartości z zakresu od 2000 do 2600 obr./min.
4. Sprawdzaj wartość ciśnienia jazdy (2) przez okres 1 sekundy, gdy obroty silnika jazdy mieszczą się w zakresie od 2000 do 2600 obr./min.
5. Ciśnienie musi wynosić 28 ± 1 MPa (4061 ± 145 psi).

Regulacja ustawienia układu odcięcia silnika napędu

- Otwórz płytę osłonową nad silnikiem napędu za pomocą klucza oczkowego 17 mm.
- Jeżeli w momencie pomiaru ciśnienie jazdy przekracza 29 MPa (4206 psi), nieznacznie obróć śrubę regulacyjną 326 (3) przeciwnie do kierunku ruchu wskazówek zegara, po czym powtórz test.
- Jeżeli w momencie pomiaru ciśnienie jazdy jest mniejsze niż 27 MPa (3916 psi), nieznacznie obróć śrubę regulacyjną 326 (3) zgodnie z ruchem wskazówek zegara, po czym powtórz test.



ROBOCZY UKŁAD HYDRAULICZNY (POMPA A10)

NOTATKA: Gdy maszyna nie przemieszcza się, główny zawór bezpieczeństwa A10 odpowiada wyłącznie za funkcje wysięgnika. Gdy maszyna przemieszcza się, główny zawór bezpieczeństwa A10 odpowiada również za funkcje głowicy harwesterowej.

- Główny zawór bezpieczeństwa A10
- Maksymalne ciśnienia robocze A10
- Różnica ciśnień Delta P na A10 LS
- Ciśnienie pomocnicze / Ciśnienie pilotowe zaworu wysięgnika
- Wartości ciśnienia pobudzenia zaworu LS wysięgnika
- Ciśnienie obrotu i poziomowania kabiny
- Wartości ciśnienia pompy wentylatora hydraulicznego

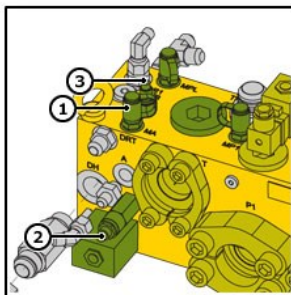
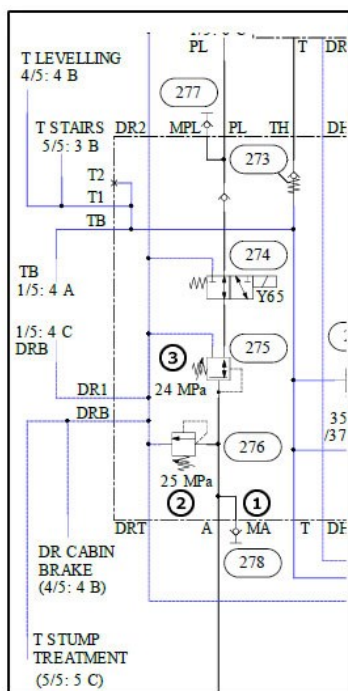
NOTATKA: Kłódka serwisowa systemu TimberMatic™ musi być otwarta albo należy używać laptopa serwisowego lub ręcznego przyrządu pomiarowego ze specjalnym kablem.

CIŚNIENIE HAMULCA RAMY

Sprawdź zawór redukcyjny ciśnienia hamulca ramy w następujący sposób:

1. Podłącz manometr o zakresie 40 MPa (5800 psi) do punktu pomiarowego 278/MP (1) w głównym bloku zaworów.
2. Uruchom maszynę i unieś wysięgnik całkowicie do wewnątrz.
3. Odczytaj ciśnienie. Powinno wynosić $24 \pm 0,5$ MPa (3481 ± 72 psi).
4. W razie potrzeby wyreguluj ciśnienie poprzez obrócenie śruby regulacyjnej 275 (2).

NOTATKA: Zawór bezpieczeństwa 276 (3) jest wyregulowany na 25 MPa (3626 psi). Jeśli regulacja za pomocą zaworu redukcyjnego ciśnienia nie jest wystarczająca, ustaw wyższą nastawę zaworu bezpieczeństwa. W razie konieczności przeprowadzenia dalszej regulacji skontaktuj się z autoryzowanym serwisem John Deere.



UKŁAD HYDRAULICZNY HAMULCÓW

- Wartości ciśnienia hamulca jazdy i hamulca roboczego
- Wartości zakresu ciśnienia ładowania hamulców
- Ciśnienie ładowania

⚠ NIEBEZPIECZEŃSTWO

Nigdy nie odłączaj żadnych złączy węży elastycznych systemu hamulcowego przed wyeliminowaniem ciśnienia ze zbiorników ciśnieniowych.

NOTATKA: Po zatrzymaniu silnika ciśnienie w układzie hamulcowym można wyeliminować, naciskając wielokrotnie pedał hamulca.

GAŚIENICE, ŁAŃCUCHY I BALASTY KÓŁ

Łańcuchy zwiększają siłę pociągową w napędzie na jedną oś. W przypadku zawieszenia na wózkach wahliwych łańcuchy zakłada się z reguły na opony przednie. Gaśienice można zastosować w razie zapotrzebowania na dużą siłę pociągową.

Łańcuchy – a w jeszcze większej mierze gaśienice – zwiększają masę maszyny, obniżają jej środek ciężkości oraz polepszają jej równowagę.

Równowagę maszyny można również poprawić przez nałożenie na koła wypełnionych płynem zbiorników balastowych. Wypełnienie płynem opon wskazuje jasnoniebieska podkładka pod nakrętką koła. Udział chlorku wapnia w mieszaninie wynosi 50% łącznej masy płynu (500 kg chlorku wapnia na 1000 litrów wody).

NOTATKA: *W każdym przypadku po obu stronach maszyny zastosować należy to samo wyposażenie.*

OSTROŻNIE: *Łączna masa maszyny pod żadnym pozorem nie może przekroczyć 25 lub 29 ton (w przypadku modeli 1270E/1270G, 1470E/1470G oraz 1910E/1910G). W przeciwnym razie pogorszyłby się poziom ochrony w świetle norm ROPS.*



NAPEŁNIANIE ZBIORNIKA

Napełniaj zbiornik zawsze przez smarowniczkę napełniającą. Najlepszą praktyką jest wykorzystywanie standardowych beczek lub kubłów z rafinerii. Zanieczyszczenia w smarze mogą być przyczyną problemów z obsługą.

Wymagania dotyczące typu smaru przeznaczonego do użytku w układzie centralnego smarowania dla różnych temperatur:

Powyżej 0°C (32°F): NLGI 2

Poniżej 0°C (32°F): NLGI 1

Poniżej -20°C (-4°F): NLGI 0

Nie jest konieczna wymiana smaru z NLGI 2 na NLGI 1, o ile nie jest przewidywane utrzymywanie się temperatury niższej niż 0°C przez okres dłuższy niż kilka dni. W przypadku znacznego spadku temperatury poniżej zera zaleca się natychmiastową wymianę smaru.

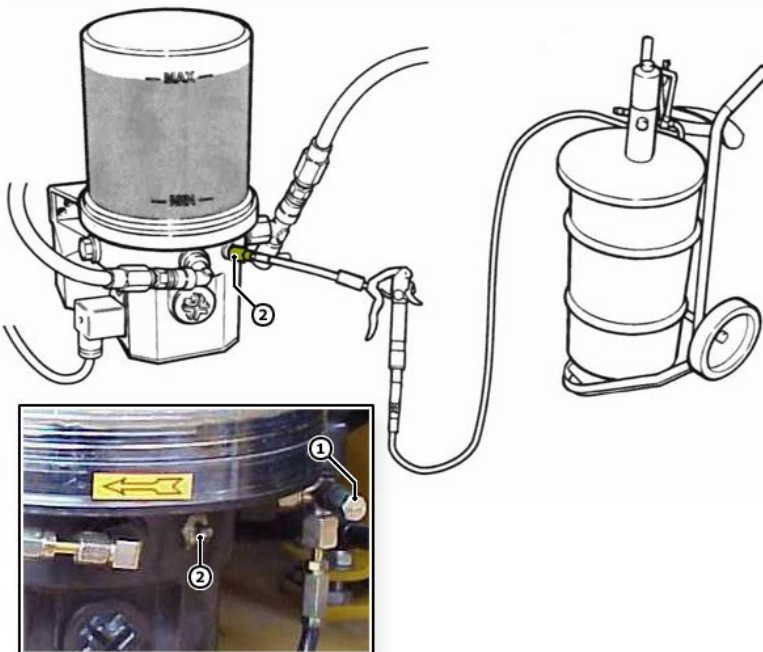
Nie mieszaj dwóch smarów - najpierw skonsultuj się ze swoim dostawcą smarów.

WAŻNE: *Używaj wyłącznie wielofunkcyjnego smaru litowego HD. Nie używaj smaru wapniowego!*

Smarowanie awaryjne

Możliwe jest obejście pompy przez smarowanie ręczne za pośrednictwem ręcznego łącznika do smarowania zamocowanego na zaworze nadmiarowym ciśnienia. W przypadku awarii układu łącznik ten można wykorzystać do wykrywania usterek i smarowania ręcznego (wszystkie punkty smaruje się za pośrednictwem tego jednego łącznika).

1. Zawór nadmiarowy ciśnienia z łącznikiem obejściowym
2. Smarowniczką do napełniania



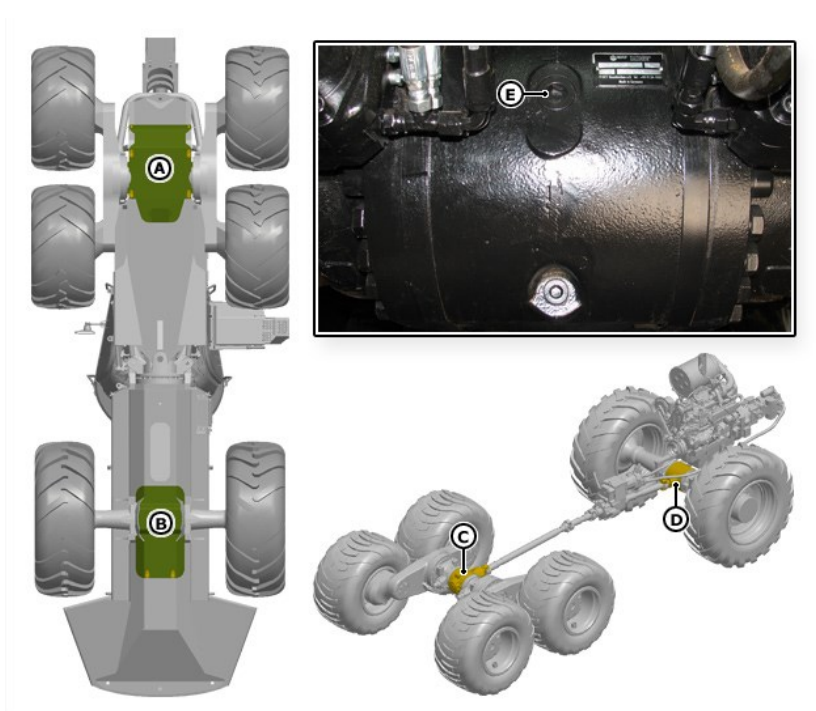
SPRAWDZENIE POZIOMU OLEJU W MECHANIZMIE RÓŻNICOWYM

Dostęp do mechanizmów różnicowych uzyskuje się przez otwarcie płyt dolnych pod przednią i tylną ramą.

Sprawdź, czy w obu mechanizmach różnicowych poziom oleju sięga do otworów wlewowych. W razie potrzeby dolej oleju przez otwór wlewowy.

- A. Dolna płyta ramy przedniej
- B. Dolna płyta ramy tylnej
- C. Przedni mechanizm różnicowy
- D. Tylny mechanizm różnicowy
- E. Korek wlewowy

Użytkowanie	Narzędzie	Rozmiar
Śruby mocujące płytę dolną	Klucz do wkrętów z sześciokątnym gniazdkiem	14 mm
Wciągarka otwierania dolnej płyty	Klucz zapadkowy	1,25 cm
Korek wlewowy mechanizmu różnicowego	Klucz do wkrętów z sześciokątnym gniazdkiem	17 mm



NASMARUJ WYSIĘGNIK

Wysięgnik zawiera wiele punktów smarowania na łożyskach systemu odchylenia wysięgnika (A), łożyskach systemu obrotu (B), łożyskach systemu wahaczy (C), łożyskach wysięgnika podnoszenia (D) i łożyskach ramienia wysięgnika (E).

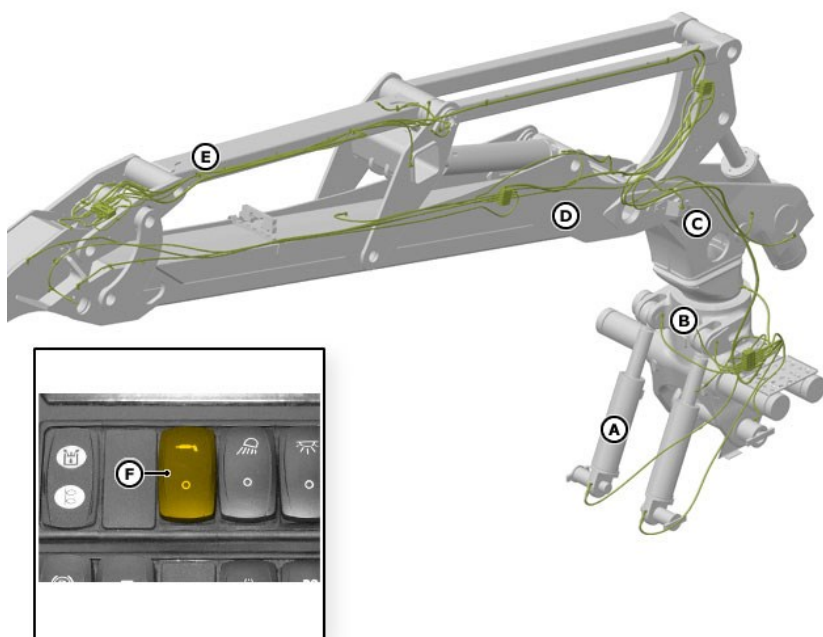
Wysięgnik jest smarowany przez układ automatycznego smarowania, centralny system ręcznego smarowania lub system smarowania ręcznego.

NOTATKA: Pompę smarowania automatycznego można uruchomić na cztery minuty, przytrzymując przez dwie sekundy wciśnięty przycisk przełącznika roboczego (F).

Rotator i złącze nie są częścią tego układu automatycznego smarowania i muszą być smarowane oddzielnie.

Aby zapewnić optymalne nasmarowanie górnego łożyska obudowy mechanizmu obrotu, postępuj w następujący sposób:

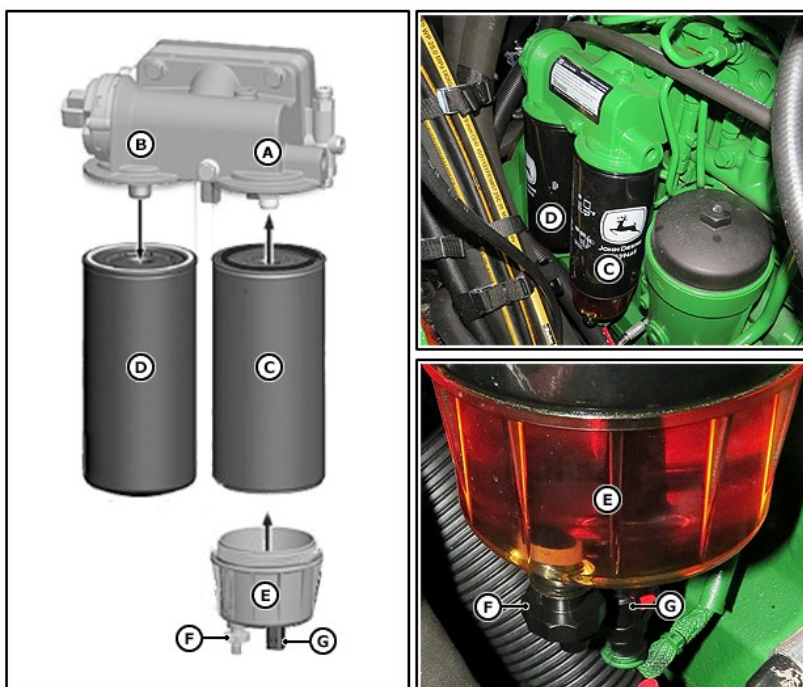
1. Przechyl żuraw w stronę kabiny i wysuń go.
2. Przechyl wysięgnik w jedną stronę i nałóż smar, po czym przechyl w drugą stronę i nałóż smar.
3. Przechyl w drugą stronę i nałóż smar.



automatycznie zamknięty i kończy się odpowietrzanie układu. Zawór zbiornika paliwa jest zamknięty również wtedy, gdy kluczyk zapłonu znajduje się w pozycjach (STOP i RUN1).

- A. Kolektor głównego filtra paliwa
- B. Kolektor końcowego filtra paliwa
- C. Główny filtr paliwa
- D. Końcowy filtr paliwa
- E. Miska odstożnika wody
- F. Zawór spustowy filtra paliwa
- G. Złącze czujnika obecności wody w paliwie

Przeznaczenie	Narzędzie	Rozmiar
Główny filtr paliwa / Końcowy filtr paliwa	Klucz do filtra	Odpowiedni rozmiar
Pojemnik głównego filtra paliwa/Zawór spustowy końcowego filtra paliwa	Klucz dynamometryczny	Odpowiedni zakres momentu dokręcenia

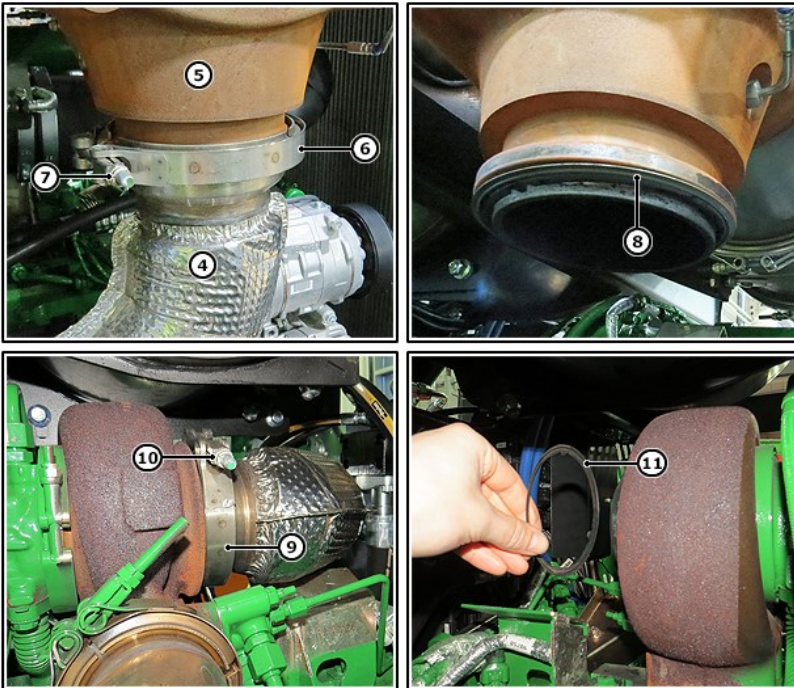


KROK 2

Zdejmij rurę wydechową (4) z wlotu obudowy katalizatora DOC (5). Wykręć nakrętkę (7) z zacisku rury wydechowej (6), a następnie zdejmij zacisk. Zwróć uwagę na uszczelnienie (8).

Wykręć nakrętkę zacisku (10), aby zdjąć zacisk (9) między rurą wydechową a turbosprężarką. Zwróć uwagę na uszczelkę (11).

Aplikacja	Narzędzie	Rozmiar
zaciski rury wydechowej	Klucz nasadowy	13 mm

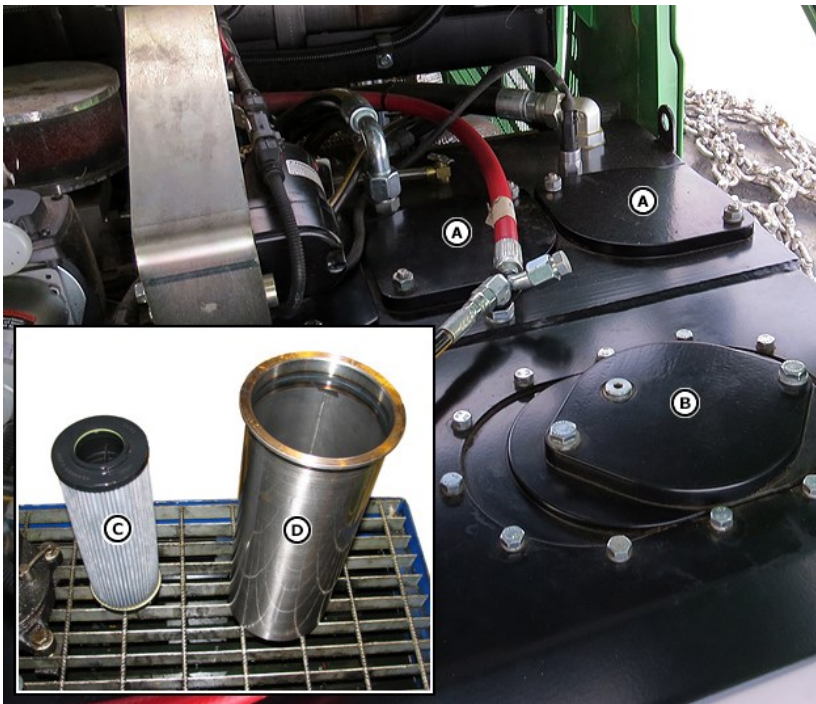


KROK 12

Wykręć śruby mocujące (59) z pokrywy zaworu (łącznie 15 szt.). Unieś pokrywę, przesunij ją nieznacznie do przodu i przekręć w prawo. Wyjmij pokrywę z komory silnika.

Aplikacja	Narzędzie	Rozmiar
śruby mocujące	Klucz nasadowy	13 mm





OCZYSZCZENIE KORKA MAGNETYCZNEGO ROTATORA

1. Ustaw zespół rotatora pionowo, tak aby korek magnetyczny znajdował się w najniższym punkcie.
2. Umieść pod korkiem pojemnik.
3. Odkręć korek, oczyść go i spuść dwa litry oleju.
4. Wkręć korek magnetyczny i dokręć go momentem 20 Nm.

A. Korek magnetyczny

Użytkowanie	Narzędzie	Rozmiar
Otwarcie korka magnetycznego	Klucz do wkrętów z sześciokątnym gniazdkiem	6 mm



WYMIANA OLEJU W OBUDOWIE WÓZKA.

Wymień olej w obu obudowach wózka wahliwego, postępując w opisany poniżej sposób.

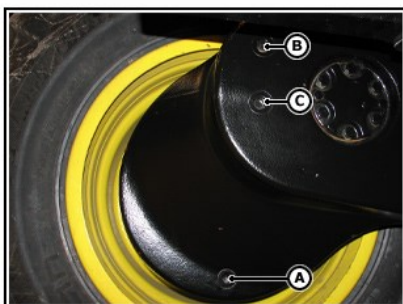
1. Oczyszczyć obszar otaczający korki spustowy, wlewowy i kontrolny w obudowie wózka.
2. Odkręć korek spustowy i zlej olej do beczki, po czym zakręć korek.

WAŻNE: *Olej ten nie nadaje się do ponownego użytku.*

3. Wykonaj tę samą procedurę na obu końcach obudowy wózka.
4. Dokręć korki spustowe i napełnij obudowę wózka nowym olejem.
 - a. 1070E i 1170E: Uzupełnij olej w obu obudowach wózka do poziomu otworu kontrolnego.
 - b. 1270E/G i 1470E/G: Uzupełnij olej w obu obudowach wózka do poziomu otworu wlewowego.

- A. korek spustowy oleju w obudowie wózka
 B. korek wlewowy oleju w obudowie wózka
 C. korek kontroli poziomu oleju w obudowie wózka

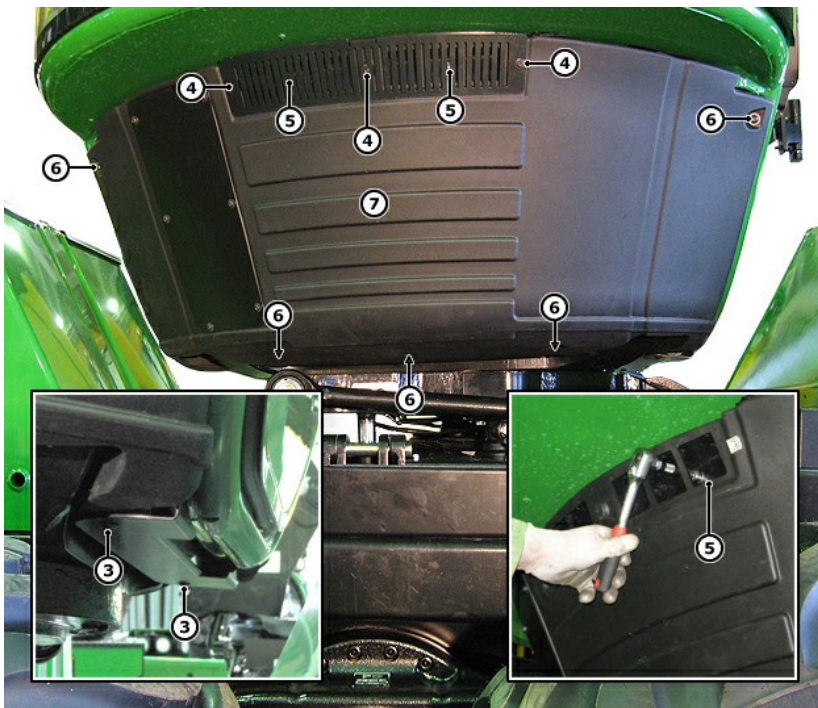
Przeznaczenie	Narzędzie	Rozmiar
korki spustowy, wlewowy i kontrolny w obudowie wózka	klucz do wkrętów z sześciokątnym gniazdkiem	17 mm



Krok 4

Zluzuj śruby (3) płyt pokrywy po bokach kabiny. Nie wykręcaj śrub ani nie zdejmuj płyt pokrywy do końca. Wykręć śruby z łbem zmniejszonym osłony wlotu powietrza (4) oraz śruby z łbem zmniejszonym (5) skrajnego tylnego panelu zewnętrznego za osłoną. Zluzuj śruby z łbem zmniejszonym (6) i zdejmij tylną pokrywę kabiny (7).

Przeznaczenie	Narzędzie	Rozmiar
Śruby z łbem zmniejszonym panelu tylnego	Klucz Torks	T30



WYREGULOWANIE SIŁOWNIKÓW HAMULCÓW

WAŻNE: *Przed rozpoczęciem czynności konserwacyjnych ustaw maszynę na płaskim równym podłożu i opuść wysięgnik na ziemię. Włącz hamulec postojowy, wyłącz silnik, zainstaluj pręt blokujący obrót ramy i ustaw przełącznik główny w pozycji wyłączenia.*

1. Odłącz styk elektryczny A (Y41W) od zaworu hamulca roboczego.
2. Wykręć korek ochronny B.

NOTATKA: *Zachowuj ostrożność, pod korkiem znajdują się luźna śruba zwalnająca, przeciwnakrętka i podkładka (C).*

3. Wkręć śrubę zwalnającą, dokręcając ją siłą dłoni, i ustaw podkładkę i przeciwnakrętkę w celu zwolnienia hamulca.

NOTATKA: *Aby zwolnić siłowniki hamulca postojowego, postępuj zgodnie ze szczegółowymi instrukcjami zamieszczonymi w rozdziale dotyczącym holowania.*

4. Odkręć większe śruby z łbem z sześciokątnym gniazdkiem D (4 śruby, rozmiar klucza 8 mm) i wyjmij cylinder.

NOTATKA: *Nie należy odkręcać mniejszych śrub z łbem z sześciokątnym gniazdkiem (2 śruby, rozmiar klucza 6 mm).*

5. Poluzuj przeciwnakrętkę F. Utrzymaj tłok G w jego położeniu.
6. Odkręć do oporu śrubę regulacyjną E. Oczyść gwint i przeciwnakrętkę F.
7. Dokręć przeciwnakrętkę F do oporu na śrubie regulacyjnej. Zablokuj gwint śruby regulacyjnej E, nakładając warstwę płynu blokującego (Loctite 242).

NOTATKA: *Jeśli płyn blokujący zetknie się z innymi obszarami niż śruba regulacyjna i przeciwnakrętka, usuń nadmiar płynu.*

8. Załóż śrubę regulacyjną E i wkręć ją zgodnie z ruchem wskazówek zegara aż do wycucia znacznego oporu (8...15 Nm lub 6...11 lb-ft). Następnie obróć śrubą regulacyjną E (3 ½) obrotów w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara, przytrzymując tłok G na swoim miejscu.
9. Dokręć przeciwnakrętkę F do uzyskania momentu równego w przybliżeniu 40 Nm, utrzymując w swoim położeniu tłok G.
10. Ponownie zainstaluj cylinder. Upewnij się, że pierścień uszczelniający typu O-ring jest w dobrym stanie i jest prawidłowo założony. Dokręć cztery śruby D.
11. Wykręć śrubę zwalnającą. Umieść śrubę zwalnającą, przeciwnakrętkę i podkładkę (C) pod korkiem ochronnym (B).
12. Załóż pokrywę ochronną B. Sprawdź, czy pierścień uszczelniający typu O-ring jest w dobrym stanie i czy jest prawidłowo założony.
13. Podłącz do zaworu hamulca styk elektryczny A (Y41W).

NOTATKA: *W taki sam sposób wyreguluj wszystkie cztery siłowniki hamulców.*

- A. Styk elektryczny Y41W
- B. Pokrywa ochronna
- C. Śruba zwalnająca, przeciwnakrętka i podkładka
- D. Śruby mocujące cylindry
- E. Śruba regulacyjna
- F. Przeciwnakrętka
- G. Tłok
- H. Pierścień uszczelniający typu O-ring

ZWALNIANIE SIŁOWNIKÓW HAMULCA POSTOJOWEGO

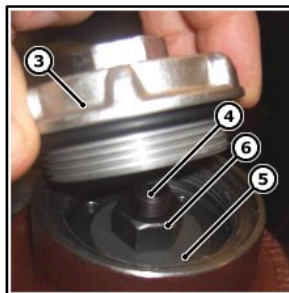
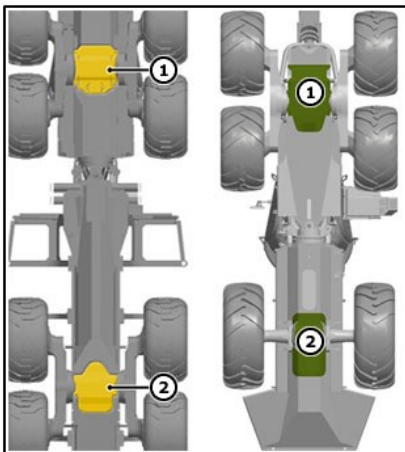
WAŻNE: Przed rozpoczęciem czynności konserwacyjnych ustaw maszynę na płaskim równym podłożu i opuść wysięgnik na ziemię. Włącz hamulec postojowy, wyłącz silnik, zainstaluj pręt blokujący obrót ramy i ustaw przełącznik główny w pozycji wyłączenia.

1. Otwórz pokrywę kontrolne pod przednią (1) i tylną (2) osią.
2. Wykręć aluminiowy korek (3) na końcu siłownika hamulca.
3. Wkręć śrubę zwalniającą (4), dokręcając ją siłą dłoni, załóż podkładkę (5) i dokręć przeciwnakrętkę (6), aby zwolnić siłownik hamulca.

NOTATKA: Części od 4 do 6 znajdują się pod korkiem aluminiowym (4).

4. Załóż korek aluminiowy i dokręć go do maksymalnego momentu 30 Nm.
5. Powtórz tę procedurę dla każdego siłownika hamulca.
6. Po holowaniu, śruby zwalniające muszą być wykręcone z gwintów i umieszczone pod korkiem aluminiowym, jak poprzednio (7).

W sumie są cztery siłowniki hamulców. Dwa z nich dla przedniej osi i dwa dla osi tylnej.



Skorowidz

A

Akumulatory 143
Alarmy 107
Alarmy obniżenie wydajności 109
Anteny 157
Architektura magistrali CAN sterownika MECA harwestera 152

B

Bezpieczna obsługa wysięgnika 19
Bezpieczna wymiana żarówki ksenonowej 37
Bezpieczne obchodzenie się płynem ułatwiającym rozruch silnika 12
Bezpieczne obchodzenie się substancjami chemicznymi 8
Bezpieczne postępowanie pyłami 34
Bezpieczne serwisowanie klimatyzatora 37
Bezpieczne serwisowanie opon 36
Bezpieczne serwisowanie układu chłodzenia 30
Bezpieczne serwisowanie układu skrętu 39
Bezpieczne serwisowanie zbiorników ciśnieniowych 38
Bezpieczne wykonywanie operacji spawania 36
Bezpieczniki główne 145
Bezpieczniki kabine 148
Bezpieczniki okablowania przekaźniki 151
Bezpieczniki przekaźniki 144
Bezpieczniki tylnego wózka 146
Bieg wysoki/niski napęd na przednie koła 113
Blokady mechanizmów różnicowych 116
Bocznikowanie zaworu żurawia 337
Boom suspended mode (Tryb zawieszenia wysięgnika) 121
Brozury 3

C

Centralny układ zamykania drzwi 88
Ciśnienie hamulca ramy 203
Ciśnienie ładowania 206
Ciśnienie obrotu poziomowania kabiny 201
Ciśnienie pompy wentylatora hydraulicznego 202
Ciśnienie zaworu pomocniczego 199
Co godzin 246,249,261,295
Co godzin lub co tydzień 227,231
Co godzin lub codziennie 226,227
Co miesięcy 227
Cykle robocze układu dozowania DEF 108
Częstotliwość serwisowania filtrów wymiany oleju do silników dieslowskich 135

Częstotliwość smarowania regulacja wielkości dawki 222
Czujnik, pedał jazdy 176
Czujniki – wysięgnik 182
Czujniki napędu 177,178
Czujniki przełączniki 162
czujniki skrętu ramy – 175
Czujniki tłumienia, wysięgniki CH6 CH7 183
Czujniki układu ATS magistrali CAN 161
Czujniki układu ATS magistrali LIN 160
Czujniki układu obróbki następczej 173
Czujniki zbiornika oleju hydraulicznego 180
Czujniki zbiornika paliwa 179
Czujniki, filtr powietrza płyn chłodzący 174
Czujniki, kabina 184
Czujniki, roboczy układ hydrauliczny 181
Czujniki, temperatura otoczenia 174
Czujniki, układ hamulcowy 179
Czyszczenie filtra wydechowego 33
Czyszczenie maszyny 306

D

Deklaracja zgodności 1
Diagnostowanie usterek 219
Dodatkowa informacja oleju silnikowym 136
Dodatkowy blok klawiszy 80
Dokręcenie śrub rotatora 294
Działanie układu SCR 58

E

Elementy wykonawcze sterowania żurawiem 77

F

Filtr wydechowy 53
Fotel operatora — komfortowy 50

G

Gąsienice, łańcuchy balasty kół 213
Gaśnica ręczna 27
Głowica zbiornik DEF 59
Główna tablica rozdzielcza 47
Główny zawór bezpieczeństwa A10 195
Główny zawór bezpieczeństwa A11 188
Gniazda zasilania 48

JOHN DEERE 1270G HARVESTER

John Deere z serii G został zaprojektowany tak, aby dostarczyć wyższej produktywności, dłuższego czasu bezawaryjnej pracy i mniejszego zużycia paliwa. Harvester 1270G wyposażony jest w system podwójnej pompy, Precyzyjny żuraw oraz wydajną głowicę. Posiada również w standardzie funkcję Sterowania Mocą Przerobową (PPC) z trzema poziomami wydajności do pracy w różnych warunkach wycięcia.

Ulepszona kontrola

- Konfigurowalny System kontroli Timbermatic™ H-16
- Niezawodna sieć CAN z mniejszą ilością połączeń i poprawioną diagnostyką
- Duża pojemność sterowników dla wszystkich funkcji sterowania z mniejszą ilością bezpieczników
- Dostęp zdalny do komputera sterującego maszyną oraz JDLink™ i TimberLink™

Przeprojektowana obrotowa i niwelowana kabina

- Automatycznie podąża za ruchami żurawia
- Obraca się o 160 stopni
- Pochylenie boczne: 17 stopni
- Pochylenie przód-tył: 9 stopni
- Stała kabina w oparciu

Dokładny i wydajny żuraw CH7

- Maksymalny zasięg: 8,6/10,0/11,7 m
- Moment podnoszenia brutto: 197 kNm
- Moment obrotu: 50 kNm
- Kąt obrotu: 220 stopni

Dłuższa niezawodność z umową serwisową

- Wydłużone czasy między przeglądami dzięki umowie serwisowej TimberCare™
- Główna obsługa serwisowa po 1,500 mth i 3,000 mth, pośrednia obsługa po 750 mth

Niezawodna i wydajna głowica ścinkowa

- do wyboru głowice dwu- lub cztero-rolkowe
- Rekomendowane głowice: H413, H414, H480C, HZ70 Seria II, H415 i HZ15E

Oszczędny silnik - więcej mocy i niezawodność

- Zgodny z normą EPA Final Tier 4/EU Stage IV silnik diesla John Deere PowerTech™ Plus 6090 turbodoładowany z chłodnicą powietrza dolardwanego, 6 cylindrów, 9 0l
- Moc: 200kW @ 1,600-1,900 rpm
- Moment obrotowy: 1 315 Nm @ 1,200-1,400 rpm
- Pojemność zbiornika paliwa: 450l, zbiornik def: 23l

Skrzynia biegów z większą siłą uciążu:

- Siła uciążu: 180 kNm
- Hydrostatyczna - mechaniczna dwubiegowa skrzynia biegów: Bieg 1: 0-7,5 km/h / Bieg 2: 0-22 km/h

Wytrzymałe osie i hamulce

- Balansujące, wzmacniane osie wózka bogie, sztywne osie tylna
- Hydromechaniczna blokada mechanizmu różnicowego, hydraulicznie uruchamiane, zastrzone w kąpieli olejowej, wielotarczowe hamulce robocze; hamulec parkingowy i awaryjny uruchamiane sprężynowo; zautomatyzowany hamulec ramy



- Max. temperature difference between motor and tank temperature 20°C.
- Avoid sustained high rpm at no-load.
- During initial hour of operation, avoid sustained sawing cuts at full load.

6.3 Interrupting operation



WARNING!

Risk of injury and poisoning due to hazardous hydraulic fluid!

- Safely collect any leaking hydraulic fluid and dispose of it in accordance with environmental regulations and standards.

- Carry out the following measures when operation is interrupted:

Motor is	Action
put into storage	<ul style="list-style-type: none"> • Motor <ul style="list-style-type: none"> - preserve (see para. 4.2, p. 15). - store (see para. 4.4, p. 16).

6.4 Returning to operation

1. After shutdowns, take the following actions before restarting the motor:

Shutdown duration	Action
> 6 months	<ul style="list-style-type: none"> • Replace shaft seal with repair kit (see para. 9, p. 32).
> 2 years	<ul style="list-style-type: none"> • Return motor to manufacturer.

2. Carry out all steps as for the initial start-up (see para. 6.2, p. 23).

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