

Harvester CTL 1WJ1270E003009-

INSTRUKCJA OBSŁUGI

John Deere 1270E

Interim Tier 4

F674324 (06/2017) 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.

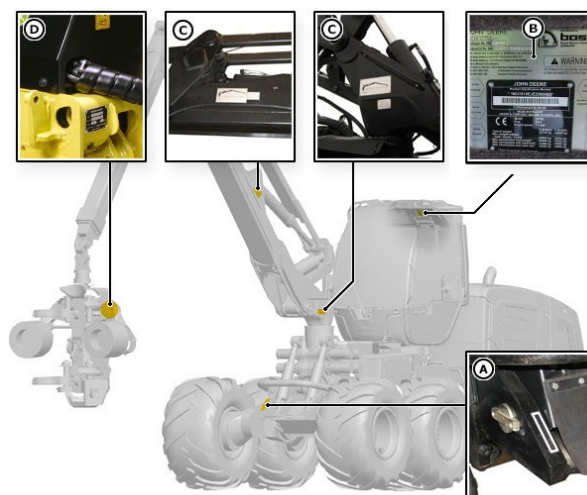
CLICK HERE TO **DOWNLOAD** THE COMPLETE MANUAL

IDENTYFIKACJA MASZyny

- A. Numer seryjny jest wybity na ramie przedniej.
- B. Tabliczka znamionowa maszyny znajduje się wewnątrz kabiny, za apteczką.
- C. Tabliczka znamionowa wysięgnika znajduje się z lewej strony głównego wysięgnika lub podpory wysięgnika.
- D. Tabliczka znamionowa głowicy harvesterowej znajduje się na ramie głowicy.

Wybity numer seryjny, na przykład 1WJ1470EKBE001803, składa się z elementów opisanych w poniższej tabeli.

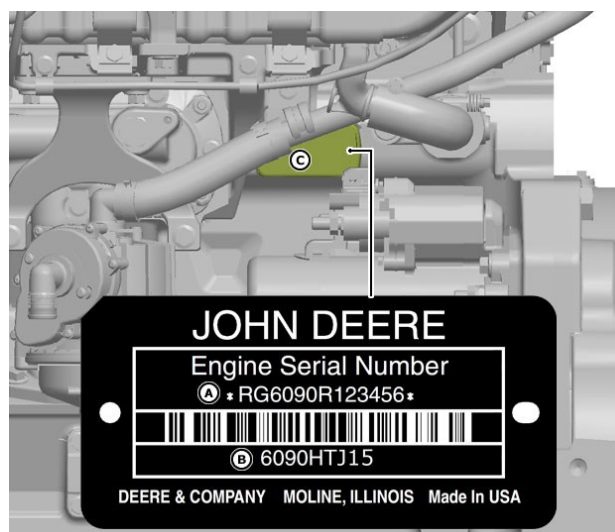
1	Miejsce na znak	Zawsze 1
WJ	Kod zakładu produkcyjnego	Joensuu
1470E	Numer modelu	Harvester kołowy 1470E
K	Litera kontrolna	
B	Rok produkcji	A = 2010, B = 2011, C = 2012, D = 2013, E = 2014, F = 2015, G = 2016, H = 2017, J = 2018, K = 2019 itd.
E	Poziom emisji spalin silnika	C = Tier 2, D = Tier 3, E = Interim Tier 4, F = Final Tier 4
00	Miejsce na znak	Zawsze 00
1803	Numer seryjny	



IDENTYFIKACJA SILNIKA

Tabliczka znamionowa silnika znajduje się z lewej strony bloku silnika, między kolektorem wlotowym i rozrusznikiem.

- A. Numer seryjny, na przykład RG6090R123456
 - RG = zakład produkcyjny, Waterloo, USA
 - 6 = liczba cylindrów
 - 090 = oznaczenie pojemności
 - R = silnik o poświadczonej zgodności poziomu emisji spalin z wymaganiami Interim Tier 4/Stage IIIB
- B. Numer modelu silnika, na przykład 6090HTJ15



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



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.

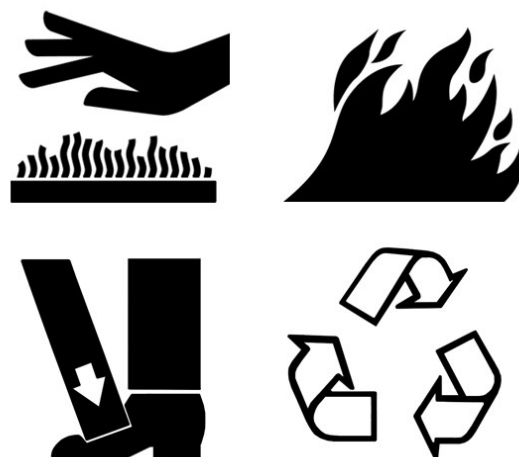


KONSERWACJA FILTRA WYDECHOWEGO

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.

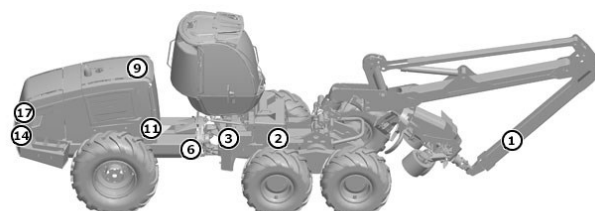
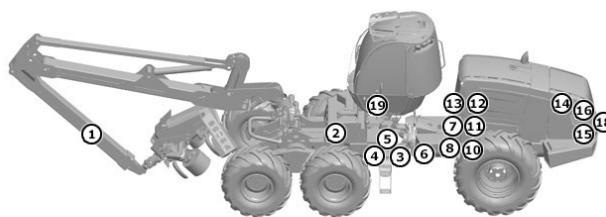
Aby uniknąć odniesienia obrażeń ciała podczas demontażu lub instalacji ciężkiego elementu silnika, zapobiegnij jego upuszczeniu, zapewniając, że jest on prawidłowo podparty i bezpiecznie przymocowany do odpowiedniego podnośnika.

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 Z TEKSTEM — NA MASZYNIE

1. Nie zbliżać się na odległość mniejszą niż 90 m.
2. Zagrożenie na wysokości. Umieścić wysięgnik na podłożu.
3. Płyn hydrauliczny pod ciśnieniem
4. Chwytać się poręczy i stopni.
5. Drabinka hydrauliczna
6. Obszar złącza przegubowego. Nie zbliżać się.
7. Odłączyć akumulator.
8. Wyłącznik główny
9. Płyn chłodzący pod ciśnieniem
10. Nieosłonięte pasy i wentylator. Nie zbliżać się.
11. Płyn chłodzący klimatyzatora. Nie wymaga obsługi.
12. Płyn chłodzący
13. Informacja o płynie chłodzącym klimatyzatora (zawiera fluorowe gazy cieplarniane)
14. Gorąca rura wydechowa
15. Olej napędowy
16. Wlot paliwa o bardzo niskiej zawartości siarki (IT4/FT4)
17. Wlew oleju hydraulicznego
18. Obciążenia przyczepy
19. Gaśnica



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

REGENERACJA CZYNNA

Regeneracja czynna ma miejsce między stopniami 1. i 3. filtra, gdy temperatura spalin przekracza 600°C.

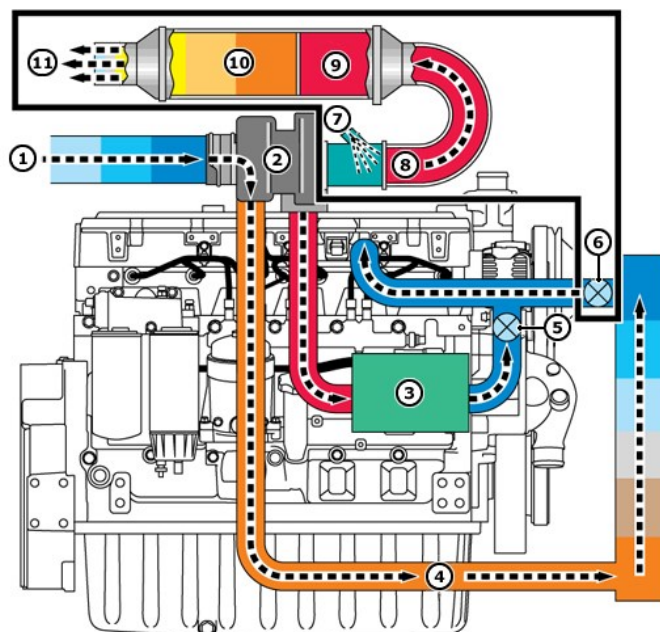
Temperaturę spalin na wlocie DOC (10) kontroluje układ regulacji temperatury spalin (ETM). Gdy siłownik przepustnicy powietrza (6) otrzymuje polecenie zamknięcia przepustnicy, temperatura spalin rośnie. ECU inicjuje wtrysk paliwa do spalin (8) za pośrednictwem wtryskiwacza dozowania paliwa (7). Paliwo jest wówczas spalane, i gdy temperatura przed DOC (10) osiąga 300°C, następuje regeneracja.

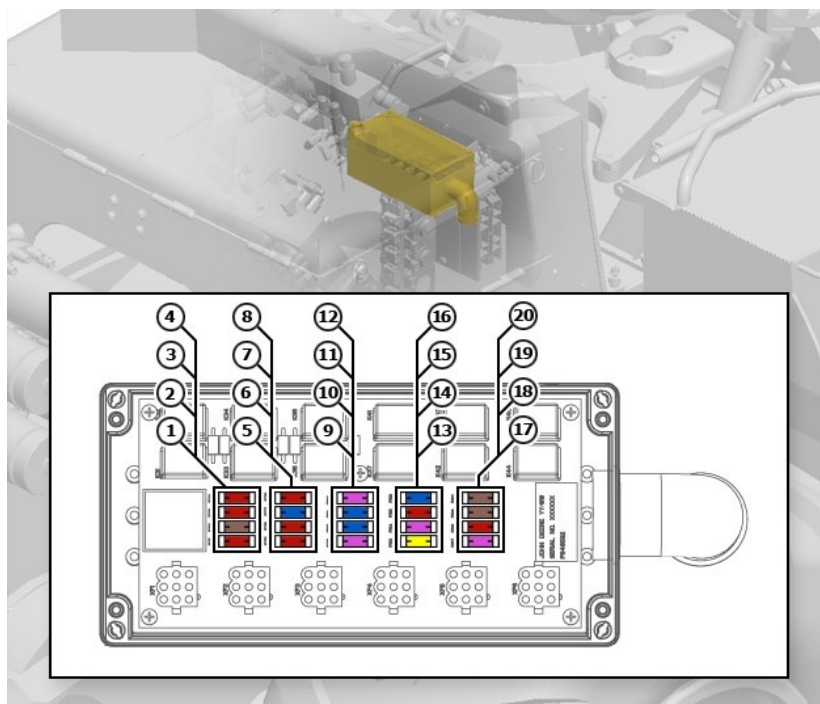
Sygnalizator czyszczenia filtra wydechowego włącza się, gdy temperatura na wlocie DOC osiąga 300°C i ze względu na obciążenie DPF sadzą konieczne jest przeprowadzenie regeneracji czynnej. ECU monitoruje stan sygnałów przesyłanych przez czujniki w celu wykrycia zakończenia regeneracji.

W trakcie regeneracji czynnej możliwa jest normalna obsługa maszyny, przy czym operator powinien wówczas kontrolować wysokie temperatury spalin odpowiednio do potrzeb.

Poniższy rysunek przedstawia PowerTech PVX.

1. powietrze wlotowe
2. VGT (turbosprężarka o zmiennej geometrii)
3. chłodnica EGR (układu recyrkulacji spalin)
4. powietrze sprężone z VGT
5. zawór EGR
6. siłownik przepustnicy powietrza
7. wtryskiwacz dozowania paliwa
8. spaliny
9. DOC (katalizator utleniania oleju napędowego)
10. DPF (filtr cząstek stałych oleju napędowego)
11. wylot spalin



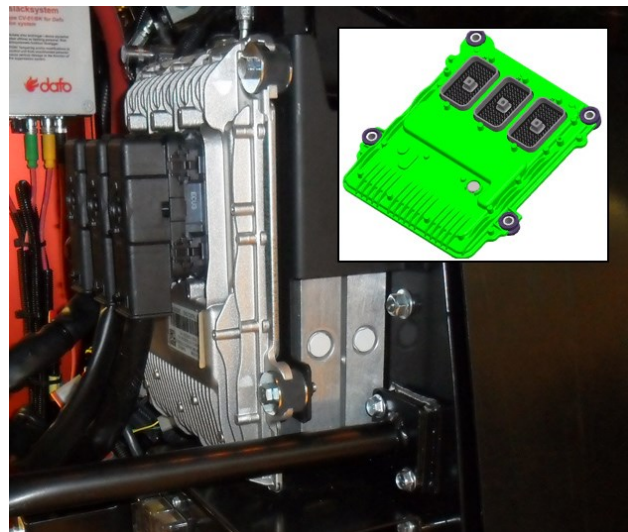


MODUŁ STEROWANIA SILNIKIEM (ECU)

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

- przetwarzanie sygnałów elektrycznych pochodzących z różnych czujników na sygnały cyfrowe,
- podejmowanie decyzji dotyczących optymalnej ilości paliwa oraz synchronizacji wtrysku paliwa na podstawie informacji pochodzących z różnych czujników,
- ograniczanie maksymalnej ilości paliwa pobieranego podczas pracy z zastosowaniem wielu krzywych mocy,
- kontrola emisji spalin i zarządzanie obróbką następczą spalin,
- regulacja prędkości i samodzielne diagnozowanie układu sterowania.
- przechowywanie w pamięci kodów błędów.

ECU jest podłączony do okablowania trzema złączami. Wszystkie złącza są oznaczone numerami zacisków.



STEROWNIK KABINY (CAB)

Sterownik kabiny znajduje się pod tapicerką z tyłu kabiny.

Nowy sterownik MECA charakteryzuje się większą zarówno mocą obliczeniową, jak i odpornością na usterki. Dzięki uproszczeniu konstrukcji sterownika w kabinie może się znajdować mniej bezpieczników i przekaźników.



PODZESPOŁY ELEKTRYCZNE SILNIKA 5/5

1. Czujnik przepływu EGR (B5103)

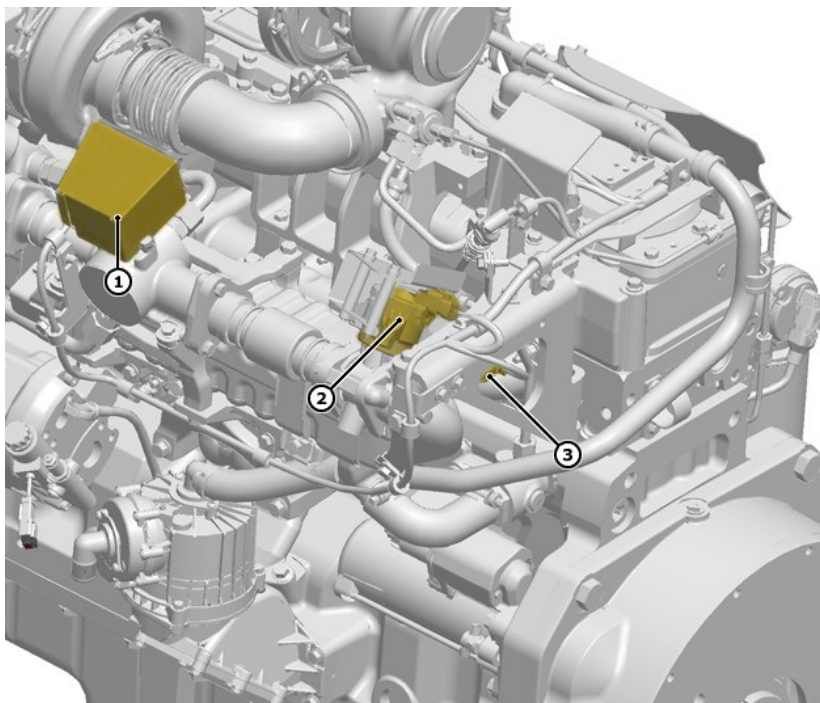
Czujnik przepływu EGR mierzy spadek ciśnienia na zwężce Venturiego układu EGR. ECU mierzy ilość spalin poddawanych recyrkulacji na podstawie tego pomiaru oraz wymiarów zwężki Venturiego.

2. Siłownik zaworu EGR (Y5400)

Zawór EGR otwiera się w razie potrzeby w celu umożliwienia recyrkulacji spalin do kolektora wlotowego. Skutkuje to obniżeniem temperatury spalania i w konsekwencji ograniczeniem emisji spalin. ECU oblicza właściwe położenie zaworu EGR na podstawie temperatury roboczej i obciążenia.

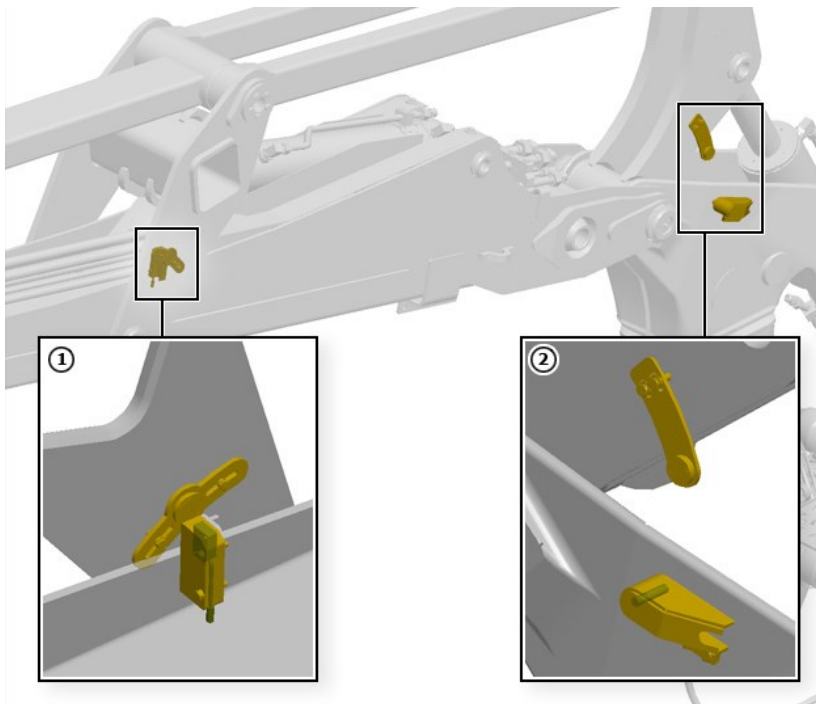
3. Czujnik temperatury EGR (B5207)

ECU wykorzystuje ten czujnik do mierzenia temperatury spalin przepływających przez zawór EGR. Wartości temperatury spalin poddawanych recyrkulacji, powietrza na wylocie chłodnicy powietrza doładowującego oraz mieszanki powietrza w kolektorze wlotowym są porównywane w celu sprawdzenia, czy chłodzenie i mieszanie odbywa się w prawidłowy sposób. Informacje z czujnika są wykorzystywane przez ECU do zapewniania dodatkowej ochrony silnika.



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.

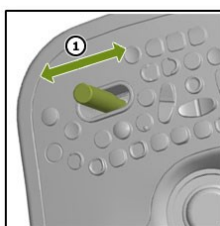


ELEMENTY SŁUŻĄCE DO STEROWANIA JAZDĄ

1. dźwignia kierownicza
2. pedał gazu
3. pedał hamulca

Maszyną kieruje się za pomocą minidźwigni (1) umieszczonej na lewym panelu sterowania. Odchylenie dźwigni w pożądanym kierunku skutkuje skrętem maszyny w tę samą stronę. Obowiązuje to również, gdy maszyna cofa się lub jedzie naprzód.

Pedał gazu (jazdy) steruje obrotami silnika wysokoprężnego, gdy obroty robocze są wyłączone (OFF). Podczas jazdy pozycja pedału jazdy przekłada się na polecenie prędkości jazdy.



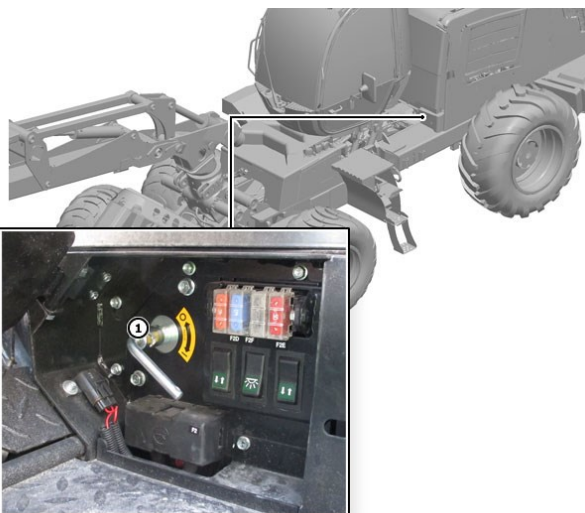
WYŁĄCZNIK GŁÓWNY

Wyłącznik główny (1) znajduje się na panelu w przedniej części tylnego wózka maszyny, pod żebrami chłodnicy. Większość urządzeń elektrycznych maszyny podłącza się do prądu za pomocą wyłącznika głównego.

Gdy wyłącznik główny pozostaje w położeniu wyłączenia, można obsługiwać tylko następujące urządzenia: podgrzewacz silnika/kabiny, klimatyzator, mechanizm blokady drzwi, światła podjeżdżania, radio oraz system gaśniczy. Urządzenia te można wyłączyć za pomocą przełącznika znajdującego się w prawym schowku wewnątrz kabiny.

Jeżeli maszyna jest wyposażona w automatyczny system gaśniczy (wyposażenie opcjonalne), zostaje on przełączony w tryb pracy automatycznej z chwilą ustawienia wyłącznika głównego w położeniu wyłączenia.

NOTATKA: *Opuszczając maszynę po zakończeniu zmiany, zawsze ustawiaj wyłącznik główny w położeniu wyłączenia.*



OŚWIETLENIE KABINY I OŚWIETLENIE SERWISOWE

Jeżeli przełącznik oświetlenia wnętrza kabiny (5) znajduje się w położeniu włączenia, światła te świecą w sposób ciągły. Jeżeli przełącznik ten znajduje się w położeniu wyłączenia, oświetlenie kabiny pozostaje włączone tylko wtedy, gdy drzwi kabiny są otwarte.

Za pomocą przełącznika reflektorów (6) włącza się dwa reflektory zlokalizowane przed kabiną.

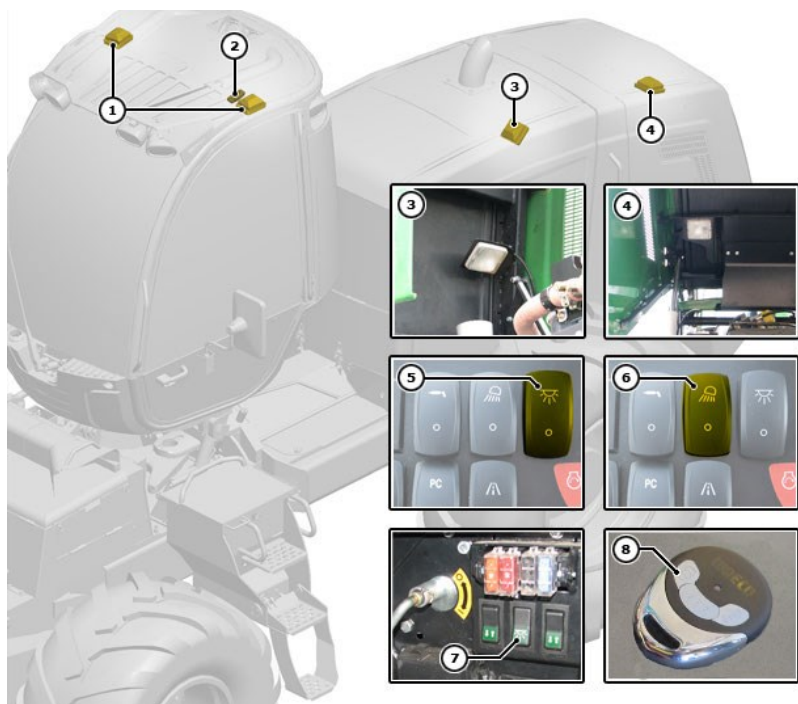
Przełączniki oświetlenia serwisowego ramy tylnej i komory silnika (7) znajdują się na głównej tablicy rozdzielczej.

Światła podejścia obsługuje się za pomocą pilota. Naciśnięcie przycisku na pilocie (8) w celu otwarcia lub zablokowania drzwi kabiny skutkuje włączeniem oświetlenia wnętrza kabiny oraz dwóch przednich reflektorów. Światła wyłączają się automatycznie.

NOTATKA: Włączenie światel podejścia wymaga ustawienia przełącznika reflektorów (6) w położeniu środkowym.

Włączenie alarmowego sygnalizatora świetlnego (2) towarzyszy wyzwoleniu alarmu przez system TimberMatic™ H.

1. Oświetlenie kabiny
2. Alarmowy sygnalizator świetlny
3. Oświetlenie komory silnika
4. Oświetlenie serwisowe ramy tylnej
5. Przełącznik oświetlenia kabiny
6. Przełącznik reflektorów
7. Przełącznik oświetlenia komory silnika i ramy tylnej
8. Pilot



powietrza nie będzie wystarczający do usunięcia zamglenia szyb. W takim przypadku należy ręcznie zwiększyć obroty dmuchawy. W warunkach łatwego pokrywania się szyb mgłą zaleca się ciągłe utrzymywanie dmuchawy w trybie ręcznym i ustawienie wystarczająco dużych obrotów dmuchawy.

Jeśli temperatura w kabinie różni się od nastawionej wartości, sterownik zwiększa obroty dmuchawy i odpowiednio dostosowuje ogrzewanie lub chłodzenie. Po osiągnięciu zadanej temperatury, obroty dmuchawy automatycznie spadają do poziomu minimum.

NOTATKA: Automatyczny tryb ma wpływ tylko i wyłącznie na obroty dmuchawy. Dmuchawa może być utrzymywana w trybie ręcznym w sposób ciągły, przy zachowaniu automatycznej regulacji temperatury.

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



NOTATKA: Nowe komputery XL2 i XM4 włączają się automatycznie w następstwie uruchomienia silnika.

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 (+41°F), zalecamy usilnie podgrzewanie (jeśli zainstalowany jest podgrzewacz) płynu chłodzącego silnik przez 1/2–1 godzinę przed uruchomieniem silnika.

Gdy temperatura spada poniżej 0°C (+32°F), 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 1 do 2 minut, pozostawiając silnik pracujący bez obciążenia z prędkością około 1200 obr./min. Jeżeli w otoczeniu panuje ujemna temperatura, okres ten powinien trwać od 2 do 4 minut.

Przed upływem 15 minut od rozruchu silnik powinien pracować pod mniejszym obciążeniem i z mniejszą prędkością niż w normalnych warunkach pracy. NIE WŁĄCZAJ niskich obrotów biegu jałowego.

Unikaj poddawania przekładni hydrostatycznej jakimkolwiek zbędnym naprężeniom. W związku z tym nie doprowadzaj silnika do prędkości powyżej 1400 obr./min, dopóki nie rozgrzeje się olej hydrauliczny. Gdy olej hydrauliczny jest niewystarczająco rozgrzany, zbyt duże obroty silnika skutkują między innymi powstawaniem nadmiernego ciśnienia w pompach i silnikach. Może to doprowadzić do uszkodzenia uszczelnienia wału itp.

Nie pozostawiaj silnika na biegu jałowym na dłużej niż 5 minut (a w przypadku włączonego hamulca na dłużej niż 2 minuty). Grozi to wytrąceniem się w silniku osadów węgla, co uniemożliwia skuteczne smarowanie różnych podzespołów.

NOTATKA: Silnik spełnia wymagania norm emisji spalin dla systemu recyrkulacji spalin oraz turbosprężarki o zmiennej geometrii (VGT). Po uruchomieniu obroty turbosprężarki przez moment zmieniają się, co wiąże się z recyrkulacją w obwodzie turbosprężarki o zmiennej geometrii. Również praca zaworu recyrkulacji spalin podlega wówczas okresowym wahaniom związanym z chwilową utratą obrotów silnika.

NOTATKA: Gdy temperatura płynu chłodzącego przekracza 113°C, dochodzi do automatycznej redukcji mocy silnika. Jeżeli nie następuje wówczas szybki spadek temperatury, zatrzymaj silnik i określ przyczynę takiego stanu rzeczy, zanim wznowisz pracę.

W razie zauważenia którejkolwiek spośród poniższych oznak awarii natychmiast zatrzymaj silnik:

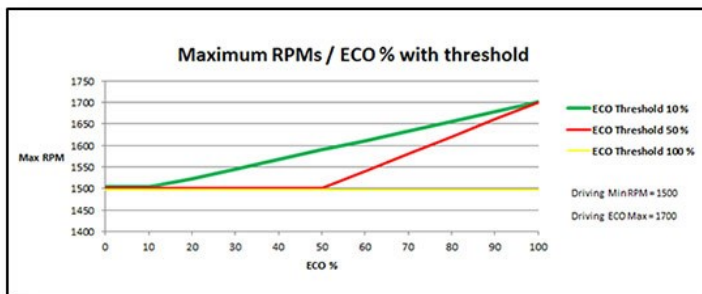
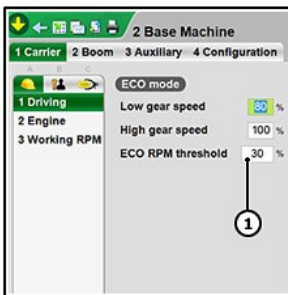
WARTOŚĆ PROGOWA OBROTÓW W TRYBIE ECO

Procentowa wartość progowa obrotów w trybie ECO (1) określa poziom graniczny, poniżej którego obroty silnika pozostają niezmienione.

- Gdy wartość progowa wynosi 100%, silnik pracuje na stałych obrotach określonych przez parametr „Driving Min RPM” (Minimalne obroty jazdy) niezależnie od pozycji pedału.
- Gdy wartość progowa wynosi 50%, obroty pozostają niezmienione, dopóki procentowe ustawienie trybu ECO nie przekracza wartości 50, a przy wartościach powyżej 50% obroty są modyfikowane liniowo odpowiednio do pozycji pedału, w zakresie wyznaczonym przez parametry „Driving Min RPM” i „Driving ECO Max” (Maksymalne obroty jazdy w trybie ECO), z zastosowaniem procentowego ustawienia trybu ECO.
- Gdy wartość progowa wynosi 10%, obroty są modyfikowane liniowo odpowiednio do pozycji pedału, w zakresie wyznaczonym przez parametry „Driving Min RPM” i „Driving ECO Max”, z zastosowaniem procentowego ustawienia trybu ECO.

NOTATKA: *Obroty silnika określone przez parametr „Driving ECO Max” można wykorzystać poprzez ustawienie wartości progowej trybu ECO poniżej 100% i wyregulowanie procentowego ustawienia trybu ECO do poziomu 100%.*

NOTATKA: *O ile obroty mogą pozostawać niezmienione, prędkość jazdy w każdym przypadku zmienia się odpowiednio do pozycji pedału i procentowego ustawienia trybu ECO.*



UZUPEŁNIANIE PALIWA W MASZYNIE

Aby mieć pewność, że silnik dieslowski będzie pracował bezbłędnie, używaj tylko czystego paliwa.

Uzupełniaj paliwo w maszynie manualnie przez otwór wlewowy (5) lub przez szybkozłączkę wlewu paliwa (1), używając opcjonalnej pompy paliwowej (4).

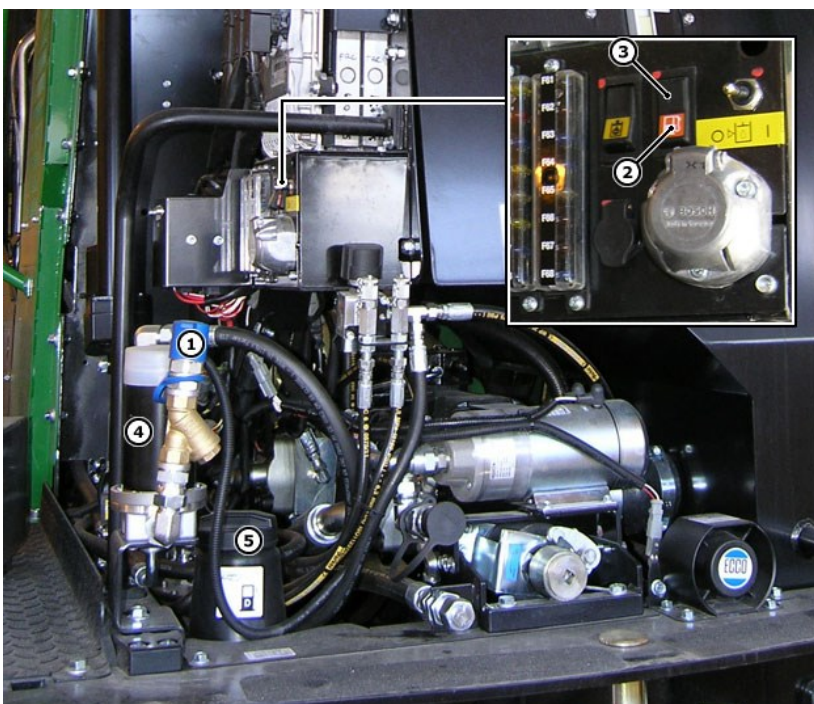
1. Przed dolaniem paliwa, wjedź maszyną na płaski grunt, aby umożliwić właściwe napełnianie i uniknąć rozlania paliwa.
2. Przed otwarciem dokładnie oczyść obszar wokół szybkozłączki wlewu paliwa (1) oraz korka wlewowego (5) zbiornika paliwa.
3. Odkręć górny korek wlewu paliwa również przed napełnianiem zbiornika z paliwem z użyciem pompy paliwowej. Zapobiegnie to powstaniu nadciśnienia w zbiorniku paliwa podczas napełniania go. Przełącznik pompy jest umieszczony na panelu przełączników obok szybkozłączki. Przełącznik ma trzy pozycje; Wł. (2) – Neutralną – Wył. (3)

NOTATKA: Aby rozpocząć napełnianie, naciśnij na krótko przycisk „On” (Wł.) Z chwilą całkowitego wypełnienia zbiornika paliwa napełnianie zatrzyma się automatycznie. Aby móc obsługiwać pompę paliwową manualnie, naciśnij przełącznik na dłużej i użyj tego przełącznika również do manualnego napełniania.

NOTATKA: Warunkiem funkcjonowania pompy paliwowej jest włączenie zasilania za pomocą włącznika zapłonu i włączenie hamulca postojowego.

4. Napełniaj zbiornik wieczorem. Zapobiegnie to skraplaniu się oparów w pustym zbiorniku.
5. W razie potrzeby usuń osad w zbiorniku paliwa, odprowadzając go przez otwór spustowy do pojemnika.

NOTATKA: W razie konieczności opróżnienia zbiornika paliwa zamień węże elastyczne pomiędzy zbiornikiem paliwa i pompą paliwową (4), a następnie uruchom pompę paliwową tak, aby opróżniła zbiornik za pośrednictwem szybkozłączki wlewu paliwa (1).



WYMAGANIA DOTYCZĄCE OLEJU HYDRAULICZNEGO

Zalecane jest stosowanie następujących olejów:

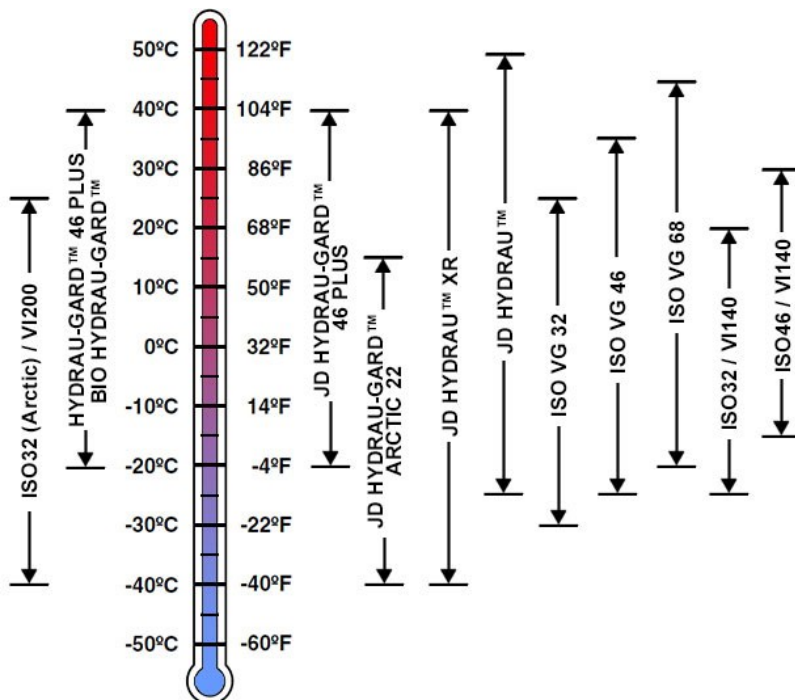
- oleju mineralnego John Deere HYDRAU-GARD 46 PLUS (o wskaźniku lepkości 162),
- oleju biodegradowalnego John Deere BIO HYDRAU-GARD (o wskaźniku lepkości 178).

Każdy inny stosowany olej hydrauliczny powinien przynajmniej spełniać wymagania następujących norm: ISO 11158/DIN 51524, Część 3 (kategoria HV wg ISO 6743-4 lub HVLP wg DIN 51502) albo ISO 15380/DIN 51524, Część 3 (kategoria HEES wg ISO 6743-4). Wymagania te obejmują wymóg stosowania oleju o wskaźniku lepkości równym co najmniej 140.

W warunkach skrajnie niskich temperatur zaleca się stosowanie olejów hydraulicznych ISO32 o wskaźniku lepkości równym co najmniej 200, przeznaczonych w szczególności do zastosowań w warunkach arktycznych.

NOTATKA: Nie wszystkie produkty John Deere są dostępne na każdym rynku. Informacji na temat dostępności udzieli dealer.

WAŻNE: Nie należy mieszać olejów różnego typu, ponieważ skutkuje to pogorszeniem właściwości mieszanych olejów. W razie wątpliwości skontaktuj się z producentem. Niespełnienie tego warunku skutkuje unieważnieniem gwarancji.



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

NASTAWY MAKSYMALNEGO CIŚNIENIA ROBOCZEGO A11

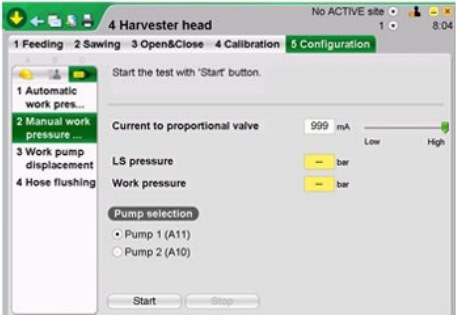
Pomiar w systemie TimberMatic™ lub pomiar ręczny

1. Podłącz manometr o zakresie 40 MPa (5800 psi) do punktu pomiarowego (344/MP) w bloku zaworów LS.

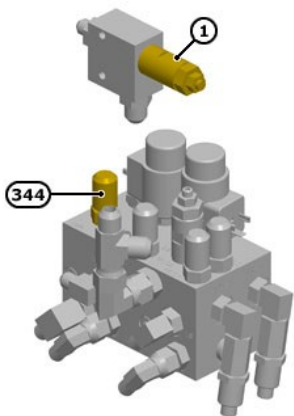
NOTATKA: Ciśnienie robocze jest wskazane również na stronie 4.5.C.2 w systemie TimberMatic™.

2. Uruchom silnik wysokoprężny.
3. Otwórz drzwi kabiny, aby wyłącznik drzwiowy pozostawał w trakcie testu w położeniu otwarcia. Dzięki temu przewody ciśnieniowe głowicy harwesterowej pozostaną zamknięte.
4. Przejdź do strony 4.5.C.2 w systemie TimberMatic™.
5. Wybierz pompę A11.
6. Wyreguluj prąd doprowadzany do zaworu proporcjonalnego na maksymalną wartość.
7. Rozpocznij test. Ciśnienie musi należeć do zakresu od 28,5 do 29 MPa (4133–4061 psi). W razie potrzeby dokonaj regulacji za pomocą śruby 348 (1) zaworu bezpieczeństwa LS pompy A11.
8. Ustaw wybrane poziomy ciśnienia dla poszczególnych funkcji za pomocą testu na stronie 4.5.C.1 w systemie TimberMatic™.

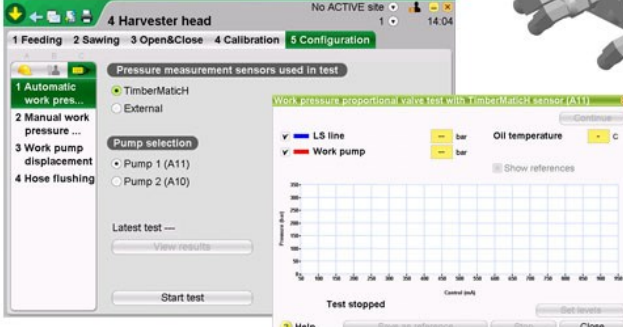
NOTATKA: Dalsze instrukcje znajdują się w podręczniku systemu TimberMatic™.



The screenshot shows the '4 Harvester head' configuration screen. It includes a sidebar with options: 1 Automatic work pres..., 2 Manual work pressure..., 3 Work pump displacement, and 4 Hose flushing. The main area shows 'Current to proportional valve' set to 999 mA, 'LS pressure' and 'Work pressure' both set to 0 bar, and 'Pump selection' with 'Pump 1 (A11)' selected. A 'Start' button is visible at the bottom.



The 3D diagram shows the LS valve assembly. Callout 1 points to a yellow connector on top, and callout 344 points to a yellow connector on the side.



The screenshot shows the test results screen. It includes a sidebar with options: 1 Automatic work pres..., 2 Manual work pressure..., 3 Work pump displacement, and 4 Hose flushing. The main area shows 'Pressure measurement sensors used in test' with 'TimberMatic' selected. 'Pump selection' has 'Pump 1 (A11)' selected. A 'Start test' button is visible at the bottom. A graph titled 'Work pressure proportional valve test with TimberMatic sensor (A11)' shows pressure (bar) vs. control body. The graph shows a peak pressure of approximately 28.5 bar. The test is stopped, and a 'Start test' button is visible at the bottom.

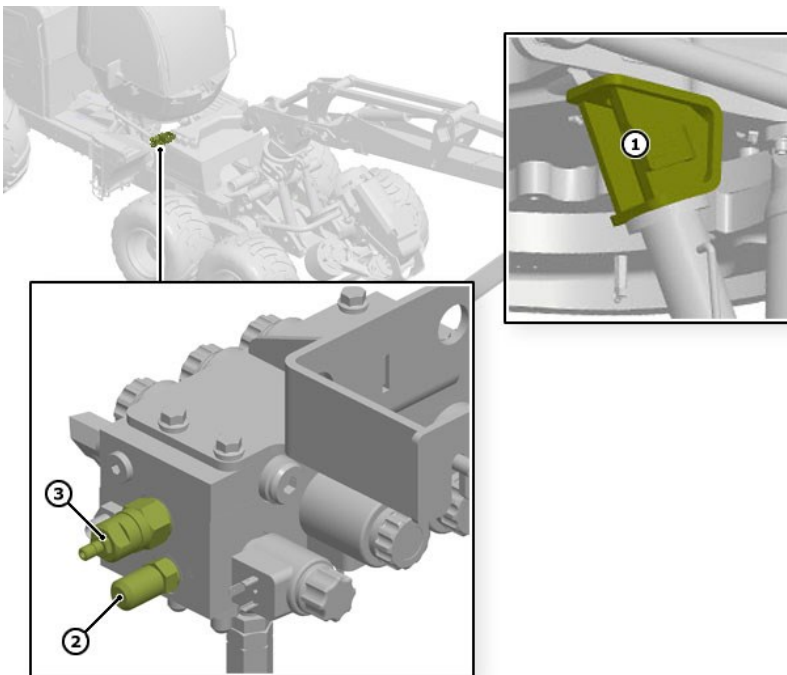
CIŚNIENIE OBROTU I POZIOMOWANIA KABINY

1. Załóż elementy blokujące siłownik poziomowania (1).

OSTROŻNIE

W razie potrzeby wejścia pod kabinę należy w każdym przypadku przymocować elementy blokujące siłownik obrotu i poziomowania do obydwu siłowników poziomowania.

2. Podłącz manometr o zakresie 10 MPa (1450 psi) do punktu pomiarowego (2) na zaworze obrotu i poziomowania.
3. Uruchom silnik wysokoprężny.
4. Uruchom skręt wysięgnika z automatycznym śledzeniem wysięgnika i odczytaj ciśnienie z manometru. Ciśnienie musi wynosić $6 \pm 0,5$ MPa (870 ± 72 psi).
5. W razie potrzeby wyreguluj ciśnienie za pomocą zaworu (3).



PODNOSZENIE MASEK BEZ ZASILANIA ELEKTRYCZNEGO

Części pokazane na rysunku:

- A. Silnik wrzeciona maski przedniej
- B. Silnik wrzeciona maski tylnej
- C. Śruby mocujące silnika wrzeciona maski przedniej
- D. Śruby mocujące silnika wrzeciona maski tylnej
- E. Zatrzaski blokujące

Jeśli maszyna pozbawiona jest zasilania elektrycznego i niezbędne jest uniesienie masek, postępuj według poniższych wskazówek:

Maska przednia:

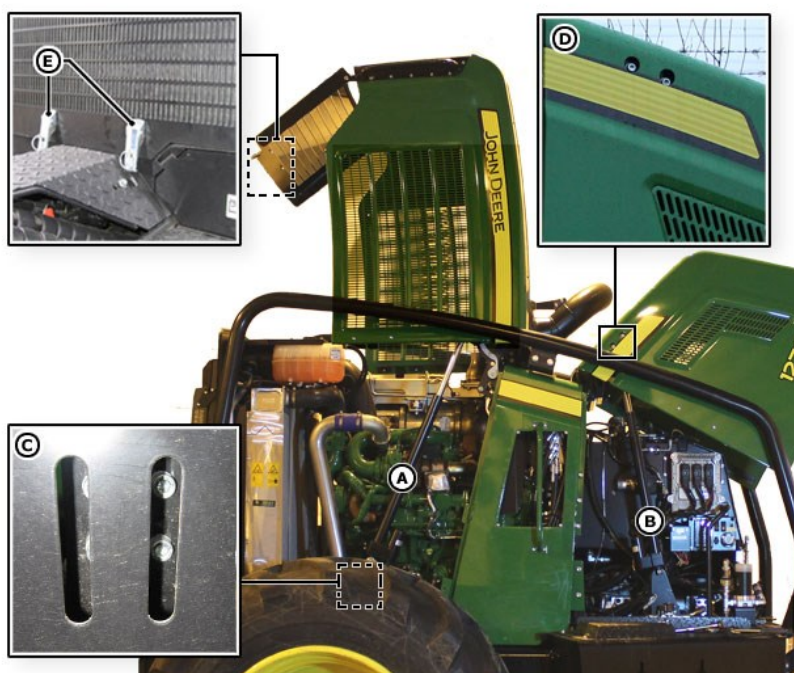
1. Odłącz śruby mocujące od dolnej końcówki siłownika, wykorzystując otwory w panelu bocznym.
2. Otwórz zatrzaski maski i zabezpiecz maskę w położeniu górnym.

Maska tylna:

1. Odłącz śruby mocujące od górnej końcówki siłownika, wykorzystując otwory w panelu bocznym.
2. Ostrożnie opuść siłownik. Nie pozwól, aby opadł swobodnie.
3. Podnieś maskę i zabezpiecz ją w położeniu górnym.

Instalowanie siłownika:

1. Po przywróceniu zasilania elektrycznego do maszyny i otwarciu maski rozciągnij siłownik do położenia otwarcia.
2. Zamocuj nieprzymocowaną końcówkę siłownika do maski i ręcznie dokręć śruby mocujące.
3. Opuść maskę i zamknij zatrzaski blokujące.
4. Dokręć śruby mocujące.



OGÓLNA OBSŁUGA SERWISOWA WYSIĘGNIKA

Składanie konstrukcji wysięgnika

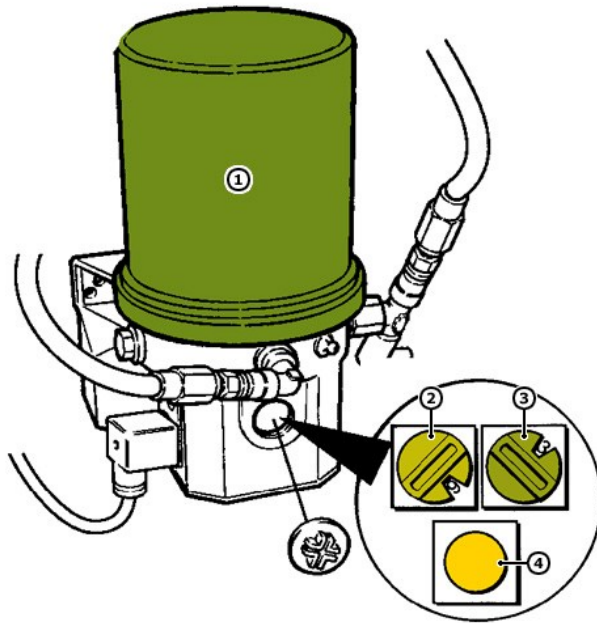


CZĘSTOTLIWOŚĆ SMAROWANIA I REGULACJA WIELKOŚCI DAWKI

NOTATKA: Ustawienia czasowe są dokonane wcześniej przez firmę John Deere. Czas przerwy między smarowaniami wynosi 2 godziny, natomiast czas smarowania wynosi 4 minuty.

Przełączniki regulacyjne

1. Zbiornik
2. Przełącznik nastawy czasu przerwy (okres smarowania, ustalona wstępnie pozycja 2 / 2 godziny)
3. Przełącznik nastawy czasu smarowania (ilość przypadająca na czynność smarowania, ustalona wstępnie pozycja 2 / 4 minuty)
4. Przycisk testowania



SPRAWDZANIE POZIOMU OLEJU W PRZEKŁADNI BIEGÓW

Posługując się prętowym wskaźnikiem poziomym (A), sprawdź poziom oleju w przekładni biegów. Olej powinien sięgać do wysokości ± 5 mm od oznaczenia na wskaźniku prętowym. Dostęp do prętowego wskaźnika poziomu uzyskuje się, otwierając pokrywę kontrolną prawego akumulatora.

W razie potrzeby uzupełnij olej przez korek wlewowy (B), do poziomu oznaczonego na wskaźniku. Korek wlewowy znajduje się pod osłoną ochronną.

- A. Prętowy wskaźnik poziomu
- B. Korek wlewowy



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).

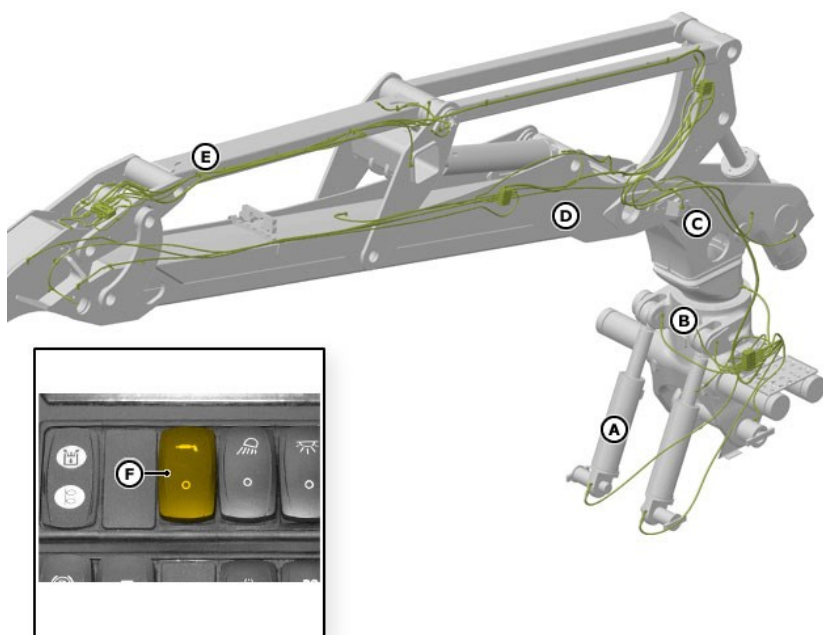
Wysięgnik jest smarowany przez układ automatycznego smarowania, centralny system ręcznego smarowania lub system smarowania ręcznego.

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.



WYMIANA FILTRÓW PALIWA

OSTROŻNIE: W związku z konstrukcją systemu HPCR (High Pressure Common Rail) paliwo w filtrze jest pod wysokim ciśnieniem. Aby uniknąć ewentualnych obrażeń ciała, przed wyjęciem filtra otwórz zawory spustowe u dołu obu filtrów w celu uwolnienia ciśnienia.

WAŻNE: Wymień wkłady filtra paliwa, gdy tylko system TimberMatic™ sygnalizuje alarm, zaś kod serwisowy wskazuje na zatkanie filtrów paliwa (niskie ciśnienie paliwa).

NOTATKA: Nowe silniki są fabrycznie wyposażone w końcowy filtr paliwa (D). Fabrycznie zainstalowany filtr dokładnego oczyszczania paliwa zostanie wymieniony na filtr normalny podczas lub po okresie docierania. Normalny filtr dokładnego oczyszczania paliwa jest dłuższy niż z fabrycznie zainstalowany i może wymagać ponownej instalacji kabli.

WAŻNE: Oba filtry główny i końcowy muszą być wymieniane w tym samym czasie.

WAŻNE: Jeśli maszyna jest wyposażona w opcjonalny separator wody, także filtr separatora musi być odwodniony i wymieniony w tym samym czasie.

WAŻNE: Nie zalewaj filtra paliwem. Może to spowodować wprowadzenie zanieczyszczeń do układu paliwowego.

Wymieniaj filtry paliwowe w sposób podany poniżej:

1. Dokładnie oczyść zewnętrzną powierzchnię kolektora filtra paliwa i otaczający obszar.
2. Spuść całe paliwo z obu pojemników filtra. Podłącz przewód spustowy paliwa do zaworu spustowego każdego filtra paliwa i zlej paliwo do odpowiedniego pojemnika.
3. Wymień główny filtr paliwa:
 - a. Odłącz złącze czujnika obecności wody w paliwie od dolnej części pojemnika filtra paliwa.
 - b. Wymontuj filtr za pomocą odpowiedniego klucza do filtrów.
 - c. Odkręć miskę odstojnika wody z filtra. Oczyść miskę odstojnika wody sprężonym powietrzem.
 - d. Skontroluj powierzchnie uszczelniające kolektora filtra i pojemnika filtra. W razie potrzeby oczyść ją.
 - e. Umieść nową uszczelkę na misce odstojnika wody. Nasmaruj uszczelkę czystym paliwem dieslowskim.
 - f. Załóż miskę odstojnika wody na obudowie nowego filtra paliwa, dokręcając, aż uszczelka zetknie się z obudową. Obróć miskę o dodatkową ½ obrotu po zetknięciu z obudową.
 - g. Nasmaruj uszczelnienie obudowy nowego filtra czystym paliwem dieslowskim i zainstaluj zespół filtra do głowicy filtra. Dokręć filtr, aż uszczelnienie zetknie się z podstawą głowicy. Obróć filtr o dodatkowe ½–¾ obrotu po zetknięciu uszczelnienia z głowicą.
 - h. Podłącz złącze czujnika wody w paliwie.
4. Wymień końcowy filtr paliwa:
 - a. Zdejmij pojemnik filtra, obracając nim w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara.
 - b. Skontroluj powierzchnię uszczelniającą kolektora filtra. W razie potrzeby oczyść ją.
 - c. Nasmaruj uszczelnienie obudowy nowego filtra czystym paliwem dieslowskim i zainstaluj zespół filtra do głowicy filtra.
 - d. Dokręć filtr, aż uszczelnienie zetknie się z podstawą głowicy. Obróć filtr o dodatkowy 1 obrót po zetknięciu uszczelnienia z głowicą.
5. Zalej układ paliwowy:

Układ paliwowy jest samozasysający i samoodpowietrzający. Obróć kluczyk zapłonu do pozycji (RUN2) na 60 sekund w celu zalania układu paliwowego przed uruchomieniem silnika.

W przypadku nieuruchomienia silnika obróć kluczyk zapłonu do pozycji (STOP), a następnie ponownie do pozycji (RUN2), i odczekaj kolejnych 60 sekund.

NOTATKA: Układ paliwowy samoczynnie otwiera się, gdy kluczyk zapłonu jest przekręcony do pozycji (RUN2). Po upływie 60 sekund w położeniu (RUN2) zawór zbiornika paliwa zostaje

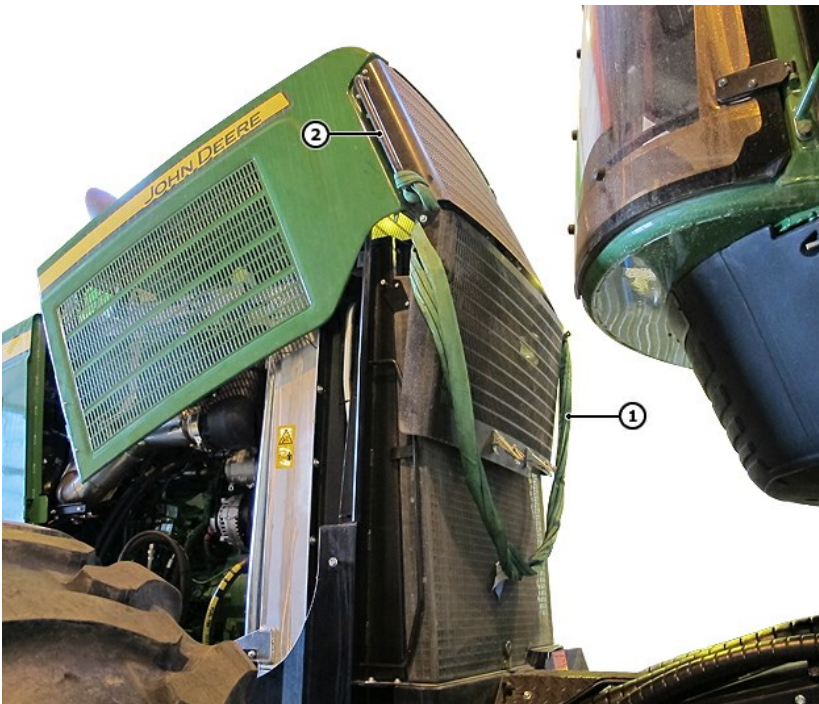
SPRAWDZANIE LUZU ZAWOROWEGO

WAŻNE: Zapoznaj się z instrukcjami dotyczącymi bezpieczeństwa. Odwołaj się do rozpoczynającego podręcznik rozdziału poświęconego kwestiom bezpieczeństwa.

NOTATKA: Konserwacji tej należy dokonywać co 3000 godzin, przy okazji co trzeciej konserwacji dokonywanej co 1000 godzin.

Krok 1

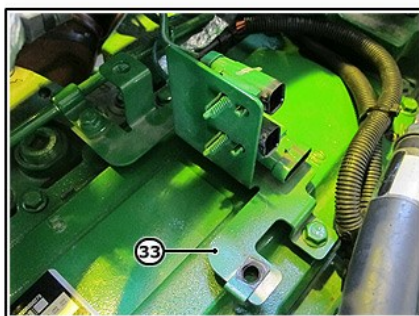
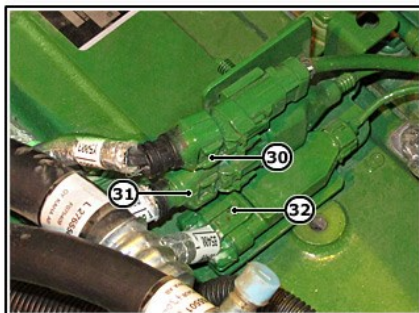
Przymocuj taśmę do podnoszenia (1) do uchwyty (2) przedniej maski silnika i całkowicie otwórz maskę za pomocą silnika wrzecionowego.



Krok 12

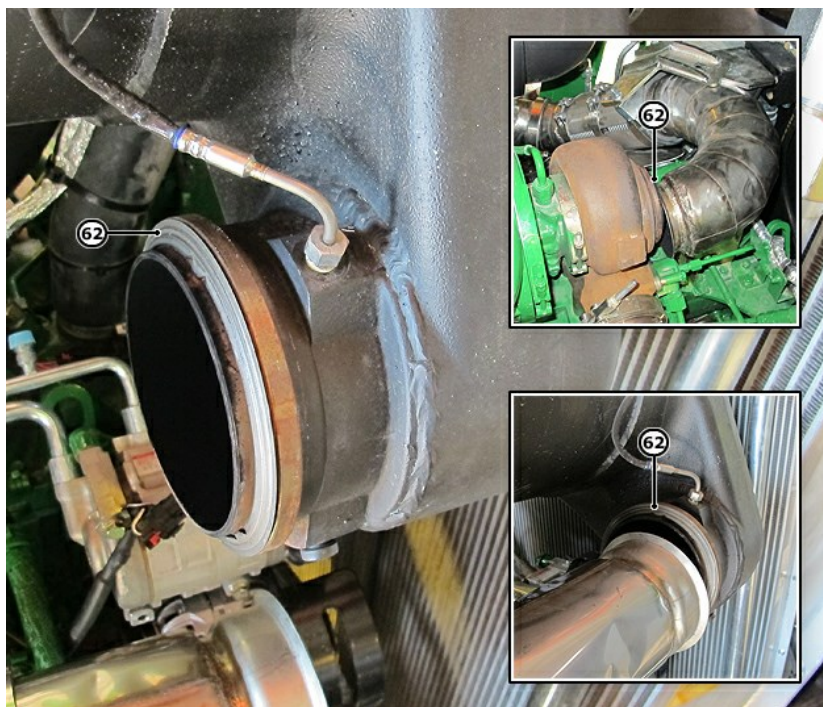
Odłącz złącza Y5003 (30), B5300 (31) i B5400 (32) wiązki przewodów silnika. Wymontuj z pokrywy dźwigni zaworów wspornik (33) dla złączy.

Użytkowanie	Narzędzie	Rozmiar
Śruba wspornika	Klucz nasadowy	13 mm



Krok 22

Montaż rury wydechowej: Montując zaciski kołnierzy przewodów rurowych, zapewnij, że rura wydechowa może poruszać się swobodnie. Najpierw załóż kołnierze, dopiero potem zaciśnij zaciski. Następnie załóż podpory rury wydechowej. Wyreguluj tylną podporę w taki sposób, aby nie powodowała naprężenia elastycznego odcinka. W razie potrzeby wymień uszczelki rury wydechowej (62). Dokręć zaciski rury wydechowej momentem 20 Nm.



SPRAWDZENIE OBRĘCZY KÓŁ I ŚRUB MOCUJĄCYCH

Sprawdź, czy nie ma wyszczerbień ani nacięć na obręczach. Wymień mocno uszkodzone obręcze.

Sprawdź momenty dokręcające nakrętek mocujących koła. W razie potrzeby dokręć nakrętki do momentu 550 Nm.

Szczególnie ważne jest dokręcenie nakrętek kół, jeśli obręcze lub kryzy osi kół zostały niedawno pokryte farbą lub jeśli maszyna jest nowa.

Użytkowanie	Narzędzie	Rozmiar
Sprawdzenie momentu dokręcającego nakrętek	Klucz dynamometryczny	Odpowiedni zakres momentu dokręcającego
Nakrętka koła	Klucz nasadowy	30 mm

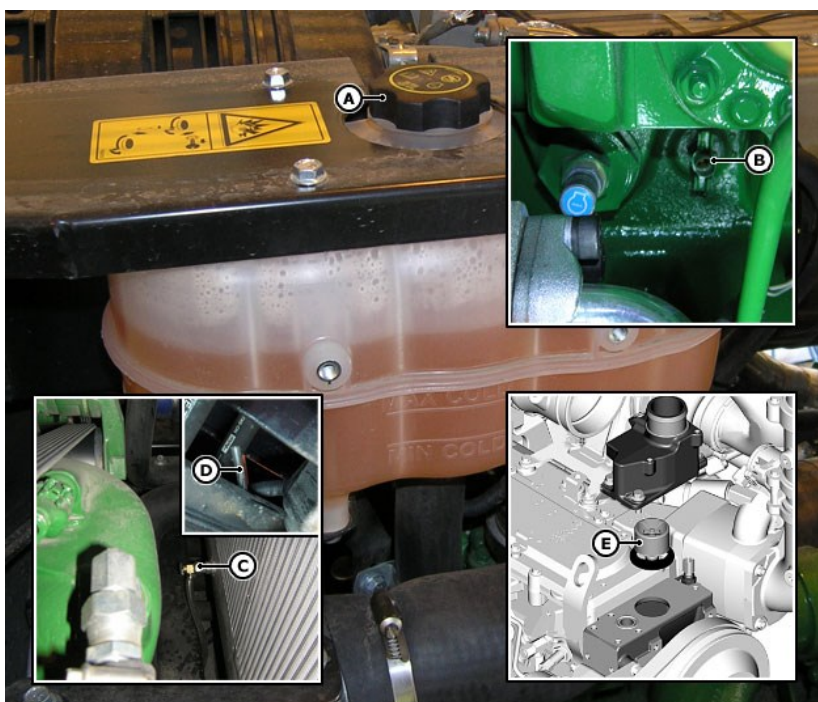


rozprężnym w takim stopniu, aby poziom płynu chłodzącego znajdował się między oznaczeniami „MIN” i „MAX”.

12. Uruchom i pozostaw silnik włączony na tak długo, aby osiągnął temperaturę roboczą z zakresu od 80 do 98°C. Poskutkuje to równomiernym wymieszaniem roztworu i rozprowadzeniem go w całym układzie.
13. Po uruchomieniu silnika sprawdź poziom płynu chłodzącego oraz szczelność całego układu chłodzenia.

NOTATKA: *Napełnianiu układu musi towarzyszyć odprowadzanie powietrza z układu chłodzenia. Przed osiągnięciem przez płyn chłodzący silnik temperatury 80°C z układu chłodzenia odprowadzone musi zostać wszelkie powietrze, gdyż w przeciwnym razie mogłoby dojść do uszkodzenia chłodnicy EGR.*

- A. Zbiornik rozprężny
- B. Zawór spustowy bloku silnika
- C. Zawór spustowy chłodnicy
- D. Spustowy przewód rurowy chłodnicy poniżej tylnej płyty dolnej
- E. Termostaty



WYMIENIĆ FILTR PŁYNU CHŁODZĄCEGO

Maszyna może zostać wyposażona w opcjonalny filtr płynu chłodzącego. Oczekiwany okres użytkowania filtra płynu chłodzącego zależy od ilości odpadów w płynie chłodzącym. Małe ilości odpadów skutkują długim okresem użytkowania (filtr może funkcjonować tak długo jak maszyna).

Filtr płynu chłodzącego wymaga wymiany po wystąpieniu następujących objawów:

- Niska zdolność grzewcza w kabinie
- Niepoprawne działanie systemu podgrzewacza



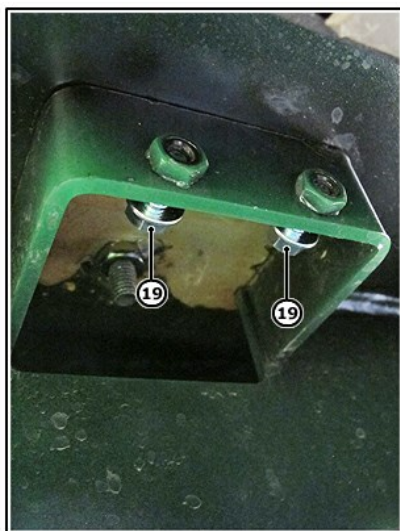
Krok 8

Zamontuj elementy osuszacza w odwrotnej kolejności.

Zainstalowanie osuszacza można ułatwić w następujący sposób:

Zastąp oryginalne śruby z łbem zmniejszonym (18) krótszymi, o długości około 15 mm (19).

Wykonaj rowki (20) we wsporniku montażowym nowego osuszacza.



TRANSPORTOWANIE MASZyny

WAŻNE: *Przed przystąpieniem do załadunku maszyny – np. na przyczepę lub na statek – należy ustawić przełącznik czyszczenia filtra na tablicy wskaźników w położeniu wyłączenia.*

Podczas ustawiania maszyny na przyczepie upewnij się, że jest ona możliwie jak najdokładniej wycentrowana. Podobnie, podczas ustawiania maszyny i wysięgnika upewnij się, że nie jest przekroczone maksymalne dopuszczalne obciążenie osi ciężarówki lub przyczepy oraz że nie jest przekroczona maksymalna dopuszczalna szerokość i wysokość. W razie potrzeby wielkości te należy zmierzyć przed rozpoczęciem transportu.

⚠ NIEBEZPIECZEŃSTWO

Upewnij się, że maszyna i wysięgnik nie będą przesuwać się podczas transportu.

Maszyna musi być zabezpieczona co najmniej dwoma łańcuchami (można użyć na przykład napinacza zapadkowego). Zaleca się wykorzystać wszelkie podpory, do których można przymocować opony maszyny, na przykład zderzaki ciężarówki lub przyczepy.

Łańcuchy przymocowane do ram przedniej i tylnej muszą zapewniać wzdłużne wsparcie zarówno przedniej, jak i tylnej części maszyny, a także wsparcie poprzeczne pod odpowiednimi kątami. Upewnij się, że łańcuchy po naciągnięciu nie są skręcone, tak aby podczas transportu nie poluzowały się napinacze. Ponadto podczas mocowania łańcuchów zapewnij, że nie uszkodzą one maszyny. Następnie zainstaluj światła obrysowe zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Podczas jazdy po drogach publicznych spełnione muszą być wszelkie wymagania przepisów ruchu drogowego.



PRZYGOTOWANIE MASZyny DO MAGAZYNOWANIA

1. Oczyszczyć maszynę. Usunąć zanieczyszczenia i odpadki z zamkniętych komór, w tym z przedziału silnikowego i płyt dolnych.
2. Napełnić zbiornik paliwa.
3. Ustawić maszynę na poziomej powierzchni w miejscu oświetlonym i w miarę możliwości pod przykryciem.
4. Opuścić wysięgnik i umieścić głowicę harwesterową na podłożu. W razie potrzeby zablokuj przechyl głowicy harwesterowej.
5. Załóż blokadę układu kierowniczego A w celu zabezpieczenia przegubu skrętu. Zablokuj siłowniki poziomowania kabiny, używając urządzeń blokujących B.
6. Włącz hamulec postojowy i zatrzymaj silnik.
7. Upewnij się, że są zarchiwizowane wszystkie zaktualizowane potrzebne pliki w miejscu innym niż maszyna. Patrz: Instrukcja obsługi systemu TimberMatic™.
8. Upewnij się, że nie występują żadne uszkodzenia ani wycieki. Napraw wszelkie znalezione usterki lub skontaktuj się z pracownikami serwisu.
9. Nasmaruj maszynę. Odnośnie wszelkich punktów smarowania, patrz: instrukcja konserwacji maszyny.
10. Pokryj odsłonięte drążki cylindrów środkiem antykorozyjnym. Nie rozpylaj środka antykorozyjnego na powierzchnie lakierowane.
11. Oczyszczyć wkład główny C filtra powietrza. Wydmuchuj pył strumieniem sprężonego powietrza, zakładając dysze do wnętrza wkładu i wydmuchując w kierunku przeciwnym do normalnego kierunku przepływu powietrza wlotowego.
12. Przykryj wylot rury wydechowej, uniemożliwiając dostanie się wody do silnika.
13. Ustaw wyłącznik główny w pozycji wyłączenia.
14. Zamknij zasłony przeciwsłoneczne i zamknij na klucz drzwi.

NOTATKA: *Centralny zamek jest wyłączony w przypadku uruchomienia przełącznika akumulatorów umieszczonego na schowku z prawej strony lub gdy wyjęte są akumulatory. Aby zablokować drzwi i wyjście awaryjne, ostrożnie wykonaj kolejno następujące czynności: przed wymontowaniem akumulatorów lub włączeniem przełącznika dla długotrwałego postoju pozostań w kabinie i do zablokowania drzwi i wyjścia awaryjnego użyj zdalnego urządzenia blokującego. Następnie uaktywnij przełącznik dla długotrwałego postoju, jeśli zamierzasz pozostawić akumulatory w maszynie. Po czym opuść kabinę i zamknij drzwi kluczem. Wówczas zarówno drzwi jak i wyjście awaryjne pozostaną zablokowane, nawet po wyjęciu akumulatorów.*

15. Sprawdź, czy akumulatory nie są odkształcone i czy są czyste. Jeśli przewiduje się postój maszyny przez ponad miesiąc, wymontuj z niej akumulatory.

NOTATKA: *Postępuj zgodnie z instrukcjami producenta akumulatorów dotyczącymi prawidłowego magazynowania i obsługi.*

WAŻNE: *Po odłączeniu akumulatorów nie będzie pracował system gaśniczy.*

16. W przypadku pozostawienia akumulatorów w maszynie na czas postoju, naciśnij przełącznik dla długotrwałego postoju znajdujący się na schowku z prawej strony. Wyłącza on zasilanie elektryczne wszystkich urządzeń elektrycznych podłączonych bezpośrednio do akumulatorów za wyjątkiem opcjonalnego systemu gaśniczego.

WAŻNE: *Sprawdź, czy system gaśniczy jest sprawny.*

NOTATKA: *W przypadku gdy akumulatory są pozostawione w maszynie wyposażonej w system gaśniczy, zaleca się stosowanie ładowania podtrzymującego.*

- A. Blokada układu kierowniczego
- B. Urządzenie blokujące poziomowanie kabiny
- C. Główny wkład filtra powietrza

Załączniki

Declaration of Conformity template_pl_0

1270E_8W_(IT4)_specs_pl

1270E_1470E_IT4_en

a08020_F_GAS_DOC_pl

a02326_Arm_Silikonilayout

Bucher_Saw_Motor_Warmup

a07823_LS-pressures_E_Harv_pl

UMP_1270E_1470E_IT4_PL

Nokian_Heavy_Tyres_Pressure_Handbook_John_Deere

Załącznik

Nazwa pliku: a02326_Arm_Silikonilayout

Aby powrócić do poprzedniej strony, naciśnij kombinację

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