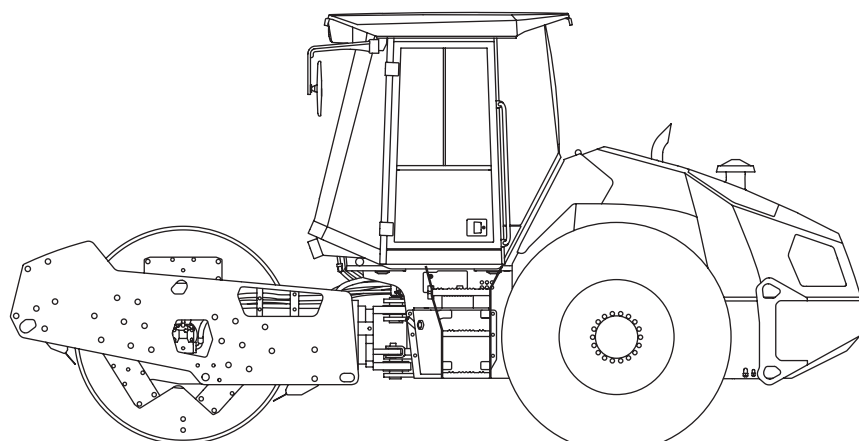


ARS 110

MONOBILLE

DEUTZ TCD3.6 L4

EU Stage V / U.S. EPA Tier 4f



MANUEL UTILISATEUR

ÉDITION DE LA PUBLICATION 01/2021 FR
Product Identification Number 3004254 -

AMMANN

CLICK HERE TO **DOWNLOAD** THE COMPLETE MANUAL

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



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

CLICK HERE TO **DOWNLOAD** THE COMPLETE MANUAL

Toutes les 250 heures d'exploitation (procédure trimestrielle)	154
3.6.14 Contrôle du capteur du filtre à air.....	154
3.6.15 Graissage de l'engin.....	156
3.6.16 Contrôle de l'huile dans le vibreur.....	159
3.6.17 Contrôle de l'huile dans les réducteurs du déplacement.....	160
3.6.18 Contrôle des segments aux pieds dameurs.....	161
3.6.19 Contrôle de l'interrupteur du siège.....	161
Toutes les 500 heures d'exploitation (procédure semestrielle)	162
3.6.20 Vidange de l'huile du moteur.....	162
3.6.21 Remplacement du filtre à carburant.....	165
3.6.22 Remplacement des cartouches du filtre à air.....	167
3.6.23 Remplacement du filtre du DEF (AdBlue).....	169
3.6.24 Contrôle du réfrigérant du moteur.....	172
3.6.25 Remplacement du filtre de ventilation de la cabine et filtre du chauffage.....	173
3.6.26 Contrôle de l'installation électrique.....	174
3.6.27 Remplacement des cartouches du filtre à air de la climatisation.....	174
3.6.28 Contrôle du serrage des boulons roues.....	174
Toutes les 1 000 heures d'exploitation (au bout d'1 an)	175
3.6.29 Contrôle de la courroie du moteur.....	175
3.6.30 Vidange de l'huile des réducteurs du déplacement.....	176
3.6.31 Contrôle des tuyaux d'aspiration du moteur.....	177
3.6.32 Contrôle des batteries.....	178
3.6.33 Contrôle du moteur.....	179
3.6.34 Contrôle du système d'amortissement.....	179
3.6.35 Vérification de la fixation du compresseur de la climatisation.....	181
3.6.36 Diagnostic du moteur et de l'engin.....	181
Toutes les 2 000 heures d'exploitation (une fois par 2 ans)	182
3.6.37 Vidange de l'huile du vibreur.....	182
3.6.38 Nettoyage et vérification du système de climatisation.....	183
3.6.39 Vidange de l'huile hydraulique et remplacement du filtre.....	184
3.6.40 Nettoyage du filtre d'aspiration du groupe de soulèvement et de rabaissement de la cabine.....	190
3.6.41 Remplacement du bouchon de purge.....	191
Toutes les 6000 heures d'exploitation (une fois par 4 ans)	192
3.6.42 Vidange du réfrigérant.....	192
Maintenance en fonction des besoins	194
3.6.43 Purge du système à carburant.....	194
3.6.44 Régénération de l'encrassement du catalyseur SCR (Selective Catalytic Reduction / réduction catalytique sélective).....	195
3.6.45 Régénération du filtre des particules solides (DPF - Diesel Particulate Filter).....	197
3.6.46 Nettoyage des radiateurs.....	198
3.6.47 Nettoyage de l'engin.....	199
3.6.48 Réglage des racleurs.....	200
3.6.49 Mélange réfrigérant de la bille.....	201
3.6.50 Remplacement du papier de l'imprimante.....	202
3.6.51 Rechargement de la batterie.....	204
3.6.52 Contrôle du serrage des raccords vissés.....	205

Climatisation (voir le chapitre 1.4.1)

Préparation pour un radio à l'antenne et baffles

Radio

Alarme de la marche arrière

Gyrophare (voir le chapitre 1.4.2)

Support plaque d'immatriculation

Éclairage pour circulation routière (clignotants compris)

Éclairage pour circulation nocturne

Obturateur ATC entre des essieux

Segments additionnels des pieds dameurs (recommandés avec ATC et pneus tracteur) (voir le chapitre 1.4.3)

Lame (voir le chapitre 1.4.4)

Lestage des pneus par liquide jusqu'au -25°C

Pré nettoyeur de l'air

Morillon pour un cadenas au-dessus du réservoir de carburant

ACEecon

ACE Force (voir le chapitre 1.4.5)

Imprimante pour systèmes ACE

Préparation pour télématique

Télématique (voir le chapitre 1.4.6)

Préparation pour tachygraphe

Tachygraphe (voir le chapitre 1.4.8)

Pneus tracteur

Triangle pour véhicules lentes

Extincteur (voir le chapitre 1.4.7)

Kit de filtres à remplacer au bout de 500 heures d'exploitation

Kit de filtres à remplacer au bout de 2000 heures d'exploitation

Huile hydraulique biodégradable

Kit outils Ammann

Modèle aux couleurs spéciales

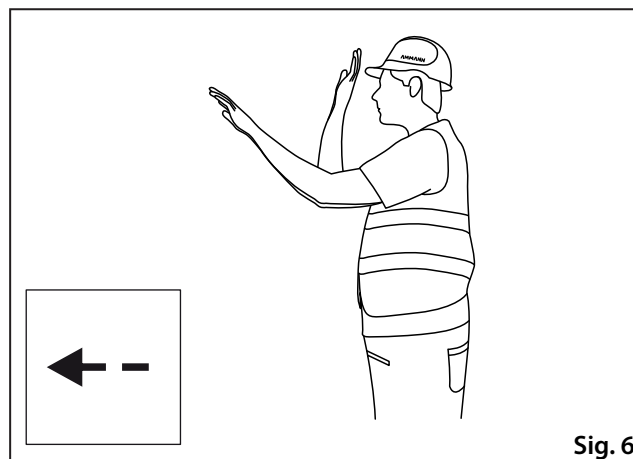
Certificat d'origine

Lot des documents additionnels

Topcon

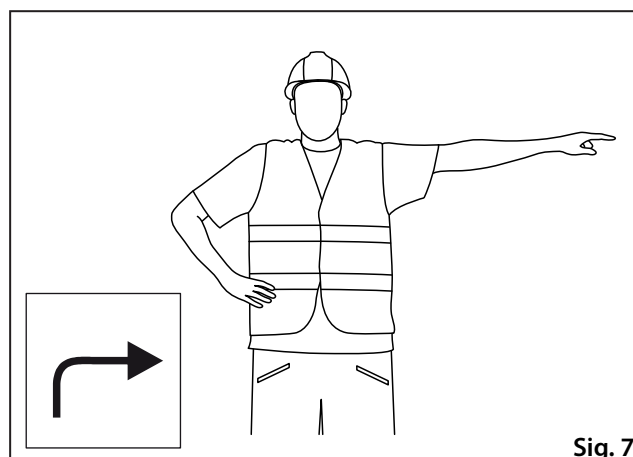
- Après avoir terminé le travail, arrêter l'engin à un endroit convenable (surface plane, capacité de portée) pour ne pas mettre en danger la stabilité de l'engin, pour qu'elle n'intervienne sur les routes, ne soit pas mise en danger par une chute d'objets (roche) et ou exposée à une catastrophe d'une autre sorte (inondation, glissement de terrain etc.).
- Lors d'un arrêt de l'engin sur la voirie publique, il est nécessaire de prendre les mesures requises par la législation en vigueur en matière de voirie publique. L'engin doit être dûment identifié.
- Après avoir terminé à travailler avec l'engin, tous les défauts et endommagements, toutes les réparations doivent être inscrits dans un cahier d'exploitation. En cas d'un changement immédiat des conducteurs, le premier est dans l'obligation d'en informer directement un nouveau conducteur.
- Le conducteur doit porter des équipements de protection individuels – vêtement de travail, chaussures de travail. Le vêtement de travail ne peut pas être trop large, trop endommagé, les cheveux doivent être protégés par un moyen coiffant. Lors de la maintenance (graissage, remplacement des fluides), les mains doivent être protégées par des gants appropriés.
- Lorsqu'il travaille sur un engin qui n'est pas doté d'une cabine ou lorsqu'il travaille les fenêtres ouvertes, le conducteur doit porter une protection de l'ouïe.
- Maintenir l'équipement de l'engin de manière requise.
- Veiller à ce que le poste de travail du conducteur, les marches et les surfaces des marches restent propres.
- Avant de soulever la cabine et le capot, contrôler qu'il ait à disposition l'espace suffisant pour le soulèvement et qu'aucune distribution électrique ne s'y trouve. Avant de faire descendre la cabine et le capot, contrôler qu'il ne met personne en danger en réalisant cette activité.
- Si l'engin est entré en contact avec une haute tension, respecter les principes suivants:
 - essayer de faire maximum pour quitter l'espace dangereux avec l'engin
 - ne pas quitter le poste du conducteur
 - avertir toutes les autres personnes afin qu'elles ne s'approchent pas et qu'elles ne touchent pas l'engin.
- Garder l'engin propre et hors toutes traces d'huile et des matières inflammables.

Recul lent – éloignement de moi-même



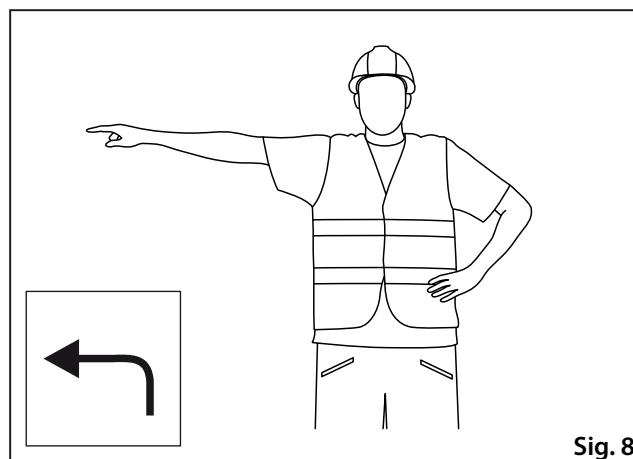
Sig. 6

Déplacement à droite



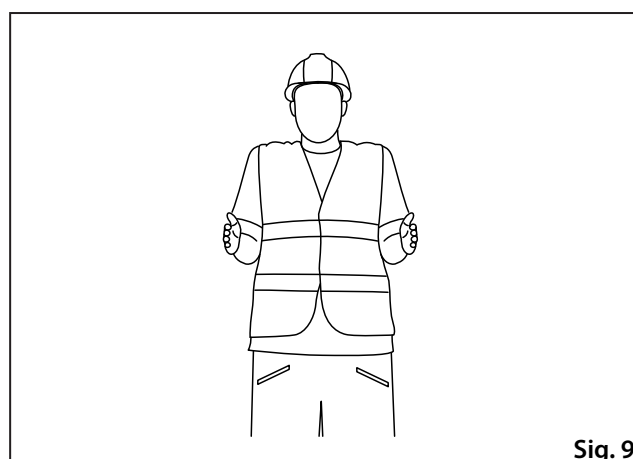
Sig. 7

Déplacement à gauche



Sig. 8

Déplacement à une courte distance.



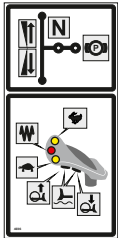
Sig. 9

Volant (1)

Levier A - inclinaison de la colonne en avant / en arrière

Afficheur (2)

Appareil multifonctionnel de l'affichage des paramètres et des fonctionnes du moteur et de l'engin.



Commande du déplacement (3)

4036bz

La commande du déplacement permet de freiner l'engin, sélectionner la direction du déplacement et sa vitesse.

Positions de la commande du déplacement:

- P frein de stationnement - le frein de stationnement de l'engin est activé.
- N point mort - l'engin n'est pas freiné, la fonction empêchant l'engin de descendre une pente est activée, le ralenti moteur est paramétré.
- 0 position zéro - l'engin n'est pas freiné, la fonction empêchant l'engin de descendre une pente est désactivée, la vitesse de travail du moteur est paramétrée.
- F déplacement en avant
- R déplacement en arrière

Lorsque l'engin est freiné, le voyant du frein (2) s'allume sur l'afficheur.

La vitesse du déplacement correspond à la combinaison de la vitesse choisie avec les boutons (7) et (8) et l'écart de la commande du déplacement (3) de la position zéro.



AMN402

Bouton-poussoir de la lame - vers le bas (4)

En appuyant le bouton-poussoir, la lame se met en position de travail.



AMN403

Bouton-poussoir de la lame - vers le haut (5)

En appuyant le bouton-poussoir, la lame se met en position de transport.



AMN404

Bouton-poussoir de la position flottante de la lame (4, 5)

En appuyant simultanément sur les boutons-poussoirs (4) et (5), vous placerez la lame en position flottante.



2612

Bouton-poussoir vibration (6)

Cette fonction s'enclenche et s'éteint en appuyant sur le bouton-poussoir.

La fonction s'affiche à l'écran (2).

Les vibrations ne pourront pas être activées lorsque vous vous déplacez à la vitesse de transport (4ème vitesse – HX, 5ème vitesse – D).



AMN467

Bouton permettant de passer à la vitesse supérieure (7)

En appuyant sur ce bouton, vous passerez la vitesse supérieure.



AMN468

Bouton permettant de passer à la vitesse inférieure (8)

En appuyant sur ce bouton, vous passerez la vitesse inférieure.



Ne pas dépasser une période de 30 minutes lorsque vous vous déplacez à la vitesse de transport (5ème vitesse). Risque de surchauffe de certains composants de l'engin ! La vitesse 0 doit être paramétrée en tant que vitesse par défaut et ce, 15 minutes après la désactivation du démarreur.



Commutateur de la climatisation (24)

Il permet d'enclencher et d'éteindre la climatisation.



Commutateur de la vitesse du ventilateur de la climatisation (équipement en option) (25)

Régulation du flux d'air.

- 0 – éteint
- 1 – minimum
- 2 – moyen
- 3 – maximum

Régulation de la température du chauffage (26)

Elle est prévue pour régler la température de l'air.



Commutateur de la vitesse du ventilateur de chauffage (27)

Régulation du flux d'air.

- 0 – éteint
- 1 – minimum
- 2 – moyen
- 3 – maximum

Bouches de climatisation (28)

Un réglage et rotation des clapets permettent de modifier la quantité et la direction du flux de l'air.



Éclairage de la cabine (29)

Mode de chargement (vitesse 0)

Pour la vitesse 0, un obturateur du différentiel est enclenché et des fonctions de travail de l'engin sont bloquées (vibrations).

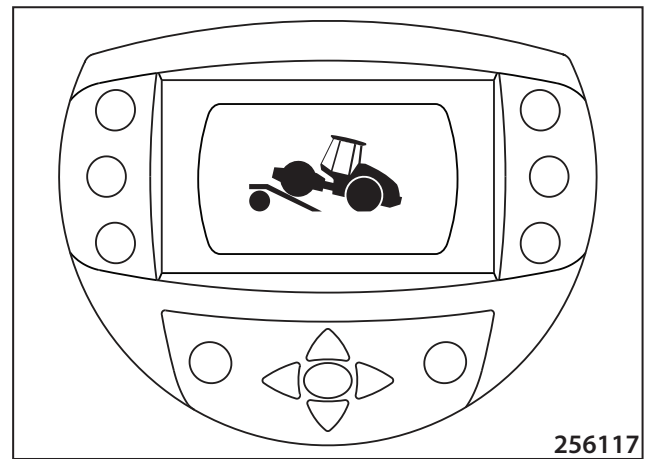
L'icône du mode de chargement apparaît au milieu de l'écran.

Engin sans ATC

Lors du chargement de l'engin, le mode de chargement active automatiquement la fonction de la restriction du patinage de la balle.

Engin doté par ATC

Lors du chargement de l'engin, le mode de chargement active automatiquement l'obturateur du différentiel ATC.



Bouton-poussoir de l'obturateur du différentiel

Il permet d'enclencher l'obturateur du différentiel.

L'obturateur du différentiel permet de limiter l'effet du patinage de la balle dans un terrain technique.

Vitesse 0

Avec la vitesse 0, le bouton-poussoir de l'obturateur du différentiel se met toujours en service automatiquement.

Vitesse de 1 à 3

Mettre en service l'obturateur du différentiel à la main n'est possible que pour une vitesse de 1 à 3.

Vitesse 4 et 5

Si la vitesse 4 et 5 est enclenchée, le bouton-poussoir de l'obturateur du différentiel ne peut pas être mis en service.



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



AMN76

Indicateur de la température du réfrigérant



2635

Indicateur de la température de l'huile hydraulique

Affiche des températures momentanées de l'huile hydraulique



Arrêter l'engin et contrôler la quantité de l'huile ou diagnostiquer un défaut!



AMN113

Pression du graissage du moteur

Elle affiche la pression du graissage du moteur en kPa.



2777

Indicateur de la tension de la batterie



595425

Indicateur de la consommation momentanée du carburant



AMN77

Indicateur des tours du moteur



AMN75

Indicateur de la charge du moteur

Il affiche la charge du moteur momentanée en %.



AMN73

Compteur des heures de travail



AMN66

Passage à un autre écran

En appuyant le bouton-poussoir, il est possible d'observer l'écran suivant pour un délai de 15 s.

Si le bouton-poussoir est maintenu pour un délai de 5 s, l'écran est réglé en tant que l'écran par défaut.



AMN105

Rétroéclairage de l'afficheur

Ces boutons permettent de modifier l'intensité du rétroéclairage de l'écran.



AMN406

Indicateur de l'encrassement par cendre

Il affiche le taux d'encrassement par la cendre



AMN407

Indicateur de l'encrassement par suies

Il affiche le taux d'encrassement par les suies

Mode opératoire du démarrage à l'aide des câbles raccordés à une source extérieure:



Une alimentation d'une source auxiliaire doit être de 24 V.

Respecter le mode opératoire suivant lors du raccordement des câbles:

1. Raccorder une des extrémités du câble (+) au pôle (+) de la batterie déchargée.
2. Raccorder la deuxième extrémité du pôle (+) du câble au pôle (+).
3. Raccorder une des extrémités du pôle (-) du câble au pôle (-) de la batterie externe.
4. Raccorder la deuxième extrémité du câble (-) à la partie de l'engin à démarrer qui est reliée de manière fixe au moteur (éventuellement au bloc du moteur).

Après avoir démarré, débrancher les câbles dans l'ordre inverse.



Si deux batteries sont utilisées sur l'engin, connecter le pôle (+) du câble au pôle (+) de la batterie déchargée qui n'est pas connectée au pôle (-) de la deuxième batterie.

Ne pas raccorder le câble du pôle (-) au pôle (-) de la batterie déchargée de l'engin à démarrer! Lors du démarrage, des étincelles pourraient apparaître et le gaz développé par la batterie pourrait exploser.

Tout contact réciproque entre les parties non isolées des pinces des câbles de démarrage est à éviter!

Le câble de démarrage raccordé au pôle (+) des batteries ne peut entrer en contact avec les parties conductrices de l'engin – risque d'un court-circuit.

Ne jamais se pencher au-dessus de la batterie - risque de souillure due à l'électrolyte!

Éliminer toutes les sources d'inflammation (flamme vive, cigarette allumée, etc.).

Ne pas vérifier la présence de tension dans le câble en créant des étincelles sur la masse de l'engin!

2.7.5 Réaction de panique

- L'arrêt immédiat de l'engin à l'aide de la commande de la translation (3) est valable pour tous les modes de déplacement de l'engin. En déplaçant la commande de la translation (3) dans la direction opposée en passant par la position (0) dans un intervalle d'une seconde, vous arrêterez l'engin – le frein de stationnement est activé, le moteur continue de tourner et on voit donc apparaître ce qu'on appelle une réaction de panique. Il sera possible de remettre l'engin en marche en remettant la commande de la translation (3) dans la position du frein (P) et en sélectionnant ensuite la direction du déplacement (F / R).
- Si les vibrations de l'engin sont en service, elles se désactivent et ce, même si le mode manuel des vibrations est sélectionné.



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

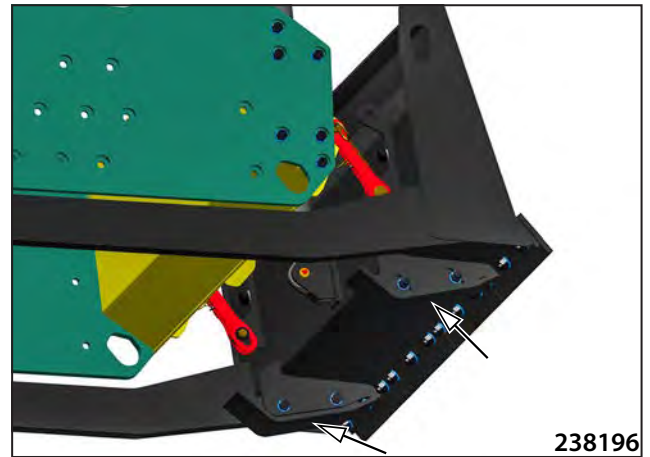
2.7.6 Stationnement de l'engin

- Mettre l'engin hors service et stationner le sur un terrain plan et solide sans risque d'un péril (glissement du terrain, inondations ou autres).
- Placer la commande du déplacement (3) dans la position du frein (P).
- Après avoir arrêté le moteur et avant de quitter l'engin, éteindre le sectionneur de la batterie.
- Nettoyer l'engin pour en enlever les impuretés (racleurs et bille).
- Effectuer un contrôle global de l'engin et réparer les défauts qui se sont apparus durant le fonctionnement.
- Fermer les protecteurs et la cabine de l'engin.



Ne jamais couper immédiatement un moteur chaud. Il conviendra de le laisser tourner au ralenti durant de 3 minutes. Ainsi, le moteur et la turbo soufflerie refroidiront lentement et de manière uniforme!

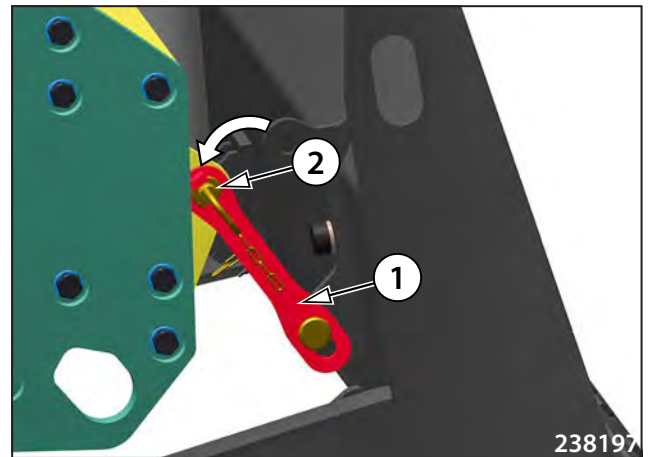
Pour pousser la matière sur un plan solide, il est possible d'utiliser la position flottante de la lame. Également, la position flottante peut être utilisée pour une redistribution et mise à niveau des matériaux étalés. La lame glisse sur les glissières.



Après avoir terminé le travail, la lame est toujours à verrouiller conformément à la hauteur du terrain ou en position haute à l'aide des tiges (1) et goujons (2) sur les deux côtés.

Remarque :

Des tranchants de la lame sont démontables et après l'usure, il est possible de les retourner à 180°.



Lors du mode de chargement (vitesse 0), le mouvement de la lame est limité uniquement vers le haut ou vers le bas. La position flottante est bloquée.

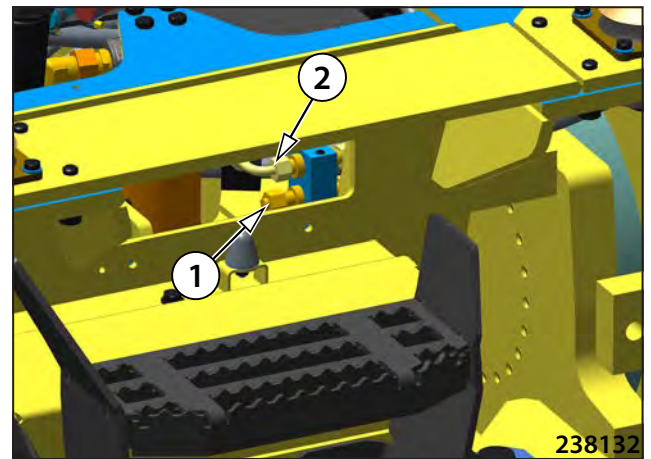


Ne pas procéder à un réglage des racleurs ni à toute autre sorte de travail sur la lame, si cette dernière n'est pas descendue au sol, le moteur n'est pas arrêté ou si la lame n'est pas verrouillée par les deux tiges de blocage.

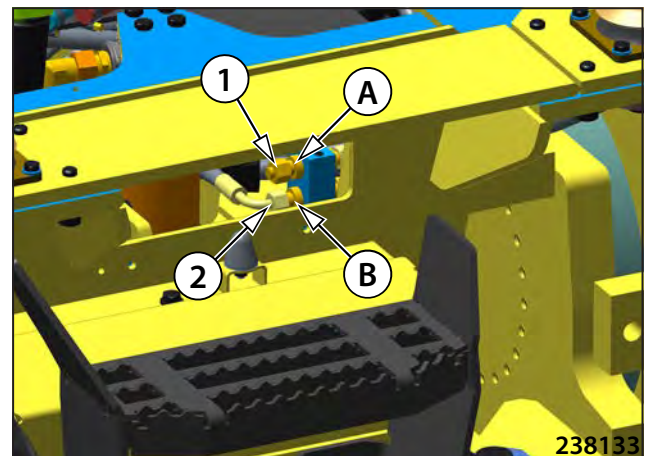


**Ne pas travailler avec une lame verrouillée.
Si la lame est fixée par une des tiges de verrouillage, risque de l'endommagement de la lame.**

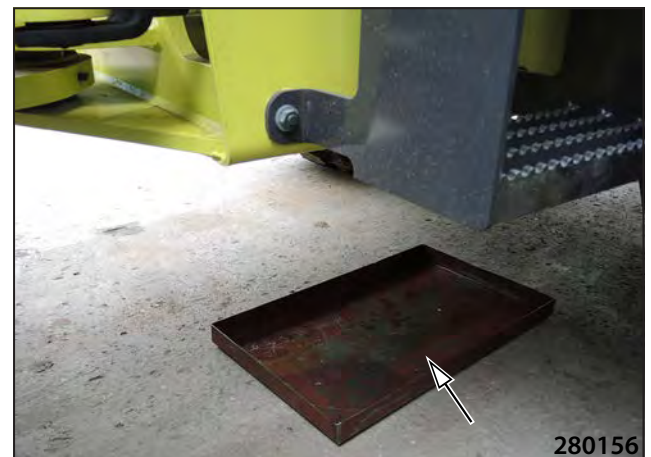
- Démontez le bouchon (1).
- Démontez le flexible (2).



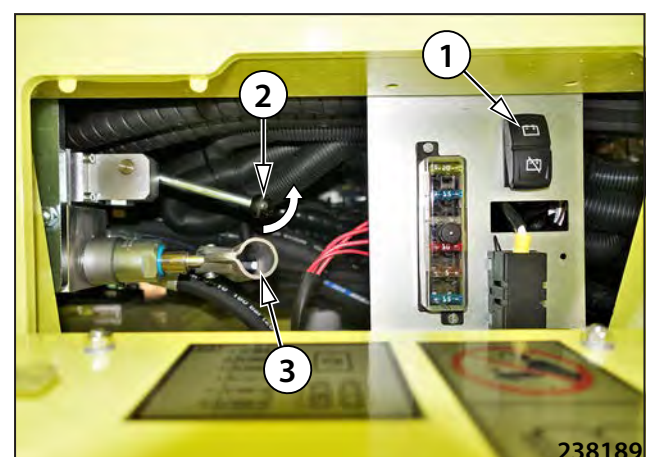
- Montez le bouchon (1) à la sortie (A).
- Montez le flexible (2) à la sortie (B).



- Retirez de dessous de l'engin le récipient aux fuites des liquides.



- Connectez le sectionneur de la batterie (1).
- Placez la clé dans la position « I ».
- Insérez le levier (2) dans la pompe et soulevez la cabine en pompant.
- Pompez à l'aide du levier (3) dans l'hydrogénérateur manuel.
- Attendez jusqu'à ce que le voyant du frein s'éteigne alors que la clé est activée. Les freins de la balle sont maintenant débloqués et il est possible de remorquer l'engin.



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

3.2.1 Huile motrice



Les huiles motrices sont réparties en classes d'effectivité et en classes de qualité.

Classification de performance

Vu les exigences relatives aux émissions de l'engin Tier 4 final, le fabricant du moteur insiste que uniquement des huiles certifiées par l'entreprise Deutz puissent être appliquées.

Huiles admissibles pour DEUTZ QUALITY CONTROL (DQC):

DQC III LA

DQC IV LA

Une liste mise à jour des huiles correspondantes à la classification - à voir sur le site du fabricant du moteur Deutz (www.deutz.com).

Le fabricant de l'engin utilise une huile répondant à la classification DQC IV LA, type Valar Egida FNA104 10W-40.



S'il y a une panne dont la cause a été provoquée par l'utilisation de l'huile d'une mauvaise classification, aucune garantie ne pourra être engagée.

Classification de viscosité

La température ambiante et le type de l'exploitation sur le site déterminent la classe de viscosité SAE (Society of Automotive Engineers).

Remarque

Un dépassement de la limite de température inférieure ne mène pas à l'endommagement du moteur, cela ne peut provoquer que de difficultés lors du démarrage.

Il convient d'utiliser une huile à plusieurs gammes d'utilisation pour ne pas devoir la vidanger en fonction de la variation de la température.



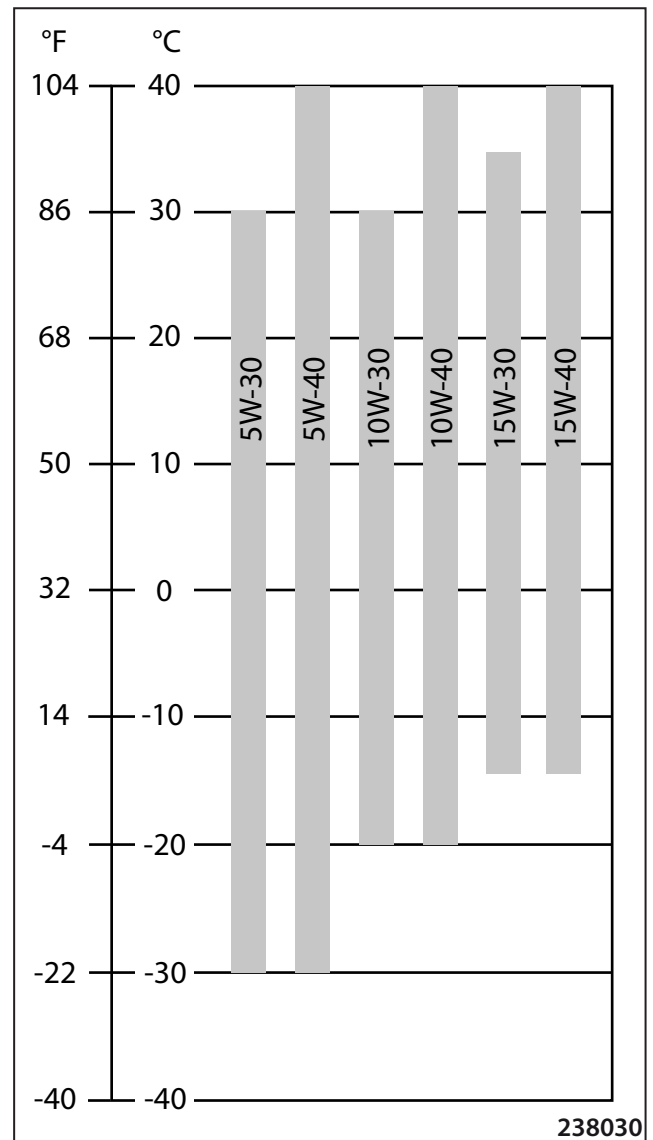
Cependant un dépassement de la limite supérieure de température peut réduire la capacité de graissage de l'huile et provoquer une grande usure de l'huile.

Si la température ambiante est inférieure à -40 °C, réchauffer l'huile avant le démarrage du moteur.



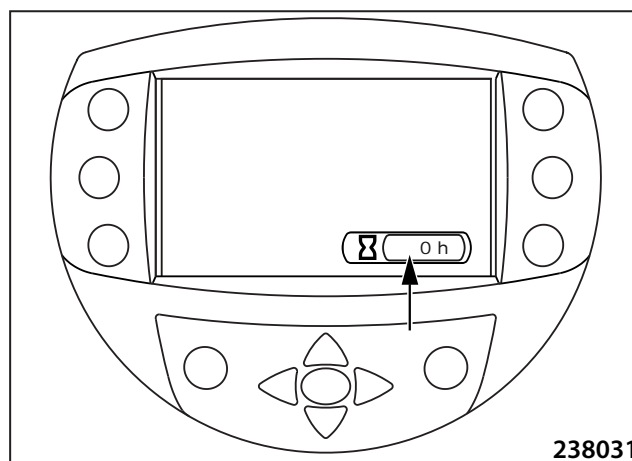
L'intervalle de la vidange de l'huile est à réduire à moitié, si un des cas qui suit apparaît:

- température ambiante est inférieure à -10°C en permanence
- température de l'huile lors de l'exploitation de l'engin est inférieure à 60°C.



3.6 Opérations de graissage et de maintenance

Effectuer le graissage et la maintenance de l'engin régulièrement et de manière répétée dans les intervalles du comptage quotidien des heures de travail indiquées sur le compteur.



Le présent manuel comprend seules les informations de base relatives au moteur. D'autres informations le concernant sont à retrouver dans le manuel d'utilisation et de la maintenance du moteur qui fait la partie de la documentation livrée avec l'engin.



Il est également nécessaire de se soumettre aux directives indiquées dans le Manuel d'utilisation et de la maintenance du moteur!

Les vis démontées ou desserrées, les bouchons, les raccords filetés de l'hydraulique et etc. doivent être serrés au couple de serrage en fonction des tableaux du chapitre 3.6.52, sauf une autre valeur indiquée pour l'opération afférente.



Avant d'effectuer la maintenance, installer l'engin sur une surface plane et solide, la bloquer contre une mise en mouvement involontaire et ce, toujours lorsque le moteur est à l'arrêt, la clé retirée du démarreur et l'installation électrique débranchée (sauf si une autre procédure n'est pas exigée).

S'il est nécessaire que le moteur tourne, activer le commutateur de service.



Si les tuyaux d'échappement à l'article souple situé entre le moteur et le catalyseur démontrent une non-étanchéité ou dégradation, avant de lever ce défaut, l'engin doit être mis hors service.

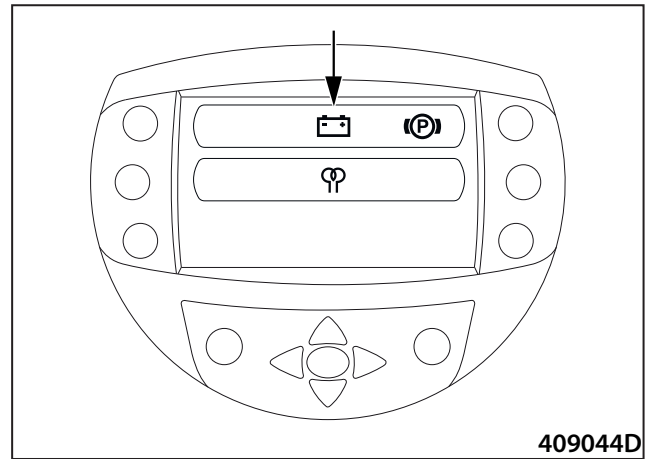
Au bout de 100 premières heures d'exploitation d'un engin neuf (ou après une réparation générale), veiller à procéder aux opérations selon le chapitre:

- 3.6.28 Contrôle du serrage des boulons roues
- 3.6.30 Vidange de l'huile des réducteurs du déplacement

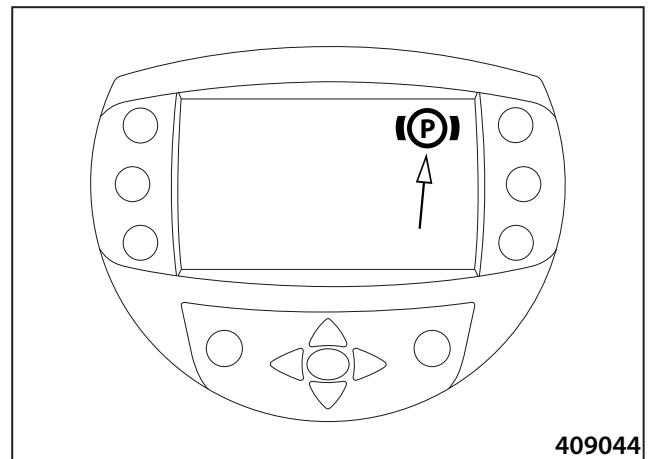
Au bout de 500 premières heures d'exploitation d'un engin neuf (ou après une réparation générale), veiller à procéder aux opérations selon le chapitre:

- 3.6.37 Vidange de l'huile du vibreur

- Faire démarrer le moteur en plaçant la clé en position « II ».
- Une fois l'engin démarré, le voyant de la recharge doit s'éteindre.



- Le voyant du frein s'éteint une fois que vous avez placé la commande de la translation dans la position du point mort (N).



Indiquer la mise en marche du moteur par un signal sonore!

Avant de mettre le moteur en marche, contrôler que personne ne peut être mis en danger par le démarrage!

À l'aide d'un signal sonore, indiquer la mise en mouvement de l'engin et attendre suffisamment longtemps pour que les personnes présentes puissent quitter les environs de l'engin (l'espace situé au-dessous l'engin)!

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

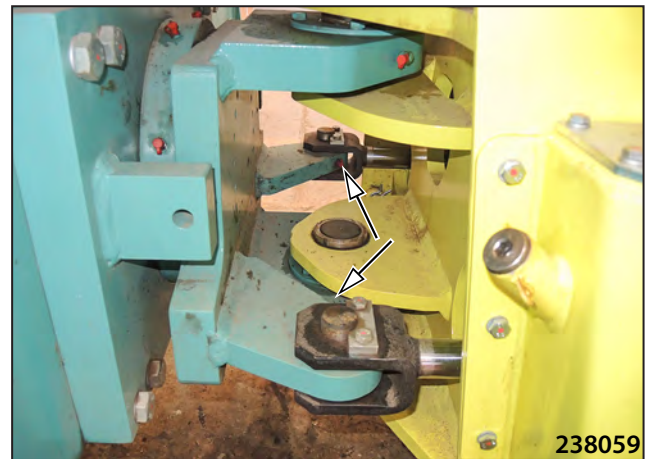


Pendant l'exploitation de l'engin, contrôler régulièrement les appareils et les voyants!

Éliminer les défauts éventuels sans délai.

Hydromoteurs rectilignes de la direction

Goujons avant 2x

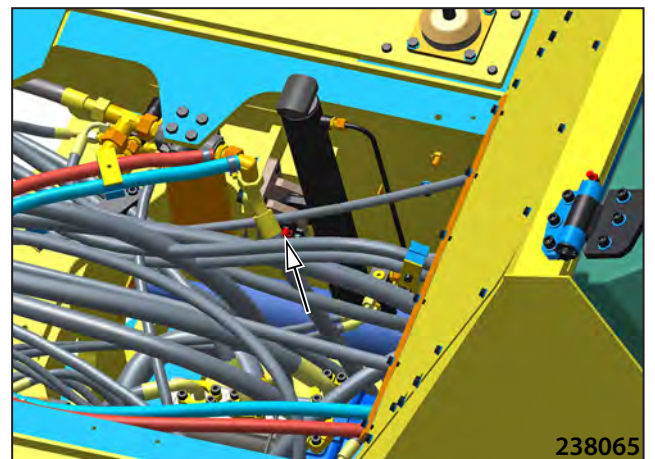


Goujons arrière 2x



Hydromoteur rectiligne du soulèvement du poste du conducteur

goujon inférieur



3.6.22 Remplacement des cartouches du filtre à air

- Une maintenance correcte du nettoyeur de l'air et de l'ensemble de la tuyauterie d'aspiration, notamment des parties en caoutchouc, assure une protection maximale au moteur contre les effets nocifs de la poussière, prolonge la durée de vie de la cartouche et son efficacité.
- Un nettoyeur encrassé se manifeste toujours par des fumées d'échappement, par une augmentation de la consommation en carburant, par une perte de puissance et par une augmentation de la température du moteur.

Principes d'un remplacement correct de la cartouche:

- Retirer le plus prudemment possible la cartouche encrassée.
- Toujours nettoyer l'intérieur du nettoyeur de manière à éviter toute introduction de poussière à l'intérieur de la tuyauterie d'alimentation du moteur.
- Nettoyer la portée du joint du corps du nettoyeur.
- Contrôler les traces de poussières sur la cartouche que vous avez retirée. Ces traces prouvent qu'elle n'est plus étanche dans le corps du filtre.
- Appuyer sur le joint de la nouvelle cartouche pour vérifier qu'il est élastique.
- Vérifier que le joint est bien en place.



Ne jamais utiliser une cartouche endommagée.

Ne jamais utiliser une autre cartouche que celle qui est prescrite!

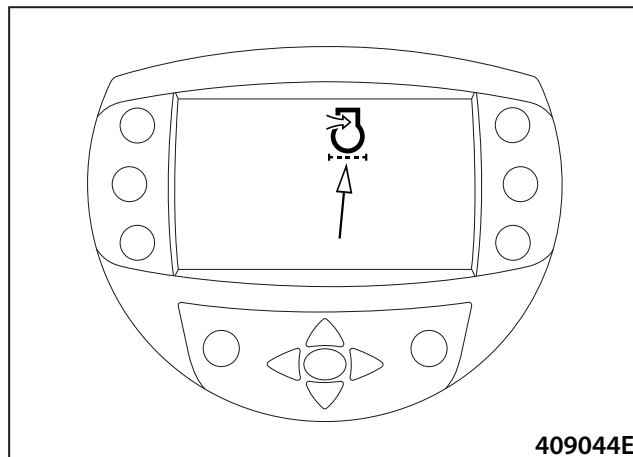
Ne jamais sortir les cartouches dans le seul but de les contrôler!

Ne pas laisser le filtre ouvert plus longtemps que ce qui est indispensable!

Ne jamais utiliser un engin dont un corps de filtre est endommagé.

Remplacement de la cartouche du filtre à air:

- Le filtre à air contient une cartouche principale et une cartouche de sécurité.
 - Toujours remplacer la cartouche principale et celle de sécurité lorsque le voyant indique un encrassement du filtre à air.
 - Contrôler la fixation et l'intégrité du nettoyeur de l'air et celles de la tuyauterie d'aspiration.
-
- Soulever le capot jusqu'à la position extrême - voir la Notice d'exploitation, chapitre 2.7.7.
 - Démontez le couvercle du filtre.



409044E



238079

3.6.31 Contrôle des tuyaux d'aspiration du moteur

- Effectuer un contrôle de l'étanchéité de la tuyauterie d'aspiration du moteur.
- Contrôler que le flexible en caoutchouc de l'aspiration du filtre n'est pas endommagé et que les attaches sont bien en place.



- Vérifier l'étanchéité du raccord entre le capot et le filtre à air.
- Si le joint est endommagé, le remplacer par un neuf.



Ne pas utiliser l'engin si les joints entre le capot et filtre à air sont endommagés ou si le joint n'est pas étanche.



Vidanger l'huile et remplacer le filtre chaque fois que les parties internes des groupes (hydromoteurs, hydro générateurs) sont détruites ou le système hydraulique a subi une réparation de grande importance. Nettoyer et rincer le réservoir hydraulique avant de monter un nouveau groupe et remplir le par l'huile. Tester le fonctionnement de l'engin à grands tours du moteur. Vérifier l'étanchéité.

N'utiliser que des cartouches filtrantes d'origine, en fonction du catalogue des pièces de rechange.



Les cartouches filtrantes usées sont considérées un déchet dangereux à l'environnement – elles sont à récupérer par une entreprise spécialisée.

Remplissage de la périphérie hydraulique:

- Remplir à l'aide d'un groupe hydraulique.
- Il est possible de commander un groupe hydraulique auprès du fabricant de l'engin.

Groupe hydraulique 230 V

N° de commande: 1251998

Groupe hydraulique 110 V

N° de commande: 1255297

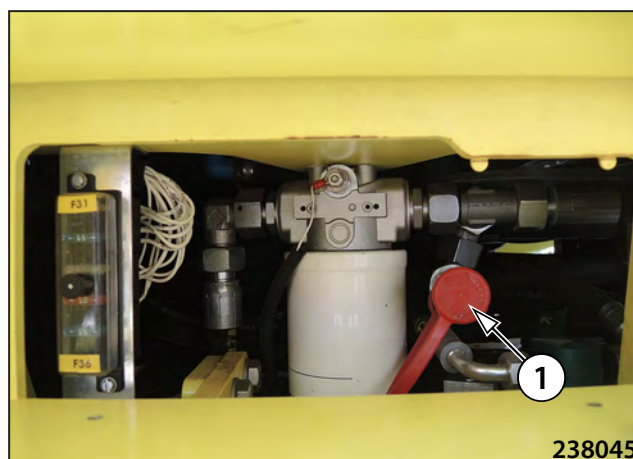
Remarque:

Le groupe hydraulique de 230 V a été conçue pour être utilisé sur des réseaux ayant une tension de 230 Volts (Europe), le groupe hydraulique 110 V a été conçu pour être utilisé sur des réseaux ayant une tension de 110 Volts (Amérique du Nord).

- Enlever le chapeau de l'embout de remplissage (1) et enfiler le manchon rapide de l'appareil de remplissage. Recharger le circuit hydraulique jusqu'à ce que l'huile pure commence à couler du réservoir. Récupérer l'huile dans un récipient propre.



1251998



238045

3.6.45 Régénération du filtre des particules solides (DPF - Diesel Particulate Filter)

Régénération passive

- Elle se déroule de manière automatique, à chaque fois que les conditions d'exploitation du moteur correspondent à des températures des gaz d'échappement d'environ 350-500 °C. De telles conditions d'exploitation correspondent à une charge constamment élevée du moteur (le moteur tourne à vitesse élevée alors que la charge reste importante durant une longue période).

Régénération active




- Elle est exigée par l'unité de commande du moteur lorsque le filtre des particules solides montre une résistance élevée. La température des gaz d'échappement est artificiellement augmentée à 600 °C - pour ce faire, la planification des injections du moteur est modifiée et est combinée avec une quantité de carburant plus élevée.

Conditions de la régénération :

- Placer le levier de déplacement en position frein
- La température du liquide de refroidissement est >70 °C

Activer la régénération du filtre des particules solides (DPF - Diesel Particulate Filter)

- Durée de la régénération : 35 - 40 minutes
- Le voyant s'éteint dès que la régénération est terminée.

	Niveau CRT	Conditions de lancement de la régénération	Mode de régénération	 AMN118 Voyant de régénération	 AMN47 Voyant du moteur	 AMN119 Voyant du nettoyage	Moteur / Réactions système (une fois que la charge du filtre a été dépassée)
-	Normal	-	-	Désactivé	Désactivé	-	Non
0	Mode de chauffe	-	Mode de chauffe	Désactivé	Désactivé	-	Non
1	Besoin d'une régénération	Engin à l'arrêt et bouton de la régénération	À l'arrêt	Clignotement lent (0,5 Hz)/101	Désactivé	-	Non
	Régénération activée	Engin à l'arrêt et bouton de la régénération	À l'arrêt	Activé	Désactivé	-	Non
2	Avertissement	Engin à l'arrêt et bouton de la régénération	À l'arrêt	Clignotement rapide (1Hz)/100	Activé	-	Réduction de puissance de 30 %
3	Arrêt	Engin à l'arrêt et démarrage à l'aide de SERDIA	À l'arrêt	Clignotement rapide (1Hz)/101	Clignote	-	Puissance réduit à 30 % + limite de vitesse du moteur à 1200 tours/min.
4	Remplacement du filtre	Impossible de réaliser la régénération	Impossible de réaliser la régénération	Clignotement rapide (1Hz)/102	Clignote	En permanence	Puissance réduit à 30 % + limite de vitesse du moteur à 1200 tours/min.
	Avertissement	Impossible de réaliser la régénération	Impossible de réaliser la régénération	Clignotement rapide (1Hz)/102	Clignote	Clignote	Puissance réduit à 30 % + limite de vitesse du moteur à 1200 tours/min.



Dans la plupart, des défauts sont causés par une mauvaise manipulation de l'engin. C'est pour cela que, lorsqu'un défaut apparaît, il convient de relire attentivement les consignes indiquées dans le Manuel d'utilisation et de la maintenance de l'engin et du moteur. Si vous n'arrivez pas à déterminer la cause du défaut, faire appel à votre revendeur ou au fabricant.



Une recherche des défauts du système hydraulique et de l'installation électrique suppose d'avoir des connaissances dans le domaine hydraulique et électrique. C'est pourquoi il vaut mieux confier l'élimination de ces défauts au service de votre revendeur ou du fabricant.

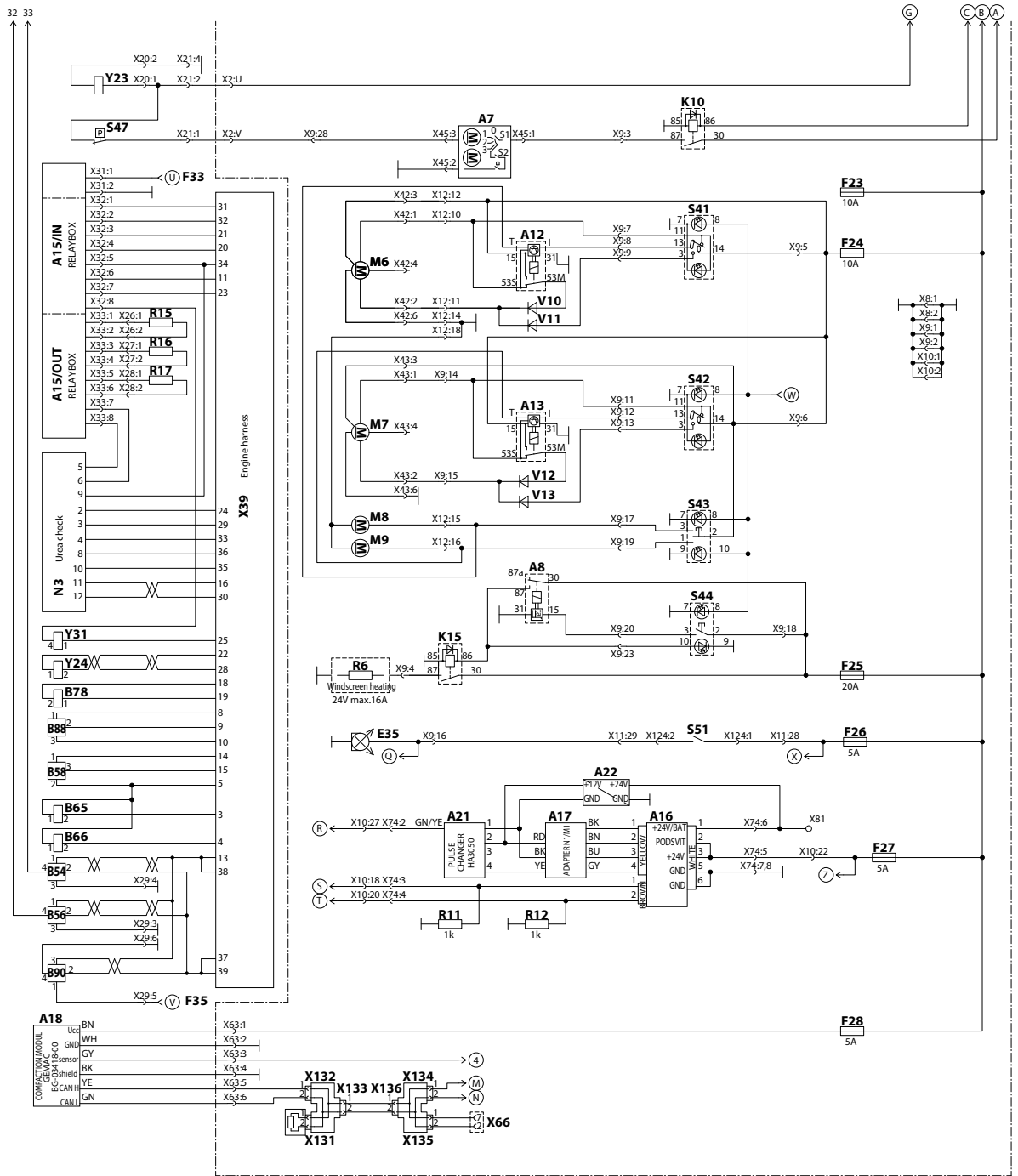
Error codes	SPN	FMI	Error description
133	523938	9	„Timeout error (BAM to packet) for CAN-receive-frame AT1IGCVol1.“
134	523939	9	„Broadcast announce message of the calibration message of the upstream catalytic NOx sensor has failed.“
135	523940	9	„Timeout error (PCK2PCK) for CAN-Receive-Frame AT1IGCVol1.“
136	3234	2	DLC error of CAN-Receive-Frame AT1O1.
137	3234	9	„Timeout error of CAN-Receive-Frame AT1OG1. NOx sensor (SCR-system downstream cat; DPF-system downstream cat).“
138	3234	2	DLC error of CAN-Receive-Frame AT1O1Vol.
139	3234	9	Timeout error of CAN-Receive-Frame AT1OG1Vol.
140	523941	9	„Timeout error (BAM to packet) for CAN-Receive-Frame AT1OGCVol2.“
141	523942	9	„Calibration message 1 of the after catalyst Nox sensor has failed.“
142	523943	9	„Timeout error (PCK2PCK) for CAN-Receive-Frame AT1OGCVol2.“
153	523992	9	Not used.
155	0	0	Not used.
164	523211	9	Timeout error of CAN-Receive-Frame EBC1.
167	523704	12	Timeout error of CAN-Transmit-Frame EEC3.
168	523935	12	„Timeout error of CAN-Transmit-Frame EEC3VOL1. Engine send messages.“
169	523936	12	„Timeout error of CAN-Transmit-Frame EEC3VOL2. Engine send messages.“
171	523212	9	„Timeout error of CAN-Receive-Frame ComEngPrt. Engine Protection.“
172	523741	14	Engine shut off request through CAN.
174	523213	12	Timeout error of CAN-Transmit-Frame ERC1.
178	523706	12	Timeout error of CAN-Transmit-Frame FIEco.
179	523240	9	„Timeout CAN-message FunModCtl. Function Mode Control.“
193	523937	9	Timeout DFC for NOxSensGlbReqTx.
196	3227	2	DFC SAE J1939 error.
198	523216	9	„Timeout error of CAN-Receive-Frame PrHtEnCmd. Pre-heat command, engine command.“
202	523793	9	„Timeout error of CAN-Receive-Frame UAA10. AGS sensor service message.“
203	523794	9	„Timeout error of CAN-Receive-Frame UAA11. AGS sensor data.“
212	523803	9	„Timeout error of CAN-Receive-Message RxEngPres. Status Burner Air Pump.“
273	3219	2	DFC SAE J1939 error.
281	523766	9	Timeout error of CAN-Receive-Frame Active TSC1AE.
282	523767	9	Timeout error of CAN-Receive-Frame Passive TSC1AE.
283	523768	9	Timeout error of CAN-Receive-Frame Active TSC1AR.
284	523769	9	Timeout error of CAN-Receive-Frame Passive TSC1AR.
291	523776	9	Timeout error of CAN-Receive-Frame TSC1TE - active.
292	523777	9	„Passive timeout error of CAN-Receive-Frame TSC1TE. Setpoint.“
293	523778	9	Timeout error of CAN-Receive-Frame TSC1TR.

Tous les textes sont reproduits uniquement en version d'origine ou comme une traduction de l'original en anglais.

Error codes	SPN	FMI	Error description
1008	412	4	„electrical error EGR cooler downstream temperature. Signal range check low.“
1011	523960	0	„Physical range check high for EGR cooler downstream temperature.“
1012	523960	1	„Physical range check low for EGR cooler downstream temperature.“
1014	51	6	„Actuator error EGR-Valve (2.9;3.6) or Throttle-Valve (4.1;6.1;7.8). Signal range check high.“
1015	520521	5	„Actuator error EGR-Valve (2.9;3.6) or Throttle-Valve (4.1;6.1;7.8); signal range check low.“
1016	51	7	„Actuator position for EGR-Valve (2.9;3.6) or Throttle-Valve (4.1;6.1;7.8) not plausible.“
1022	51	6	„Actuator error EGR-Valve (2.9;3.6) or Throttle-Valve (4.1;6.1;7.8); signal range check high“
1023	51	5	„Actuator error EGR-Valve (2.9;3.6) or Throttle-Valve (4.1;6.1;7.8); signal range check low“
1024	51	3	„Position sensor error of actuator EGR-Valve (2.9;3.6) or Throttle-Valve (4.1;6.1;7.8). Signal range check high.“
1025	51	4	„Position sensor error actuator EGR-Valve (2.9;3.6) or Throttle-Valve (4.1;6.1;7.8). Signal range check low.“
1026	4769	2	Temperature downstream DOC, plausibility error
1029	4766	0	„Temperature downstream DOC, temperature above upper shutoff threshold“
1030	4766	0	„Temperature downstream DOC, temperature above upper warning threshold“
1034	4769	3	„Sensor error exhaust gas temperature downstream (DOC); signal range check high“
1035	4769	4	„Sensor error exhaust gas temperature downstream (DOC); signal range check low“
1036	4768	2	Temperature upstream DOC, plausibility error
1039	4765	0	„Temperature upstream DOC, temperature above upper shutoff threshold“
1040	4765	0	„Temperature upstream DOC, temperature above upper warning threshold“
1044	4768	3	„Electrical error exhaust gas temperature upstream (DOC); signal range check high“
1045	4768	4	„Electrical error exhaust gas temperature upstream (DOC); signal range check low“
1047	3248	4	„Sensor error particle filter downstream temperature; signal range check low“
1067	1180	3	„Sensor error exhaust gas temperature upstream turbine; signal range check high“
1069	4360	0	„Exhaust temperature upstream SCR-Cat, temperature above upper physical threshold“
1070	4360	1	„Sensed exhaust temperature before SCR-Cat is < physical low limit“
1071	4361	2	„Signal error for CAN message Detailinformationen fehlen! Signal error for CAN message No detail informationen!“
1072	4361	3	„Sensor error DEF catalyst exhaust gas temperature upstream; signal range check high“
1073	4361	4	„Sensor error DEF catalyst exhaust gas temperature upstream; signal range check low“
1074	1761	14	DEF tank level; warning threshold exceeded
1075	3361	6	DEF dosing valve; power at the end of injection too high
1077	3361	3	DEF dosing valve; short circuit to battery on low side
1078	3361	3	„DEF dosing valve; short circuit to battery or open load on high side“
1079	3361	4	„Urea dosing valve; short circuit to ground or open load on low side“
1080	3361	4	DEF dosing valve; short circuit on high side

Tous les textes sont reproduits uniquement en version d'origine ou comme une traduction de l'original en anglais.

Error codes	SPN	FMI	Error description
1799	1188	0	Turbocharger wastegate, temperature critical high.
1827	524141	7	DEF dosing valve, dosing valve blocked
1857	523612	12	Engine starter, plausibility error of starter release condition
1858	524147	7	SCR-System, reverting valve blocked
1859	524175	0	SCR-CAT, Nox emissions above maximum threshold
1860	524074	2	„NOx-Sensor after SCR-Cat: Nox-Sensor dew point problem or plausibility problem“
1861	524076	2	„NOx-Sensor before SCR-Cat: Nox-Sensor dew point problem or plausibility problem“
1863	524177	7	SCR System, DEF suction line blocked
1864	524178	7	SCR System, DEF pressure out of range
1865	4360	2	Exhaust temperature sensor upstream SCR, plausibility error
1866	4334	2	DEF supply module pressure, plausibility error
1867	524067	2	Supply module heater temperature, plausibility error
1868	524067	2	Supply module temperature, plausibility error
1869	1761	2	DEF tank level, plausibility error
1870	3031	2	Urea tank temperature outside of plausible thresholds
1874	524152	2	Urea Quality Sensor; Timeout CAN message
1875	524153	2	„Urea tank level & urea tank temperature via CAN bus, timeout of CAN message“
1880	1761	14	DEF tank, DEF level below third warning threshold
1881	4768	2	„exhaust gas temperature sensors up- and downstream DOC are physically swapped“
1882	524025	14	„The standstill-regeneration mode time exceeds the long-limit. Vehicle was too long or too often in standstill mode. Make oil change and reset counter.“
1883	524025	14	„The standstill-regeneration mode time exceeds the short-limit. Vehicle was too long or too often within a short time in standstill mode. Make oil change and reset counter.“
1884	524184	9	
1889	524189	9	Master / Slave Can disturbed.
1891	524190	14	1 Inducement level 1 activ
1892	524191	14	2 Inducement level 2 activ
1893	524193	8	„The standstill-regeneration mode time exceeds the long limit threshold. Vehicle was too long or too often in standstill mode. Change oil and reset counter.“
1894	524194	8	„The standstill-regeneration mode time exceeds the short-limit. Vehicle was too long or too often within a short time in standstill mode. Change oil and reset counter.“
1895	3519	12	DEF tank temperature, temperature too high
1896	3520	3	DEF quality sensor, short circuit to battery or open load
1897	3520	4	DEF quality sensor, short circuit to ground
1898	3519	3	„DEF quality sensor, internal temperature sensor short circuit to battery or open load“
1899	3519	4	„DEF quality sensor, internal temperature sensor short circuit to ground“



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