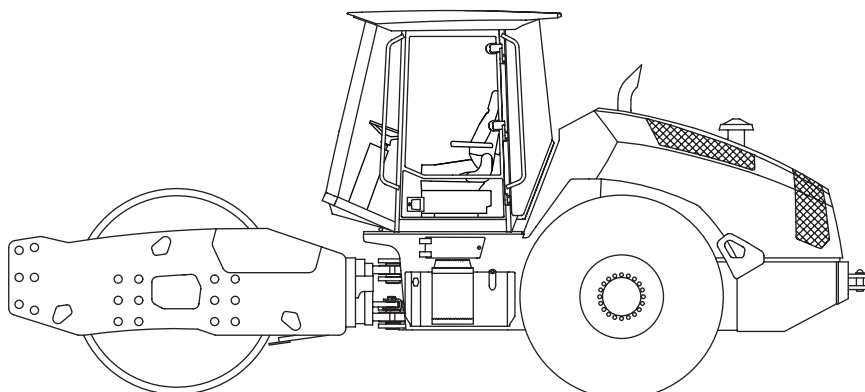


ARS 200

MONOBILLE

DEUTZ TCD6.1 L6

EU Stage IIIA / U.S. EPA Tier 3



MANUEL UTILISATEUR

ÉDITION DE LA PUBLICATION 04/2022 FR
Product Identification Number 3029297 -

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	152
3.6.14 Contrôle du circuit de refroidissement du moteur.....	152
3.6.15 Contrôle du capteur du filtre à air.....	154
3.6.16 Graissage de l'engin.....	156
3.6.17 Contrôle de l'huile dans le vibreur.....	160
3.6.18 Contrôle de l'huile dans les réducteurs du déplacement.....	160
3.6.19 Contrôle des segments aux pieds dameurs.....	162
3.6.20 Contrôle de l'interrupteur du siège.....	162
Toutes les 500 heures d'exploitation, cependant au moins 1x par an	163
3.6.21 Vidange de l'huile du moteur.....	163
3.6.22 Contrôle du liquide de refroidissement du moteur.....	166
3.6.23 Contrôle de la courroie (climatisation).....	167
3.6.24 Remplacement du filtre à carburant.....	168
3.6.25 Remplacement des cartouches du filtre à air.....	170
3.6.26 Contrôle de serrage des boulons des roues.....	173
3.6.27 Nettoyage du filtre de la ventilation de cabine.....	173
3.6.28 Contrôle de l'installation électrique.....	173
Toutes les 1000 heures d'exploitation	174
3.6.29 Contrôle des tuyaux d'aspiration du moteur.....	174
3.6.30 Contrôle de la batterie.....	175
3.6.31 Contrôle de la courroie du moteur.....	177
3.6.32 Contrôle du tendeur de la courroie du moteur.....	178
3.6.33 Vidange de l'huile des réducteurs du déplacement.....	179
3.6.34 Contrôle du système d'amortissement.....	181
3.6.35 Contrôle du moteur.....	183
3.6.36 Diagnostic du moteur et de l'engin.....	183
Toutes les 2000 heures d'exploitation	184
3.6.37 Vidange de l'huile du vibreur.....	184
3.6.38 Nettoyage et vérification du système de climatisation.....	185
3.6.39 Remplacement de l'huile de moteur et du filtre.....	186
3.6.40 Nettoyage du filtre d'aspiration du groupe de soulèvement et rabaissement de la cabine et du capot.....	192
3.6.41 Contrôle du réglage du jeu des valves.....	192
Toutes les 6000 heures d'exploitation	193
3.6.42 Remplacement du liquide de refroidissement du moteur.....	193
Entretien selon les besoins	196
3.6.43 Nettoyage des radiateurs.....	196
3.6.44 Purge du système à carburant.....	197
3.6.45 Nettoyage de l'engin.....	198
3.6.46 Réglage des racleurs.....	198
3.6.47 Contrôle du serrage des raccords vissés.....	199

	ARS 200			
	EU Stage IIIA / U.S. EPA Tier 3			
	D	HX	PD	HXPD
Équipements en option				
Climatisation				
Préparation pour un radio (boîte, 2 amplificateurs, antenne)				
Radio				
Segments hérissés supplémentaires (recommandé avec l'ATC et les pneus tracteur)				
Pneu de tracteur				
Racleurs Vulcollan (uniquement pour une bille lisse)				
ACE Force				
GPS au système ACE				
Télématique				
Éclairage pour équipe de nuit				
Éclairage pour circulation routière				
Gyrophare				
Klaxon de marche arrière				
Extincteur				
Prénettoyeur de l'air				
Modèle aux couleurs spéciales				
Huile hydraulique biodégradable				
Kit de filtres à 500 h				
Kit de filtres à 2000 h				
Certificat d'origine				
Lot de documentation supplémentaire				
Topcon				

2.1.5 Inscriptions de sécurité et repères appliqués sur l'engin

1. Danger d'étreinte



2941bz

Respecter une certaine distance de sécurité par rapport à l'engin, risque d'étreinte dangereuse entre les châssis avant et arrière de l'engin.

2. Danger de brûlure



2586bz

Risque de brûlure. Ne pas toucher les parties chaudes de l'engin tant que vous n'avez pas vérifié qu'elles étaient suffisamment refroidies.

3. Danger de blessure



2409bz

Risque de blessure. Ne pas toucher les parties rotatives de l'engin tant que le moteur est en marche.

4. Danger d'ébouillantage



3227bz

Risque d'ébouillantage. Ne pas ouvrir le couvercle tant que le liquide n'atteint pas une température inférieure à 50 °C (122 °F).

5. Réaliser des réglages tranquillement



2584bz

Avant toute maintenance ou réparation, arrêter le moteur et sortir la clé du démarreur.

6. Lire le mode d'emploi



2702bz

Prendre une connaissance parfaite de la manipulation et la maintenance de l'engin conformément au mode d'emploi !

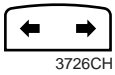
2.4 Liquidation de la machine a la fin de sa durée de vie

Lors de la liquidation de la machine a la fin de sa durée de vie, l'utilisateur est dans l'obligation de veiller aux prescriptions nationales et aux lois sur les déchets et sur la protection de l'environnement. C'est pourquoi nous recommandons de toujours se tourner vers les personnes suivantes:

- les firmes spécialisées s'occupant de ces activités de façon professionnelle et ayant toutes les autorisations nécessaires
- le fabricant de la machine ou a un service accrédité désigné par le fabricant



Le fabricant n'est pas responsable des dommages causés a la santé des utilisateurs ni des dommages causés a l'environnement qui auraient été causés par un non-respect des remarques indiquées ci-dessus.



Commutateur des clignotants (13)

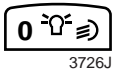
3726CH



Commutateur des phares d'avertissement (14)

3726I

Il permet d'enclencher et d'éteindre des phares d'avertissement - cette fonction est signalée par un clignotement du voyant de l'interrupteur des phares d'avertissement.



Commutateur des feux (de contour, de code) (15)

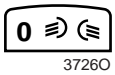
3726J

Il permet d'allumer et éteindre des feux de contour et de code.

À gauche - éteint

Centre - feux de contour

À droite - feux de code



Commutateur des phares avant/arrière (16)

3726O

Il permet d'enclencher et d'éteindre des phares avant/arrière.

À gauche - éteint

Centre - phares avant

À droite - phares arrière



Commutateur des phares complémentaires (17) (équipement en option)

3726L

Il permet d'enclencher et d'éteindre des phares complémentaires.

À gauche - éteint

À droite - feux complémentaires de la cabine

Démarreur (18)

Le démarreur à trois positions « 0-I-II ». Il n'est possible d'introduire et de retirer la clé uniquement en position « 0 ».

En faisant tourner la clé vers la droite, la position « I » est activée en premier lieu et ensuite la position « II ».

La position « II » ne sert qu'à mettre le moteur en marche.



Protéger le démarreur après en avoir retiré la clé et cela en le recouvrant avec un protecteur.



Connecteur CAN 2 (34)

Il permet de connecter une unité informatique externe (portable) pour assurer une communication correcte entre le moteur, ordinateur, afficheur RC et commande du déplacement.



Connecteur CAN 1 (Diagnostic) (35)

Il permet de connecter une unité informatique externe (portable) pour assurer une communication correcte entre la commande du déplacement et l'ordinateur RC. Après avoir connecté ce bus à l'aide du logiciel Bodas, il est possible de télécharger, paramétrer ou diagnostiquer de défauts etc.



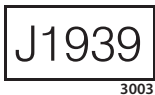
Connecteur ACU (Diagnostic) (36)

Il permet de connecter une unité informatique externe (portable). A l'aide du logiciel ACE Parameter Manager, il est possible de modifier des paramètres de l'ACU ou les télécharger dans l'ordinateur.



Connecteur CAN 3 (ACE) (37)

Il permet de connecter une unité informatique externe (portable) pour assurer une communication correcte entre l'ACU, l'afficheur ACE et l'ordinateur RC.

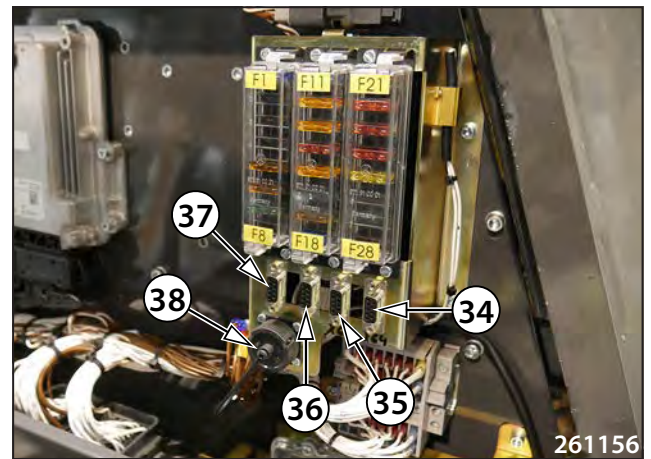


Diagnostic du moteur (38)

Il permet de connecter le module ECM (Electronic control module) - unité de commande du moteur et diagnostic des défauts.

Remarque

ECM traite toutes les données relatives au fonctionnement du moteur et commande son activité. Les informations relatives à l'activité du moteur et à ses défauts sont récupérées par des capteurs et transmises ensuite à l'ECM. L'unité de commande évalue toutes les entrées et renvoie des ordres de commande servant au bon fonctionnement du moteur. Les défauts et données relatives au moteur sont identifiés et enregistrés dans la mémoire de l'ECM. Les données relatives au fonctionnement du moteur et aux défauts sont transmises après avoir connecté l'équipement de service (ordinateur portable) dans une prise.





Voyant de la vibration manuelle

Il informe que la fonction de vibration manuelle est activée.



Indicateur du carburant

L'indicateur affiche le niveau du carburant dans le réservoir.



Voyant du filtre à carburant

Un voyant allumé indique qu'il y a de l'eau dans le filtre à carburant.



Compteur des heures de travail



Si ce voyant est allumé, nettoyer le filtre à carburant !



Indicateur de la vibration

L'indicateur affiche l'amplitude sélectionnée et la valeur de la fréquence.



Voyants des clignotants



Passage à un autre écran

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

En maintenant le bouton enfoncé durant 5 secondes, vous activez l'affichage permanent de l'écran actuel.



Indicateur du niveau de DEF (AdBlue)

Cette fonction n'est pas activée.



Indicateur du niveau de suies

Il affiche le pourcentage d'encrassement du catalyseur SCR dû aux suies, en %.

2.7.1 Mise en marche du moteur

- Avant de mettre le moteur en marche, il faut contrôler chaque jour la quantité de l'huile dans le moteur et dans le réservoir hydraulique, la quantité de liquide de refroidissement dans le circuit de refroidissement et la quantité de carburant dans le réservoir à carburant. Vérifier qu'aucune pièce de l'engin n'est desserrée, usée ou manquante.



Ne mettre le moteur en marche qu'à partir du poste de travail du conducteur ! Signaler le démarrage du moteur par un klaxon et contrôler que vous ne mettez personne en danger en procédant à cette opération !

L'opérateur doit effectuer chaque jour le teste des freins conformément au chapitre 3.6.12.

Procédure de démarrage :

- Connecter le sectionneur de la batterie.
- S'asseoir sur le siège.
- Placer la commande du déplacement (3) en position du frein (P).
- Vérifier que le frein d'urgence (11) n'a pas été activé.
- Mettre la clé dans le démarreur (18) en position « 0 » et placer la en position « I ».
- Si la fonction du dispositif d'immobilisation a été activée, un message de saisir le code de déblocage s'affiche sur l'afficheur (2).
- Saisir le code de déblocage et confirmer en maintenant le bouton OK appuyé jusqu'à ce que l'écran d'exploitation s'affiche.
- Un voyant du frein, de la recharge et de la mise en chauffe s'affiche sur l'afficheur.
- Attendre jusqu'à ce que le voyant de la mise en chauffe s'éteigne.
- Prévenir à l'aide d'un klaxon d'avertissement (12) que l'engin ait été démarré.
- Faire démarrer le moteur en plaçant la clé en position « II ».
- Une fois l'engin démarré, le voyant de la recharge doit s'éteindre.
- Une fois que l'engin se met en mouvement, le voyant du frein s'éteint.

Remarque

Si le démarrage a échoué, revenir la clé en position « I ». Si le moteur ne démarre pas après un 3ème essai, vérifier le système du carburant.



Ne jamais démarrer durant plus de 30 secondes. Toujours attendre 2 minutes avant d'effectuer un nouveau démarrage.

Après le démarrage, laisser tourner le moteur à un ralenti durant de 3÷5 minutes.

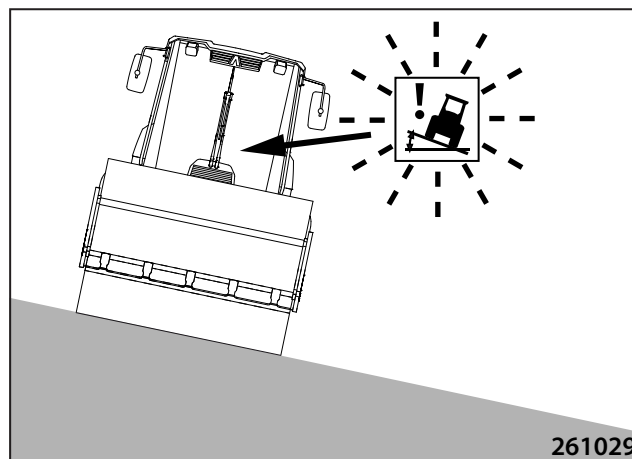
Ne pas laisser le moteur tourner au ralenti plus de 10 minutes – laisser le moteur au ralenti trop longtemps peut avoir pour conséquence un encrassement des injecteurs, l'encrassement des bagues de piston et le blocage des soupapes !

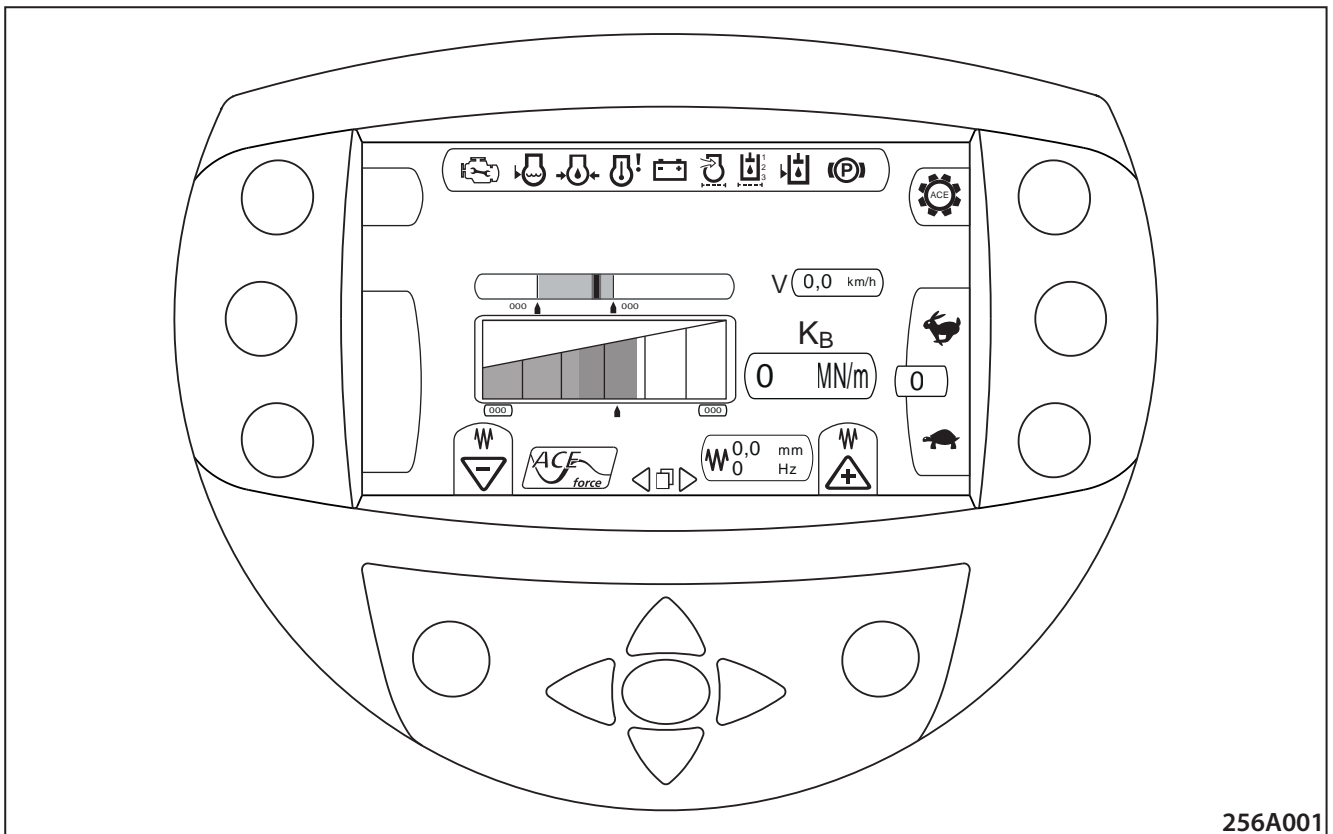
Si la température du liquide de refroidissement n'atteint pas au moins de 40 °C (104 °F), ne faire pas charger le moteur à « plein gaz » !



Pour des engins dotés par ROPS 2D, pendant un déplacement transversal à la pente supérieure à 12 %, un voyant s'allume et un signal sonore est émis. Si l'inclinaison de l'engin est supérieure à 15 %, la vibration s'arrête.

Il est impossible de mettre la vibration en marche avant que l'inclinaison de l'engin soit réduite.





256A001

2.7.9.2 Écran d'exploitation

L'écran d'exploitation du système ACE Force se trouve sur la quatrième page de l'écran de l'engin. La fonction du système ACE Force est commandée automatiquement, il ne faut faire aucun pré-réglage. Le système est activé lors de la mise en marche de la vibration et il est désactivé si la vibration est coupée. Le système affiche des valeurs et informations suivantes.

Paramètre	Valeur
kB	MN/m
Amplitude	mm (in)
Fréquence de la vibration	Hz (VPM)
Vitesse	km/h (mph)



Voyant de la surchauffe du moteur



Voyant de la recharge de la batterie



Voyant de l'encrassement du filtre à air



Voyant d'un défaut du moteur



Voyant de l'encrassement du filtre de l'huile hydraulique



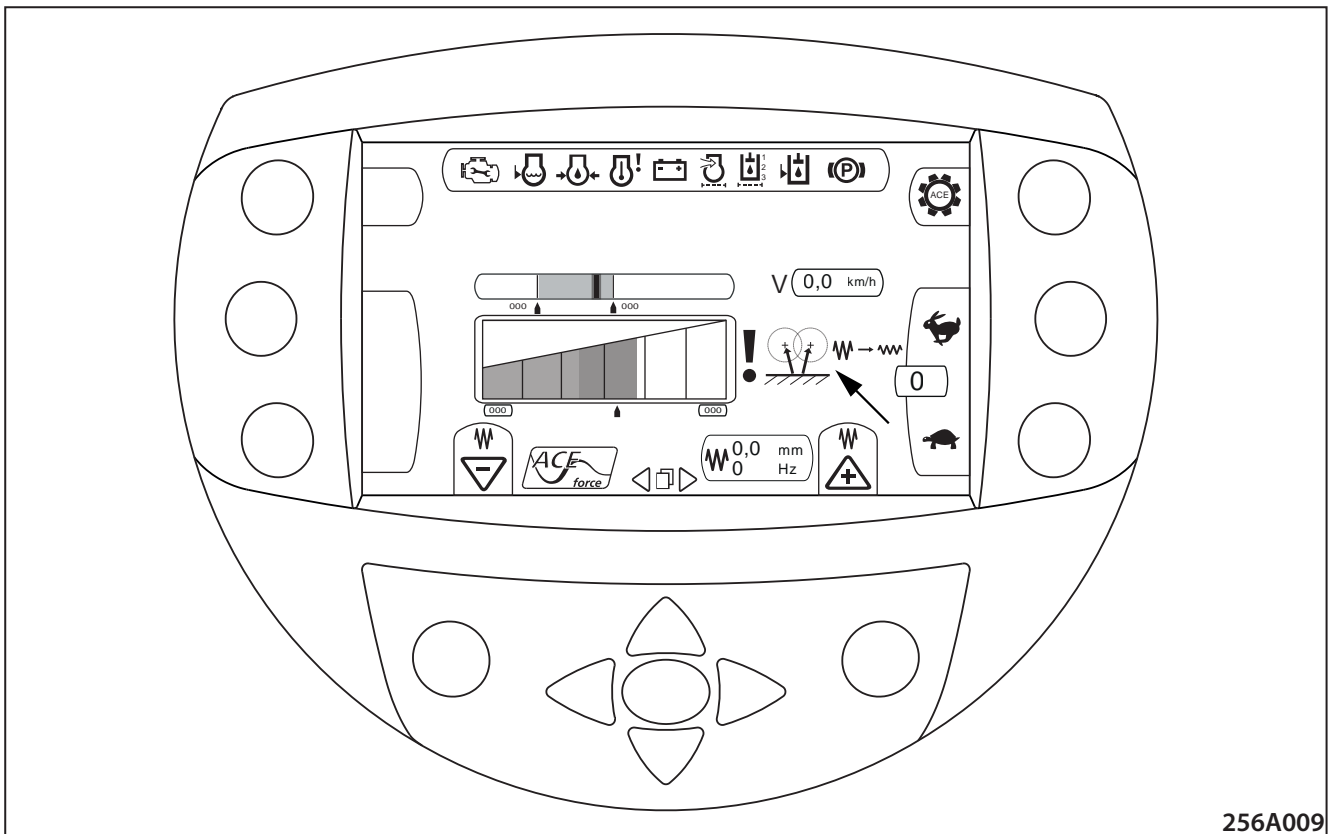
Voyant du niveau du liquide de refroidissement



Voyant du niveau d'huile hydraulique



Voyant du graissage du moteur



256A009

2.7.9.13 Déport double (chaotique)

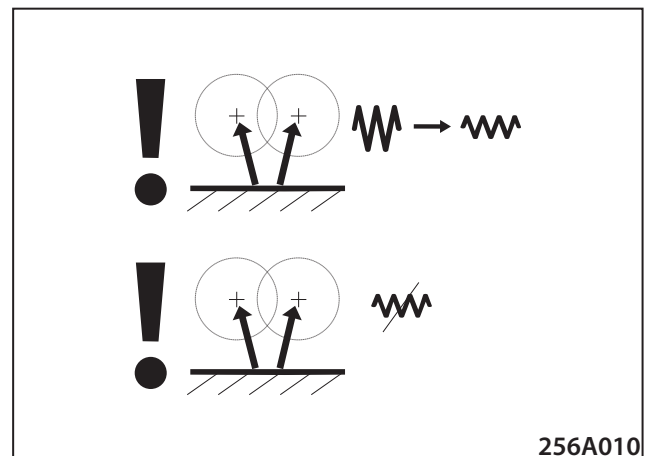
Un déport double de la bille pourra être observé lorsque la valeur de la rigidité de la matière dépasse l'énergie de compactage applicable de l'élément compacteur, à savoir de la bille.

En cas de double déport, la bille se déporte de plus d'une amplitude complète de la bille (deux tours du vibreur de la bille).

Un double déport de la bille est un état potentiellement dangereux où l'engin et le matériau compacté risquent d'être endommagés. Si un tel état se produit, la vibration doit être commutée à une petite amplitude (si une grande amplitude est utilisée), éventuellement, il faut arrêter des vibrations (si une petite amplitude est réglée). L'apparition de ce phénomène peut être impactée également par le changement de la fréquence.

Le déport double indique l'obtention du niveau maximum du compactage de l'engin.

L'afficheur ACE FORCE indique cet état par un icône.



256A010

Remarque :

Si le niveau du compactage n'est pas suffisant (en comparaison avec les essais en laboratoire), il faut utiliser un engin d'une catégorie supérieure pour atteindre un niveau supérieur du compactage, éventuellement faire vérifier la compactabilité du matériau par un laboratoire accrédité.

CLICK HERE TO **DOWNLOAD** THE COMPLETE MANUAL

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



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

CLICK HERE TO **DOWNLOAD** THE COMPLETE MANUAL

2.9.2 Remorquage de l'engin

- Pour un remorquage, l'engin est doté de deux maillons situés sur le châssis de la balle et sur la suspension arrière. Il est possible de remorquer un engin coincé à une courte distance et ce, si le moteur tourne et que l'actionnement et la direction sont en état de fonctionnement.



L'engin doit être amarré aux deux maillons.

Lors de la traction, n'utiliser que des câbles ou des barres ayant une capacité suffisante, équivalente à 1,5 fois du poids de l'engin tractée. Il est interdit d'utiliser des chaînes !

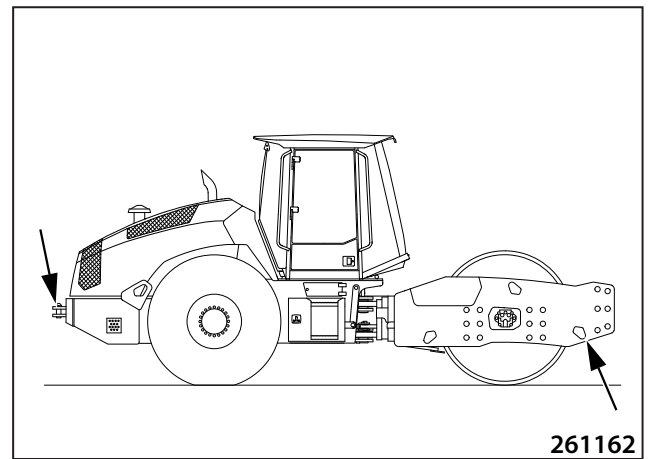
Il est impératif de respecter un écart minimum par rapport à l'angle de traction ! L'écart maximum autorisé est de 30°.

Il est nécessaire de respecter un mouvement fluide lors de la traction. Ne pas dépasser une vitesse de traction de plus de 2 km/h (1,2 mph).

Remorquer l'engin pour une distance la plus courte possible, à savoir s'il faut le dégager en cas de son enfoncement ou évacuer en cas de panne. Ne pas remorquer pour une distance supérieure à 300 m (0.19 milles).

La taille du tracteur devrait répondre à celle de l'engin en panne. Sa force de traction (puissance), poids et son effet de freinage doivent être suffisants.

Lors d'une traction en côte, vers le bas, à l'aide de câbles, il est nécessaire de raccorder un autre engin tracteur à la partie arrière de l'engin endommagée. Il est ainsi possible d'empêcher tout mouvement incontrôlé de l'engin endommagé.



- Si le moteur est en panne ou s'il y a une panne du système hydraulique, le circuit hydraulique se doit court-circuiter et les freins de l'engin doivent être débloqués.
- Il est ensuite possible de remorquer l'engin.



Aucune personne ne peut se trouver en engin tracté !

Après avoir court-circuité le circuit hydraulique et débloqué des freins de l'engin, tous les freins sont mise hors service.

Avant de débloquer les freins de l'engin, bloquer ce dernier par des coins en bois pour l'empêcher de se mettre en mouvement !

Ne pas toucher les parties chaudes de l'engin, risque de brûlure !

3.1 Sécurité et autres mesures lors de l'entretien de la machine

3.1.1 Sécurité lors de l'entretien de la machine

Effectuer le graissage, l'entretien et les réglages:

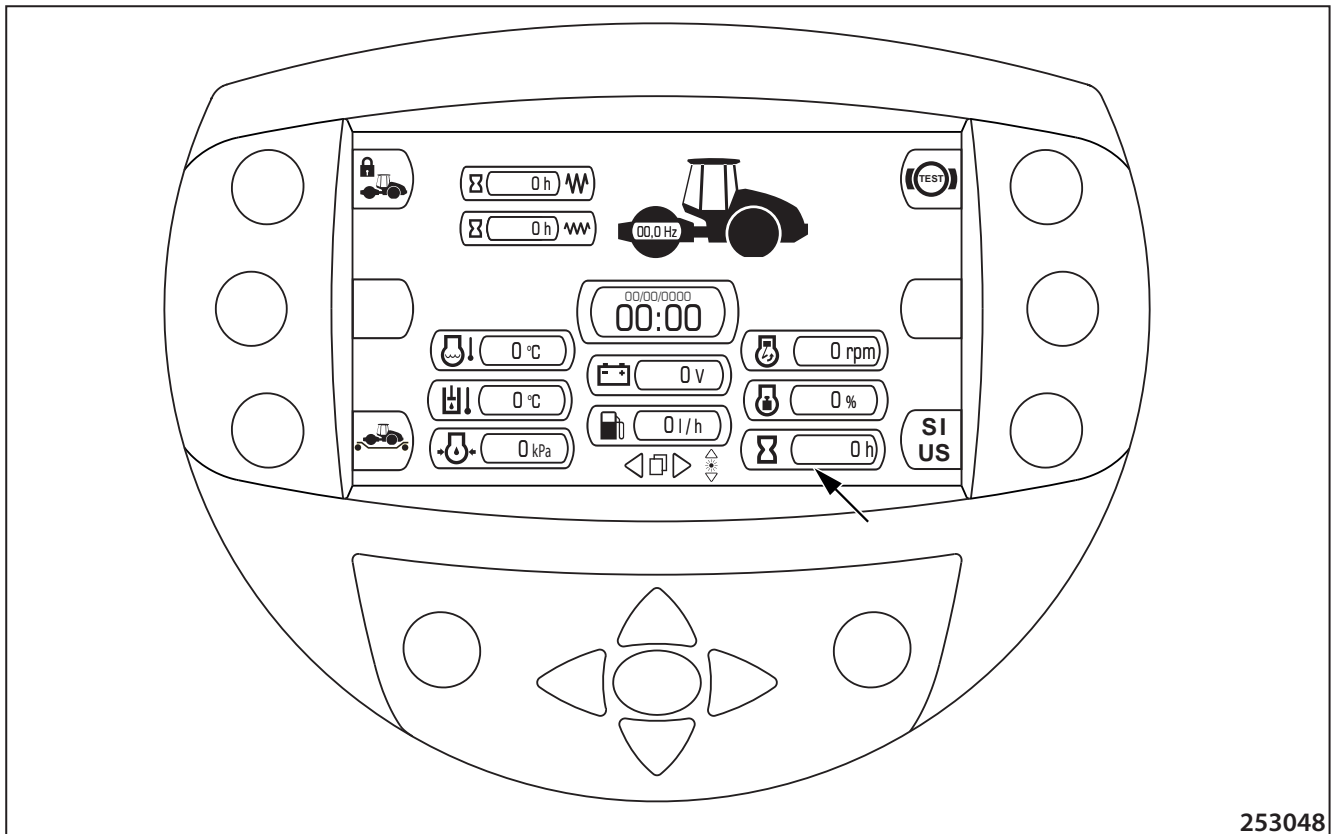
- De façon professionnelle et par un personnel formé.
- En fonction des directives de sécurité indiquées dans le mode d'emploi du rouleau vibrant.
- Dans les délais indiqués dans le tableau de graissage, en fonction des heures de travail.
- Sur une machine située sur une plate-forme plane et solide, verrouillée contre un mouvement spontané (par cales) et cela chaque fois avec le moteur arrêté, la clé de démarrage sortie de la boîte et l'installation électrique déconnectée.
- après avoir fixé l'étiquette **Réparation de la machine** sur le volant (cette étiquette fait partie des accessoires de la machine)
- Sur des pièces machines ayant refroidi.
- Après avoir nettoyé la machine, les points de graissage et les endroits d'entretien, de réparation.
- A l'aide d'outils convenables et en bon état.
- En remplaçant les pièces par de nouvelles pièces d'origine, en fonction du catalogue des pièces de rechange.
- Sous un éclairage suffisant lorsqu'ils sont réalisés à faible visibilité ou de nuit.
- En cas de nécessité d'enlèvement des caches et des éléments de sécurité, ne pas oublier de les remettre en place à la fin de votre travail.
- Reserrer les raccords vissés - couples et contrôle de l'étanchéité des joints.
- Après un réchauffement des remplissages - attention aux brûlures - utiliser un des remplissages prescrits.



Après avoir réalisé les réglages ou l'entretien, contrôler le fonctionnement de toutes les installations de sécurité!

3.1.2 Mesures anti-incendie lors du remplacement des liquides de fonctionnement

- Du point de vue du danger d'incendie, sur la machine sont utilisés des produits inflammables divisés dans les classes de danger suivantes:
 - Classe de sécurité II - diesel
 - Classe de sécurité IV - huiles minérales, graisses
- L'endroit où est réalisée la vidange de l'huile doit être placé à un endroit sans danger d'explosion ou d'incendie.
- L'endroit doit être indiqué par des tableaux et des indications montrant l'interdiction de fumer et la manipulation d'une flamme vive.
- La surface de manipulation doit être dimensionnée de telle manière qu'elle puisse contenir une quantité de produit inflammable correspondant au contenu du plus grand réservoir, de l'emballage de transport.
- Elle doit être équipée d'extincteurs portables.
- Pour la manipulation des huiles, des diesel, utiliser des récipients tels que des fûts métalliques, des jerrycan, des arrosoirs en tôle.
- Les récipients de transport doivent être dûment fermés durant leur stockage.
- Les récipients doivent porter une étiquette ineffaçable indiquant le contenu et la classe d'inflammabilité du contenu.



253048

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.

Dans ce manuel, seules les informations de base sur le moteur sont indiquées. D'autres informations le concernant sont à retrouver dans la notice d'exploitation et de maintenance du moteur qui fait la partie de la documentation livrée avec l'engin.



Veiller à respecter également les consignes mentionnées dans la notice d'exploitation et de 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 3.6.47, si une autre valeur n'est pas indiquée pour l'opération afférente.



Avant d'effectuer la maintenance, placer la balle sur une surface plane et dure, la bloquer contre une mise en mouvement involontaire (coins) et ce, toujours lorsque le moteur est à l'arrêt, lorsque vous avez retiré la clé du démarreur et que vous avez débranché l'installation électrique (sauf si une autre procédure n'est exigée) !

Après les 100 premières heures d'exploitation, ou après une réparation générale, veiller à procéder aux opérations selon le chapitre :

- 3.6.26 Contrôle de serrage des boulons des roues
- 3.6.33 Vidange de l'huile des réducteurs du déplacement

Après les 500 premières heures d'exploitation, ou après une réparation générale, veiller à procéder aux opérations selon le chapitre :

- 3.6.37 Vidange de l'huile du vibreur

3.6.10 Contrôle de l'étanchéité du moteur

- Contrôler visuellement le moteur et l'espace de moteur pour vérifier qu'il n'y a pas de fuites d'huile.
- Éliminer les défauts constatés.

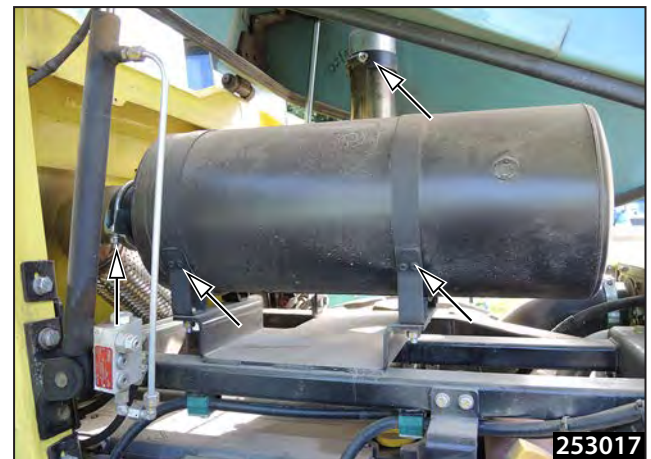


3.6.11 Contrôle de l'étanchéité du système d'échappement

- Contrôler les colliers de serrage et les tuyaux du système d'échappement.
- Éliminer les défauts constatés.

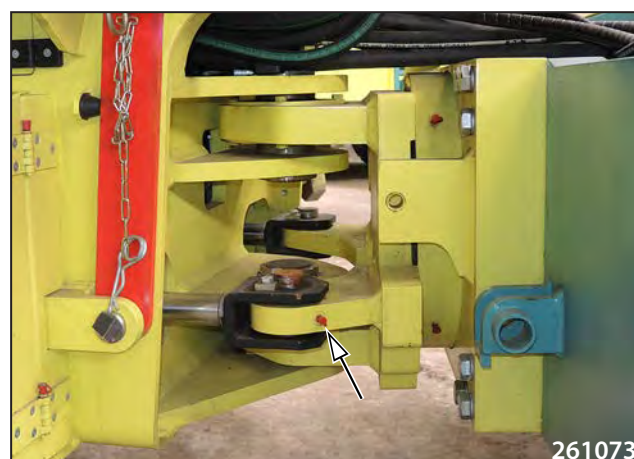


Si les tuyaux d'échappement à l'article souple situé entre le moteur et le catalyseur démontrent une non-étanchéité ou dégradation, avant de lever ce défaut, l'engin doit être mis hors service.



Hydromoteurs rectilignes de la direction

Goujons avant 2x

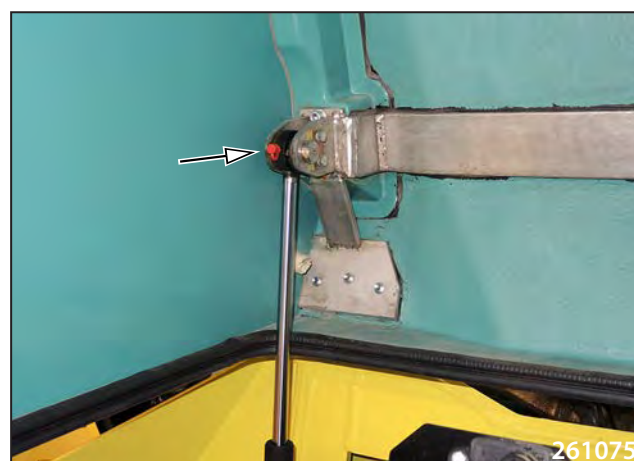


Goujons arrière 2x



Hydromoteurs rectilignes du soulèvement du capot

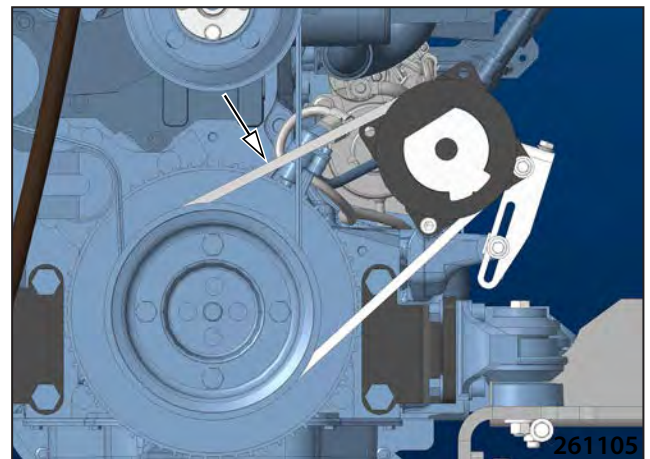
goujons supérieurs 2x



3.6.23 Contrôle de la courroie (climatisation)

Contrôle de la tension de la courroie de la climatisation :

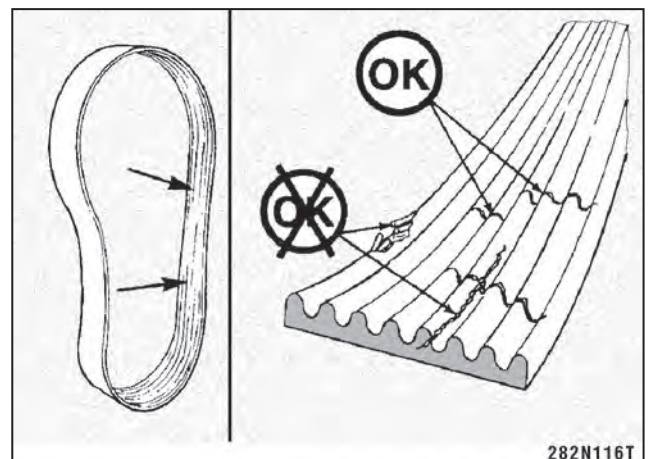
- Appuyer avec votre pouce à l'endroit où la longueur de la courroie entre les poulies est la plus importante. Appliquer une force de 110 N (25 lb).
- La flexion maximale est de 10 mm (0.39 in).



261105

Contrôle de l'usure de la courroie de la climatisation :

- Effectuer un contrôle visuel de la courroie.
- Si des fissures longitudinales apparaissent sur la courroie ou si les bords de la courroie sont usés ou déchirés, il est nécessaire de la remplacer.



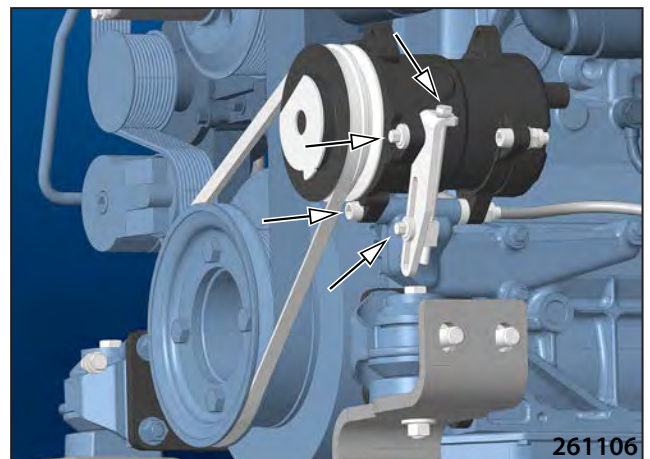
282N116T

Tension de la courroie de la climatisation :

- Desserrer les vis et déplacer le compresseur.
- Serrer les vis.

Remplacement de la courroie de la climatisation :

- Desserrer les vis et déplacer le compresseur.
- Retirer la courroie.
- Introduire une nouvelle courroie.
- Serrer les vis.
- Vérifier la tension correcte de la courroie.

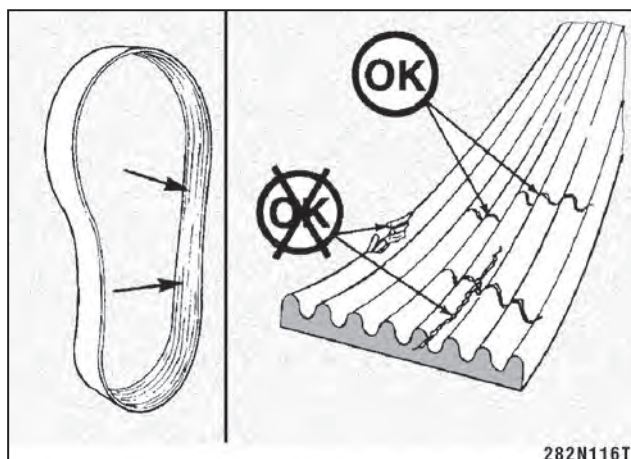


261106

3.6.31 Contrôle de la courroie du moteur

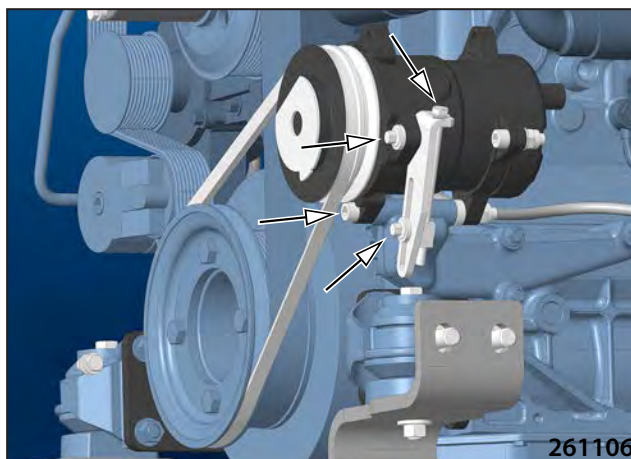
Contrôle de l'usure de la courroie du moteur:

- Effectuer un contrôle visuel de la courroie.
- Des fissures perpendiculaires à la courroie ne présentent pas un défaut. Si des fissures longitudinales apparaissent sur la courroie ou si les bords de la courroie sont usés ou déchirés, il est nécessaire de la remplacer.



Remplacement de la courroie du moteur :

- Desserrer les vis et déplacer le compresseur.
- Retirer la courroie de la climatisation.
- Déplacer le galet tendeur à l'aide du levier muni de quatre pans.
- Remplacer la courroie du moteur.
- Introduire une nouvelle courroie.

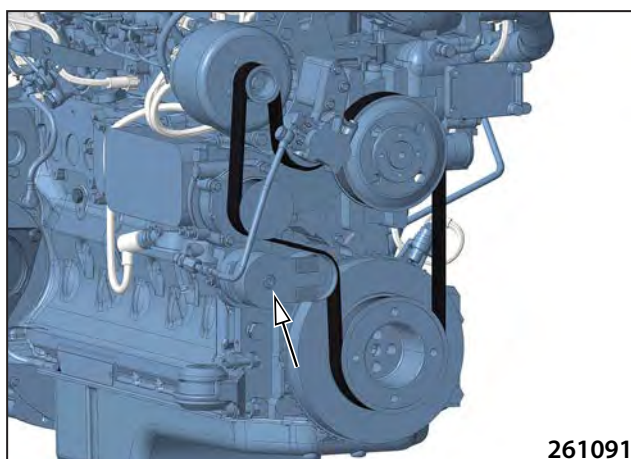


Courroie

Numéro de commande : 1320522



Ne remplacer et tendre la courroie que lorsque le moteur est à l'arrêt !



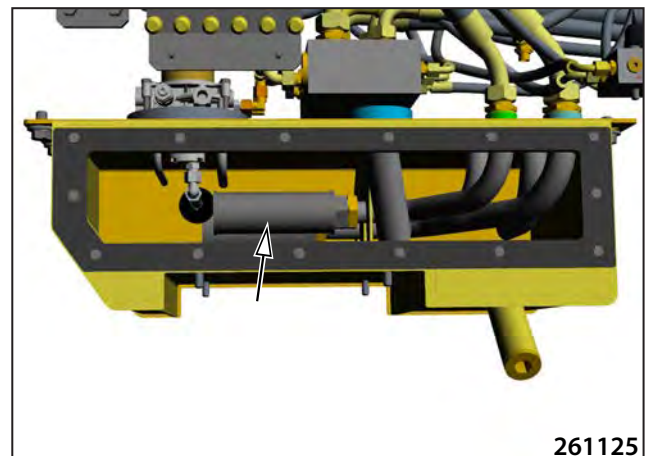
- Démontez le couvercle.



- Démontez les crépines.
- Nettoyez les crépines.
- Remettez les crépines en place.
- Contrôlez l'intérieur du réservoir.
- Si des impuretés se trouvent sur le fond, nettoyez le réservoir et le rincez avec de l'huile neuve.
- Remettez le couvercle en place.
- Utilisez un nouveau ruban d'étanchéité.

Ruban étanche

N° de commande : 4-26380



- Remontez le connecteur de la jauge de niveau.

- Démontez le filtre de purge. Montez un nouveau filtre de purge.

Filtre de purge

N° de commande : 1280287



3.6.44 Purge du système à carburant

- La purge du système à carburant doit être effectuée avant la première mise en service du moteur :
 - en cas de remplacement du filtre fin
 - en cas de remplacement de la pompe à carburant
 - en cas d'arrêt à longue durée
 - lorsque vous avez épuisé tout le carburant du réservoir.

- Desserrer la vis de purge située sur le filtre de carburant.
- Compléter le carburant à l'aide d'une pompe manuelle jusqu'à ce que le carburant pur commence à s'écouler du filtre.
- Serrer la vis de purge située sur le filtre de carburant.

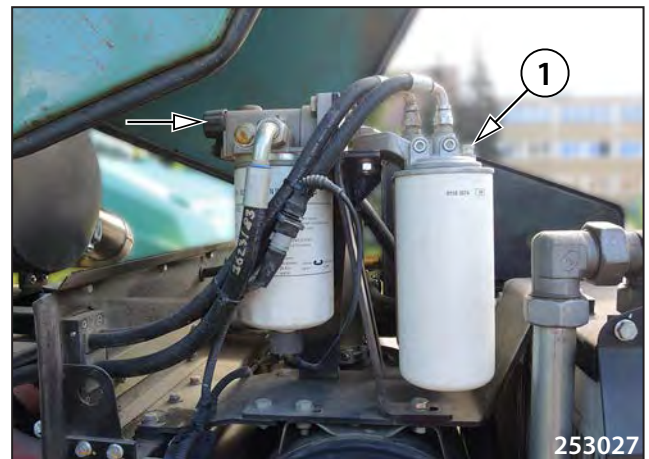


Ne pas fumer durant le travail!

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



Récupérer le carburant fuyant !



Error number BODAS/HEX	Error number SPN/DEC/Display	Name	Description	Saved	Only the active are displayed
8645	34373	Rough tacho output	Error at the tachograph output, coarse vibration	Yes	No
8646	34374	Blade up valve output	Error at the blade lifting output.	Yes	No
8647	34375	Blade down valve output	Error at the blade lowering output.	Yes	No
8648	34376	Blade floating valve output	Error at the blade floating position output.	Yes	No

3.7.5 Erreurs ACE

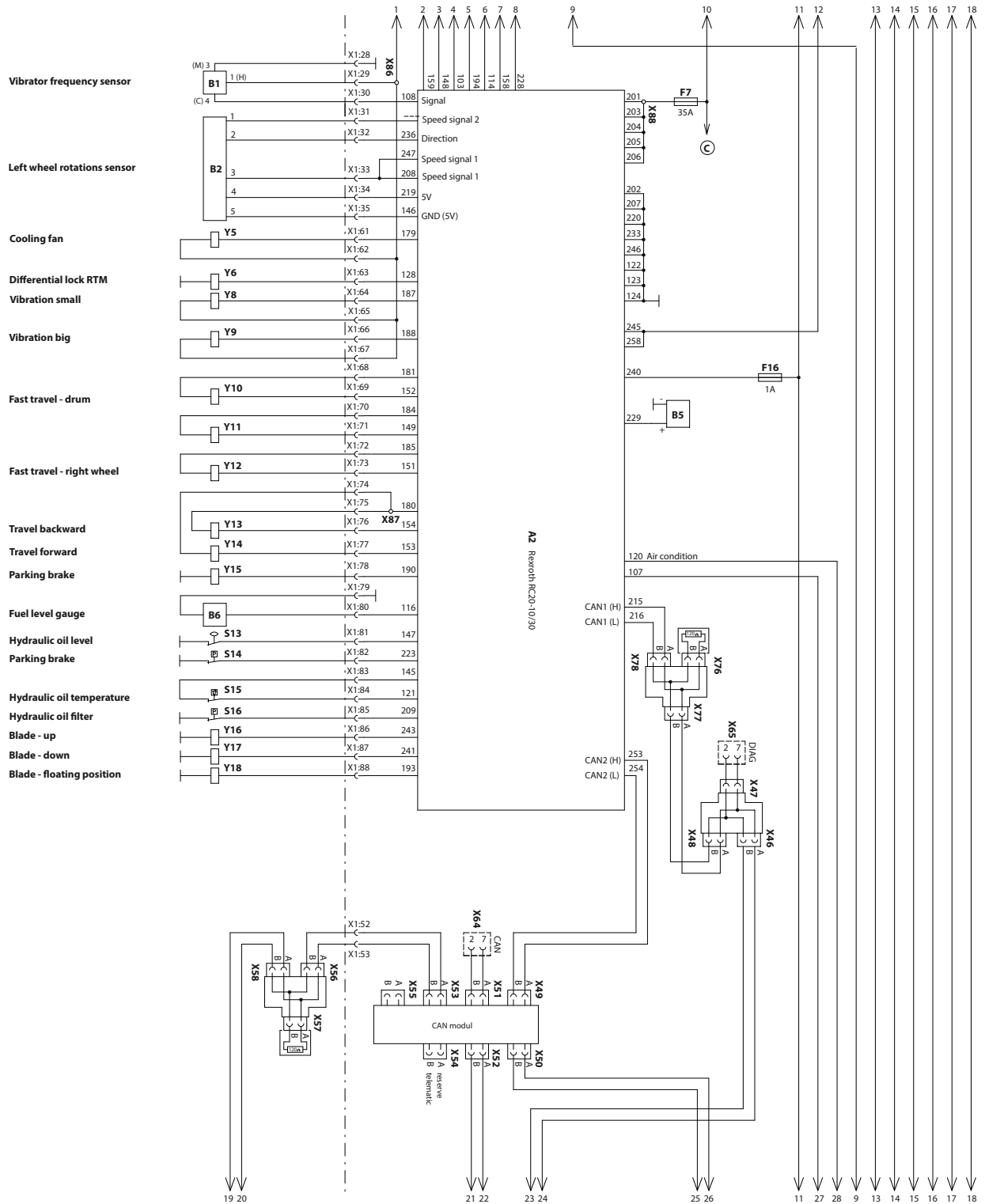
Error number BODAS/HEX	Error number SPN/DEC/Display	Name	Description	Saved	Only the active are displayed
8700	34560	ACE system fault	General ACE error. CM, parameters...	Yes	No
8701	34561	ACE compaction module	Error of communication with CM	Yes	No
8702	34562	ACE parameters	Incorrect ACE parameters	Yes	No

Error codes	SPN	FMI	Error description
752	107	0	Air filter differential pressure; air filter clogged.
753	523919	2	DPF burner air pump pressure sensor, plausibility error
755	523919	0	„DPF burner air pump pressure sensor, pressure above upper shutoff threshold“
758	523919	1	„DPF burner air pump pressure sensor, pressure below lower shutoff threshold“
761	523919	3	„DPF burner air pump pressure sensor, short circuit to battery or open load“
762	523919	4	DPF burner air pump pressure sensor, short circuit to ground
763	523920	2	Exhaustgaspressure upstream burner, plausibility error
765	523920	0	„Exhaustgaspressure upstream burner, pressure above upper shutoff threshold“
770	523920	3	„Exhaustgaspressure upstream burner, short circuit to battery or open load“
771	523920	4	Exhaustgaspressure upstream burner, short circuit to ground
772	102	2	Pressure downstream charge air cooler, plausibility error
774	102	1	„Pressure downstream charge air cooler, pressure below lower physical threshold“
776	102	3	„Pressure downstream charge air cooler, short circuit to battery or open load“
777	102	4	„Pressure downstream charge air cooler, short circuit to ground“
780	523699	3	„Boost pressure control; negative governor deviation below limit“
781	523699	4	„learning valu too high No detail informationen!“
785	523889	3	„over teperature of device driver of pressure control valve No detail informationen!“
791	411	0	„signal range check low error of pressure control valve AD-channel delta pressure across venturi in EGR line above physical high limit“
793	411	0	„Plausibility Check fault for deviation of desired and actual EGR-mass flow, where the latter is calculated out of EGR Delta Pressure Sensor“
795	411	3	„Sensor error differential pressure Venturiunit (EGR), signal range check low.“
796	411	4	„Sensor error differential pressure Venturiunit (EGR), signal range check high.“
805	524025	14	„Particulate filter regeneration. Regeneration after time X is not successful (The error occurs when the regeneration times (3x) over the max. has been aborted allowed recovery time).“
806	524058	2	Particulate filter; regeneration not succesful
807	3253	2	Differential pressure DPF, plausibility error
809	3251	0	Differential pressure DPF maximum value is exceeded
810	3251	0	„Differential pressure sensor across DPF exceeds warning high limit“
812	3251	1	„Differential pressure DPF, pressure below lower shutoff threshold.“
813	3251	1	„Differential pressure DPF, pressure below lower warning threshold.“
814	3253	3	„Electrical error differential pressure B58 (DPF). (signal range check high)“
815	3253	4	„Electrical error differential pressure (DPF). signal range check low.“
825	523009	9	„The pressure relief valve (PRV) has reached the number of allowed activations.“
826	523470	2	„Pressure relief valve is forced to open, perform pressure increase.“
827	523470	2	„Pressure Relief Valve (PRV) forced to open. Performed by pressure increase.“
828	523470	12	„Pressure Relief Valve (PRV) forced to open. Shutoff conditions.“

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
1490	4376	5	SCR reverting valve; open load
1491	4376	12	SCR reverting valve; over temperature
1493	4376	4	SCR reverting valve; short circuit to ground
1505	524057	2	Fuel low pressure pump; error pressure build up
1523	2659	2	Exhaust Gas Recirculation AGS Sensor; signal not plausible
1524	2659	0	„Exhaust Gas Recirculation AGS Sensor; Sensed exhaust mass value above maximum physical value“
1525	2659	1	„Exhaust Gas Recirculation AGS Sensor; Sensed exhaust mass value below minimum physical value“
1526	2659	12	„Exhaust Gas Recirculation AGS Sensor; plausibility error, AGS sensor has not passed the burn off process“
1527	2659	2	„Exhaust Gas Recirculation AGS Sensor; Temperature of EGR mass not plausible“
1529	524070	2	„(Upstream NOx-Sensor) Diagnostic Fault Check for invalid upstream NOx value (Sensor self diagnostic DFC set by Deutz-SW) NOx-Sensor before SCR-Cat: Invalid upstream NOx value“
1530	524071	2	„(Downstream NOx-Sensor) Diagnostic Fault Check for invalid downstream lambda value (Sensor self diagnostic DFC set by Deutz-SW)“
1531	524072	2	„(Upstream NOx-Sensor) Diagnostic Fault Check for invalid upstream lambda value (Sensor self diagnostic DFC set by Deutz-SW)“
1532	524073	2	„(Downstream NOx-Sensor) Diagnostic Fault Check for invalid downstream NOx value (Sensor self diagnostic DFC set by Deutz-SW)“
1533	524074	9	„NOx sensor downstream SCR-CAT, sensor internally open load“
1534	524075	11	„NOx sensor downstream SCR-CAT, sensor internally short circuit“
1535	524076	9	NOx sensor upstream SCR-CAT, sensor internally open line
1536	524077	11	„NOx sensor upstream SCR-CAT, sensor internally short circuit“
1537	524078	9	„NOx sensor downstream SCR-CAT, lambda value above upper physical threshold“
1538	524079	9	„NOx sensor downstream SCR-CAT, lambda value below lower physical threshold“
1539	524080	9	„NOx sensor upstream SCR-CAT, lambda value above upper physical threshold“
1540	524081	9	„NOx sensor upstream SCR-CAT, lambda value below lower physical threshold“
1541	524082	9	„(Downstream NOx-Sensor) Diagnostic Fault Check for downstream NOx value over maximum limit (DFC set by Deutz-SW)“
1542	524083	9	„NOx-Sensor downstream SCR-CAT, NOx value below minimum value.“
1543	524084	9	„NOx-Sensor upstream SCR-CAT, NOx value above maximum value.“
1544	524085	9	„NOx sensor upstream SCR-CAT, NOx value below lower physical threshold“
1545	524149	2	„Plausibility error between pressure downstream turbine (PTrbnDs) and ambient air pressure (EnvP)“
1555	524063	5	„Relay Urea backflow line heater: broken wiring detected (open load) in-line engine: SCR-backflow line (K29) V-engine: Master: SCR-suction / backflow line (K32.1) Slave: SCR-suction / backflow line (K32.2)“
1556	524063	5	SCR main relay not connected
1557	524063	5	SCR heater pressureline; open load
1558	524063	3	SCR heater mainrelay; short circuit to battery

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



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