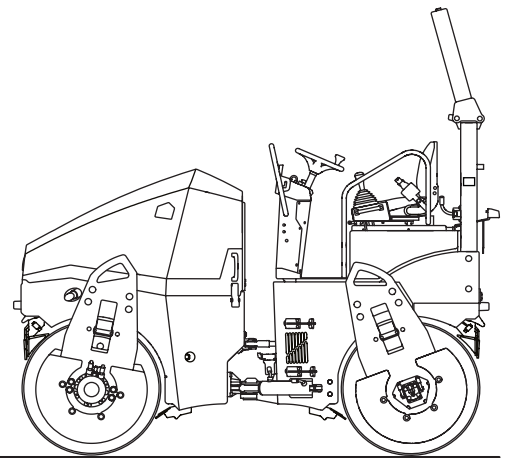


ARX 36-2 ARX 40-2 ARX 45-2

DOUBLE BILLES CHÂSSIS FIXE
KUBOTA V2403-M-E3B
EU Stage IIIA / U.S. EPA Tier 4i



MANUEL UTILISATEUR

ÉDITION DE LA PUBLICATION 07/2022 FR

ARX 36-2 KU St IIIA / T4i Product Identification Number 3000000

ARX 40-2 KU St IIIA / T4i Product Identification Number 3038822

ARX 45-2 KU St IIIA / T4i Product Identification Number 3042948

AMMANN

CLICK HERE TO **DOWNLOAD** THE COMPLETE MANUAL

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



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

CLICK HERE TO **DOWNLOAD** THE COMPLETE MANUAL

2.4	Élimination de l'engin à la fin de sa durée de vie	39
2.5	Descriptif de l'engin	40
2.6	Commandes et appareils de contrôle	42
2.6.1	Tableau de bord et panneaux de commande	43
2.7	Commandes et utilisation de l'engin	60
2.7.1	Démarrage du moteur	61
2.7.2	Déplacement et marche arrière.....	65
2.7.3	Arrêt de l'engin et du moteur	73
2.7.4	Arrêt d'urgence de l'engin	73
2.7.5	Stationnement de l'engin	75
2.7.6	Réaction de panique.....	75
2.7.7	Arrosage.....	77
2.7.8	ACE Force (équipements en option).....	77
2.7.9	Termómetro infrarrojo (equipamiento según el deseo).....	78
2.7.10	Soulèvement et abaissement du châssis ROPS	84
2.7.10.1	Abaissement et soulèvement du châssis ROPS avec un toit en plastique.....	88
2.7.11	Télématiques readiness	94
2.7.12	Rogneur (équipements en option).....	95
2.7.13	Mode de calibration.....	97
2.7.15	Abaissement et soulèvement du toit en plastique.....	100
2.8	Transport de l'engin	102
2.8.1	Chargement de l'engin	103
2.8.1.1	Chargement de l'engin à l'aide d'une rampe	103
2.8.1.2	Chargement de l'engin à l'aide d'une grue	104
2.9	Conditions particulières d'utilisation de l'engin	105
2.9.1	Remorquage de l'engin	105
2.9.2	Décalage latéral des billes	107
2.9.3	Exploitation durant le rodage	108
2.9.4	Utilisation de l'engin à basses températures	108
2.9.5	Utilisation de l'engin à températures élevées et à forte humidité	108
2.9.6	Utilisation de l'engin à haute altitude	108
2.9.7	Utilisation de l'engin dans un environnement poussiéreux	109
2.9.8	Déplacement avec vibration sur matériaux compacts et durs	109

		ARX 36-2	ARX 40-2	ARX 40-2C	ARX 45-2	ARX 45-2C
		EU Stage IIIA / U.S. EPA Tier 4i				
Moteur						
Fabricant	-	Kubota	Kubota	Kubota	Kubota	Kubota
Type	-	V2403-M-E3B	V2403-M-E3B	V2403-M-E3B	V2403-M-E3B	V2403-M-E3B
Puissance selon SAE J1995	kW	34,1	34,1	34,1	34,1	34,1
Nombre de cylindres	-	4	4	4	4	4
Cylindrée	cm ³ (cu in)	2434 (149)	2434 (149)	2434 (149)	2434 (149)	2434 (149)
Vitesse nominale	min ⁻¹ (RPM)	2400	2400	2400	2400	2400
Couple de torsion maximum	Nm (ft lb)/rpm	167,6 / 1600	167,6 / 1600	167,6 / 1600	167,6 / 1600	167,6 / 1600
Consommation en carburant en cas d'exploitation normale	l/h (gal US/h)	5,3 (1,4)	5,3 (1,4)	5,3 (1,4)	5,3 (1,4)	5,3 (1,4)
Le moteur satisfait aux règlements en matière d'émissions	-	EU Stage IIIA, U.S. EPA Tier 4 Interim	EU Stage IIIA, U.S. EPA Tier 4 Interim	EU Stage IIIA, U.S. EPA Tier 4 Interim	EU Stage IIIA, U.S. EPA Tier 4 Interim	EU Stage IIIA, U.S. EPA Tier 4 Interim
Système de refroidissement du moteur	-	liquide	liquide	liquide	liquide	liquide
Freins						
D'exploitation	-	hydrostatique	hydrostatique	hydrostatique	hydrostatique	hydrostatique
De parking	-	mécanique, à lamelles	mécanique, à lamelles	mécanique, à lamelles	mécanique, à lamelles	mécanique, à lamelles
D'urgence	-	mécanique, à lamelles	mécanique, à lamelles	mécanique, à lamelles	mécanique, à lamelles	mécanique, à lamelles
Vibrations						
Fréquence I	Hz (VPM)	41 (2460)	41 (2460)	41 (2460)	41 (2460)	41 (2460)
Fréquence II	Hz (VPM)	55 (3300)	55 (3300)	55 (3300)	55 (3300)	55 (3300)
Amplitude I	mm (in)	0,6 (0,024)	0,6 (0,024)	0,6 (0,024)	0,6 (0,024)	0,6 (0,024)
Amplitude II	mm (in)	0,4 (0,016)	0,4 (0,016)	0,4 (0,016)	0,4 (0,016)	0,4 (0,016)
Force centrifuge I	kN	39,3	42,4	42,4	45	45
Force centrifuge I à grande excentricité	kN	50,7	53,8	53,8	56,4	56,4
Force centrifuge II	kN	51,9	55	55	57,6	57,6
Type de propulsion	-	hydrostatique	hydrostatique	hydrostatique	hydrostatique	hydrostatique
Arrosage						
Type d'arrosage	-	à pression	à pression	à pression	à pression	à pression
Nombre de pompes	-	1	1	2	1	2
Nombre de filtrations	-	2	2	2	2	2
Fluides d'exploitation						
Carburant	l (gal US)	57 (15,1)	57 (15,1)	57 (15,1)	57 (15,1)	57 (15,1)
Eau d'arrosage des billes	l (gal US)	340 (89,8)	340 (89,8)	340 (89,8)	340 (89,8)	340 (89,8)
Moteur (plein d'huile)	l (gal US)	7 (1,8)	7 (1,8)	7 (1,8)	6,8 (1,8)	7 (1,8)
Système de refroidissement	l (gal US)	7,3 (1,9)	7,3 (1,9)	7,3 (1,9)	6,7 (1,8)	7,3 (1,9)
Système hydraulique	l (gal US)	53,5 (14,1)	53,5 (14,1)	53,5 (14,1)	53,5 (14,1)	53,5 (14,1)
Émulsion de l'arrosage	l (gal US)	-	-	18 (4,8)	-	18 (4,8)

2.1.4 Activités interdites - sécurité et garantie**Il est interdit**

- Utiliser l'engin lorsqu'un défaut apparent peut être observé sur l'engin.
- Utiliser l'engin si le niveau d'un des liquides est trop bas.
- Réparer le moteur par l'opérateur lui-même - à l'exception des vidanges courantes des liquides et remplacement des filtres, seuls les techniciens un service autorisé ont le droit d'intervenir sur le moteur. Ceci est également valable pour des pièces périphériques du moteur, par ex. l'alternateur, démarreur, thermostat, installation électrique du moteur.
- Augmenter ou réduire brusquement la vitesse – risque d'endommagement du moteur,
- Exploitation de l'engin dans l'environnement avec un risque de l'explosion (ATEX) et dans les espaces souterrains.
- Utiliser l'engin après avoir consommé de l'alcool ou des stupéfiants.
- Utiliser l'engin si son état technique, la sécurité des personnes (santé, vie), des bâtiments et des objets, éventuellement le trafic et sa fluidité sont mis en danger par son fonctionnement.
- Mettre l'engin en marche et en utiliser si d'autres personnes se trouvent à proximité - exception étant une formation d'un opérateur par un enseignant,
- Mettre l'engin en marche et en utiliser si une des installations de sécurité est démontée ou endommagée (frein d'urgence, cadenas hydrauliques, etc.).
- Rouler et compacter sur des pentes telles qu'elles pourraient mettre la stabilité de l'engin en danger (renversement). La stabilité statique indiquée est diminuée des effets dynamiques de la conduite.
- Rouler et compacter sur des coteaux inclinés où pourrait apparaître un risque de glissement de terrain ou de perte d'adhérence et de glissement incontrôlé.
- Commander l'engin autrement que de manière décrite dans la Notice d'exploitation.
- Rouler et compacter avec vibrations en fonction de la capacité du sol à une distance du bord du coteau qui pourrait entraîner un risque d'éboulement de matière ou d'effondrement des bas-côtés entraînant l'engin avec lui.
- Compacter avec vibrations à une distance des murs, des sillons, des coteaux où pourrait apparaître un risque d'éboulement et d'ensevelissement de l'engin.
- Compacter avec vibrations à une distance des bâtiments et des objets et d'installations où pourrait apparaître un risque d'endommagement dû à la transmission des vibrations.
- Déplacer et de transporter des personnes par l'engin.
- Travailler avec l'engin si le poste de travail de l'opérateur n'est pas dûment fixé au châssis de l'engin.
- Travailler avec l'engin si le capot est relevé.
- Travailler avec l'engin à proximité dangereuse d'autres engins ou moyens de transports, à l'exception de ceux qui travaillent en coopération avec celui-là.
- Travailler avec l'engin à un endroit sans visibilité à partir du poste de l'opérateur et partout là où il pourrait y avoir une mise en danger des personnes, des biens, si la sécurité du travail n'est pas assurée par d'autres moyens - par exemple une signalisation transmise par une personne dûment formée,
- Travailler avec l'engin dans une zone protégée des conduites électriques et postes de transformation.
- Rouler sur des câbles électriques s'ils ne sont pas dûment protégés contre un endommagement mécanique.
- Travailler avec l'engin dans des conditions de visibilité diminuées et dans la nuit, si l'espace de travail et le lieu de travail ne sont pas suffisamment éclairés,
- Quitter le siège de l'opérateur tant que l'engin est en marche.
- Monter et descendre de l'engin lorsqu'elle avance ou recule, sauter de ce dernier.
- Lorsque l'engin est en mouvement, de s'asseoir sur les balustrades ou sur les parties extérieures de l'engin.
- Quitter l'engin non verrouillé – s'éloigner de l'engin sans avoir empêché son utilisation non autorisée.
- Débrancher les systèmes de sécurité, de protection et de modifier leurs paramètres.
- Utiliser un engin de laquelle fuit de l'huile, carburant, réfrigérant ou autre.
- Mettre le moteur en marche autrement que de manière décrite dans le Notice d'exploitation.
- Placer sur le poste de travail de l'opérateur des objets (outils, appareils) autres que ceux nécessaires à ce dernier.
- Placer des matériaux ou d'autres objets sur l'engin.
- Éliminer les impuretés lorsque l'engin est en marche.
- Effectuer la maintenance, nettoyage et réparations si l'engin n'est pas verrouillé contre une mise en marche et contre un mouvement involontaire et si un contact avec des parties mobiles de l'engin ne peut pas être exclu,
- Toucher des organes mobiles de l'engin avec son corps ou des objets et outils tenus en main.
- Fumer et manipuler une flamme vive lors du contrôle et de l'aspiration des carburants, lors de la vidange et du remplissage des huiles, lors du graissage de l'engin et lors du contrôle et du remplissage de la batterie.
- Tenir sur l'engin (dans l'espace moteur) des chiffons imbibés de matières inflammables et matières inflammables en général dans des récipients ouverts.
- Laisser tourner le moteur dans un espace fermé et non ventilé. Les gaz d'échappement sont mortels.
- Effectuer des modifications sur l'engin sans avoir reçu l'accord du fabricant.
- Se déplacer sans s'attacher avec sa ceinture de sécurité.
- Déplacer les câbles électriques.
- Utiliser d'autres pièces de rechange que les pièces de rechange d'origine.
- Intervenir de quelque manière que ce soit dans les unités électriques et électroniques.
- Utiliser nettoyage à pression à proximité de l'unité de commande de l'engin.
- Remplir le circuit hydraulique en utilisant un dispositif autre que l'unité hydraulique et ce, tant que la garantie est en vigueur.
- Travailler à long terme en mode de choc vibratoire!



Toute violation de ces dispositions peut avoir une influence négative au traitement d'une réclamation éventuelle et entraîner l'annulation de la garantie.

2.3 Conservation et stockage

2.3.1 Conservation de courte durée et stockage pour une durée de 1 ÷ 2 mois

Laver et nettoyer soigneusement l'ensemble de l'engin. Avant d'arrêter l'engin pour conservation et stockage, faire chauffer le moteur à sa température d'exploitation. Arrêter l'engin sur une surface solide et plane, à un endroit sûr où il ne sera pas exposé à un risque de catastrophe naturelle (inondation, glissement de terrain, incendie et autres).

De plus:

- réparer les lieux où la peinture est endommagée
- graisser tous les lieux de graissage
- vérifier que les remplissages eau ont été vidangés
- vérifier que le réfrigérant possède des propriétés antigel prescrites.
- vérifier l'état de la recharge des accumulateurs, éventuellement les recharger
- graisser les surfaces chromées des tiges de piston avec de la graisse de conservation
- nous recommandons de protéger l'engin contre la corrosion en la pulvérisant de produit de conservation (pulvérisation appliquée) et ce, notamment aux endroits au risque d'apparition de la corrosion.
- contrôler la pression des pneus.

2.3.2 Conservation et stockage de l'engin pour un délai supérieur à 2 mois

Pour l'arrêt de l'engin, les mêmes principes que pour la conservation à court terme sont en vigueur.

En plus, il est préconisé de:

- démonter les batteries, contrôler leur état et les placer dans un endroit sec et frais (charger régulièrement les batteries)
- placer le châssis de l'essieu porteur de telle manière que l'ensemble d'amortissement ait une flexion minimale
- protéger les éléments en caoutchouc en les peignant avec une préparation de conservation spéciale
- boucher l'aspiration et l'échappement du moteur avec une double feuille en PE qui sera soigneusement fixée avec du collant
- protéger les phares, les rétroviseurs et les autres éléments de l'installation électrique en les pulvérisant de produit de conservation et en les emballant dans une feuille de PE
- Lorsque l'engin est stationné à l'extérieur, il faut protéger le châssis de protection ROPS en l'enveloppant dans un film PE et en le fixant soigneusement avec du ruban adhésif. Une exposition prolongée à la pluie peut endommager le châssis ROPS.
- conserver le moteur en fonction de la notice du fabricant – indiquer de façon claire que le moteur est conservé.



Il est recommandé de contrôler l'état de conservation tous les 6 mois et de renouveler cette conservation en cas de besoin.

Ne jamais mettre le moteur en marche durant le stockage! Si l'engin est stocké dans conditions de terrain, contrôler que l'endroit de stockage ne risque pas d'être inondé suite aux inondations ou encore qu'aucun autre danger ne peut apparaître dans ce domaine (risque de glissement de terrain, etc.)!

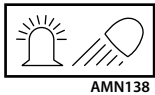
Bouton-poussoir test des freins (A)

Il est conçu pour vérifier le bon fonctionnement des freins de l'engin.

Bouton-poussoir calibration (B)

Il est conçu pour calibrer de fonctions:

- Rampes de départ HARD / SOFT
- Activation du levier gauche de déplacement
- Ajustement du thermomètre infrarouge °C / °F



AMN138

Commutateur du gyrophare et feux arrière (1)

- Au niveau 1: Le gyrophare est activé.
- Au niveau 2: Feu arrière est allumé.

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



AMN45

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

Il permet d'enclencher l'obturateur du différentiel.

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

En utilisant l'obturateur du différentiel, l'accroche des pneus au support, la stabilité et manœuvrabilité s'améliorent.



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

Commande de la vitesse du moteur (3)

Réglage de la commande permet d'adapter mieux la vitesse et puissance de vibration aux rapports de sols.

Vitesse pendant au ralenti : Mettre la commande à la première position.

Petite vitesse de travail : Mettre la commande dans la position I (85 %).

Grande vitesse de travail : Mettre la commande dans la position II (100 %).

Petite vitesse de travail :

Fréquence I

85 % de la puissance de vibration

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

85 % des tours du moteur

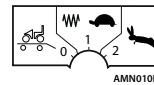
Grande vitesse de travail :

Fréquence II

100 % de la puissance de vibration

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

100 % des tours du moteur



AMN010D

Commutateur mode déplacement (4)

Mode chargement (0)

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

Mode de travail (1)

- Vitesse de travail de l'engin (7 km/h).
- Possibilité d'activer l'obturateur du différentiel pour un délai strictement nécessaire.
- Il est possible d'activer des fonctions de travail de l'engin (vibrations).

Mode de transport (2)

- Vitesse de transport de l'engin (10 km/h).
- Obturateur du différentiel désactivé.
- Fonctions de travail de l'engin sont obstruées (vibrations).



AMN83

Potentiomètre de l'arrosage (5)

Dans la position « 0 » - arrosage arrêté. L'intensité de l'arrosage des billes est à régler en tournant le potentiomètre de l'arrosage de la position « 1 » vers la position « MIN ».



AMN142

Bouton-poussoir du frein d'urgence (6)

Le frein d'urgence de l'engin est activé lorsque vous appuyez sur le bouton-poussoir. L'engin s'arrête et le moteur se coupe. Les voyants de la recharge de la batterie (22), du graissage du moteur (23), du frein de stationnement (29) et de l'arrêt d'urgence (26) s'affichent à l'écran lorsque le frein d'urgence est activé.

Siège

Réglage du siège:

- 1 Réglage de l'inclinaison du dossier
- 2 Rigidité du système de suspension du siège
- 3 Déplacement longitudinal du siège
- 4 Déplacement transversal du siège

Rigidité du système de suspension du siège

En tournant le sélecteur (2), la rigidité selon le poids du chauffeur est réglée dans une gamme de 50 à 120 kg (110 - 265 lb).

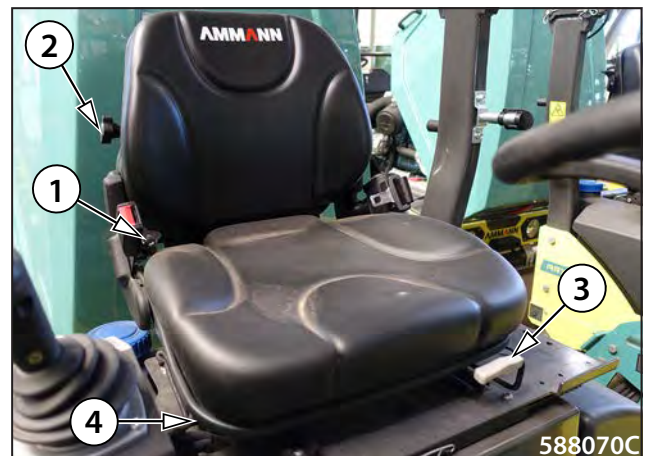


Régler le siège avant de prendre le volant.

Le conducteur doit attacher la ceinture de sécurité lorsqu'il conduit.

Le non-respect de la présente instruction pourrait avoir pour l'incidence le mort ou une blessure grave.

Pendant la conduite de l'engin, les pieds du conducteur doivent être posés sur la plate-forme, sinon il y a un danger de l'accident lors du braquage de l'engin.



Déplacement longitudinal du siège

- Après avoir soulevé le levier (3), il sera possible de déplacer le siège dans le sens longitudinal, vers l'avant et vers l'arrière.

Déplacement transversal du siège

- Après avoir soulevé le levier (4), il sera possible de déplacer le siège dans le sens transversal, à gauche et à droite.

Interrupteur de siège

Le commutateur du siège se trouve dans le coussin du siège.

Si le conducteur n'est pas assis sur son siège, l'interrupteur de siège est désactivé et le fonctionnement de l'engin est limité par une des possibilités suivantes - le démarreur du moteur est obstrué, la mise en mouvement de l'engin est obstruée, l'engin s'arrête ou le moteur se coupe.

Ces restrictions diffèrent en fonction de :

- la durée pendant laquelle l'interrupteur du siège est désactivé,
- la position de la commande du déplacement (à savoir si elle est en position du frein de stationnement « P » ou en dehors de cette position)

Verrouillage du démarrage du moteur

Si le conducteur n'est pas assis sur son siège, le démarrage du moteur est obstrué si la commande du déplacement est réglée en dehors de la position du frein de stationnement (P).

Pour pouvoir démarrer le moteur, s'asseoir sur le siège et mettre la commande du déplacement en position du frein de stationnement (P).

2.7.2 Déplacement et marche arrière



Avant la mise en route, vérifier si l'articulation de l'engin n'est pas verrouillée.

A l'aide du klaxon, indiquer la mise en mouvement de l'engin et attendre suffisamment longtemps pour que les personnes présentes puissent quitter les alentours de l'engin ou l'espace situé au-dessous l'engin!

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

Il est interdit de commander l'engin du sol. Si l'opérateur commande l'engin du sol et n'est pas assis sur le siège et met la commande de déplacement hors position de frein de stationnement (P), l'engin ne débloque pas le frein et ne se met pas en mouvement et le moteur coupe après 5 s.

Il est interdit que l'opérateur quitte son siège pendant qu'il commande de l'engin. Si toutefois l'opérateur le fait et quitte son siège quand la commande de déplacement est hors position de frein de stationnement (P), l'engin réagit comme décrit au chapitre 2.6 Commutateur du siège.

Faire démarrer le moteur.

- Démarrer le moteur selon le chapitre 2.7.1.
- Régler la vitesse maximale du moteur à l'aide de la commande de vitesse du moteur (3).

Sélection de la vitesse de travail du moteur:

- Mettre la commande de la vitesse du moteur (3) à la vitesse de travail.

Vitesse de travail:

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

Sélection de la direction du déplacement

- Sélectionner la direction de déplacement sur la commande de déplacement activée. Mettre et garder la commande de déplacement non-activée en position de frein de stationnement (P).
- Faire passer la commande du déplacement (11) de la position du frein de stationnement (P) au point mort (N) - déblocage des freins de l'engin, le voyant du frein de stationnement (30) s'éteint.
- Placer la commande du déplacement (11) en position (0) et sélectionner une direction de déplacement (F/ R).

Si le conducteur relâche la commande du déplacement (11), elle ne revient pas dans la position zéro automatiquement. La commande du déplacement reste dans la position sélectionnée.

Si le conducteur déplace rapidement la commande de déplacement (11) dans le sens opposé à la direction sélectionnée en la faisant passer par la position zéro (0), par exemple en raison d'une situation dangereuse, l'engin s'arrête et le frein de stationnement est activé (réaction de panique).



Si le conducteur déplace brusquement la commande de déplacement (11) de la direction de déplacement sélectionnée en position de point mort, par exemple en raison d'une situation dangereuse, l'engin s'arrête mais le frein de stationnement ne s'active pas. En cas de descente d'une pente il se peut que l'engin continue de se déplacer à cause de fuites dans le système hydraulique.

2.7.5 Stationnement de l'engin

Arrêter l'engin sur une surface solide et plane, où l'engin n'est pas exposé à un danger de catastrophe naturelle (par ex. une inondation, glissement de terrain).

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

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

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

Nettoyer l'engin des impuretés.

Effectuer un contrôle de l'engin et éliminer des défauts qui se sont apparus durant le fonctionnement de l'engin.

Fermer le capot du tableau de bord et capot du moteur à clé par un cadenas.

Remarque

Le cadenas ne fait pas de partie de la livraison.

Protéger le tableau de bord et l'espace de moteur en fermant leurs capots pour les protéger contre un accès des personnes non autorisées.



Il est interdit d'utiliser le frein de stationnement pour rendre la marche de l'engin plus lente.

2.7.6 Réaction de panique

L'arrêt immédiat de l'engin à l'aide de la commande de déplacement (11) est valable pour tous les modes de déplacement de l'engin. En déplaçant la commande de déplacement (11) dans la direction opposée, en la faisant passer par la position (0) dans un intervalle de 1 seconde, l'engin s'arrête, le frein de stationnement est activé, le moteur continue à tourner ; il s'agit de ce qu'on appelle une réaction de panique. Si les vibrations de l'engin sont activées, elles se désactivent et ce, même si le mode manuel des vibrations a été sélectionné. Il sera possible de remettre l'engin en marche en remettant la commande de déplacement (11) dans la position de stationnement (P) et en sélectionnant ensuite la direction du déplacement (F / R).



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

Procédure de l'abaissement du châssis ROPS

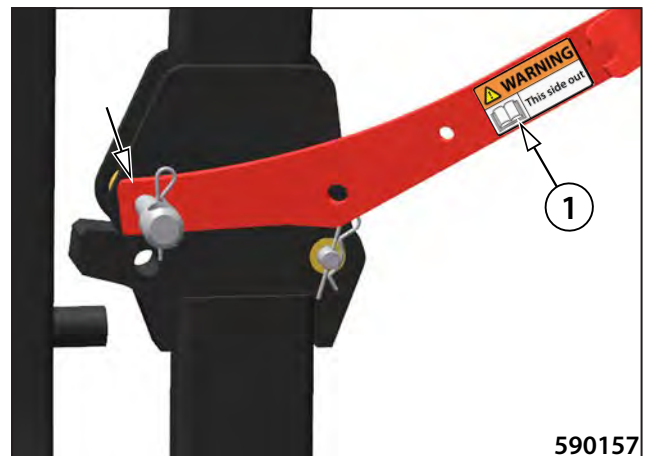
Retirer les goupilles sur les goujons avant du châssis ROPS.
Démonter les goujons avant du châssis ROPS.



Installer le gabarit sur le côté extérieur du châssis et assembler les goujons avant du châssis ROPS sur les côtés extérieurs du châssis ROPS.

Installer le gabarit sur le châssis de manière à ce que la plaque d'avertissement (1) du gabarit soit orientée vers l'extérieur de l'engin.

Verrouiller les goujons avant par les goupilles sur les côtés extérieurs du châssis ROPS.



Retirer les goupilles sur les goujons arrière du châssis ROPS.

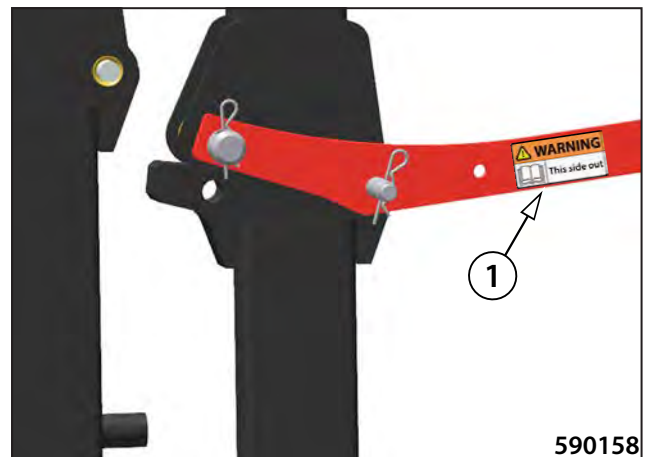
Desserrer les goujons en les tournant à 1 ou 2 de tours.

Installer le gabarit.

Verrouiller les goujons arrière par les goupilles du côté extérieur du châssis ROPS.

Remarque :

Les goupilles sur les goujons arrière sont à installer dans le trou situé plus loin du goujon posé.



Le châssis est à descendre complètement vers le bas à l'aide du gabarit ROPS.



Soyez extrêmement prudent lors de l'abaissement du châssis ROPS. Risque de blessure par la chute du châssis ROPS.

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

2.7.12 Rogneur (équipements en option)

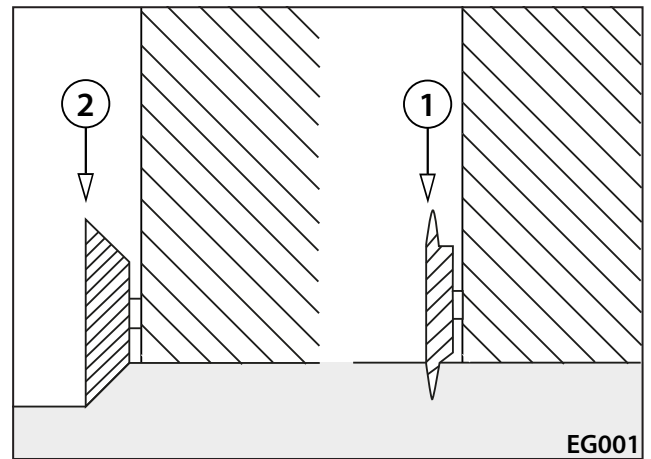
Un kit du rogneur intègre un disque à rogner et à compacter.

Un disque à rogner (1) est conçu pour couper une voirie sur un endroit exigé et aligner des bordures de la voirie.

Un disque à compacter (2) est conçu pour compacter des bordures de la voirie.

Remarque

Si un des disques n'est pas utilisé, fixer le dans un support prévu à cette fin.

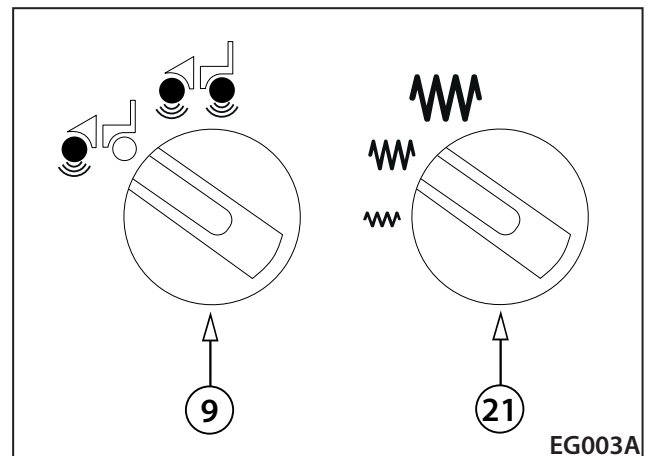


Réglage préalable du rogneur

- Avant commencer à travailler avec le rogneur, régler le commutateur de la sélection de la bille qui vibre (9) dans la position à gauche (bille avant).
- Réglez le commutateur d'amplitude de vibration (21) sur le centre (basse fréquence - faible amplitude) ou entièrement à gauche (haute fréquence - faible amplitude)



Il est interdit de changer l'amplitude de vibration en conduisant



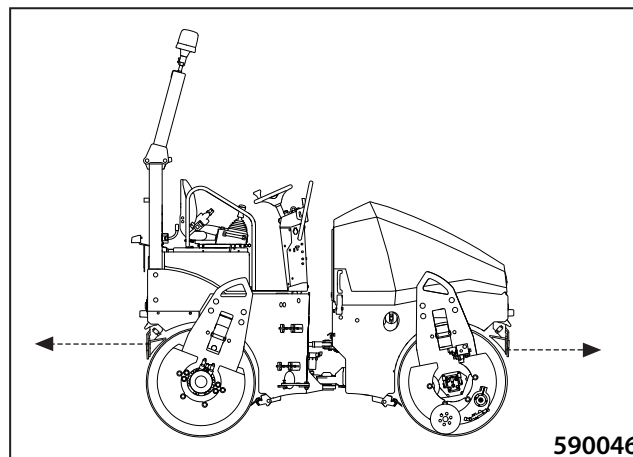
Remarque

Le rogneur fonctionne sans défaut uniquement avec un réglage préalable du rogneur.

2.9 Conditions particulières d'utilisation de l'engin

2.9.1 Remorquage de l'engin

Pour remorquer l'engin, il est doté de deux œillets sur le châssis avant et de deux œillets sur le châssis arrière.

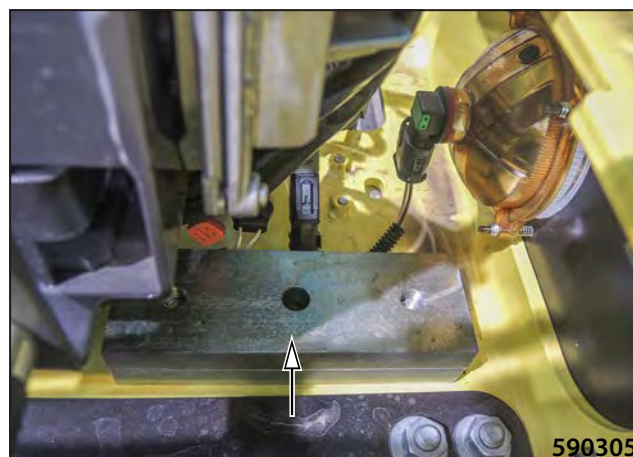


Débloccage des freins de l'engin

Verrouiller l'articulation de l'engin par un étau contre l'inclinaison.



Démonter des plaquettes de frein.



Démonter des bouchons de protection de l'hydromoteur de translation avant et arrière.



3.2 Spécification des fluides

3.2.1 Huile motrice



L'huile motrice est à spécifier selon la classe d'effectivité et classes de qualité.

Classification d'effectivité selon

API (AMERICAN PETROLEUM INSTITUTE)

ACEA (ASSOCIATION DES CONSTRUCTEURS EUROPÉENS D'AUTOMOBILE)

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).

Utilisation d'une huile admise selon API : CF-4 et supérieur

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.

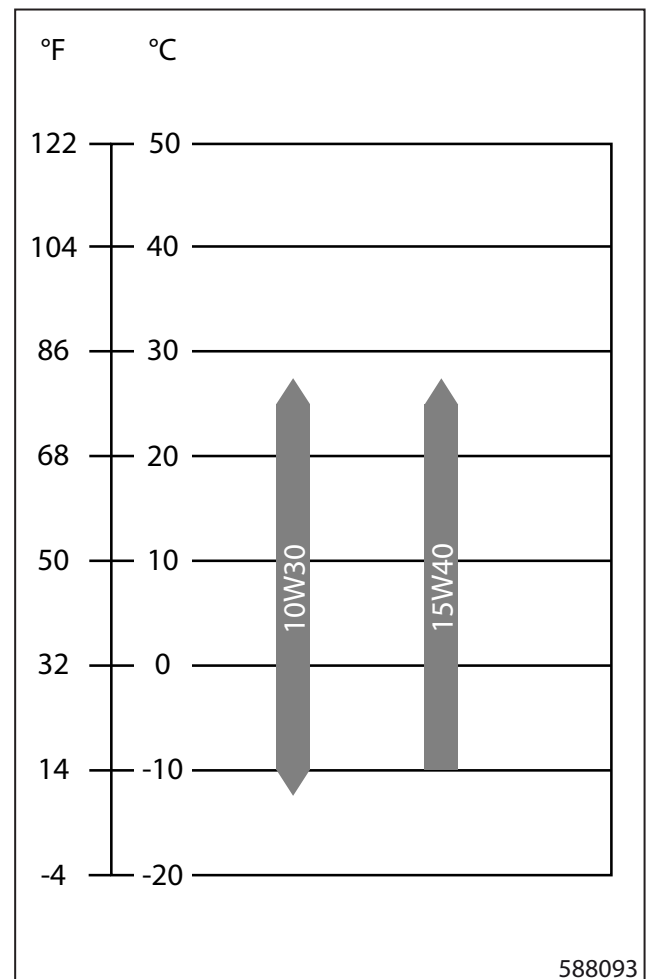
Il convient d'utiliser une huile multifonctionnelle à plusieurs gammes pour ne pas devoir remplacer l'huile pour raison d'un changement de température.

Lorsque la température est inférieure à 0°C (32°F), le fabricant des moteurs recommande d'utiliser une huile selon SAE 10W-30 pour faciliter le démarrage.



Le dépassement de la limite de température supérieure ne devrait pas durer trop longtemps compte tenu de la diminution des qualités de graissage de l'huile.

Diagramme de viscosité



588093

3.6.2 Contrôle de l'huile dans le moteur

Patienter de 5 minutes environ jusqu'à ce que l'huile coule dans la cuve du moteur.

Retirer la jauge d'huile, l'essuyer, la remettre en place jusqu'au fond et après l'avoir retiré à nouveau, relever le niveau d'huile.

Maintenir le niveau entre les rainures gravées sur la jauge. Le repère inférieur indique le niveau minimum possible, le repère supérieur celui de maximum possible.

Si nécessaire, compléter l'huile.

Compléter l'huile de moteur par la bouche de rechargement.

Vérifier l'étanchéité du moteur, éliminer les causes de non-étanchéité.

Vérifier le moteur pour voir s'il n'y a pas de pièces endommagées ou manquantes et qu'il n'y a pas de modifications d'apparence.

Remarque

La quantité totale de l'huile dans le moteur est de 6,8 l (1,8 gal US).



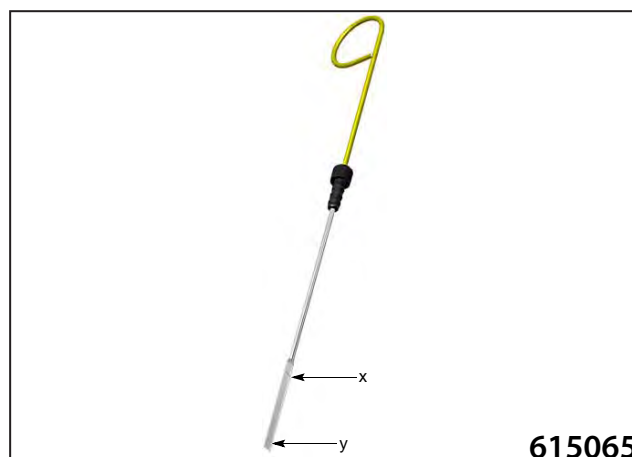
Ne pas utiliser le moteur si le niveau d'huile est insuffisant.

Le contrôle est à effectuer après le refroidissement de l'huile.

Ne rajouter que de l'huile de même type, voir le chapitre 3.2.1.



Empêcher à l'infiltration de l'huile dans le sol.



3.6.12 Contrôle de l'état du ventilateur et de la courroie du moteur

Contrôle de l'usure du ventilateur:

Effectuer un contrôle visuel du ventilateur. En cas de son endommagement (par exemple parties manquantes, fissures, modifications de forme et autres), le ventilateur est à remplacer.

Ventilateur

N° de commande: 1185010

Contrôle de l'usure de la courroie:

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.

Contrôle de la contrainte de la courroie:

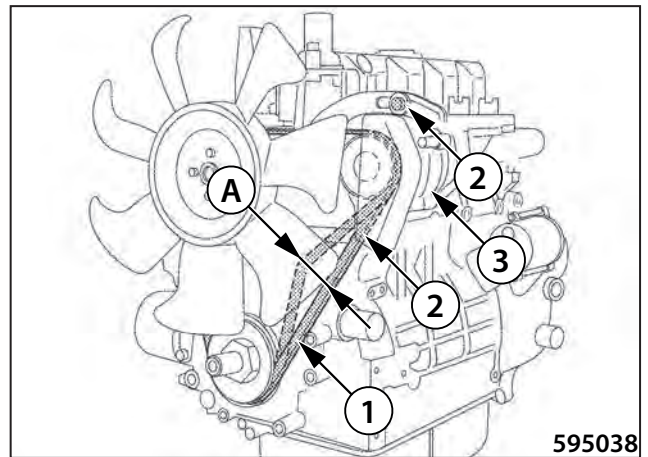
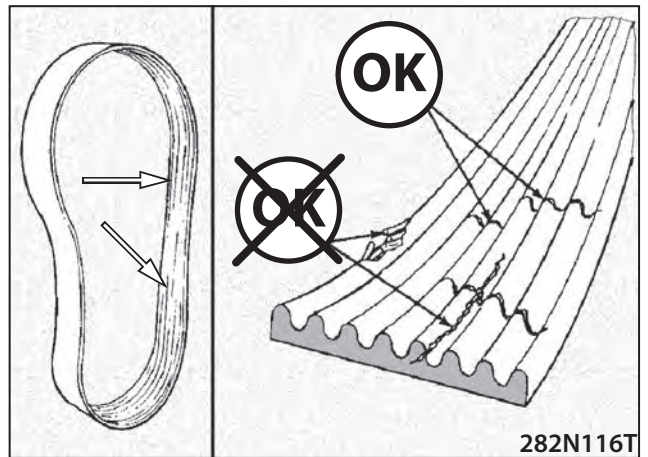
Appuyer par votre pouce à l'endroit où la longueur de la courroie entre les poulies est la plus importante par une force de 98 N (22 lb). Flexion maximale (A) fait de 7 à 9 mm (0,28 - 0,35 in).

Si nécessaire, tendre la courroie (1) en desserrant des vis (2) et en décalant l'alternateur (3).

Vérifier la contrainte correcte de la courroie.



Le contrôle de l'usure du ventilateur, l'usure de la courroie et la contrainte de la courroie est à effectuer avec le moteur arrêté de l'engin.

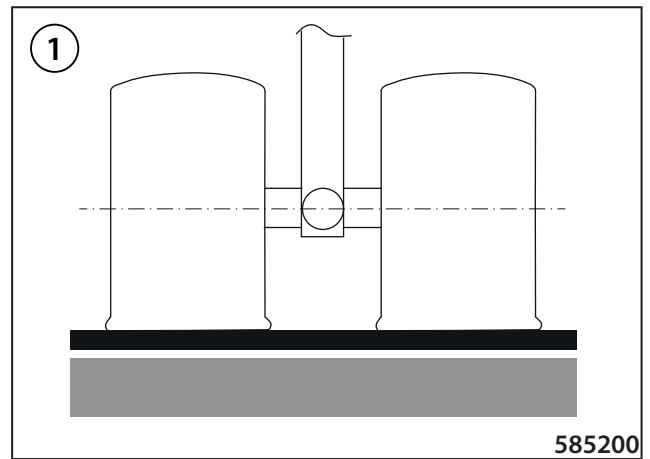


3.6.20 Contrôle de la pression des pneus

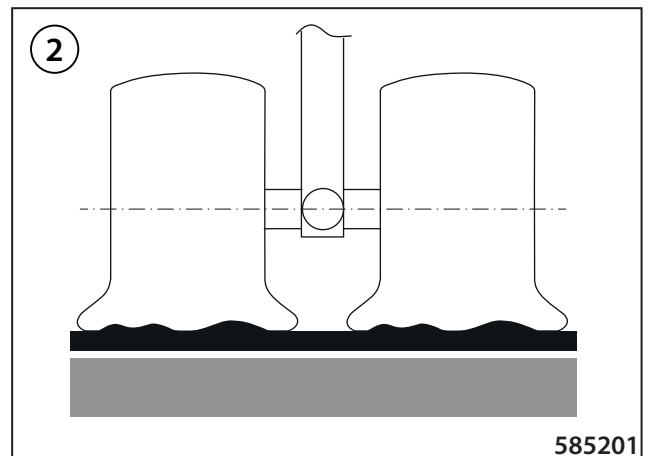
Pour le cas d'un rouleau combiné, il faut vérifier la pression des pneus à l'aide d'un manomètre et en ajuster si nécessaire. La pression est réglée en usine à 1 bar par défaut.

La pression des pneus doit être adaptée par rapport à l'état du sol compacté.

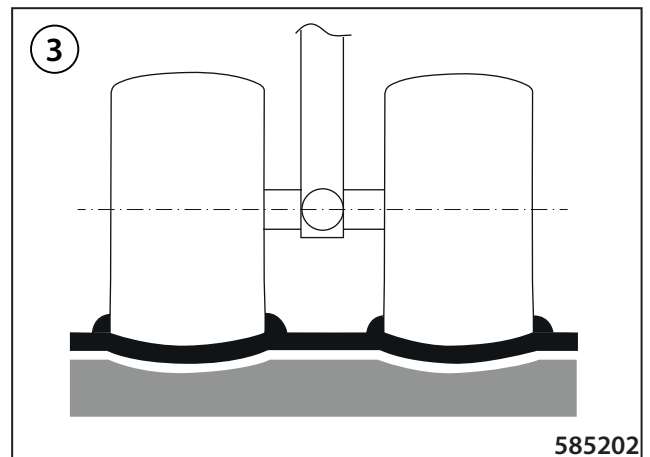
- Pression des pneus OK (1)



- Pression des pneus trop basse (2)



- Pression des pneus trop haute (3)



Veiller à ce que la pression soit la même dans tous les pneus.

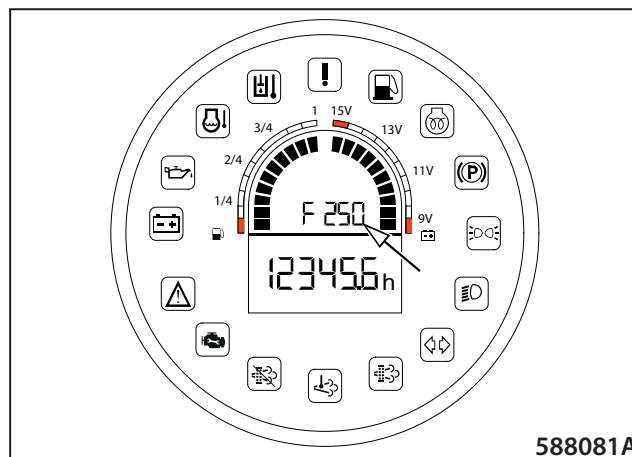
Lorsque la structure du tissu est apparente sur la surface des pneus, ces derniers doivent être remplacés.

3.6.33 Remplacement des cartouches du filtre à air

Si, durant l'utilisation de l'engin, l'écran affiche le code de l'erreur F250, il faut remplacer la cartouche, cependant au plus tard au bout de 500 Mh.



Le fabricant déconseille de nettoyer des cartouches et ce, en raison de la diminution de la capacité filtrante, pouvant aller jusqu'à 40 %, et en raison d'un endommagement possible de la cartouche lors du nettoyage.



588081A

Démonter le couvercle du filtre.



595039

Retirer la cartouche principale.

Cartouche filtrante extérieure à air
Numéro de commande : 1232013



595040

Retirer la cartouche de sécurité.

La cartouche de sécurité est toujours à remplacer au bout de trois remplacements de la cartouche principale.

Cartouche filtrante intérieure à air
Numéro de commande : 4-5358520090



595041

Maintenance en fonction de besoin

3.6.44 Remplacement du ressort à gaz

Des ressorts à gaz son sans entretien. Ils n'exigent aucun entretien comme par exemple un graissage. Ils sont conçus conformément aux exigences spécifiques et fonctionnent sans problème pendant plusieurs années. Dès que les ressorts arrêtent à fonctionner, remplacer les par des nouveaux.

Ressort à gaz

N° de commande: 1522243



Avant commencer à remplacer le ressort à gaz, verrouiller le capot du moteur contre une chute.

Risque de blessure.

Démontage

Sortir des attaches et desserrer des ressorts à l'aide d'un tournevis.

Sortir le ressort à gaz dans le sens de la rotule.

Montage

Pousser le nouveau ressort à gaz sur la rotule.

Ensuite, installer correctement l'attache.

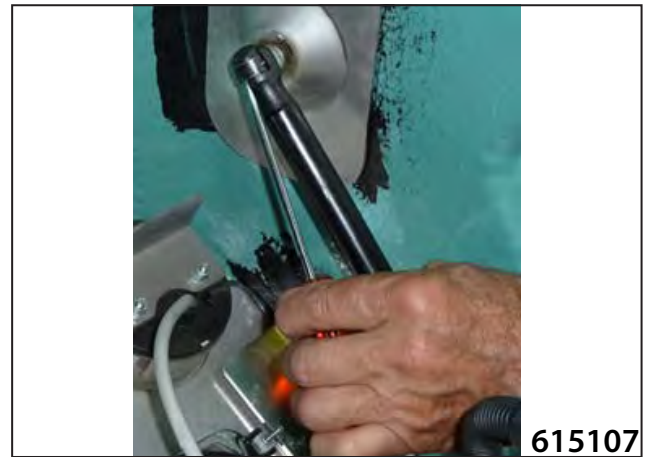


Ne pas installer le ressort à gaz s'il est altéré pour raison d'une manipulation mécanique.

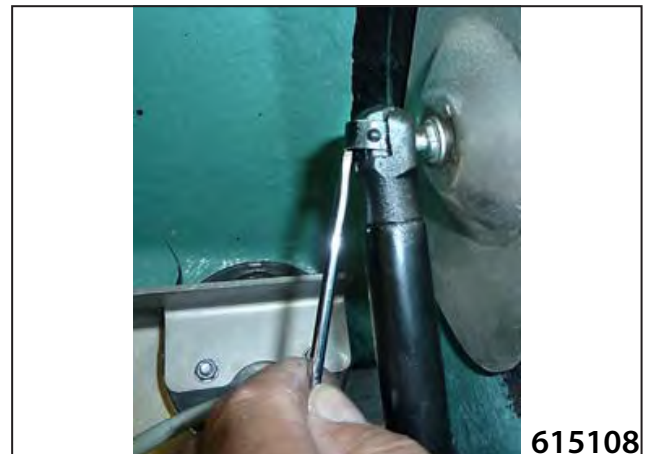
Il est interdit d'utiliser d'autres pièces de rechange que celles d'origine.



Si vous n'avez plus besoins des ressorts, liquider les de manière écologique.



615107



615108



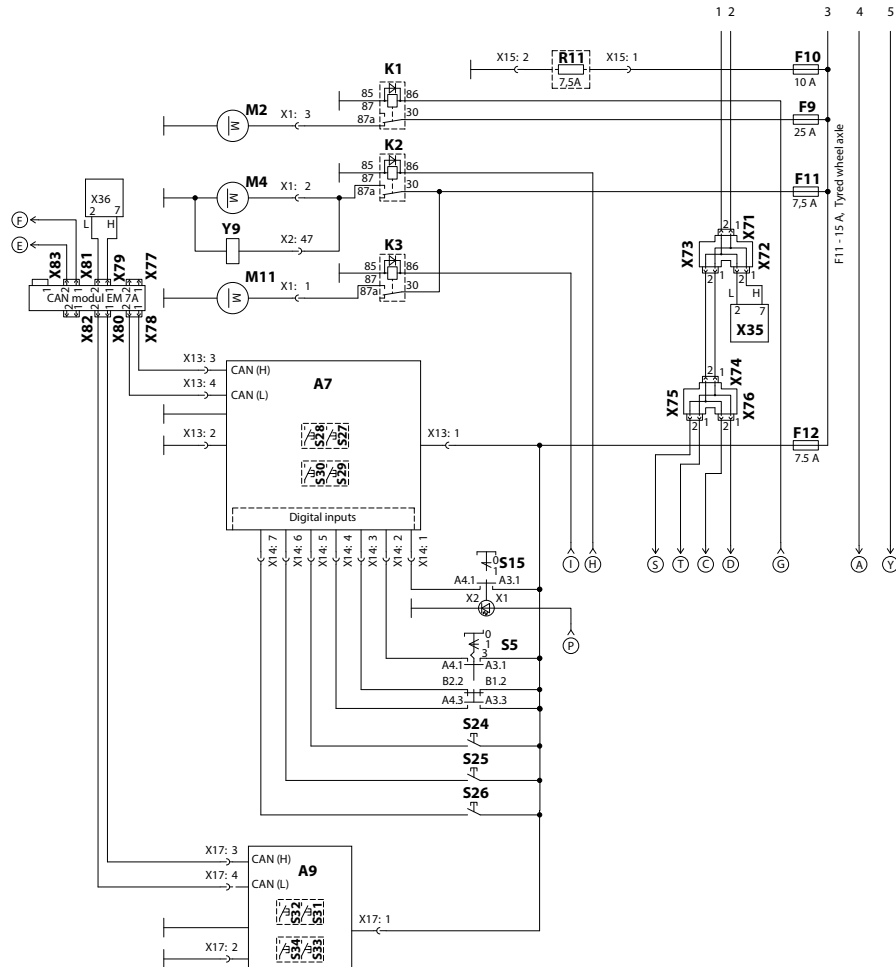
615109

Error on the display	Description
F42	Asphalt Temperature sensor failure
F45	ACE frequency out of range
F46	ACE amplitude low
F48	ACE timeout on CAN
F50	[SF] SF2.4 - SafetyFunction Parking brake monitoring
F51	CAN_BUS0 error
F52	CAN_BUS1 (ECU-Engine-Levers) error. Displayed as EBUS.
F53	CAN_BUS2 error
F54	SW failure safety
F55	SW failure non safety
F56	Machine ECU failure
F57	ECU sensor supply failure
F58	Machine ECU temperature out of range
F59	Error list failure
F60	Engine type autodetection failed
F61	Engine CAN communication lost
F62	[HW] Alternator error - P-terminal output not detected
F63	[HW] Engine speed is too high - above SETPOINT_B

Défauts des fonctions de sécurité

Error on the display	Description
F70	[SF] SF2.1 - SafetyFunction Drive pump diagnostic
F71	[SF] SF2.2 - SafetyFunction Operator presence detection hard ramp
F72	[SF] SF2.3 - SafetyFunction Emergency stop
F73	[SF] SF2.5 - SafetyFunction Drive lever position validation
F74	[SF] SF2.6 - SafetyFunction Parking brake diagnostic
F76	[SF] SF3.1 - SafetyFunction Drive lever crosscheck
F77	[SF] SF3.2 / SF3.7 - SafetyFunction Operator presence detection soft ramp
F78	[SF] SF3.3 - SafetyFunction Gear switch pump limitation
F79	[SF] SF4.1 - SafetyFunction Drive lever CAN validation external input lever right
F80	[SF] SF4.1 - SafetyFunction Drive lever CAN validation
F81	[SF] SF4.2 - SafetyFunction Drive lever Emergency Stop - panic reaction
F82	[SF] SF4.7 - SafetyFunction Drive lever presence
F83	[SF] SF6.1 - SafetyFunction Gear switch crosscheck
F84	[SF] SF7.1 - SafetyFunction Drive lever autodetection

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