

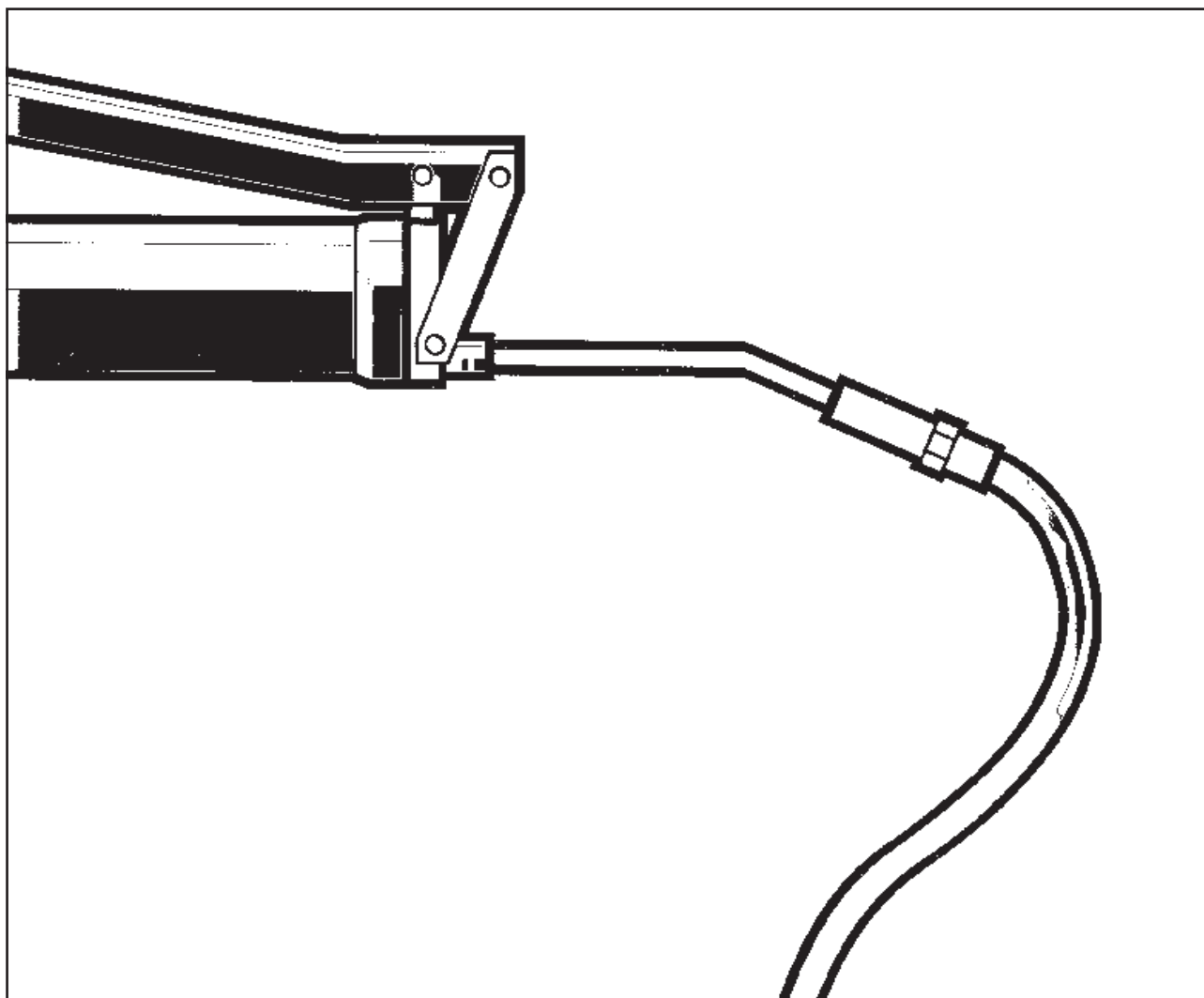
DYNAPAC

CC102/102C, CC122/122C

CC132, CC142/142C

KONSERWACJA

M102PL4



DYNAPAC

Dynapac Compaction Equipment AB
Box 504, SE-371 23 Karlskrona, Sweden
Phone: +46 455 30 60 00
Fax: +46 455 30 60 30
www.dynapac.com

DYNAPAC

Walec wibracyjny CC102/102C, CC122/122C CC132, CC142/142C

Konserwacja M102PL4, kwiecień 2004

Silnik wysokoprężny:

**CC102/C/122/C/132
CC132/142/C
CC142/C**

**Deutz F2L 2011, Isuzu 3LD1 PW-05
Deutz F3L 2011
Isuzu 3LD1 PW-05**

Instrukcje te obowiązują od:

CC102/C/122/C

Deutz

PIN (S/N) *60117500*

Isuzu

PIN (S/N) *60127500*

CC132 Deutz

PIN (S/N) *60232800*

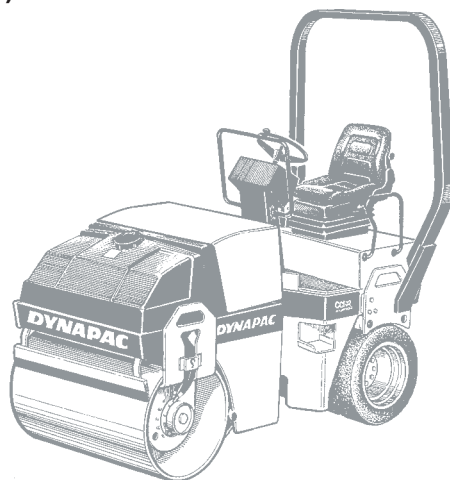
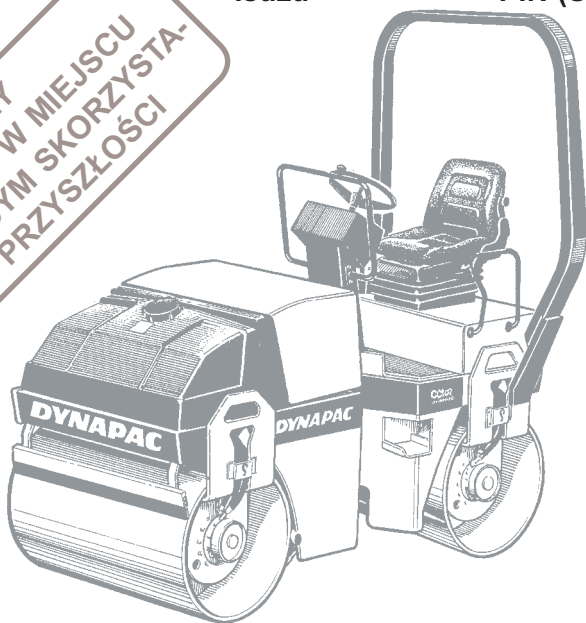
CC142/C

Deutz

PIN (S/N) *60212800*

Isuzu

PIN (S/N) *60222800*



Modele CC102/122 i CC132 zostały specjalnie zaprojektowane do prac naprawczych na nawierzchniach asfaltowych, ale można ich również użyć do kładzenia nawierzchni na małych ulicach, chodnikach i ścieżkach rowerowych. Są one często używane jako uzupełnienie większych walców do ubijania połączeń poprzecznych i miejsc o ograniczonym dostępie.

Modele CC102C i CC122C są to niewielkie, lekkie walce wielofunkcyjne wykorzystywane do ubijania cienkich warstw i miękkich mieszanek asfaltowych.

Model CC142 jest to typowy „walec miejski” do ubijania mieszanek asfaltowych na ulicach, parkingach i na terenie zakładów przemysłowych. Wielkość tego typu prac jest odpowiednia do obróbki mniejszym urządzeniem do wykańczania powierzchni.

Model CC142C jest również przeznaczony do mniejszych prac przy układaniu nawierzchni na asfaltowych obszarach o niskim natężeniu ruchu, gdzie jest wymagane zachowanie poziomu i estetycznej struktury nawierzchni. Typowymi miejscami pracy – oprócz chodników i ścieżek rowerowych – są parki, pola golfowe i boiska sportowe.

SPIS TREŚCI

	Strona
Smary i symbole.....	3
Dane techniczne.....	4-6
Harmonogram konserwacji.....	7
Konserwacja.....	8, 9
Co 10 godzin pracy (codziennie).....	10-14
Co 50 godzin pracy (co tydzień).....	15, 16
Co 250 godzin pracy (co miesiąc).....	17, 18
Co 500 godzin pracy (co trzy miesiące).....	19-22
Co 1000 godzin pracy (co sześć miesięcy).....	23-25
Co 2000 godzin pracy (co rok).....	26-28
Długotrwały postój.....	29
Instrukcje specjalne.....	30
System elektryczny, bezpieczniki.....	31

SYMBOLE OSTRZEGAWCZE



**Instrukcje dotyczące bezpieczeństwa
– bezpieczeństwo osobiste.**



Instrukcje dotyczące bezpieczeństwa
– bezpieczeństwo osobiste.

INFORMACJE OGÓLNE



**Przed rozpoczęciem jakichkolwiek prac serwi-
sowych należy przeczytać cały podręcznik.**



**Jeżeli silnik pracuje w pomieszczeniu, należy
sprawdzić, czy wentylacja (wyciągowa) jest
wystarczająca.**

W celu zapewnienia zadowalającego działania niezbędne jest odpowiednie dbanie o maszynę. Maszynę należy utrzymywać w czystości, aby ułatwić szybkie i w porę wykrycie wszelkich wycieków, poluzowanych śrub i nieuszczelnionych połączeń.

Należy nabrać zwyczaju codziennego sprawdzania walca przed uruchomieniem w celu wykrycia wszelkich wycieków lub uszkodzeń. Należy również sprawdzać grunt pod walcem, gdzie najczęściej można stwierdzić wyciek.



CHROŃ ŚRODOWISKO!

Nie należy zostawiać po sobie żadnych olejów, paliwa lub innych substancji szkodliwych dla środowiska.

Niniejszy podręcznik zawiera instrukcje dotyczące okresowych czynności, które normalnie powinien wykonywać operator.



Należy stosować się również do instrukcji producenta podanych w instrukcji silnika. Znajduje się ona w oddzielnej kieszeni w dokumentacji walca.

SMARY I SYMBOLE



Zawsze należy używać smarów wysokiej jakości w zalecanych ilościach. Zbyt dużo smaru lub oleju może spowodować przegrzanie, a następnie szybsze zużycie.

	OLEJ SILNIKOWY, temp. otoczenia -10°C do $+50^{\circ}\text{C}$	Shell Rimula Super 15W/40 lub odpowiednik API CF-4/SG, (CD/CE)
	PŁYN HYDRAULICZNY, temp. otoczenia -10°C do $+40^{\circ}\text{C}$ temp. otoczenia powyżej $+40^{\circ}\text{C}$	Shell Tellus Oil TX68 lub odpowiednik Shell Tellus Oil TX100 lub odpowiednik
	BIOLOGICZNY PŁYN HYDRAULICZNY	Shell Naturelle HF-E46 W fabryce maszyna może zostać napełniona płynem ulegającym biologicznej degradacji. Podczas wymiany lub uzupełniania stosuj ten sam płyn.
	OLEJ W BĘBNIE, temp. otoczenia -15°C do $+40^{\circ}\text{C}$ temp. otoczenia powyżej $+40^{\circ}\text{C}$	Shell Spirax AX 80W/90, lub odpowiednik Shell Spirax 85W/140 lub odpowiednik API GL-5
	SMAR	Shell Calithia EPT2 lub odpowiednik Shell Retinax LX2
	PALIWO	Patrz instrukcja obsługi silnika
	CHŁODZIWO, (Isuzu) mieszanka 50/50 z wodą.	GlycoShell lub odpowiednik. Ochrona przeciwko zamarzaniu do temperatury około -37°C .



Podczas jazdy w szczególnie wysokich lub niskich temperaturach będą potrzebne inne smary. Patrz rozdział „Instrukcje specjalne” lub skonsultuj się z firmą Dynapac.

	Silnik, poziom oleju		Filtr powietrza
	Silnik, filtr oleju		Akumulator
	Zbiornik hydrauliczny, poziom		Ciśnienie w oponach
	Płyn hydrauliczny, filtr		Zraszacz
	Bęben, poziom oleju		Woda do zraszacza
	Olej smarujący		Utylizacja
	Filtr paliwa		Zraszacz, opony
	Chłodziwo, poziom		

DANE TECHNICZNE

Masy i rozmiary	CC102	122	132	142	102C	122C	142C
Masa CECE, walec z wyposażeniem standardowym, kg, Deutz	2350	2600	3300	3900	2300	2425	3750
Długość, walec z wyposażeniem standardowym, (mm)	2395	2395	2725	2725	2395	2395	2725
Szerokość, walec z wyposażeniem standardowym, (mm)	1150	1280	1350	1400	1150	1280	1400
Wysokość, walec z wyposażeniem standardowym, (mm)	1755	1755	1855	1855	1755	1755	1855
Wysokość, walec z systemem ROPS, (mm)	2640	2640	2740	2740	2640	2640	2740
Wysokość, walec z kabiną, (mm)	2590	2590	2690	2690	2590	2590	2690

Objętości płynów,	litry
Zbiornik hydrauliczny	40
Zbiornik paliwa	50
Zbiornik emulsji (wielofunkcyjny)	40
Zbiornik wody	160 (CC102/102C, CC122/122C)
Zbiornik wody	200 (CC132, CC142/142C)
Silnik wysokoprężny (Deutz F2L 2011)	6,5 (CC102/102C, CC122/122C, CC132)
Silnik wysokoprężny (Deutz F3L 2011)	6,0 (CC142/142C)
Silnik wysokoprężny (Isuzu 3 LD1PW-05)	6,5 (CC102/102C, CC122/122C, CC142/142C)
Bęben	4,0 (CC102/102C)
Bęben	5,0 (CC122/122C)
Bęben	6,0 (CC132, CC142/142C)
Chłodziwo (Isuzu 3 LD1PW-05)	2,5

Układ elektryczny

Akumulator	12 V 75 Ah
Alternator	12 V 60 A
Bezpieczniki	5, 7,5, 10, 15 A (bezpiecznik płytkowy)

Dane ubijania		CC102/102C	CC122/122C	CC132	CC142/142C
Statyczne obciążenie liniowe	kg/cm	10,3	10,4	13,6	14,6
Amplituda	mm	0,50	0,50	0,53	0,50
Częstotliwość	Hz	56,0	56,0	51,0	51,0
Siła odśrodkowa	kN	21,5	25,0	32,1	32,1

Napęd	CC102/122 Deutz	Isuzu	CC102C/122C Deutz	Isuzu	CC132/142 Deutz	Isuzu	CC142C Deutz	Isuzu
Zakres szybkości km/h	0-8,6	0-11,8	0-6,6	0-8,9	0-9,8	0-9,1	0-10,2	0-9,3
Zdolność pokonywania wzniesień (teoretyczna) %	50/45		60		41		43	
Opony (wielofunkcyjne) CC102C/122C					CC142C			
Rozmiar opon	205/60-15				7,50-16			
Ciśnienie powietrza	170-250 kPa (1,7 - 2,5 kp/cm ²)				240-300 kPa (2,4 - 3,0 kp/cm ²)			

DANE TECHNICZNE

Moment obrotowy dokręcania

Moment obrotowy dokręcania w Nm dla nasmarowanych, czystych ocynkowanych śrub, dokręcanych kluczem dynamometrycznym.

M gwint	KLASA WYTRZYMAŁOŚCI		
	8.8	10.9	12.9
M6	8,4	12	14,6
M8	21	28	34
M10	40	56	68
M12	70	98	117
M16	169	240	290
M20	330	470	560
M24	570	800	960
M30	1130	1580	1900
M36	1960	2800	–

System ROPS

Rozmiar śruby:	M16
Klasa wytrzymałości:	10.9
Moment obrotowy dokręcania:	240 Nm

Układ hydrauliczny

Ciśnienie otwarcia MPa	CC102/122	CC132/142
System jazdy	33,0	35,0
System podawania	2,0	2,0
System wibracji	20,0	20,0
Systemy sterowania	17,0	17,0
Zwolnienie hamulca	1,4	1,4

DANE TECHNICZNE

Wibracje – siedzenie kierowcy (ISO 2631)

Wartości wibracji zostały zmierzone zgodnie z trybem jazdy opisanym w dyrektywie UE 2000/14/WE dla maszyn wyposażonych na rynek UE, na miękkim materiale polimerowym z włączonymi wibracjami oraz siedzeniem operatora w trybie transportowym.

Zmierzone wibracje całego ciała były poniżej poziomu $0,5 \text{ m/s}^2$ podanego w dyrektywie UE 2002/44/WE. (Wartość graniczna wynosi $1,15 \text{ m/s}^2$.)
Zmierzone wibracje ręki/ramienia były poniżej poziomu $2,5 \text{ m/s}^2$, podanego w tej samej dyrektywie. (Wartość graniczna wynosi 5 m/s^2 .)



Poziom wibracji zależy od drogi oraz od położenia siedzenia.

Wartości akustyczne

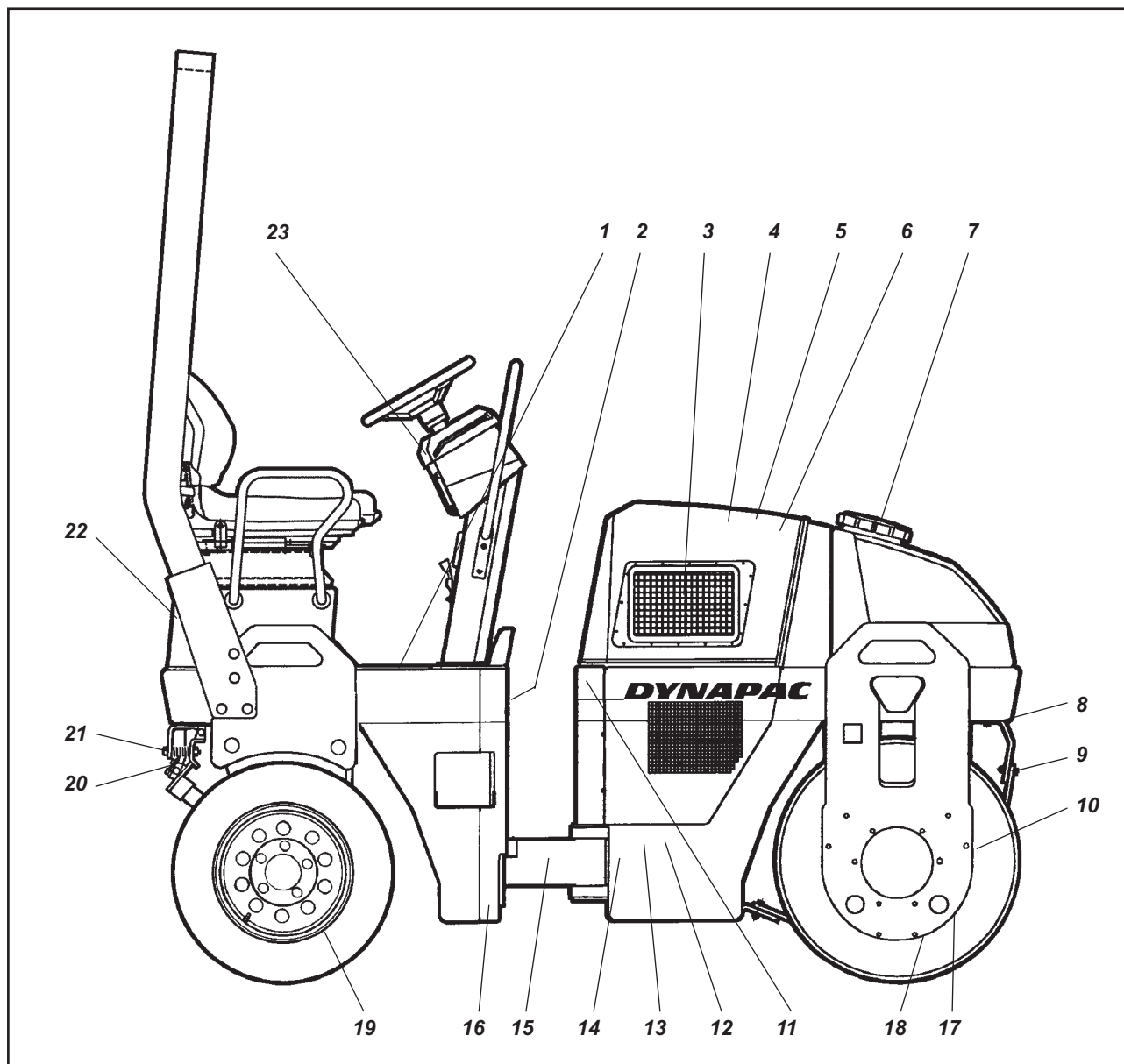
Wartości akustyczne zostały zmierzone zgodnie z dyrektywą UE 2000/14/WE dla maszyn wyposażonych na rynek UE, na miękkim materiale polimerowym z włączonymi wibracjami oraz siedzeniem operatora w trybie transportowym.

Model	Zagwarantowany poziom mocy akustycznej dB (A)	Poziom ciśnienia akustycznego, ucho operatora (platforma) dB (A)	Poziom ciśnienia akustycznego, ucho operatora (kabina) dB (A)
CC102 Deutz	105	—	—
CC102 Isuzu	102	—	—
CC102/LN Isuzu	99	—	—
CC102C Deutz	105	—	—
CC102C Isuzu	102	—	—
CC102C/LN Isuzu	99	—	—
CC122 Deutz	105	—	—
CC122 Isuzu	102	—	—
CC122/LN Isuzu	100	—	—
CC122C Deutz	105	—	—
CC122C Isuzu	102	—	—
CC122C/LN Isuzu	100	—	—
CC132 Deutz F2L	—	—	—
CC132 Deutz F3L	106	—	—
CC142	106	—	—
CC142C	106	—	—



Poziom hałasu zależy od drogi oraz od położenia siedzenia.

HARMONOGRAM KONSERWACJI



Ryc. 1 Punkty serwisowania i konserwacji

- | | | |
|---------------------------|--|---|
| 1. Zbiornik paliwa | 9. Skrobakіл бѣбен | 17. Korki wlewul бѣбен |
| 2. Tankowanie | 10. Elementy gumowe i śruby mocujące | 18. Poziom oleju w бѣбnie |
| 3. Chłodnica | 11. Uzupełnianie płynu hydraulicznego | 19. Oponyl ciśnienie w oponach |
| 4. Oczyszczacz powietrza | 12. Zbiornik hydrauliczny | 20. System zraszania koła |
| 5. Akumulator | 13. Filtr hydrauliczny | 21. Skrobakіл koła |
| 6. Silnik wysokoprężny | 14. Wziernik płynu hydraulicznego | 22. Zbiornik emulsji |
| 7. Zbiornik wody | 15. Złącze skrętu | 23. Sterowanie hamulca rezerwowego/ postojowego |
| 8. System zraszania бѣбен | 16. Elementy montażowe cylindra skrętu | |

KONSERWACJA

Czynności okresowe należy przede wszystkim wykonywać po upływie określonej liczby godzin pracy, a dopiero potem po upływie podanego okresu: codziennie, co tydzień itd.



Podczas sprawdzania oleju i paliwa oraz podczas smarowania smarem lub olejem przed napełnieniem należy usunąć cały brud.



Należy stosować się również do wytycznych producenta podanych w instrukcji silnika.

Co 10 godzin pracy (codziennie)

Elementy na ryc. 1	Czynność	Patrz strona	Komentarze
	Przed uruchomieniem		
6	Sprawdź poziom oleju w silniku		Patrz instrukcja obsługi silnika.
14	Sprawdź poziom w zbiorniku hydraulicznym	10	
3	Sprawdź poziom chłodziwa (Isuzu)	10	
3	Sprawdź, czy przepływ powietrza chłodzącego nie jest blokowany	11	
1	Uzupełnij paliwo	11	
7	Napełnij zbiornik wody	11	
8	Sprawdź system zraszaczy/ bęben	12	
9	Sprawdź ustawienia skrobaka/ bęben	13	
21	Sprawdź skrobaki sprężynowe	13	opcjonalne
20	Sprawdź system zraszaczy/ opony	13	
21	Sprawdź ustawienia skrobaka/ opony	14	
23	Sprawdź hamulce	14	

Co 50 godzin pracy (co tydzień)

Elementy na ryc. 1	Czynność	Patrz strona	Komentarze
4	Sprawdź wskaźnik oczyszczacza powietrza	15	
	Sprawdź, czy węże pneumatyczne nie są naruszone i czy połączenia są prawidłowe	15	
15	Nasmaruj połączenia skrętu	16	
16	Nasmaruj obejmę cylindra skrętu	16	
19	Sprawdź ciśnienie w oponach (wielofunkcyjne)	16	
	Po pierwszych 50 godzinach pracy należy wymienić wszystkie filtry oleju i olej z wyjątkiem płynu hydraulicznego.		

KONSERWACJA

Co 250 godzin pracy (co miesiąc)

Elementy na ryc. 1	Czynność	Patrz strona	Komentarze
3	Oczyść chłodnicę płynu hydraulicznego	17	
5	Sprawdź poziom elektrolitu w akumulatorze	17	
6	Wymień filtr oleju w silniku (Isuzu)	18	Patrz instrukcja obsługi silnika
6	Oczyść kryzy systemu chłodzenia silnika		Patrz instrukcja obsługi silnika

Co 500 godzin pracy (co trzy miesiące)

Elementy na ryc. 1	Czynność	Patrz strona	Komentarze
18	Sprawdź poziom oleju w bębnach	19	
10	Sprawdź elementy gumowe i połączenia śrubowe	19	
11	Sprawdź pokrywę/ odpowietrznik zbiornika hydraulicznego	20	
6	Nasmaruj elementy sterowania i złącza przegubowe	20	
6	Wymień olej w silniku (Deutz)	21	Patrz instrukcja obsługi silnika
6	Wymień filtr oleju w silniku	21	Patrz instrukcja obsługi silnika
6	Sprawdź paski klinowe silnika	21	Patrz instrukcja obsługi silnika
6	Wymień filtr paliwa w silniku (Isuzu)	22	Patrz instrukcja obsługi silnika

Co 1000 godzin pracy (co sześć miesięcy)

Elementy na ryc. 1	Czynność	Patrz strona	Komentarze
13	Wymień filtr oleju hydraulicznego	23	
12	Spuść skropliny ze zbiornika hydraulicznego	24	
4	Wymień główny filtr w oczyszczaczu powietrza	24	
6	Wymień filtr paliwa w silniku (Deutz)	24	
6	Wymień filtr wstępny silnika	25	
6	Sprawdź pasek zębaty silnika		Patrz instrukcja obsługi silnika
6	Sprawdź luzu zaworów silnika		Patrz instrukcja obsługi silnika

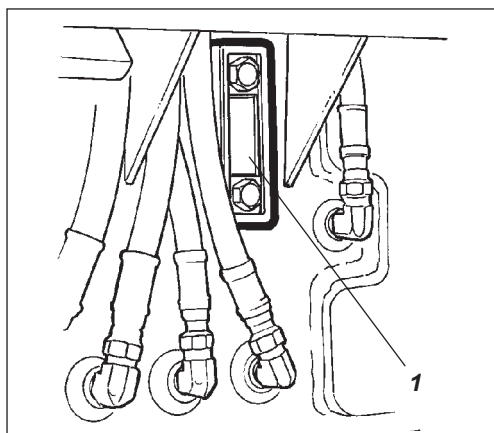
Co 2000 godzin pracy (co rok)

Elementy na ryc. 1	Czynność	Patrz strona	Komentarze
12	Wymień płyn hydrauliczny	26	
18	Wymień olej w bębnach	26	
7	Opróżnij i oczyść zbiornik wody	27	
22	Oczyść zbiornik emulsji	28	
1	Opróżnij i oczyść zbiornik paliwa	28	
	Sprawdź stan połączeń skrzetu	28	

CO 10 GODZIN PRACY (Codziennie)

Zbiornik hydrauliczny

- sprawdzanie poziomu
- uzupełnianie



Ryc. 2 Zbiornik hydrauliczny

1. Wziernik oleju



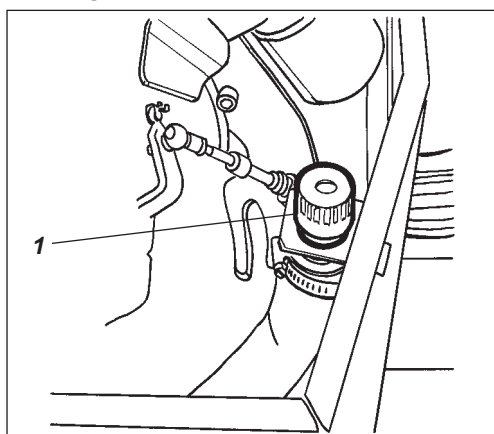
Należy ustawić walec na poziomej powierzchni. O ile nie zostanie to określone inaczej, podczas wszystkich czynności kontrolnych i regulacyjnych silnik musi być wyłączony, a przycisk hamulca rezerwowego/ postojowego wciśnięty.

Otwórz prawe drzwiczki komory silnika.

Należy upewnić się, że poziom oleju znajduje się pomiędzy oznaczeniem maksymalnym i minimalnym. Jeżeli poziom jest za niski, dolej płynu hydraulicznego podanego w specyfikacji smarów.

Zbiornik hydrauliczny

- sprawdzanie poziomu
- uzupełnianie

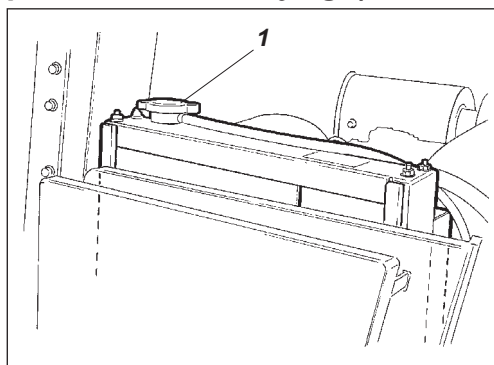


Ryc. 3 Komora silnika

1. Uzupełnianie płynu hydraulicznego

Otwórz całkowicie pokrywę silnika, odkręć zakrętkę wlewu (1) i w razie potrzeby uzupełnij świeżym olejem. Prawidłowy rodzaj płynu hydraulicznego został podany na stronie 3.

Poziom chłodziwa – należy sprawdzić ilość (przepływ powietrza chłodzącego)



Ryc. 4 Chłodziwa

1. Zakrętka chłodziwa

ISUZU



Zachowaj szczególną ostrożność podczas otwierania zakrętki chłodziwa przy gorącym silniku. Ryzyko poparzenia. Ubierz rękawice i okulary ochronne.

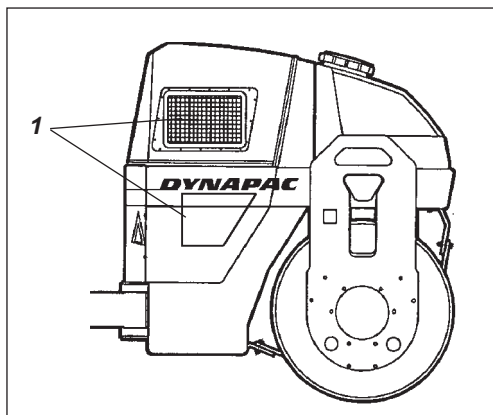
Należy uzupełnić chłodziwem składającym się w 50% z wody i w 50% z płynu przeciwko zamarzaniu. Patrz dane techniczne w niniejszym podręczniku i instrukcja silnika.



Co drugi rok należy wymienić chłodziwo i przepłukać układ. Należy upewnić się, że nic nie blokuje przepływu powietrza przez chłodziwo.

CO 10 GODZIN PRACY (Codziennie)

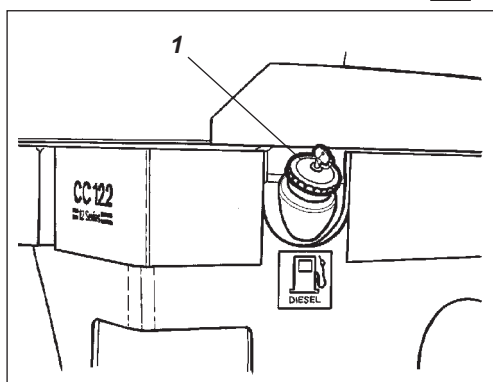
Obieg powietrza – sprawdzanie



Ryc. 5 Prawa strona walca
1. Kratka powietrza chłodzącego

Upewnij się, że przepływ powietrza chłodzącego w silniku przez kratkę ochronną w komorze silnika jest niezakłócony.

Zbiornik paliwa – tankowanie



Ryc. 6 Zbiornik paliwa
1. Zakrętka zbiornika

Codziennie przed rozpoczęciem pracy uzupełnij paliwo. Odkręć blokową zakrętkę zbiornika (1) i dolej oleju napędowego do dolnej krawędzi rury wlewu.

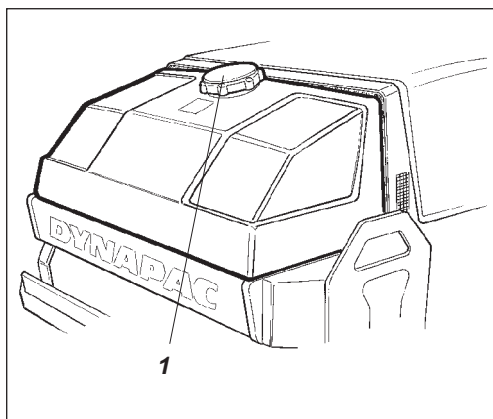


Nie należy nigdy uzupełniać paliwa przy uruchomionym silniku, nie wolno palić oraz trzeba uważać, aby nie rozlać paliwa.

Typ oleju napędowego został podany w instrukcji obsługi silnika.

W zbiorniku mieści się 50 l paliwa.

Zbiornik wody – uzupełnianie



Ryc. 7 Zbiornik wody
1. Zakrętka zbiornika



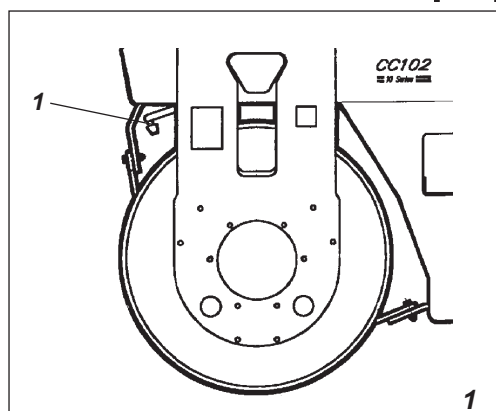
Odkręć zakrętkę zbiornika (1) i uzupełnij go czystą wodą; nie usuwaj filtru siatkowego. Pojemność zbiornika została podana w danych technicznych.



Jedyny możliwy dodatek: niewielka ilość przyjaznego dla środowiska płynu przeciwko zamarzaniu, a dla modeli wielofunkcyjnych – ewentualnie płyn do cięcia.

CO 10 GODZIN PRACY (Codziennie)

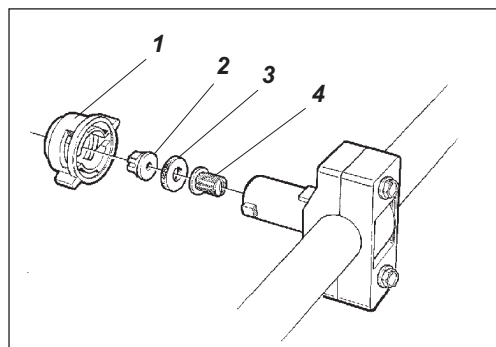
System zraszania/ bęben Sprawdzanie – czyszczenie



Ryc. 8 Bęben

1. Dysza

Uruchom system zraszania i upewnij się, że żadna dysza (1) nie jest zatkana. W razie potrzeby oczyść zatkane dysze i filtr wstępny znajdujący się obok pompy wody, patrz poniższe ilustracje.



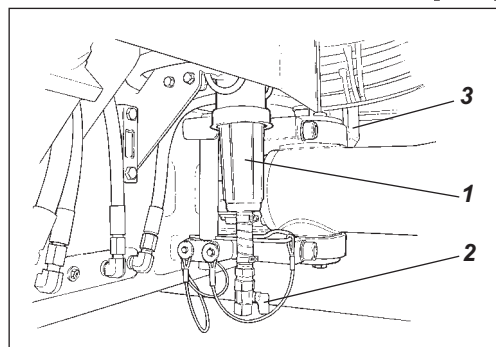
Ryc. 9 Dysza

1. Tuleja
2. Dysza
3. Ubijanie
4. Filtr siatkowy

Ręcznie zdemontuj zatkana dyszę. Przedmucha dyszę (2) i filtr dokładnego oczyszczania (4) za pomocą sprężonego powietrza do czystości lub zamontuj części zamienne, a zatkane elementy pozostaw do późniejszego oczyszczenia.



Podczas pracy ze sprężonym powietrzem noś okulary ochronne.



Ryc. 10 Układ pompy

1. Filtr wody
2. Kurek odcinający
3. Pompa wody

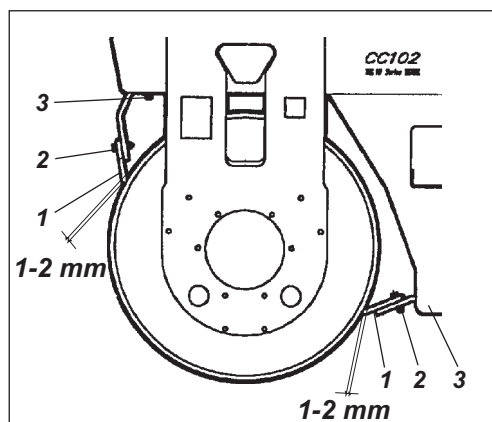
Podczas czyszczenia filtra wstępnego (1) zamknij kurek odcinający (2) i poluzuj obudowę filtra.

Oczyść filtr i obudowę filtra, sprawdź, czy gumowa uszczelka w obudowie filtra jest nienaruszona.

Po sprawdzeniu i oczyszczeniu uruchom układ i sprawdź jego działanie.

Kurek spustowy znajduje się w lewej części obszaru układu pompy. Służy on do osuszania zarówno zbiornika, jak i układu pompy.

Skrobaki, stałe Sprawdzanie – ustawianie



Ryc. 11 Bęben

1. Łopátka skrobaka
2. Śruby regulacyjne
3. Śruby regulacyjne

Sprawdź, czy skrobaki nie są uszkodzone. Ustaw skrobaki w odległości 1–2 mm od bębna. Dla specjalnych mieszanek asfaltowych lepiej jest ustawić łopatkę skrobaków (1) trochę przeciw bębnom.

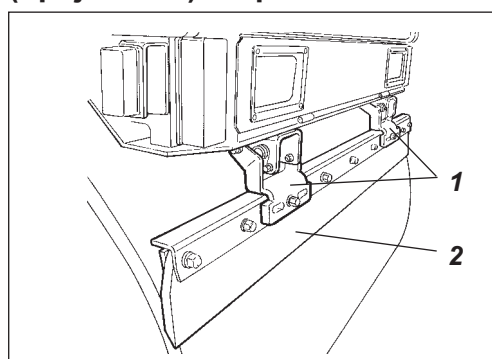
Pozostałości asfaltu mogą się nagromadzić na skrobaku i wpływać na siłę docisku.

Poluzuj śruby (2), aby przesunąć łopatkę skrobaka w górę lub w dół.

Poluzuj śruby (3), aby wyregulować ciśnienie docisku łopatkę zgarniaka do bębna.

Pamiętaj o dokręceniu wszystkich śrub po zakończeniu regulacji.

Skrobaki, sprężynowe (opcjonalne) – sprawdzanie



Ryc. 12 Skrobaki sprężynowe

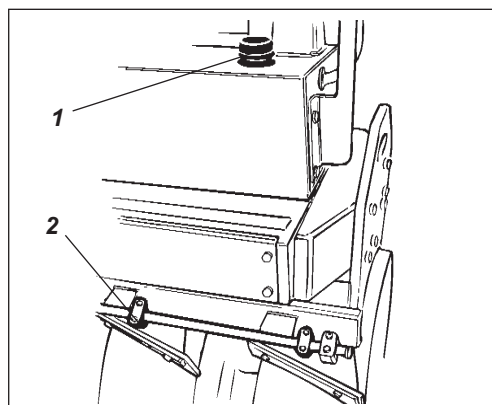
1. Mechanizm sprężyny
2. Łopátka skrobaka

Sprawdź, czy skrobaki nie są uszkodzone. Skrobaki sprężynowe nie wymagają regulacji, ponieważ siła sprężyny zapewnia właściwy docisk. Pozostałości asfaltu mogą się nagromadzić na skrobaku i wpływać na siłę docisku. Oczyszczyć w razie potrzeby.



Na czas transportowania należy zdjąć skrobaki z bębna.

System zraszania/ koła Sprawdzanie – czyszczenie



Ryc. 13 Rama koła

1. Zakrętka wlewu
2. Dysza (po jednej na każdą oponę)

Napełnij tylny zbiornik płynem emulsyjnym, np. wodą zmieszaną z 2% płynem do cięcia. Upewnij się, że dysze zraszacza (2) nie są zatkane. W razie potrzeby oczyść dysze i filtr. Szczegółowe instrukcje zostały podane w punkcie System zraszania/ bęben; Sprawdzanie – czyszczenie.



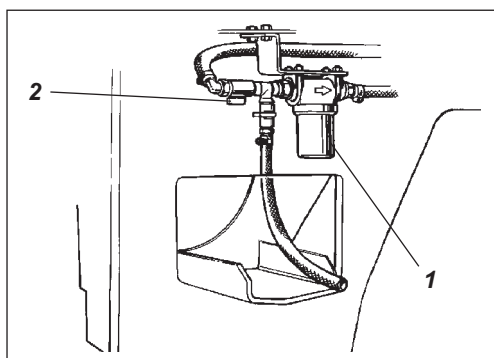
W zbiorniku emulsji nie wolno używać płynów łatwopalnych lub szkodliwych dla środowiska.



Okresowo sprawdzaj bieżnik opon, czy nie ma na nim zakleszczonych kawałków asfaltu; najczęściej zdarza się to, dopóki opony nie nagrzeją się w wystarczającym stopniu.

CO 10 GODZIN PRACY (Codziennie)

Układ pompy/ opony Sprawdzanie – czyszczenie

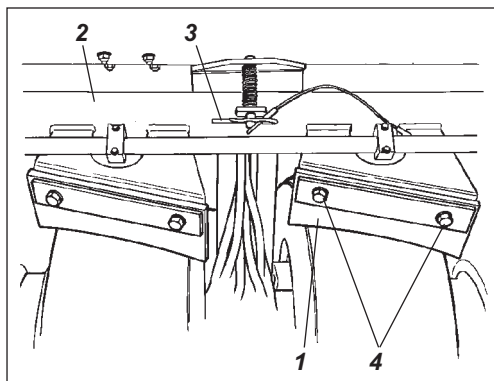


Ryc. 14 Lewy stopień

- 1. Obudowa filtra
- 2. Podajnik

Podczas czyszczenia zamknij kurek odcinający (2). Zdejmij obudowę filtra (1). Oczyszczyć i zamocować obudowę filtra. Należy posłuchać lub położyć rękę na pompie wody, aby sprawdzić, czy działa.

Skrobaki – sprawdzanie – ustawianie



Ryc. 15 Skrobaki koła

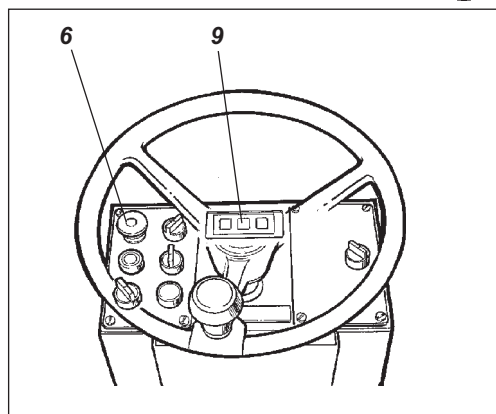
- 1. Skrobak
- 2. Belka skrobaka
- 3. Przetyczka
- 4. Śruby regulacyjne

Upewnij się, że skrobak (1) jest ustawiony na przeciw opony podczas ubijania mieszanek asfaltowych.

Skrobaki muszą swobodnie zwisać z opon podczas transportu. Podnieś belkę skrobaka (2), przekładając przetyczkę (3) do najwyższego otworu.

Aby wyregulować kąt styku skrobaka z oponą, poluzuj wkręty (4), ustaw skrobak, a następnie dokręć wkręty.

Hamulce – sprawdzanie



Ryc. 16 Panel przyrządów

- 6. Przycisk hamulca rezerwowego/ postojowego
- 9. Lampka ostrzegawcza hamulca



Działanie hamulców sprawdź w następujący sposób:

Rozpocznij jazdę walcem powoli do przodu.

Wciśnij przycisk hamulca rezerwowego/ postojowego (6). Powinna zapalić się lampka ostrzegawcza hamulca (9) na panelu przyrządów, a walec powinien się zatrzymać.

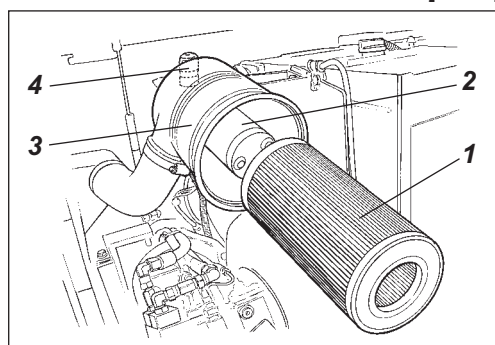
Po sprawdzeniu hamulców ustaw dźwignię jazdy do przodu/ do tyłu w położeniu biegu jałowego.

Wyciągnij przycisk hamulca rezerwowego/ postojowego.

Walec jest teraz gotowy do pracy.

CO 50 GODZIN PRACY (Co tydzień)

Oczyszczacz powietrza Sprawdzanie – wskaźnik



Ryc. 17 Oczyszczacz powietrza

1. Filtr główny
2. Filtr zapasowy
3. Obudowa filtra
4. Wskaźnik



Ustaw walec na poziomej powierzchni. O ile nie zostanie to określone inaczej, podczas wszystkich czynności kontrolnych i regulacyjnych silnik musi być wyłączony, a przycisk hamulca rezerwowego/ postojowego wciśnięty.

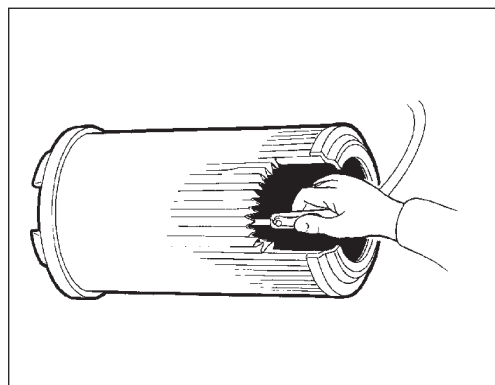


Sprawdź lub oczyść główny filtr oczyszczacza powietrza (1), jeżeli wskaźnik (4) pokazuje czerwony sektor przy pełnych obrotach silnika.

Zwolnij dwa zatrzaski blokujące, wyciągnij pokrywę i wyjmij filtr główny (1).

Nie zdejmuj filtru zapasowego (2).

Filtr główny – czyszczenie sprężonym powietrzem



Ryc. 18 Filtr główny

Aby oczyścić filtr główny, przedmuchać z góry i z dołu papierowe zakładki sprężonym powietrzem pod ciśnieniem maksymalnie 5 barów.

Dyszę trzymaj w odległości co najmniej 2–3 cm (1/8 cala) od papierowych zakładek, aby uniknąć rozdarcia papieru.



Podczas pracy ze sprężonym powietrzem noś okulary ochronne.

Wytrzyj wnętrze pokryw i obudowy filtra (3).

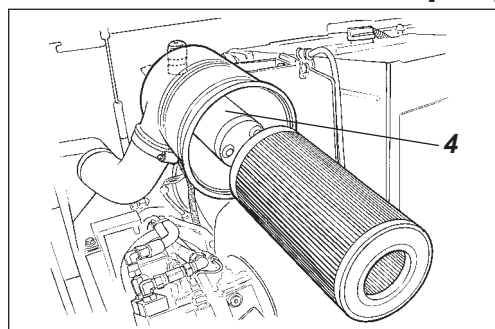


Sprawdź, czy zaciski węża pomiędzy obudową filtra a węzłem zasysającym są szczelne oraz czy węże nie są uszkodzone. Sprawdź wszystkie węże na całej drodze do silnika.



Filtr główny należy wymienić nie później niż po 5 czyszczeniach.

Filtr zapasowy – wymiana



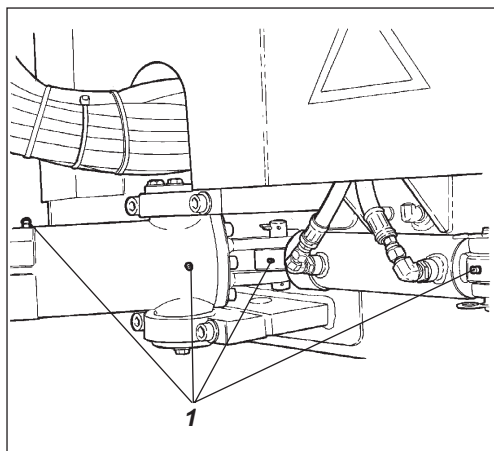
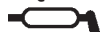
Ryc. 19 Filtr powietrza

4. Filtr zapasowy

Wymień filtr zapasowy na nowy po piątej wymianie lub czyszczeniu głównego filtra. Filtru zapasowego nie można oczyścić.

W celu wymiany filtru zapasowego (4) wyciągnij stary filtr z uchwytu, wstawić nowy, a następnie ponownie zmontować oczyszczacz powietrza w odwrotnej kolejności.

Cylinder skrętu i złącze skrętu – smarowanie



Ryc. 20 Złącze skrętu
1. Smarowniczki

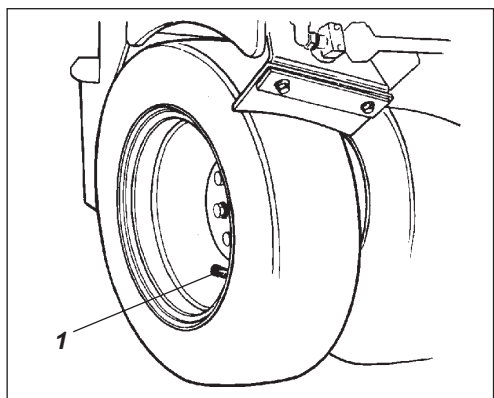


Przy pracującym silniku nikt nie powinien się znajdować w pobliżu złącza skrętu. Niebezpieczeństwo zgniecenia w przypadku skrętu. Przed smarowaniem naciśnij przycisk hamulca rezerwowego/ postojowego.

Obróć kierownicę do oporu w lewo, aby uzyskać dostęp do wszystkich czterech smarowniczek (1) z prawej strony maszyny.

Oczyść smarowniczki (1). Nasmaruj każdą smarowniczkę za pomocą pięciu suwów ręcznej smarownicy ciśnieniowej. Upewnij się, że smar przedostał się do łożysk. Jeżeli smar nie przedostał się do łożysk, może okazać się konieczne poluzowanie połączenia przegubowego za pomocą podnośnika i powtórzenie procesu smarowania.

Opony – ciśnienie w oponach



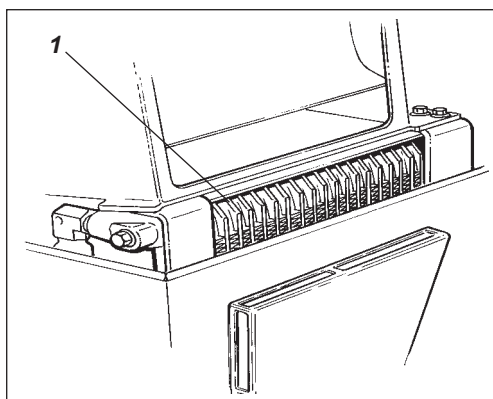
Ryc. 21 Opony (wielofunkcyjne)
1. Zawór powietrza

Sprawdź ciśnienie w oponach miernikiem ciśnienia.

Upewnij się, że ciśnienie w oponach jest takie samo.

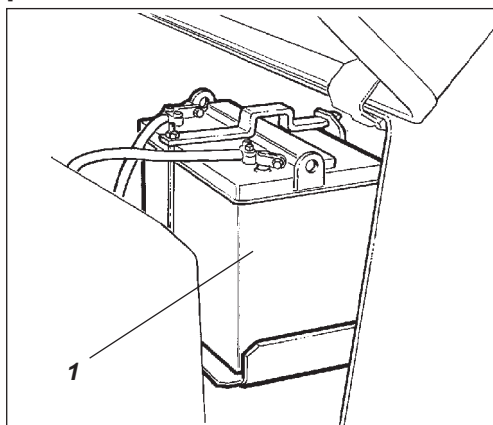
Zalecane ciśnienie: patrz dane techniczne.

Chłodnica płynu hydraulicznego Sprawdzanie – czyszczenie



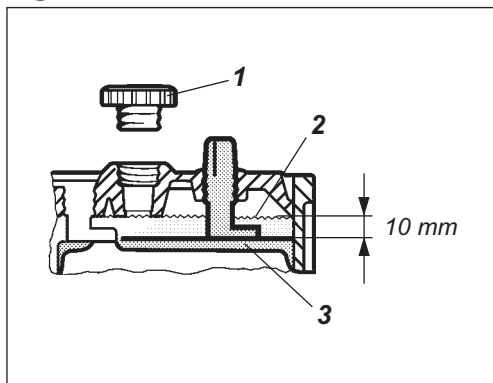
Ryc. 22 Komora silnika
1. Chłodnica płynu hydraulicznego

Akumulator – Sprawdzanie poziomu elektrolitu



Ryc. 23 Półka akumulatora
1. Akumulator

Ogniwo akumulatora



Ryc. 24 Poziom elektrolitu w akumulatorze
1. Zakrętka ogniwa
2. Poziom elektrolitu
3. Płyta



Ustaw walec na poziomej powierzchni. O ile nie zostanie to określone inaczej, podczas wszystkich czynności kontrolnych i regulacyjnych silnik musi być wyłączony, a przycisk hamulca rezerwowego/ postojowego wciśnięty.

Sprawdź, czy powietrze swobodnie przechodzi przez chłodnicę. Wyczyść brudną chłodnicę sprężonym powietrzem lub wodą pod wysokim ciśnieniem. Przedmuchać lub przemyć chłodnicę w kierunku przeciwnym do kierunku przepływu powietrza.



W przypadku mycia wodą pod wysokim ciśnieniem zachowaj ostrożność. Nie należy zbyt blisko zbliżać dyszy do chłodnicy.



Podczas pracy ze sprężonym powietrzem noś okulary ochronne.



Podczas sprawdzania poziomu elektrolitu nie wolno używać otwartego ognia. Podczas ładowania przez alternator jest wytwarzany wybuchowy gaz.

Otwórz całkiem pokrywę silnika. Wytrzyj wierzch akumulatora do sucha.



Ubierz okulary ochronne. W akumulatorze znajduje się kwas. Jeżeli elektrolit zetknie się z ciałem, należy przemyć takie miejsce wodą.

Zdejmij zakrętki ogniów i sprawdź, czy elektrolit jest około 10 mm (3/8 cala) powyżej płyt. Sprawdź poziom we wszystkich ogniwach. Jeżeli poziom jest za niski, uzupełnij wodą destylowaną. Jeżeli temperatura otoczenia jest niższa niż temperatura zamarzania, należy na chwilę uruchomić silnik przed dolaniem wody destylowanej. W przeciwnym razie elektrolit może zamarznąć.

Sprawdź, czy otwory wentylacyjne w pokrywach ogniów nie są zatkane. Następnie załóż z powrotem pokrywę.

Przewody powinny być czyste i dobrze zamocowane. Oczyszczyć skorodowane końcówki przewodów i nasmaruj je wazeliną bezkwasową.



Podczas odłączania akumulatora najpierw odłącz przewód ujemny. Podczas odłączania akumulatora najpierw odłącz przewód ujemny.

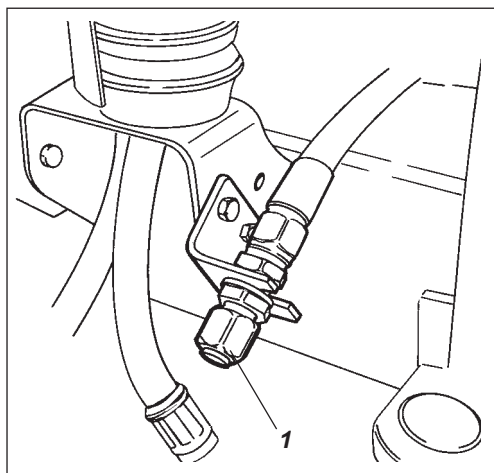


Zużyte akumulatory należy prawidłowo utylizować. Akumulatory zawierają ołów, który jest szkodliwy dla środowiska.



Przed spawaniem elektrycznym maszyny odłącz przewód uziemiający akumulatora, a następnie wszystkie połączenia elektryczne z alternatorem.

Silnik – wymiana oleju



Ryc. 25 Komora silnika, prawa strona
1. Spust oleju

ISUZU

Przed spuszczeniem oleju rozgrzej silnik.



Jeżeli silnik pracuje w pomieszczeniu, sprawdź, czy wentylacja (wyciągowa) jest wystarczająca. (Istnieje ryzyko zatrucia tlenkiem węgla.)



Wyłącz silnik i włącz hamulec rezerwowy/postojowy.



Pod korkiem spustowym umieść pojemnik mieszczący co najmniej 8 l. Zbierz olej i prawidłowo go zutylizuj.



Podczas spuszczenia gorącego oleju istnieje ryzyko oparzenia. Należy chronić ręce.

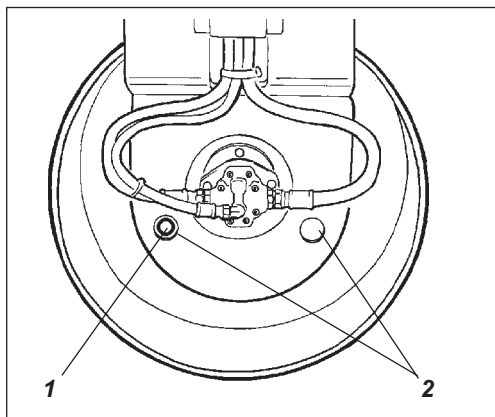
Odkręć korek spustowy oleju (1).
Poczekaj, aż olej wycieknie, i zakręć korek.

Napełnij świeżym olejem silnikowym; prawidłowy rodzaj oleju został podany w specyfikacji smarów lub w instrukcji obsługi silnika.

Sprawdź wskaźnik poziomu oleju, aby upewnić się, że poziom oleju w silniku jest prawidłowy; szczegółowe informacje zostały podane w instrukcji obsługi silnika.

CO 500 GODZIN PRACY (Co trzy miesiące)

Bęben – poziom oleju – sprawdzanie – uzupełnienie



Ryc. 26 Bęben, strona wibracji

1. Korek oleju
2. Otwór kontrolny



Ustaw walec na poziomej powierzchni. O ile nie zostanie to określone inaczej, podczas wszystkich czynności kontrolnych i regulacyjnych silnik musi być wyłączony, a przycisk hamulca rezerwowego/ postojowego wciśnięty.

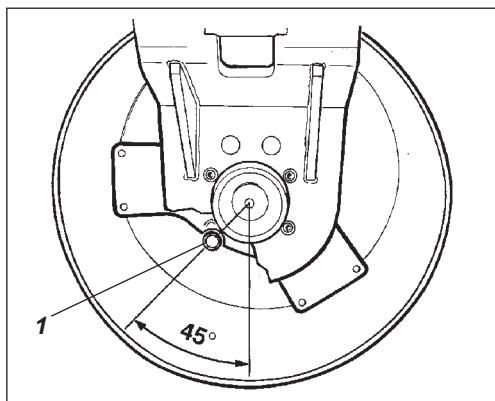


To sprawdzanie dotyczy modelu CC102/122.

Powoli jedź walcem do chwili, aż korek oleju (1) znajdzie się naprzeciwko jednego z otworów kontrolnych (2).

Odkręć korek i sprawdź, czy poziom oleju sięga do dolnej krawędzi otworu korka. W razie potrzeby dolej świeżego, czystego oleju. Użyj oleju zgodnie ze specyfikacją smarów.

Bęben – sprawdzanie poziomu oleju



Ryc. 27 Bęben, strona jazdy

1. Korek oleju



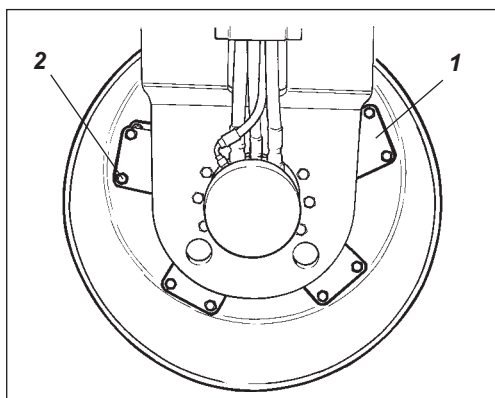
To sprawdzanie dotyczy modelu CC132/142.

Powoli jedź walcem do chwili, aż korek oleju (1) znajdzie się naprzeciwko półokrągłego wycięcia w zawieszeniu bębna.

Odkręć korek i sprawdź, czy poziom oleju sięga do dolnej krawędzi otworu korka. W razie potrzeby dolej świeżego, czystego oleju. Użyj oleju zgodnie ze specyfikacją smarów.

Przed zakręceniem magnetycznego korka oleju (1) oczyść go ze wszystkich cząstek metalu.

Elementy gumowe i śruby mocujące – sprawdzanie



Ryc. 28 Zawieszenie bębna

1. Element gumowy
2. Wkręty mocujące

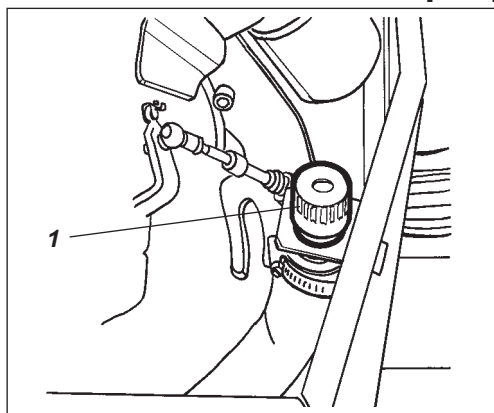
Sprawdź wszystkie elementy gumowe (1). Wymień wszystkie elementy, jeżeli ponad 25% z nich z jednej strony bębna ma pęknięcia głębsze niż 10–15 mm (3/8–5/16 cala).

Podczas sprawdzania użyj ostrza noża lub ostrego przedmiotu.

Sprawdź, czy wkręty mocujące (2) są dokręcone.

CO 500 GODZIN PRACY (Co trzy miesiące)

Zakrętka zbiornika hydraulicznego – sprawdzanie



Ryc. 29 Komora silnika

1. Zakrętka zbiornika

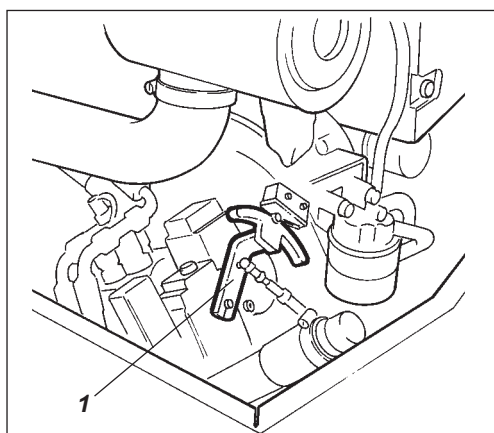
Odkręć zakrętkę zbiornika i sprawdź, czy nie jest zatkana; powietrze musi przepływać przez zakrętkę w obu kierunkach bez przeszkód.

Jeżeli przepływ w którymkolwiek kierunku jest zablokowany, oczyść niewielką ilością oleju napędowego i przedmuchać sprężonym powietrzem do chwili odblokowania lub wymień zakrętkę na nową.



Podczas pracy ze sprężonym powietrzem noś okulary ochronne.

Elementy sterujące – smarowanie

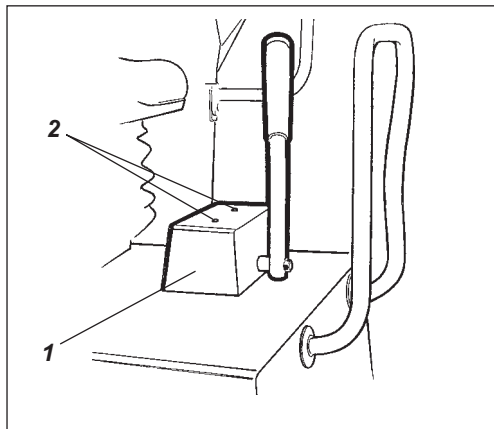


Ryc. 30 Komora silnika

1. Dźwignia jazdy do przodu/ do tyłu

Za pomocą kilku kropli oleju nasmaruj elementy sterujące jazdy do przodu/ do tyłu w komorze silnika. Jeżeli elementy sterujące zaczną reagować z opóźnieniem po długim okresie użytkowania, zdejmij pokrywę i dźwignię jazdy do przodu/ do tyłu w miejscu pracy operatora i nasmaruj mechanizm.

Elementy sterujące – smarowanie



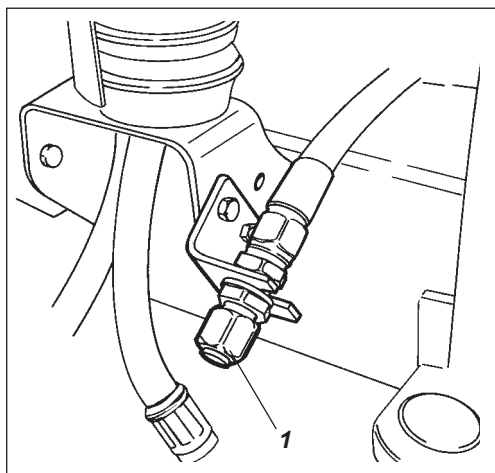
Ryc. 31 Miejsce pracy operatora

1. Dźwignia jazdy do przodu/ do tyłu
2. Wkręty mocujące

Nasmaruj mechanizm jazdy do przodu/ do tyłu. Odkręć wkręty (2) u góry osłony zabezpieczającej (1), zdejmij osłonę i nasmaruj olejem mechanizm pod osłoną.

CO 500 GODZIN PRACY (Co trzy miesiące)

Silnik – wymiana oleju



Ryc. 32 Komora silnika, prawa strona
1. Spust oleju

DEUTZ

Przed spuszczeniem oleju rozgrzej silnik.



Jeżeli silnik pracuje w pomieszczeniu, sprawdź, czy wentylacja (wyciągowa) jest wystarczająca. (Istnieje ryzyko zatrucia tlenkiem węgla.)



Wyłącz silnik i włącz hamulec postojowy.



Pod korkiem spustowym umieść pojemnik mieszczący co najmniej 8 l. Zbierz olej i prawidłowo go zutylizuj.



Podczas spuszczenia gorącego oleju istnieje ryzyko oparzenia. Należy chronić ręce.

Odkręć korek spustowy oleju (1).
Poczekaj, aż olej wycieknie, i zakręć korek.

Napełnij świeżym olejem silnikowym; prawidłowy rodzaj oleju został podany w specyfikacji smarów lub w instrukcji obsługi silnika. Sprawdź wskaźnik poziomu oleju, aby upewnić się, że poziom oleju w silniku jest prawidłowy; szczegółowe informacje zostały podane w instrukcji obsługi silnika.

Zdejmij i wyrzuć filtr oleju (1) i zamontuj nowy filtr.

Upewnij się, że pasek (2) nie jest popękany lub w inny sposób uszkodzony. Wymień w razie potrzeby.

Sprawdź napięcie paska, jeżeli można go wcisnąć kciukiem o więcej niż 10 mm (3/8 cala) w połowie odległości pomiędzy kołami pasowymi, wymaga on naciągnięcia.



Szczegółowe instrukcje dotyczące wymiany oleju i filtra oraz naciągania paska zostały podane w instrukcji obsługi silnika.

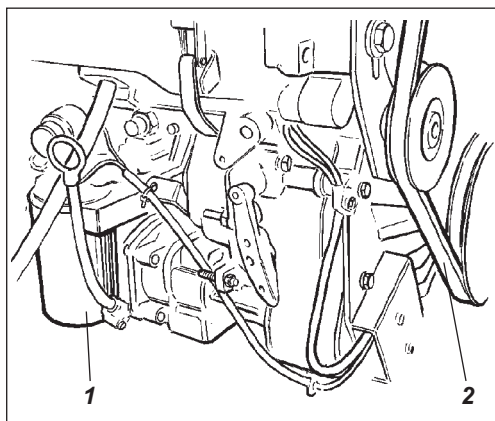
Uruchom silnik i sprawdź szczelność filtra oleju i korka spustowego.



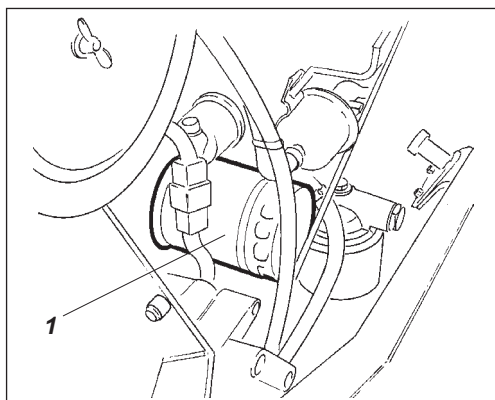
Jeżeli silnik pracuje w pomieszczeniu, sprawdź, czy wentylacja (wyciągowa) jest wystarczająca. (Istnieje ryzyko zatrucia tlenkiem węgla.)

Z powrotem zamocuj płytę ochronną silnika.

Filtr oleju – wymiana

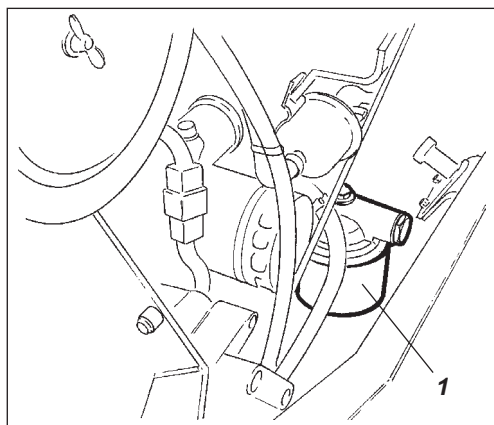


Ryc. 33 Silnik wysokoprężny (Deutz)
1. Filtr oleju
2. Pasek klinowy



Ryc. 34 Silnik wysokoprężny (Isuzu)
1. Filtr oleju

Wymiana filtra paliwa



Ryc. 35 Komora silnika
1. Filtr paliwa

ISUZU



Pod spód podłóż pojemnik w celu zebrania paliwa, które wyleje się podczas wyjmowania filtra.

Poluzuj i wykręć filtr paliwa (1). Zutylizuj filtr w bezpieczny sposób, nie nadaje się on do ponownego użytku i nie można go oczyścić.



Szczegółowe instrukcje dotyczące wymiany filtra paliwa można znaleźć w instrukcji obsługi silnika.

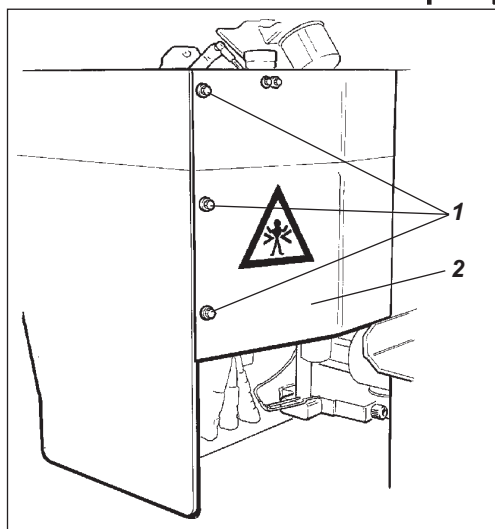
Uruchom silnik i sprawdź, czy filtr paliwa nie przecieka.



**Jeżeli silnik pracuje w pomieszczeniu, sprawdź, czy wentylacja (wyciągowa) jest wystarczająca.
(Istnieje ryzyko zatrucia tlenkiem węgla.)**

CO 1000 GODZIN PRACY (Co sześć miesięcy)

Filtr hydrauliczny – wymiana



Ryc. 36 Komora silnika

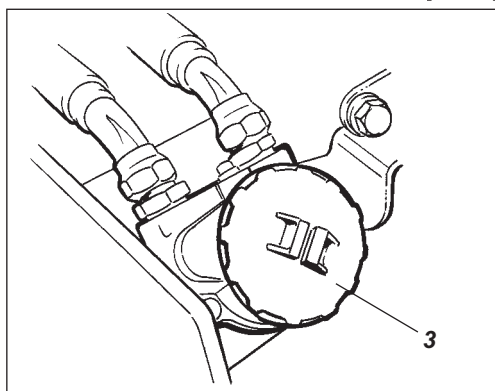
1. Wkręty mocujące
2. Płyta zabezpieczająca



Ustaw walec na poziomej powierzchni. O ile nie zostanie to określone inaczej, podczas wszystkich czynności kontrolnych i regulacyjnych silnik musi być wyłączony, a przycisk hamulca rezerwowego/ postojowego wciśnięty.

Odkręć sześć wkrętów mocujących (1).

Wyjmij płytę zabezpieczającą (2).

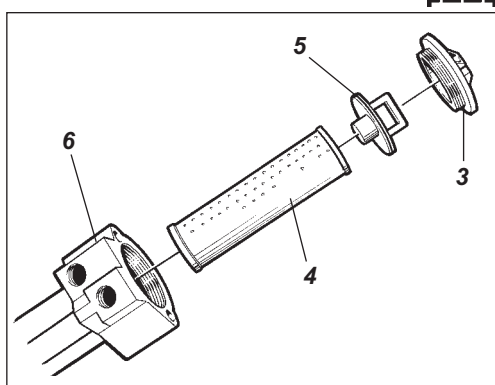


Ryc. 37 Filtr hydrauliczny

3. Pokrywa

Zdejmij czerwoną pokrywę (3) i wyciągnij wkład filtra (4).

Tymczasowo załóż czerwoną pokrywę, aby zapobiec przedostaniu się kurzu i brudu do zbiornika.



Ryc. 38 Filtr hydrauliczny

3. Pokrywa
4. Wkład filtra
5. Uchwyt
6. Obejma filtra

Wyjmij wkład filtra (4) z uchwytu (5).



Zutylizuj filtr w bezpieczny sposób, nie nadaje się on do ponownego użytku i nie można go oczyścić.

Zamontuj nowy wkład w uchwycie, włóż do obejmy (6) i załóż czerwoną pokrywę.

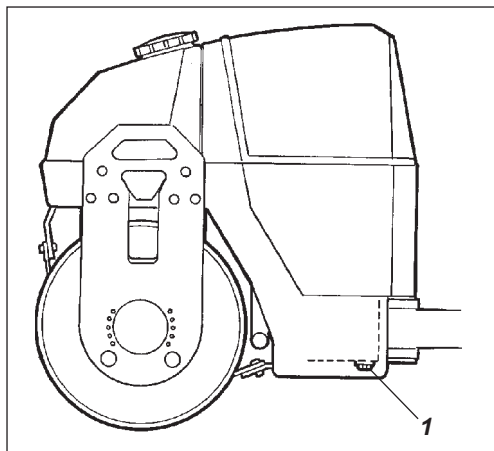
Uruchom silnik i pozwól mu pracować na pełnych obrotach przez pół minuty, sprawdzając szczelność pokrywy filtra (3).



Jeżeli silnik pracuje w pomieszczeniu, sprawdź, czy wentylacja (wyciągowa) jest wystarczająca.
(Istnieje ryzyko zatrucia tlenkiem węgla.)

CO 1000 GODZIN PRACY (Co sześć miesięcy)

Zbiornik hydrauliczny – osuszanie



Ryc. 39 Lewa strona ramy
1. Korek spustowy

Skropliny wody w zbiorniku hydraulicznym są usuwane poprzez korek (1). Osuszanie należy wykonać po każdym dłuższym postoju walca – np. po postoju przez noc.



Podczas osuszania zachowaj szczególną ostrożność. Nie należy upuścić korka, aby nie wyciekł olej.

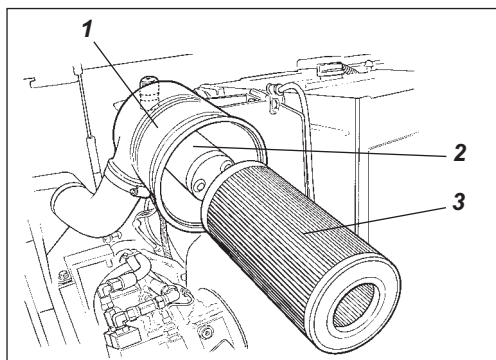
Osuszanie wykonaj w następujący sposób:

Umieść pojemnik pod korkiem.

Odkręć korek i poczekaj, aż wyciekną wszystkie skropliny.

Dokręć korek.

Wymiana oczyszczacza powietrza



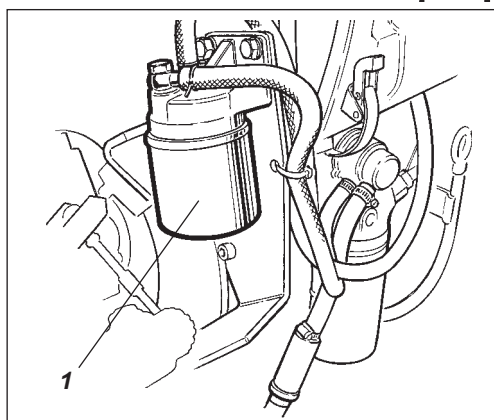
Ryc. 40 Oczyszczacz powietrza
1. Obudowa filtra
2. Filtr zapasowy
3. Filtr główny

Wymień główny filtr (3) oczyszczacza powietrza nawet wówczas, jeżeli nie był on jeszcze pięć razy czyszczony. Opis wymiany filtra został podany w punkcie „Co 50 godzin pracy”.



Wymień główny filtr (3) oczyszczacza powietrza nawet wówczas, jeżeli nie był on jeszcze pięć razy czyszczony. Opis wymiany filtra został podany w punkcie „Co 50 godzin pracy”.

Wymiana filtra paliwa



Ryc. 41 Komora silnika
1. Filtr paliwa

DEUTZ



Pod spód podłóż pojemnik w celu zebrania paliwa, które wyleje się podczas wyjmowania filtra.

Poluzuj i wykręć filtr paliwa (1). Zutylizuj filtr w bezpieczny sposób, nie nadaje się on do ponownego użytku i nie można go oczyścić.



Szczegółowe instrukcje dotyczące wymiany filtra paliwa można znaleźć w instrukcji obsługi silnika.

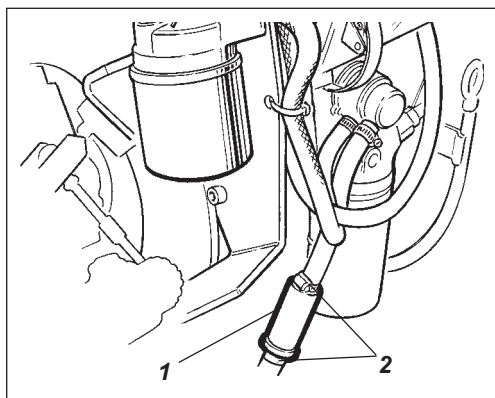
Uruchom silnik i sprawdź, czy filtr paliwa nie przecieka.



Jeżeli silnik pracuje w pomieszczeniu, sprawdź, czy wentylacja (wyciągowa) jest wystarczająca.

CO 1000 GODZIN PRACY (Co sześć miesięcy)

Wymiana filtra wstępnego silnika (Deutz)



Ryc. 42 Komora silnika

- 1. Filtr wstępny
- 2. Zaciski węża

Wciśnij przycisk hamulca postojowego.

Wyłącz silnik i otwórz lewe drzwiczki komory silnika.

Śrubokrętem zwolnij zaciski węża (2).



Zutylicuj filtr wstępny (1) w bezpieczny sposób, nie nadaje się on do ponownego użytku i nie można go oczyścić.

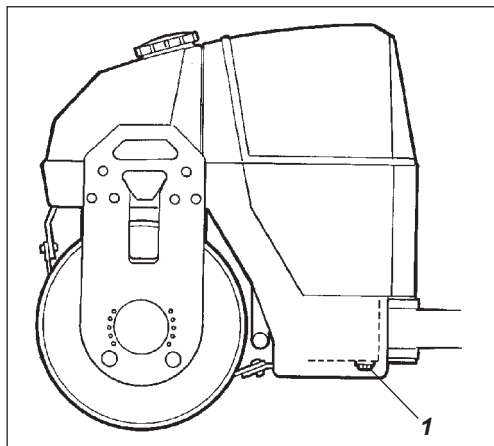
Założ nowy filtr wstępny i z powrotem zaciśnij zaciski węża.

Uruchom silnik i sprawdź, czy filtr wstępny nie przecieka.



Jeżeli silnik pracuje w pomieszczeniu, sprawdź, czy wentylacja (wyciągowa) jest wystarczająca. Istnieje ryzyko zatrucia tlenkiem węgla.

Zbiornik hydrauliczny – wymiana płynu



Ryc. 43 Lewa strona walca
1. Korek spustowy



Ustaw walec na poziomej powierzchni. O ile nie zostanie to określone inaczej, podczas wszystkich czynności kontrolnych i regulacyjnych silnik musi być wyłączony, a przycisk hamulca rezerwowego/ postojowego wciśnięty.



Podczas spuszczenia gorącego oleju istnieje ryzyko oparzenia. Należy chronić ręce.



Pod korkiem umieść pojemnik mieszczący co najmniej 40 l. Zbierz olej i prawidłowo go zutylizuj.

Wymij korek spustowy (1) i poczekaj, aż cały olej wycieknie; wytrzyj i zamocuj korek spustowy.

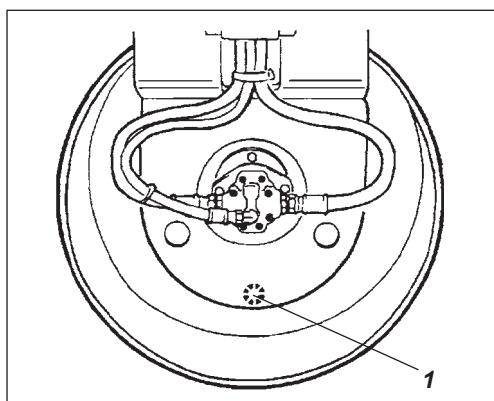


Napełnij świeżym płynem hydraulicznym rodzaju podanego w specyfikacji smarów.

Filtr hydrauliczny należy wymieniać zgodnie z opisem w punkcie „Co 1000 godzin pracy”.

Uruchom silnik i sprawdź różne funkcje hydrauliczne. Sprawdź poziom w zbiorniku i uzupełnij w razie potrzeby.

Bęben – wymiana oleju



Ryc. 44 Bęben, strona wibracji
1. Korek oleju



Jeżeli silnik pracuje w pomieszczeniu, sprawdź, czy wentylacja (wyciągowa) jest wystarczająca. Istnieje ryzyko zatrucia tlenkiem węgla.



Te instrukcje dotyczą modelu CC102/122.

Ustaw walec na płaskiej powierzchni i jedź nim do chwili, gdy korek spustowy (1) znajdzie się w dolnym położeniu.

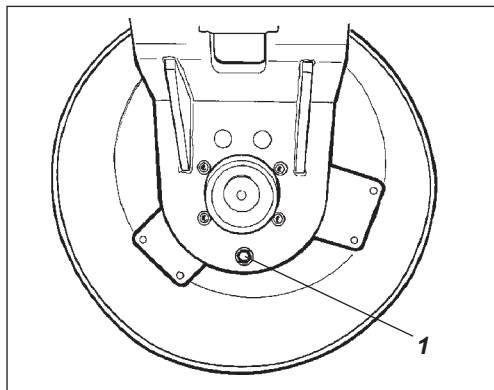


Wyłącz silnik i naciśnij przycisk hamulca postojowego.



Pod korkiem umieść pojemnik mieszczący co najmniej 6 l. Zbierz olej i prawidłowo go zutylizuj.

Bęben – wymiana oleju



Ryc. 45 Bęben, strona jazdy
1. Korek oleju

Zdejmij korek i spuść cały olej. Informacje o nalewaniu oleju zostały podane w punkcie „Co 500 godzin pracy”.



Te instrukcje dotyczą modelu CC132/142.

Ustaw walec na płaskiej powierzchni i jedź nim powoli do chwili, gdy korek oleju (1) znajdzie się w dolnym położeniu.



Wyłącz silnik i włącz hamulec rezerwowo/ postojowy.

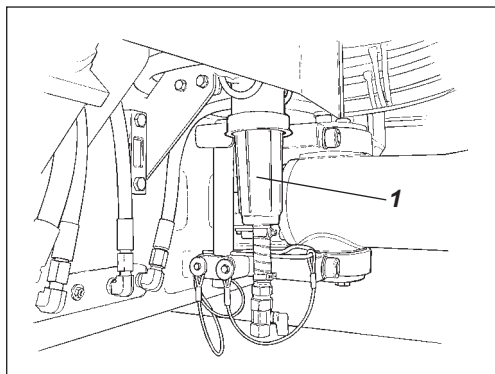


Pod korkiem umieść pojemnik mieszczący co najmniej 7 l. Zbierz olej i prawidłowo go zutylizuj.

Zdejmij korek i spuść cały olej. Informacje o nalewaniu oleju zostały podane w punkcie „Co 500 godzin pracy”.

CO 2000 GODZIN PRACY (Co rok)

Zbiornik wody – spuszczenie



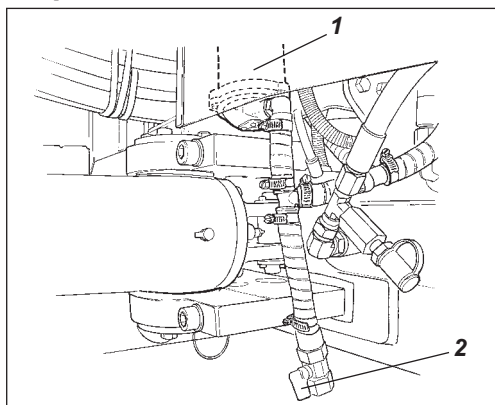
Ryc. 46 Układ pompy
1. Filtr wody



Należy pamiętać o ryzyku zamarznięcia w okresie zimowym i osuszyć zbiornik, pompę i doprowadzenia.

Najprostszym sposobem opróżnienia zbiornika wody jest otwarcie kurka spustowego filtra wody (1). (Jest też korek spustowy pod zbiornikiem wody.)

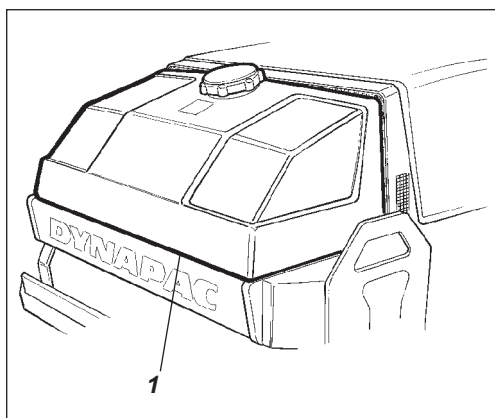
Pompa wody – spuszczenie



Ryc. 47 Układ pompy
1. Pompa wody
2. Kurek spustowy

Otwórz kurek spustowy (2), aby opróżnić pompę wody (1).

Zbiornik wody – czyszczenie



Ryc. 48 Zbiornik wody
1. Korek spustowy

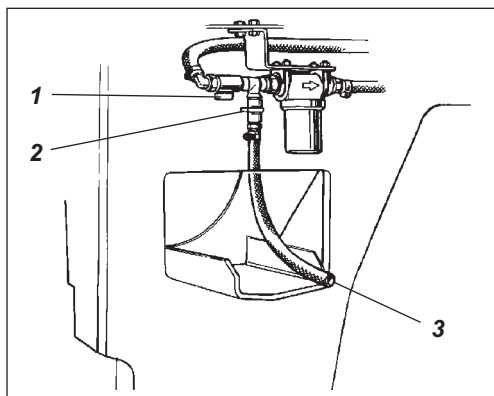
Oczyść zbiorniki wodą i detergentem nadającym się do czyszczenia powierzchni z tworzyw sztucznych.

Zamocuj z powrotem obudowę filtra lub korek spustowy (1), napełnij wodą i sprawdź szczelność.



Zbiorniki wody są wykonane z nadającego się do ponownego przetworzenia tworzywa sztucznego (polietylenu).

Zbiornik emulsji – spuszczenie



Ryc. 49 Układ pompy

1. Kurek odcinający
2. Kurek spustowy
3. Wąż spustowy

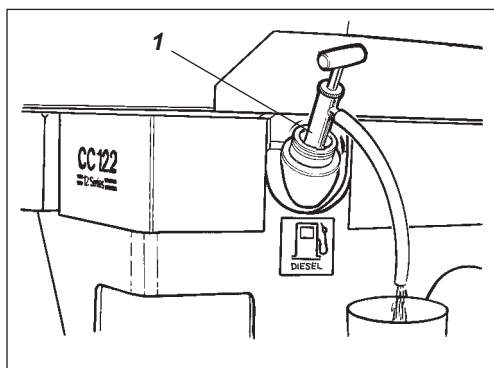
Otwórz kurek (1) i kurek spustowy (2), które znajdują się na lewym stopniu. Wąż (3) ułatwia spuszczenie emulsji do odpowiedniego zbiornika.

Informacje o czyszczeniu zbiornika można znaleźć w punkcie „Zbiornik wody – czyszczenie”.



Zbiornik emulsji jest wykonany z nadającego się do ponownego przetworzenia tworzywa sztucznego (polietylenu).

Zbiornik paliwa – czyszczenie



Ryc. 50 Zbiornik paliwa

1. Pompa opróżniania oleju

Najłatwiej jest oczyścić zbiornik, gdy jest on prawie pusty.



Wypompuj z dna cały osad za pomocą odpowiedniej pompy, takiej jak pompa do opróżniania oleju. Zbierz olej do pojemnika i zutylizuj go w odpowiedni sposób.

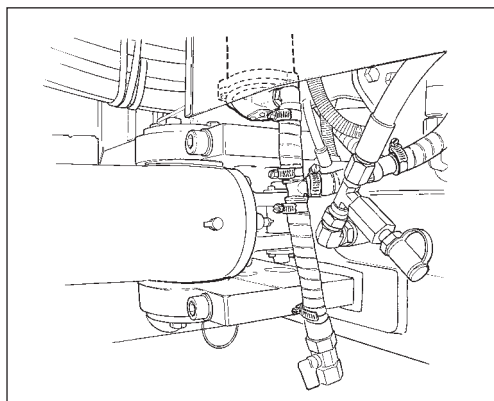


Podczas manipulacji z paliwem pamiętaj o zagrożeniu pożarem.



Zbiornik paliwa jest wykonany z nadającego się do ponownego przetworzenia tworzywa sztucznego (polietylenu).

Złącze skrętu – sprawdzanie



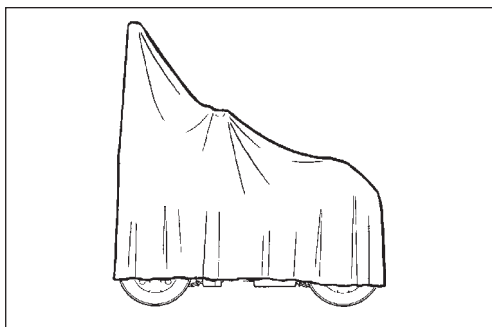
Ryc. 51 Złącze skrętu

Sprawdź złącze skrętu w celu wykrycia wszelkich uszkodzeń lub pęknięć.

Sprawdź i dokręć poluzowane śruby.

Upewnij się również, czy nie ma usztywnień i luzów.

DŁUGOTRWAŁY POSTÓJ



Ryc. 52 Walec zabezpieczony przed wpływami atmosferycznymi



W przypadku postoju dłuższego niż miesiąc postępuj zgodnie z następującymi instrukcjami:

Te środki mają zastosowanie dla okresu do 6 miesięcy.

Elementy oznaczone znakiem * muszą zostać przywrócone przed korzystaniem z walca.

Silnik wysokoprężny

- * Zapoznaj się z instrukcjami producenta zawartymi w instrukcji obsługi silnika dostarczanej wraz z walcem.

Akumulator

- * Wyjmij akumulator z walca, oczyść go, sprawdź, czy poziom elektrolitu jest prawidłowy (patrz punkt „Co 50 godzin pracy”) i podładowuj akumulator raz na miesiąc.

Oczyszczacz powietrza, rura wydechowa

- * Zakryj oczyszczacz powietrza (patrz punkty „Co 50 godzin pracy” i „Co 100 godzin pracy”) lub jego wlot folią albo taśmą plastikową. Zakryj otwór rury wydechowej. Zapobiegnie to przedostawaniu się wilgoci do silnika.

Zbiornik paliwa

Napełnij zbiornik paliwa do pełna, aby zapobiec kondensacji.

Zbiornik hydrauliczny

Napełnij zbiornik hydrauliczny do najwyższego znaku, patrz punkt „Co 10 godzin pracy”.

System zraszaczy

- * Całkowicie opróżnij zbiornik wody (patrz punkt „Co 10 godzin pracy”) oraz węże, obudowę filtru i pompę wody. Zdejmij wszystkie dysze zraszaczy (patrz punkt „Co 10 godzin pracy”). Należy również osuszyć zbiornik emulsji (patrz punkt „Co 2000 godzin pracy”).

Cylinder sterujący, zawiasy itp.

Nasmaruj smarem łożyska złącza skřętu i obydwie łożyska cylindra skřętu (patrz punkt „Co 50 godzin pracy”). Nasmaruj trzon tłokowy cylindra skřętu smarem inhibitorowym. Nasmaruj zawiasy drzwi komory silnika i kabiny oraz nasmaruj obydwie końce elementu sterowania jazdą do przodu/ do tyłu (jasne części) (patrz punkt „Co 500 godzin pracy”).

Opony (wielofunkcyjny)

Upewnij się, że ciśnienie w oponach wynosi przynajmniej 200 kPa (2,0 kp/cm²).

Maska, brezent

- * Opuść osłonę przyrządów kolumny kierownicy. Osłoń cały walec impregnowanym brezentem. Brezent nie może sięgać ziemi. W miarę możliwości walec należy przechowywać w pomieszczeniu, najlepiej w miejscu o stałej temperaturze.

INSTRUKCJE SPECJALNE

Standardowe oleje i inne zalecane płyny

Różne systemy i elementy są fabrycznie napełniane olejem lub płynem zgodnie ze specyfikacją smarów i są przygotowane do pracy w temperaturze otoczenia od -10°C do $+40^{\circ}\text{C}$.



Biologiczny płyn hydrauliczny może pracować w maksymalnej temperaturze $+35^{\circ}\text{C}$.

Poniższe zalecenia dotyczą pracy w wyższych temperaturach otoczenia, maksymalnie do $+50^{\circ}\text{C}$:

Wyższe temperatury otoczenia, maksymalnie $+50^{\circ}\text{C}$

Silnik wysokoprężny może pracować w tej temperaturze, korzystając z normalnego oleju, ale dla innych elementów należy użyć następujących płynów: układ hydrauliczny – płyn mineralny Shell Tellus TX100 lub odpowiednik; inne elementy – olej przekładniowy Shell Spiral AX 85W/140 lub odpowiednik.

Temperatura

Ograniczenia temperaturowe mają zastosowanie do standardowych wersji walca.

Walce wyposażone w dodatkowy osprzęt, taki jak tłumiący hałas, mogą wymagać dokładniejszego nadzoru w wyższych zakresach temperatur.

Mycie wysokociśnieniowe



Nie należy nigdy kierować strumienia wody na zakrętki zbiornika paliwa ani zbiornika hydraulicznego. Jest to szczególnie ważne w przypadku mycia wodą pod wysokim ciśnieniem.

Nie należy przyskać wodą bezpośrednio na elementy elektryczne ani na tablicę przyrządów. Na zakrętkę wlewu zbiornika paliwa należy włożyć plastikowy worek i przymocować go taśmą elastyczną.

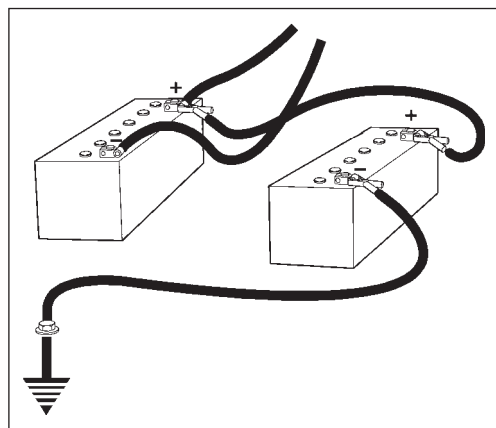
Gaszenie pożaru

W przypadku pożaru urządzenia, o ile to możliwe, należy używać gaśnic proszkowych ABE. Można także używać gaśnic typu BE z dwutlenkiem węgla.

Konstrukcja zabezpieczająca (ROPS)

Jeżeli walec jest wyposażony w konstrukcję zabezpieczającą (ROPS) lub kabinę ochronną, w konstrukcji tej lub kabinie w żadnym przypadku nie wolno wiercić dziur lub ich spawać. Nie wolno naprawiać uszkodzonej konstrukcji lub kabiny; muszą one zostać wymienione na nowe.

Rozruch wspomagany



Ryc. 53 Rozruch wspomagany



Nie wolno podłączać przewodu ujemnego do ujemnego bieguna rozładowanego akumulatora, ponieważ w przypadku powstania iskry może eksplodować mieszanina tlenu z wodorem występująca w pobliżu akumulatora.

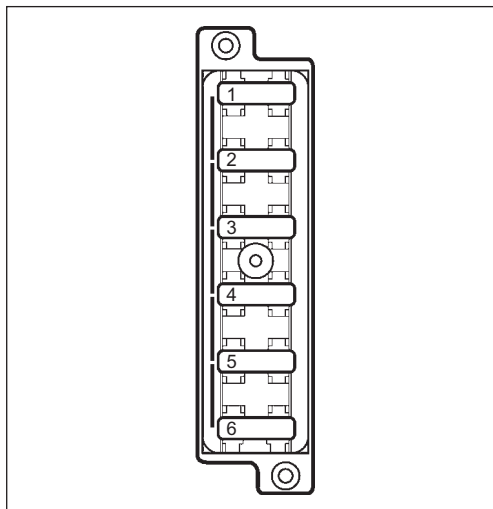


Zawsze upewnij się, że napięcie akumulatora do szybkiego uruchamiania jest takie samo, jak rozładowanego akumulatora.

Wyłącz zapłon oraz wszystkie urządzenia zużywające energię. Wyłącz silnik w maszynie wspomagającej. Najpierw podłącz biegun dodatni akumulatora rozruchowego do bieguna dodatniego rozładowanego akumulatora, a następnie podłącz ujemny biegun akumulatora rozruchowego do śruby lub uchwyt do podnoszenia silnika maszyny z rozładowanym akumulatorem. Uruchom silnik maszyny wspomagającej i pozwól mu chwilę pracować. Następnie spróbuj uruchomić drugą maszynę. Przewody należy odłączać w odwrotnej kolejności.

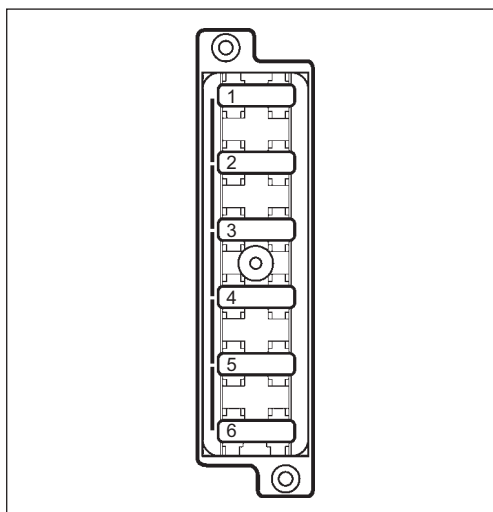
SYSTEM ELEKTRYCZNY, BEZPIECZNIKI

Bezpieczniki



Ryc. 54 Lewa skrzynka bezpieczników (standardowa)

- | | |
|-------|--|
| 10 A | 1. Zawór hamulca, panel ostrzegawczy, czasomierz |
| 7,5 A | 2. Przekaznik wibracji |
| 10 A | 3. Pompa wody, przekaznik biegu jałowego |
| 7,5 A | 4. Klakson, miernik paliwa |
| 7,5 A | 5. Pompa wody (wielofunkcyjne), szybkościomierz |
| 7,5 A | 6. Pompa wody (wielofunkcyjne), szybkościomierz |



Ryc. 55 Prawa skrzynka bezpieczników (akcesoria)

- | | |
|------|---|
| 15 A | 1. Przednie światło główne, światła pozycyjne L, światło tylne R |
| 15 A | 2. Tyłne światło główne, światła pozycyjne R, światło tylne L, oświetlenie tablicy rejestracyjnej |
| 5 A | 3. Kierunkowskaz, prawy |
| 5 A | 4. Kierunkowskaz, lewy |
| 10 A | 5. Sygnalizacja świetlna zagrożenia |
| 10 A | 6. Przekaznik migacza |

Urządzenie jest wyposażone w system elektryczny o napięciu 12 V i alternator.



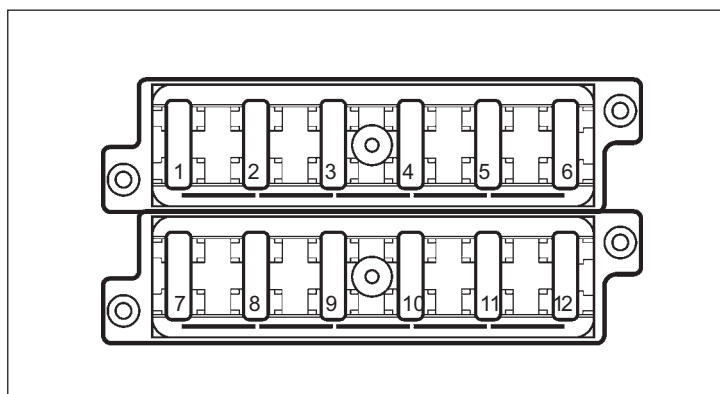
Akumulator należy podłączać z zachowaniem biegunowości („-” do masy). Podczas pracy silnika nie wolno rozłączać przewodu między akumulatorem a alternatorem.



Przed spawaniem elektrycznym maszyny należy odłączyć przewód uziemiający akumulatora, a następnie wszystkie połączenia elektryczne z alternatorem.

Bezpieczniki płytkowe znajdujące się w skrzynkach bezpieczników chronią elektryczny system sterowania i regulacji. Skrzynki bezpieczników oznaczone na ilustracjach znajdują się na kolumnie kierownicy.

Na ilustracji pokazano prąd znamionowy w amperach oraz funkcje poszczególnych bezpieczników. Lewa skrzynka bezpieczników występuje we wszystkich maszynach. Prawa skrzynka bezpieczników występuje tylko w maszynach wyposażonych w akcesoria elektryczne. Na ilustracjach pokazano skrzynki bezpieczników znajdujące się w kabinie, o ile występuje.



Ryc. 56 Skrzynki bezpieczników w kabinie (akcesoria)

- | | |
|------|-------------------------------------|
| 10A | 1. Przednie reflektory |
| 15A | 2. Wycieraczka przednia |
| 3A | 3. Spryskiwacz przedni |
| 15A | 4. Wentylator |
| 10A | 5. Tyłne reflektory |
| 15A | 6. Wycieraczka tylna |
| 7,5A | 7. Sygnalizacja świetlna zagrożenia |
| 3A | 8. Oświetlenie wewnętrzne |
| 5A | 9. Podłączenie radia |
| | 10. – |
| | 11. – |
| 25 A | 12. Pamięć radia, grzejnik |