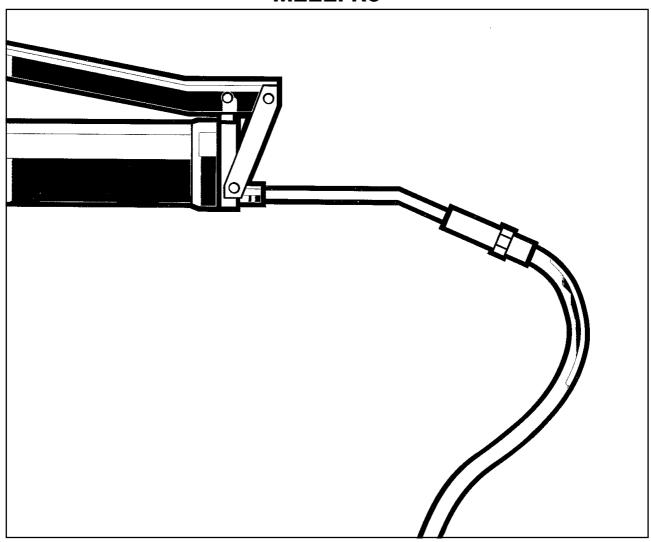
DYNAPAC CC 222/222C • CC 232/232C CC 322 ENTRETIEN

M222FR5



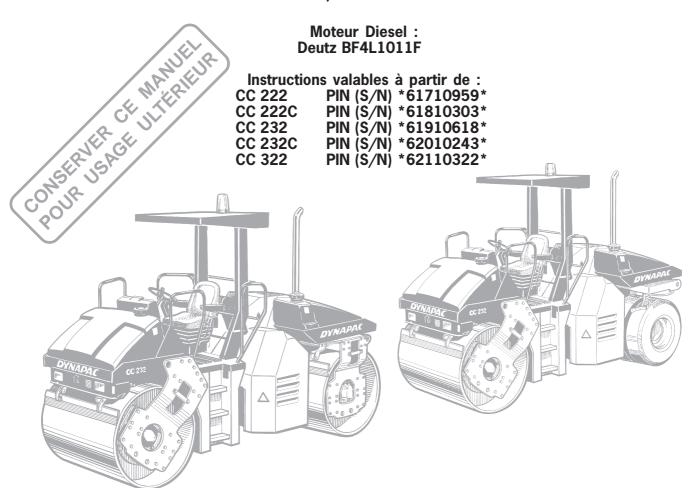


Box 504, SE-371 23 Karlskrona, Suède Téléphone +46 455 30 60 00 Télécopie +46 455 30 60 30



Rouleau vibrant CC 222/222C CC 232/232C CC 322

Entretien M222FR5, novembre 2000



Le Dynapac CC 222 est un rouleau vibrant dans la catégorie des 7,5 tonnes, à articulation centrale, avec translation, freinage et vibration sur les deux cylindres.

Ce rouleau existe également en version dite mixte, il pèse alors 7 tonnes environ, possède un cylindre vibrant à l'avant et quatre roues à pneus lisses à l'arrière, avec entraînement et freinage, la désignation du modèle étant alors CC 222C.

Le CC 232 est un rouleau vibrant dans la catégorie des 8 tonnes, à articulation centrale, avec vibration sur les deux cylindres, mais avec cylindres fendus à l'avant et à l'arrière. Sur ce rouleau, la translation avant et le freinage s'effectuent sur les quatre demi cylindres.

Ce rouleau existe lui aussi en version mixte, son poids est alors de 7 tonnes environ et la désignation du modèle CC 232C.

Le CC 322 est un rouleau vibrant dans la catégorie des 8,5 tonnes, à articulation centrale avec translation, freinage et vibration sur les deux cylindres.

SOMMAIRE

	Page
Lubrifiants et symboles	3
Caractéristiques techniques	4, 5
Schéma d'entretien	6
Mesures d'entretien	7, 8
Toutes les 10 heures de marche (Chaque jour) 9, 10, 11,	12, 13
Toutes les 50 heures de marche (Chaque semaine) 14, 15,	16, 17
Toutes les 250 heures de marche (Chaque mois)	18
Toutes les 500 heures de marche (Chaque trimestre) 19, 20,	21, 22
Toutes les 1000 heures de marche (Chaque semestre)	23
Toutes les 2000 heures de marche (Chaque année). 24, 25, 3	26, 27
Immobilisation prolongée	28
Instructions spéciales	29
Système électrique, fusibles	30, 31

SYMBOLES D'AVERTISSEMENT



Consignes de sécurité - Sécurité personnelle.



Attention particulière – Dommages à la machine ou aux pièces.

GÉNÉRALITÉS



Lire le manuel en son entier avant de commencer les travaux d'entretien.



S'assurer d'une bonne ventilation (extraction) si le moteur Diesel tourne dans un local clos.

Il importe que l'entretien du rouleau soit effectué de facon correcte pour en assurer le bon fonctionnement. Le rouleau doit être maintenu en état de propreté pour pouvoir détecter à temps les fuites éventuelles, les boulons et les raccords desserrés.

Chaque jour avant la mise en route, prenez l'habitude de faire le tour de votre machine pour vous assurer qu'il n'y a pas de fuite ou autre anomalie. Examiner aussi le sol sous la machine, pour vous assurer qu'il n'y a pas de fuite éventuelle.

PENSER À L'ENVIRONNEMENT! Ne pas jeter d'huiles, de carburant et autres produits nocifs directement dans la nature.

Ce manuel contient les directives d'entretien et de maintenance qui seront normalement assurées par l'opérateur.



Le manuel du moteur comporte des instructions de maintenance et d'entretien supplémentaires, spécifiques pour le moteur diesel. Celui-ci se trouve dans le classeur du rouleau sous un onglet spécial.

LUBRIFIANTS ET SYMBOLES



Toujours utiliser des lubrifiants de haute qualité, dans les quantités recommandées. Une trop grande quantité de graisse ou d'huile peut entraîner un échauffement qui cause une usure rapide.

HUILE À MOTEURS, tempér. de l'air -10°C – +40°C Shell Rimula TX SAE 15W/40 ou équivalent API Service CD/SE, CD/SF HUILE HYDRAULIQUE, tempér. de l'air -10°C – +40°C Shell Tellus TX68 ou équivalente tempér. de l'air supérieure à +40°C Shell Tellus TX100 ou équivalente	
tempér. de l'air -10°C – +40°C Shell Tellus TX68 ou équivalente	
1	
HUILE HYDRAULIQUE BIOLOGIQUE Shell Naturelle HF-E46 La machine peut avoir été remplie en usine avec l'huile biodégradable. Pour le remplacement/ remplissage, utiliser une qualité d'huile équivalen	
HUILE DE CYLINDRE, Mobil SHC 629 ou équivalente tempér. de l'air -15°C – +40°C	
GRAISSE SKF LGHB2 (NLGI-Klass 2) ou équivalente pour l'articulation centrale Shell Retinax LX2 ou équivalente pour les autres points de graissage	
CARBURANT Voir manuel du moteur	



La conduite par une température ambiante extrême, haute ou basse, exige d'autres carburants ou lubrifiants. Se reporter à la rubrique "Instructions spéciales" ou consulter Dynapac.

Niveau d'huile à moteurs	Filtre à air
Filtre à huile à moteurs	Batterie
Niveau réservoir d'huile hydraulique	Arroseur
Filtre à huile hydraulique	Eau d'arrosage
Cylindre, niveau d'huile	Recyclage
Huile de graissage	Filtre à carburant
Pression des pneus	Arrosage pneumatique

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Poids & dimensions	CC 222	CC 222C	CC 232	CC 232C	CC 322
Poids en ordre de marche avec					
ROPS, EN500 (kg)	7700	7200	8400	7600	8700
Poids en ordre de marche sans ROPS (kg)	7300	6800	8000	7200	8300
Poids en ordre de marche avec cabine (kg)	7750	7250	8450	7650	8750
Longueur, rouleau avec équipement std (mm)	4300	4300	4300	4300	4300
Largeur, rouleau avec équipement std (mm)	1575	1575	1575	1575	1810
Largeur, avec cabine (mm)	1810	1810	1810	1810	1810
Hauteur sans cabine (hauteur de transport) (mm	n) 2120	2120	2120	2120	2120
Hauteur, avec cabine (mm)	2920	2920	2920	2920	2920
Haut., avec climatisation (mm)	3230	3230	3230	3230	3230
Haut., avec AC + girophare (mm)	3495	3495	3495	3495	3495

Capacités en litres	CC 222 /	CC 222C	CC 232 /	CC 232C	CC 322
Cylindre	13	13	13	13	16,5
Réservoir hydraulique	38	38	38	38	38
Réservoir de carburant	120	120	120	120	120
Réservoir à émulsion	_	365	_	365	_
Réservoir d'eau	365	365	365	365	365
Moteur diesel	10,5	10,5	10,5	10,5	10,5

Système électrique

Batterie 12 V 170 Ah Alternateur 12 V 80A

Voir section Système électrique, fusibles **Fusibles**

Compactage	CC 222	CC 222C	CC 232	CC 232C	CC 322
Charge linéaire statique (kg/cm)					
Avant:	24,8	24,9	27,6	27,3	24,4
Arrière:	25,5	_	27,6	_	25
Amplitude (mm)					
Haute:	0,7	0,7	0,5	0,5	0,7
Basse:	0,3	0,3	0,2	0,2	0,3
Fréquence (Hz)	•	•	•	,	,
Avec amplitude haute:	54	54	54	54	49
Avec amplitude basse:	70	70	70	70	49
Force centrifuge, (kN)					
Avec amplitude haute:	89	89	89	89	104
Avec amplitude basse:	65	65	65	65	43
Traction avant	CC 222	CC 222C	CC 232	CC 232C	CC 322
Plage de vitesse km/h	0-13	0-11	0-13	0-11	0-13
Capacité de montée (théorique) %	42	42	42	42	37
 Pneumatiques		C 222C/CC	232C		

Fileumatiques	CC 2220/CC 2320
Dimensions des pneus	10,00 R20 Lisse
Pression de gonflage des pneus (kPa)	200 (29 psi)

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES (Suite)

Couples de serrage

Couples de serrage en Nm avec vis galvanisées huilées en utilisant une clé dynamométrique.

М	CLASSE DE RÉSISTANCE			
filetage	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	_	

ROPS



Les boulons de ROPS doivent toujours être serrés secs.

Dimension d'écrou: M24 (P/N 90 37 92)

Classe de résistance:10,9

Couple de serrage: 800 Nm (Traités Dacromet)

Système hydraulique

Pression d'ouverture, MPa	CC 222/322	CC 232
Système d'entraînement	42,0	42,0
Système d'alimentation	2,0	2,0
Système de vibration	35,0	35,0
Système de direction	20,0	20,0
Libération des freins	1,5	1,5

Vibrations – Siège du conducteur (ISO 2631)

Mesurée avec la vibration activée, sur un tapis en caoutchouc mousse, rouleau standard

Les vibrations sur le siège de l'opérateur sont de 0,4 m/s2.

Les vibrations au sol sous le siège de l'opérateur sont de 0.2 m/s2.

La valeur limite est de 0.5 m/s2.

Niveau de bruit – Siège du conducteur (ISO 6394)

NIVEAUX DE BRUIT SANS VIBRATION (dBA) Mesurés sur une surface dure, rouleau standard

Siège de l'opérateur, (avec cabine) LpA: 74 dB(A) Siège de l'opérateur, (sans cabine) LpA: 84 dB(A) LpA: 73 dB(A) À sept mètres de la machine

SCHÉMA D'ENTRETIEN

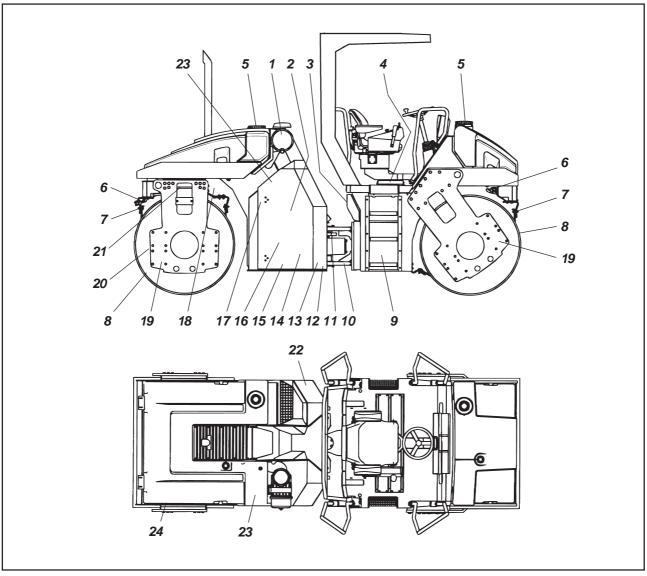


Fig. 1 Service et points d'entretien

- 1. Épurateur d'air
- 2. Huile à moteurs
- 3. Remplissage de carburant
- 4. Roulements du siège
- 5. Réservoirs d'eau, remplissage
- 6. Système d'arrosage
- 7. Racloirs
- 8. Cylindres

- 9. Réservoir de carburant
- 10. Articulation de direction
- 11. Vérin de direction
- 12. Filtre à huile hydraulique
- 13. Niveau d'huile hydraulique
- 14. Huile hydraulique, remplissage
- 15. Réservoir hydraulique
- 16. Moteur diesel

- 17. Charnière
- 18. Vérin d'articulation
- 19. Plots élastiques
- 20. Cylindres, graissage
- 21. Paliers d'articulation
- 22. Batterie
- 23. Refroidisseur d'huile hydraulique
- 24. Pneus (version mixte)
 - □ = Seulement CC 232/232C

MESURES D'ENTRETIEN

Les mesures périodiques doivent être prises en premier lieu après le nombre d'heures de marche indiqué, puis après la période de temps écoulée, chaque jour, chaque semaine, etc.



Toujours enlever la crasse extérieure avant le remplissage ou le contrôle d'huiles et de carburant, et avant de lubrifier avec de la graisse ou de l'huile.



Le manuel du moteur comporte des instructions de maintenance et d'entretien supplémentaires, spécifiques pour le moteur diesel.

Toutes les 10 heures de marche (Chaque jour)

Pos. dans fig. 1	Mesure d'entretien	Voir page	Remarques
	Avant le premier démarrage de la jou	ırnée	
2	Vérifier le niveau d'huile dans le moteur		Voir manuel d'instr. du moteur
13	Vérifier le niveau d'huile dans le réserve hydraulique	oir 9	
3	Faire le plein de carburant	9	
3 5	Remplir les réservoirs d'eau	9	
6	Vérifier le système d'arrosage/cylindres	s 10	
6 7	Arrosage auxiliaire	11	
7	Vérifier le réglage des racloirs/cylindres	s 11	Accessoires
	Vérifier les racloirs à ressort	11	
24	Vérifier le système d'arrosage/pneus	12	
24	Vérifier le réglage des racloirs/pneus Faire un essai des freins	12 13	

Toutes les 50 heures de marche (Chaque semaine)

Pos. dans fig. 1	Mesure d'entretien Vo	oir page	Remarques
10	Graisser l'articulation de direction	14	
11	Graisser les fixations des vérins de direc-	tion 14	
18	Graisser le vérin de commande du pivot		
	d'articulation centrale	14	Accessoires
1	Contrôler/nettoyer la cartouche filtrante de		
	l'épurateur d'air	15	Remplacer au besoin
24	Vérifier la pression de gonflage des	4.0	
	pneus (version mixte)	16	
	Vérifier la climatisation	16	Accessoires
	Contrôler/graisser le coupe-bordure	17	Accessoires
22	Vérifier le niveau d'électrolyte dans la batt	terie 17	
<u> </u>	Après les 50 premières heures de march filtres à huile et huiles de graissage, à l'ex		

MESURES D'ENTRETIEN

Toutes les 250 heures de marche (Chaque mois)

Pos. dans fig. 1	Mesure d'entretien	Voir page	Remarques
16	Nettoyer les ailettes de refroidissement du moteur		Voir manuel d'instr.
23	Nettoyer le radiateur d'huile hydrauliqu Vérifier la climatisation	e 18 18	du moteur Ou au besoin Accessoires

Toutes les 500 heures de marche (Tous les trois mois)

Pos. dans fig. 1	Mesure d'entretien Vo	oir page	Remarques
8	Contrôler le niveau d'huile dans les cylind	lres 19	
20	Graisser les paliers de cylindre	19	CC 232 (cylindres fendus)
21	Graisser les pivots d'articulation	19	Accessoires
19	Contrôler les plots élastiques et les		
	raccords vissés	20	
14	Vérifier le bouchon/aération du réservoir		
	d'huile hydraulique	20	
17	Graisser la charnière et le réglage	20	
4	Graisser les roulements du siège	21	
	Lubrifier la chaîne de direction	21	
2	Remplacer l'huile de graissage et le filtre		
	à huile du moteur diesel	22	Voir manuel d'instr. du moteur
16	Vérifier la tension de la courroie		
	trapézoïdale du moteur		Voir manuel d'instr. du moteur
16	Remplacer les préfiltres du moteur	22	

Toutes les 1000 heures de marche (Chaque semestre)

Pos. dans fig. 1	Mesure d'entretien	Voir page	Remarques
16	Vérifier le jeu aux soupapes sur le moteur		Voir manuel d'instr. du moteur
16	Contrôler la courroie dentée du moteur		Voir manuel d'instr. du moteur
16	Remplacer le filtre à carburant du mote nettoyer la pompe à carburant.	eur et	Voir manuel d'instr. du moteur
12 1	Remplacer le filtre à huile hydraulique Remplacer le filtre principal de l'épurate Remplacer le filtre à air	22 eur d'air 22 23	

Toutes les 2000 heures de marche (Chaque année)

Pos. dans fig. 1	Mesure d'entretien	Voir page	Remarques
15	Remplacer l'huile du réservoir d'huile hydraulique 24		
8	Changer l'huile dans le(les) cylindre(s)	24	
9	Vider et nettoyer le réservoir à carbura	ant 24	
5	Vider et nettoyer les réservoirs d'eau	25	
10	Vérifier l'état de l'articulation de direction	on 26	
	Révision de la climatisation	27	Accessoires

Réservoir hydraulique Contrôle de niveau -Remplissage



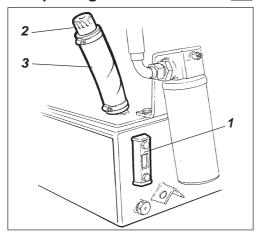


Fig. 2 Réservoir hydraulique

- 1. Repère de niveau d'huile
- 2. Bouchon de remplissage
- 3. Tuyau de remplissage



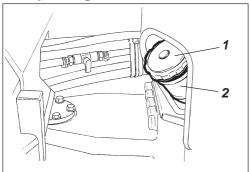
Placer le rouleau sur un terrain plat. Le moteur doit être coupé et le bouton de frein de secours/stationnement activé, lors des travaux de contrôle et de réglage du rouleau, sauf indication contraire.

Ouvrir la porte droite du compartiment moteur.

S'assurer que le niveau d'huile se situe entre les repères mini et maxi. Remplir d'huile hydraulique suivant les spécifications de graissage si le niveau est insuffisant.

Réservoir de carburant -Remplissage





- 1. Bouchon de réservoir
- 2. Tuyau de remplissage

Fig. 3 Réservoir de carburant

Réservoirs d'eau -Remplissage



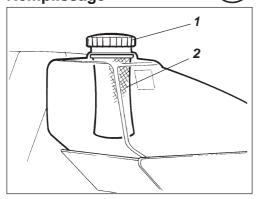


Fig. 4 Réservoir d'eau arrière

- 1. Bouchon de réservoir
- 2. Crépine

Remplir chaque jour le réservoir de carburant avant de commencer le travail, dévisser le bouchon de réservoir à serrure (1) puis remplir de carburant Diesel jusqu'au bord inférieur du tuyau de remplissage.



Ne jamais procéder au remplissage quand le moteur est en marche, ne pas fumer et éviter de répandre du carburant.

Consulter le manuel du moteur pour le choix du carburant Diesel.

Le réservoir contient 120 litres de carburant.



Dévisser le bouchon de réservoir (1), remplir d'eau propre, ne pas enlever la crépine (2).

Remplir les deux réservoirs d'eau, ils contiennent 365 litres chacun.

Pour atteindre plus facilement le bouchon de réservoir, il existe un marchepied au-dessus de la batterie. derrière la porte gauche du compartiment moteur, ainsi qu'un marchepied dépliable sur la fourche avant gauche du cylindre.



Seul ajout : une petite quantité d'antigel écologique, et, pour les versions mixtes, éventuellement de l'huile de coupe.

Système d'arrosage/Cylindre Contrôle - Nettoyage

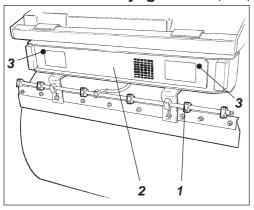


Fig. 5 Cylindre arrière

- 1. Buse
- 2. Système de pompe/volet
- 3. Vis rapides

Démarrer le système d'arrosage, et s'assurer qu'aucune buse (1) n'est bouchée, nettoyer au besoin les buses bouchées et le filtre grossier placé près de la pompe à eau (2), voir les figures ci-dessous.

Il existe un système de pompe sous chaque réservoir d'eau derrière le volet (2) qu'on ouvre en tournant les vis rapides (3) de 1/4 de tour vers la gauche. Pour verrouiller le volet, placer les vis avec la fente à la verticale et les enfoncer bien droit.

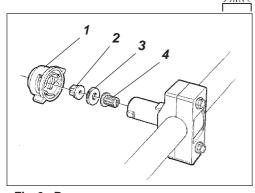
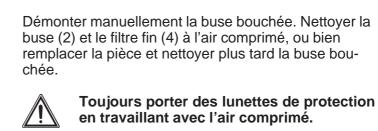


Fig. 6 Buse

- 1. Douille
- 2. Buse
- 3. Joint







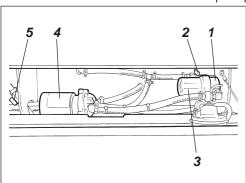


Fig. 7 Système de pompe

- 1. Filtre grossier
- 2. Robinet de fermeture
- 3. Corps de filtre
- 4. Pompe à eau
- 5. Robinet de vidange

Pour nettoyer le filtre grossier (1), fermer le robinet (2) et dévisser le corps de filtre (3).

Nettoyer le filtre et le corps de filtre, s'assurer que le joint en caoutchouc dans le corps de filtre est intact.

Après contrôle et nettoyage éventuel, démarrer le système et vérifier son bon fonctionnement.

Un robinet de vidange (5) est placé à gauche du logement du système de pompe. Ce robinet permet de vidanger à la fois le réservoir et le système de pompe.

Arrosage auxiliaire

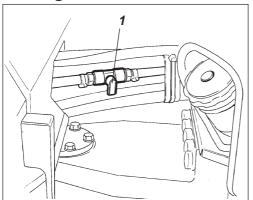


Fig. 8 Pivot d'articulation centrale 1. Robinet de fermeture

Si l'une des pompes à eau s'arrête, on peut néanmoins maintenir en service le système d'arrosage avec la pompe restante, bien qu'avec une capacité réduite.

Pour fonctionner avec une seule pompe, ouvrir le robinet de fermeture (1) sur la conduite d'eau de l'articulation centrale, et fermer le robinet (2) sur le filtre grossier de la pompe arrêtée, voir système de pompe.

Racloirs, fixes Contrôle – Réglage

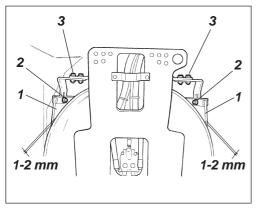


Fig. 9 Racloirs de cylindre arrière

- 1. Lame de racloir
- 2. Vis de réglage
- 3. Vis de réglage

Racloirs, à ressort (Option) -Contrôle

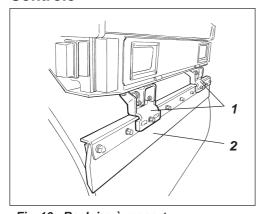


Fig. 10 Racloirs à ressort 1. Mécanisme à ressort 2. Lame de racloir

S'assurer que les racloirs ne sont pas endommagés. Régler les racloirs à une distance de 1-2 mm du cylindre. En cas de volumes d'enrobés exceptionnels, une légère pression entre les lames de racloir (1) et les cylindres peut être préférable.

Des restes d'enrobés accumulés sur le racloir risquent de modifier la pression du racloir.

Desserrer les vis (2) pour régler la lame de racloir en hauteur.

Desserrer les vis (3) pour augmenter ou diminuer la pression de la lame de racloir sur le cylindre.

Ne pas oublier de bien resserrer les vis après réglage.

S'assurer que les racloirs ne sont pas endommagés. Les racloirs à ressort ne demandent aucun réglage puisque la force des ressorts suffit à assurer la pression du racloir contre le cylindre. Des restes d'enrobés accumulés sur le racloir risquent de modifier la pression du racloir. Nettoyer au besoin.



Pour le transport, détacher les racloirs du cylindre.

Système d'arrosage/Roues Contrôle - Nettoyage

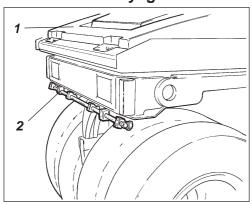


Fig. 11 Train de roues

- 1. Réservoir d'eau arrière
- 2. Buse d'arrosage

Remplir d'émulsion le réservoir arrière, par exemple de l'eau mélangée à 2% d'huile de coupe, s'assurer que les buses d'arrosage (2) ne sont pas bouchées, nettoyer au besoin les buses et les filtres. Pour plus de détails, voir à la rubrique Système d'arrosage/Cylindre; Contrôle - Nettoyage.



Ne pas mettre dans le réservoir d'émulsion des liquides inflammables ou dangereux pour l'environnement.



Regarder de temps en temps si de la boue ou du bitume n'adhère pas aux bandes des pneus, ce phénomène se produit quand les pneus sont encore froids.

Racloirs Contrôle - Réglage

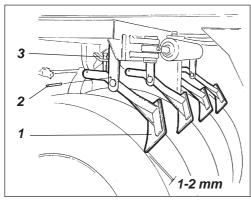


Fig. 12 Racloirs pour pneumatiques

- 1. Lame de racloir
- 2. Broche de verrouillage
- 3. Butée

S'assurer que les racloirs ne sont pas endommagés. Régler les racloirs à une distance de 1-2 mm du pneumatique. En cas de volumes d'enrobés exceptionnels, une légère pression entre les lames de racloir (1) et les pneus peut être préférable.

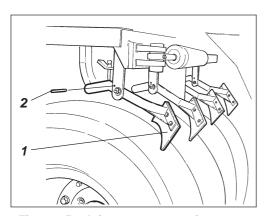


Fig. 13 Racloirs pour pneumatiques

- 1. Lame de racloir
- 2. Broche de verrouillage

En conduite de transport, les racloirs ne doivent pas toucher les pneus : soulever les lames de racloir (1) et les bloquer en position levée à l'aide de la broche de verrouillage (2).

Fonction de freinage -Contrôle

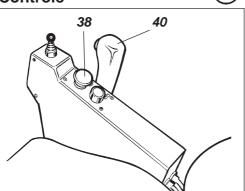


Fig. 14 Tableau de bord

- 38. Bouton du frein de secours/ stationnement
- 40. Le sélecteur du sens de marche avant/arrière



Contrôler le fonctionnement des freins en procédant comme suit :

Conduire le rouleau lentement vers l'avant.

Appuyer sur le bouton du frein de secours/ stationnement (38), la lampe témoin des freins sur le tableau de bord doit maintenant s'allumer et le rouleau s'arrêter.

Après contrôle des freins, mettre le sélecteur du sens de marche avant/arrière (40) en position neutre.

Tirer le bouton du frein de secours/stationnement.

Le rouleau est maintenant prêt à conduire.

Articulation de direction -Graissage

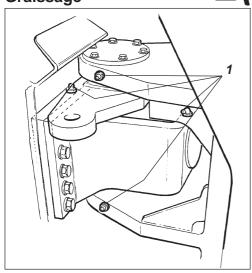


Fig. 15 Côté droit de l'articulation de direction

1. Graisseurs

Vérins de direction -**Graissage**

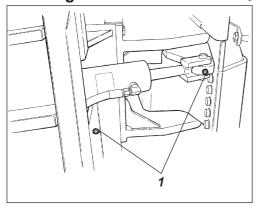


Fig. 16 Côté gauche de l'articulation de direction

1. Graisseurs

Placer le rouleau sur un terrain plat. Le moteur doit être coupé et le bouton de frein de secours/stationnement activé, lors des travaux de contrôle et de réglage du rouleau, sauf indication contraire.



Il est interdit de se tenir à proximité de l'articulation centrale quand le moteur est en marche. Risque de pincement quand on manœuvre la direction. Activer le bouton de frein de secours/stationnement avant de procéder au graissage.

Tourner le volant complètement à gauche, les quatre graisseurs (1) sont alors accessibles sur le côté droit de l'engin.

Bien essuyer les graisseurs (1). Graisser chaque graisseur avec cinq coups de pistolet de graissage à main. S'assurer que la graisse pénètre bien les couches. Si la graisse ne pénètre pas dans les couches, il peut s'avérer nécessaire de décharger l'articulation centrale avec un cric et de répéter la procédure de graissage.

Remettre le volant en position de conduite vers l'avant, les deux graisseurs du vérin de direction sont maintenant accessibles sur le côté gauche de l'engin.

Bien essuyer les graisseurs et graisser chaque graisseur (1) avec trois coups de pistolet de graissage à main.

Vérin d'articulation (Option) Graissage

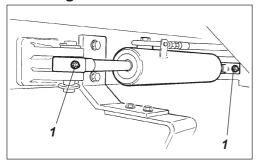


Fig. 17 Vérin d'articulation 1. Graisseurs



Il est interdit de se tenir à proximité du cylindre arrière quand le moteur est en marche, risque de pincement quand on manœuvre le cylindre.

Mettre le cylindre arrière en position de tournant à gauche, les deux graisseurs (1) du cylindre moteur sont alors accessibles sur le côté droit de l'engin.

Essuyer les graisseurs et graisser comme pour le vérin de direction ci-dessus.

Épurateur d'air Contrôle - Nettoyage



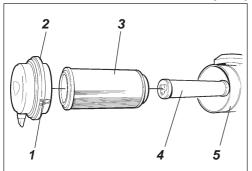


Fig. 18 Épurateur d'air

- 1. Étriers de blocage
- 2. Bouchon de remplissage
- 3. Filtre principal
- 4. Filtre de sécurité
- 5. Corps de filtre

Remplacer ou nettoyer le filtre principal de l'épurateur d'air quand la lampe témoin sur le panneau de commande s'allume, le moteur étant à plein régime.

Dévisser les trois étriers de blocage (1) puis tirer le bouchon (2) et extraire le filtre principal (3).

Ne pas enlever le filtre de sécurité (4).

Filtre principal -Nettoyer à l'air comprimé



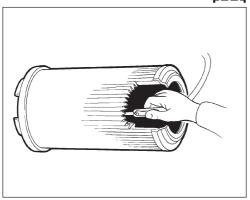


Fig. 19 Filtre principal

Lors du nettoyage du filtre principal à l'air comprimé, la pression ne doit pas excéder 5 bars. Souffler de haut en bas le long des plis du papier à l'intérieur du filtre.

Tenir la buse à 2-3 cm au moins des plis du papier pour ne pas le déchirer.



Toujours porter des lunettes de protection en travaillant avec l'air comprimé.

Essuyer l'intérieur du bouchon (2) et du corps de filtre (5).



S'assurer que les colliers de serrage de tuyau entre le corps de filtre et le tuyau d'aspiration sont bien serrés, et que les tuyaux sont intacts, vérifier tout le système de tuyauterie jusqu'au moteur.



Remplacer le filtre principal plus tard après 5 nettoyages.

Remplacer le filtre de sécurité par un neuf après tous les 5 nettoyages ou remplacements du filtre principal. Le filtre de sécurité ne se nettoie pas.

Pour remplacer le filtre de sécurité (4), extraire le filtre usagé de son porte-filtre, introduire un filtre neuf et remonter l'épurateur d'air dans l'ordre inverse.

Filtre de sécurité -Échange

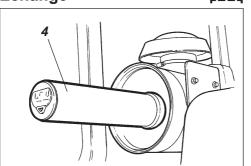


Fig. 20 Filtre à air 4. Filtre de sécurité

Pneus- Pression de gonflage



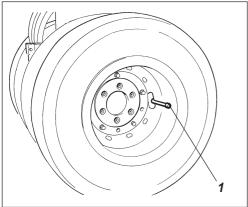


Fig. 21 Roue extérieure 1. Soupape d'air

- 1. Contrôler la pression des pneus avec un appareil de mesure.
- 2. S'assurer que tous les pneus ont la même pression.

Pression recommandée : Voir Caractéristiques techniques.

La figure montre l'emplacement de la soupape d'air pour le pneu extérieur.

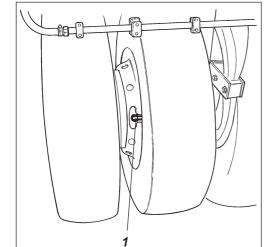


Fig. 22 Roue intérieure 1. Soupape d'air

La figure montre l'emplacement de la soupape d'air pour le pneu intérieur.



Pour le gonflage, se reporter au manuel de sécurité qui accompagne au rouleau.

Climatisation (Option) - Contrôle



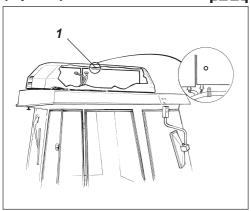


Fig. 23 Climatisation 1. Regard vitré

Enlever le bouchon en caoutchouc de la chape du condensateur tandis que l'unité est en marche et s'assurer à l'aide du regard vitré (1) qu'il n'y a pas de bulles visibles sur le filtre d'essuie-glace. Si l'on voit des bulles dans le regard vitré, c'est que le niveau de réfrigérant est trop bas. Dans ce cas, arrêter alors l'unité. On risque d'endommager l'unité si on la fait fonctionner avec un niveau de réfrigérant insuffisant.

Éliminer au besoin la poussière de l'élément du condensateur.

Coupe-bordure (Option) -Graissage

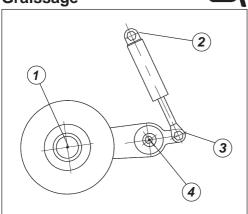


Fig. 24 Quatre points de graissage

Batterie Contrôle de niveau d'électrolyte

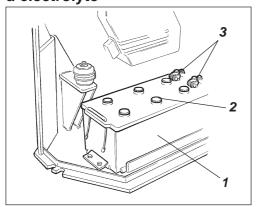


Fig. 25 Compartiment de batterie

- 1. Batterie
- 2. Bouchon d'élément
- 3. Cosses de câble

Elément de batterie

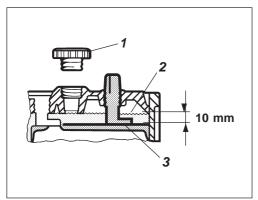


Fig. 26 Niveau d'électrolyte dans la batterie

- 1. Bouchon d'élément
- 2. Niveau d'électrolyte
- 3. Plaque



Pour la manœuvre du coupe-bordure, voir le manuel de conduite.

Graisser aux quatre points de graissage indiqués dans la figure.

Le complément de graissage s'effectue avec de la graisse, voir les consignes de graissage.

Graisser tous les paliers, 5 coups de pistolet de graissage à main.



Éviter la proximité de flamme lors du contrôle de niveau d'électrolyte. La recharge génère des gaz explosifs.

Ouvrir le volet gauche du compartiment moteur.

Tourner de ¼ de tour vers la gauche les deux vis rapides sur la plaque de protection de la batterie et soulever celle-ci.



Porter des lunettes de protection. La batterie contient de l'acide corrosif. En cas de contact, rincer avec de l'eau.

Enlever les bouchons d'élément et vérifier que le niveau se trouve à env. 10 mm au-dessus des plaques. Effectuer le contrôle de niveau de tous les éléments. En cas d'insuffisance du niveau, rajouter de l'eau distillée jusqu'à obtention du bon niveau. Si la température de l'air est inférieure à zéro, laisser tourner le moteur après le remplissage d'eau distillée. Sinon l'électrolyte risque de geler.

Contrôler que les évents des bouchons d'élément ne sont pas bouchés. Puis, remettre les bouchons.

Les cosses de câble doivent être bien serrées et propres. Les raccordements de câbles corrodés seront nettoyés puis graissés avec de la vaseline non acide.



Lors du démontage de la batterie, toujours déconnecter le câble négatif en premier. Lors du montage de la batterie, toujours connecter le câble positif en premier.



Veiller à la récupération écologique de la vieille batterie lors d'un éventuel remplacement. La batterie contient du plomb toxique pour l'environnement.



En cas de soudage à l'électricité, détacher le câble de terre de la batterie puis les connexions électriques vers l'alternateur.

Refroidisseur d'huile hydraulique Contrôle - Nettoyage



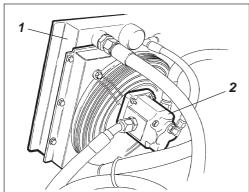


Fig. 27 Refroidisseur d'huile hydraulique

- 1. Radiateur
- 2. Moteur de ventilateur

Placer le rouleau sur un terrain plat. Le moteur doit être coupé et le bouton de frein de secours/stationnement activé, lors des travaux de contrôle et de réglage du rouleau, sauf indication contraire.

Ouvrir le volet droit du compartiment moteur pour avoir accès au radiateur d'huile hydraulique.

S'assurer que l'air circule librement à travers le radiateur.

Nettoyer les radiateurs colmatés à l'air comprimé ou les nettoyer avec un lavage sous pression.

Laver au jet ou nettoyer le radiateur à l'air comprimé dans le sens inverse au flux d'air de refroidissement.



Être très prudent lors du lavage sous pression, ne pas tenir le bec du vaporisateur trop près du radiateur.



Utiliser des lunettes protectrices en travaillant avec de l'air comprimé ou de l'eau sous pression.

Climatisation (Option) -Contrôle

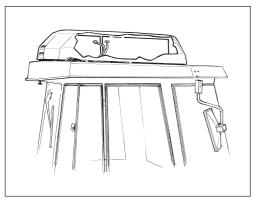


Fig. 28 Climatisation

Vérifier les tuyaux de réfrigérant et les raccords et s'assurer qu'il n'y a pas de traces d'huile indiquant des fuites de réfrigérant.

Cylindre - niveau d'huile Contrôle - remplissage



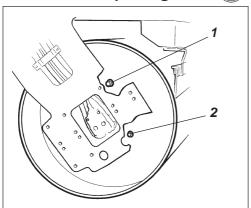


Fig. 29 Cylindre côté vibration

- 1. Bouchon de remplissage
- 2. Bouchon de niveau

Cylindres fendus - Graissage (seulement CC 232)

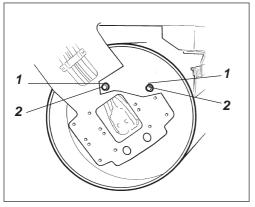


Fig. 30 Cylindre côté entraînement

- 1. Bouchon de protection
- 2. Graisseurs

Pivot d'articulation (Option) Graissage

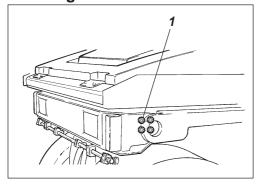


Fig. 31 Cylindre arrière, côté droit 1. 4 graisseurs



Placer le rouleau sur un terrain plat. Le moteur doit être coupé et le bouton de frein de secours/stationnement activé. lors des travaux de contrôle et de réglage du rouleau, sauf indication contraire.

Placer le rouleau avec le bouchon de remplissage (1) tout en haut, le gros bouchon.

Essuyer le pourtour du bouchon de niveau (2) et le dévisser, le petit bouchon.

S'assurer que le niveau d'huile atteint le bord inférieur du trou, remplir avec de l'huile neuve si le niveau est insuffisant, utiliser une huile recommandée, voir spécifications.

En enlevant le bouchon de remplissage, éliminer les déchets métalliques éventuels de l'aimant.

S'assurer que les joints d'étanchéité du bouchon sont intacts, sinon les remplacer par des neufs.

Remettre les bouchons en place.

Contrôler les deux cylindres.

Faire un bout de conduite et vérifier l'étanchéité des bouchons.

Placer un cylindre à la fois, de sorte que deux bouchons de protection (1) soient accessibles au bord supérieur du cylindre.

Dévisser les quatre bouchons de protection, et graisser chaque graisseur (2) avec cinq coups de pistolet de graissage manuel.

Remettre en place les bouchons de protection, puis mettre le rouleau dans une nouvelle position pour pouvoir graisser les deux graisseurs restants.

Graisser les deux cylindres.

Graisser chaque graisseur (1) avec cinq coups de pistolet de graissage manuel.

Utiliser une huile recommandée, voir spécifications.

Plots élastiques et vis de fixation - Contrôle

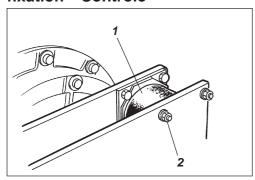


Fig. 32 Cylindre côté vibration 1. Plots élastiques

2. Vis de fixation

Contrôler tous les plots élastiques (1), les remplacer tous si plus de 25% des plots du même côté du cylindre ont des fissures supérieures à 10-15 mm de profondeur.

Utiliser une lame de couteau ou tout autre objet pointu pour faciliter le contrôle.

S'assurer aussi que les vis de fixation (2) sont serrées à fond.

Bouchon du réservoir hydraulique - Contrôle



Fig. 33 Compartiment moteur côté droit 1. Bouchon de réservoir

Ouvrir le volet droit du compartiment moteur.

Dévisser le bouchon du réservoir et s'assurer qu'il n'est pas colmaté, l'air doit pouvoir circuler librement par le bouchon dans les deux sens.

Si le filtre est bouché dans un sens, nettoyer avec de l'huile diesel et sécher à l'air comprimé jusqu'à ce que le passage soit libre, ou remplacer le bouchon par une neuf.



 $| \dot{\Diamond} |$

Toujours porter des lunettes de protection en travaillant avec l'air comprimé.

Charnière, réglage -Graissage

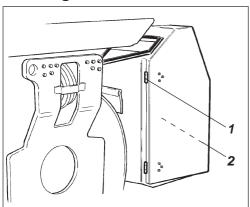


Fig. 34 Compartiment moteur

- 1. Charnière
- 2. Câbles de commande

Graisser les deux charnières (1) sur les portes du compartiment moteur jusqu'à ce que la graisse pénètre à travers.

Graisser également les charnières de la porte de cabine, de la même façon.

Graisser également la charnière des volets de phare avant et arrière avec quelques gouttes d'huile.

Graisser les câbles de commande avant/arrière sur le levier de commande de la pompe hydraulique. Introduire quelques gouttes à l'entrée du boîtier de commande.

Roulements du siège -Graissage

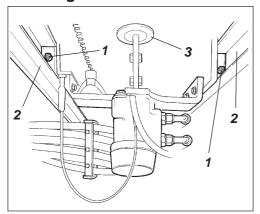


Fig. 35 Roulements du siège, dessous

- 1. Graisseurs
- 2. Glissières
- 3. Graisseur

Roulements du siège -Graissage

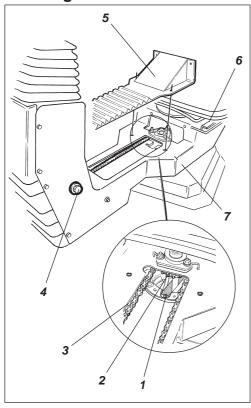


Fig. 36 Roulements du siège.

- 1. Graisseur
- 2. Roue dentée
- 3. Chaîne motrice
- 4. Vis de réglage
- 5. Couvercle
- 6. Glissières
- 7. Blocage de rotation

Enlever les deux marchepieds sous la plate-forme du conducteur, ou bien le marchepied et la plaque de recouvrement de l'autre côté du rouleau, s'il est muni d'une cabine.

Graisser les glissières transversales du siège avec cinq coups de pistolet de graissage manuel, graisser les quatre graisseurs, deux graisseurs (1) sont accessibles de chaque côté.

Graisser le roulement de giration du siège, avec quelques coups de pistolet de graissage manuel. Pour avoir accès au graisseur (3) enlever le chapeau sur la console du siège sous le bord avant du siège du conducteur.

Graisser aussi le mécanisme de blocage du siège (déplacement transversal et giration) avec de l'huile de moteur ou de cylindre.



Si le siège se coince en cours de réglage, il faudra le graisser plus souvent qu'il n'est indiqué ici.



Attention au fait que la chaîne est une pièce essentielle de la direction.

Déposer le couvercle (5) pour avoir accès au graisseur (1). Graisser le roulement de rotation du siège de l'opérateur avec trois coups de pistolet de graissage à main.

Graisser le dispositif de blocage (7) du siège (accessible par en dessous).

Lubrifier également les glissières du siège (6) avec de la graisse.



Si le siège se coince lors du réglage, graisser plus fréquemment qu'il n'est indiqué ici.

Nettoyer et lubrifier la chaîne (3) entre le siège et la colonne de direction avec de la graisse.

Si la chaîne se détend au niveau de la roue dentée (2), desserrer les vis (4) et déplacer la colonne de direction vers l'avant, serrer les vis à fond et vérifier la tension de la chaîne.

Moteur Diesel -Vidange d'huile



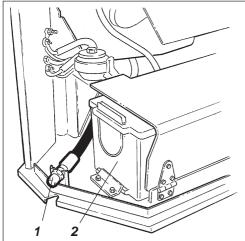


Fig. 37 Compartiment moteur côté gauche

- 1. Vidange d'huile
- 2. Batterie

Le bouchon de vidange d'huile du moteur est à côté de la batterie, derrière le volet gauche du compartiment moteur.

Chauffer le moteur avant de vidanger l'huile.



S'assurer d'une bonne ventilation (extraction) si le moteur Diesel tourne dans un local clos. (Risque d'empoisonnement au gaz carbonique.)



Couper le moteur et activer le frein de stationnement.



Poser un récipient d'une contenance de 15 litres sous le bouchon de vidange. Recueillir l'huile et en disposer suivant la régulation.



Risque de brûlures si l'on vidange de l'huile chaude. Attention aux mains.

Desserrer le bouchon de vidange d'huile (1). Laisser toute l'huile s'écouler, puis remettre le bouchon en place.

Remplir d'huile de moteur neuve, pour le choix de l'huile voir les huiles recommandées (spécifications) ou le manuel d'instructions du moteur.

Vérifier avec la jauge d'huile que le niveau d'huile de moteur est correct, pour plus de précisions se reporter au manuel du moteur.

Enfoncer la commande de frein de stationnement.

Couper le moteur et ouvrir le volet gauche du compartiment moteur.

Desserrer les pinces de serrage (2) avec un tournevis.



Enlever le préfiltre (1) et le jeter, il ne s'utilise qu'une fois et ne peut être nettoyé.

Monter un préfiltre neuf et resserrer les pinces de serrage.

Démarrer le moteur et vérifier l'étanchéité du préfiltre.



S'assurer d'une bonne ventilation (extraction) si le moteur Diesel tourne dans un local clos. Risque d'empoisonnement au gaz carbonique.

Préfiltre du moteur Diesel -Remplacement

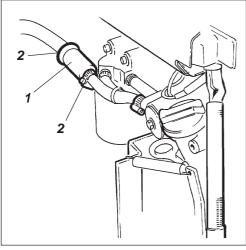


Fig. 38 Moteur Diesel 1. Préfiltre

2. Pinces de serrage

Filtre à huile hydraulique -Remplacement



Fig. 39 Réservoir hydraulique

- 1. Filtre à huile hydraulique
- 2. Réservoir
- 3. Repère vitré

Placer le rouleau sur un terrain plat. Le moteur doit être coupé et le bouton de frein de secours/stationnement activé, lors des travaux de contrôle et de réglage du rouleau, sauf indication contraire.

Ouvrir le volet droit du compartiment moteur.



Dévisser le filtre à huile (1) et le jeter, il ne s'utilise qu'une fois et ne peut être nettoyé.

Nettoyer soigneusement la surface d'étanchéité du porte-filtre.

Enduire d'une fine couche d'huile hydraulique propre le caoutchouc d'étanchéité du filtre neuf.

Visser le filtre manuellement, d'abord jusqu'à ce que l'étanchéité du filtre entre en contact avec la fixation du filtre, puis serrer à nouveau d'un demi tour.

Démarrer le moteur et vérifier l'étanchéité au pourtour du filtre.

Vérifier le niveau d'huile hydraulique dans le repère vitré (3), remplir au besoin, voir rubrique "Toutes les 10 heures de marche".

Remplacer le filtre principal (3) de l'épurateur d'air même s'il n'a pas encore été nettoyé 5 fois, voir rubrique "Toutes les 50 heures de marche" remplacement du filtre.



Si l'on ne remplace pas le filtre colmaté, le moteur se met à fumer et perd de sa puissance, et le risque d'endommager le moteur est grand.

Filtre à air - Remplacement

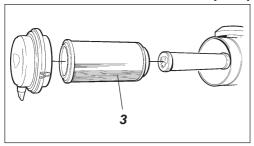


Fig. 40 Épurateur d'air 3. Filtre principal

Filtre à air frais - Remplacement

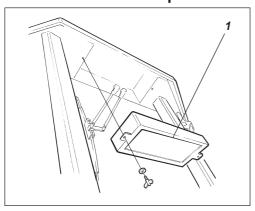


Fig. 41 Cabine 1. Filtre à air frais

Dévisser les deux vis à l'arrière du toit de la cabine. Déposer tout le porte-filtre et extraire la cartouche de filtre.

Remplacer par un filtre neuf.

Il peut être nécessaire de remplacer le filtre plus souvent si l'engin est utilisé dans un environnement particulièrement poussiéreux.

Réservoir hydraulique -Vidange d'huile

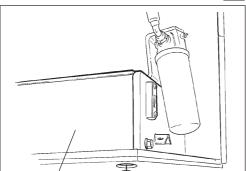


Fig. 42 Compartiment moteur côté droit

- 1. Bouchon de vidange
- 2. Réservoir hydraulique

Cylindre - Vidange d'huile

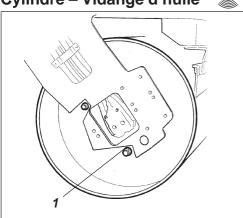


Fig. 43 Cylindre côté vibration 1. Bouchon de vidange

Réservoir de carburant – Nettoyage

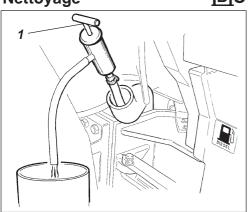


Fig. 44 Réservoir de carburant 1. Pompe de drainage d'huile



|

Placer le rouleau sur un terrain plat. Le moteur doit être coupé et le bouton de frein de secours/stationnement activé, lors des travaux de contrôle et de réglage du rouleau, sauf indication contraire.



Risque de brûlures si l'on vidange de l'huile chaude. Attention aux mains.



Placer sous le bouchon un récipient d'une contenance d'au moins 50 litres. Recueillir l'huile et en disposer suivant la régulation.

Dévisser le bouchon de vidange (1), laisser toute l'huile s'écouler, essuyer et remettre le bouchon de vidange.



Remplir d'huile neuve propre recommandée dans les spécifications.

Remplacer le filtre à huile hydraulique, voir rubrique "Toutes les 1000 heures de marche".

Démarrer le moteur, tester les diverses fonctions hydrauliques, vérifier le niveau d'huile dans le réservoir et remplir au besoin.



S'assurer d'une bonne ventilation (extraction) si le moteur Diesel tourne dans un local clos. Risque d'empoisonnement au gaz carbonique.

Faire avancer le rouleau doucement jusqu'à ce que le bouchon de vidange (1) se trouve tout en bas, le gros bouchon.



Couper le moteur, et appuyer sur la commande de frein de stationnement.



Placer sous le bouchon un récipient d'une contenance d'au moins 20 litres. Recueillir l'huile et en disposer suivant la régulation.

Dévisser le bouchon (1) et laisser toute l'huile s'écouler. Voir rubrique "Toutes les 500 heures de marche" remplissage d'huile.

Vider le réservoir pour le nettoyer plus facilement.



Pomper tout dépôt de boue éventuel avec une pompe appropriée, par exemple une pompe de drainage. Recueillir le contenu dans un récipient et en disposer suivant la régulation.



Attention au risque d'incendie en manipulant du carburant.



Le réservoir de carburant est en plastique (Polyéthylène) et récupérable.

Système d'arrosage – Vidange

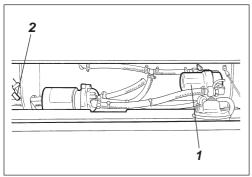


Fig. 45 Système de pompe

- 1. Corps de filtre
- 2. Robinet de vidange

Réservoir d'eau - Nettoyage

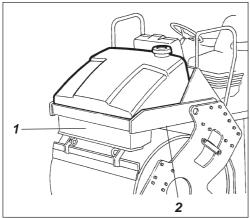


Fig. 46 Réservoir d'eau

- 1. Système de pompage
- 2. Bouchon de vidange

Penser au risque de gel en hiver, vider le réservoir, la pompe et les conduites, ou mélanger à l'eau une petite quantité d'antigel écologique.

Dévisser le corps de filtre (1) pour faciliter la vidange des réservoirs.

Il existe aussi un bouchon de vidange (carré rouge) sous chaque réservoir d'eau.

Pour vidanger la pompe à eau, ouvrir le robinet de vidange (2).

Nettoyer les réservoirs avec de l'eau, ajouter un détergent adéquat pour les surfaces en plastique.

Remonter le corps de filtre (1) ou le bouchon de vidange (2), remplir d'eau et contrôler l'étanchéité.



Les réservoirs d'eau sont en plastique (polyéthylène) et son récupérables.

Sélecteur de marche AV/AR - Graissage

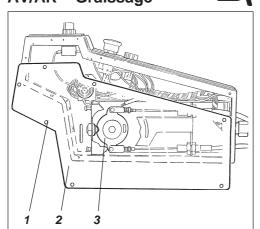


Fig. 47 Sélecteur de marche AV/AR

- 1. Vis
- 2. Plaque
- 3. Disque à cames

Dévisser les vis (1) et enlever la plaque (2).

Lubrifier la surface de glissement du disque à cames (3) avec de la graisse.

Remonter la plaque (2) avec les vis (1).

Articulation de direction -Contrôle

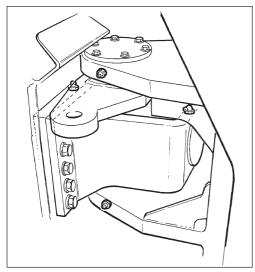


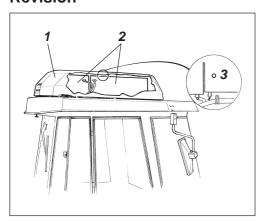
Fig. 48 Articulation de direction

S'assurer que l'articulation de direction ne présente pas de dommages physiques ou de fissures.

Vérifier et remédier aux écrous desserrés.

S'assurer qu'il n'y a pas de coincement ou de jeu.

Climatisation (Option) -Révision



Climatisation Fig. 49

- 1. Capot en fibre de verre
- 2. Couvercle
- 3. Regard vitré

Des examens et un entretien réguliers sont nécessaires pour assurer un bon fonctionnement à long terme.

Soulever le capot en fibre de verre (1) puis dévisser de l'unité les deux couvercles (2).

Eliminer la poussière du condensateur et de l'élément du condensateur avec de l'air comprimé.



S'il est trop puissant, le flux d'air risque d'endommager les brides de l'élément.



Toujours porter des lunettes de protection en travaillant avec l'air comprimé.

Vérifier les fixations de l'élément du condensateur.

Éliminer la poussière de l'unité de refroidissement et de son élément avec de l'air comprimé.

Examiner et protéger contre les frottements les tuyaux du système.

Examiner les fixations du compresseur et du moteur hydraulique ainsi que le jeu des collets de raccordement entre le compresseur et le moteur hydraulique. Le jeu axial doit atteindre environ 4-5 mm et le jeu radial environ 1 mm.

S'assurer que la vidange de l'unité de refroidissement s'effectue librement de sorte que l'eau de condensation ne s'accumule pas dans l'unité.

Vérifier la suspension de l'unité de condensateur sur les amortisseurs en caoutchouc. S'assurer qu'il n'y a pas de fissures ou de signes d'usure.

Faire fonctionner l'unité au moins pendant cinq minutes chaque semaine pour assurer la lubrification des joints en caoutchouc du système.



Ne pas faire fonctionner la climatisation quand la température extérieure est inférieure à 0°C.

Contrôler le repère vitré de l'unité (1) au-dessus du filtre de séchage du condensateur. On ne doit voir de bulles qu'au démarrage et à l'arrêt du compresseur. Confier l'entretien à une entreprise de service agréée si l'on observe une grande quantité de bulles et un liquide laiteux.



On risque d'endommager le compresseur si l'on fait fonctionner l'unité avec un niveau de réfrigérant insuffisant.



Ne jamais desserrer les raccords de tuyau.

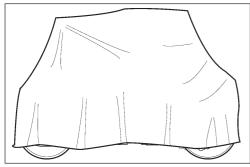


Le système de refroidissement est pressurisé. Un maniement erroné risquerait de provoquer des blessures graves.



Le système contient du réfrigérant sous pression. Il est interdit de laisser des réfrigérants s'échapper dans l'atmosphère. Toute intervention sur le circuit de refroidissement ne doit être confiée qu'à une entreprise agréée.

IMMOBILISATION PROLONGÉE



Rouleau protégé contre les Fig. 50 intempéries

Moteur diesel

Batterie

Épurateur d'air, tuyau d'échappement

Réservoir de carburant

Réservoir hydraulique

Système d'arrosage

Vérin de direction, charnières, etc.

Pneus (Version mixte)

Capots, bâche



En cas de remisage de plus d'un mois, suivre les instructions suivantes.

Ces mesures concernent les remisages d'une durée allant jusqu'à six mois.

Avant de réutiliser le rouleau, passer en revue les points ci-dessous marqués d'une *.

- Voir les instructions du constructeur dans le manuel du moteur, livré avec le rouleau.
- * Déposer la batterie du rouleau, en nettoyer l'extérieur, s'assurer que le niveau d'électrolyte est correct (voir rubrique "Toutes les 50 heures de marche") et recharger la batterie une fois par mois.
- Recouvrir l'épurateur d'air (voir rubrique "Toutes les 50 heures de marche" et la rubrique "Toutes les 1000 heures de marche") ou son ouverture avec du plastique ou du ruban adhésif, ainsi que l'orifice du tuyau d'échappement. Cela empêche l'humidité de pénétrer dans le moteur.

Remplir complètement le réservoir de carburant pour empêcher la formation d'eau de condensation.

Remplir le réservoir hydraulique jusqu'au repère de niveau supérieur, voir rubrique "Toutes les 10 heures de marche".

Vider complètement l'eau du réservoir d'eau (voir la rubrique "Toutes 2000 heures de marche"), ainsi que les tuyaux, le corps de filtre, et la pompe à eau. Enlever aussi toutes les buses d'arrosage (voir la rubrique "Toutes les 10 heures de marche").

Graisser les paliers de l'articulation de direction, ainsi que ceux des deux vérins de direction avec de la graisse (voir rubrique "Toutes les 50 heures de marche"). Graisser le piston du vérin de direction avec de la graisse de conservation. Graisser également les charnières des volets du compartiment moteur et des portes de cabine, et les deux extrémités de la commande avant/arrière (pièces lisses) (voir rubrique "Toutes les 500 heures de marche").

S'assurer que la pression d'air est d'au moins 200 kPa (2,0 kp/cm2),

Replier le protège-instruments sur la colonne de direction. Recouvrir tout le rouleau d'une bâche. La bâche doit s'arrêter un peu au dessus du sol. Si possible, remiser le rouleau à l'intérieur, de préférence dans un local à température constante.

INSTRUCTIONS SPÉCIALES

Huiles standard et autres huiles recommandées

À la sortie d'usine, les divers systèmes et composants sont remplis d'huiles répondant aux spécifications de graissage, et utilisables à des températures de -10°C à + 40°C.



Pour l'huile hydraulique biologique, la température maximale doit être de +35°C.

Températures plus élevées, supérieure à +40°C

En cas de conduite à des températures plus élevées, tout en ne dépassant pas +50°C, suivre les recommandations suivantes:

Le moteur diesel résiste à cette température avec l'huile normale, mais pour les autres composants l'huile hydraulique doit être remplacée par une huile de viscosité supérieure : Le système hydraulique avec de l'huile minérale Shell TellusTX100 ou équivalente.

Températures

Les limites de températures concernent les versions standard de rouleaux.

Les rouleaux munis d'équipements complémentaires, tels les amortisseurs de bruits, etc. peuvent nécessiter des précautions particulières à des températures élevées.

Nettoyage sous haute pression



Lors des nettoyages de la machine, ne jamais diriger le jet d'eau directement vers les bouchons des réservoirs (réservoirs de carburant et hydrauliques). Cela est particulièrement important en utilisant la haute pression.

Ne pas vaporiser directement sur les composants électriques ou le tableau de bord. Lors du nettoyage, placer autour du bouchon de réservoir un sachet en plastique serré avec un caoutchouc. Ceci empêche l'eau sous haute pression de pénétrer dans les évents du bouchon de réservoir. Ceci peut provoquer des perturbations, telles que filtres bouchés.

Mesures anti-incendie

En cas d'incendie, utiliser en premier lieu un extincteur à poudre, de type ABE. Il est aussi possible d'utiliser un extincteur à gaz carbonique, de type BE.

Arceau de protection (ROPS), cabine de sécurité

Si le rouleau est équipé de l'arceau de protection contre le renversement (ROPS, Roll Over Protecting Structure) ou d'une cabine de sécurité, il est strictement interdit de pratiquer de souder ou de percer des trous dans l'arceau ou dans la cabine. Ne jamais tenter de réparer un arceau ou une cabine endommagés, il faut les remplacer par des neufs.

Démarrage assisté

En utilisant une batterie de secours pour assister le démarrage, toujours connecter le pôle positif de la batterie de secours au pôle positif de la batterie du rouleau, et le pôle négatif au pôle négatif.

SYSTÈME ÉLECTRIQUE, FUSIBLES

Fusibles

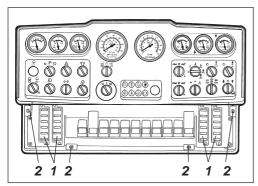


Tableau de bord Fig. 51

- 1. Boîtiers à fusibles
- 2. Vis rapides

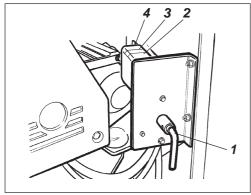


Fig. 52 Compartiment de batterie

- 1. Coupe-batterie
- 30A 2. Fusible principal,
 - Moteur/Tableau de bord
- 40A 3. Fusible principal, Éclairage de chantier
- 50A 3. Fusible principal, Éclairage de
- 70A 4. Fusible principal, Cabine

 \Box = Option

Le système de réglage et de contrôle électriques est protégé par 24 fusibles placés dans le tableau de bord et dans le compartiment moteur.

Les quatre boîtiers à fusibles (1) sont placés derrière la partie inférieure du tableau de bord, il faut dévisser les quatre vis rapides (2) de 1/4 de tour vers la gauche.

Les fusibles dans le compartiment moteur sont groupés avec le coupe-batterie.

La machine est équipée d'un système électrique et d'un alternateur de 12 V.



Raccorder la machine avec la polarité correcte (- mise à la terre). Le câble qui relie l'alternateur à la batterie ne doit pas être déconnecté quand le moteur est en marche.

Relais

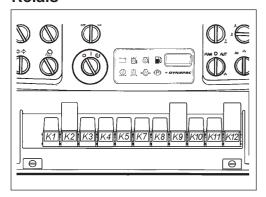
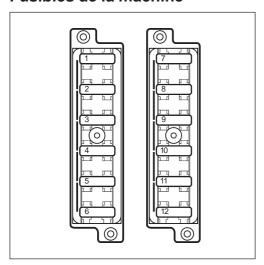


Fig. 53 Tableau de bord

- Relais éclairage K1
- Relais clignotants K2
- *K*3 Relais freins
- K4 Relais avertisseur de recul
- K5 Relais niveau de carburant
- K7 Relais avertisseur
- K8 Arrosage
- K9 Relais principal
- K10 AVC
- K11 Neutral switch
- K12 Relais VBS

SYSTÈME ÉLECTRIQUE, FUSIBLES

Fusibles de la machine



La figure montre l'ampérage et la fonction des divers fusibles. Tous les fusibles sont à broche plate.

Boîtiers de fusible, côté gauche Fig. 54

- 1. Réserve
- 10A 2. Clignotants, fusible principal
- 3. Feux de position gauche, avant 7,5A et arrière, éclairage de frein
 - 5A 4. Feux de position droite, avant et
 - 5A 5. Clignotants gauche, avant et arrière, clignotants latéraux
 - 6. Clignotants droite, avant et 5A arrière, clignotants latéraux
- */20A 7. Éclairage de chantier, droite
- */20A 8. Éclairage de chantier, gauche
- 7,5A 9. Phares principaux, gauche, avant, éclairage d'instrument
- 7,5A 10. Phares principaux, droite, avant
- 7.5A 11. Coupe-bordure, arrosage, monter et baisser
 - 12. Réserve

Boîtiers de fusibles, côté droit

- 1. Soupape de frein, relais de démarrage, relais de direction cabine
- 10A 2. Relais de vibration, VBS
- 3. Panneau indicateur 3A
- 7.5A 4. Avertisseur sonore
- 7,5A 5. Vibration Avant/les deux/Arrière, Relais AVC
- 10A 6. Gyrophare
- 7,5A 7. Pompe d'arrosage avant
- 7,5A 8. Pompe d'arrosage arrière
- 15,0A 9. Système d'arrosage, fusible principal
- 15,0A 10. Conduite, offset monter/baisser
- 7.5A 11. Alarme recul
- 7,5A 12. Instruments, voltage, niveau de température, vitesse et mesure de régime/fréquence

Fusibles en cabine

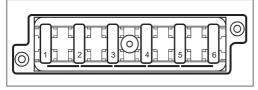


Fig. 55 Boîtier de fusibles dans le plafond de la cabine

- 15A 1. Phare de cabine arrière
- 15A 2. Phare de cabine avant, phare sur le cvlindre
- 3. Éclairage intérieur 5A
- 4. Chauffage/ventilateur air frais 20A
- 5. Essuie-glace/lave-glace arrière 15A
- 15A 6. Essuie-glace/lave-glace avant

Le système électrique en cabine a son propre boîtier de fusibles, placé à la partie avant, côté droit, du plafond de cabine.

La figure montre l'ampérage et la fonction des divers fusibles. Tous les fusibles sont de type à broche plate.

^{*/} Avec éclairage de route 10A