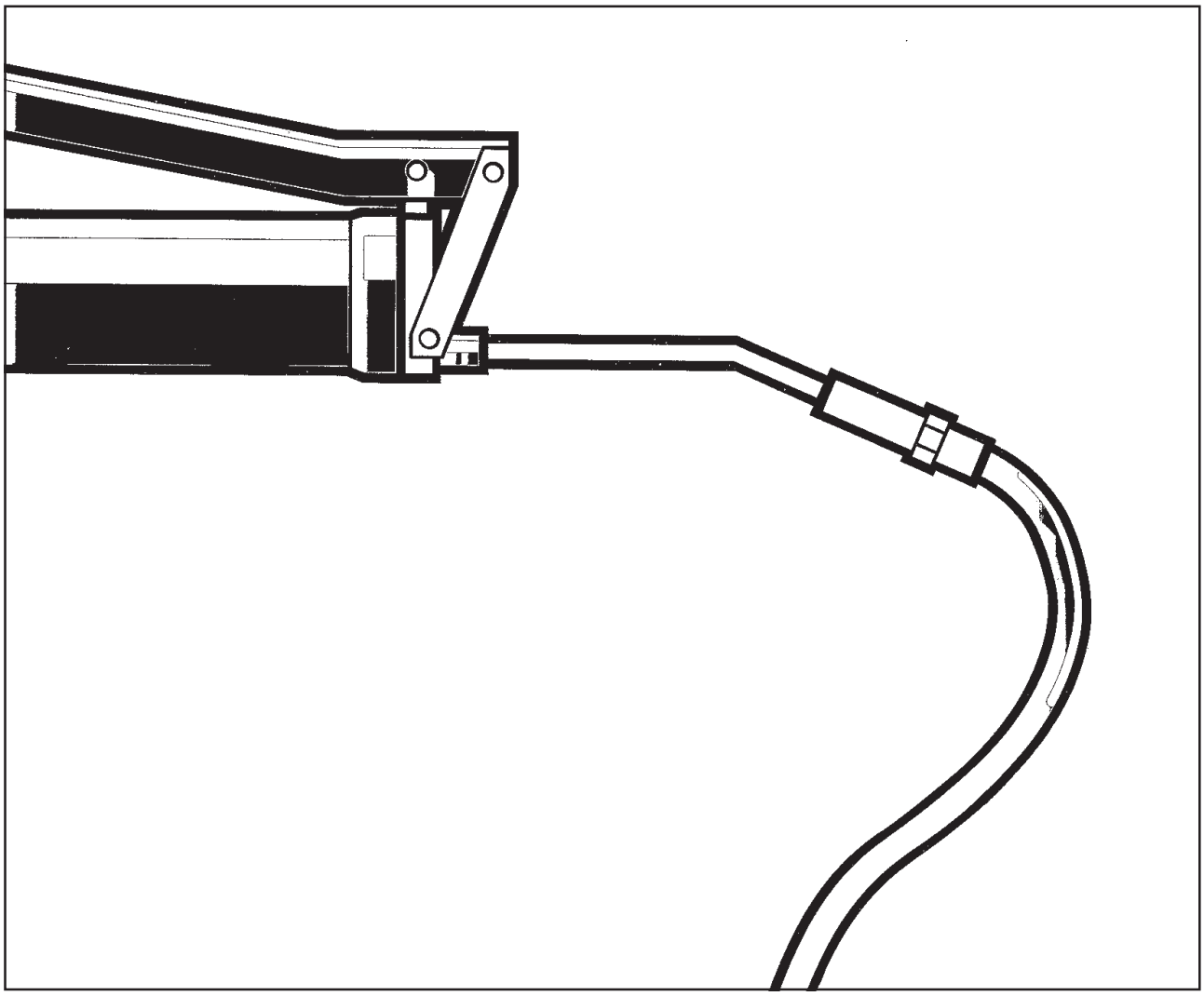
DYNAPAC
CC 622/622HF
ENTRETIEN

M622FR3



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

DYNAPAC

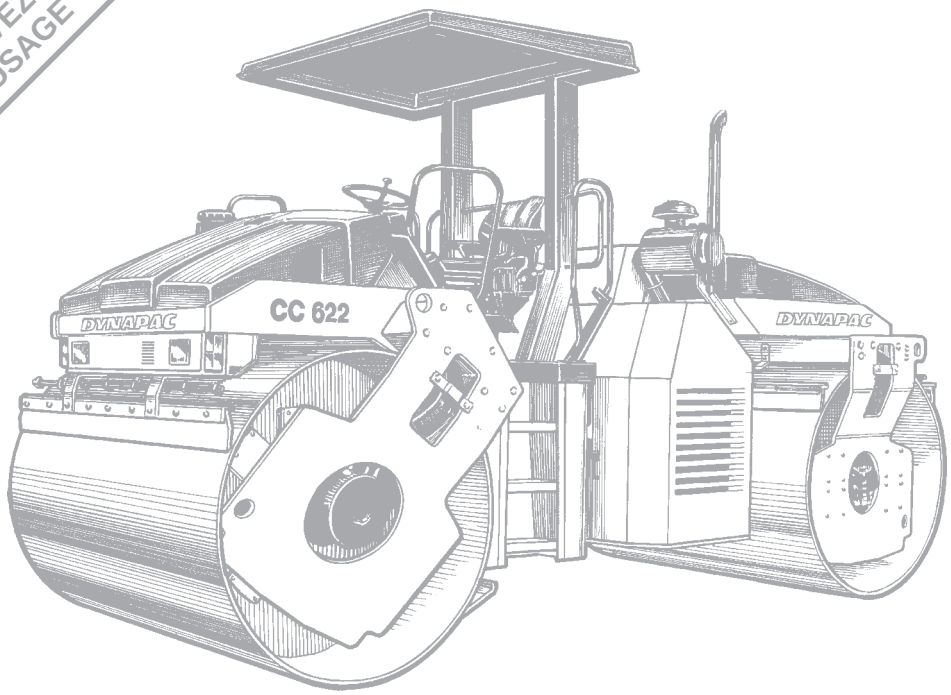
Rouleau vibrant
CC 622/622HF

Entretien
M622FR3, Août 2003

Moteur diesel:
Cummins B 3.9 TAA

Instructions valables à partir de:
CC 622 PIN (S/N) *43120622*
CC 622HF PIN (S/N) *43920622*

CONSERVEZ CE MANUEL POUR USAGE ULTÉRIEUR



Le CC 622/622HF Dynapac est un rouleau vibrant dans la catégorie des 12 tonnes, à articulation centrale, avec translation, freinage et vibration sur les deux cylindres.

Droit de modifications réservé
Imprimé en Suède.

SOMMAIRE

Page
Lubrifiants et symboles 3
Caractéristiques techniques 4-6
Schéma d'entretien 7
Mesures d'entretien 8, 9
Toutes les 10 heures de marche (Chaque jour) 10-14
Toutes les 50 heures de marche (Chaque semaine) 15-18
Toutes les 250 heures de marche (Chaque mois) 19, 20
Toutes les 500 heures de marche (Chaque trimestre) 21-25
Toutes les 1000 heures de marche (Chaque semestre) 26, 27
Toutes les 2000 heures de marche (Chaque année) 28-32
Immobilisation prolongée 33
Instructions spéciales 34
Système électrique, fusibles 35-37

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 façon 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 la quantité recommandée. 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 SAE 15W/40 ou équivalent API CF-4/SG (CD/CE)
HUILE HYDRAULIQUE tempér. de l'air -10°C – +40°C tempér. de l'air supérieure à +40°C	 Shell Tellus TX68 ou équivalente Shell Tellus TX100 ou équivalente
HUILE HYDRAULIQUE BIOLOGIQUE (Bio-Hydr.)	Shell Naturelle HF-E46 La machine peut avoir été remplie en usine avec de l'huile biodégradable. Pour le remplacement/remplissage, utiliser une qualité d'huile équivalente.
HUILE DE CYLINDRE tempér. de l'air -15°C – +40°C	Mobil SHC 629 ou équivalente
HUILE DE TRANSMISSION tempér. de l'air -15°C – +40°C	 Shell Spirax SAE 80W/90, HD API, GL-5
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
LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT mélangé à 50/50 d'eau	GlycoShell ou équivalent. Antigel jusqu'à env. -41°C.

En conduite à des températures de l'air très élevées ou très basses, d'autres lubrifiants sont requis. Se reporter à la rubrique "Instructions spéciales" ou consulter Dynapac.

Niveau d'huile moteur	Filtre à air
Filtre à huile moteur	Batterie
Niveau réservoir d'huile hydraulique	Arroseur
Filtre à huile hydraulique	Eau d'arrosage
Niveau d'huile de transmission	Recyclage
Huile de graissage	Filtre à carburant
Pression des pneus	Arrosage pneumatiques
Liquide de refroidissement, niveau	Système de pompe, niveau d'huile

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Poids & dimensions	CC622/622HF
Poids en ordre de marche avec ROPS, EN500 (kg)	12550
Poids en ordre de marche sans ROPS (kg)	11900
Poids en ordre de marche avec cabine (kg)	12300
Longueur, rouleau avec équipement std (mm)	5090
Largeur, rouleau avec équipement std (mm)	2270
Largeur, avec cabine (mm)	2270
Hauteur sans cabine (hauteur de transport) (mm)	2240
Hauteur, avec cabine (mm)	3040
Haut., avec climatisation (mm)	3040
Haut., avec AC + girophare (mm)	3385

Capacités en litres	CC622/622HF
Cylindre	17
Réservoir hydraulique	40
Réservoir de carburant	200
Réservoir d'eau	485
Moteur diesel	11
Système de pompe	0,8
Liquide de refroidissement	7,9

Système électrique	CC622/622HF
Batterie	12 V 170 Ah
Alternateur	12 V 95A
Fusibles	5, 7,5, 15, 20 och 25 Ampére

Compactage	CC 622	CC 622HF
Charge linéaire statique (kg/cm)		
Avant:	28,5	28,6
Arrière:	28,2	28
Amplitude (mm)		
Haute:	0,61	0,62
Basse:	0,31	0,22
Fréquence (Hz)		
Avec amplitude haute:	49	62
Avec amplitude basse:	49	49
Force centrifuge, (kN)		
Avec amplitude haute:	127	127
Avec amplitude basse:	65	71,4

Traction avant	CC 622	CC 622HF
Plage de vitesse km/h	0-11	0-11
Capacité de montée (théorique) %	32 (à 11 km/h)	32 (à 11 km/h)

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Couples de serrage

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

M	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)

Circuit hydraulique

Pression d'ouverture MPa	CC622/622HF
Système moteur	42,0
Système d'alimentation	2,4
Système de vibrations	35,0
Système de direction	20,0
Neutralisation des freins	1,5

Climatisation (Accessoires)

Le système décrit dans cette brochure est de type ACC (Contrôle climatique automatique), autrement dit un système qui maintient dans la cabine la température voulue à condition que les fenêtres et les portes soient fermées.

Désignation de l'agent réfrigérant : HFC-R134:A
Poids de l'agent réfrigérant lors d'un nouveau remplissage: 1600 g

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Vibrations (ISO 2631)

Les niveaux de vibration sont mesurés conformément au cycle de conduite décrit dans la directive européenne 2000/14/EC sur les machines équipées UE, les vibrations étant activées, sur un sol en polymère mou et le siège de l'opérateur étant en position de transport.

Les vibrations relevées sur tout le corps sont inférieures à la valeur prescrite dans la directive 2002/44/CE qui est de 0,5 m/s^2 .
(La valeur limite est de 1,15 m/s^2.)

D'après la même directive, les vibrations relevées au niveau des poignets et des bras sont inférieures à la valeur prescrite qui est de 2,5 m/s^2.
(La valeur limite est de 5 m/s^2.)

Durant la conduite, les niveaux de vibration peuvent varier suivant la nature du sol et la position du siège.

Valeurs de bruit

Les niveaux sonores sont mesurés conformément au cycle de conduite décrit dans la directive européenne 2000/14/EC sur les machines équipées UE, les vibrations étant activées, sur un sol en polymère mou et le siège de l'opérateur étant en position de transport.

Modèle	Niveau de puissance acoustique garanti dB(A)	Niveau de pression acoustique, à l'oreille de l'opérateur (plate-forme) dB(A)	Niveau de pression acoustique, à l'oreille de l'opérateur (cabine) dB(A)
CC622	109	–	–
CC622HF	109	–	–

Les niveaux de bruit peuvent varier suivant la nature du sol et la position de la cabine.

SCHÉMA D'ENTRETIEN

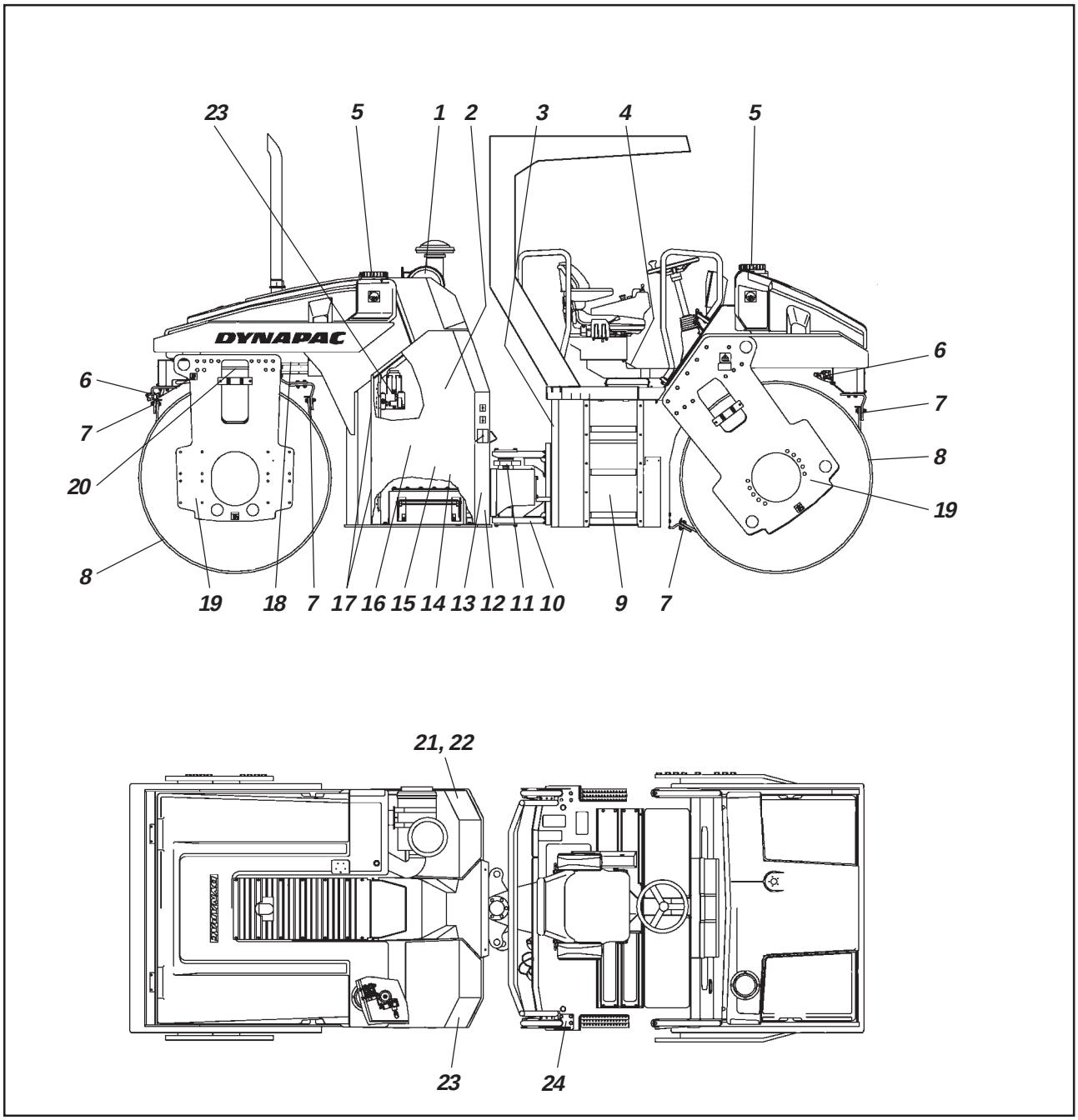


Fig. 1 Service et points d'entretien

1. *Épurateur d'air*
2. *Huile à moteurs*
3. *Remplissage de carburant*
4. *Roulement de 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 de pivot*
19. *Plot élastique*
20. *Palier de pivot*
21. *Batterie*
22. *Refroidisseur d'huile hydraulique*
23. *Système de pompe*
24. *Verrou de rampe*

MESURES D'ENTRETIEN

Les mesures périodiques doivent être prises, d'abord après les heures de marche indiquées, ensuite aux échéances quotidiennes, hebdomadaires, 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 journée		
2	Contrôler le niveau d'huile du moteur diesel	10	Voir manuel d'instr. du moteur
22	Contrôler le niveau liquide de refroidissement	10	
13	Contrôler le niveau d'huile dans le réserv. hydraulique	11	
3	Faire le plein de carburant	11	
5	Remplir les réservoirs d'eau	11	
6	Vérifier le système d'arrosage/cylindres	12	
6	Arrosage d'urgence	13	
7	Contrôler le réglage de racloir/cylindre	13	
	Vérifier les racloirs à ressort	13	
	Faire un essai des freins	14	

Toutes les 50 heures de marche (Chaque semaine)

Pos. dans fig. 1	Mesure d'entretien	Voir page	Remarques
10	Lubrifier l'articulation de direction	15	
11	Lubrifier les fixations des vérins de direction	15	
18	Lubrifier le vérin de commande du pivot	15	Accessoires
1	Contrôler/nettoyer la cartouche filtrante de l'épurateur d'air	16	Remplacer au besoin
23	Vérifier le niveau d'huile dans l'engrenage de pompe	17	
	Vérifier la climatisation	18	Accessoires

IMPORTANT Après les 50 premières heures de marche, remplacer tous les filtres à huile et les huiles de graissage, à l'exception de l'huile hydraulique.

MESURES D'ENTRETIEN

Toutes les 250 heures de marche (Chaque mois)

Pos. dans fig. 1	Mesure d'entretien	Voir page	Remarques
22	Nettoyer le radiateur à huile hydraulique/eau	19	Ou au besoin
	Vérifier la climatisation	19	
21	Vérifier le niveau de la batterie	20	

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

Pos. dans fig. 1	Mesure d'entretien	Voir page	Remarques
2	Remplacer le filtre à huile et l'huile du moteur diesel	21	Voir manuel d'instr. du moteur
16	Changer le préfiltre du moteur diesel		Voir manuel d'instr. du moteur
8	Vérifier le niveau d'huile dans les cylindres	22	
20	Lubrifier les paliers du pivot	23	Accessoires
19	Contrôler les plots élastiques et les raccords boulonnés	23	
14	Vérifier le bouchon/purge du réservoir hydraulique	23	
17	Lubrifier la charnière et le réglage	24	
4	Graisser les roulements du siège	24	
	Lubrifier la chaîne de direction	25	
16	Remplacer/nettoyer le pré-filtre du moteur diesel		25

Toutes les 1000 heures de marche (Chaque semestre)

Pos. dans fig. 1	Mesure d'entretien	Voir page	Remarques
12	Changer le filtre à huile hydraulique	26	
1	Changer le filtre principal de l'épurateur d'air	26	
23	Changer l'huile dans le système de pompe	27	
	Remplacer le filtre à air	27	
8	Changer l'huile du/des cylindres (Version HF)	27	
16	Contrôler le jeu aux soupapes du moteur diesel		Voir manuel d'instr. du moteur
16	Vérifier le système d'entraînement par courroie du moteur diesel		Voir manuel d'instr. du moteur

Toutes les 2000 heures de marche (Chaque année)

Pos. dans fig. 1	Mesure d'entretien	Voir page	Remarques
15	Changer l'huile du réservoir hydraulique	28	
8	Changer l'huile du/des cylindres	28	
9	Vider et nettoyer le réservoir de carburant	28	
5	Vider et nettoyer le réservoir d'eau	29	
	Graisser la commande d'inversion du sens de marche	29	
10	Vérifier l'état de l'articulation de direction	30	
	Révision de la climatisation	31	Accessoires
	Filtre à air frais – Remplacement	32	Accessoires
	Climatisation – Maintenance	32	Accessoires

TOUTES LES 10 HEURES DE MARCHE (Chaque jour)

Moteur diesel
Niveau d'huile – Contrôle

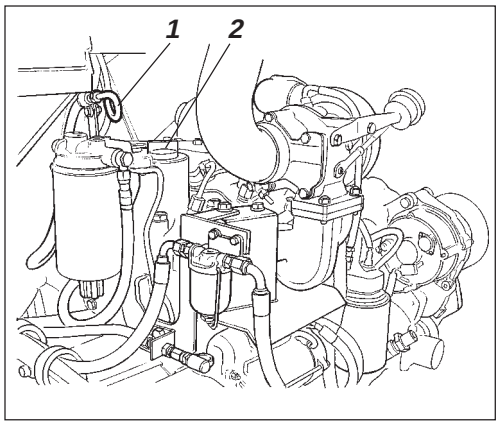


Fig. 2 Compartiment moteur
1. Jauge d'huile
2. Bouchon de remplissage

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.

La jauge à huile est accessible par le volet droit du compartiment moteur.

Attention aux pièces de moteur et au tuyau d'échappement éventuellement chauds. Être prudent. Porter des gants et des lunettes protectrices.

La jauge est placée sur le côté court du moteur au dessus des pompes hydrauliques.

Extraire la jauge (1) et s'assurer que le niveau d'huile se trouve entre les repères supérieur et inférieur. Pour plus de détails, voir le manuel du moteur.

Niveau d'huile de refroidissement – Contrôle

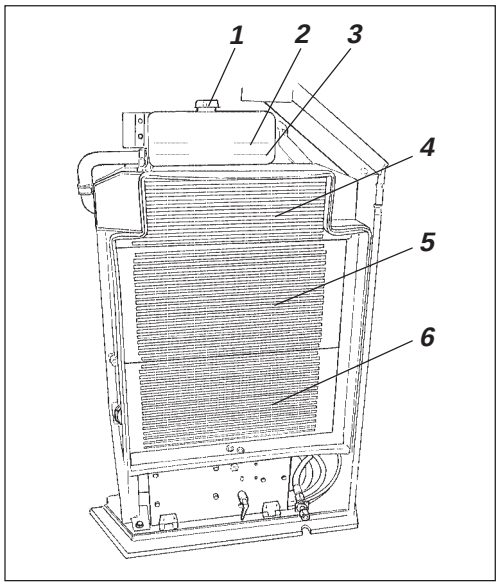


Fig. 3 Radiateur
1. Bouchon de remplissage
2. Niveau/position max
3. Niveau/position min
4. Refroidisseur d'air de charge
5. Radiateur d'eau
6. Radiateur d'huile hydraulique

S'assurer que le niveau de réfrigérant se trouve bien entre les repères max/min.

Être très prudent en ouvrant le bouchon de remplissage quand le moteur est chaud. Porter des gants et des lunettes protectrices.

Pour le remplissage, utiliser un liquide de refroidissement consistant en 50% d'eau et 50% de liquide anti-gel. Voir le présent manuel, page 3, et le manuel du moteur.

Remplacer le liquide de refroidissement puis vidanger et rincer le système tous les deux ans. S'assurer que l'air circule librement dans le radiateur.

Réservoir hydraulique Contrôle de niveau – Remplissage

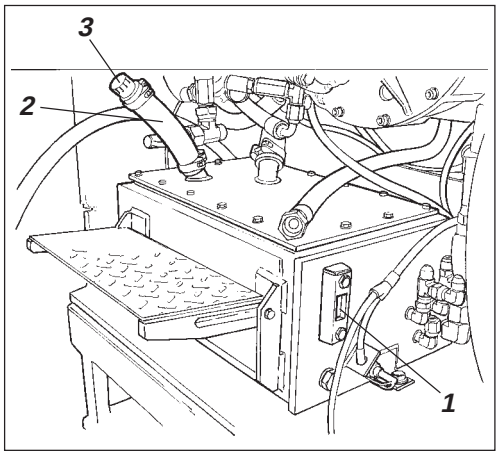


Fig. 4 Réservoir hydraulique
1. Repère de niveau d'huile
2. Tuyau de remplissage
3. Bouchon de remplissage

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

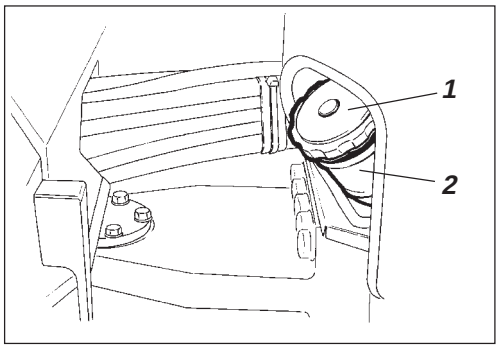


Fig. 5 Réservoir de carburant
1. Bouchon de réservoir
2. Tuyau de remplissage

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 200 litres de carburant.

Réservoirs d'eau – Remplissage

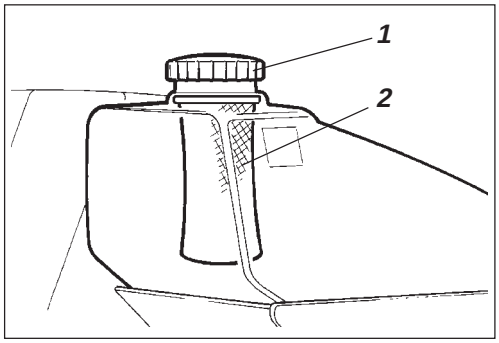


Fig. 6 Réservoir d'eau arrière
1. Bouchon de réservoir
2. Crépine

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

Remplir les deux réservoirs d'eau, ils contiennent 485 litres chacun.

Pour accéder plus facilement au bouchon de réservoir, il existe un marchepied sur le réservoir à huile hydraulique derrière le volet droit du compartiment moteur, et un marchepied pliant sur la fourche de cylindre droite.

Seul adjuvant : une petite quantité de liquide anti-gel écologique.

Système d'arrosage/Cylindre Contrôle – Nettoyage

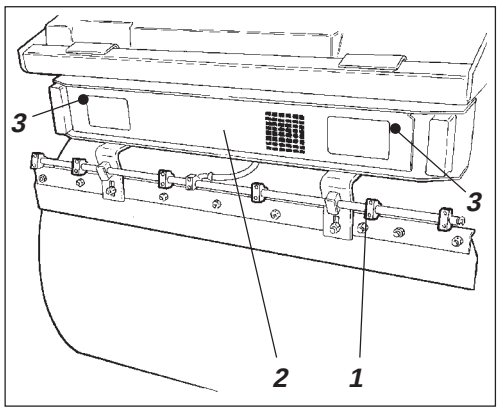


Fig. 7 Cylindre arrière
1. Buse
2. Système de pompe/volet
3. Vis rapides

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.

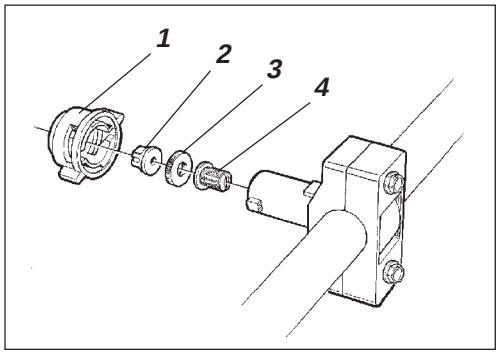


Fig. 8 Buse
1. Douille
2. Buse
3. Joint
4. Filtre fin

Démonter manuellement la buse bouchée. Nettoyer la buse (2) et le filtre fin (4) à l'air comprimé, ou bien remplacer la pièce et nettoyer plus tard la buse bouchée.

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

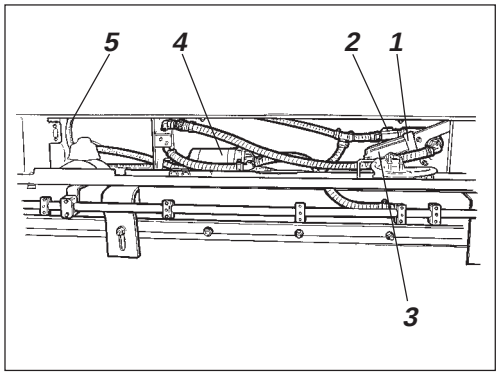


Fig. 9 Système de pompe
1. Filtre grossier
2. Robinet de fermeture
3. Corps de filtre
4. Pompe à eau
5. Robinet de vidange

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

Nettoyer le filtre et le carter de filtre, s'assurer que la garniture en caoutchouc du carter de filtre est intacte.

Après vérification et nettoyage éventuel, mettre le système en marche et contrôler son fonctionnement.

Un robinet de vidange (5) est placé dans la partie gauche de l'espace affecté au système de pompe. Il permet de vidanger à la fois le réservoir et le système de pompe.

Arrosage auxiliaire

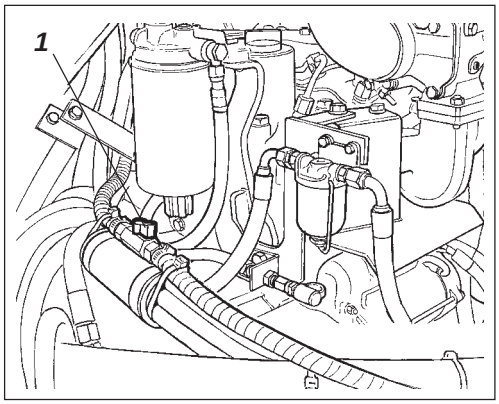


Fig. 10 Côté droit du compartiment moteur
1. Robinet d'arrêt

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 conduire avec la pompe en marche, il faut ouvrir le robinet d'arrêt (1) sur la conduite d'eau dans le compartiment moteur, et fermer le robinet d'arrêt sur le filtre grossier près de la pompe arrêtée, voir système de pompe.

Racloirs, fixes Contrôle – Réglage

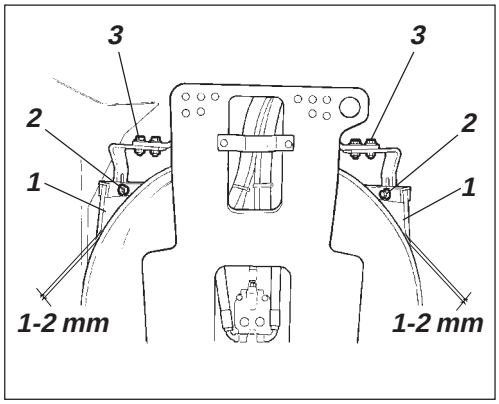


Fig. 11 Racloirs de cylindre arrière
1. Lame de racloir
2. Vis de réglage
3. Vis de réglage

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.

Racloirs, à ressort (Option) – Contrôle

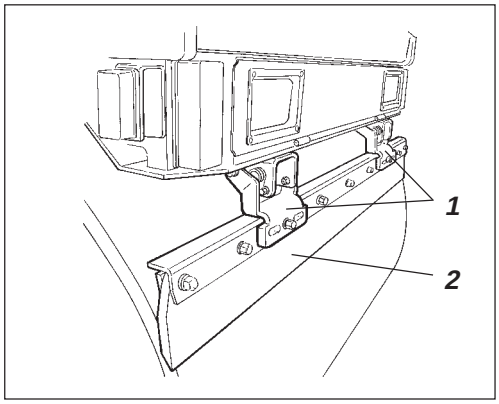


Fig. 12 Racloirs à ressort
1. Mécanisme à ressort
2. Lame de racloir

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.

Fonction de freinage – Contrôle

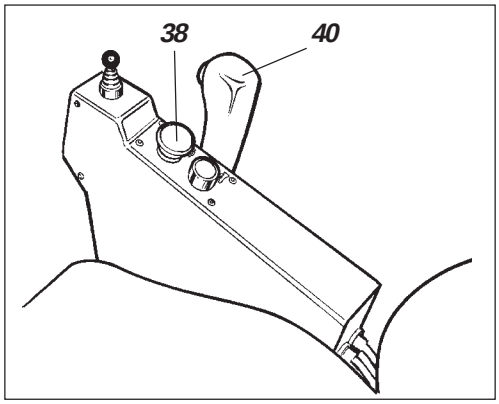


Fig. 13 Tableau de bord
38. Bouton du frein de secours/ stationnement
40. Le sélecteur du sens de marche avant/arrière

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.

TOUTES LES 50 HEURES DE MARCHE (Chaque semaine)

Articulation de direction – Graissage

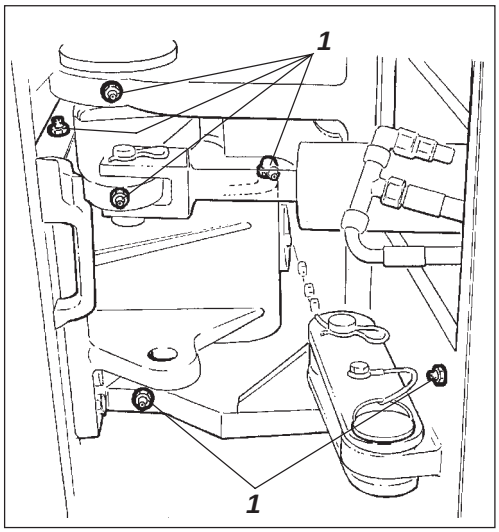


Fig 14 Articulation de direction côté droit
1. Graisseurs

Vérins de direction – Graissage

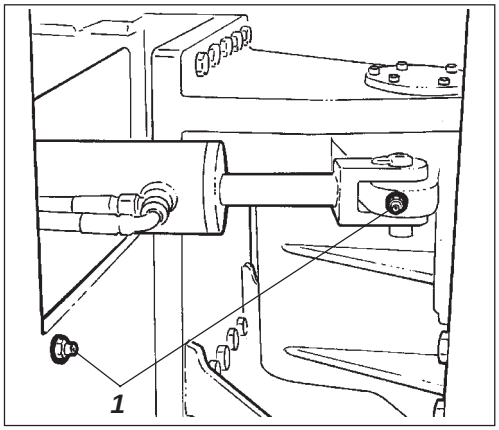


Fig 15 Côté gauche de l'articulation de direction
1. Graisseurs

Vérin d'articulation (Option) – Graissage

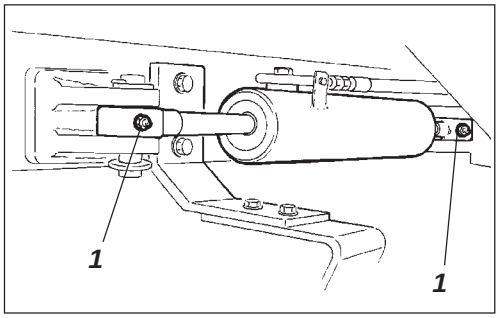


Fig 16 Vérin de pivot
1. Graisseurs

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 six graisseurs (1) sont alors accessibles sur le côté droit de la machine.

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.

Personne ne doit se trouver autour de l'articulation centrale quand le moteur est en marche. Risque de se pincer en faisant fonctionner l'articulation.

Tourner le volant complètement à gauche de manière à rendre accessibles les 2 graisseurs (1) du vérin de commande, côté droit.

Essuyer les graisseurs et graisser de la même façon que les cylindres de direction ci-dessus.

TOUTES LES 50 HEURES DE MARCHE (Chaque semaine)

Filtre à air
Contrôle – nettoyage

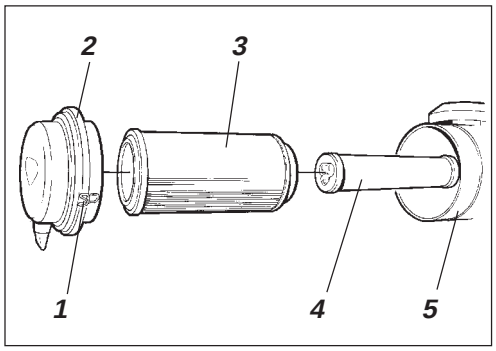


Fig. 17 Filtre à air
1. Loquets
2. Couvercle
3. Cartouche principale
4. Filtre de sécurité
5. Corps de filtre

Nettoyer ou changer le filtre principal de l'épurateur d'air si le voyant d'alerte situé sur le panneau de commande s'allume quand le moteur est à plein régime.

Détacher les trois étriers de blocage (1), enlever le couvercle (2) et extraire le filtre principal (3).

Ne pas enlever le filtre de sécurité (4).

Filtre principal
Nettoyage à l'air comprimé

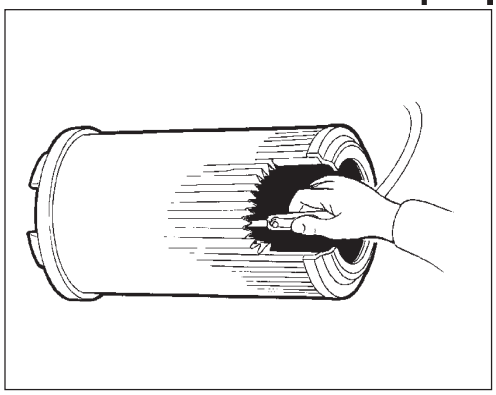


Fig. 18 Cartouche principale

Lors du nettoyage du filtre principal à l'air comprimé, la pression ne doit pas excéder 5 bar. 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 couvercle (2) et le corps de filtre (5).

S'assurer que les colliers de serrage entre le corps de filtre et le tuyau d'aspiration sont serrés à fond et vérifier que toute la tuyauterie est en bon état, jusqu'au moteur.

Changer le filtre principal au plus tard après 5 nettoyages.

Echange du filtre de sécurité

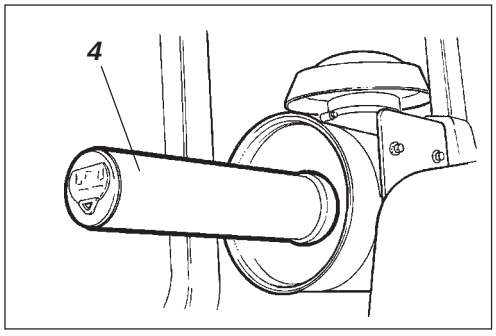


Fig. 19 Filtre à air
4. Filtre de sécurité

Remplacer le filtre de sécurité à chaque cinquième remplacement ou nettoyage de la cartouche principale. Il n'est pas possible de nettoyer le filtre de sécurité.

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

Entraînement de pompe – Niveau d'huile Contrôle – Remplissage

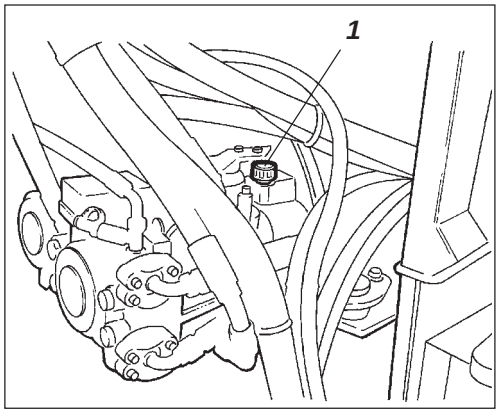


Fig. 20 Système de pompe
1. Jauge d'huile

Mettre le rouleau sur une surface plane.

Avant de contrôler le niveau d'huile, couper le moteur diesel et serrer le frein de stationnement.

Ouvrir le volet droit du compartiment moteur et dévisser la jauge d'huile (1).

Le niveau d'huile doit se trouver juste entre les deux repères marqués au bas de la jauge.

Remplir au besoin d'huile de transmission, voir spécifications d'huiles recommandées

S'assurer que le joint en caoutchouc entre la jauge de niveau et le carter d'engrenage est en place, puis remettre la jauge et serrer.

Toutes les 50 heures de marche (Chaque semaine)

Climatisation – Contrôle (Option)

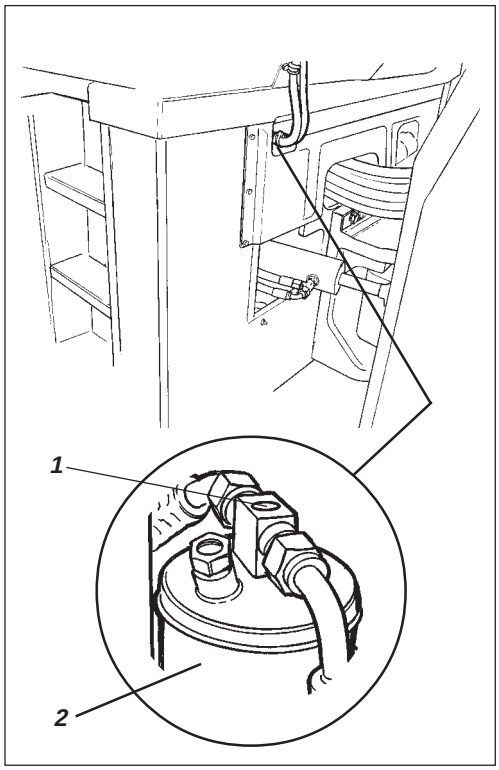


Fig. 21 Filtre sécheur
1. Regard vitré
2. Porte-filtre

Ne jamais travailler sous le rouleau quand le moteur tourne. Stationner sur une surface plane, caler les roues et enfoncer la commande de frein de stationnement.

Lorsque l'unité est en marche, s'assurer à l'aide du regard vitré (1) que des bulles n'apparaissent pas dans le filtre sécheur.

Braquer le rouleau en tournant le volant de direction complètement vers la droite pour avoir meilleur accès au filtre sécheur.

Toujours enfoncer la commande de frein de stationnement.

Le filtre est placé sur le côté gauche sous la cabine. L'apparition de bulles dans le regard vitré indique que le niveau de réfrigérant est trop bas. Le repère vitré est visible là où les tuyaux passent sous le sol de cabine, voir fig. En ce cas, arrêter l'unité. La faire fonctionner avec un niveau de réfrigérant trop bas risquerait de provoquer des dommages. Faire le plein de réfrigérant.

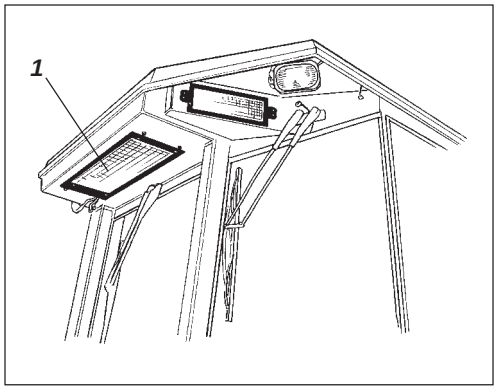


Fig. 22 Cabine
1. Condensateur

Si une détérioration de la capacité de refroidissement se fait nettement sentir, nettoyer le condensateur (1) placé sur le bord arrière du toit de la cabine. Nettoyer également l'unité de refroidissement à l'intérieur de la cabine.

TOUTES LES 250 HEURES DE MARCHE (Chaque mois)

Radiateur contrôle – Nettoyage

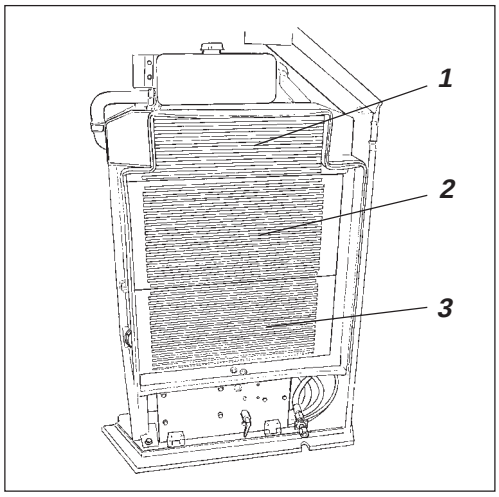


Fig. 23 Radiateur
1. Refroidisseur d'air de charge
2. Radiateur d'eau
3. Radiateur d'huile hydraulique

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.

Les radiateurs d'eau et d'huile hydraulique sont accessibles quand le volet du compartiment moteur gauche est ouvert.

Vérifier que l'air circule librement à travers le refroidisseur (1, 2 et 3).

Nettoyer les refroidisseurs sales avec de l'eau sous pression ou à l'air comprimé.

Être prudent lors du nettoyage à l'eau sous pression, ne pas tenir la buse trop près du refroidisseur.

Porter des lunettes de protection en travaillant avec de l'air comprimé ou en effectuant un nettoyage sous haute pression.

Climatisation – Contrôle (Option)

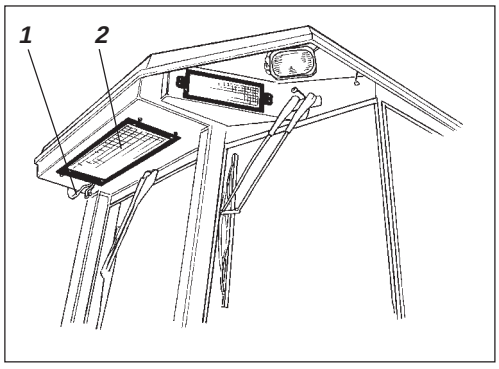


Fig. 24 Climatisation, cabine
1. Tuyaux pour réfrigérant
2. Élément condensateur

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.

TOUTES LES 250 HEURES DE MARCHE (Chaque mois)

Batterie
Contrôle de niveau d'électrolyte

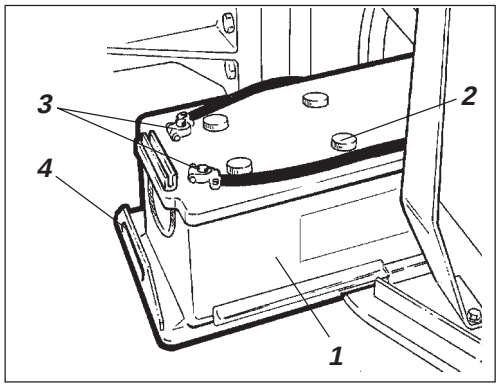


Fig. 25 Compartiment de batterie
1. Batterie
2. Couvercle de l'élément
3. Cosse de câble
4. Poignée de traction

Ouvrir le volet gauche du compartiment moteur.

Extraire la batterie qui est placée sous le sol derrière les radiateurs.

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

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

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.

Elément de batterie

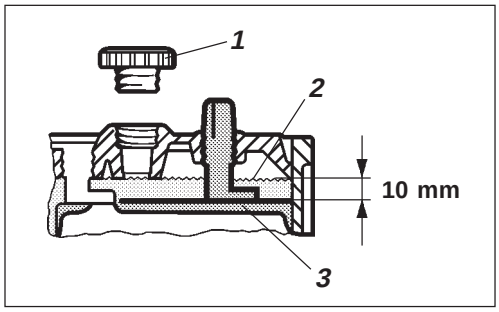


Fig. 26 Niveau d'électrolyte dans la batterie
1. Bouchon d'élément
2. Niveau d'électrolyte
3. Plaque

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

Les cosses de câble (3) 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.

Moteur diesel – Changement d'huile

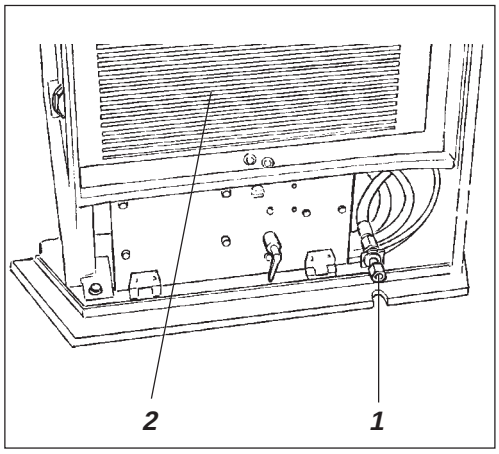


Fig. 27 Compartiment moteur, côté gauche
1. Vidange d'huile
2. Radiateur

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.

Le bouchon de vidange d'huile est placé près 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 tourne à l'intérieur (Risque d'empoisonnement à l'oxyde de carbone).

Placer un récipient d'au moins 15 litres sous le bouchon de vidange.

Être très prudent en vidangeant l'huile de moteur. Porter des gants et des lunettes protectrices.

Dévisser le bouchon de vidange d'huile (1).
Laisser toute l'huile s'écouler puis reposer le bouchon.

Remplir d'huile de moteur, voir les lubrifiants recommandés ou consulter le manuel d'instructions du moteur, à la rubrique huiles recommandées.

Vérifier le niveau d'huile sur la jauge, pour plus de précisions, consulter le manuel d'instructions du moteur.

Moteur diesel – Changement de filtre à huile

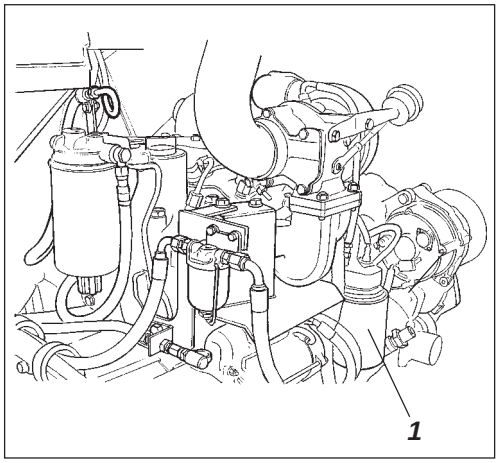


Fig. 28 Compartiment moteur, côté droit
1. Filtre à huile
2. Capouchon en plastique
3. Vis rapides

Le filtre à huile (1) est d'accès le plus facile par le volet droit du compartiment moteur.

Pour plus de détails sur le changement de filtre, voir le manuel du moteur.

TOUTES LES 500 HEURES DE MARCHE (Chaque trimestre)

Cylindre – niveau d'huile Contrôle – remplissage

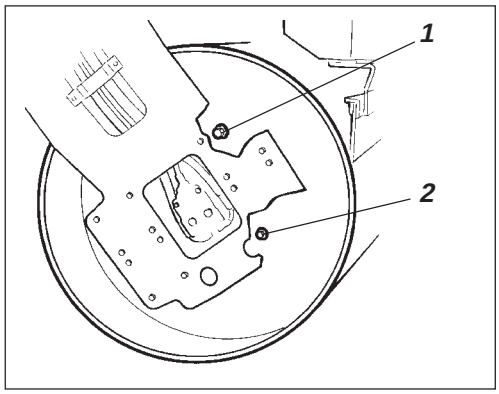


Fig. 29 Cylindre côté vibration
1. Bouchon de remplissage
2. Bouchon de niveau

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.

TOUTES LES 500 HEURES DE MARCHE (Chaque trimestre)

Pivot d'articulation (Option) – Graissage

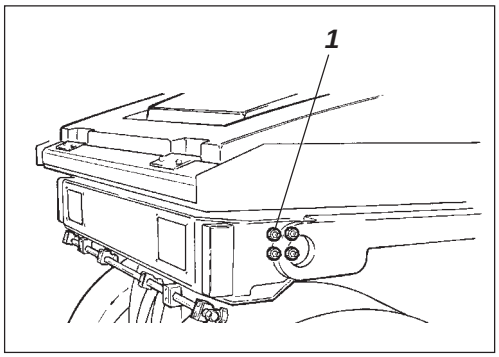


Fig. 30 Cylindre arrière, côté droit
1. 4 graisseurs

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

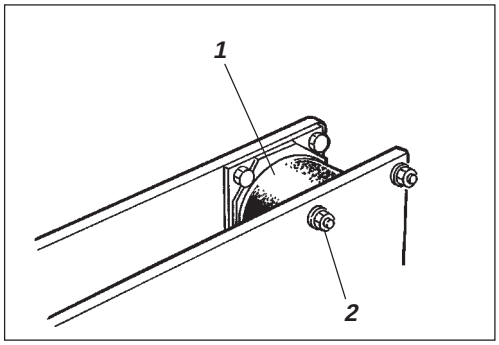


Fig. 31 Cylindre côté vibration
1. Plots élastiques
2. Vis de fixation

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

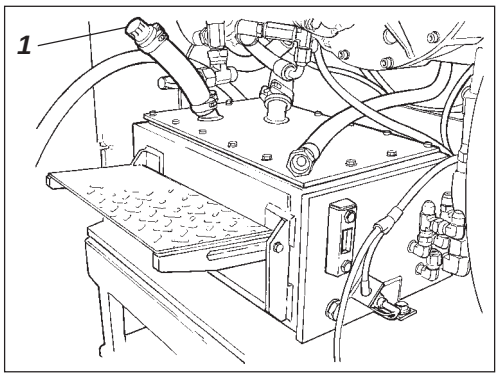


Fig. 32 Compartiment moteur côté droit
1. Bouchon de réservoir

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.

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

TOUTES LES 500 HEURES DE MARCHE (Chaque trimestre)

Charnière, réglage – Graissage

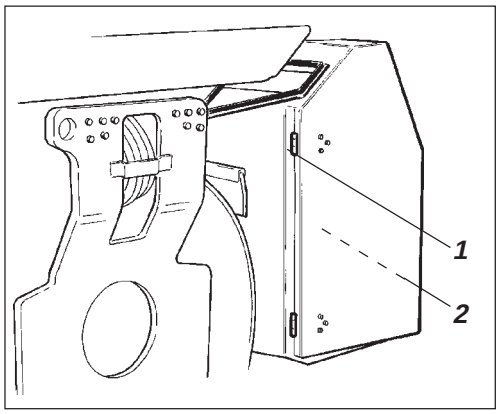


Fig. 33 Compartiment moteur
1. Charnière
2. Câbles de commande

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

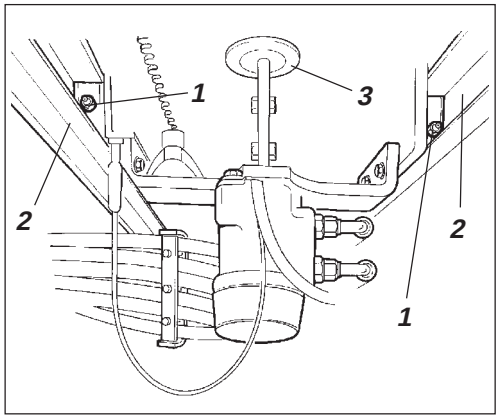


Fig. 34 Roulements du siège, dessous
1. Graisseurs
2. Glissières
3. Graisseur

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.

Roulements du siège – Graissage

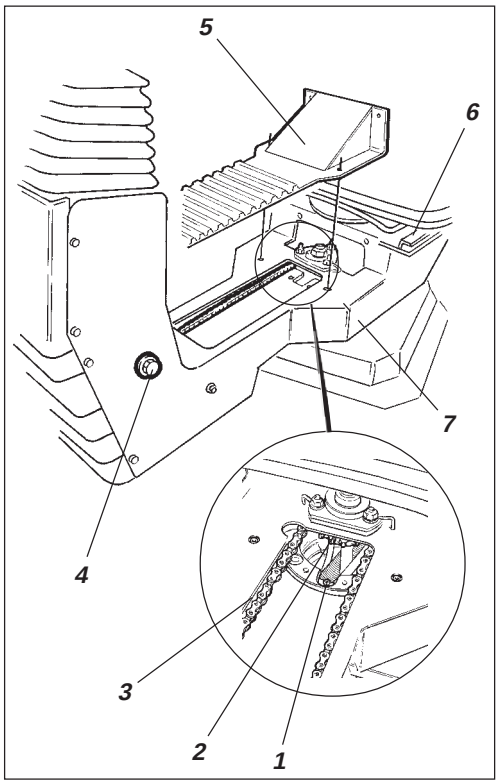


Fig. 35 Roulements du siège.
1. Graisseur
2. Roue dentée
3. Chaîne motrice
4. Vis de réglage
5. Couvercle
6. Glissières
7. Blocage de rotation

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.

Filtre à carburant du moteur diesel – Remplacement/nettoyage

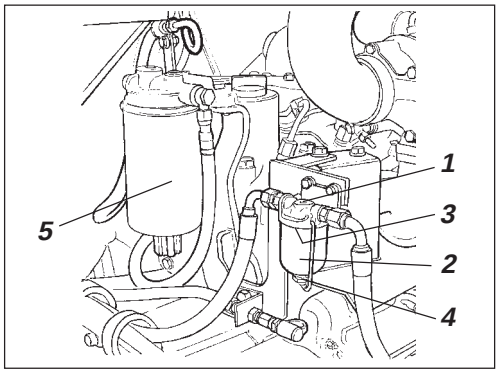


Fig. 36 Moteur Diesel
1. Pré-filtre
2. Porte-filtre en verre
3. Crépine
4. Écrou
5. Filtre à carburant

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.

Pré-filtre, dévisser la vis (1) et enlever le porte-filtre en verre (2).

Enlever la crépine (3) et nettoyer celle-ci avec un liquide ininflammable, puis remonter la crépine et le porte-filtre.

Remplacer le filtre à carburant. Consulter le manuel d'instructions du moteur.

Démarrer le moteur et vérifier l'étanchéité du préfiltre.

Veiller à avoir une bonne aération (extraction) si le moteur diesel tourne à l'intérieur. (Risque d'empoisonnement à l'oxyde de carbone).

TOUTES LES 1000 HEURES DE MARCHE (Chaque semestre)

Filtre à huile hydraulique – Remplacement

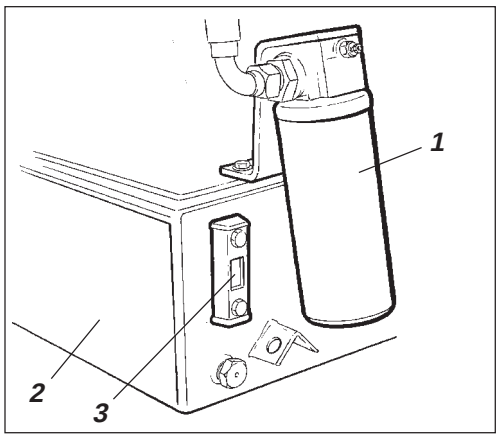


Fig. 37 Réservoir hydraulique
1. Filtre hydraulique
2. Réservoir
3. Repère vitré

Couper le moteur et enfoncer la commande de frein de stationnement.

Ouvrir le volet droit du compartiment moteur.

Extraire le filtre à huile (1) et le mettre au rebut.

Nettoyer minutieusement les surfaces d'étanchéité des supports de filtre.

Appliquer une fine couche d'huile hydraulique sur le joint en caoutchouc du nouveau filtre.

Visser le filtre à la main, d'abord jusqu'à ce que le joint du filtre entre en contact avec la fixation du filtre, puis resserrer d'un demi-tour.

Démarrer le moteur diesel et contrôler qu'il n'y a pas de fuite au niveau du filtre.

Contrôler le niveau d'huile dans le repère vitré (3) et ajouter de l'huile au besoin, voir page 11.

Filtre à air – Remplacement

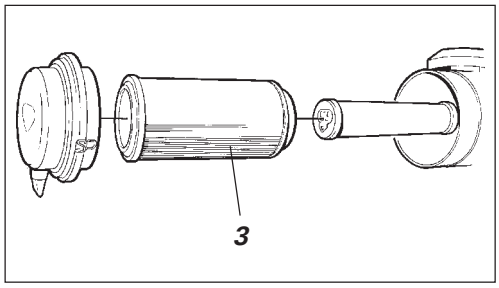


Fig. 38 Épurateur d'air
3. Filtre principal

Remplacer la cartouche principale (3) du filtre à air même si elle n'a pas été nettoyée 5 fois, voir la page 16 pour le remplacement du filtre.

Si l'on ne remplace pas un filtre à air bouché, le moteur risque de fumer, de perdre de sa puissance et d'être endommagé.

TOUTES LES 1000 HEURES DE MARCHE (Chaque semestre)

Entraînement de pompe – Vidange d'huile

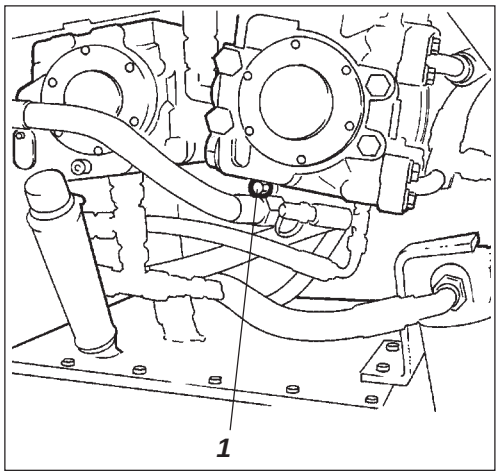


Fig. 39 Système de pompe
1. Bouchon de vidange

Filtre à air frais – Remplacement

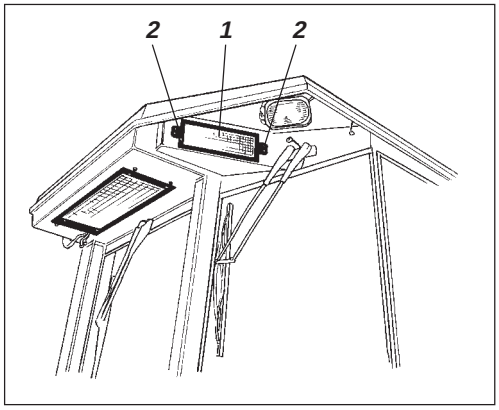


Fig. 40 Cabine
1. Filtre à air frais (x2)
2. Vis (x2)

Cylindre – Vidange d'huile (HF)

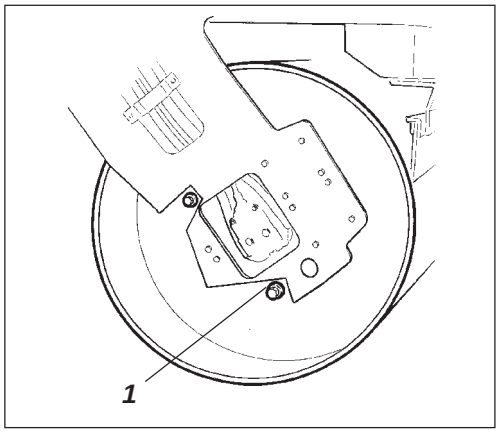


Fig. 41 Cylindre côté vibration
1. Bouchon de vidange

Être très prudent en vidangeant de l'huile chaude. Porter des gants et des lunettes protectrices.

Disposer d'un récipient d'au moins 1,5 litres pour recueillir l'huile.

Dévisser le bouchon de vidange (1), dévisser aussi la jauge de niveau, voir la rubrique "Toutes les 50 heures de marche", pour faciliter l'écoulement de l'huile.

Essuyer au besoin les débris métalliques sur le bouchon magnétique de vidange, puis reposer celui-ci ainsi que le joint.

La boîte de vitesses contient 0,8 litres, pour le remplissage voir la rubrique "Toutes les 50 heures de marche".

Utiliser une échelle pour atteindre le filtre (1).

Il existe deux filtres à air frais (1), un de chaque côté de la cabine, desserrer les vis (2).

Déposer tout le porte-filtre et détacher la cartouche de filtre.

Remplacer par des filtres neufs.

Il peut être nécessaire de changer les filtres plus souvent si l'engin travaille dans un environnement poussiéreux.

Veiller à avoir une bonne aération (extraction) si le moteur diesel tourne à l'intérieur. (Risque d'empoisonnement à l'oxyde de carbone).

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.

TOUTES LES 2000 HEURES DE MARCHE (Chaque année)

Réservoir hydraulique – Vidange d'huile

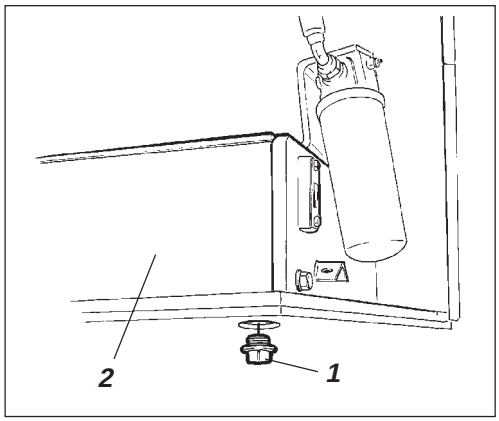


Fig. 42 Compartiment moteur côté droit
1. Bouchon de vidange
2. Réservoir hydraulique

Cylindre – Vidange d'huile

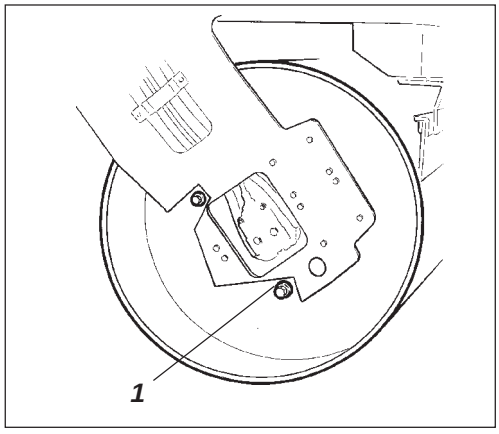


Fig. 43 Cylindre côté vibration
1. Bouchon de vidange

Réservoir de carburant – Nettoyage

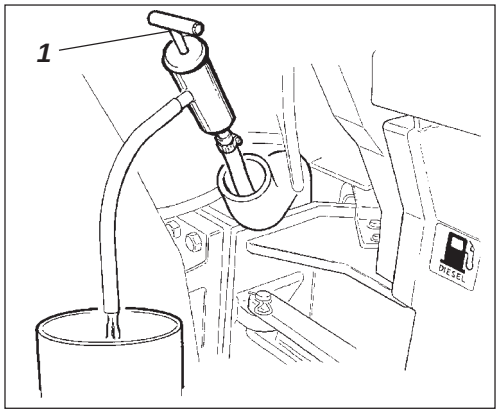


Fig. 44 Réservoir de carburant
1. Pompe de drainage d'huile

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.

Être très prudent en vidangeant de l'huile chaude. Porter des gants et des lunettes protectrices.

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.

TOUTES LES 2000 HEURES DE MARCHE (Chaque année)

Système d'arrosage – Vidange

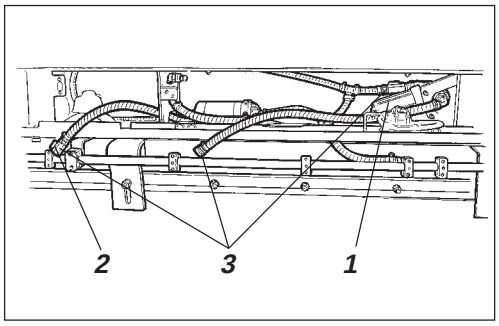


Fig. 45 Système de pompe
1. Corps de filtre
2. Robinet de vidange
3. Raccords rapides

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.

Pour vider le réservoir, le plus simple est de dévisser le carter de filtre (1) et de détacher les tuyaux et libérant les raccords rapides.

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).

Réservoir d'eau – Nettoyage

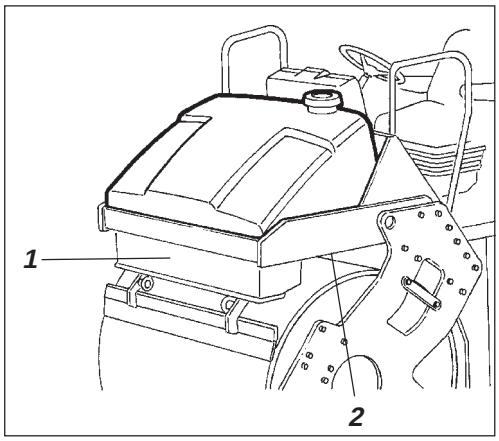


Fig. 46 Réservoir d'eau
1. Système de pompage
2. Bouchon de vidange

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

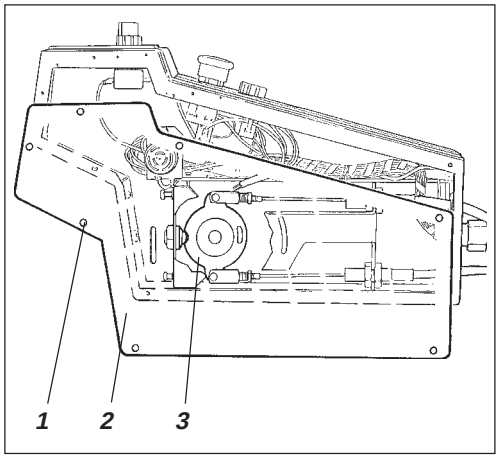


Fig. 47 Sélecteur de marche AV/AR
1. Vis
2. Plaque
3. Disque à cames

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

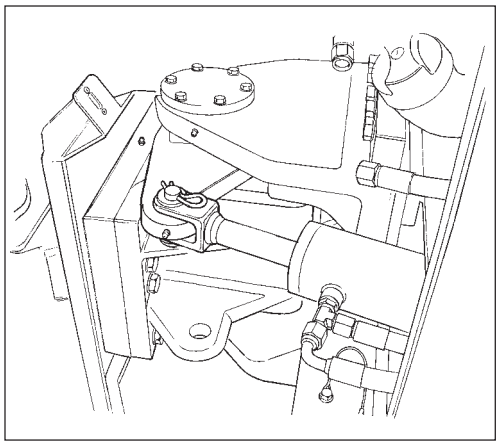


Fig. 48 Articulation de direction

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 – Maintenance (Option)

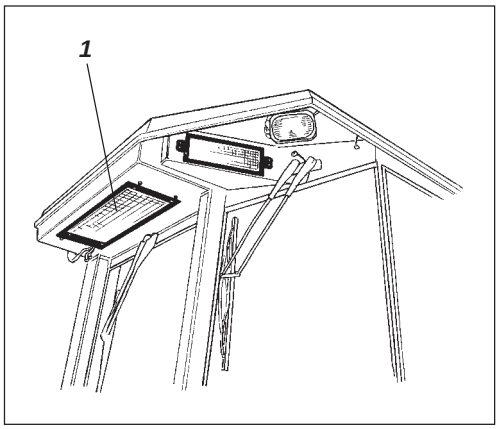


Fig. 49 Cabine
1. Condensateur

Enlever la poussière du condensateur (1) à l'air comprimé, en soufflant du haut en bas.

Le flux d'air risque d'endommager l'élément s'il est trop fort.

Utiliser des lunettes de protection en se servant de l'air comprimé.

Examiner la fixation du condensateur.

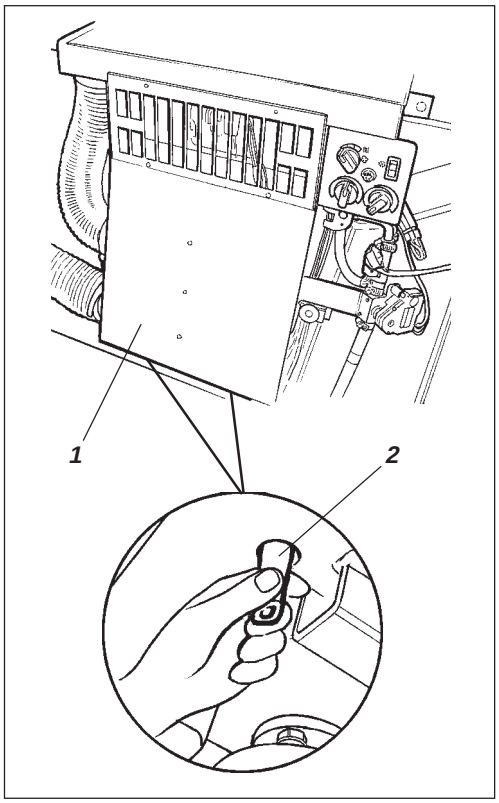


Fig. 50 Climatisation
1. Radiateur
2. Soupape de vidange (x2)

Enlever la poussière de l'unité de refroidissement et du radiateur (1) à l'air comprimé.

Vérifier si les tuyaux du système ne sont pas usés. S'assurer que le vidage de l'unité de refroidissement s'effectue facilement pour que l'eau de condensation ne s'accumule pas dans l'unité.

Vérifier le drainage en pinçant les soupapes (2) placée sous la cabine de l'opérateur.

TOUTES LES 2000 HEURES DE MARCHE (Chaque année)

Compresseur – Contrôle

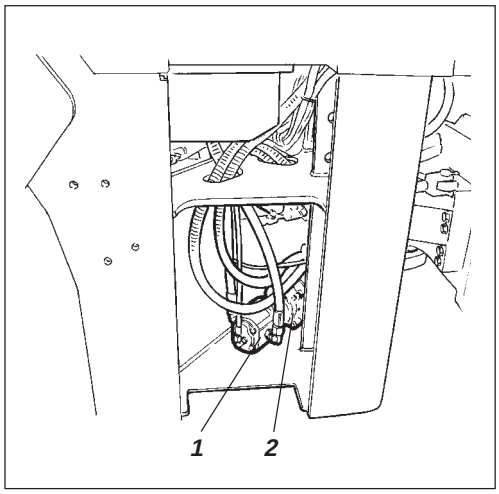


Fig. 51 Compresseur
1. Moteur hydraulique
2. Compresseur

Vérifier les fixations du compresseur et du moteur hydraulique. Ces composants sont placés derrière l'échelle d'accès à la cabine. Démonter l'échelle.

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

Filtre sécheur – Contrôle

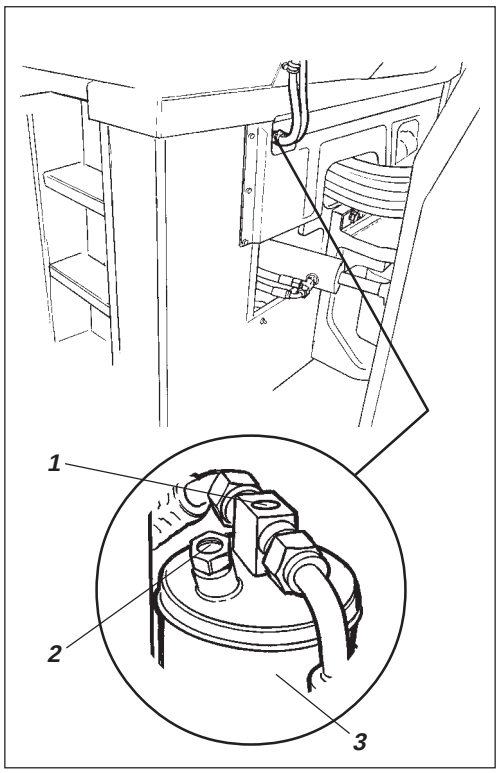


Fig. 52 Filtre sécheur, sous la cabine
1. Regard vitré
2. Indicateur d'humidité
3. Cartouche siccative

Ne jamais travailler sous le rouleau quand le moteur tourne. Stationner sur une surface plane, caler les roues et enfoncer la commande de frein de stationnement.

Ouvrir le capot du moteur quand l'unité est en marche et vérifier dans le regard vitré (1) qu'il n'y a pas de bulles visibles dans le filtre de séchage. La formation de bulles dans le repère indique que le niveau de réfrigérant est insuffisant. Arrêter l'unité, qui sinon risquerait d'être endommagée en fonctionnant avec un niveau de réfrigérant insuffisant.

Vérifier si la couleur de l'indicateur d'humidité (2) est bleue, si elle est beige, la cartouche de séchage doit être remplacée par un spécialiste.

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

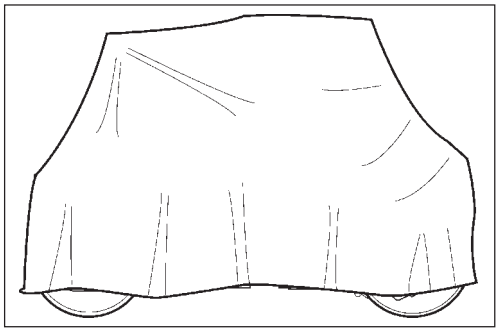


Fig. 53 Rouleau protégé contre les intempéries

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 *.

Moteur diesel

* Voir les instructions du constructeur dans le manuel du moteur, livré avec le rouleau.

Batterie

* 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.

Épurateur d'air, tuyau d'échappement

* Recouvrir l'épurateur d'air (voir à la rubrique "Toutes les 50 heures de marche" et à la rubrique "Toutes les 1000 heures de marche") ou son orifice d'entrée avec du plastique ou un ruban adhésif, couvrir également l'ouverture du tuyau d'échappement. Ceci afin d'éviter que de l'humidité s'introduise dans le moteur.

Réservoir de carburant

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

Réservoir hydraulique

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

Système d'arrosage

* 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").

Vérin de direction, charnières, etc.

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").

Pneus (Version mixte)

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

Capots, bâche

* 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 +50°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.

Fusibles

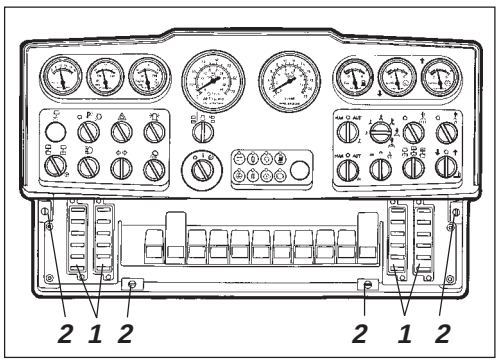


Fig. 54 Tableau de bord
1. Boîtiers à fusibles
2. Vis rapides

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.

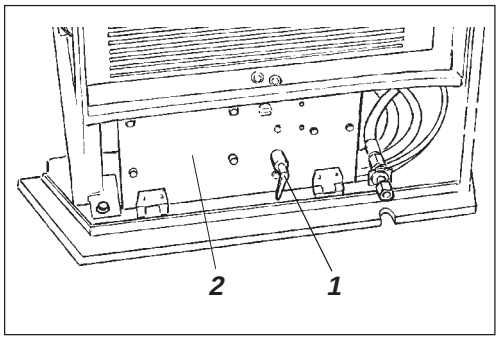


Fig. 55 Compartiment moteur
1. Coupe-batterie
2. Panneau de fusible principal

Les fusibles dans le compartiment moteur sont placés à côté du coupe-batterie, derrière le volet gauche du compartiment moteur.

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.

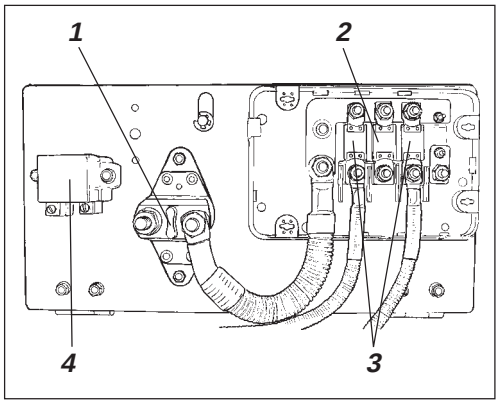


Fig. 56 Panneau de fusible principal
1. Coupe-batterie
100A 2. Fusible principal,, Cabine/él. standard
125A 3. Pré-chauffage, moteur
4. Relais de démarrage

Le panneau de fusible principal est placé derrière le volet gauche du compartiment moteur.

Faire basculer le volet vers l'avant pour accéder aux fusibles principaux et au relais de démarrage.

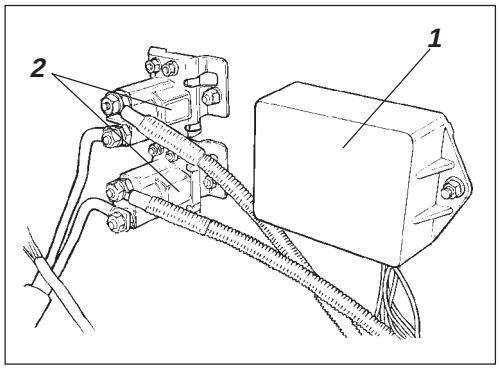


Fig. 57 Côté gauche du compartiment moteur

1. Unité de commande du relais de préchauffage
2. Relais de préchauffage

Derrière le volet gauche du compartiment moteur sur la paroi faisant face au cylindre arrière se trouve l'unité de commande et les relais de préchauffage du moteur diesel.

Relais

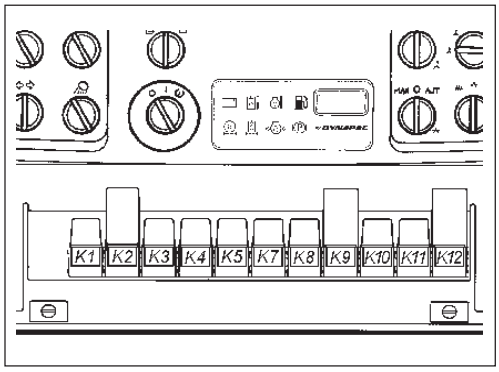
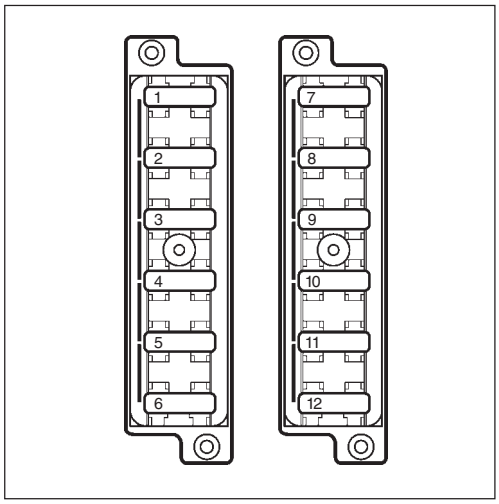


Fig. 58 Tableau de bord

K1 Relais éclairage
K2 Relais clignotants
K3 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

Fusibles de la machine



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

Fig. 59 Boîtiers de fusible, côté gauche

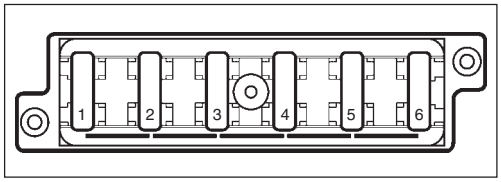
	1. Réserve
10A	*2. Clignotants, fusible principal*
7,5A	*3. Feux de position gauche, avant et arrière, éclairage de frein*
5A	*4. Feux de position droite, avant et arrière*
5A	*5. Clignotants gauche, avant et arrière, clignotants latéraux*
5A	*6. Clignotants droite, avant et arrière, clignotants latéraux*
**/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

**/ Avec éclairage de route 10A*

Boîtiers de fusibles, côté droit

7,5A	*1. Soupape de frein, relais de démarrage, relais de direction cabine*
10A	*2. Relais de vibration, VBS*
3A	*3. Panneau indicateur*
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



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.

Fig. 60 Boîtier de fusibles dans le plafond de la cabine

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