

Publication 899
février 2019
Numéro de pièce. 23671.99
Révision : 18.03.19



McCONEL

AGRIBUGGY A280

Véhicule a basse pression au sol

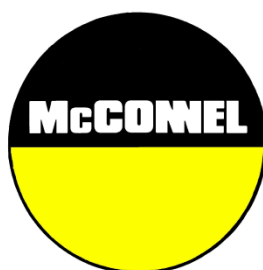
Manuel d'instructions de l'opérateur



L'AGRIBUGGY A280

Véhicule à basse pression au sol

MANUEL D'INSTRUCTIONS DE L'OPÉRATEUR



McCONNEL LIMITED

**Temeside Works
Ludlow
Shropshire
England**

**Telephone: 01584 873131
www.mcconnel.com**

L'AGRIBUGGY A280

MANUEL D'INSTRUCTIONS DE L'OPÉRATEUR

INTRODUCTION

CETTE NOTICE DOIT ÊTRE CONSERVÉE AVEC LA MACHINE À TOUT MOMENT ET DOIT ÊTRE LU PAR TOUS LES OPÉRATEURS AVANT UTILISATION, ENTRETIEN OU RÉPARATION DE LA MACHINE.

L'Agribuggy A280 est entraîné par un moteur diesel avec transmission automatique et boîte de transfert, fournissant l'entraînement mécanique aux essieux à réduction dans les moyeux. En version standard, il a quatre roues motrices et la direction sur toutes les roues. Pour optimiser la répartition du poids entre toutes les roues, il comporte une configuration de contrôle avant et est construit pour réaliser une basse pression au sol tout en maintenant la durabilité.

IL EST UNIQUEMENT PRÉVU pour être utilisé dans des activités agricoles ou similaires ; il a été conçu spécialement pour une utilisation en pulvérisation de récoltes et en épandage d'engrais et n'entre par conséquent pas dans le champ d'application des réglementations relatives à l'agriculture (cabines de tracteurs). Il ne doit donc pas être utilisé à toute autre fin et ne doit pas être utilisé pour un remorquage ni être équipé de tout autre équipement à moins d'avoir l'approbation du fabricant. L'utilisation de cette machine de toute autre façon est considérée comme étant contraire à l'utilisation prévue. Le fabricant n'accepte aucune responsabilité pour des dommages ou des blessures corporelles résultant d'une utilisation incorrecte. Ces risques seront assumés uniquement par l'utilisateur. Une utilisation incorrecte comprend, de façon non limitative, la surcharge de la machine et son utilisation à des vitesses excessives pour les conditions rencontrées et/ou l'activité réalisée. Les opérateurs sont avisés qu'une utilisation incorrecte peut conduire à des pertes et des blessures graves. En cas d'utilisation incorrecte, la garantie peut être invalidée.

Sécurité routière – Lors de la conduite sur des voies publiques, il est important de respecter les réglementations de la sécurité routière.

Il est impératif que seules des personnes correctement qualifiées procèdent à l'utilisation, à la maintenance et à la réparation de cette machine.

Après avoir lu cette notice et vous être familiarisé avec l'Agribuggy, il vous est conseillé de remplir le pulvérisateur d'eau uniquement et de procéder à un essai dans un champ d'herbe ou de chaume. Il est important de s'habituer à tous les aspects de l'utilisation de la machine avant d'appliquer des produits chimiques.

Table des matières

Adresse de la société	1	Maintenance et Information:	56
Introduction	2	Huile moteur	56
Table des matières	3	Remplacement du filter à huile	57
Garantie	5	Courroies d'entraînement	58
Déclaration de conformité CE	8	Ventilateur de refroidissement	58
Précautions de sécurité	9	Système de refroidissement	59
Lignes Aeriennes (OHPLs)	15	Circuit de carburant	60
Autocollants de sécurité	17	Fluide d'échappement diesel (FED)	61
Utilisation de la machine:	18	Système Hydraulique	61
1 ^{er} 100 heures	18	Hydraulique huile et filter	62
Cabine et contrôles principaux	19	Système Pneumatique	62
Sortie d'urgence de la cabine	21	Système de nettoyage de l'air	63
Contrôles	22	Lave-glace	63
Moniteur de l'UCM	24	Filtration de cabine	64
Indicateur de vitesse et limiteur	33	Climatisation	64
L'arrêt et le démarrage du moteur	34	Transmission automatique	65
Frein à main	34	Boîte de transfert	65
Direction assistée	34	Système électronique	65
Accélérateur	35	Batterie	65
Transmission automatique	35	Fusibles et relais	66
Utilisation	37	Frein à main	68
Siège du conducteur et réglages	37	Freins à pied	68
Démarrage et conduite	38	Direction	69
Transmission	38	Arbres de transmission des essieux	70
Boîte de transfert	38	Moyeux / roulements de roues	70
Blocage du différentiel	39	Niveaux d'huile des essieux	70
Freins à pied	39	Couple de serrage des écrou de roues	71
Système PTO hydraulique	40	Alignement des roues	71
Prise de force à distance	43	Graissage	71
Vitesses préréglées	43	Pneumatiques	71
Système de direction sur roues arrière	45	Nettoyage	71
Distributeurs / électro- hydraulique	52	Programme de Maintenance	72
Climatisation / ventilation	53	Carburants, lubrifiants, liquide de refroidissement etc.	74
Entretien & Garantie	54	Pièces de rechange	75
Points de maitenance quotidien - moteur	55		

GARANTIE

ENREGISTREMENT DE LA GARANTIE

Toutes les machines doivent être enregistrées, par le revendeur de McCONNEL Ltd, avant leur livraison à l'utilisateur final. À la réception, il est de la responsabilité de l'acheteur de s'assurer que la garantie a bien été enregistrée par le vendeur et qu'un certificat lui est remis dans le manuel d'utilisation.

1. LIMITES DE LA GARANTIE

- 1.01. *Toutes les machines destinées à être montées sur un tracteur et fournies par McCONNEL Ltd sont garanties sans défauts, de matière et de fabrication, pour une durée de 12 mois à compter de la date de la vente à l'acheteur d'origine, sauf si une autre période est stipulée.*
Toutes les machines automotrices fournies par McCONNEL Ltd sont garanties sans défauts, de matière et de fabrication, pour une durée de 12 mois ou 1.500 heures à compter de la date de la vente à l'acheteur d'origine, sauf si une autre période est stipulée. La garantie relative au moteur sera quant à elle propre au constructeur de celui-ci.
- 1.02. *Toutes les pièces de rechange fournies par McCONNEL Ltd et achetées par l'utilisateur final sont garanties sans défauts de matière et de fabrication, pour une durée de 6 mois à compter de la date de vente à l'acheteur d'origine, sauf si une autre période est stipulée. Toutes les demandes de garantie sur les pièces doivent être justifiées par une copie de la facture d'achat fournie à l'acheteur d'origine pour la pièce défectueuse. Aucune demande ne sera prise en considération à défaut de factures justificatives.*
- 1.03. *La garantie par McCONNEL Ltd est limitée à la remise en état pour l'acheteur, par réparation ou remplacement, de toutes les pièces qui s'avèrent, après contrôle en usine, être défectueuses dans des conditions normales d'utilisation et d'entretien, en raison de défauts de matière ou de fabrication. Les pièces renvoyées doivent être complètes et non examinées, emballées soigneusement de manière à éviter tout dommage pendant le transport. Tous les orifices des composants hydrauliques doivent être vidangés et soigneusement rebouchés pour éviter les fuites et la contamination par des corps étrangers. Certains autres composants, tels que les pièces électriques, peuvent nécessiter une attention particulière lors de l'emballage pour éviter tout problème au cours du transport.*
- 1.04. *La présente garantie ne s'appliquera pas sur tout produit dont la plaque constructeur sur laquelle figure son numéro de série McCONNEL Ltd aura été retirée ou modifiée.*
- 1.05. *La garantie est valable pour les machines dûment enregistrées selon les modalités et conditions précisées et ce dans la limite de 24 mois après la date de sa première vente, à savoir la date de la facture d'origine de McCONNEL Limited.*
Les machines conservées en stocks pendant plus de 24 mois ne peuvent ainsi bénéficier d'aucune couverture au titre de la garantie.
- 1.06. *La présente garantie ne s'applique pas aux parties des machines qui auront été soumises à une utilisation inappropriée ou anormale, à une négligence, à une modification, au montage de pièces qui ne sont pas d'origine, endommagées accidentellement ou suite à un contact avec des lignes électriques aériennes, chocs avec des corps étrangers (par ex. pierres, fer, matériaux autres que la végétation), un manque d'entretien, une utilisation d'huile ou de lubrifiants inadaptés, contaminés, ou utilisés au-delà de leur durée de vie normale. La garantie ne s'applique pas aux pièces d'usure ou consommables tels que, entre autres, les lames, courroies, garnitures d'embrayage, filtres, fléaux, bavettes, patins, pièces de travail du sol, boucliers, protections, plaques d'usure, pneus ou chenilles.*
- 1.07. *Le coût de réparations temporaires et des pièces changées à cette occasion, ainsi que les conséquences indirectes comme les fuites ou la consommation excessive d'huile, mais aussi les temps d'immobilisation sont expressément exclus de la garantie.*
- 1.08. *La garantie sur les flexibles est limitée à 12 mois et ne couvre pas les flexibles endommagés. Seuls les flexibles complets peuvent être renvoyés sous garantie. Tous ceux qui auront été coupés ou réparés seront rejetés.*

- 1.09. *Les machines doivent être réparées dès l'apparition d'un problème. Une utilisation prolongée de la machine après l'apparition d'un problème peut entraîner des défaillances supplémentaires de composants, pour lesquelles McCONNEL Ltd ne peut pas être tenue responsable, et peut avoir des incidences sur la sécurité.*
- 1.10. *Si, dans des circonstances exceptionnelles, une pièce non d'origine McCONNEL Ltd est utilisée pour une réparation, le remboursement au titre de la garantie sera limité au prix net de la pièce d'origine équivalente facturé au concessionnaire McCONNEL Ltd.*
- 1.11. *Sauf dans les cas prévus dans le présent document, aucun employé, agent, concessionnaire ou autre n'est autorisé à accorder des garanties de quelque nature que ce soit au nom de McCONNEL Ltd.*
- 1.12. *Pour les garanties de plus de 12 mois, les pièces suivantes sont exclues de la garantie :*
 - 1.12.1. *Les flexibles, tubulures extérieures et reniflards de réservoir hydraulique.*
 - 1.12.2. *Les filtres.*
 - 1.12.3. *Les silentblochs.*
 - 1.12.4. *Les câbles électriques externes.*
 - 1.12.5. *Les roulements et joints d'étanchéité.*
 - 1.12.6. *Les câbles et biellettes externes.*
 - 1.12.7. *Les prises ou contacteurs desserrés/corrodés, les feux et voyants LED.*
 - 1.12.8. *Les éléments ayant trait au confort, comme le siège de l'opérateur, la ventilation, le matériel audio.*
- 1.13. *Tous les travaux de maintenance et d'entretien réguliers, notamment les changements de filtres, doivent être effectués conformément au programme d'entretien recommandé par le constructeur. Le non-respect de cette clause annulera la garantie. En cas de réclamation, toute preuve d'entretien réellement effectué pourra être exigée.*
- 1.14. *Des réparations multiples injustifiées résultant d'un diagnostic incorrect ou de réparations antérieures de mauvaise qualité sont exclues de la garantie.*

NB. La garantie ne sera pas valable en cas de montage ou d'utilisation de pièces autres que les pièces d'origine McCONNEL. L'utilisation de pièces non d'origine peut affecter sérieusement les performances et la sécurité de la machine. McCONNEL Ltd ne pourra en aucun cas être tenue responsable d'éventuelles pannes ou des incidences sur la sécurité résultant de l'utilisation de pièces n'étant pas d'origine.

2. VOIES DE RECOURS ET PROCÉDURES

- 2.01. *La garantie ne sera valable que si le concessionnaire ou le revendeur aura préalablement enregistré la machine, par l'intermédiaire du site Internet McCONNEL Ltd, et confirmé l'inscription à l'acheteur par le biais du certificat fourni avec le manuel d'utilisation.*
- 2.02. *Toute panne doit être signalée à un concessionnaire agréé McCONNEL Ltd dès sa survenue. L'utilisation prolongée de la machine après la survenue d'une panne peut entraîner des défaillances supplémentaires de composants, pour lesquelles McCONNEL Ltd ne peut pas être tenue responsable.*
- 2.03. *Les réparations doivent être effectuées dans un délai de deux jours après la défaillance. Les demandes de prise en charge au titre de la garantie présentées pour des réparations effectuées plus de 2 semaines après la survenue d'un problème, ou de 2 jours après la fourniture des pièces, seront rejetées, sauf si le retard aura préalablement été autorisé par McCONNEL Ltd. A noter que le retard de l'utilisateur ou propriétaire à mettre à disposition sa machine en vue de sa réparation ne pourra pas être retenu comme un motif valable pour justifier d'un retard de réparation ou de demande de garantie.*
- 2.04. *Toutes les demandes de prise en charge doivent être présentées par un concessionnaire agréé McCONNEL Ltd, dans un délai de 30 jours à compter de la date de réparation.*
- 2.05. *Après l'examen de la demande et des pièces, McCONNEL Ltd remboursera, à sa discrétion et pour toutes les demandes acceptées, le coût facturé des pièces fournies par McCONNEL Ltd et une indemnité de main d'œuvre et de déplacement appropriée le cas échéant.*
- 2.06. *Le simple dépôt d'une demande de prise en charge ne constitue pas une garantie de remboursement par McCONNEL Ltd.*
- 2.07. *Toute décision prise par McCONNEL Ltd est définitive.*

3. LIMITES DE RESPONSABILITÉ

- 3.01. *McCONNEL Ltd décline toute garantie expresse (sauf si stipulée dans le présent document) et implicite concernant les machines, y compris, de façon non limitative, la qualité marchande et l'aptitude pour un usage spécifique.*
- 3.02. *McCONNEL Ltd n'accorde aucune garantie sur la conception, la capacité ou l'aptitude à l'usage des machines.*
- 3.03. *Sauf dans les cas prévus dans le présent document, McCONNEL Ltd ne pourra être tenu responsable vis-à-vis de l'acheteur ou de toute autre personne ou entité pour la perte ou les dégâts causés ou prétendument causés, directement ou indirectement par les machines, y compris, et ce de façon non limitative, en cas de dommages directs, spéciaux, consécutifs ou accessoires résultant de l'utilisation ou du fonctionnement de la marchandise ou de toute violation de cette garantie. Nonobstant les limites et garanties ci-dessus, la responsabilité du fabricant, en vertu des présentes, pour des dommages subis par l'acheteur ou d'autres, ne pourra dépasser le prix de la marchandise.*
- 3.04. *Aucune poursuite découlant d'une violation alléguée de la présente garantie ou de transactions dans le cadre de celle-ci ne peut être intentée plus d'un (1) an après la cause.*

4. DIVERS

- 4.01. *McCONNEL Ltd peut renoncer au respect de l'une quelconque des dispositions de la présente garantie, mais aucune renonciation ne sera considérée comme une renonciation à toute autre disposition.*
- 4.02. *Si une des dispositions de la présente garantie enfreint une loi en vigueur et est jugée inapplicable, la nullité de ladite disposition ne doit pas invalider les autres dispositions du présent document.*
- 4.03. *Les lois en vigueur peuvent prévoir des droits et avantages pour l'acheteur en plus de ceux décrits dans le présent document.*

McConnel Limited

CE DÉCLARATION DE CONFORMITÉ

**McConnel Limited
Station Road,
Salford Priors, Evesham,
Worcestershire, WR11 8SW.**

Type de machine: AGRIBUGGY VÉHICULE A BASSE PRESSION AU SOL

Modèle: AGRIBUGGY A280

Numéro de construction :

Numéro de série :

Mois/année de fabrication :

Conforme aux dispositions requises des directives machine 2006/42/EC et 2009/127/EC.

La directive sur les machines est soutenue par les normes harmonisées suivantes;

- BS EN ISO 12100 (2010) Sécurité des machines - Principes généraux de conception - Évaluation et réduction des risques.
- BS EN 349 (1993) + A1 (2008) Sécurité des machines - Distances minimales pour éviter le piégeage de parties du corps humain.
- BS EN ISO 14120 (2015) Sécurité des machines - Prescriptions générales relatives aux protecteurs pour la conception et la construction des protecteurs fixes et mobiles.
- BS EN 4413 (2010) Fluide hydraulique. Exigences de sécurité pour les systèmes et leurs composants.
- BS EN ISO 4254-1:2015. Machines agricoles. Sécurité. Exigences générales.
- BS EN ISO 4254-6:2009. Machines agricoles. Sécurité. Pulvérisateurs et distributeurs d'engrais liquides.
- BS EN 15695-1:2017 Tracteurs agricoles et pulvérisateurs automoteurs.

Signé Directeur général

Date: Février 2019

CHRISTIAN DAVIES au nom de McCONNEL LIMITED.

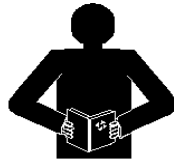
Précautions de sécurité



CECI EST LE SYMBOLE D'UNE ALERTE DE SÉCURITÉ.

LORSQUE VOUS VOYEZ LE SYMBOLE DANS CETTE NOTICE, SOYEZ CONSCIENT DE LA POSSIBILITE DE BLESSURES CORPORELLES.

ASSUREZ-VOUS, LORSQUE VOUS PARCOUREZ CETTE NOTICE, D'OBSERVER TOUTES LES REMARQUES SPÉCIALES D'AVERTISSEMENT POUR ÉVITER DES BLESSURES CORPORELLES OU UN ENDOMMAGEMENT DE LA MACHINE.



1. Lisez attentivement cette notice avant d'utiliser la machine.
2. Utilisez toujours la machine d'une manière correcte et sans danger en respectant toutes les règles de sécurité et de circulation.
3. La machine ne doit pas être conduite à des vitesses supérieures à 40 km/h.
4. Le poids total en charge ne doit pas dépasser 7,5 t.
5. Lors d'une utilisation sur terrain difficile, gardez à l'esprit les limitations de la machine, le centre de gravité de la charge, les pressions des pneumatiques, etc.
5. Ne laissez jamais des enfants ou des personnes non qualifiées utiliser la machine.
6. Assurez-vous que les opérateurs sont totalement formés à l'utilisation et qu'ils sont approuvés pour faire fonctionner la machine avant de commencer l'utilisation.
7. Portez toujours votre ceinture de sécurité fermement attachée.
8. Portez tout l'EPI (équipement de protection individuelle) approprié.
9. Évitez d'utiliser la machine à proximité de fossés et de talus, réduisez la vitesse lorsque vous négociez des virages, des pentes, ainsi que sur des surfaces irrégulières et glissantes.
10. N'utilisez pas sur des pentes dangereuses qui peuvent présenter un danger de retournement.
11. Ne laissez aucune personne autre que le conducteur se trouver sur la machine lorsqu'elle est en mouvement.
12. Conservez votre machine en bon état de fonctionnement mécanique. Les modifications non autorisées de la machine peuvent nuire à la sécurité et au fonctionnement de la machine et peuvent annuler la garantie.
13. Remplacez les autocollants de sécurité endommagés ou illisibles par des articles identiques disponibles auprès de votre revendeur ; voir page 15 pour plus de détails.

**Operators Cab**

1. Si vous entrez dans la cabine ou en sortez en sautant ou sans prêter attention, vous pouvez vous blesser.
2. Le marchepied de la cabine se replie lorsque la machine est en fonctionnement ; avant d'utiliser le marchepied, assurez-vous qu'il est positionné correctement et verrouillé en place.
3. Utilisez toujours les poignées fournies pour vous aider à entrer dans la cabine. Avant d'ouvrir ou de fermer les portières, assurez-vous toujours que personne ne se trouve à proximité pour éviter la possibilité de blessures.
4. N'essayez jamais de démarrer la machine d'un endroit autre que le siège du conducteur. Ne démarrez jamais le moteur avec la boîte de vitesse principale ou la prise de force engagée. Le levier de marche avant-marche arrière doit être au point mort pour que le démarreur puisse fonctionner.
5. Arrêtez toujours le moteur avant de travailler sur la machine. Assurez-vous que la clé de contact est retirée.
6. Ajustez la position du siège à votre convenance et le réglage du poids du conducteur sur la suspension du siège avant de démarrer la machine. N'essayez pas d'ajuster la position du siège pendant que vous conduisez le véhicule. (Page 34)
7. N'essayez pas d'ajuster la colonne de direction pendant que le véhicule est en mouvement. Après le réglage, assurez-vous que la colonne de direction est fermement serrée avant de conduire le véhicule. (Page 34)
8. Assurez-vous toujours que la portière du conducteur est fermée lorsque vous utilisez le véhicule.
9. N'apportez pas de modification, ne percez pas de trous et ne faites pas de soudures sur la cabine.
10. Le niveau sonore avec la pondération A à la place du conducteur a été mesuré à une valeur typique dans des conditions normales d'utilisation de 70 dB(A) et une valeur maximale de 77,5 dB(A). Il est important de maintenir l'intégrité de la totalité du matériau d'isolation sonore.

**Freins**

1. Assurez-vous que le frein de stationnement est appliqué avant de quitter le véhicule.
2. Assurez-vous que le frein de stationnement est en position de stationnement et que l'opérateur est assis sur le siège avant de démarrer le moteur.
3. Une utilisation excessive des freins du véhicule lors de déplacements sur des descentes rapides peut provoquer une surchauffe et une perte d'efficacité des freins. Sélectionnez toujours un rapport bas lorsque vous descendez une pente escarpée pour tirer parti du frein moteur.

**Electrical**

1. Débranchez les câbles de la batterie principale avant de travailler sur le circuit électrique, en débranchant d'abord la borne (-).
2. Isolez les commandes pour éviter des actions par d'autres personnes qui pourraient provoquer un mouvement dangereux et des blessures possibles.
3. Pour éviter de surcharger les circuits électriques en cas de panne, n'essayez pas d'installer un fusible d'une capacité supérieure à l'intensité recommandée. Faute de respecter cet avertissement, un feu électrique peut se produire. (Page 64)
4. Une défaillance de fusible persistante constitue l'indication d'une panne électrique qui doit être rectifiée par un électricien automobile qualifié.



Direction

Veillez-vous rappeler que le « mode route » doit TOUJOURS être engagé pour une utilisation sur route. Le reste des modes de direction est prévu UNIQUEMENT pour le travail sur champ à des vitesses inférieures.



Maintenance

1. Les travaux de maintenance ne doivent être entrepris que par un mécanicien qualifié totalement familiarisé avec le véhicule Agribuggy et les systèmes de pulvérisation.
2. Les cales de roue doivent être utilisées à tout moment lors de tâches de maintenance et / ou de maintenance.
3. Avant d'effectuer des travaux de réparation ou de soudage sur l'Agribuggy, le pulvérisateur ou l'épandeur, retirer tous les résidus de produits chimiques et d'engrais à l'aide d'une machine de lavage sous pression avec un détergent adéquat et un brossage si nécessaire – Les fumées de produits chimiques en combustion sont extrêmement toxiques – Le nitrate d'ammonium (p.ex. Nitram) peut être explosif. Les résidus de produits chimiques sont extrêmement dangereux pour toute personne qui travaille sur la machine. Débranchez à la fois le câble positif (+) et négatif (-) de la batterie. Attachez le câble de masse du poste de soudure à au moins 0,60 m de la pièce à souder. Ne branchez pas la pince de masse du poste de soudure sur un capteur, le faisceau de câblage, les unités de commande ou les composants électroniques. Il ne faut pas tenter de souder directement un composant électronique quelconque. Les capteurs, le faisceau de câblage et l'unité de commande électronique doivent être déposés si des travaux de soudage à proximité risquent d'exposer ces composants à des températures supérieures aux conditions normales. En outre, tous les connecteurs de l'unité de commande électronique doivent être débranchés.
4. Lorsque l'avertissement d'arrêt s'affiche sur l'unité de commande de la machine (UCM), le véhicule doit être arrêté dès que les conditions de sécurité le permettent et la panne rectifiée avant de continuer.
5. Utilisez toujours l'équipement de protection individuelle (EPI) correct lors de travaux de maintenance sur la machine.
6. Ne laissez pas le moteur en marche lorsque le capot est ouvert.
7. Ne faites jamais tourner le moteur dans un environnement fermé. Assurez-vous toujours qu'il y a suffisamment de ventilation pour permettre aux fumées de se disperser en toute sécurité.
8. Assurez-vous que personne ne se trouve à proximité des arbres de la prise de force ou de tout accessoire entraîné par la prise de force avant d'engager la vanne de prise de force. Ne travaillez jamais sur une machine lorsque la prise de force ou le moteur est en fonctionnement.
9. Avant d'effectuer des travaux d'entretien, arrêtez le moteur et laissez-le refroidir. Suivez toujours les procédures de service recommandées.
10. N'essayez pas de retirer le bouchon du radiateur pendant que le moteur est en marche ou qu'il est encore chaud.
11. N'essayez pas de remplir ou d'ajouter du liquide de refroidissement froid à un moteur chaud.
12. Le liquide de refroidissement / antigel est une substance toxique qui ne doit pas être consommée et qu'il ne faut pas laisser entrer en contact avec la peau ou les yeux. Rincez soigneusement les zones affectées avec de l'eau ; pour un contact cutané ou oculaire excessif, consultez un médecin sans tarder.
13. Évitez que des fluides sous pression n'entrent en contact avec la peau. Libérez la pression des systèmes avant de travailler sur des tuyaux haute pression, des raccords, etc. ; resserrez toutes les connexions avant d'appliquer à nouveau la pression ; gardez à l'esprit que la machine comporte des accumulateurs hydrauliques à la fois dans les circuits hydrauliques de direction et de freinage.



Maintenance (a continué)

14. Si un fluide est accidentellement « injecté » dans la peau par suite d'un contact avec un fluide haute pression, consultez immédiatement un médecin.
15. Les tuyaux hydrauliques peuvent être défailants ils sont endommagés, coudés, ou par suite d'un vieillissement et d'une exposition. Tous les tuyaux doivent être inspectés régulièrement et remplacés s'ils sont endommagés ; une attention particulière doit être accordée aux tuyaux de direction et de freinage.
16. Les connexions de fluides hydrauliques peuvent se desserrer en raison d'un endommagement et de vibrations. Les connexions doivent être vérifiées régulièrement et resserrées si nécessaire. Prêtez une attention particulière aux tuyaux de direction et de freinage.
17. Lors de la vérification de la source d'une fuite, utilisez une feuille de carton et protégez la peau à tout moment.
18. Un contact prolongé et répété avec de l'huile peut provoquer de graves maladies de peau, y compris la dermatite et le cancer. Lavez-vous soigneusement après contact. Garder hors de portée des enfants.
19. Le fluide d'échappement diesel (FED) contient de l'urée. Évitez tout contact de la substance avec les yeux. En cas de contact, rincez immédiatement les yeux avec de grandes quantités d'eau pendant au moins 15 minutes. Ne pas avaler ; en cas d'ingestion, contactez immédiatement un médecin.
20. Si des pannes critiques en matière de sécurité sont découvertes pendant les vérifications et inspections quotidiennes/hebdomadaires, elles doivent être rectifiées avant toute utilisation du véhicule.
21. Ne faites pas tourner le moteur lorsque le véhicule se trouve dans une zone confinée – les gaz d'échappement sont toxiques et peuvent être mortels en cas d'inhalation. Utilisez toujours un matériel d'extraction adéquat.
22. Les déversements accidentels de carburant sont hautement inflammables – évitez les flammes nues et arrêtez le moteur avant de remplir le réservoir.



23. Il convient de veiller à éviter la contamination des fossés et des voies d'eau ; les déversements accidentels de carburant doivent être traités conformément aux réglementations locales qui régissent l'élimination des déchets.
24. Restez à l'écart de composants rotatifs comme les ventilateurs, les arbres de transmission et les courroies de transmission.



25. Utilisez les points de fixation désignés pour le montage d'accessoires etc. Contactez Kellands Agricultural pour obtenir un exemplaire des instructions et des plans du carrossier pour le montage d'accessoires sur le châssis de la machine.
26. Attention : les gaz dégagés par la batterie peuvent exploser. Maintenez les étincelles et les flammes à l'écart de batteries. Ne vérifiez jamais la charge d'une batterie en plaçant un objet métallique entre les bornes. Utilisez un voltmètre ou un hydromètre. Retirez toujours la cosse de masse (-) de la batterie et remettez-la en place en dernier.
27. Lorsque vous travaillez à proximité des roues avant et arrière, souvenez-vous du danger de coincement ou d'écrasement entre le châssis et la roue et ne vous mettez pas dans une position où ceci peut se produire.

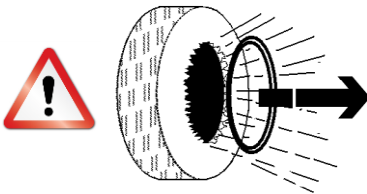
Nettoyage de la machine

1. Maintenez la machine propre et exempte de substances corrosives. Ne laissez pas les salissures/engrais s'accumuler sur le moteur, en particulier le nitrate d'ammonium – ceci peut créer un danger d'incendie !
2. Avant de nettoyer la machine, assurez-vous que le moteur est arrêté, que le frein à main est engagé et que la clé de contact est retirée.
3. Nettoyez les marchepieds, les pédales et le plancher. Enlevez la graisse, l'huile, la poussière et la boue – des surfaces glissantes sont dangereuses.

NB – Si des réparations en usine ou sur le terrain doivent être effectuées sur une machine contaminée, nous nous réservons le droit soit de refuser de mener à bien le travail soit de faire payer pour le nettoyage supplémentaire.

Pneumatiques et pressions

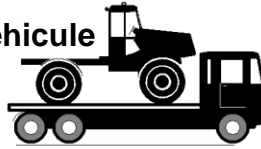
1. Respectez toujours les procédures de sécurité correctes lors du montage et/ou du gonflage des pneumatiques. Assurez-vous que les pneus installés sont capables de supporter la charge requise. Consultez votre revendeur de pneus pour obtenir des conseils. Ne gonflez jamais excessivement un pneu.
2. Effectuez les travaux d'entretien sur les pneus en veillant à la sécurité, vérifiez les pneus en recherchant des coupures, des bulles, des jantes endommagées et des écrous de roue absents ; si nécessaire, remplacez par les pièces spécifiées.
N'effectuez pas de travaux d'entretien sur les pneus à moins d'avoir une expérience suffisante et un matériel correct.



1. Un contact avec de l'air sous pression peut provoquer des blessures corporelles. Ne gonflez le pneu qu'à la pression recommandée citée dans la brochure du fabricant de pneus.
2. Faute de respecter les pressions de gonflage recommandées par le fabricant, une détérioration distincte des performances et de la longévité des pneus peut survenir. L'état des pneus doit être vérifié à intervalles réguliers pour éviter la possibilité d'une utilisation dangereuse du véhicule.
3. N'utilisez pas le véhicule s'il est surchargé ou si les pneus ne sont pas suffisamment gonflés. Les températures des pneus peuvent atteindre des niveaux dangereusement élevés, ce qui pourrait entraîner un arrachement ou un éclatement.
4. Les roues sont des objets lourds – il convient de faire preuve de précautions lors de la dépose ou de la remise en place des roues sur l'essieu de façon à ne pas provoquer de blessure ou d'endommagement des goujons de roue. Assurez-vous que le véhicule est soutenu en toute sécurité avant de déposer une ou plusieurs roues.
5. Il est important de serrer les écrous de roue au couple correct et en séquence correcte. Les valeurs de couple peuvent être consultées à la page 67.
6. Lors d'un changement de roue, vous devez régler les butées de direction sur l'essieu avant et arrière pour éviter que les pneumatiques entrent en contact avec le châssis. Consultez la procédure de mise en place pour les butées d'essieu à la page 65.



Remorquage et récupération du véhicule



1. Avant d'essayer de remorquer le véhicule, il convient d'évaluer les conditions pour s'assurer que la méthode la plus sûre possible est utilisée et qu'aucun risque n'est pris en vérifiant que le matériel adéquat est utilisé.
Le remorquage du véhicule ne doit se faire qu'avec une barre de remorquage rigide.
2. Assurez-vous que toutes les roues sont calées avant de retirer la barre de remorquage rigide entre les véhicules.
3. La vitesse de remorquage ne doit en aucun cas être supérieure à 10 km/h, la distance à 10 km ; dans le cas contraire, un endommagement se produira en raison du manque de lubrification.



4. **L'Agribuggy est équipé de freins assistés et ne doit pas être remorqué lorsque le moteur est arrêté. Le système de freinage ne comportera aucune assistance si le moteur ne tourne pas. Le remorquage du véhicule ne doit se faire qu'avec un connecteur rigide.**



ATTENTION Pulvérisation



1. La cabine ne peut pas protéger totalement contre l'inhalation de vapeurs, d'aérosol ou de poussière ; lors d'une utilisation dans un environnement où des pesticides sont présents, portez des vêtements appropriés et, si les instructions relatives au pesticide le stipulent, un masque respiratoire à l'intérieur et l'extérieur de la cabine.
2. Pour prévenir la pénétration de substances dangereuses dans la cabine, assurez-vous que : les portières et les fenêtres sont fermées, tous les joints (portières, fenêtres) sont en bon état, les passages de câbles de la cabine sont correctement scellés, le ventilateur de climatisation est allumé et les filtres à air de cabine sont du type correct et en bon état.
3. Portez un équipement de protection individuelle conforme aux instructions données avec le pesticide lorsque vous quittez la cabine pour pénétrer dans une zone traitée, lorsque vous mélangez ou chargez les produits chimiques et lorsque vous travaillez sur du matériel contaminé comme les buses de pulvérisation.
4. Avant de pénétrer dans la cabine, retirez les vêtements souillés de pesticide et assurez-vous que vos chaussures sont exemptes de contamination.
5. Nettoyez les pesticides dangereux du véhicule. Pendant l'application de pesticides dangereux, des résidus de pesticide peut s'accumuler à l'intérieur et l'extérieur du véhicule. Nettoyez le véhicule conformément à la législation en vigueur relative aux pesticides dangereux. Lavez la totalité de l'extérieur du véhicule en disposant de l'eau de lavage contenant des concentrations dangereuses conformément aux réglementations publiées.



DANGER Lignes électriques aériennes

1. Tenez compte des lignes électriques aériennes situées à proximité de la machine lors du déploiement et du travail. Assurez-vous que tous les composants de la machine sont toujours à une distance de sécurité des lignes électriques. Rappelez-vous que l'électrocution peut se produire sans entrer réellement en contact avec une ligne électrique, car l'électricité peut «basculer» lorsque des machines s'approchent de celle-ci.
2. En cas de doute, contactez votre opérateur de réseau de distribution (DNO) local qui sera en mesure de vous conseiller sur la tension de fonctionnement, la distance de sécurité minimale pour le travail et les précautions supplémentaires requises.

Lignes Aeriennes (OHPLs)

Il faut souligner l'importance des dangers de travailler à proximité de lignes électriques aériennes. La plus basse hauteur légale est 5,2 mètres à partir du sol pour les lignes électriques de 11.000 et 33.000 volts. L'Agribuggy avec des booms montées standard peuvent atteindre une portée verticale de 3,9 m et une portée horizontale de 24 m.

Rappelez-vous qu'une électrocution peut se produire sans entrer en contact avec une ligne électrique mais que l'électricité peut provoquer un court-circuit lorsque des machines se rapprochent de celle-ci.

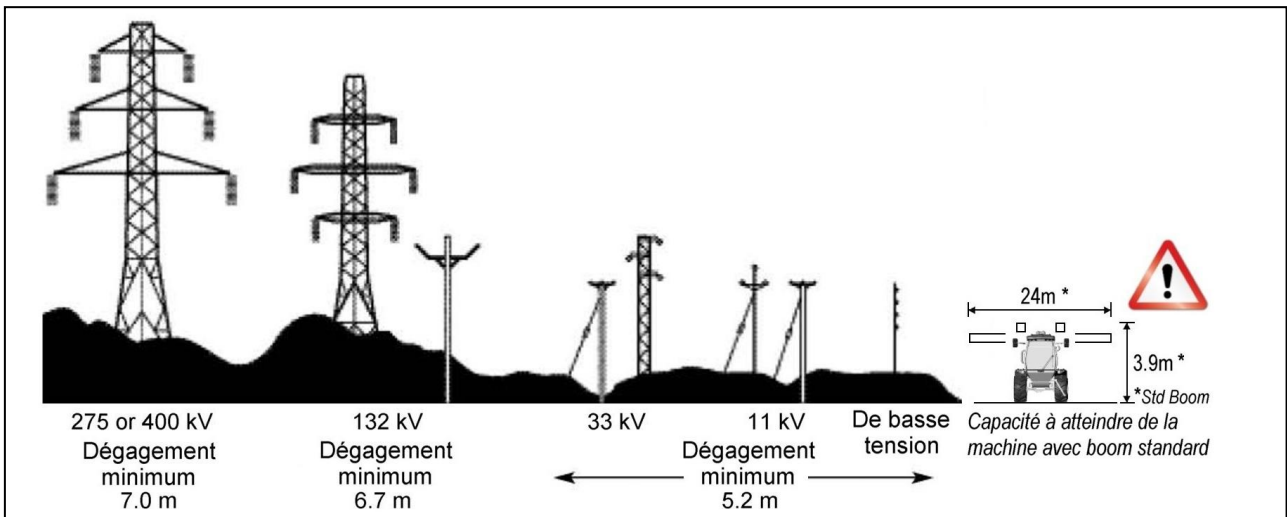
⚠ AVERTISSEMENT

Tous les opérateurs doivent lire les informations suivantes et être conscients des risques et des dangers encourus lorsque vous travaillez à proximité de lignes aériennes.

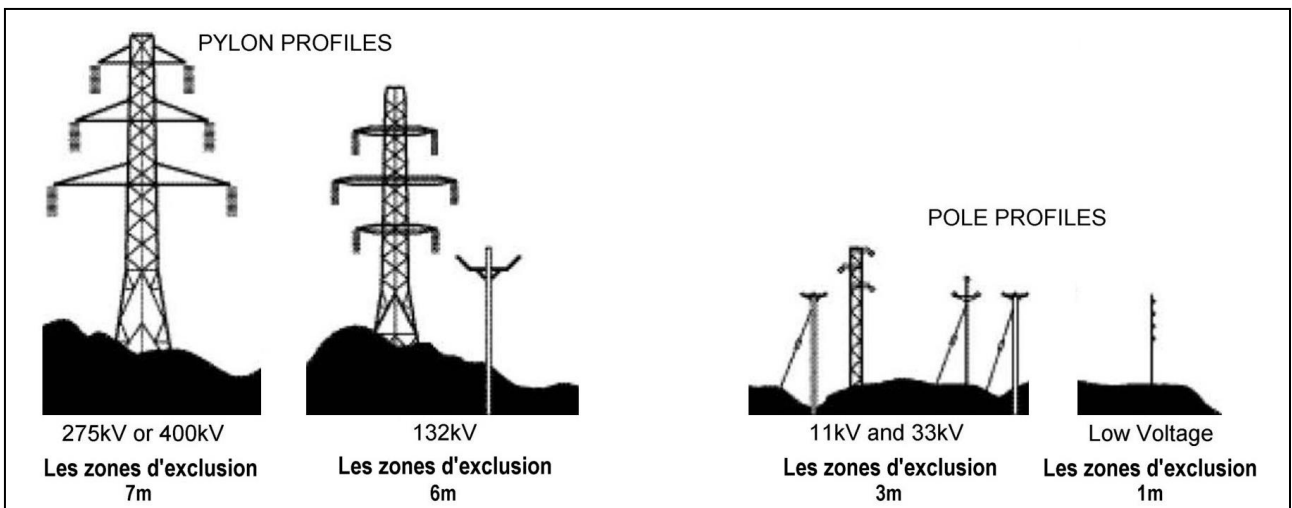
L'option la plus sûre est de toujours éviter de travailler dans des zones proches de lignes aériennes. S'il n'est pas possible, tous les opérateurs doivent effectuer une évaluation des risques et mettre en œuvre une procédure sûre et système de travail - *lisez la page suivante pour plus de détails.*

Il est recommandé que vous consultiez votre Compagnie d'Electricité Locale afin d'obtenir les informations concernant les procédures pour travailler en sécurité. Pour plus d'informations sur la sécurité visitez le site web 'inspection du travail'. Tous les opérateurs devront procéder à une évaluation des risques avant d'utiliser la machine à une distance horizontale de 10 m de toutes lignes aériennes.

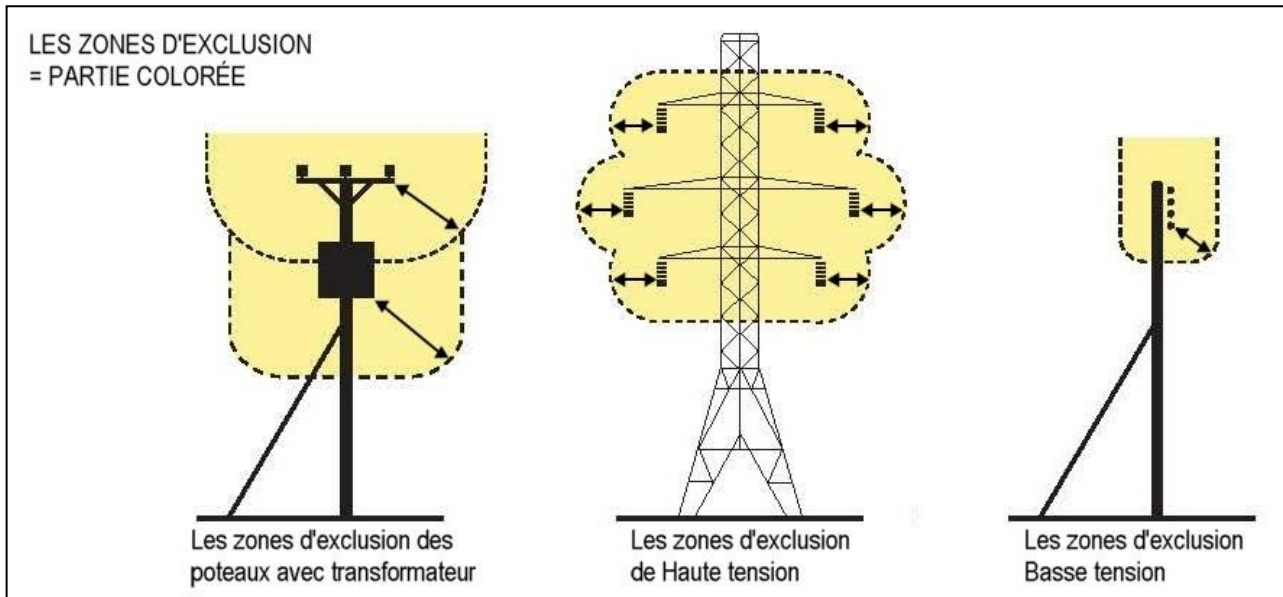
Hauteurs Minimum pour les Lignes Aériennes



Zones d'exclusions minimum absolues pour lignes aériennes spécifiques



Définitions de Zones D'exclusion



Evaluation des risques

Avant de commencer à travailler à proximité de lignes à haute tension vous devez toujours évaluer les risques. Les points suivants doivent être respectés :

- **Renseignez-vous** des risques de se trouver en contact avec des lignes à haute tension et le risque d'un court-circuit ou embrasement général.
- **Renseignez-vous** sur la hauteur maximum et la portée verticale maximum de votre machine.
- **Renseignez-vous** sur l'emplacement et la voie de toutes les lignes aériennes dans la zone du travail.
- **Renseignez-vous** sur la tension de toutes les lignes aériennes dans la zone du travail.
- **Contactez** l'opérateur du réseau de distribution locale qui vous conseillera sur la tension, la distance minimum de sécurité pour travailler et précautions additionnelles requises.
- **Ne jamais** essayer d'utiliser la machine dans les zones d'exclusion.
- **Toujours** travailler avec une extrême prudence et planifier votre travail en avance pour éviter les zones de haut risque.
- **En cas de doute** ne travailler pas – ne jamais risquer la sécurité de vous-même ou des autres.

Préconisations d'urgence pour les accidents liés aux phénomènes électriques

- Ne touchez pas une ligne aérienne - même si elle a été ramenée par les machines, ou tombée.
- Ne jamais supposer que la ligne a été coupé.
- Lorsqu'une machine est en contact avec une ligne aérienne, l'électrocution est possible si quelqu'un touche la machine et le sol. Restez à l'abri et baissez les pièces en contact et conduire la machine à l'extérieur des lignes si vous le pouvez.
- Si vous avez besoin de sortir pour appeler de l'aide ou à cause d'un incendie, sautez aussi loin que vous le pouvez sans toucher les fils ou la machine – se tenir à l'écart.
- Demandez à la compagnie d'électricité de couper l'alimentation. Même si la ligne semble coupé, ne la touchez pas.

Autocollants de sécurité

⚠ AVERTISSEMENT

Pour avertir l'opérateur des dangers potentiels, plusieurs autocollants de sécurité sont fixés sur le véhicule. Ces avertissements doivent être pris en considération de façon à minimiser le risque de blessures corporelles.

Si les autocollants sont usés ou illisibles, ils doivent être remplacés par des articles identiques disponibles auprès de votre revendeur.



Fixé sur le montant B droit à l'intérieur de la cabine
Avertissements concernant :

Direction sur 4 roues.

Ne pas dépasser 50 km/h (soumis au code de la route local).

Lire la notice d'utilisation avant d'utiliser la machine.

Calez les roues avant d'effectuer l'entretien.

Attention aux câbles aériens.

Numéro de téléphone de contact «Coupeure de courant» **APPEL 105**
Pour le UK seulement.



Autocollant sur l'air situé sur la surface extérieure de réservoir d'air ; purger chaque jour



Lavage à la main: situé sur le capot gauche du moteur



Zone d'écrasement; situé sur chaque rail de châssis en avant de l'essieu arrière



Arrêter le moteur avant d'accéder au compartiment moteur ; placé sur les capots moteur.



Attention produits chimiques : placé sur la trémie d'induction de produits chimiques.



Précautions de maintenance : placé sur le côté de l'inducteur chimique



Filter de pulvérisatur, situé à la fois sur les filtres primaires et secondaires ; rincer les filtres chaque jour

INFO

POWER CUT?
CALL 105

REMARQUE :

105 est le numéro d'urgence national du Royaume-Uni pour les opérateurs de réseau de distribution (DNO); remplacez ce numéro par le numéro d'urgence correspondant au pays d'utilisation.

Utilisation : Commandes de conduite

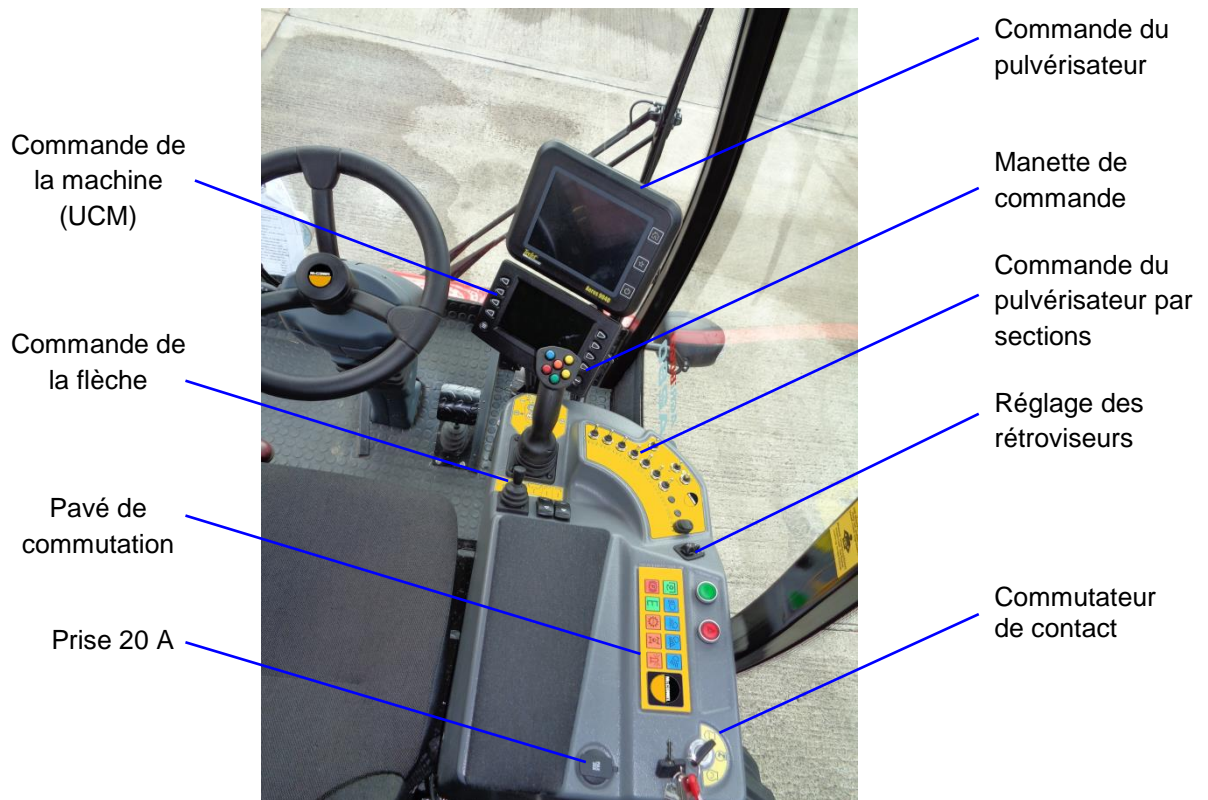
Rodage et 100 première heures d'utilisation

Il n'y a pas de règles strictes de rodage pour le moteur diesel Cummins. En revanche, ne le traitez pas rudement pendant les cinquante premières heures de fonctionnement. Évitez des vitesses constamment élevées mais ne laissez pas le moteur peiner. Il doit toujours y avoir une réponse positive au niveau de l'accélérateur. Sélectionnez le rapport approprié pour le travail à effectuer. Hésitez pas à réduire votre vitesse de travail si nécessaire. Vérifiez fréquemment l'unité de commande de la machine (UCM) et maintenez le liquide de refroidissement et l'huile aux niveaux recommandés en les vérifiant chaque jour.

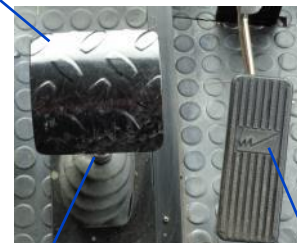
N'oubliez pas que le moteur fonctionne avec un système de réduction catalytique sélective (RCS) et exige l'utilisation de fluide d'échappement diesel (FED) (voir page 53 et 59 pour plus de détails). Le FED est injecté dans le système d'échappement pour convertir l'oxyde d'azote (NPOx) produit par le moteur en azote et eau. Lorsqu'il fait froid et très sec, il est possible de voir de la vapeur d'eau sortir de l'échappement, ceci est normal. Une tentative d'utiliser le véhicule sans FED entraînera une réduction importante de la vitesse du véhicule.

Après les 100 premières heures de fonctionnement, effectuez les travaux de maintenance récapitulés dans la rubrique maintenance de la présente notice.

Intérieur de la cabine et commandes principales



Commodo multifonction



Frein à pied

Pédale d'accélérateur

Casier de rangement et protégé-document

Un espace de rangement est fourni sous un couvercle rembourré sur le côté gauche du siège du conducteur. À l'arrière se trouvent des logements pour un gobelet et un flacon, derrière lesquelles est situé un protégé-document.



Radio

La radio est installée dans le panneau de toit sur le côté droit de la cabine. La radio est compatible Bluetooth.

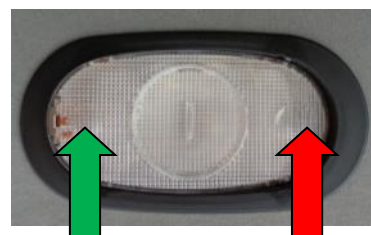


Commutateur de portière / éclairage intérieur / verrouillage de sécurité

Le commutateur de portière contrôle l'éclairage intérieur et est également lié aux commandes de la rampe hydraulique et au contrôle de marchepied automatique.

Il convient de toujours fermer la portière de la cabine avant d'utiliser les commandes de la rampe pour éviter que cette dernière n'entre en contact avec la portière.

Il convient également de fermer la portière de la cabine avant de relever le marchepied. Si la commande automatique qui relève le marchepied lorsque le frein à main est desserré est engagée, elle ne fonctionnera pas avec la porte ouverte.



Appuyer pour allumer Appuyer pour éteindre

Prise de charge

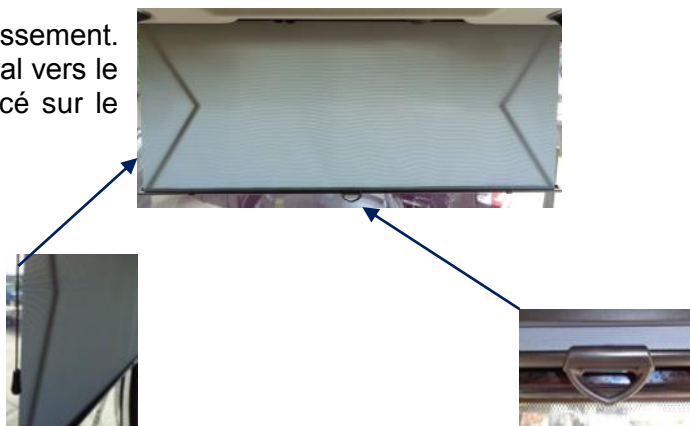
Noter l'intensité maximale de 5 A.

Prise de charge de
5 Amp (MAX)



Pare-soleil

Un pare-soleil est fourni pour réduire l'éblouissement. Pour utiliser le pare soleil, tirez l'onglet central vers le bas. Pour le replier, tirez sur le cordon placé sur le côté gauche du pare-soleil.



Sortie de secours

En cas d'urgence, lorsque la portière ne peut pas être ouverte, un marteau d'urgence est fourni, situé comme cela est illustré à l'arrière gauche du montant C adjacent au compartiment arrière.

En cas d'urgence, retirez le marteau et frappez la vitre du côté où vous pouvez vous échapper sans danger.

BRISEZ la fenêtre en maniant le marteau d'urgence à la manière d'un marteau normal. Un ou deux coups devraient suffire à briser le verre. Il est possible d'utiliser l'une ou l'autre des têtes du marteau à cette fin.

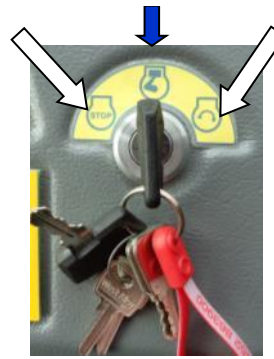
PROTÉGEZ du verre vos yeux et votre visage et demandez aux autres personnes de faire de même. En utilisant toujours le marteau, retirez le verre restant des bords de la fenêtre et sortez de la cabine.



Marteau

Commutateur de contact

Arrêt Contact Démarrage



Commodo

Lave-glace : appuyer sur la bague externe

Avertisseur : appuyer sur le bouton central

Phares : appuyer sur la tige vers l'avant pour les feux de route, au centre pour les feux de croisement et vers l'arrière pour clignoter

Clignotant droit Vers le haut

Clignotant gauche Vers le bas

Essuie-glaces : tourner le bouton moleté central dans le sens anti horaire pour fonctionnement continu, 1^e cran lent, 2^e cran rapide, dans le sens horaire pour intermittent

Tableau de boutons-poussoirs

Feux de détresse

Feux de stationnement latéraux

Phares

Interrupteur de prise de force

Frein de stationnement

Marchepied

Boîte de transfert Haut/bas

Blocage de différentiel central

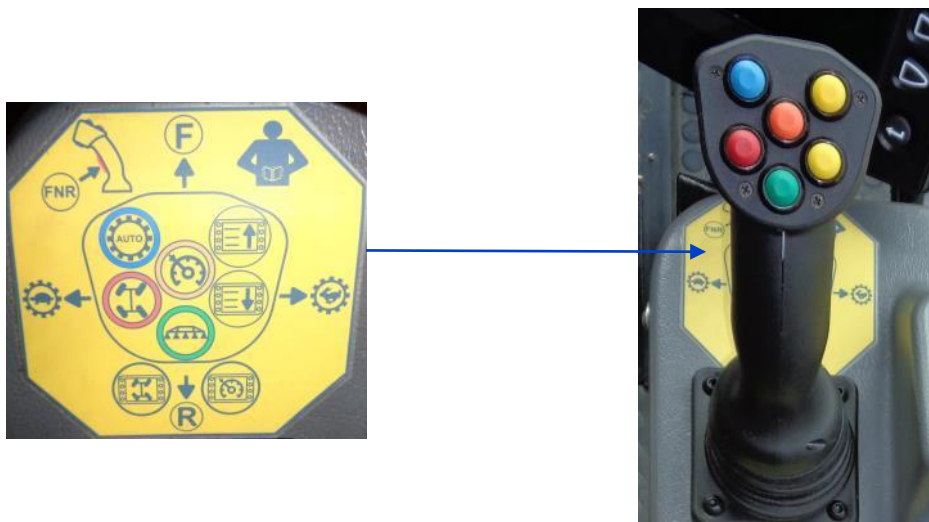
Feux de travail avant

Feu de travail arrière

Feux de recul/pulvérisation (le cas échéant)

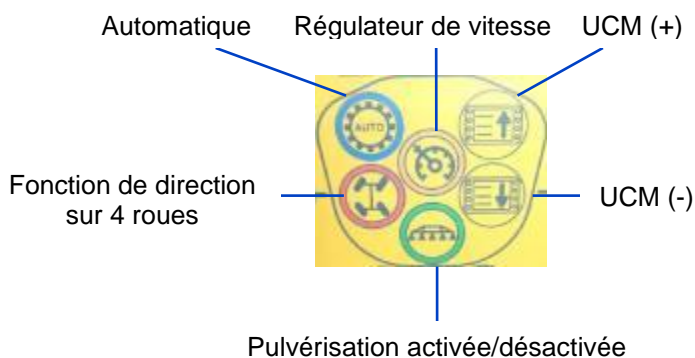
Gyrophare

Commande par manette



La manette multifonction comporte six boutons de fonction sur la face avant et deux à l'arrière. Pour la commande de transmission, la manette a les mouvements vers l'avant et vers l'arrière ainsi que de côté et d'autre et un bouton sur la tige (voir la rubrique sur la commande de transmission). Les fonctions sont celles indiquées sur l'autocollant placé immédiatement devant la manette.

Les boutons de la face avant sont liés aux fonctions répertoriées ci-dessous.



Les 2 boutons à l'arrière sont liés aux fonctions suivantes.



Unité de commande de la machine (MCU)

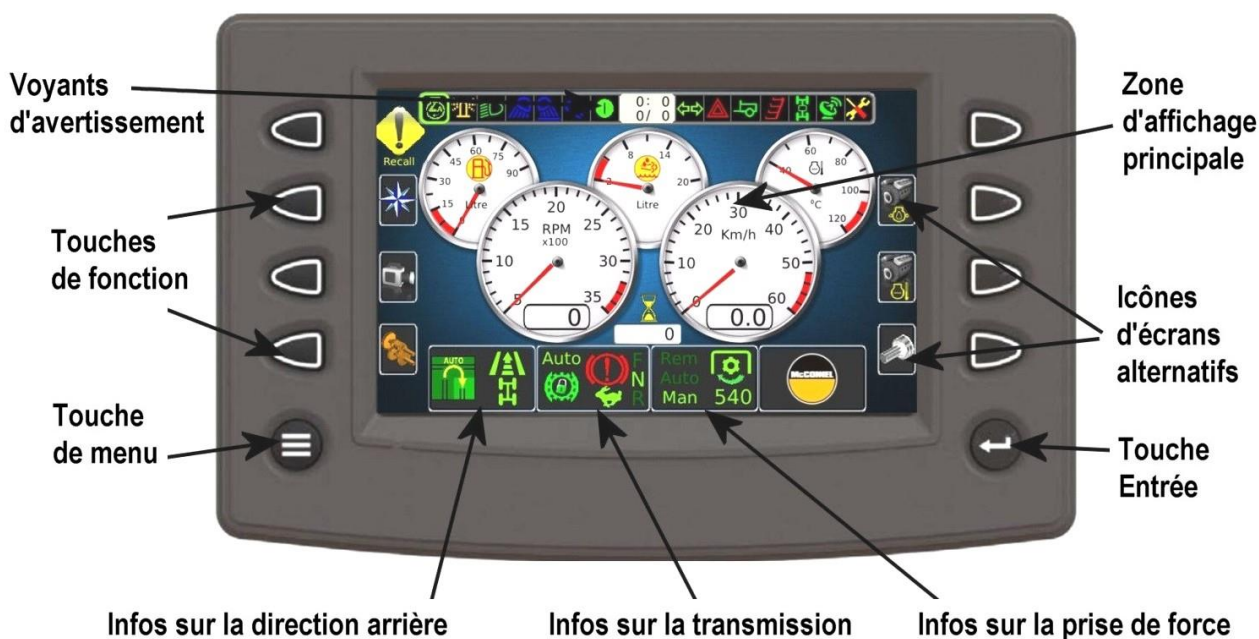
L'UCM est le seul appareil d'affichage pour la machine et n'affiche pas seulement une multitude d'informations mais commande également diverses fonctions de la machine en coordination avec d'autres contrôleurs de la machine. Elle fait partie intégrante des systèmes électriques et la machine ne fonctionne pas sans elle.

Les fonctions principales de l'UCM sont les suivantes :

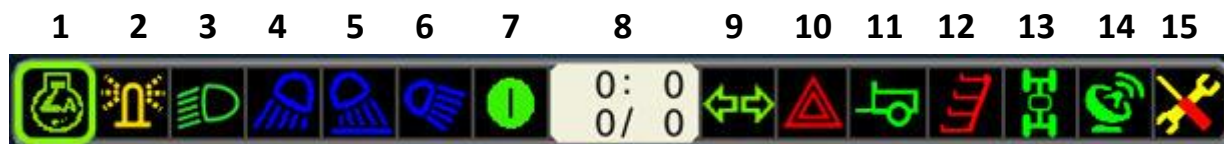
- Suivi des fonctions et des erreurs du moteur.
- Suivi des fonctions et des erreurs de la transmission.
- Suivi et commande des systèmes de passage de vitesses et déverrouillage.
- Suivi des capteurs, des niveaux de fluides et des systèmes d'avertissement de la machine.
- Suivi des fonctions, des erreurs, de la commande et de la configuration du système de direction arrière en coordination avec le contrôleur Plus 1 et la manette.
- Suivi des fonctions, de la commande et de la configuration du système de prise de force en coordination avec le contrôleur Plus 1 et le tableau de commutation / tableau de prise de force à distance.
- Lvi et commande du régulateur de vitesse en coordination avec l'EMC et la manette.
- Commande des divers systèmes de verrouillage de sécurité.
- Commande du passage de rapports haut/bas et des verrouillages de vitesse.
- Commande du marchepied.
- Commande du frein à main et des verrouillages.
- Calcul de la vitesse en marche avant à partir du GPS et de la vitesse de l'arbre de transmission.
- Suivi des intervalles d'entretien.
- Affichage pour 3 caméras vidéo maximum.

L'affichage principal – Écran d'accueil

L'écran d'accueil principal présente des informations dans 3 zones principales – affichage principal, voyants d'avertissement et informations sur la machine. En appuyant sur le bouton de fonction placée sur le côté de l'écran, il est possible d'accéder à d'autres écrans qui sont indiqués par les icônes présentes sur le côté de l'écran. Ces icônes et les fonctions clés changent selon l'écran qui est affiché à ce moment. En mode d'utilisation, les informations sur la machine et les voyants d'avertissement sont affichés constamment.



Voyants d'avertissement



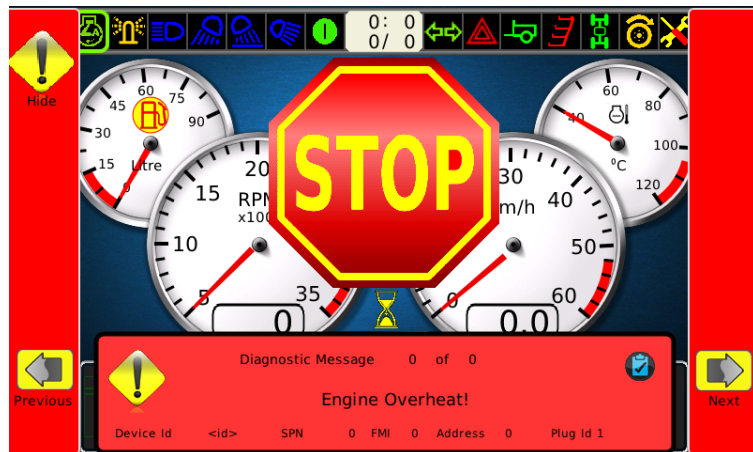
	1/ Régulateur de vitesse en attente, mode moteur.		1/ Régulateur de vitesse en attente, mode limiteur de vitesse.
	1/ Régulateur de vitesse actif, mode vitesse moteur.		1/ Régulateur de vitesse actif, mode limiteur de vitesse.
	1/ Mode bout de champ actif.		1/ Limiteur de vitesse sur route actif.
	2/ Feu clignotant.		3/ Feux latéraux.
	3/ Phares (feux de croisement).		3/ Phares (feux de route).
	4/ Feux de travail – cabine avant.		5/ Feux de travail – cabine arrière.
	6/ Feux de recul /pulvérisation (le cas échéant).		7/ Pulvérisateur/accessoire activé/désactivé.
	8/ Affichage date et heure.		9/ Indicateurs de direction.
	10/ Feux de détresse.		11/ Indicateurs de direction de remarque.
	12/ Marchepied (position basse).		13/ Blocage de différentiel engagé.
	14/ Capteur de vitesse GPS actif.		14/ Capteur de vitesse au sol actif.
	15/ Maintenance requise.		

Avertissements d'erreur

Outre les voyants d'avertissement, il y a également un système d'avertissement d'erreur pour avertir l'opérateur de divers autres problèmes relatifs à la machine. Il y a deux niveaux d'avertissement, comme cela est indiqué ci-dessous, qui dépendent de la gravité du problème. Les écrans d'avertissement indiquent la nature du problème en anglais et, dans de nombreux cas, la façon dont le problème peut être examiné ou résolu.



L'écran orange ci-dessus présente un avertissement de gravité moyenne, ce qui signifie que vous devriez vous arrêter à la première occasion et rechercher le problème.



L'écran rouge ci-dessus indique un problème grave et s'accompagne d'un panneau « Stop » clignotant. Vous devez vous arrêter immédiatement pour rechercher le problème, faute de quoi le véhicule/moteur pourrait être endommagé. L'avertissement peut également être lié à un problème de sécurité, ce qui pourrait signifier qu'il est dangereux de continuer.

Si il y a plus d'un message, vous verrez s'afficher « Diagnostic message 1 of xx » (message de diagnostic 1 sur xx) – appuyez sur la touche « Next » (suivant) pour voir le message suivant.

Si le message est de gravité moyenne (orange), vous pouvez masquer temporairement le ou les messages en appuyant sur la touche « Hide » (masquer). La touche masquer sera alors remplacée par une touche « Recall » (rappeler) qui vous permet de rappeler le ou les messages à tout moment.

Si vous souhaitez une assistance supplémentaire à propos des erreurs et si vous devez nous appeler, il faudra également nous fournir les codes suivants qui figurent au bas de l'écran :

Device ID (identifiant d'appareil) – nous indique quelle ECU envoie l'erreur – p.ex. contrôleur du moteur, de la transmission ou de la direction.

SPN – Le numéro de code de l'erreur – peut nous permettre d'obtenir plus d'informations.

FMI – Un code qui peut nous donner la nature de l'erreur.

Zone d'informations sur la direction arrière

Veillez consulter la section appropriée de la notice pour obtenir les instructions sur l'utilisation de la direction arrière.



Mode route, mode bout de champ désactivé.



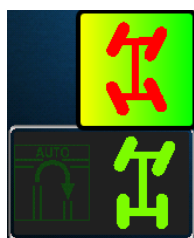
Mode route, mode bout de champ activé.



Mode direction sur 4 roues.



Mode de retard.



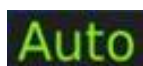
Mode demandé (disparaît après changement du mode).



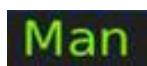
Mode en crabe.

Zone d'informations sur la transmission

Veillez consulter la section appropriée de la notice pour obtenir les instructions sur l'utilisation de la transmission.



Mode automatique sélectionné.



Mode manuel sélectionné.



Convertisseur de couple bloqué.



Convertisseur de couple débloqué.



Frein à main engagé.



Rapport actuel (point mort illustré).



Indicateur marche avant, point mort, marche arrière (point mort illustré).



Indicateur de rapport demandé (marche avant en 3^e illustré).



Haute gamme sélectionnée.



Basse gamme sélectionnée.



Mode de transmission A sélectionné pour utilisation avec les roues basses pressions standard.



Mode de transmission B sélectionné pour utilisation avec les roues pour cultures en ligne.

Zone d'informations sur la prise de force

Veillez consulter la section appropriée de la notice pour obtenir les instructions sur l'utilisation de la prise de force.



Prise de force désactivée.



Prise de force activée en mode manuel. Vitesse indiquée à 540 tr/min.



- Indicateur de mode:
- Commutateur de télécommande
 - Contrôle de vitesse automatique
 - Contrôle de vitesse manuel

Écrans alternatifs

La plupart des options relatives aux écrans se comprennent d'elles-mêmes et se contentent de présenter des informations supplémentaires – p.ex. transmission, moteur, GPS et caméras vidéo. Vous pouvez revenir à tout moment à l'écran principal en appuyant sur le bouton « Home » (accueil).

Pour obtenir des informations sur l'écran relatif à la prise de force et l'utilisation de cette dernière, veuillez consulter la section appropriée de la notice.

Menu contextuel



Il est possible d'accéder au menu contextuel d'accès rapide en appuyant sur la touche « Entrée ».



Du haut en bas sur le côté droit, vous pouvez :

- 1/ Changer la temporisation de l'essuyage intermittent de 3 s à 15 s en actionnant la touche.
- 2/ Afficher l'écran des intervalles d'entretien qui indique la durée restante jusqu'à l'entretien suivant.
- 3/ Afficher la date et l'heure.
- 4/ Passer du mode jour au mode nuit. Ce dernier mode atténue les instruments et réduit l'éblouissement.

En bas à gauche, vous pouvez faire passer la transmission du mode « A » au mode « B ». Ceci sélectionne les systèmes de transmission les plus adéquats selon le type de roue dont le véhicule est équipé.

Menus de configuration



Vous pouvez accéder au système de menus de configuration en appuyant sur la touche « Menu ».



Les menus « Technician » (technicien) et « Factory » (usine) sont tous deux verrouillés et ne sont accessibles qu'au personnel de Kelland. Appuyez sur la touche « Gauge display » (affichage de jauges) pour retourner à la page d'accueil. Les autres menus auxquels il est possible d'accéder sont les suivants.

Service & diagnostics (Entretien et diagnostics)



Entrées du bus CAN – Cet écran présente des informations qui peuvent être utiles pour la recherche de pannes.

Entrées et sorties – Cet écran présente également des informations qui peuvent être utiles pour la recherche de pannes.

Service reminders (Rappels d'entretien)



L'écran des rappels d'entretien présente les intervalles d'entretien principal, la date à laquelle chaque entretien doit être effectué et les heures restantes pour chaque entretien. Lorsque des travaux d'entretien ont été effectués, vous pouvez sélectionner l'entretien concerné en faisant défiler vers le haut ou vers le bas à l'aide des flèches situées à gauche et en appuyant ensuite sur « Reset » (réinitialiser). Ceci éteindra le voyant d'avertissement d'entretien sur l'écran principal et réinitialisera le nombre d'heures restantes jusqu'à l'entretien suivant.

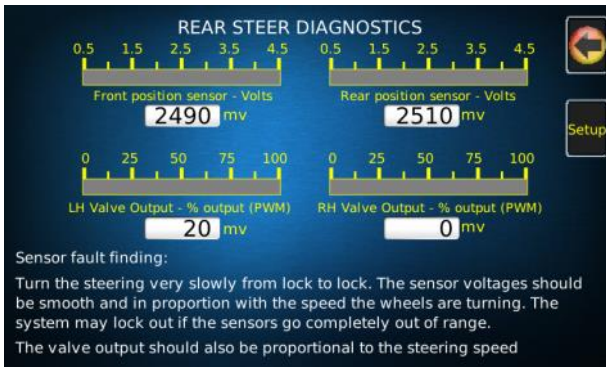
Engine diagnostics (Diagnostics moteur)

L'écran des diagnostic moteur indique les erreurs qui sont stockées dans l'ECU du moteur et le nombre de fois où elles se sont produites. Il ne peut être effacé qu'en exécutant le logiciel de diagnostic moteur Cummins.

Menu Machine Setup (Configuration de machine)



4WS setup & diagnostics (Configuration et diagnostics de la direction sur 4 roues)



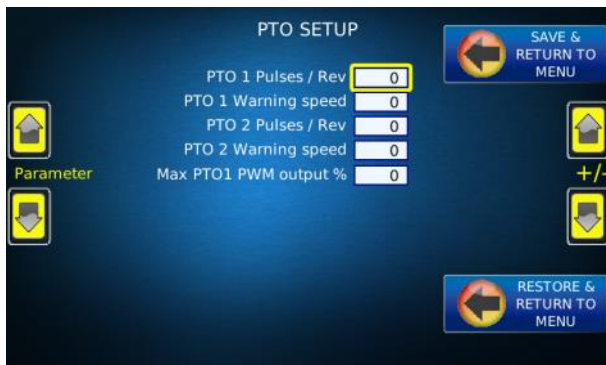
Diagnostics de direction

L'écran de diagnostic de la direction arrière apporte une assistance utile dans la recherche de panne si un problème se développe dans le système de direction arrière – l'écran présente quelques instructions de base.

Alignement et configuration des roues directrices arrière

Veillez consulter la section appropriée de la notice pour obtenir les instructions sur la configuration du système de direction.

PTO setup (Configuration de la prise de force)



Pour modifier les paramètres, faites défiler vers le haut et vers le bas en utilisant les touches fléchées situées à gauche pour sélectionner le paramètre que vous souhaitez ajuster puis utiliser les touches situées à droite pour modifier les nombres vers le haut ou vers le bas. Appuyez sur « Save & return » (enregistrer et entrée) pour enregistrer vos paramètres.

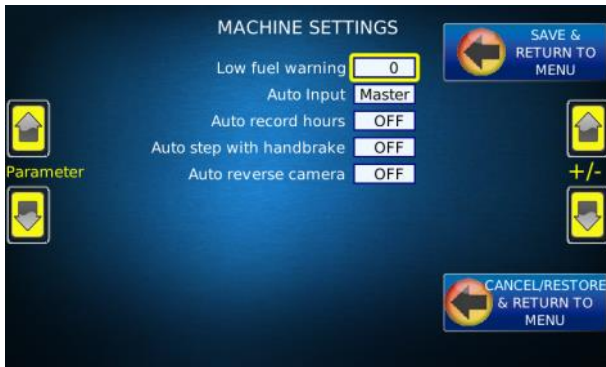
Les paramètres de la prise de force sont pré-réglés en usine et ne nécessitent normalement aucun ajustement à moins que la machine soit utilisée à une autre fin. La plupart des paramètres se comprennent d'eux-mêmes à l'exception du dernier :

Maximum PTO 1 PWM Output %

Ce paramètre est utilisé pour protéger le moteur de la prise de force / la pompe de pulvérisation d'une sûre vitesse au cas où quelqu'un réglerait par inadvertance la prise de force sur une vitesse trop élevée sur la page principale de la prise de force. L'expression « PWM output % » signifie le pourcentage maximal du débit d'huile qui peut être envoyé à partir de la vanne.

Lorsque le moteur tourne à la vitesse maximale, il est possible de faire sortir 51 L/min de la vanne de prise de force lorsque ce paramètre est réglé sur 100 %. Lorsqu'il est réglé sur la valeur par défaut de 75 %, ceci est réduit à environ 38 L/min.

Machine settings (Paramètres de la machine)



Low fuel warning (avertissement de niveau de carburant bas) – 15 L par défaut, la capacité du réservoir de carburant est de 90 L.

Auto input (entrée automatique) – Pour le contrôle de bout de champ, le régulateur de vitesse et la direction arrière sont normalement activés par le bouton vert de la manette (pulvérisateur activé/désactivé). Il est possible de câbler une connexion externe de façon à ce que le contrôle de bout de champ soit activé par un interrupteur à distance (p.ex. sur un arrêt d'épandeur d'engrais).

Auto record hours (heures d'enregistrement automatique) – Pas utilisé actuellement.

Auto step with handbrake (marchepied automatique avec frein à main) – Réglé par défaut sur activé – ceci provoque le relevage ou l'abaissement du marchepied lorsque le frein à main est engagé/désengagé. NB – Il ne se relève que si la portière de la cabine est fermée.

Auto reverse camera (caméra de recul automatique) – Si le véhicule est équipé d'une caméra de recul, elle peut être activée lorsque la marche arrière est engagée (par défaut).

User preferences (Préférences utilisateur)



Les options présentées sur cet écran permettent à l'utilisateur de modifier la luminosité de l'écran, le mode d'affichage par défaut (jour/nuit), la langue, les unités, le fond d'écran et l'heure. Il est possible que certaines de ces options ne sont pas disponibles pour l'instant mais elles peuvent l'être dans des versions futures.

Compteur de vitesse



Le compteur de vitesse de l'affichage principal calcule la vitesse sur route à partir de la vitesse de l'arbre de transmission et des nombres réglés en usine pour les rapports de la boîte de vitesses et la taille des roues. La taille de roue utilisée est celle de la plus grande roue qu'il est possible d'installer. Un capteur GPS est également monté et le signal qui en provient est utilisé pour calculer un facteur de correction qui modifie la vitesse calculée pour donner une vitesse au sol réelle.

Si le système GPS est défaillant aussi un signal n'est pas disponible, la vitesse est calculée de la façon indiquée ci-dessus et aucune correction n'est effectuée. Ceci signifie que, lorsque des roues de petite taille (basse pression) sont installées, le compteur de vitesse donnera une indication surévalué de 15 %. Sur l'écran principal, un témoin indique si un signal GPS est reçu et si la valeur calculée est corrigée. La mise à jour de la vitesse peut prendre quelques secondes après le début du déplacement.

Il y a une sortie de vitesse pulsée qui peut être utilisée par les autres instruments et les contrôleurs du pulvérisateur/épandeur pour éviter d'avoir à monter des capteurs d'arbre/roue supplémentaires.

Limiteur de vitesse

Pour des raisons juridiques et de sécurité, un limiteur de vitesse, qui limite la vitesse maximale à 40 km/h, est installé sur l'Agribuggy. Sur l'affichage d'avertissement, un témoin indique si le limiteur est actif. Il n'affecte pas la façon dont vous conduisez la machine, il se contente de limiter la vitesse maximale du moteur.

Utilisation : Commandes

Démarrage du moteur

1. Assurez-vous que la prise de force est désengagée, que le frein à main est appliqué et que le levier de vitesse est au point mort avant de démarrer.
2. Appuyez sur le frein et placez le commutateur de contact sur la position centrale, **attendez que l'unité de commande de la machine (UCM) démarre.**
3. Faites tourner le moteur en tournant la clé complètement dans le sens des aiguilles d'une montre. Relâchez la clé lorsque le moteur démarre. S'il ne démarre pas dans un délai de 30 secondes ou s'il démarre puis s'arrête, remettez la clé sur la position arrêt, attendez 2 minutes puis répétez la procédure ci-dessus.
4. Faites tourner le moteur au ralenti pendant 3 à 5 minutes avant d'utiliser la machine avec une charge. Après le démarrage d'un moteur froid, augmentez lentement la vitesse du moteur (tr/min) pour fournir une lubrification adéquate aux paliers et pour permettre à la pression d'huile de se stabiliser.
5. Après le démarrage, et avant de passer du point mort à la marche avant ou arrière, il est nécessaire d'appliquer le frein à pied (n'appuyez pas sur la pédale d'accélérateur).

Arrêt du moteur

1. Avant d'arrêter le moteur, assurez-vous que le véhicule est complètement à l'arrêt et appliquez le frein à main lorsqu'il est immobile (ceci sélectionnera également la position « Park » dans la transmission).
2. Laissez le moteur tourner au ralenti pendant au moins 10 secondes avant de l'arrêter, en particulier si vous l'avez fait tourner à des vitesses élevées, pour éviter un endommagement des paliers du turbocompresseur.
3. Pour arrêter le moteur, tourner la clé dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Ne mettez pas le commutateur d'isolation de batterie sur la position arrêt avant au moins 70 secondes, ceci pour permettre au système FED de terminer son cycle de purge et à l'ECU de s'arrêter, faute de quoi des codes de panne moteur peuvent s'afficher.

Frein à main

Appliqué en appuyant (et en le maintenant enfoncé pendant 1/2 seconde) sur le bouton situé sur le côté droit du siège de l'opérateur, à n'actionner que lorsque le véhicule est immobile. L'activation du frein de stationnement sélectionne également la fonction « Park » dans la transmission. Pour relâcher le frein, appuyez sur le même bouton et maintenez-le enfoncé pendant 1/2 seconde. Le frein de stationnement ne doit pas être appliqué, si ce n'est en cas d'urgence, alors que le véhicule est en mouvement, faute de quoi la transition peut être endommagée.

Le frein exerce son action sur l'arbre de transmission arrière, ce qui peut avoir pour résultat un léger mouvement du véhicule après qu'il a été appliqué.

Direction assistée

Lorsque vous tournez, ne maintenez pas le volant complètement en butée car ceci provoquera une défaillance de la soupape de sécurité et une surchauffe du système hydraulique. Ne tournez pas le volant pendant que l'Agribuggy est immobile, en particulier lorsqu'il se trouve sur les surfaces dures. Ceci provoque des pressions excessives superflues dans le système de direction, en particulier lorsque des pneus larges sont installés. En cas de calage du moteur ou de perte de pression hydraulique, la pression accumulée permettra d'arrêter de façon contrôlée et en toute sécurité l'Agribuggy. En cas de perte de pression de l'accumulateur, un voyant l'indique ; si cela se produit, arrêtez le véhicule et appliquez une force pour tourner le volant de façon à recharger l'accumulateur. Lorsqu'il est rechargé, le voyant s'éteint.

Pour plus d'informations sur le système de direction des roues arrière, veuillez consulter la page 42.

Accélération

Lorsque vous conduisez l'Agribuggy avec l'accélérateur à pied, anticipez les endroits difficiles et préparez-vous à répondre pour éviter une perte de vitesse du moteur. La machine est équipée d'un régulateur de vitesse (UCM pour plus de détails). Une télécommande d'accélération avec fonction de contrôle de la vitesse est installée à l'entrée de la cabine et est accessible à partir du sol. Ceci permet de maintenir la vitesse de la prise de force sur 540 tr/min lorsque le véhicule est immobile pour l'auto remplissage du pulvérisateur. Pour obtenir des instructions sur l'utilisation de l'accélérateur à main et du contrôle de vitesse, veuillez-vous référer à la page 41 de cette notice. Pour l'activer, le frein à main et le frein à pied doivent être appliqués. Assurez-vous que la télécommande d'accélération est remise en place et arrêtée immédiatement après son utilisation. Ne laissez pas la machine sans surveillance lorsque la télécommande d'accélération est en cours d'utilisation.



Télécommande d'activation/désactivation de la prise de force

Accélération

Télécommande d'accélération



Manette de commande des rapports



Loquet de sécurité

Transmission automatique

La transmission automatique comporte une boîte de vitesses principale à quatre rapports avec un convertisseur de couple et une boîte de transfert à deux rapports. Un différentiel central situé dans la boîte de transfert distribue la puissance aux essieux avant et arrière, ce qui offre quatre roues motrices en permanence. L'utilisation de la boîte de vitesses principale de concert avec la boîte de transfert produit huit vitesses en marche avant et deux en marche arrière.

Manette de sélection de la boîte de vitesses principale

Un loquet à ressort évite de sortir par inadvertance du point mort ou de passer de la marche avant à la marche arrière. Appuyez sur le loquet et maintenez-le tout en sélectionnant la position souhaitée et appliquez dans le même temps un pied sur la pédale de frein. Pour les rapports en marche avant, poussez la manette vers l'avant et tirez-la vers l'arrière pour la marche arrière (la position centrale est le point mort). Appuyez sur le loquet de sécurité et maintenez-le pour déplacer la manette vers la droite de façon à sélectionner un rapport plus élevé et vers la gauche pour un rapport plus bas.

Utilisation de la transmission

Park Cette position est sélectionnée automatiquement lorsque le frein de stationnement est appliqué ; dans cette position, la transmission est bloquée pour éviter un mouvement intempestif du véhicule.

Reverse (marche arrière) Sélectionnez cette position **UNIQUEMENT** lorsque le véhicule est immobile et que le pied est appliqué sur la pédale de frein

Neutral (point mort) Utilisez cette position lorsque le véhicule est immobile et que le moteur est au ralenti pendant une période prolongée (p.ex. un feu rouge)

Drive (marche avant) Sélectionnez « Drive » pour la conduite normale sur route ; un passage de vitesses entièrement automatique se produit sur les quatre rapports en marche avant selon la vitesse du véhicule et la position de l'accélérateur. Pour sélectionner cette position, le pied doit être appliqué sur la pédale de frein.

Manual (manuel) Pour conduire en mode manuel, appuyez sur le loquet de sécurité et maintenez-le puis déplacez la manette vers la droite vers la gauche pour sélectionner le rapport souhaité. La transmission sélectionnera alors automatiquement les rapports jusqu'au rapport que vous avez sélectionné mais pas plus élevé, c'est-à-dire que si le 3^e rapport est sélectionné, la transmission sera limitée aux 1^{er}, 2^e et 3^e rapports uniquement. Pour revenir en mode automatique, appuyez sur le bouton Auto de la manette.

Il est recommandé de sélectionner :

Le 3^e rapport pour le travail dans les champs dans de bonnes conditions d'utilisation et lorsque des pneus basse pression sont installés.

Le 2^e rapport pour le travail dans les champs dans des conditions plus difficiles et lorsque des roues pour cultures en ligne sont installées. Dans de bonnes conditions, lorsque votre vitesse en marche avant est relativement faible ou lorsque vous n'avez qu'une charge légère, il est possible que vous ayez à utiliser cette position pour empêcher la boîte de vitesse de passer au troisième rapport. Bien que le moteur et la transmission puissent être parfaitement heureux dans le rapport plus élevé, il se peut que vous trouviez la vitesse du moteur trop basse pour que vous puissiez atteindre la vitesse de prise de force requise.

1^{er} rapport **À utiliser à tout moment pour le travail sur des pentes escarpées lorsque le frein moteur est requis.** Si vous rétrogradez de la seconde à la première, il est extrêmement important de ralentir suffisamment pour garantir que le premier rapport est sélectionné correctement.

La boîte de vitesses comporte son propre système de protection incorporé et, si votre vitesse en marche avant est trop élevée, elle ne rétrogradera donc pas automatiquement jusqu'à ce que la vitesse réduite.

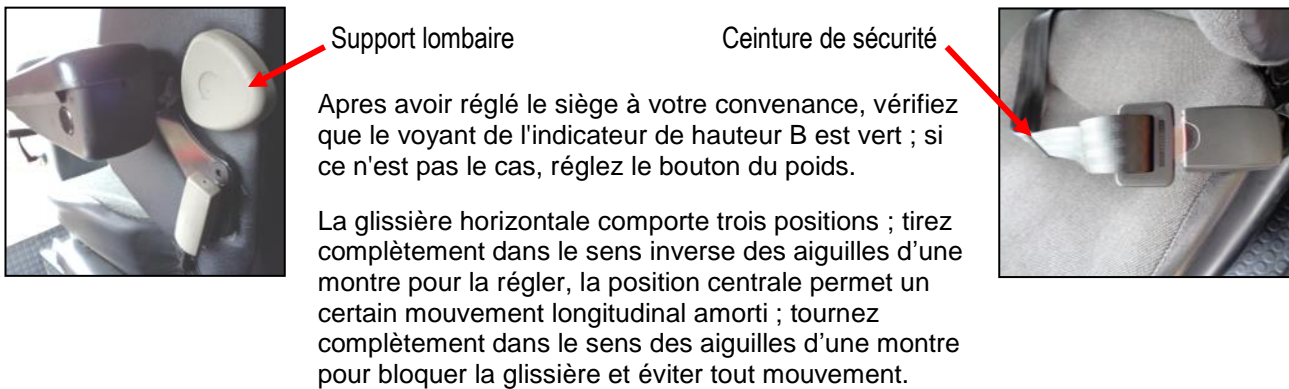
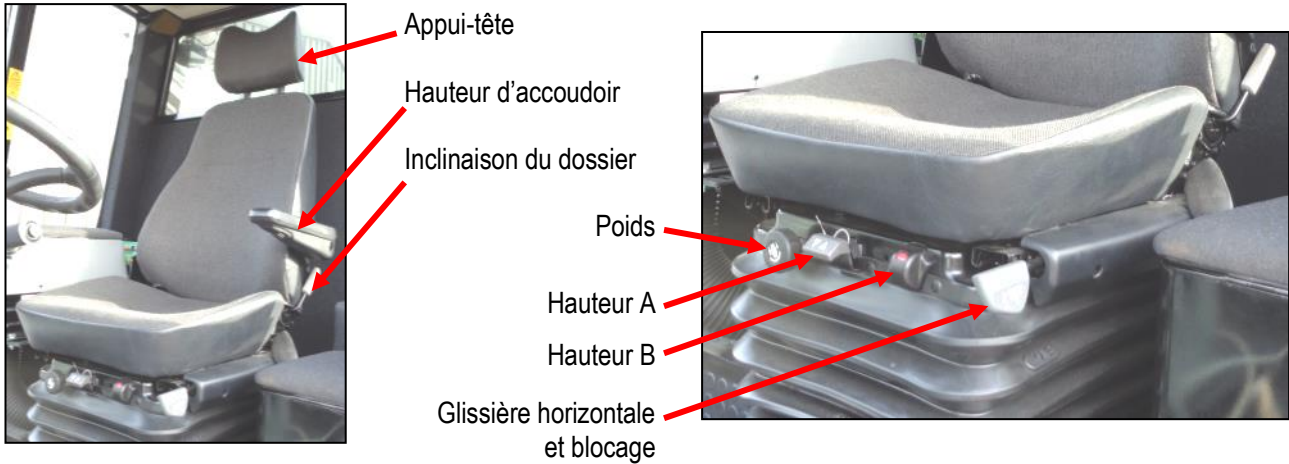
Utilisation : Conduite

Paramètres conducteur

Avant de démarrer la machine, assurez-vous que le siège, la colonne de direction et les rétroviseurs sont correctement réglés.

Siège du conducteur

Le siège du conducteur est totalement réglable comme cela est illustré. Pour éviter les risques provenant des vibrations du corps, assurez-vous que le siège est réglé correctement avant de conduire le véhicule.



Colonne de direction



Pour régler la position du volant, appuyez sur le levier dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, déplacez la colonne vers l'arrière ou vers l'avant, vers le haut ou vers le bas pour obtenir la position de conduite la plus adéquate. Tournez le levier dans le sens des aiguilles d'une montre pour verrouiller. N'effectuez pas le réglage pendant que vous conduisez !

Réglage des rétroviseurs



Positionnez le levier pour régler le rétroviseur droit ou gauche.

Bouton pour régler le rétroviseur dans quatre directions, vers le haut ou vers le bas, vers la droite ou vers la gauche.

Démarrage et conduite

Les conducteurs qui ne sont pas accoutumés aux caractéristiques de fonctionnement d'une boîte automatique doivent se familiariser complètement avec les instructions ci-après avant de conduire :

- Avant de démarrer le moteur, assurez-vous que le frein à pied et le frein à main sont tous deux appliqués.
- Après avoir démarré le moteur, maintenez les deux freins appliqués avant et pendant le déplacement de levier de sélection vers la position de conduite souhaitée.
- Maintenez les freins appliqués jusqu'au moment de vous déplacer – rappelez-vous, une fois qu'une position de conduite est sélectionnée, un véhicule à transmission automatique a tendance à avancer (ou reculer) lentement.
- Ne faites pas tourner le moteur à un régime élevé pendant que vous sélectionnez un rapport en marche avant ou en marche arrière ou pendant que le véhicule est immobile avec un rapport de conduite sélectionné – rappelez-vous, un véhicule à transmission automatique se déplace immédiatement dès que la pédale d'accélérateur est actionnée.

Vitesses de changement de rapport

Avec des rapports en marche avant sélectionnés, la vitesse à laquelle les changements de rapports se produisent varie selon la position de l'accélérateur : une accélération minimale entraînera des changements de rapports à basse vitesse tandis qu'une plus grande ouverture de l'accélérateur incitera la boîte de vitesse à retarder les changements de rapports jusqu'à ce que des vitesses plus élevées soient atteintes.

Avec l'habitude, il est possible de faire survenir les changements de rapports à une large gamme de vitesse selon la pression sur la pédale d'accélérateur.

Sur de longues pentes dans certaines conditions de travail, la boîte de vitesse oscille entre les rapports. Dans ces conditions, il est conseillé de sélectionner le rapport plus bas pour éviter à la boîte de « chasser » le rapport adéquat.

Rétrogradation forcée

Pour fournir une puissance et une accélération supplémentaires dans des endroits difficiles, enfoncez la pédale d'accélérateur jusqu'en fin de course d'un seul mouvement rapide. Jusqu'à une certaine vitesse, cela provoque une rétrogradation immédiate pour passer au rapport approprié le plus bas. Une fois que la pédale est relâchée, le changement de rapports normal reprend.

Température de l'huile de transmission (instructions relatives au convertisseur de couple)



En cas de surchauffe de la transmission, un avertissement s'affiche sur l'UCM et il convient de s'arrêter immédiatement et d'en rechercher la cause. Pour éviter une surchauffe de la transmission, il est important que le convertisseur de couple soit toujours bloqué alors que la machine travaille pendant des périodes prolongées dans les champs ou sur la route. Si le moteur travaille dur avec le convertisseur de couple débloqué, la transmission surchauffe très rapidement.

L'icône située en bas à gauche indique que le convertisseur de couple est bloqué. Si le convertisseur de couple ne se bloque pas, cela signifie généralement que vous travaillez sur un rapport trop élevé. Il convient alors de rétrograder et d'augmenter la vitesse de rotation du moteur jusqu'à ce qu'il se bloque – la transmission se refroidit généralement très rapidement.

Boîte de transfert

Le second réducteur (connu sous le nom de boîte de transfert) est utilisé pour sélectionner la gamme de rapports soit haute soit basse.

Il convient d'utiliser la gamme basse pour tous les travaux dans les champs quel que soit le type de roue installé.

La gamme haute ne doit être utilisée que pour le travail sur route et permet d'utiliser une vitesse sur route relativement élevée à des régimes moteurs relativement bas (selon les rapports installés).

Appuyer pour passer de Haut à Bas et de Bas à Haut



Appuyer pour engager le blocage de différentiel central et à nouveau pour déconnecter

Utilisation : Changement de gamme Blocage de différentiel Freins

Changement de gamme

Pour changer de gamme, amenez le véhicule à une vitesse inférieure à 3 km/h ou à l'arrêt complet. Appuyez sur le commutateur H/L (haut-bas) et vous verrez la fenêtre contextuelle suivante sur l'écran :



Il est rare que le changement se produise immédiatement et, dans ce cas, la fenêtre contextuelle indique qu'elle est en attente d'un passage sur la gamme basse. L'affichage du bas indique qu'elle est effectivement en gamme haute. À ce stade, la chose la plus facile consiste généralement à changer simplement de direction momentanément puis de revenir et le passage se produira. La fenêtre contextuelle disparaît et l'icône inférieure change pour indiquer la gamme actuelle.

Il est important de ne pas dépasser 5 km/h pendant que vous attendez que le changement se produise car, lorsqu'il arrive, cela peut entraîner un endommagement grave de la transmission.

Blocage du différentiel

La boîte de transfert est équipée d'un différentiel central bloquable. Lorsque le différentiel est bloqué, les arbres de transmission vers les essieux avant et arrière sont (effectivement) connectés, ce qui fait qu'ils tournent tous deux à la même vitesse. Cette fonctionnalité améliore la traction lors d'un travail dans des conditions difficiles et glissantes et lors d'un travail sur des pentes escarpées. Lorsque le différentiel est débloqué pour des conditions normales et un travail sur route, les exigences de fonctionnement différentes des deux essieux peuvent être prises en charge, ce qui permet à l'Agribuggy de fonctionner en permanence en mode quatre roues motrices pour le travail tant sur route que dans les champs.

Quant utiliser le blocage du différentiel

En règle générale, le différentiel ne doit être bloqué que sur des surfaces glissantes ou meubles sur des pentes très escarpées. Si un patinage excessif des roues est manifeste, il doit bien sûr être utilisé. En revanche, ne l'utilisez **pas** si ce n'est pas nécessaire. **Il doit être désengagé pour tout le travail sur route.**

Sélection du blocage de différentiel

Le blocage de différentiel peut être engagé ou désengagé soit avec le véhicule immobile soit pendant la conduite. En revanche, lorsque le véhicule est en mouvement, il est essentiel de se trouver sur un sol ferme, en ligne droite et sans patinage des roues. N'engagez pas le blocage de différentiel si une ou plusieurs roues patinent – ceci peut entraîner un endommagement grave de la transmission. Si les roues patinent, relevez le pied de l'accélérateur avant d'engager le blocage de différentiel.

Engagement du blocage de différentiel – Appuyez sur l'interrupteur de blocage de différentiel – le signal d'avertissement indiquera le moment où le différentiel s'engage. NB Ceci ne se produira que lorsque le blocage est effectivement engagé – plutôt que lorsqu'il a été sélectionné. De même, il ne s'éteindra que lorsque le différentiel est effectivement désengagé.

Désactiver du blocage de différentiel – Appuyez sur le commutateur de verrouillage du différentiel Si l'avertissement est clairement réticent à s'éteindre une fois le verrouillage du différentiel désactivé, il est possible que la transmission se bloque. Inverser le véhicule sur une courte distance, puis avancer, «déroulera» généralement la transmission.

Système de freinage

Par précaution de sécurité, le système de freinage hydraulique fonctionne par le biais de circuits doubles. En cas de défaillance d'un des circuits, l'autre continue à fonctionner mais vous rencontrerez une course de la pédale plus grande et des distances d'arrêt plus longues.

Un avertissement s'affichera sur l'UCM pour vous prévenir d'un niveau bas de liquide de frein.

Le système de freinage est un système hydraulique servo-assisté mais **UNIQUEMENT** lorsque le moteur tourne. Sans cette assistance, un effort de freinage plus important est nécessaire pour contrôler le véhicule en toute sécurité, ce qui entraîne des distances d'arrêt plus longues. Observez toujours les précautions suivantes :

1. Ne laissez jamais le véhicule se déplacer en roue libre avec le moteur arrêté (la direction sera également affectée).
2. Faites preuve de précautions particulières si le véhicule est remorqué.
3. En cas d'arrêt du moteur pour une raison quelconque pendant que le véhicule est en mouvement, arrêtez le véhicule aussi rapidement que la circulation le permet. Un accumulateur hydraulique fournira suffisamment d'assistance de freinage pour arrêter le véhicule. Si le signal d'avertissement de basse pression d'accumulateur s'affiche, arrêtez le véhicule et appliquez le frein à pied jusqu'à ce que l'avertissement s'éteigne.

Rappelez-vous ! Un entretien régulier est vital pour garantir que les plaquettes de frein sont examinées en recherchant des signes d'usure (en particulier lors de travail dans des conditions humides/boueuses) et remplacées périodiquement pour garantir la sécurité à long terme et des performances optimales. Lorsque de nouvelles plaquettes de frein ont été installées, il faut leur accorder un certain temps pour « se mettre en place » avant qu'un freinage optimal soit obtenu.

Système de prise de force hydraulique

Pour plus d'informations sur le système de prise de force haute puissance (Airtec) en option ou sur les systèmes hydrauliques non-standards, veuillez consulter les annexes.

Sécurité

LE MOTEUR DOIT ETRE ARRETE AVANT DE CONNECTER LA PRISE DE FORCE OU D'EFFECTUER DES REGLAGES.

Utilisation

La prise de force est un entraînement hydraulique, elle est totalement indépendante et peut par conséquent être engagée à tout moment sous réserve que le régime du moteur ne soit pas trop élevé. La prise de force est contrôlée par le moniteur principal de l'UCM.

Veuillez noter que, pour obtenir une vitesse de la prise de force de 540 tr/min, vous devez maintenir une vitesse minimale du moteur d'environ 2000 tr/min avec le système hydraulique standard. En revanche, vous découvrirez qu'il n'est pas toujours nécessaire d'utiliser la prise de force à cette vitesse pour la plupart des activités de pulvérisation, en particulier pour des taux d'application faibles. Des vitesses plus faibles de la prise de force entraînent une réduction de l'usure de la pompe de pulvérisation et du système hydraulique, des exigences plus faibles en termes de puissance du moteur et peuvent permettre d'éviter la formation de mousse dans le réservoir de pulvérisation. Il est conseillé d'utiliser la pompe à une vitesse plus faible si possible, sous réserve que vous pouvez obtenir votre taux d'application et une agitation suffisante. Des vitesses comprises entre 350 et 450 tr/min sont normalement adéquates.

Utilisation de la prise de force

La prise de force est activée/désactivée par le bouton de prise de force sur le tableau de commutation (maintenir appuyé pendant 1/2 seconde). Un voyant DEL sur le commutateur indique si elle est activée. La vitesse actuelle est indiquée sur l'affichage d'informations relatives à la prise de force ainsi que l'état et le mode d'utilisation actuels.



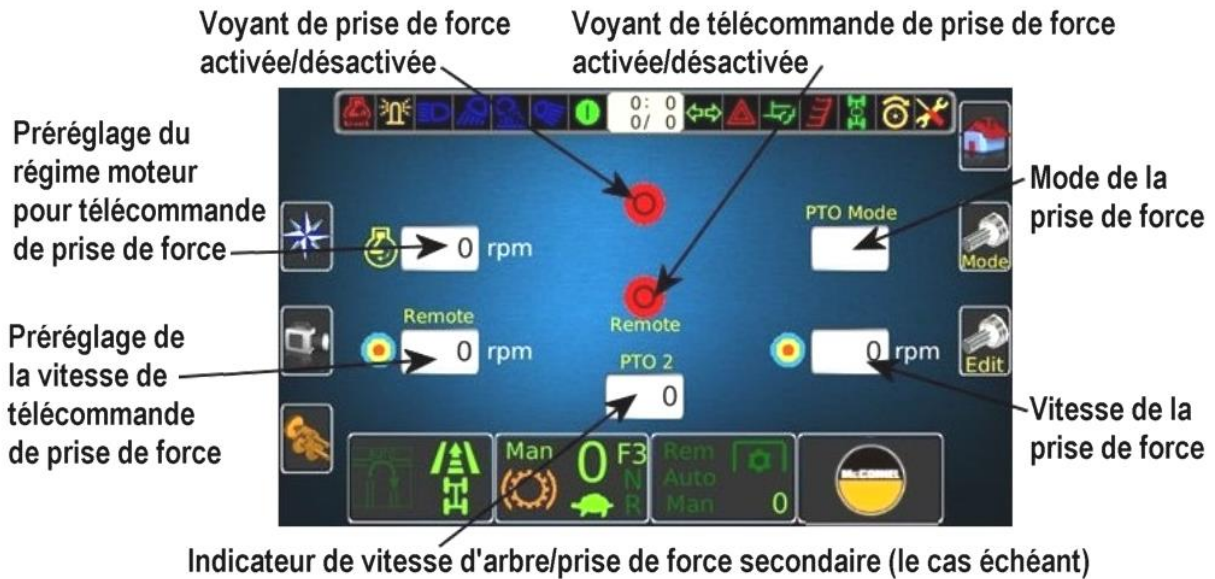
Mode automatique – En mode automatique, la vitesse est surveillée par le système électronique et des réglages sont effectués au niveau de la vanne hydraulique pour maintenir la vitesse de prise de force présélectionnée. Ceci effectue des réglages de la vanne et permet de tenir compte de la température, de la pression et du débit d'entrée.

Mode manuel – Ceci est une commande très simple où la sortie de la vanne est réglée sur un pourcentage donné. Ce mode peut être utilisé lorsqu'il n'y a pas de signal de vitesse d'entrée qui puisse être utilisé pour permettre de régir la vitesse. C'est souvent le cas avec les pompes de pulvérisation de type centrifuge.

Mode télécommandé – La prise de force est commandée par un tableau de télécommande situé près de la portière de la cabine. Ceci est utilisé lors du remplissage du pulvérisateur. Des vitesses pré-réglées tant pour le moteur que la prise de force sont activées lorsque l'interrupteur de télécommande est actionné. Il utilise le mode de prise de force qui est actif à ce moment-là (automatique ou manuel) sur l'UCM.

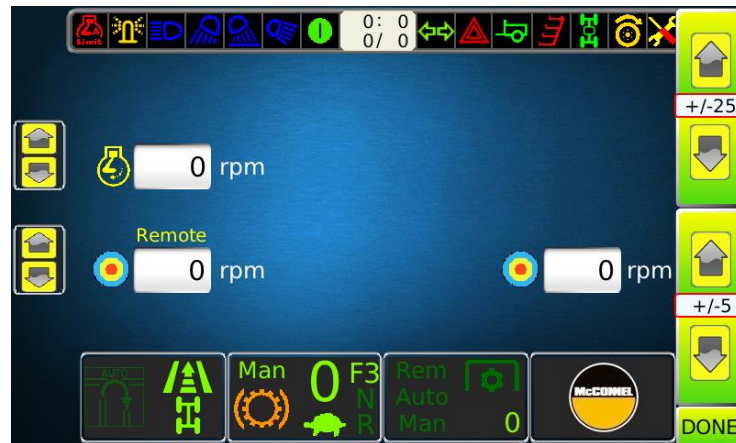
Réglage des vitesses/sorties de la prise de force

Les vitesses/sorties de la prise de force sont commandées à partir de l'écran de prise de force sur l'UCM. Pour passer à cet écran, appuyez sur la touche de prise de force sur le côté droit de l'écran d'accueil.



Pour changer de mode, appuyez sur la touche « Mode ». L'écran change pour indiquer les sorties exprimées sous forme de pourcentages au lieu de tr/min. La méthode de réglage des nombres est la même dans les deux cas.

Pour régler l'un quelconque des paramètres de prise de force, appuyez sur la touche « Edit" (modifier) sur le côté droit de l'écran.

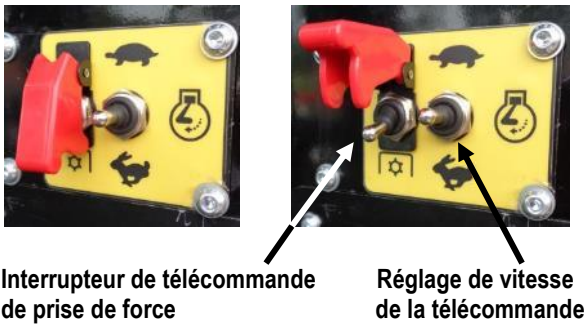


Pour modifier la vitesse actuelle de la prise de force, appuyez sur les touches vers le haut/bas sur le côté droit de l'écran. Ceci modifie la vitesse par échelons de 5 ou 25. Lorsque vous avez terminé, appuyez sur « Done » (terminé) (touche Entrée) pour revenir à l'écran principal de la prise de force.

Pour changer les vitesses de télécommande pré-réglées pour le moteur et la prise de force, appuyez sur le bouton approprié sur le côté gauche de l'écran pour aller sur leurs écrans de modification respectifs. Les valeurs sont modifiées de la même manière que la vitesse de prise de force principale. Encore une fois, appuyez sur le bouton « Done » (terminé) pour enregistrer les vitesses et revenir à l'écran précédent.

Télécommande de la prise de force

Une fonction de télécommande de la prise de force est disponible pour utiliser la prise de force pour remplir le réservoir de pulvérisation lorsque le véhicule est immobile.



Interrupteur de télécommande de prise de force

Réglage de vitesse de la télécommande

La télécommande de la prise de force doit être activée à partir du siège du conducteur lorsque le frein à main est engagé (ceci sélectionne également le mode « Park » de la transmission) et le frein à pied actionné. Pour l'utiliser, soulevez le capuchon de sécurité rouge et basculez l'interrupteur intérieur vers le haut, la prise de force fonctionne alors à la vitesse préprogrammée.

La vitesse de télécommande souhaitée est préprogrammée dans le moniteur de l'UCM (voir ci-dessus).

La vitesse du moteur sera également accrue jusqu'à une vitesse pré réglée et cette vitesse peut être modifiée en actionnant l'interrupteur à bascule externe. Appuyez sur l'interrupteur vers le bas pour augmenter la vitesse du moteur et vers le haut pour la diminuer. Une seule action sur la touche réduit la vitesse du moteur de 10 tr/min. Appuyez et maintenez enfoncé pour changer la vitesse par échelons de 100 tr/min.

Pour désactiver la télécommande de la prise de force, rabattez le capuchon rouge. **DÉSACTIVEZ IMMÉDIATEMENT APRÈS UTILISATION.**

Il est important de s'assurer que les filtres du pulvérisateur sont maintenus en bon état de propreté et que les filtres autonettoyants fonctionnent correctement à tout moment, faute de quoi une perte de vitesse de la prise de force et une surchauffe du système hydraulique se produiront.

Régulateur de vitesse

Le régulateur de vitesse est basé sur un système de commande électronique de l'accélérateur. Il y a différents modes de fonctionnement et vitesses pré réglées. Le même système est également utilisé pour le système de télécommande de la prise de force. Il peut être utilisé soit lorsque le véhicule est statique soit en déplacement sous réserve que certains critères soient remplis. Le système est automatiquement désengagé lorsque diverses actions se produisent.

Mode statique

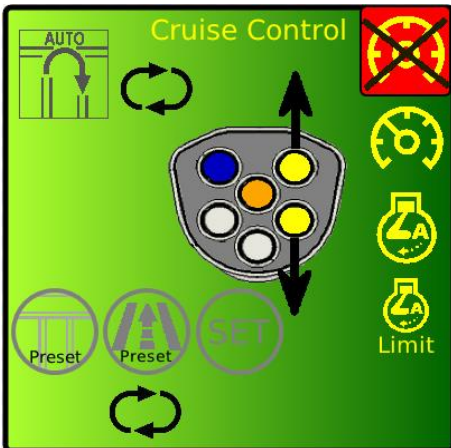
Pour utiliser l'accélérateur électronique pendant que le véhicule est immobile, le frein à main doit être appliqué, la transmission au point mort et le frein à pied ne doit pas être engagé. Il est automatiquement désactivé si le frein à pied est actionné, le frein à main désengagé ou si la transmission est sortie du point mort.

Mode de déplacement

Pour utiliser le régulateur de vitesse pendant que le véhicule est en mouvement, le frein à main doit être désengagé, la transmission ne doit pas être au point mort et le frein à pied ne doit pas être engagé. Le régulateur de vitesse sera désactivé si la transmission n'est plus sur un rapport de conduite, si le frein à pied ou le frein à main est appliqué ou si le limiteur de vitesse sur route s'active.

Activation du régulateur de vitesse

T Le système de régulation de vitesse est commandé par des boutons de la manette. Les options sont sélectionnées à partir d'un menu de l'affichage principal. Pour faire apparaître ou désactiver le menu du régulateur de vitesse sur l'affichage, appuyez sur le bouton (noir) situé à droite sur la face inférieure de la manette. Si le régulateur de vitesse est actuellement inactif, le bouton orange fera également apparaître ou désactivera le menu.



Si aucun bouton n'est actionné, le menu contextuel disparaît après 5 secondes. L'icône de manette centrale indique les boutons qui sont disponibles. Ils ne fonctionnent que si le mode de régulation de vitesse approprié a été sélectionné.

Sélection du mode

Pour sélectionner un mode, utilisez les boutons jaunes pour faire défiler vers le haut et vers le bas pour sélectionner l'un des modes suivants :



Mode d'attente – le système est actif mais n'est pas en fonctionnement.



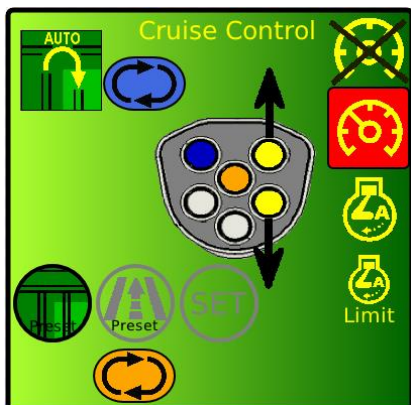
Mode de moteur – Ce mode vous permet de régler le moteur soit sur une vitesse pré-réglée soit sur la vitesse actuelle du moteur en appuyant sur le bouton "Set" (régler). Il y a des vitesses pré-réglées qui peuvent être enregistrées pour utilisation dans les champs et sur route. Lorsque ce mode est actif, vous pouvez augmenter/annuler la vitesse en appuyant sur l'accélérateur à pied. Dans ce mode, le contrôle de bout de champ est également disponible et fera alterner le système entre Attente et Moteur lorsque le pulvérisateur est activé et désactivé.



Mode de limite – Ce mode règle la valeur maximale à laquelle le moteur tourne lorsque votre pied enfonce la pédale d'accélérateur à fond. Ceci peut être utilisé par exemple pour régler une vitesse de déplacement en va-et-vient dans le champ. Vous pouvez alors relever le pied pour tourner aux extrémités puis enfoncez à nouveau la pédale lorsque vous commencez à travailler à nouveau. Le contrôle de bout de champ n'est pas disponible dans ce mode.

Vitesses prérégées

Il y a 3 vitesses prérégées qui peuvent être utilisées soit en mode de moteur soit en mode de limite dans les champs ou sur la route. Elles sont sélectionnées en basculant le bouton orange lorsque l'écran principal du régulateur de vitesse est visible et que l'un des modes actifs a été sélectionné.



Dans l'exemple ci-dessus, la vitesse prérégée pour le champ a été choisie. Le contrôle de bout de champ a également été activé en appuyant sur le bouton bleu.

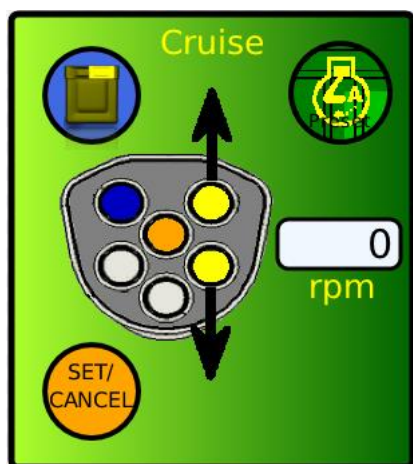
Utilisation du régulateur de vitesse

Une fois que les réglages ci-dessus ont été choisis, vous pouvez soit attendre que l'écran ci-dessus disparaisse soit appuyer sur le bouton noir du régulateur de vitesse pour le fermer.

Le bouton orange permet ensuite d'activer ou de désactiver le régulateur de vitesse ou, si le contrôle de bout de champ est activé, le régulateur de vitesse sera activé et désactivé avec le bouton vert (commande du pulvérisateur) de la manette.

Contrôle de vitesse

Pour modifier ou régler la vitesse, appuyez sur un bouton jaune (avec le menu du régulateur de vitesse désactivé). Vous verrez alors s'afficher un écran identique ou similaire à celui qui est illustré ci-dessous (il y a un écran différent selon le mode de vitesse prérégée que vous utilisez).



Si le régulateur de vitesse est inactif lorsque l'écran s'affiche, il suffit d'appuyer sur le bouton orange pour régler et engager le régulateur de vitesse à la vitesse du moteur / position de l'accélérateur actuelle. La vitesse réelle s'affiche alors dans la case « rpm » (tr/min), vous pouvez enlever le pied de l'accélérateur et la vitesse du moteur sera maintenue.

Si le régulateur de vitesse est actif lorsque l'écran s'affiche, vous pouvez soit effectuer un réglage fin de la vitesse à l'aide du bouton jaune soit l'annuler à l'aide du bouton orange. Vous pouvez modifier la vitesse par échelons de 10 tr/min avec chaque action sur le bouton ou vous pouvez maintenir le bouton enfoncé pour la modifier par échelons de 100 tr/min.

Si vous mettez la vitesse à jour, elle restera en mémoire tant que le contact est mis. Si vous souhaitez enregistrer la vitesse actuelle pour une utilisation future, il suffit d'appuyer sur le bouton bleu.

Système de direction sur roues arrière

Le système de direction sur roues arrière de l'Agribuggy est à commande électronique. Des signaux provenant de capteurs montés sur les deux essieux sont continuellement surveillés par le boîtier de commande électronique et un signal variable est envoyé de la commande à une vanne proportionnelle électrohydraulique qui, à son tour, envoie l'huile vers le vérin de direction de l'essieu arrière pour garantir que les roues arrière sont toujours maintenues en position correcte. La position des roues arrière est également surveillée en continu dans les modes de direction sur deux roues et en crabe, encore une fois pour garantir que les roues ne dérivent pas et pour les maintenir en position correcte.



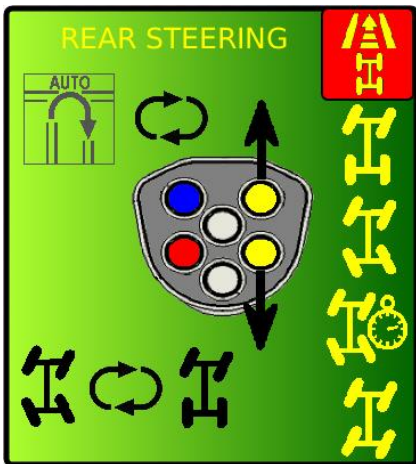
Précautions de sécurité

1. **Assurez-vous toujours que la zone des roues arrière est dégagée avant d'activer le système de direction sur quatre roues.**
2. **Passez toujours sur la position de travail sur route pour des vitesses supérieures à 20 km/h.**
3. **Ne changez pas de mode en cours de déplacement.**
4. **Danger de prise au piège, ne laissez en aucun cas une personne se placer entre les roues et le châssis pendant que le moteur tourne, retirez toujours la clé de contact et isolez la batterie avant d'accéder à la zone.**



Activation de la direction sur roues arrière

Le système de direction arrière est commandé par des boutons de la manette. Les options sont sélectionnées à partir d'un menu de l'affichage principal. Pour faire apparaître ou désactiver le menu de la direction sur l'affichage, appuyez sur le bouton (noir) situé à droite sur la face inférieure de la manette. Si la direction est actuellement en mode route, le bouton rouge fera également apparaître ou désactivera le menu.



Si aucun bouton n'est actionné, le menu contextuel disparaît après 5 secondes. L'icône de manette centrale indique les boutons qui sont disponibles. Ils ne fonctionnent que si le mode de direction approprié a été sélectionné.

Sélection du mode

To select a mode use the yellow buttons to scroll up and down to select from one of the following modes:



Mode de route

Dans la position du mode de route, les systèmes électroniques sont désactivés par souci de sécurité et l'essieu arrière est bloqué hydrauliquement. Avant de passer sur cette position, laissez les roues arrière se redresser en direction sur deux roues. Après quelques kilomètres sur la route, les roues peuvent avoir tendance à « dériver ». Si cela se produit, ralentissez jusqu'à une vitesse inférieure à 8 km/h, repassez en mode de direction sur deux roues (ce qui redressera rapidement les roues arrière) puis revenez en mode de route. Il convient de ne pas utiliser le système de direction à des vitesses supérieures à 19 km/h. En cas de dépassement de cette vitesse, le système redressera automatiquement les roues arrière et se mettra en mode de route.



Direction sur deux roues / automatique

En mode de direction sur deux roues, la position de l'essieu arrière est surveillée en continu et des réglages fins sont effectués par le système pour garantir que les roues restent droites. Vous pouvez passer sur cette position à tout moment dans le champ et les roues arrière se redressent automatiquement une fois que les roues avant passent par la « fenêtre d'activation de mode » (voir la section suivante ci-dessous). Lorsque ce mode est sélectionné, vous pouvez également utiliser le bouton de direction sur quatre roues (rouge) pour basculer entre les modes de direction sur 2 et 4 roues. Si le mode de bout de champ est actif, il basculera automatiquement entre les modes de direction sur 2 et 4 roues lorsque le pulvérisateur est activé/désactivé.



Direction sur quatre roues

En mode de direction sur quatre roues, les roues arrière suivent toujours les roues avant et vous donnent le rayon de braquage le plus serré. Vous pouvez passer sur cette position et en sortir à tout moment dans le champ et les roues arrière se réalignent automatiquement lorsque les roues avant passent par la « fenêtre d'activation de mode » (voir la section suivante ci-dessous).



Mode de retard

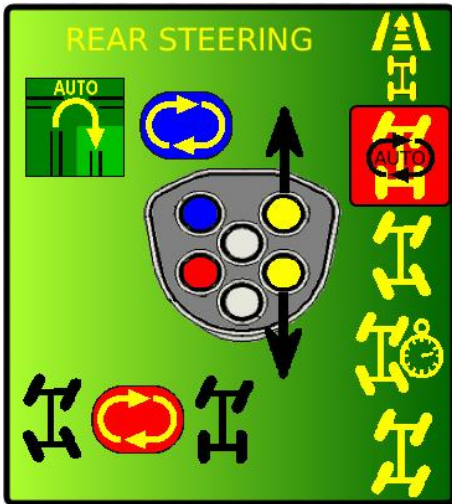
En mode de retard, les roues arrière ne commencent à bouger que lorsque les roues avant ont dépassé un angle d'environ 8 degrés. Ceci est utile lors d'une pulvérisation car cela permet une certaine déviation des roues avant par rapport à la position droite sans provoquer un mouvement des roues arrière. Ceci est meilleur que la direction sur quatre roues lorsque vous vous déplacez dans le champ car cela offre une meilleure stabilité de la rampe. Pour les tournants en bout de champ, la direction sur roues arrière entre en jeu une fois que vous avez entamé le virage et le léger retard permet également un suivi plus précis des roues lorsque vous tournez.



Direction en crabe

La direction en crabe peut quelquefois être utile lors de manœuvres dans des bâtiments et dans des angles serrés dans les champs. Les roues arrière tournent dans le même sens que les roues avant, ce qui permet à la machine de se déplacer de côté.

Mode de bout de champ



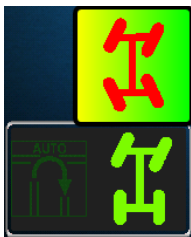
Le bouton bleu de la manette active/désactive le mode de bout de champ. Le mode de bout de champ n'est disponible que lorsque le sélecteur de mode principal est sur la position 2WS/Auto (direction sur 2 roues / automatique). L'icône de mode de bout de champ s'allume lorsque ce mode est sélectionné. En mode de bout de champ, la direction passe de 2 roues à 4 roues lorsque le pulvérisateur est activé/désactivé à l'aide du bouton vert.

Bascule de direction

Lorsque la direction est réglée sur 2WS/Auto (direction sur 2 roues / automatique), vous pouvez utiliser le bouton rouge de la manette pour basculer entre les modes 2 et 4 roues. Si le mode de bout de champ est activé, le bouton rouge inverse le réglage actuel et une activation/désactivation du pulvérisateur corrige le réglage pour le placer sur 4 roues lorsque le pulvérisateur est désactivé et sur 2 roues lorsqu'il est activé.

Fenêtre d'activation de mode

La direction ne change de mode que lorsque les roues avant sont à l'intérieur d'une fenêtre centrale. Celle-ci est d'environ 7 degrés de part et d'autre de la position droite. Ceci permet d'éviter d'importants mouvements inattendus et incontrôlables des roues arrière. Un voyant de l'affichage indique si le système est en attente d'un changement de mode.



Voyant pour indiquer le mode demandé – ceci s'affiche pendant que le système attend que les roues avant se déplacent dans la fenêtre d'activation. Ceci disparaît une fois que la fenêtre a été atteinte.

Ce voyant indique le mode de direction actuel. Il passera dans ce cas sur 4 roues lorsque la fenêtre d'activation aura été atteinte et que le mode aura changé.

Configuration de la direction sur roues arrière

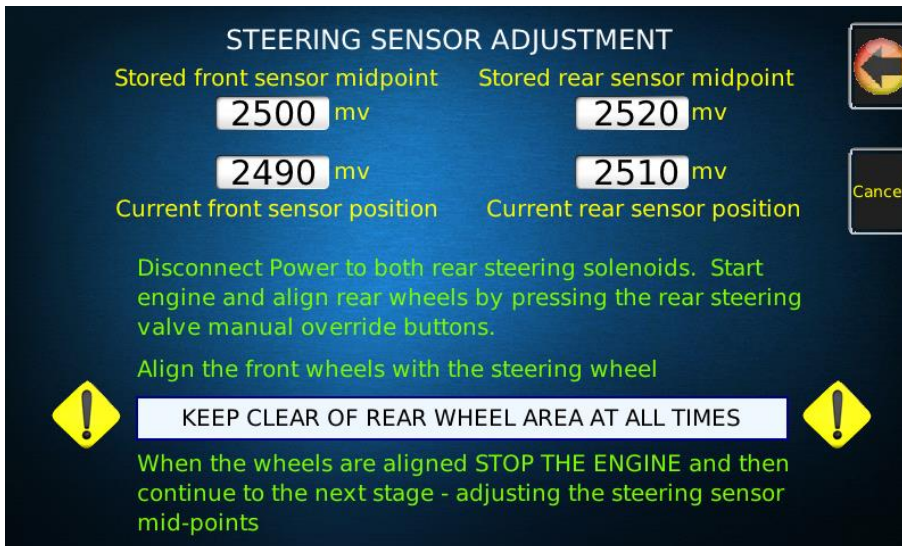
Si des ajustements quelconques sont apportés à la direction ou si des composants du système sont remplacés, il peut s'avérer nécessaire de réinitialiser les points centraux de la direction de façon à ce que le système sache où sont les positions droites sur les deux essieux. Une configuration imprécise entraînera un mouvement en crabe du véhicule pendant le déplacement dans certains modes ou la totalité d'entre eux.



****** La sécurité avant tout**** –ne vous placez en aucune circonstance et ne laissez personne d'autre se placer entre les roues et le châssis ni effectuer des réglages quelconques pendant que le moteur tourne ! ******

La procédure de configuration est la suivante :

Sur l'UCM, allez à l'écran de diagnostic de la direction sur 4 roues et appuyez sur la touche de configuration (« Setup key »). L'écran n'est accessible que si le moteur est arrêté. Lorsque vous êtes sur l'écran de configuration, appuyez sur la touche « Align rear wheels » (aligner les roues arrière). Ceci vous amène à cet écran. **Vous devez être sur cet écran avant de pouvoir faire fonctionner manuellement la vanne de commande de direction.**

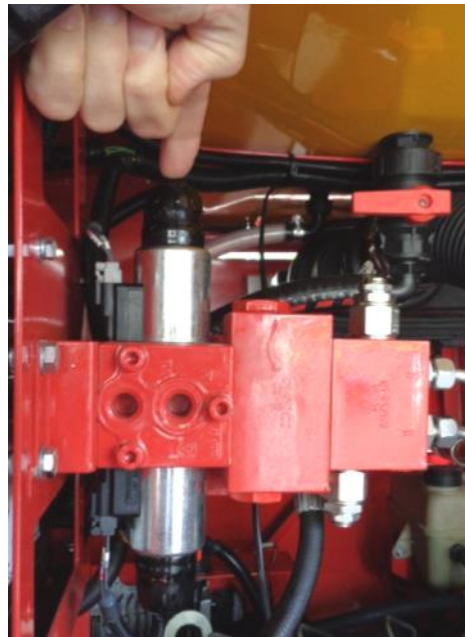


Lisez les instructions, assurez-vous que le frein à main est serré, puis démarrez le moteur et alignez les roues arrière selon la procédure ci-dessous:

Alignement des roues arrière / utilisation d'urgence

Pour aligner les roues arrière lors de la configuration de la direction sur roues arrière, procédez de la façon suivante (*la même procédure peut être utilisée en cas de défaillance complète du système pour utiliser la machine en mode « rentrer chez soi »*):

Débranchez les deux connecteurs des deux solénoïdes de la vanne de commande hydraulique. La vanne est située sous le capot moteur vers la paroi arrière. Appuyez sur le ou les boutons de fonctionnement manuel des solénoïdes aux extrémités (voir illustration) pour centrer les roues arrière. Utilisez soit une règle droite soit un cordeau pour aligner les roues avant et arrière avec précision. Une fois que les roues sont parfaitement droites, vous pouvez arrêter le moteur.



Remettez le contact et allez à la page de configuration de la direction.

Stockage des points intermédiaires

Il est possible que les capteurs doivent être ajustés pour garantir que la position électrique soit dans la plage correcte. Sur la page de configuration, vous pouvez voir le paramétrage des points intermédiaires de capteurs stockés dans le contrôleur de direction ainsi que les valeurs effectives actuelles. Dans l'exemple ci-dessous, vous pouvez voir que les points stockés sont 2500 et 2520 pour l'avant et l'arrière respectivement et que les points actuels sont 2490 et 2510. Dans ce cas, les capteurs ne nécessitent aucun ajustement et vous pouvez continuer en appuyant sur « Store Front Midpoints » (stocker les points intermédiaires avant) et « Store Rear Midpoints » (stocker les points intermédiaires arrière) tour à tour et en les maintenant enfoncés pendant 3 secondes. Ceci mettra à jour le contrôleur de direction et l'affichage changera pour refléter les nouveaux paramètres.

STEERING SENSOR ADJUSTMENT

Stored front sensor midpoint <input style="width: 80px;" type="text" value="2500"/> mv	Stored rear sensor midpoint <input style="width: 80px;" type="text" value="2520"/> mv
<input style="width: 80px;" type="text" value="2490"/> mv Current front sensor position	<input style="width: 80px;" type="text" value="2510"/> mv Current rear sensor position

Store Front mid points

Store Rear mid points

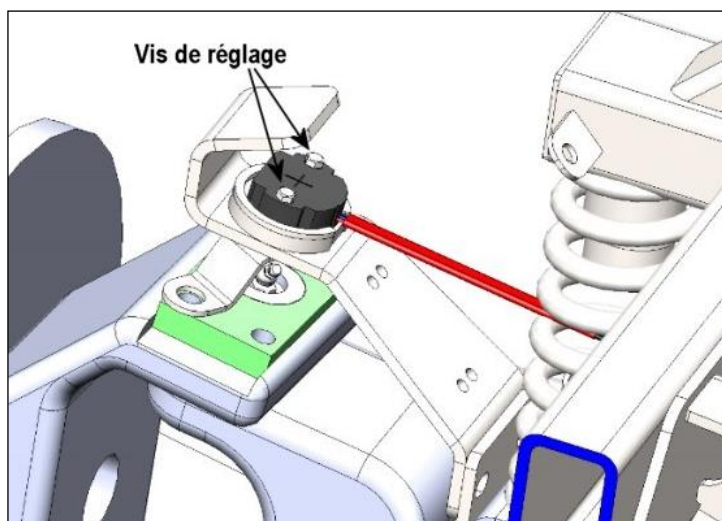
Align front & rear wheels then STOP ENGINE and adjust sensors to give a reading as near as possible to 2500mv (within the range of 2400 & 2600). Press the appropriate "Store" button for 3 Secs to store the sensor midpoints. See manual for full wheel alignment procedure.

Align rear wheels

DO NOT adjust the rear steering parameters with the engine running. Refer to the operators manual for full instructions.

Réglage des capteurs

Si les points intermédiaires actuels se trouvent hors de la plage de 2400 et 2600 mV, il est nécessaire d'ajuster la position des capteurs pour les amener à l'intérieur de la plage. Il est plus facile de faire ceci avec un assistant de façon à ce qu'une personne puisse surveiller l'affichage pendant que l'autre ajuste le capteur.



Retirez le capuchon de protection et desserrez les deux vis à la partie supérieure du potentiomètre de direction. Faites-les tourner d'une petite quantité, l'indication de point central changera sur l'affichage. Effectuez l'ajustement de façon à être le plus près possible de 2500 mV puis resserrez les vis et remettez le capuchon de protection en place.

Répétez l'opération avec le second capteur de direction si nécessaire.

Une fois que vous avez terminé, vous pouvez régler les points centraux de la façon indiquée ci-dessus.

Utilisation : Circuit hydraulique

Distributeurs

Des distributeurs électrohydrauliques sont installés pour faire fonctionner les rampes ; ils sont commandés à l'aide de la « manette » à 4 directions pour lever, abaisser et incliner, et les deux interrupteurs à bascule pour le repliage interne et externe, tous situés sur la console principale. Les autocollants placés derrière chaque interrupteur indiquent leur fonction pour le pliage de la rampe. Il y a normalement 4 dispositifs installés qui peuvent être une combinaison quelconque de distributeurs à simple et double effet. Un distributeur à double effet peut être utilisé en toute sécurité pour faire fonctionner un dispositif à simple effet si nécessaire.

Le système hydraulique et les distributeurs installés ne sont conçus que pour le fonctionnement intermittent de vérins hydrauliques et **ne doivent pas être utilisés pour entraîner des moteurs ou autres circuits hydrauliques**. La pression maximale au niveau des distributeurs est d'environ 160 bar. Veuillez consulter le fabricant s'il vous faut des pressions plus élevées ou si vous souhaitez les utiliser à d'autres fins.

Veuillez vous assurer que tous les accouplements sont propres avant de brancher des tuyaux et que les accouplements qui ne sont pas utilisés sont protégés par des bouchons/capuchons. La pénétration de corps étrangers dans le système hydraulique peut conduire à une usure prématurée et à une défaillance possible de composants principaux.

⚠ AVERTISSEMENT Assurez-vous que la portière est fermée avant d'utiliser les commandes de rampe.



Commande de pulvérisation à 7 sections



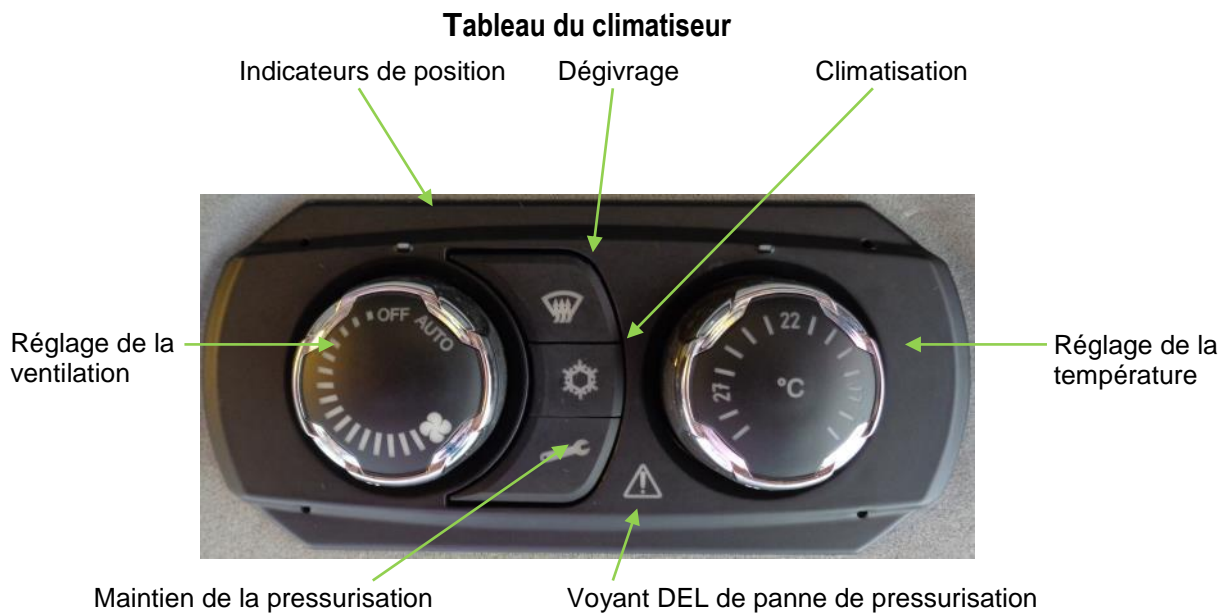
Climatisation/ventilation

Un appareil de climatisation est installé dans le toit de la cabine. L'appareil contrôle la température de l'air qui peut être attiré dans la cabine au travers d'un filtre au carbone ou de l'air recirculé à l'intérieur de la cabine.



Lors d'une application de produits chimiques, il est important de faire constamment entrer de l'air dans la cabine pour garantir que cette dernière est maintenue à une pression positive de façon à éviter la pénétration de poussière et de vapeurs.

Utilisation – Ventilation de la cabine



Utilisation :

Mode automatique – Placez la commande de gauche sur Auto, le voyant de climatisation est allumé, sélectionnez la température souhaitée avec la commande de droite. La ventilation s'adapte automatiquement aux exigences.

Dégivrage/désembuage – Appuyez sur le bouton de dégivrage, le voyant DEL de dégivrage s'allume, la climatisation et le chauffage en plus du ventilateur au régime maximal s'activent.

Mode manuel – Sélectionnez la vitesse du ventilateur en tournant la commande de ventilation.

Mode de chauffage – Placez le réglage de température sur la valeur maximale et sélectionnez la vitesse de ventilateur souhaitée sur la commande de ventilation.

Mode de climatisation – Placez le réglage de température sur la valeur minimale, appuyez sur le bouton de climatisation, le voyant DEL de climatisation s'allume. Sélectionnez la vitesse du ventilateur souhaitée sur la commande de ventilation.



Évents d'aération directionnels



Entretien et garantie

T L'Agribuggy est garanti 12 mois / 1 000 heures (selon ce qui se produit en premier) pour les défauts de pièce et de main-d'œuvre. La garantie ne couvre pas les pannes provoquées par une utilisation et un entretien incorrect ou les pannes provoquées par la corrosion due aux engrais ou aux produits chimiques.

Tous les travaux d'entretien doivent être effectués conformément à cette notice d'utilisation, en particulier pendant la période de garantie. Le premier entretien est normalement effectué par le client après les cinquante premières heures de fonctionnement. Si des pannes sont apparentes lors de la livraison, au cours de ce premier entretien ou pendant la période de garantie, McConnel Limited souhaite en être notifiée aussitôt que possible, même si la panne rectifiée par le client. McConnel Limited comprend que de nombreux clients réparent les pannes simples eux-mêmes sans les signaler ; en revanche, la politique de McConnel est une politique d'amélioration continue et, avec la coopération et des suggestions ou idées, des améliorations peuvent être apportées aux produits pour le bénéfice mutuel du client et du fournisseur.

Si des problèmes surviennent avec la machine, veuillez contacter sans tarder McConnel Limited, avec qui vous pouvez discuter de la meilleure façon de traiter le problème pour éviter des retards superflus. Si une réparation est effectuée par le client ou par un mécanicien extérieur pour gagner du temps et qu'un remboursement des coûts est souhaité au titre de la garantie, McConnel doit être notifiée d'abord, faute de quoi la réclamation ne sera acceptée en aucune circonstance. Des réparations non autorisées peuvent affecter ou même annuler toute garantie restante. Toute pièce remplacée doit nous être renvoyée pour évaluation.

Si les ingénieurs d'entretien de McConnel sont appelés à un moment quelconque pour travailler sur la machine ou si cette dernière doit être renvoyée dans leurs ateliers pour réparation, elle doit être nettoyée soigneusement pour retirer tout résidu de produits chimiques et d'engrais de façon à permettre au travail d'être effectué en toute sécurité et efficacement. Si la machine n'est pas propre, ils se réservent le droit soit de refuser d'effectuer le travail soit de faire payer pour le nettoyage.

Cales de roue

Pour éviter le risque de mouvement accidentel, les cales de roue doivent être bien placées à l'avant et à l'arrière d'une roue appropriée avant d'effectuer des inspections, une maintenance ou un entretien.

Lorsqu'elles ne sont pas utilisés, les cales de roue sont rangées sur le côté du véhicule à l'endroit indiqué ci-dessous. Les cales de roue doivent être transportées sur le véhicule à tout moment pour s'assurer qu'elles sont facilement accessibles en cas d'urgence.



Maintenance et informations techniques

Points de maintenance quotidienne – Moteur



Filtre à carburant

Réservoir de liquide de frein

Réservoir du système de refroidissement

Jauge à huile

Bouchon de remplissage d'huile moteur

Bouchon du réservoir de FED



Bouchon du réservoir de carburant



Vue depuis le capot moteur côté droit

Le réservoir de FED est monté en position moyenne sur le côté droit du châssis, le niveau de FED dans le réservoir est affiché sur l'UCM, lors du remplissage, le niveau est surveillé par un capteur dans le réservoir, le signal est acheminé par l'intermédiaire de l'ECU du moteur et il y a un retard avant que l'information soit disponible pour l'affichage sur l'UCM.

Le réservoir diesel est monté à l'arrière du châssis, l'orifice de remplissage est adjacent au capot moteur sur le côté droit du châssis.

Maintenance et informations techniques

La longévité de l'Agribuggy dépendra des soins qu'il recevra tout au long de sa vie. Il incombe à l'opérateur de s'assurer que la machine est utilisée correctement et que les activités de maintenance présentées dans cette notice sont effectuées régulièrement après les heures d'utilisation spécifiées. Si vous avez des doutes sur la façon d'effectuer l'une quelconque des activités de maintenance, veuillez ne pas hésiter à demander de l'aide auprès de McConnel Limited.

Veuillez vous rappeler que l'Agribuggy n'est pas un tracteur à bien des égards et que la norme applicable à la maintenance doit être beaucoup plus élevée. Il est conçu principalement comme une machine légère et, par conséquent, les composants utilisés dans sa construction doivent être légers et sont souvent d'origine automobile. Ces pièces durent généralement tout aussi longtemps que des composants à usage intensif sous réserve qu'elles soient inspectées et entretenues régulièrement. L'Agribuggy est équipé d'une suspension et d'un moteur sur supports en caoutchouc et, par conséquent, non seulement les composants de la transmission sont plus exposés aux éléments mais il y a aussi plus de pièces en mouvement qui sont soumises à l'usure. Les durites, les câbles et les faisceaux de câblage sont également plus susceptibles de s'user et nécessitent une inspection régulière. Enfin, la machine est beaucoup plus sujette à une corrosion générale, à un grippage des composants et à des problèmes électriques qu'un tracteur en raison de la position de montage du pulvérisateur et des épandeurs d'engrais – juste au-dessus d'elle !

Lorsque vous effectuez votre entretien hebdomadaire, cela vaut vraiment la peine de passer un peu de temps à examiner la machine (tant dessus que dessous), de vérifier l'état des durites et l'usure des arbres de transmission, et de rechercher des signes de friction ou de desserrage de certains éléments. Saisissez également cette occasion pour en faire le tour avec une burette huile et lubrifier tout ce qui bouge – en particulier lorsque vous travaillez avec des engrais. Une heure par semaine peut vous économiser un temps d'arrêt onéreux plus tard.

Le serrage de tous les écrous et boulons doit être vérifié après la première journée d'utilisation, **en particulier les boulons en U des essieux, les écrous de roue, les articulations et barres d'accouplement de la direction et les boulons d'arbre de transmission**. Vérifiez régulièrement le moteur et les durites en recherchant des fuites de fluide pendant les premiers jours d'utilisation. Veuillez-vous référer au guide de maintenance condensée pour connaître les intervalles d'entretien.

Huile moteur

Vérification du niveau

Vérifiez le niveau de ville chaque jour en vous assurant que l'Agribuggy se trouve sur un sol plan.

Vérifiez le niveau d'huile lorsque le moteur est chaud. Laissez le moteur reposer pendant 15 minutes après l'arrêt pour permettre à l'huile de retourner dans le carter.

Retirez la jauge et essuyez-la. Réinsérez complètement la jauge et retirez-la pour vérifier le niveau.

Il ne faut jamais LAISSER le niveau chuter au-dessous de la marque de niveau inférieure sur la jauge.

Ne remplissez pas au-dessus de la marque « Max » sur la jauge.

NB S'il est nécessaire de vérifier le niveau d'huile pendant que le moteur est froid, ne démarrez PAS le moteur. Suivez la procédure décrite ci-dessus et vérifiez à nouveau le niveau d'huile une fois que le moteur a atteint la température de fonctionnement.

En règle générale, si le niveau est plus proche de la marque supérieure que de la marque inférieure, n'ajoutez pas d'huile.

S'il est plus proche de la marque inférieure de la marque supérieure, ajoutez un demi-litre.

S'il est sur la marque inférieure ou au-dessous de celle-ci, ajoutez un litre d'huile.



Jauge
Accès par le capot moteur gauche



Bouchon de remplissage d'huile de lubrification
Vers le côté avant droit du cache-culbuteurs

Maintenance : Changement de l'huile moteur

Changement de l'huile et du filtre

1. Faites chauffer le moteur jusqu'à ce que la température de l'eau atteigne 60 °C.
2. Assurez-vous que la machine se trouve sur un sol plan, arrêtez le moteur et placez l'isolateur de batterie en position arrêt.
3. Déposez le bouchon de remplissage de l'huile du cache-culbuteurs, placez un bac de vidange adéquat (d'une capacité d'au moins 5 L) sous le moteur et retirez le bouchon de vidange du carter.
4. Nettoyez la zone située autour du filtre à huile. À l'aide d'une clé adéquate ou d'un carré de 1/2" (partie inférieure du filtre), dévissez le filtre à huile.
5. Placez un bac de vidange adéquat sous le filtre et retirez le filtre du bloc moteur à la main. Jetez le filtre à huile usagé.
6. Nettoyez soigneusement la surface d'appui du filtre sur le bloc-moteur.
7. Appliquez un film mince d'huile propre sur la surface du joint d'étanchéité du filtre.

Remplissez le filtre neuf d'huile propre du type correct.

8. Vissez le filtre neuf jusqu'à ce que le joint soit en contact avec la surface d'appui et serrez d'un demi-tour de plus ou à un couple de 38 N.m. **NE SERREZ PAS EXCESSIVEMENT.**

9. Vérifiez et nettoyez le bouchon de vidange du carter, utilisez un joint torique neuf s'il est endommagé, installez le bouchon de vidange (**Note** il est en plastique, serrer au couple de 24 N.m). Remplissez le moteur par l'intermédiaire du goulot de remplissage du cache-culbuteurs. La capacité totale d'huile (avec le filtre) est de 6,6 L.

NB Un entonnoir sera nécessaire pour verser l'huile dans le goulot de remplissage du cache-culbuteurs.

10. Remettez le bouchon de remplissage d'huile en place, faites tourner le moteur et vérifiez l'absence de fuite au niveau du filtre à huile.

11. Arrêtez le moteur, laissez l'huile reposer, vérifiez et faites l'appoint si nécessaire.

NE REMPLISSEZ PAS EXCESSIVEMENT.



Bouchon de vidange



Filtre à huile

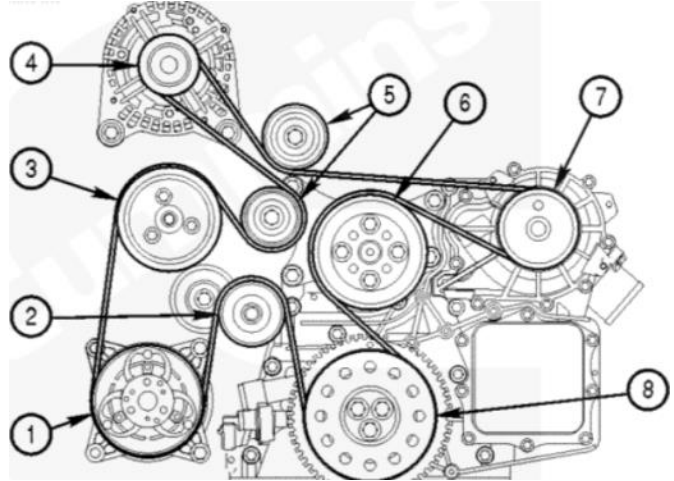
Maintenance : Courroies d'entraînement

Courroie d'entraînement

Le ventilateur de refroidissement du moteur et autres auxiliaires sont entraînés par une courroie « serpentine » multi-V. La tension de la courroie est assurée par un tendeur automatique.

Le schéma illustre l'acheminement de la courroie et les éléments entraînés.

1. Compresseur de climatisation
2. Poulie de tension
3. Pompe hydraulique (freins)
4. Alternateur
5. Poulie folle
6. Entraînement du ventilateur
7. Pompe à eau
8. Poulie de vilebrequin



Inspectez la courroie chaque jour – elle doit être remplacée si des fissures transversales et longitudinales se recoupent ou si elle est effilochée ou si du matériau est absent.



Avant de vérifier la courroie, assurez-vous que l'isolateur de batterie est en position arrêté pour éviter le démarrage du moteur.

Remplacement de la courroie d'entraînement

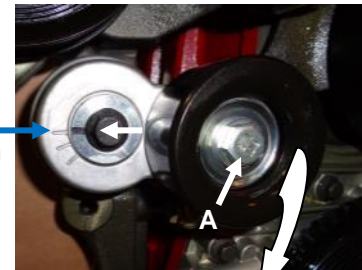
1. Slacken the belt tensioner with a 15 mm ring spanner on the tensioning pulley center bolt (A on belt tensioner picture) and remove the belt and release tensioner gently.
2. Inspect the idler and drive pulleys for wear or cracks and build of dirt, clean or replace as necessary.
3. Pivot the tensioner to release to enable the new belt
4. Release the tensioner to apply tension to the drive belt.
5. Check the alignment of the belt with the tensioner and other pulleys.

Ventilateur de refroidissement

Le ventilateur de refroidissement comporte un accouplement visqueux qui ne nécessite aucune maintenance.

Tendeur de courroie

Une fois que la courroie a été déposée, les marques de tension doivent s'aligner de la façon illustrée.



Tourner dans le sens des aiguilles d'une montre pour relâcher la tension de la courroie.

Maintenance : Système de refroidissement

Système de refroidissement



Ne retirez pas le capuchon d'un moteur chaud. Attendez que la température du liquide de refroidissement soit inférieure à 50 °C avant de retirer le capuchon.

Le liquide de refroidissement chaud et la vapeur peuvent provoquer des blessures corporelles.

Le niveau du liquide de refroidissement est visible au travers des parois transparentes du réservoir. Le niveau du liquide de refroidissement doit être sur la marque « Max » lorsque le moteur est froid. **NE REMPLISSEZ PAS EXCESSIVEMENT.** Ne tournez le capuchon que jusqu'à la première butée de façon à libérer la pression dans le système. Attendez ensuite quelques secondes avant de retirer complètement le capuchon.

N'utilisez jamais d'eau froide pour faire l'appoint du système de refroidissement d'un moteur chaud, en particulier si le niveau de liquide de refroidissement est très bas. Ceci pourrait endommager gravement le moteur.

L'appoint du système doit être effectué qu'avec un mélange eau-antigel de la façon spécifiée, référez-vous au tableau Carburants, lubrifiants et liquides de refroidissement. Assurez-vous que le capuchon est resserré correctement avant de faire tourner le moteur. Après 2 000 heures ou deux ans, le système de refroidissement doit être rincé et le liquide de refroidissement remplacé. Lorsque le liquide de refroidissement est remplacé ou si une grande quantité de liquide de refroidissement a dû être utilisée pour faire l'appoint, il convient de veiller à ce que le système soit exempt d'air. Il faut ensuite faire tourner le moteur (avec le chauffage de la cabine allumée) jusqu'à ce qu'il atteigne la température de fonctionnement normale puis l'arrêter et le laisser refroidir avant de vérifier à nouveau le niveau d'eau.

Un filtre à mailles fines est installé devant l'entrée d'air de la cabine et doit être maintenu propre à tout moment. Il peut être nettoyé par brosseage léger ou par soufflage avec une conduite d'air.

Assurez-vous que les panneaux latéraux inférieurs de la cabine ainsi que leurs joints d'étanchéité en caoutchouc respectifs sont correctement installés à tout moment – ils garantissent que seul de l'air propre puisse être aspiré au travers de la grille d'entrée jusqu'au radiateur.

Assurez-vous également de la propreté des éléments du radiateur – inspectez-le régulièrement mais faites preuve de précaution si vous utilisez un appareil de lavage sous pression pour le nettoyer – il est très facile d'aplatir les ailettes, ce qui réduirait le débit d'air qui le traverse. Pour y accéder, déposez le panneau latéral inférieur de la cabine et passez par le volet qui se trouve au-dessous.

Il est conseillé d'installer le déflecteur de récoltes en option à l'avant de l'Agribuggy pour non seulement réduire l'endommagement de la récolte mais également pour éviter de bloquer la grille / le filtre du radiateur avec du pollen, etc.

Capuchon du réservoir de liquide de refroidissement.



Robinet de vidange du radiateur vu depuis le côté droit du châssis



Panneau latéral inférieur de cabine



Panneau d'accès

Filtre de l'entrée d'air



Déflecteur de récolte

Maintenance : Circuit de carburant

Circuit de carburant

Il est particulièrement important de bien entretenir le circuit de carburant – Même si seules de légères traces de contamination ou d'eau arrivent à passer au-delà du système de filtrage et dans la pompe d'injection, les performances du moteur seront sérieusement affectées et la pompe sera gravement endommagée.

Réservoir de carburant

Le réservoir de carburant contient environ 91 L. N'utilisez que du carburant diesel propre. Remplissez toujours le réservoir à la fin de la journée de travail pour éviter toute condensation. Vidangez le réservoir de carburant périodiquement (au moins toutes les 300 h). Veillez à vous assurer que le bouchon est correctement fermé après le remplissage et lors du lavage, ne dirigez pas un appareil de lavage sous pression directement sur ou sous l'orifice de remplissage/reniflard.

Purge du filtre à carburant

Le filtre à carburant doit être purgé chaque semaine pour laisser toute eau accumulée s'échapper du filtre. Pour ce faire, arrêtez le moteur, tournez le robinet de purge dans le sens inverse des aiguilles d'une montre d'environ 3 tours et demi, jusqu'à ce que le robinet tombe, purgez dans un récipient jusqu'à ce que du carburant propre soit visible. Pour fermer le robinet, soulevez-le et tournez dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'il soit serré à la main.

Filtre Dévissez le capuchon pour accéder à l'élément.

***Remarque:** Des précautions environnementales doivent être prises à chaque étape de ce processus. Récupérez tout carburant libéré dans un récipient approprié et éliminez-le conformément à la réglementation environnementale locale.*

Purge du circuit de carburant

La pompe d'injection de ce moteur est auto-amorçante ; en revanche, si vous remplacez le filtre ou tombez en panne sèche, il est possible que le système doive être purgé jusqu'au filtre à carburant. Une pompe à main est installée sur le support de filtre à cet fin. (Voir illustration.)

Actionnez de façon répétée la pompe de levage jusqu'à ce que du carburant exempt d'air s'écoule de la sortie du filtre.

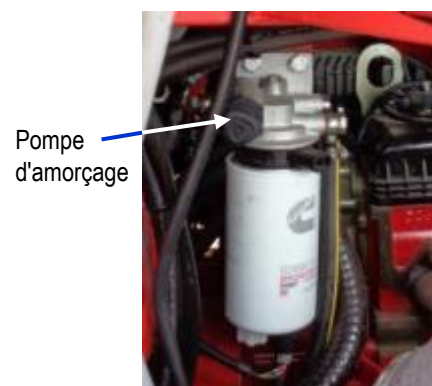
Démarrez le moteur de la façon normale mais évitez de le faire tourner continuellement pendant plus de 30 secondes pour éviter d'endommager le démarreur - cela peut prendre plusieurs tentatives.

Lorsqu'il démarre, il peut tourner de façon irrégulière pendant quelques minutes, ceci est normal. Les tuyaux et raccords d'injecteur ne doivent en aucun cas être desserrés pendant le processus de purge.

Filtre à carburant



Robinet de purge



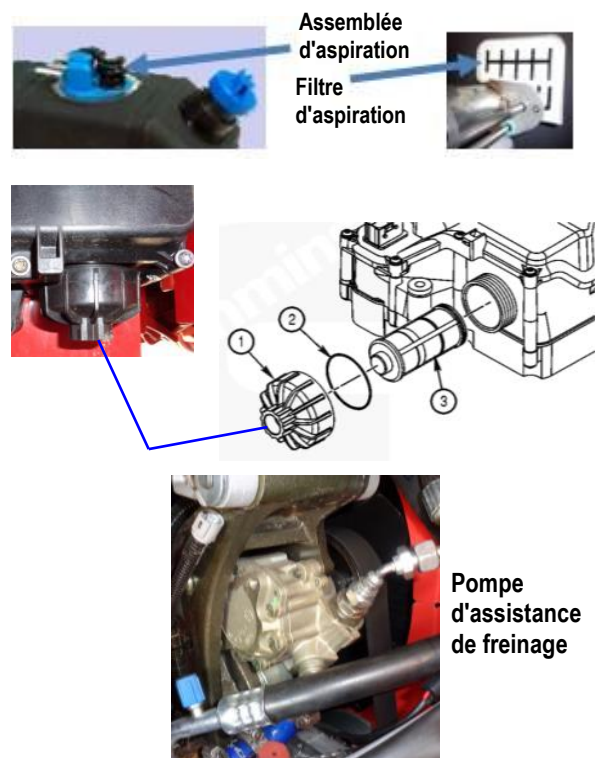
Pompe d'amorçage

Fluide d'échappement diesel (FED)

Le réservoir de FED est monté en position moyenne sur le côté droit du châssis.

Le réservoir de FED comporte un filtre fixé à l'ensemble d'aspiration. Pour y accéder, déposez le couvercle, relâchez la pince et retirez l'ensemble d'aspiration. Le filtre se trouve à la base, retenu par une vis. L'appareil de dosage de FED comporte un filtre de 10 microns. Avant de retirer l'ancien filtre, assurez-vous que l'appareil a terminé son cycle de purge et débranchez la batterie. Essayez l'appareil de dosage avec un chiffon humide propre pour retirer toute saleté qui pourrait contaminer l'appareil. Pour changer le filtre, déposez le capuchon et le joint torique et extrayez l'ancien filtre. Remplacez le filtre et le joint torique par des pièces neuves d'origine. Vérifiez les filetages du capuchon et de l'appareil, nettoyez le capuchon, installez le filtre et le joint torique neuf et serrez le capuchon au couple de 20 N.m. Rebranchez les batteries, démarrez le véhicule et vérifiez l'absence de fuite.

Le niveau de fluide d'échappement diesel doit être vérifié chaque jour.



Système hydraulique

Il y a trois pompes hydrauliques. L'assistance au freinage est alimentée à partir d'une pompe entraînée par la courroie d'entraînement de moteur. Les distributeurs de direction et électrohydraulique sont entraînés par l'une des pompes en tandem sur la prise de force (entre le moteur et la transmission). L'autre pompe en tandem entraîne la prise de force.

La prise de force hydraulique standard développe un maximum de 6 HP. Veuillez consulter le fabricant si vous souhaitez entraîner quoi que ce soit d'autre qu'une pompe de pulvérisation conventionnelle à diaphragme.

Ne modifiez pas les réglages de la soupape de sécurité soit sur le distributeur soit sur le diviseur de débit sans consulter le fabricant. Ils sont pré-réglés sur :

- Contrôle de débit de prise de force 2 000 psi,**
- Soupape de sécurité de distributeurs 2 500 psi,**
- Freins 1 000 psi,**
- Direction avant 1 800 psi et direction arrière 2 000 psi.**



Pompes tandem

Fluide hydraulique

Veillez au maintien de la propreté du système hydraulique. Faites preuve de précautions lors du remplissage du réservoir. Ne dirigez pas un tuyau haute pression vers le capuchon de remplissage/reniflard. Le niveau du huile doit être maintenu à la partie supérieure de la jauge de niveau/température. N'utilisez que du fluide hydraulique propre et de bonne qualité pour faire l'appoint (I.S.O VG 46). N'utilisez pas de fluides universels. Le fluide doit toujours être propre et transparent – *s'il y a le moindre signe de turbidité ou d'aspect laiteux, il faut remplacer le fluide.*

Réservoir hydraulique

Le réservoir hydraulique est situé à l'avant du châssis au-dessous de la cabine. Pour accéder au bouchon de remplissage de fluide hydraulique, déposez la calandre à l'avant de la cabine. La jauge de niveau et le bouchon de vidange du réservoir se trouvent sur le côté gauche du véhicule.

Bouchon de remplissage



Jauge de niveau



Bouchon de vidange

Filtre à huile

Filtre de conduite de retour

Le filtre de conduite de retour est monté sur le châssis aux environs du point médian derrière une plaque de protection.

Changez le filtre de conduite de retour lorsque cela est nécessaire ou au moins toutes les 500 heures ou 12 mois, selon ce qui se produit en premier. Si une contamination excessive de l'huile est visible, il faut également changer l'huile et le filtre d'aspiration (à l'intérieur du réservoir) doit être déposé et lavé. Si ce filtre est déposé, assurez-vous qu'aucune contamination ne pénètre dans le tuyau d'aspiration ou dans l'intérieur du filtre. - La pression de la conduite de retour ne doit pas dépasser 1,4 bar.



Filtre de conduite de retour

Filtre à pression

Le filtre à pression est monté vers l'arrière du compartiment moteur et est accessible via le capot gauche du moteur. **L'élément filtrant doit être changé toutes les 1 000 heures.**



Filtre sous pression

Système pneumatique

Le système pneumatique se compose d'un compresseur avec filtre d'entrée, d'un sécheur de filtre avec vanne de régulation et de réservoirs d'air. Il fournit l'alimentation pneumatique pour le siège à air, l'ensemble de pulvérisation, le marchepied de la cabine, la libération du frein de stationnement, la sélection de gamme haute-basse et le blocage du différentiel. La pression d'air est réglée sur 8 bar

Le filtre d'entrée d'air est monté dans le compartiment moteur.

Le sécheur de filtre se trouve entre le compresseur et le réservoir de purge et d'air. Le réservoir de purge et le réservoir d'air doivent être vidangés chaque jour au moyen des robinets munis d'une bague, un sur chaque réservoir. Il convient de noter qu'il y a un robinet supplémentaire sur la sortie du sécheur ; avant de débrancher les conduites d'air, assurez-vous que tout l'air est libéré.



Filtre d'entrée



Filtre déshydrateur



Réservoir d'air avec robinet de purge

Maintenance : Nettoyage de l'air

Système de nettoyage de l'air

Un nettoyeur d'air de type cyclonique est monté sur l'Agribuggy avec un élément sec. Dans des conditions normales, il doit être remplacé toutes les 500 heures. Dans des conditions poussiéreuses, il doit être remplacé plus régulièrement ; remplacez-le si l'avertissement de restriction du nettoyeur d'air l'indique.

Lorsque l'élément du filtre à air nécessite un entretien, remplacez-le par un élément neuf. N'essayez pas de le nettoyer. L'état des tuyaux d'entrée d'air doit être vérifié régulièrement en recherchant des signes d'usure ou d'endommagement et ils doivent être remplacés si nécessaire.

Agrafes de retenue



Robinet de vidange

Robinet de vidange

Le robinet de vidange est situé à l'extrémité du logement du filtre (voir à droite). Pincez le robinet pour l'ouvrir de façon à libérer les particules accumulées toutes les 50 heures.

Pour remplacer les filtres, détachez les quatre agrafes de retenue et retirez le couvercle. Extrayez le filtre principal. Le filtre secondaire peut ensuite être extrait si nécessaire ; en cas de remplacement du filtre secondaire, installez le filtre de rechange dès que le filtre ancien est retiré pour éviter que des poussières pénètrent dans le côté propre de l'entrée d'air.



Filtre à air principal



Élément filtrant secondaire (sécurité)

Assurez-vous que l'intérieur du logement de filtre est propre avant d'installer les filtres de rechange. Disposez des filtres en toute sécurité.

Lave-glace

Le réservoir de lave-glace est situé dans le nez à l'avant de la cabine ; pour y accéder, tournez les vis pour libérer la calandre.

Bouchon de remplissage du réservoir de lave-glace



Maintenance : Filtration de cabine
De climatisation l'indique Filtration de cabine et unité de pressurisation

La cabine de l'Agribuggy est équipée d'un système de pressurisation intégré et d'une filtration de catégorie 4. Le filtre d'entrée d'air capture la poussière et les petites particules et l'élément en carbone du filtre capture les particules et vapeurs chimiques. Une pression positive à l'intérieur de la cabine évite la pénétration de particules ou de vapeurs. Le carbone du filtre ne reste efficace que pour une durée maximale de 6 mois, que la machine soit utilisée ou non, car le carbone se dégrade lorsqu'il est en contact avec l'air. Si la machine est utilisée continuellement, il est recommandé de remplacer le filtre toutes les 200 heures.

Si une pression positive n'est pas maintenue dans la cabine, le voyant DEL d'avertissement du tableau de climatisation l'indique !
 Lorsque le symbole d'avertissement de filtre s'allume, il convient de remplacer le filtre. Maintenez la grille d'entrée exempte de saletés, de poussière, de paille, etc.

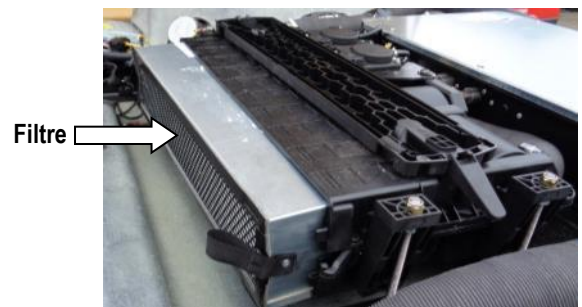
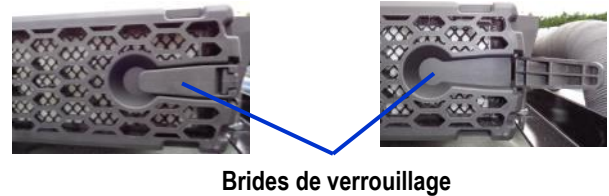
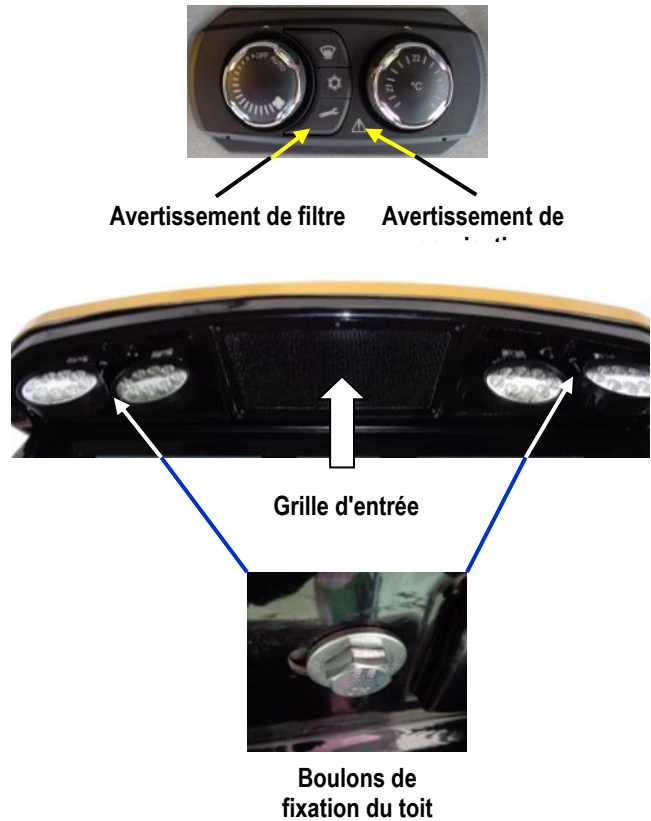
Remplacement du filtre



Attention : Une exposition aux produits chimiques peut provoquer des blessures, portez un équipement de protection EPI

Attention : Travail en hauteur, assurez-vous d'un moyen d'accès sans danger.

Pour accéder au filtre, déposez les deux boulons de retenue qui fixent le couvercle de toit. Le couvercle est monté sur des charnières à l'arrière et pivote avec l'aide de vérins à gaz. Retirez les deux brides qui fixent le couvercle sur le logement du filtre et déposez le couvercle. Faites sortir la cassette du filtre en utilisant les sangles placées de chaque côté. Mettez-le dans un sac en plastique et disposez-en correctement. Lors de l'installation du filtre de rechange, assurez-vous que le joint d'étanchéité en caoutchouc autour du filtre est placé correctement de façon à éviter que de l'air contaminé ne soit aspiré dans la cabine au-delà du filtre. Après le remplacement du filtre, le contact étant mis et le symbole de clé éclairé, appuyez sur le bouton et maintenez-le pendant 3 secondes pour éteindre le voyant DEL.



Climatisation

À l'exception du filtre à air de recirculation, il n'y a aucune pièce remplaçable par l'utilisateur dans le système de climatisation, la seule maintenance régulière étant l'entretien de la courroie d'entraînement du compresseur – de la façon décrite plus haut dans cette notice. Le nettoyage de la grille d'entrée et remplacement du filtre.

Il est recommandé de faire entretenir le système annuellement par un technicien de réfrigération qualifié.

Le gaz réfrigérant utilisé actuellement est R134A ; à ce moment-là, le sécheur du récepteur et l'huile doivent être changés.

Si le symbole ! clignote 2 fois par seconde, ceci est l'indication d'une panne électrique.

Maintenance : Circuit électrique de boîte de vitesses

Fluide de transmission automatique

Le niveau du fluide de transmission doit être vérifié au moins toutes les 50 heures. Il doit être vérifié lorsque le fluide est froid et lorsque le moteur tourne **au ralenti au point mort**.

Assurez-vous que le fluide de transmission est maintenu au niveau de l'orifice de remplissage – **Ne remplissez pas excessivement**.

Utilisez ATF Dexron IID pour faire l'appoint – versez par l'orifice de remplissage.

Il convient de changer le fluide toutes les 500 heures. Le fluide, le filtre et la crépine du filtre à la partie inférieure de la boîte de vitesses doivent être remplacés soit par McConnell, soit par votre revendeur soit par un technicien convenablement qualifié toutes les 1000 heures.

Orifice de remplissage de fluide de transmission et de vérification de niveau



Filtre de transmission monté sur la paroi arrière du compartiment moteur

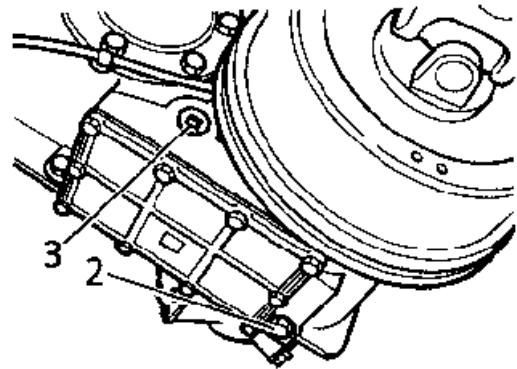


Fluide de boîte de transfert

Le niveau du fluide de boîte de transfert doit être vérifié toutes les 300 heures.

Il est possible de vérifier le niveau en retirant le bouchon de niveau (3). L'appoint doit être fait par le même orifice jusqu'à ce qu'il déborde.

Le fluide doit être vidangé (2) et changé toutes les 500 heures. Utilisez l'un des fluides suivants : **MIL-L-2105 90W EP MIL-L-2105B, C & D 80W EP**



Système électrique

Batterie

La batterie installée est « sans maintenance » et il n'est normalement pas nécessaire de faire l'appoint tout au long de la durée de vie normale de la batterie. En revanche, il convient de vérifier quand même le niveau lorsque les entretiens périodiques sont effectués. Assurez-vous que les bornes sont maintenues propres et protégez-les avec de la vaseline. La batterie est montée en position adjacente à la paroi arrière du compartiment moteur.



Batterie



Interrupteur d'isolement

Un interrupteur d'isolement est installé sur le capot moteur pour être utilisé en cas d'urgence ou lorsque des travaux de soudage ou de réparation sont effectués sur la machine. Appuyez pour isoler la batterie, faites tourner pour réactiver.

Description du système électrique

Il y a plusieurs ECU (unité de commande électronique) sur la machine comme suit :

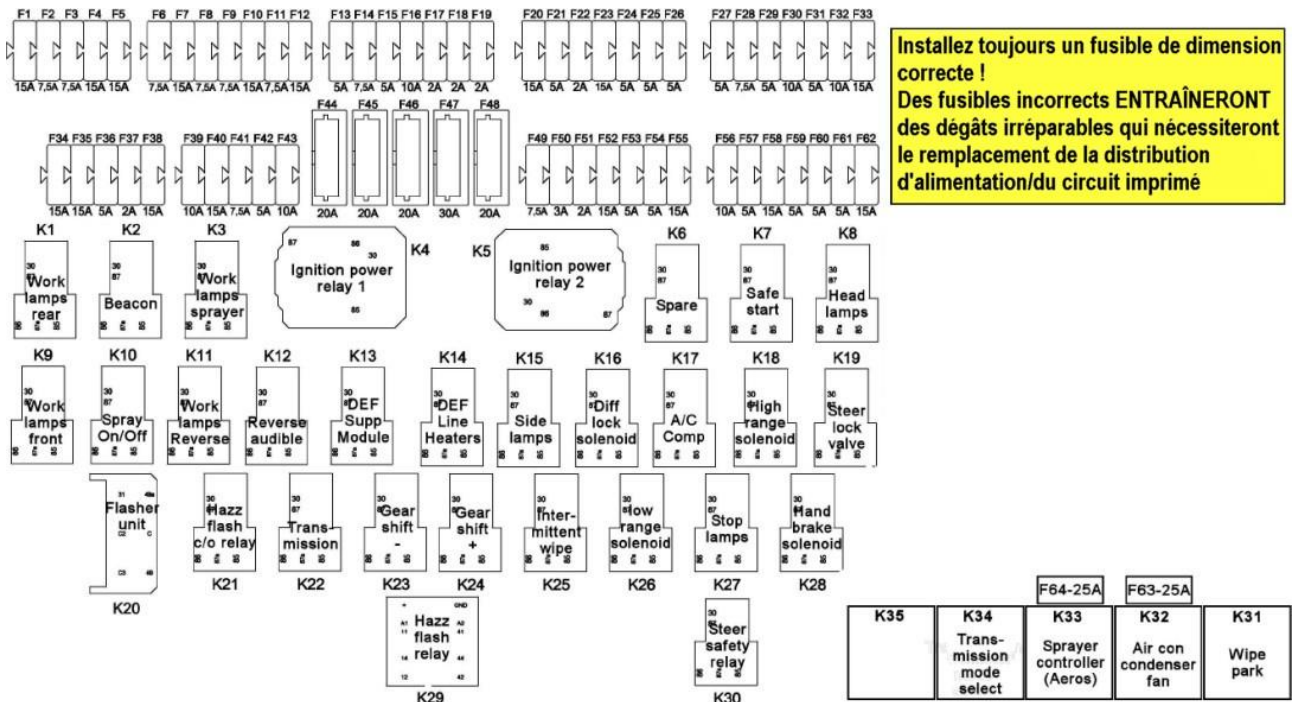
- Unité d'affichage (UCM)
- ECM du moteur
- ECU de la transmission (Compushift)
- Contrôleur de direction/prise de force (Plus1)
- Circuit imprimé
- Tableau de commutation

Les ECU sont toutes reliées par l'intermédiaire d'un système CAN Bus J1939. Ce système permet aux ECU de se « parler » par le biais d'un système de réseau qui se compose seulement de 2 fils.

Le cœur du système électrique est le circuit imprimé de distribution d'alimentation qui est monté dans l'angle arrière droit de la cabine. Tous les faisceaux de câblage de la machine se branchent sur cette carte et tous les relais et fusibles qui sont placés. La plupart des relais sont actionnés par l'intermédiaire du CAN Bus, la majorité des instructions étant envoyée soit par l'UCM soit par le tableau de commutation.

NB Il est extrêmement important de protéger tous les branchements de câblage des effets corrosifs des engrais et produits chimiques. Il faut vérifier et nettoyer régulièrement tous les branchements et les recouvrir de graisse diélectrique ou d'un autre lubrifiant anti-corrosif adéquat.

Fuses & Relays



Installez toujours un fusible de dimension correcte !
Des fusibles incorrects ENTRAÎNERONT des dégâts irréparables qui nécessiteront le remplacement de la distribution d'alimentation/du circuit imprimé

Il est possible d'accéder au tableau de fusibles principal en déposant le couvercle du tableau. Si des fusibles doivent être remplacés, veuillez-vous assurer qu'ils sont remplacés par la taille correcte, faute de quoi un endommagement grave du système de câblage et en particulier du circuit imprimé électronique **SE PRODUIRA.**

Fusibles et relais

***** WARNING - FITTING AN INCORRECT SIZE FUSE WILL DAMAGE THE CIRCUIT BOARD BEYOND REPAIR! *****

Cab - Circuit board	Fuse	Size	Handbrake solenoid	27	5
CanBus controller - circuit board	41	7.5	High range solenoid	29	5
Diagnostic connector	25	5	Steering control module	61	5
GPS (For main display)	19	2	Steering safety lock valve	31	5
Seat compressor (if fitted)	52	15	Engine	Fuse	Size
Seat heater	62	15	Air con compressor	28	7.5
Video camera power	60	5	DEF heater	39	10
Cab - Control console	Fuse	Size	DEF line heaters	40	15
Aux power supply (Boutmarker)	48	20	Engine ECU Ignition	59	5
Aux power supply 2 (GPS)	53	5	Engine ECU battery supply	47	30
Aux power supply console Ign live	56	10	NOX ECU	58	15
Hydraulic spool valve power	44	20	Start - start solenoid	32	10
Ignition switch	49	7.5	Lighting system	Fuse	Size
Joystick power (5 volts)	37	2	Beacon	6	7.5
MCU display	24	5	Indicators	1	15
MCU Display (battery feed)	54	5	Headlamp flash	55	15
Mirrors	15	5	Headlamps	33	15
Panel battery power, Sidelight & Hazard switches	51	2	Reverse audible warning	8	7.5
Panel ignition power, joystick buttons	14	7.5	Sidelights LH	2	7.5
Power jack - Din 1	35	15	Sidelights RH	3	7.5
Power jack - Din 2	42	5	Stop lights	23	15
Power jack 1	16	10	Worklamps - reverse	10	15
Power jack 2	57	5	Worklamps - sprayer	12	15
Sprayer power (On/off)	7	15	Worklamps front cab	4	15
Sprayer controller (Aeros)	64	25	Worklamps rear cab	5	15
Wash, Wipe, Park, Horn, Low range	20	15	Transmission	Fuse	Size
Cab - Roof / air conditioning	Fuse	Size	Gear shift actuator	21	5
Air con - cab pressuriser fan	36	5	Transmission Ignition feed	9	7.5
Air con cab fan	34	15	Transmission	13	5
Air con condenser fan	63	25	Transmission oil cooler	38	15
Climate control	45	20	Spares	Fuse	Size
Radio memory, Interior light	50	3	NO FUSE FITTED	18	
Control & warning systems	Fuse	Size	Spare / Not used	11	7.5
Diff lock solenoid	26	5	Spare / Not used	30	10
Sensor supply, Brake fluid level, Air pressure	17	2	Spare battery live feed	46	20
Sensor switch feed - Remote PTO, Hyd filter, Hyd temp, Air filter restriction, Difflock W/L, Hi/Lo W/L	22	2	Spare Ignition live	43	10

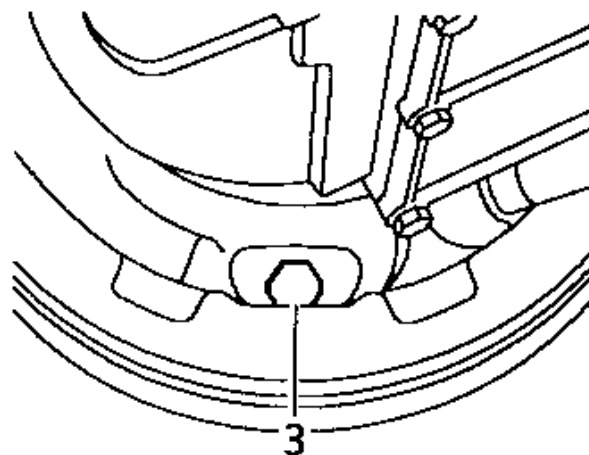
Relays

Air con compressor	K17	Reverse audible	K12
Air con condenser fan	K32	Safestart	K7
Beacon	K2	Sidelamps	K15
DEF Line heaters	K14	Spare	K6
DEF supply module	K13	Sprayer master on/off	K10
Difflock solenoid	K16	Sprayer controller (Aeros)	K33
Flasher unit	K20	Steering lock valve	K19
Gearshift -	K23	Steering safety relay (grounds)	K30
Gearshift +	K24	Stoplamps	K27
Handbrake solenoid	K28	Transmission	K22
Hazard flasher - changeover relay	K21	Transmission mode select	K34
Hazard relay	K29	Wipers - Intermittent	K25
Headlamps	K8	Wipers - park	K31
Ignition power relay 1	K4	Worklamps front	K9
Ignition power relay 2	K5	Worklamps rear (sprayer)	K3
Range solenoid - high	K18	Worklamps rear cab	K1
Range solenoid - low	K26	Worklamps reverse	K11

Maintenance : Freins

Frein à main

1. Calez les roues et assurez-vous que le levier de frein est désengagé.
2. Soulevez l'une des roues arrière au-dessus du sol et soutenez l'essieu avec une chandelle.
3. Serrez le boulon de réglage (3 à droite) jusqu'à ce que le tambour de frein ne puisse pas tourner à la main.
4. Desserrez le boulon de réglage en le tournant d'un tour et demi dans le sens inverse des aiguilles d'une montre et assurez-vous que le tambour tourne librement.



Si le câble de commande se relâche, le jeu peut être récupéré en effectuant un ajustement du raccord de câble à l'extrémité cylindre de commande du câble.



Remplacement des garnitures

Si la came de réglage arrive en fin de course, les garnitures de frein doivent être remplacées. Pour ce faire, l'arbre de transmission arrière doit être déposé et le tambour peut ensuite être retiré après desserrage du boulon de réglage.

Il convient de retirer le tambour toutes les 1000 heures pour nettoyer les freins. Si vous travaillez dans des conditions très humides et boueuses ou si vous épandez beaucoup d'engrais, le nettoyage peut être nécessaire toutes les 500 heures.

Frein à pied

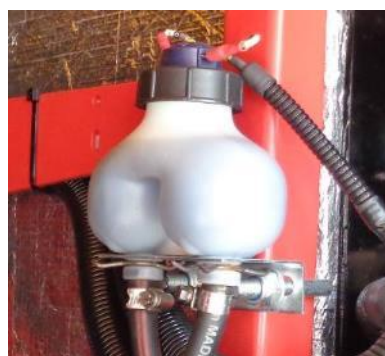
Le réservoir de liquide de frein est situé derrière la cabine sur le côté droit de la paroi avant du compartiment moteur. Faites l'appoint avec du liquide de frein « universel » entre les marques « max » et « min » du réservoir.

Le système de biellette allant de la pédale de frein au maître-cylindre doit être lubrifié régulièrement.

Les freins sont des disques auto-réglants et doivent seulement être vérifiés périodiquement pour rechercher des signes d'usure. Faites remplacer les plaquettes avant qu'elles n'arrivent au « métal nu ».

Lors d'un travail dans des conditions boueuses, vérifiez les plaquettes chaque semaine.

Si vous utilisez votre Agribuggy pour épandre beaucoup d'engrais, inspectez régulièrement les conduites de frein métalliques en recherchant des signes de corrosion et remplacez-les si nécessaire.



Réservoir de liquide à frein

Maintenance : Direction

Servofrein

Le système de freinage de l'Agribuggy comporte une assistance hydraulique entraînée par le fluide provenant du système hydraulique principal de la machine.

Il ne faut pas confondre cela avec le réservoir de liquide de frein qui actionne les étriers de frein (voir page précédente).

Vérifiez régulièrement les conduites de frein en recherchant des signes d'endommagement par souci de sécurité

Direction

La direction de Agribuggy est hydrostatique et l'alimentation de fluide pour le dispositif de direction provient du système hydraulique principal de la machine.

Vérifiez régulièrement les conduites de direction en recherchant des signes d'endommagement par souci de sécurité.

Il convient également de vérifier régulièrement la sécurité des éléments mécaniques de la direction.

Lubrification

Il y a sur les pivots de direction des graisseurs qui nécessitent un graissage toutes les 100 heures (voir illustration).

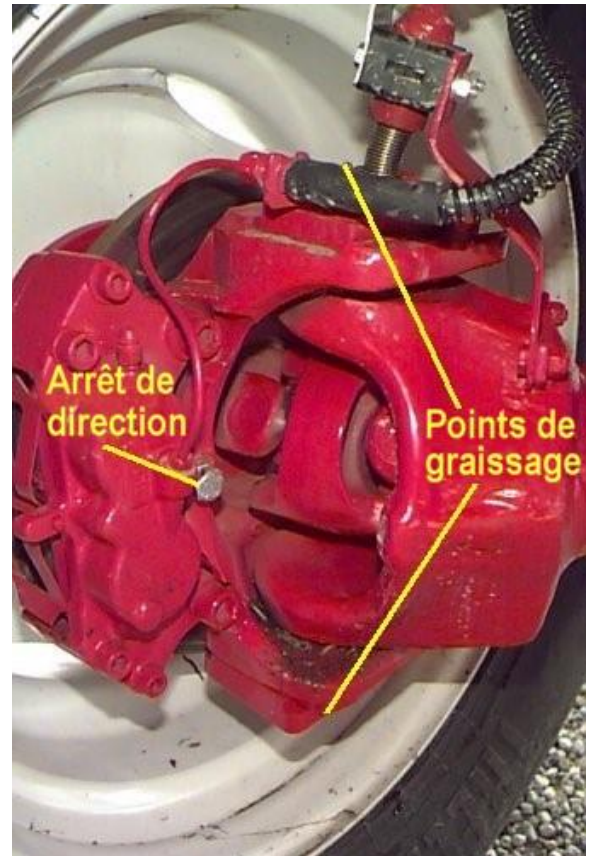
Veillez noter que sur les machines à direction sur 4 roues, les systèmes de direction avant et arrière ne sont absolument pas connectés, ni mécaniquement ni hydrauliquement. Voir l'annexe 1 pour plus d'informations sur le système de direction sur quatre roues.

Réglage des butées de direction

Lors du montage de roues pour cultures en ligne pour le travail de fin de saison, il peut s'avérer nécessaire de régler les butées de direction pour empêcher les roues de se frotter à la cabine. Ceci sera presque certainement le cas si vous travaillez sur des largeurs de bande inférieures à 1,7 m.

Pour régler les butées, tournez d'abord le volant jusqu'à ce que les roues soient tout juste dégagées de la cabine sur le blocage gauche et desserrez ensuite l'écrou-frein et la vis pour les faire sortir de la butée jusqu'à toucher le logement du pivot. Répétez l'opération pour le blocage droit.

Lorsque vous vissez les vis, il est important de ne pas les visser plus loin que les réglages d'usine d'origine. Ceci provoquerait une sur rotation des pivots, entraînant un endommagement des joints d'étanchéité, et pourrait également provoquer un endommagement des arbres de transmission des essieux.



Maintenance : Essieux

Arbres de transmission des essieux

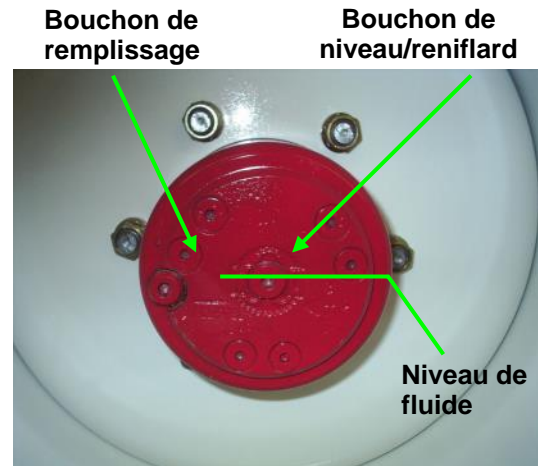
Les arbres de transmission des essieux sont équipés de cardans étanches et ne nécessitent par conséquent aucune maintenance. En revanche, **il est essentiel de maintenir la propreté de la zone du logement de pivot**. Lors de travail dans des conditions difficiles, les débris de boue ou de récoltes qui s'accumulent autour de l'arbre de transmission doivent être lavés chaque jour. Si vous les laissez s'accumuler, ceci usera les joints d'étanchéité des moyeux et des essieux, ce qui provoquera à terme des fuites de fluide et une usure prématurée des roulements de roue et d'arbre de transmission.

Moyeux de roues

Les unités des moyeux de roues/épicycliques des essieux de l'Agribuggy sont remplies de fluide. Le niveau doit en être vérifié toutes les 300 heures. Il faut faire tourner le moyeu jusqu'à ce que le bouchon de remplissage/niveau de fluide soit dans la position illustrée à droite.

Utilisez du fluide EP85/90 pour faire l'appoint.

Le fluide doit être changé toutes les 500 heures. Pour vidanger le fluide, faites tourner le moyeu jusqu'à ce que l'orifice de niveau/remplissage soit à sa position la plus basse.



Roulements de roues

Les roulements de roues doivent être vérifiés régulièrement en recherchant des signes de jeu. Si un jeu devient visible, ils peuvent être réglés soit par McConnell, soit par votre revendeur, soit par un technicien convenablement formé.

Niveaux d'huile des essieux

Utilisez de l'huile pour engrenages EP85/90 pour faire l'appoint des niveaux de fluide des essieux. Les bouchons de remplissage/niveau sont indiqués sur les schémas à droite.

Le fluide des essieux doit être changé toutes les 500 heures.



Essieu arrière (version 4 roues illustrée)

Reniflards d'essieux

Si une fuite d'huile d'essieu se produit, le reniflard d'essieu doit être déposé d'abord et vérifié pour contrôler qu'il n'est pas bloqué. Certains reniflards comporte une petite bille à l'intérieur qui est susceptible de se gripper, en particulier lors d'épandages d'engrais.

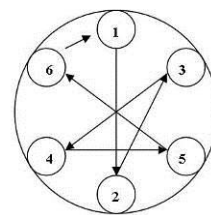


Essieu avant

Maintenance : Graisse, pneumatiques, nettoyage

Roue

Vérifiez le couple de serrage des écrous de roue à 360 N.m, serrez selon la séquence indiquée.



Alignement des roues

L'essieu avant devrait présenter un pincement de 1 à 2 mm et l'essieu directeur arrière (machines à direction sur 4 roues uniquement) devrait présenter une ouverture de 1 à 2 mm.

Graissage

Des graisseurs sont placés de la façon suivante et ils doivent tous être graissés toutes les 50 heures.

Arbres de propulsion – 2 sur chaque cardan et 1 sur la section coulissante centrale

Pivots d'essieux – 4 sur l'essieu avant (4 également sur l'essieu arrière avec direction sur 4 roues)

Pneumatiques

Les pneus basse pression sont normalement pré réglés sur 0,7 bar. La pression peut être réduite dans des conditions difficiles à une valeur pouvant descendre jusqu'à 0,6 bar selon la charge transportée. En revanche, la chose principale à surveiller est que les flancs des pneus ne se plient pas sous la charge. Si la machine est utilisée pendant de longues périodes sur la route, la pression doit être augmentée jusqu'à 1 bar. Les pneus pour cultures en ligne doivent être gonflés à 2,4 bar.

Nettoyage

Le pivot de direction et les étriers de frein doivent être débarrassés chaque jour des débris de boue et de récoltes pour éviter d'endommager les joints d'étanchéité et les roulements des essieux.

Ne laissez pas les débris de récoltes s'accumuler sur le moteur, sur l'échappement ou dans l'un quelconque des radiateurs du système de refroidissement – ceci doit être vérifié chaque jour lors d'un travail sur des récoltes hautes ou poussiéreuses.

Il convient de faire preuve de grandes précautions lors du nettoyage de la machine, en particulier après un épandage d'engrais. Certains types d'engrais sont très corrosifs et, s'ils ne sont pas nettoyés chaque jour, des problèmes ne tarderont pas à survenir.

Le système de câblage est le plus vulnérable et les branchements doivent être vérifiés régulièrement. Le radiateur est également susceptible de se corroder et il convient de faire tout ce qu'il faut pour maintenir l'engrais hors du bloc de radiateur.

Après le lavage, laissez tourner le moteur pendant un moment de façon à ce que le compartiment moteur puisse sécher.

Certains types d'épandeurs d'engrais sont susceptibles de projeter de l'engrais vers l'avant ou de produire beaucoup de poussière. Si c'est le cas de votre épandeur, il est conseillé d'installer un écran devant l'épandeur pour éviter toute pénétration dans le compartiment moteur.

L'application d'une couche d'un mélange d'huile et de carburant diesel sur le châssis, ou d'un agent anticorrosif exclusif, après le nettoyage, s'avérera rentable si vous épandez de grandes quantités d'engrais.

Il est également utile de faire le tour de la machine avec un pistolet à graisse et une burette d'huile de façon quotidienne lorsque la machine est utilisée intensivement pour épandre de l'engrais dans des conditions humides.

Veillez vous rappeler que la garantie ne couvre pas les problèmes provoqués par la corrosion et l'accumulation de boue/débris !

Programme de maintenance

Operation d'entretien		Quotidien 10 heures	100 premières heures	Toutes les 50 heures	250 Heures 6 mois	500 heures 1 an	1000 heures 2 ans	2000 heures	3000 heures
1	Vérifier le niveau d'huile moteur et faire l'appoint si nécessaire	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
2	Vérifier la tuyauterie d'entrée d'air	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
3	Vérifier le niveau de liquide de refroidissement et faire l'appoint si nécessaire	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
4	Vidanger l'eau du séparateur d'eau	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
5	Vérifier la courroie d'entraînement de ventilateur et le ventilateur de refroidissement	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
6	Vérifier le tube de reniflard de carter de vilebrequin	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
7	Vérifier la propreté des radiateurs de refroidissement / pivots de direction	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
8	Vérifier le niveau de FED	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
9	Vérifier le serrage des écrous de roues		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
10	Graisser les arbres de propulsion et vérifier l'absence d'usure		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
11	Graisser les pivots et vérifier l'absence d'usure		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
12	Lubrifier les branchements électriques		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
13	Vérifier le niveau de liquide de frein		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
14	Vérifier le niveau de fluide de direction assistée		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
15	Vérifier le niveau de fluide de transmission automatique		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
16	Vérifier/nettoyer la crépine de radiateur		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
17	Vérifier l'état des courroies d'entraînement, des poulies, de la pompe, de l'alternateur et du compresseur de réfrigérant		✓		✓	✓	✓	✓	✓
18	Vérifier l'absence de fuite d'huile, de carburant et de liquide de refroidissement		✓		✓	✓	✓	✓	✓
19	Vérifier le capuchon du vase d'expansion		✓		✓	✓	✓	✓	✓
20	Vérifier le niveau d'eau de la batterie		✓		✓	✓	✓	✓	✓
21	Serrer les boulons en U des ressorts à lamelles		✓		✓	✓	✓	✓	✓
22	Vérifier que le moteur, les arbres de propulsion, les articulations de direction sont serrés		✓		✓	✓	✓	✓	✓
23	Huiler le système de biellettes de pédale de frein				✓	✓	✓	✓	✓
24	Nettoyer et régler le frein de transmission				✓	✓	✓	✓	✓
25	Nettoyer et lubrifier les bornes de la batterie				✓	✓	✓	✓	✓
26	Vérifier le niveau d'huile de la boîte de transfert				✓	✓	✓	✓	✓
27	Vérifier l'état et la sécurité des faisceaux de câblage				✓	✓	✓	✓	✓
28	Renouveler les éléments du filtre à carburant				✓	✓	✓	✓	✓

Programme de maintenance (a continué)

Operation d'entretien	Quotidien 10 heures	100 premières heures	Toutes les 50 heures	250 heures 6 mois	500 heures 1 an	1000 heures 2 ans	2000 heures	3000 heures
29 Vérifier visuellement l'absence de fuite du système d'échappement				✓	✓	✓	✓	✓
30 Vérifier tous les tuyaux d'air, du huile et d'eau en recherchant des signes de fuite, d'endommagement ou de détérioration				✓	✓	✓	✓	✓
31 Déposer les roues, vérifier les freins pour en recherchant des signes d'usure et remplacer les plaquettes est nécessaire				✓	✓	✓	✓	✓
32 Vérifier les niveaux du huile des essieux/moyeux de roues				✓	✓	✓	✓	✓
33 Vidanger le réservoir de carburant				✓	✓	✓	✓	✓
34 Remplacer le filtre de cabine au carbone				✓	✓	✓	✓	✓
35 Vérifier l'alignement des roues sur les essieux directeurs				✓	✓	✓	✓	✓
36 Vérifier et régler les roulements de roues si nécessaire				✓	✓	✓	✓	✓
37 Changer l'huile moteur et le filtre (impératif d'utiliser l'huile spécifiée)					✓	✓	✓	✓
38 Changer les éléments du filtre à air					✓	✓	✓	✓
39 Changer tous les fluides des essieux et de la boîte de transfert					✓	✓	✓	✓
40 Changer le fluide de transmission automatique					✓	✓	✓	✓
41 Entretenir la climatisation, y compris le remplacement du sécheur					✓	✓	✓	✓
42 Remplacer le fluide hydraulique et les filtres, nettoyez l'élément d'aspiration						✓	✓	✓
43 Changer le fluide de transmission automatique et le filtre						✓	✓	✓
44 Remplacer les courroies d'entraînement principal et vérifier le tendeur de courroie						✓	✓	✓
45 Vidanger le système de refroidissement et renouveler le liquide de refroidissement						✓	✓	✓
46 Vidanger le liquide de frein, remplacer et purger à nouveau						✓	✓	✓
47 Remplacer le filtre d'entrée d'air comprimé						✓	✓	✓
48 Remplacer le filtre de l'appareil de dosage de FED						✓	✓	✓
49 Remplacer le filtre d'aspiration du réservoir de FED							✓	
50 Vérifier la poulie de vilebrequin							✓	
51 Régler l'ensemble en tête du moteur							✓	
52 Remplacer l'élément Centraflex (réf. AB66796L10P)							✓	
53 Remplacer la courroie d'entraînement de la prise de force (échanger l'unité)								✓

Carburants, lubrifiants, liquide de refroidissement, etc.
Les capacités sont approximatives et toutes données en litres

Composant	Qualité	Le volume
Carter moteur	SAE 15W-40 selon les classifications suivantes recommandées ACEA E7 & E9 API CI-4, & API1 CJ-4	5 L carter seul 6 L avec le filtre
Circuit de refroidissement	ASTM D3306 ou ASTM D6210 Fleetguard Compleat.	12 L
Transmission automatique	ATF Dexron IID	Remplissage d'entretien 4-5 L
Boîte de transfert	MIL-L-2105 90W EP MIL-L-2105B, C & D 80W EP	4 L
Différentiel d'essieu avant	EP 85/90	
Différentiel d'essieu arrière	EP 85/90	
Moyeux épicycliques d'essieu avant	EP 85/90	
Moyeux épicycliques d'essieu arrière	EP 85/90	
Réservoir d'air		Réservoir de purge 5 L Réservoir principal 20 L
Réservoir de carburant	ASTM 2-D, carburant diesel en teneur en soufre ultra faible avec une teneur maximale en soufre de 50 ppm avec analyse de centane minimal de 40. Nombre de BOCLE de la lubricité du carburant de 3100 ou plus.	91 L
Réservoir de FED	Fluide d'échappement diesel selon ISO 22241-1 DIN 70070	25 L
Réservoir hydraulique	ISO VG 46	
Réservoir de frein	Liquide de frein universel	
Climatisation	Gaz R134	1300 g 250 cm3 d'huile

Système électrique	
Batteries	105 A/h
Bornes de masse de batterie	Négative
Alternateur	120 A 14 V

Pièces

Toutes les pièces de rechange sont disponibles auprès de McConnel Limited. Certaines pièces peuvent également être disponibles auprès d'autres sources locales. Seules des pièces de rechange d'origine doivent être utilisées pendant la période de garantie et nous vous recommandons fortement de faire la même chose après l'expiration de la garantie. Si vous avez besoin d'informations sur les pièces, veuillez ne pas hésiter à nous contacter.

Lors d'une commande de pièces, veuillez indiquer le numéro de modèle Agribuggy qui se trouve sur une plaque située à l'angle avant droit du châssis.

Si vous avez le moindre doute sur l'utilisation ou l'entretien de la machine ou sur l'installation de votre propre matériel, veuillez ne pas hésiter à nous contacter.

Cette notice d'utilisation couvre tous les points les plus importants de l'utilisation et de l'entretien de l'Agribuggy mais ne couvre certainement pas tout en détail. Elle est mise à jour périodiquement et nous serions par conséquent ravis de recevoir des suggestions concernant des informations supplémentaires que vous souhaiteriez voir incluses. Nous espérons produire un manuel d'atelier plus détaillé et un fascicule de pièces de rechange dans un avenir pas trop éloigné.

Le fabricant ne peut être tenu responsable d'un accident, d'une blessure ou de tout autre événement résultant d'une utilisation incorrecte de la machine ou de l'équipement qui y est installé.



McConnel Limited, Temeside Works, Ludlow, Shropshire SY8 1JL. England.
Telephone: 01584 873131. Facsimile: 01584 876463. www.mcconnel.com