

EUROTECH

Utilisation et entretien



IVECO 

EUROTECH

Utilisation et entretien

Contenu de la notice

Contenu de la notice

Contenu de la notice

Contenu de la notice

Contenu de la notice

Contenu de la notice

Contenu de la notice

Contenu de la notice

Contenu de la notice

Contenu de la notice

Contenu de la notice

Contenu de la notice

Contenu de la notice

Contenu de la notice

Contenu de la notice

Contenu de la notice

Contenu de la notice

Contenu de la notice

Contenu de la notice

Contenu de la notice

Contenu de la notice

Contenu de la notice

Contenu de la notice

Contenu de la notice

Contenu de la notice

Contenu de la notice

Contenu de la notice

Contenu de la notice

Contenu de la notice

Contenu de la notice

Contenu de la notice



Aux pages suivantes, vous trouverez souvent ces trois symboles; respectez rigoureusement les instructions auxquelles ils se rapportent, pour votre sécurité et pour celle de votre véhicule.



danger pour les personnes.



danger grave pour le véhicule



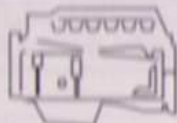
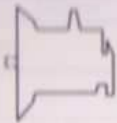
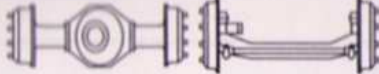

danger en général

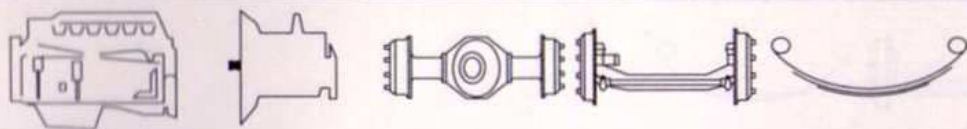
Le sens des étiquettes placées sur le véhicule est indiqué dans le fascicule fourni à part.

Sommaire

Données d'identification du véhicule	9
Le poste de conduite	11
Utilisation des commandes	21
Démarrage et conduite	45
Contrôles au soin de l'utilisateur	79
Conseils pratiques pour l'entretien	89
Première intervention d'urgence	99
Ravitaillements	117
Dotation clés et outillage	121
Données techniques	125
<hr/>	
Entretien programmé	135
Plan global d'entretien	157
Index alphabétique	171

Les véhicules présentés dans ce manuel sont ainsi composés:

MODELES 4X2					
180E34	8460.41 TCA	TS11612 (16S151)	S160E/I (S180E)	5876	Mécanique
180E34	8460.41 TCA	TS11612 (16S151)	S160E/I (S180E)	5876	Pneumatique Arrière
190E34	8460.41 TCA	TS11612 (16S151)	U160E (U180E)	5876	Mécanique
190E34	8460.41 TCA	TS11612 (16S151)	U160E (U180E)	5876	Pneumatique Arrière
400E34	8460.41 TCA	TS11612 (16S151)	S160E/I (S180E)	5876	Mécanique
400E34	8460.41 TCA	TS11612 (16S151)	S160E/I (S180E)	5876	Pneumatique Arrière
400E34	8460.41 TCA	TS11612 (16S151)	S160E/I (S180E)	5876	Pneumatique
440E34	8460.41 TCA	TS11612 (16S151)	U160E (U180E)	5876	Mécanique

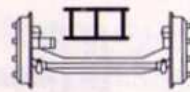
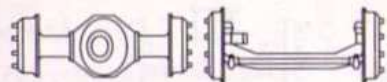
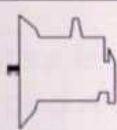
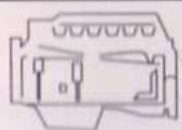
MODELES
4X2


440E34	8460.41 TCA	TS11612 (16S151)	UI60E (UI80E)	5876	Pneumatique Arrière
440E34	8460.41 TCA	TS11612 (16S151)	UI60E (UI80E)	5876	Pneumatique
180E38	8460.41 TCA	TS11612 (16S151)	451294 (S180E)	5876	Mécanique
440E38	8460.41 TCA	TS11612 (16S151)	451394 (S180E)	5876	Mécanique
440E38	8460.41 TCA	TS11612 (16S151)	451394 (S180E)	5876	Pneumatique Arrière
180E42	8210.42 TCA	TS13612 (16S221)	S180E	5876	Mécanique
180E42	8210.42 TCA	TS13612 (16S221)	S180E	5876	Pneumatique Arrière
190E42	8210.42 TCA	TS13612 (16S221)	UI80E	5876	Mécanique

MODELES
 4X2

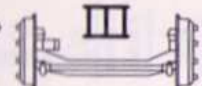
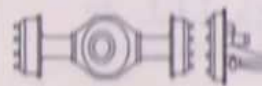
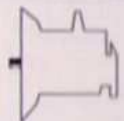
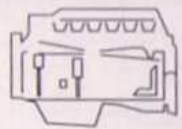

190E42	8210.42 TCA	TS13612 (16S221)	U180E	5876	Pneumatique Arrière
400E42	8210.42 TCA	TS13612 (16S221)	S180E	5876	Mécanique
400E42	8210.42 TCA	TS13612 (16S221)	S180E	5876	Pneumatique Arrière
440E42	8210.42 TCA	TS13612 (16S221)	U180E	5876	Mécanique
440E42	8210.42 TCA	TS13612 (16S221)	U180E	5876	Pneumatique Arrière
440E42	8210.42 TCA	TS13612 (16S221)	U180E	5876	Pneumatique

MODELES
6X2



240E42	8210.42 TCA	TS13612 (16S221)	S180E (U180E)	5876	Pneumatique Arrière	55080 simple rigide
240E42	8210.42 TCA	TS13612 (16S221)	S180E (U180E)	5876	Pneumatique	55080 simple rigide
240E42	8210.42 TCA	TS13612 (16S221)	S180E (U180E)	5876	Pneumatique Arrière	57080 simple braquant
240E42	8210.42 TCA	TS13612 (16S221)	S180E (U180E)	5876	Pneumatique Arrière	56082 rigide jumelé
440E42	8210.42 TCA	TS13612 (16S221)	S180E (U180E)	5876	Pneumatique	55080 simple rigide

MODELES
6X4



260E42

8210.42
TCA

TS13612
(16S221)

SRI45
Tandem

5876

Mécanique

-

260E42
TCA

8210.42
(16S221)

TS13612
TCA

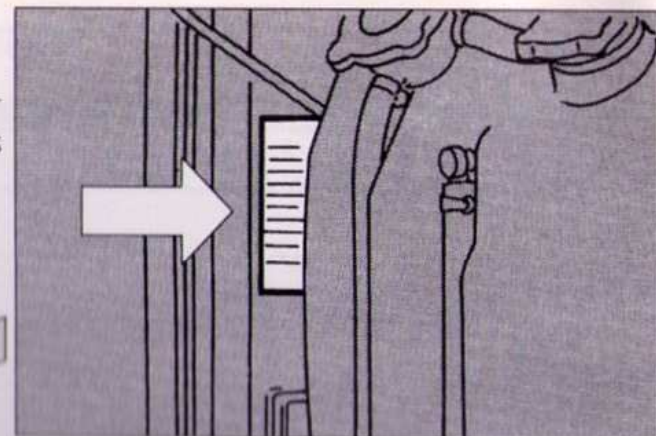
5876

Données d'identification véhicule

Le type et le numéro du moteur, le type et le numéro du châssis ainsi que la plaque du constructeur sont les éléments d'identification de votre véhicule.

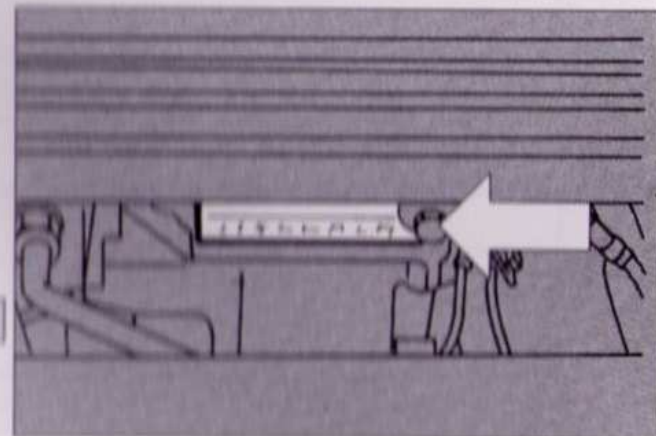
Plaque du constructeur

Pour l'identification du véhicule selon les directives C.E.E. (sous la calandre avant).



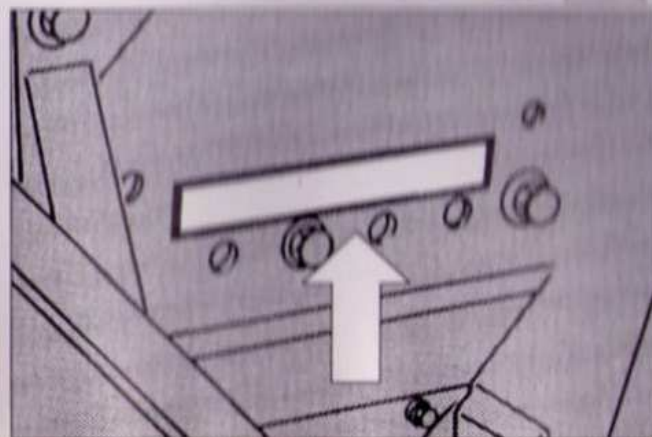
Moteur 8460

Marquage sur le bloc-cylindres.



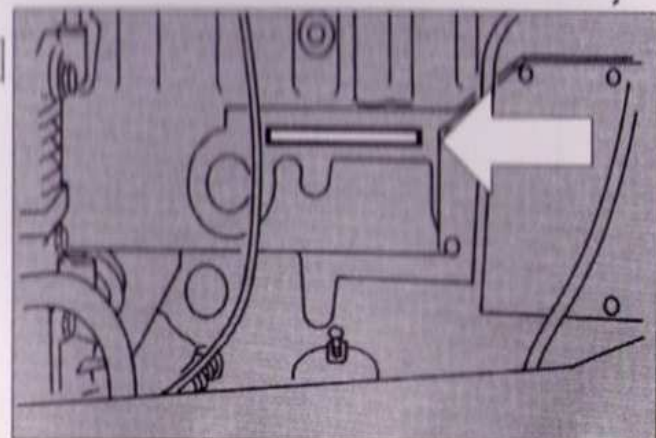
Châssis

Marquage (sur l'avant du longeron droit du châssis).



Moteur 8210

Marquage sur le bloc-cylindres



	IVECO MAGIRUS AG	
a)	_____	
b)	_____	
c)	_____	
d)	_____	
e)	_____	

	IVECO	
f)	An Iveco product Type _____	
g)	Wheelbase _____	Corrected absorption value <input type="checkbox"/>
	Made in _____	

Plaque d'identification du véhicule

Légende de la plaque

- a) Numéro d'homologation.
Code du constructeur et indications des caractéristiques générales du véhicule.
- b) Poids global tracteur.
- c) Poids global tracteur + remorque (si prévue).
- d) Charge limite admise sur l'essieu AV.
- e) Charge limite admise sur l'essieu AR.
- f) Identification spécifique du type.
- g) Empattement en mm.

Valeur admissible de fumée

Le poste de conduite

La cabine de votre véhicule a été conçue selon les lois les plus modernes de l'ergonomie afin de vous permettre de vivre chaque jour dans un milieu spacieux, accueillant et sûr.

Ce chapitre présentera les éléments suivants:

- Tableau de bord
- Afficheur de signalisations
- Tableau central
- Principales commandes
- Portes

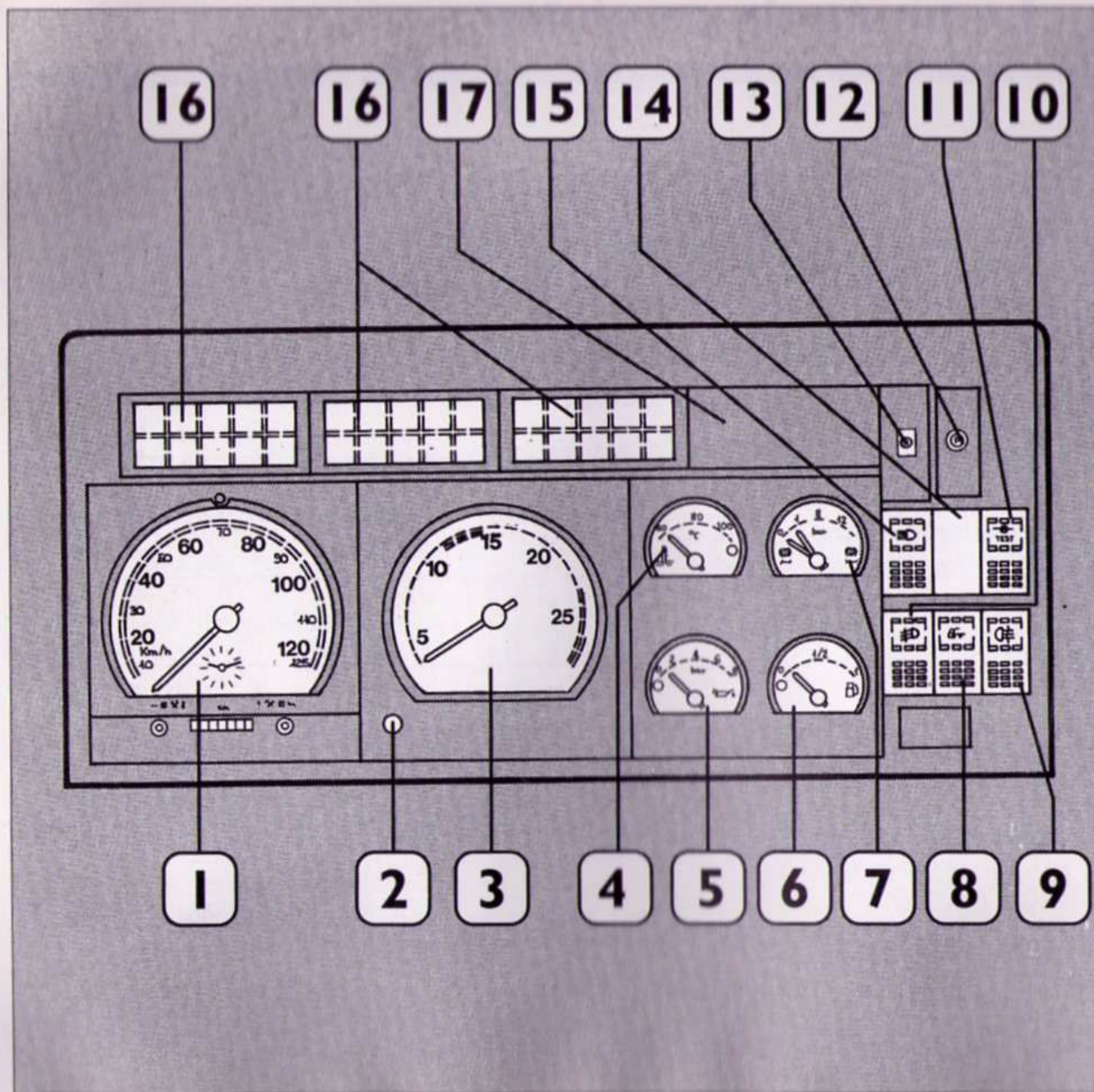


Tableau de bord

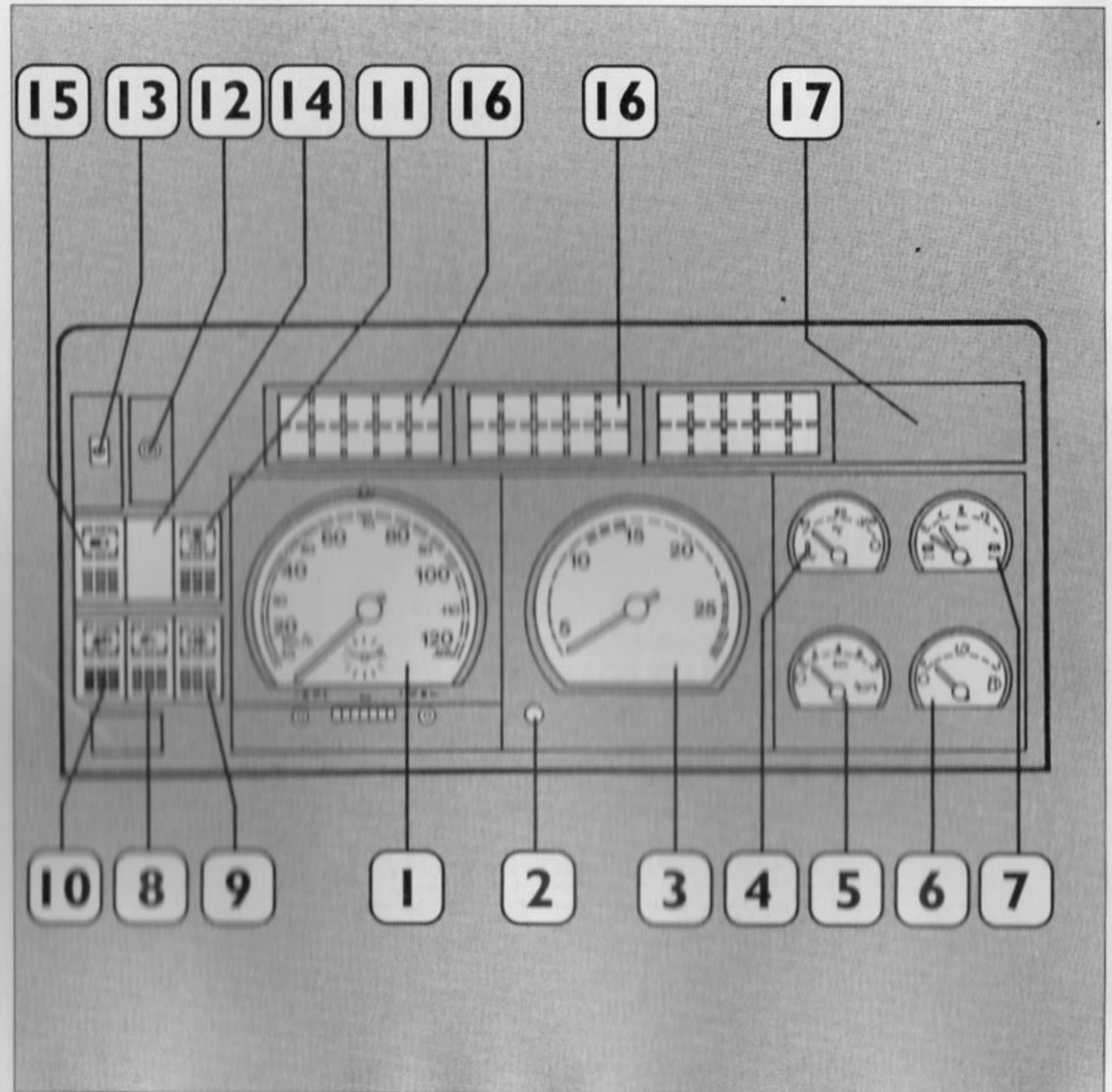
(Véhicules avec conduite à gauche)

1. Tachygraphe ou tachymètre.
2. Atténuateur éclairage des instruments.
3. Compte-tours.
4. Thermomètre eau avec témoin de température trop élevée
5. Indicateur de niveau gazole avec témoin de réserve.
6. Manomètre huile avec témoin de pression insuffisante.
7. Manomètre air.
8. Projecteur sellette (uniquement tracteur).
9. Eclairage arrière anti-brouillard.
10. Projecteurs anti-brouillard
11. Essai-lampes.
12. Interrupteur étagé pour ralentisseur.
13. Indicateur lumineux pour ralentisseur Telma.
14. A disposition.
15. Projecteurs supplémentaire de longue portée.
16. **Afficheur de signalisation.**
17. Afficheur pour boîte de vitesses semi-automatique.

Tableau de bord

(Véhicules avec conduite à droite)

1. Tachygraphe ou tachymètre.
2. Atténuateur éclairage des instruments.
3. Compte-tours.
4. Thermomètre eau avec témoin de température trop élevée.
5. Indicateur de niveau gazole avec témoin de réserve.
6. Manomètre huile avec témoin de pression insuffisante.
7. Manomètre air.
8. Projecteur sellette (uniquement tracteur).
9. Antibrouillard arrière.
10. Projecteurs anti-brouillard.
11. Essai-lampes.
12. Interrupteur étagé pour ralentisseur.
13. Indicateur lumineux pour ralentisseur Telma.
14. A disposition.
15. Projecteurs supplémentaires de longue portée.
16. **Afficheur de signalisation.**
17. Afficheur pour boîte de vitesses semi-automatique.





Afficheur des signalisations.

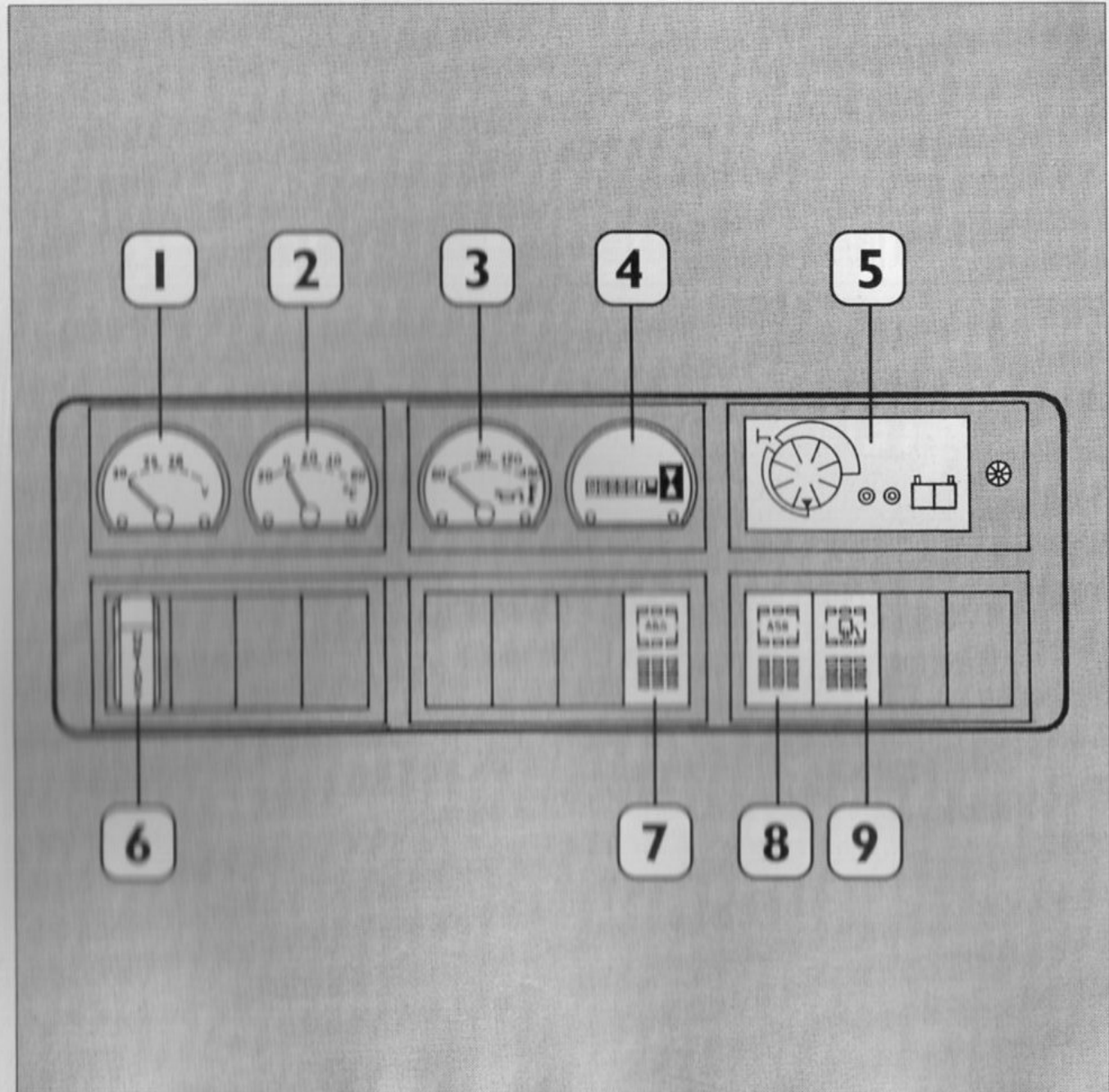
1. Circuit direction hydraulique.
2. Circuit direction hydraulique (2^{ème} circuit)
3. Blocage différentiel longitudinal.
4. Prise de mouvement enclenchée.
5. Benne basculée.
6. Température élevée huile B.V.
7. Suspension pneumatique.
8. Blocage différentiel avant.
9. Usure freins AV.
10. Usure freins AR.
11. Blocage différentiel AR.
12. Pré-chauffage.
13. Filtre à air colmaté.
14. Cabine déverrouillée.
15. Charge insuffisante du générateur.
16. Feux de longue portée.
17. Eclairage extérieur.
18. Feux de direction remorque.
19. Feux de direction tracteur.
20. Feux de détresse.
21. Frein de stationnement serré.
22. Vitesses lentes enclenchées (uniquement BV ZF).
23. Essieu supplémentaire soulevé.
24. Présence d'eau dans le filtre gazole.
25. ASR et limiteur de vitesse.
26. Avarie système de freinage.
27. Signalisation avarie ABS tracteur.
28. Signalisation avarie ABS remorque.
29. Signalisation remorque sans ABS.
30. EDC.

Le fonctionnement des témoins signalant les anomalies ou des dispositifs d'éclairage extérieur peut se contrôler en appuyant sur le bouton 11 voir pages 12-13.

Tableau supérieur

(si prévu)

1. Voltmètre.
2. Thermomètre température.
3. Thermomètre huile BV.
4. Compteur.
5. Thermostat avec capteur de température.
6. Interrupteur général d'urgence.
7. Interrupteur ABS.
8. Interrupteur ASR.
9. Rétroviseur chauffé.



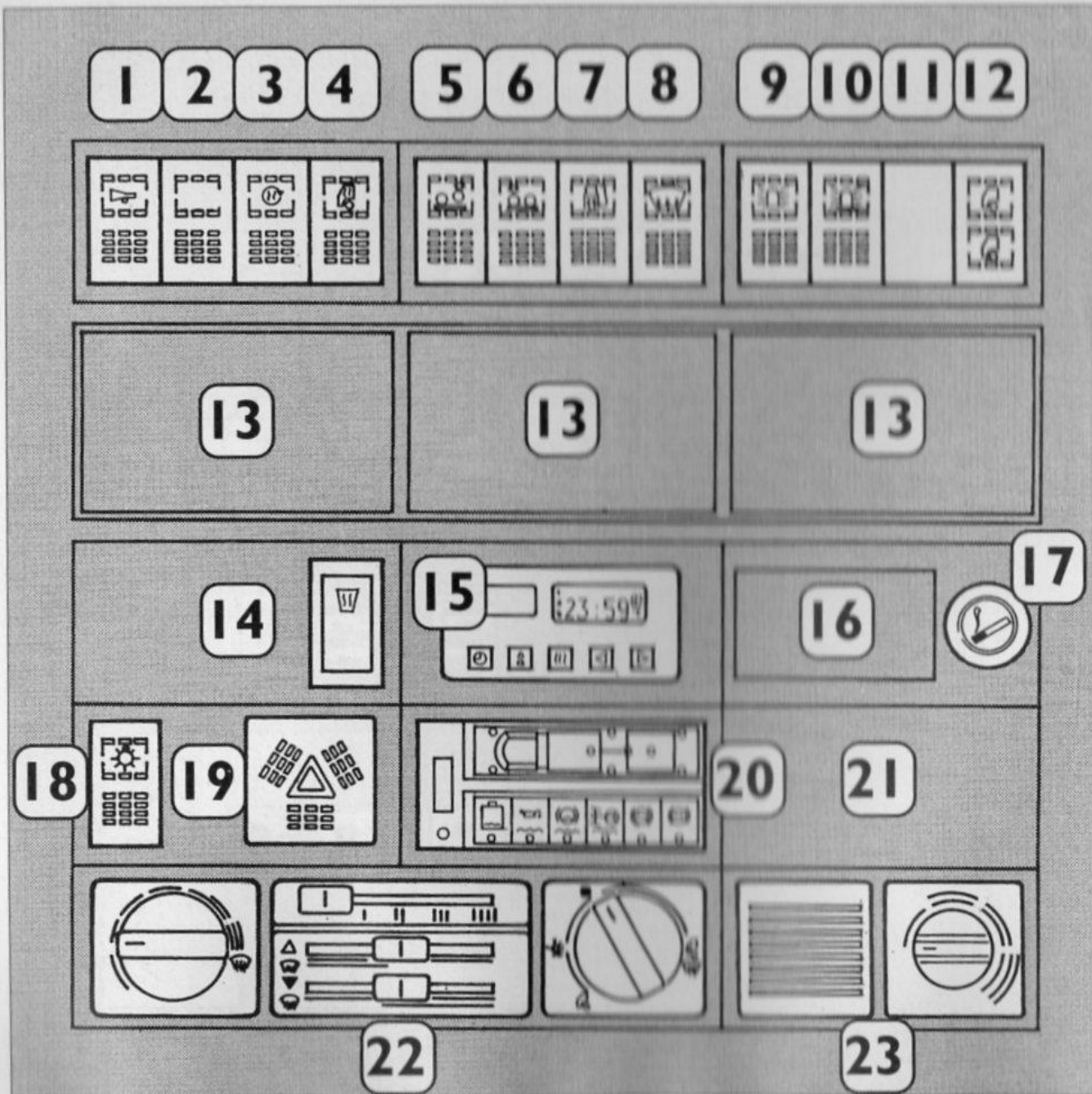


Tableau central.

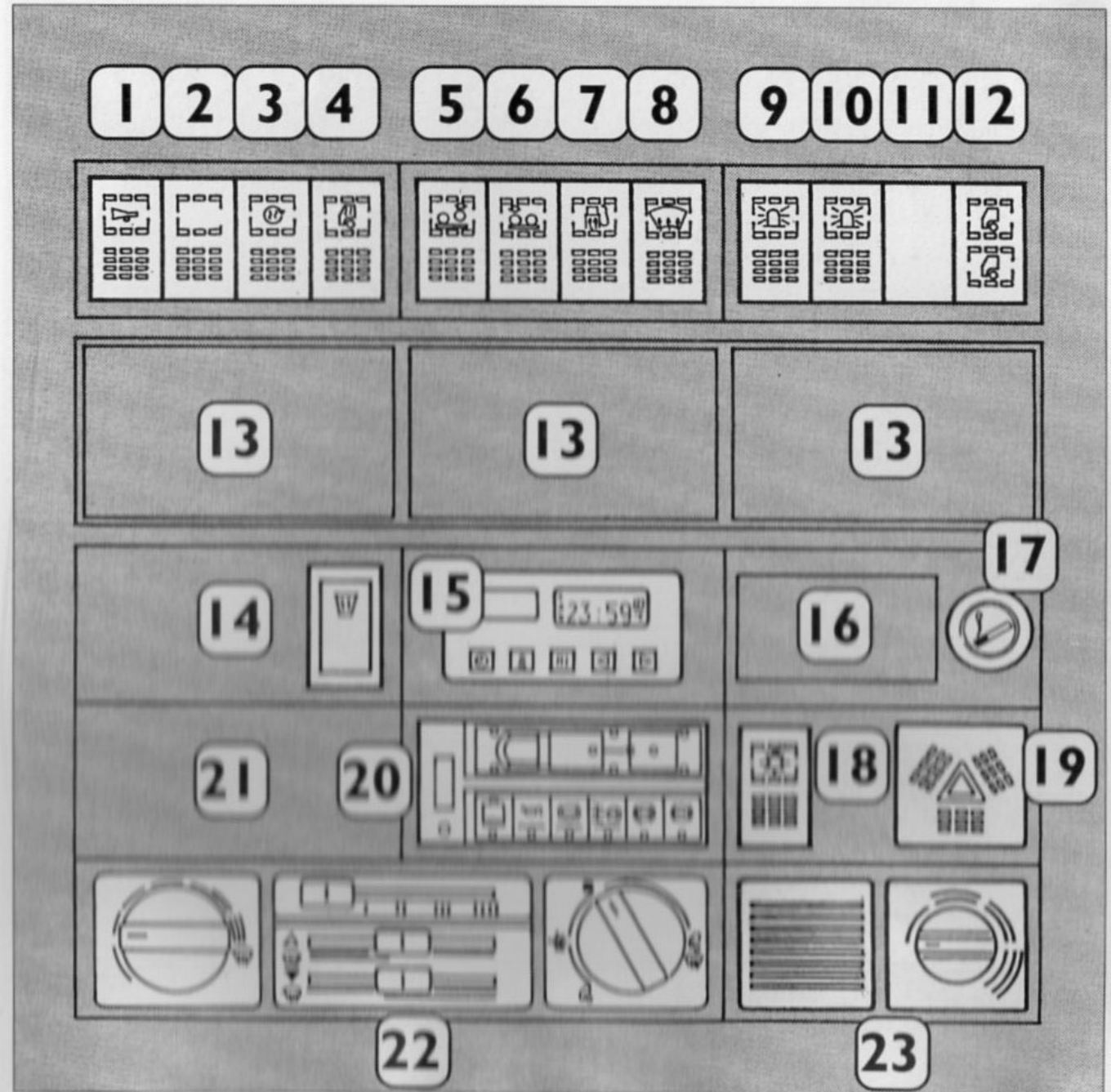
(véhicules avec conduite à gauche)

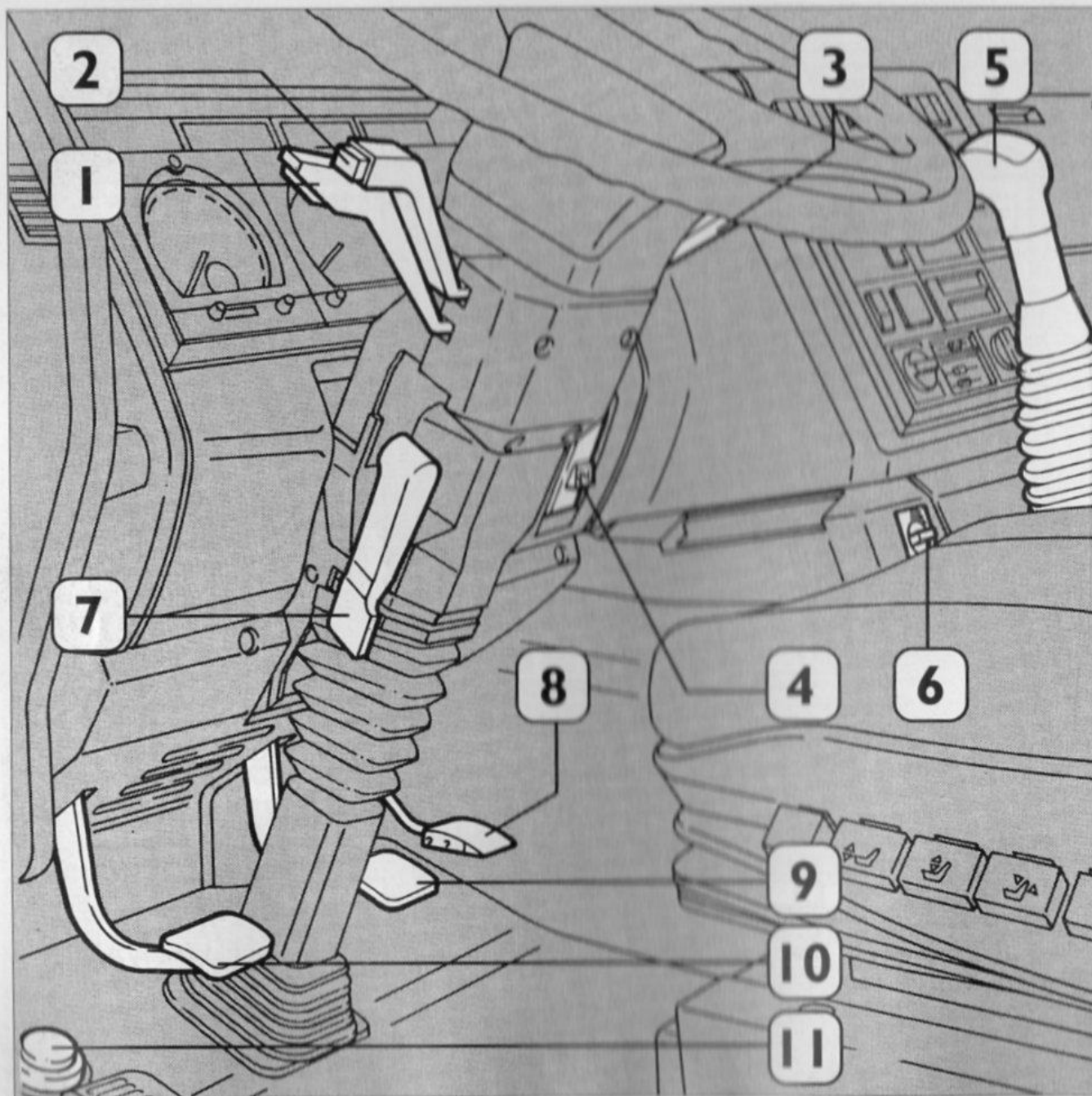
1. Avertisseur pneumatique
2. Lave-projecteur
3. Chauffage moteur
4. Chauffage cabine
5. Soulèvement de l'essieu supplémentaire
6. Report de charge sur pont AR
7. Pré-chauffage gazole
8. Pare-brise chauffant
9. Feu rotatif gauche
10. Feu rotatif droit
11. A disposition
12. Trappe électrique
13. Aérateur
14. Voyant anomalie réchauffeur autonome.
15. Logement pour réchauffeur autonome
16. Cendrier
17. Allume-cigares
18. Eclairage extérieur.
19. Feux de détresse.
20. Iveco Control (voir pages 37 + 40).
21. Logement d'ordinateur de bord.
22. Commandes chauffage et ventilation
23. Climatiseur.

Tableau central

(véhicules avec conduite à droite)

1. Avertisseur pneumatique
2. Lave-projecteur
3. Chauffage moteur
4. Chauffage cabine
5. Soulèvement de l'essieu supplémentaire
6. Report de charge sur pont AR
7. Pré-chauffage gazole
8. Pare-brise chauffant
9. Feu rotatif gauche
10. Feu rotatif droit
11. A disposition
12. Trappe électrique
13. Aérateur
14. Voyant anomalie réchauffeur autonome.
15. Logement pour réchauffeur autonome
16. Cendrier
17. Allume-cigares
18. Eclairage extérieur;
19. Feux de détresse.
20. Iveco Control (voir pages 37 + 40).
21. Logement d'ordinateur de bord.
22. Commandes chauffage et ventilation
23. Climatiseur.





Commandes principales

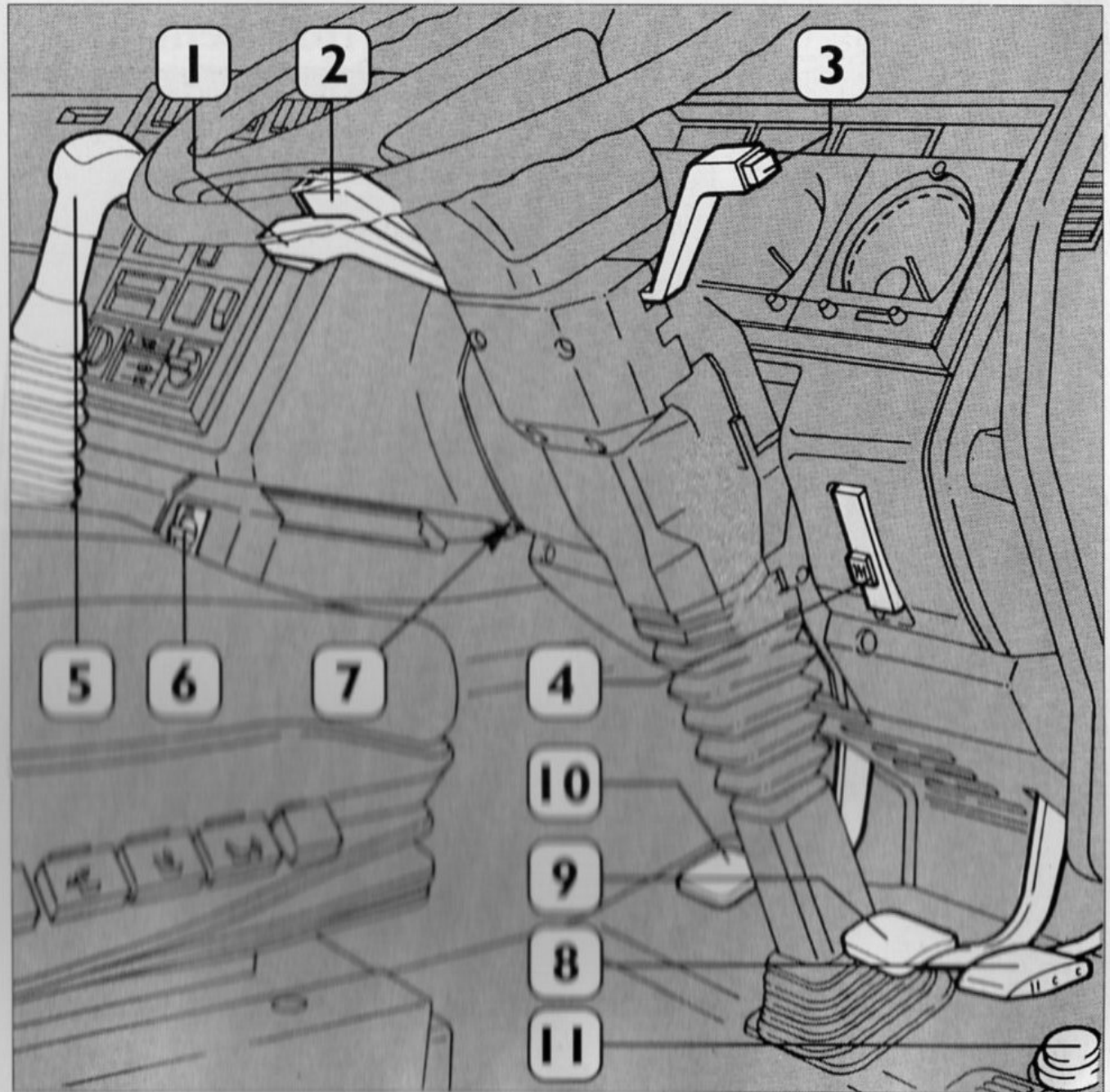
(Véhicules avec conduite à gauche)

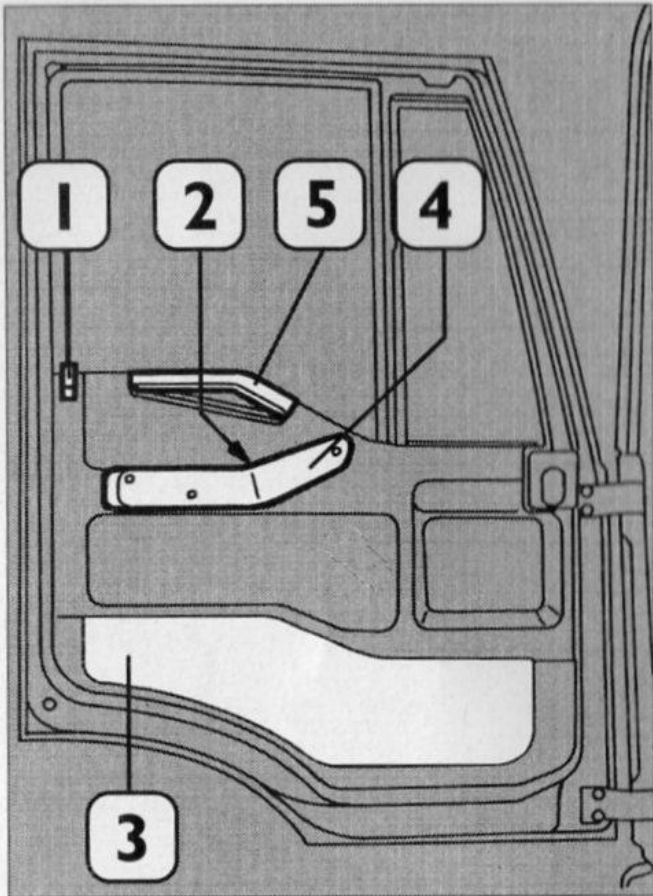
1. Levier de commande projecteurs.
2. Levier de commande feux de direction et avertisseur sonore.
3. Levier de commande lave-glace, essuie-glace.
4. Manette commande accélérateur (pour une utilisation correcte voir à la page 46).
5. Levier de changement de vitesses.
6. Commutateur d'inclinaison du faisceau des projecteurs
7. Blocage position du volant.
8. Pédale commande d'accélérateur.
9. Pédale commande des freins.
10. Pédale commande d'embrayage.
11. Poussoir à pédale de commande frein moteur.

Commandes principales

(Véhicules avec conduite à droite)

1. Levier de commande projecteurs.
2. Levier de commande feux de direction et avertisseur sonore.
3. Levier de commande lave-glace, essuie-glace.
4. Manette commande accélérateur (pour une utilisation correcte voir à la page 46).
5. Levier de changement de vitesses.
6. Commutateur d'inclinaison du faisceau des projecteurs
7. Blocage position du volant.
8. Pédale commande d'accélérateur.
9. Pédale commande des freins.
10. Pédale commande d'embrayage.
11. Pousoir à pédale de commande frein moteur





Portes

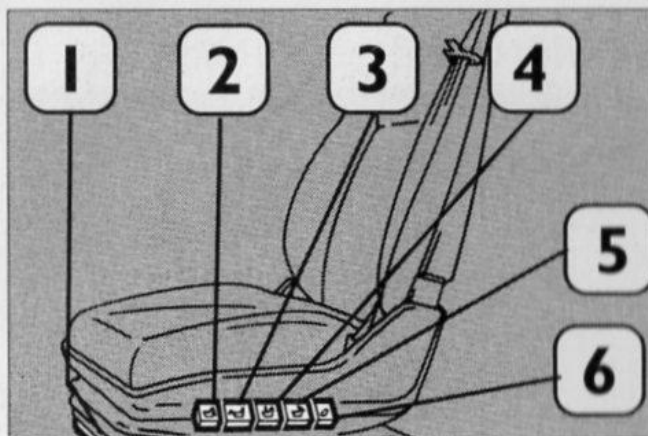
1. Manette de blocage porte de l'intérieur.
2. Levier d'ouverture porte.
3. Bac à cartes.
4. Poignée de fermeture porte.
5. Accoudoir.

Attention! Les serrures doivent être lubrifiées périodiquement avec de l'huile moteur par le trou situé auprès d'elles et protégé par un bouchon en plastique.

Utilisation des commandes

Ce chapitre donne des indications sur l'utilisation de:

- Siège à suspension pneumatique.
- Siège à suspension pneumatique version de luxe.
- Ceintures de sécurité.
- Réglage du volant.
- Lève-glace électrique.
- Tachygraphe.
- Interrupteur éclairage extérieur.
- Projecteurs.
- Feux de direction et avertisseur sonore.
- Lave-glace, essuie-glace.
- Réservoir de lave-glace et lave-projecteurs.
- Blocage de différentiel.
- Prise de mouvement
- Ralentisseur électromagnétique
- Attelage de la remorque
- Attelage de la semi-remorque
- Essieux supplémentaires
- Basculement de la cabine
- Abaissement de la cabine
- Véhicule avec suspension pneumatique
- Iveco Control
- Chauffage et ventilation



Siège à suspension pneumatique (si prévu)

Ce siège prévoit toutes ces possibilités de réglage:

Réglage longitudinal du siège

En tirant le levier 1 vers le haut, le siège peut être déplacé vers l'avant ou vers l'arrière; en relâchant le levier, le siège se bloque à la position voulue.

Suspension verticale du siège

En actionnant sur la poignée 2, on peut l'abaisser et la bloquer.

Inclinaison du coussin

On l'obtient en actionnant la poignée 3 (maxi 12°).

Réglage vertical

L'élévation se fait en agissant sur la poignée 4 vers le haut, l'abaissement se fait en poussant la même poignée vers le bas (maxi 100 mm).

Réglage du dossier

On l'obtient en actionnant la poignée 5.

Réglage de la souplesse

On l'obtient en actionnant la poignée 6.

Siège à suspension pneumatique version luxe (si prévu)

Ce siège confortable et ergonomique prévoit toutes ces possibilités de réglage:

Réglage longitudinal du siège

En tirant le levier 1 vers le haut, le siège peut être déplacé vers l'avant ou vers l'arrière; en relâchant le levier, le siège se bloque à la position voulue.

Suspension horizontale du siège

En actionnant le levier 2, on a le blocage.

Allongement du coussin

On l'obtient en actionnant la poignée 3 (maxi 60 mm).

Suspension verticale du siège

En actionnant la poignée 4, on peut abaisser le siège et le bloquer.

Inclinaison du coussin

On l'obtient en actionnant la poignée 5 (maxi 12°).

Réglage vertical

L'élévation se fait en agissant sur la poignée 6 vers le haut, l'abaissement se fait en poussant la même poignée vers le bas (maxi 100 mm).

Réglage du dossier

On l'obtient en actionnant la poignée 7.

Réglage de la souplesse

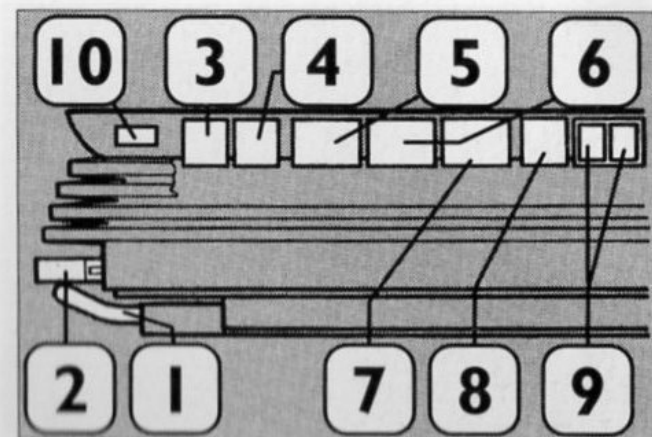
On l'obtient en actionnant la poignée 8.

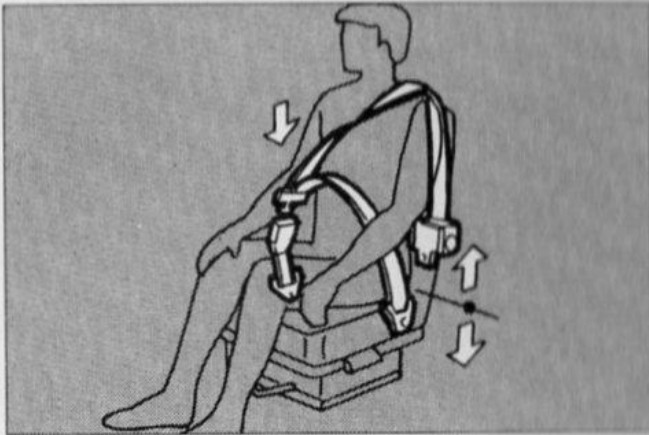
Réglage lombaire

On l'obtient en actionnant les touches 9.

Chauffage du siège

On l'obtient en agissant sur l'interrupteur 10.





Ceintures de sécurité

Le véhicule est prédisposé pour le montage de ceintures de sécurité du type avec enroulement automatique.

Pour boucler la ceinture, prendre la languette et l'introduire dans le logement de la boucle, jusqu'à entendre le déclic du verrouillage.

Pour déboucler la ceinture, appuyer sur le bouton situé à l'extrémité supérieure de la boucle.

La ceinture n'a pas besoin de réglage manuel: la sangle se règle automatiquement à la longueur la plus adaptée au chauffeur, ce qui permet un plus grand confort de mouvements.

Le mécanisme est très sensible aux modifications de l'assiette du véhicule, par conséquent on peut avoir le blocage de la sangle lors de:

- freinages ou accélérations brusques
- véhicule en pente
- pendant les virages

Avertissements:

- La sangle ne doit pas être entortillée et doit bien adhérer au bassin mais non pas à l'abdomen, afin d'éviter tout risque de glissement vers l'avant. Vérifier de temps en temps si les vis d'ancrage sont serrées et que la sangle n'est ni coupée ni éfilochée.
- En cas d'accident, remplacer la ceinture même si elle n'est pas apparemment abîmée.
- Ne pas faire de modifications sur les ceintures, ce qui pourrait diminuer la sécurité.

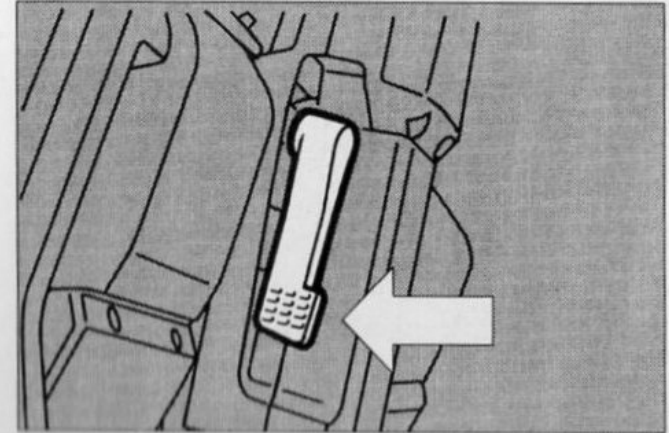
Ce produit est disponible chez Iveco Shop qui offre des accessoires de haute qualité garantis par Iveco.

Réglage de la position du volant de direction

La hauteur et l'inclinaison du volant peuvent être modifiées de manière à les adapter à la taille du conducteur.

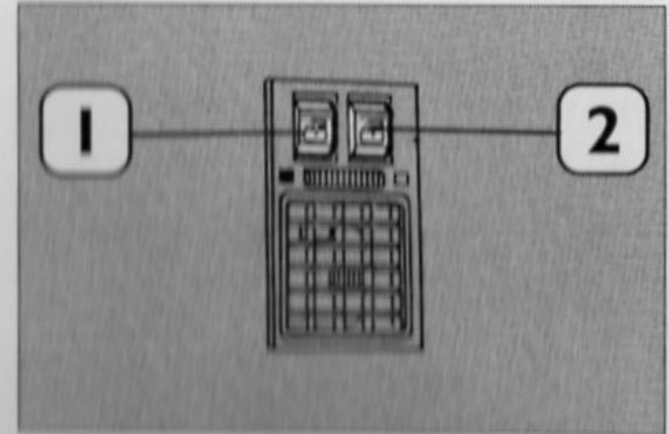
Ce réglage se fait comme suit:

- Desserrer la vis de blocage sur la colonne de direction et tirer le levier vers le haut.
- Saisir le volant à deux mains et l'amener à l'inclinaison et à la hauteur voulues.
- Resserrer la vis de blocage en ramenant le levier vers le bas.



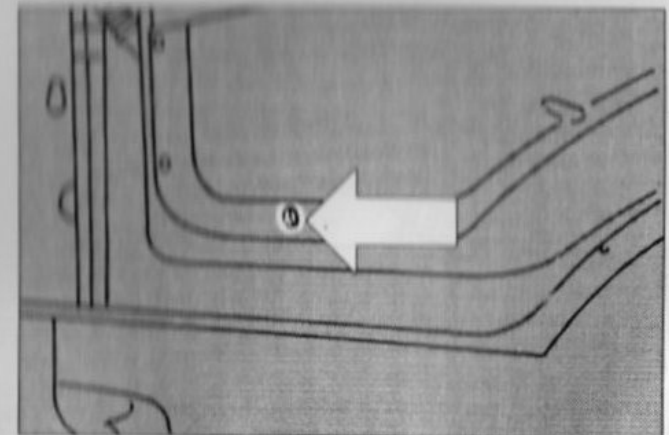
Lève-glace électrique

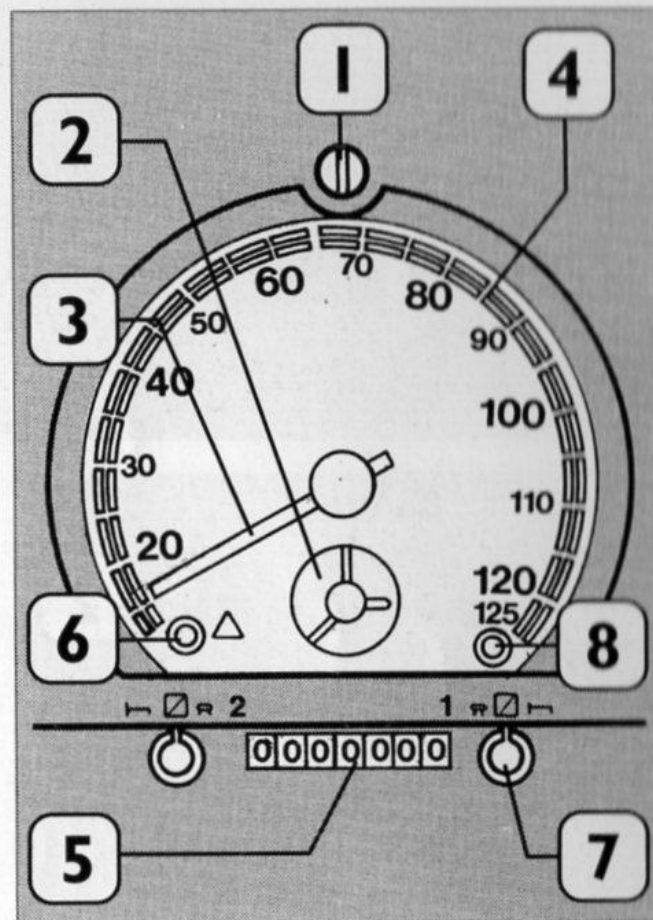
1. Bouton de lève-glace gauche.
2. Bouton de lève-glace droit.



Dans le cas d'une avarie au lève-glace électrique, il est possible d'actionner le bouton de déblocage des que le bouchon de protection est enlevé.

En agissant simultanément sur la vitre, on peut ainsi obtenir la fermeture ou l'abaissement.





Tachygraphe (consulter la publication spécifique)

1. Serrure à clé.
2. Tachymètre avec montre.
3. Indicateur de vitesses.
4. Echelle de vitesses.
5. Totalisateur kilométrique.
6. Témoin lumineux d'enregistrement défectueux des stylets.
7. Sélecteur des temps d'enregistrement (travail ou repos).
8. Indicateur lumineux limite de vitesse.

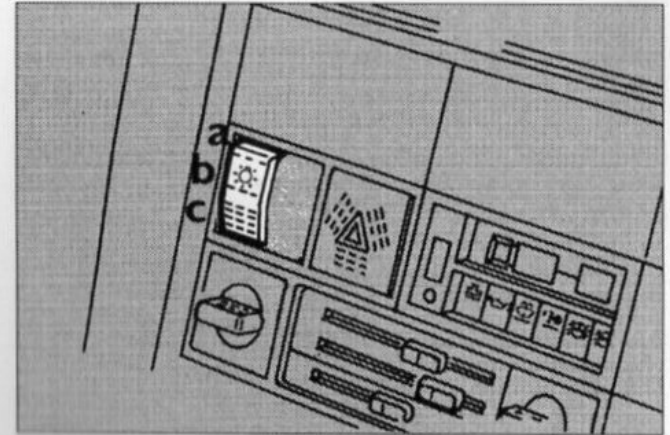
Attention!

Pour un arrêt prolongé du véhicule on doit déconnecter l'interrupteur de la batterie prévu), enlever le fusible n°. 20 du tachygraphe et le mettre dans le sac de plastique avec clefs du véhicule. Avant une nouvelle mise en marche du véhicule, le fusible est à replacer.

Interrupteur éclairage extérieur.

- Tout éteint.
- Feux de position (de stationnement) et de gabarit.
- Feux de position, de gabarit, de croisement et de route.

Nota: La position b est aussi activée avec la clé désinsérée.

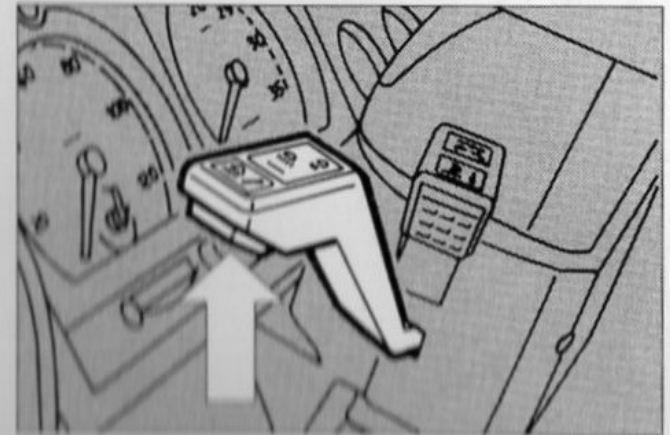


Projecteurs.

Vers le haut = feux de croisement

Vers le bas = feux de route

Bouton inférieur = appels de phare

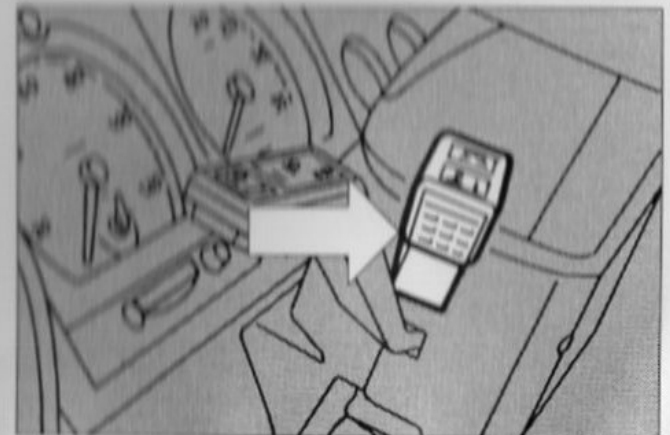


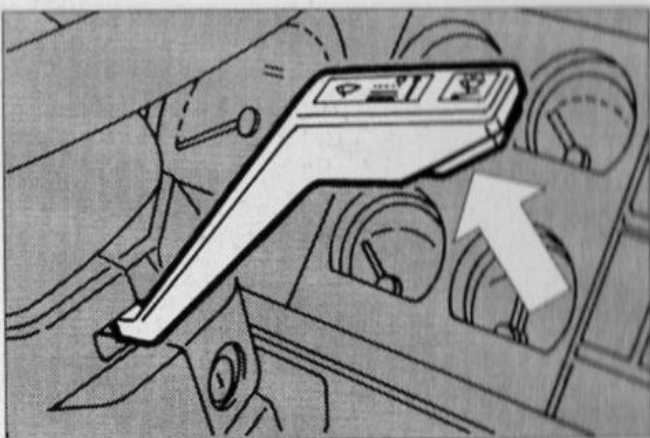
Feux de direction et avertisseur sonore

Vers le haut = braquage à droite

Vers le bas = braquage à gauche

Vers l'intérieur = avertisseur sonore





Lave-glace, essuie-glace

- 0 = Essuie-glace arrêté.
- - - - = fonctionnement par intermittence.
- = fonctionnement lent.
- ≡ = fonctionnement rapide.

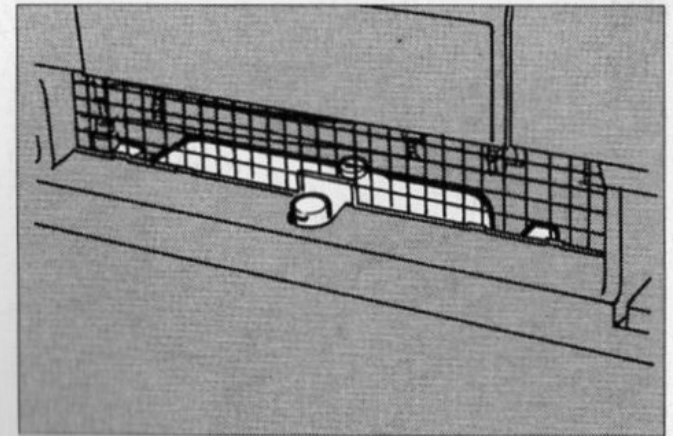
Bouton inférieur = jets de pompe de lave-glace avec fonctionnement limité de l'essuie-glace.

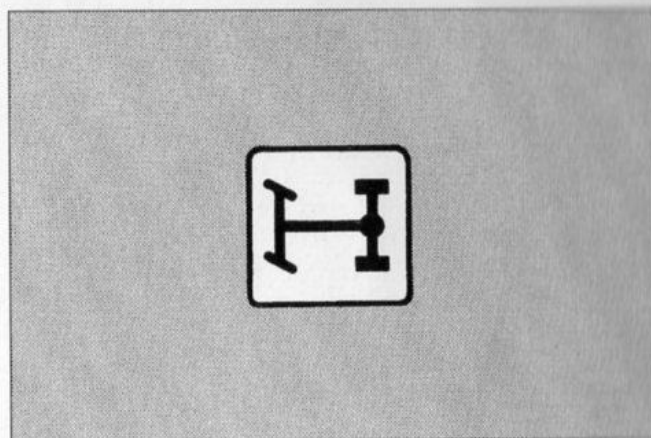
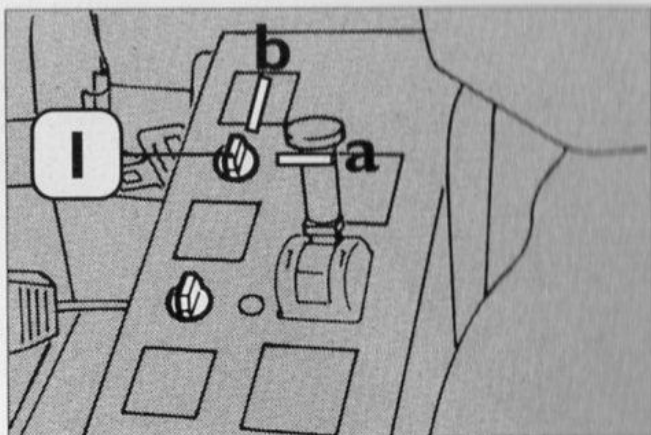
Réservoir de lave-glace et lave-projecteurs

Le réservoir est logé derrière la calandre avant. On conseille l'utilisation du produit spécifique anti-congélant DPI mélange avec de l'eau selon les indications suivantes:

Tableau de mélange

Température extérieure	-35°C	-20°C	-10°C	0°C	été
DPI (en partie)	1	1	1	1	1
Eau (en partie)	-	1	2	6	10





Blocage du différentiel (si prévu)

Le blocage du différentiel du pont AR est réalisé par commande pneumatique au moyen du robinet I.

Position de la poignée de commande:

- a = différentiel bloqué.
- b = différentiel débloqué.

Avec le différentiel bloqué, la lampe-témoin correspondante sur le tableau de bord est allumée.

Le blocage ne doit être utilisé que sur des terrains boueux ou glissants.

Pour obtenir un fonctionnement correct, procéder comme suit:

- Passer à la position de blocage avec le véhicule arrêté.
- Procéder avec prudence.



Avertissement! Dès que le trajet de route critique a été franchi, procéder comme suit:

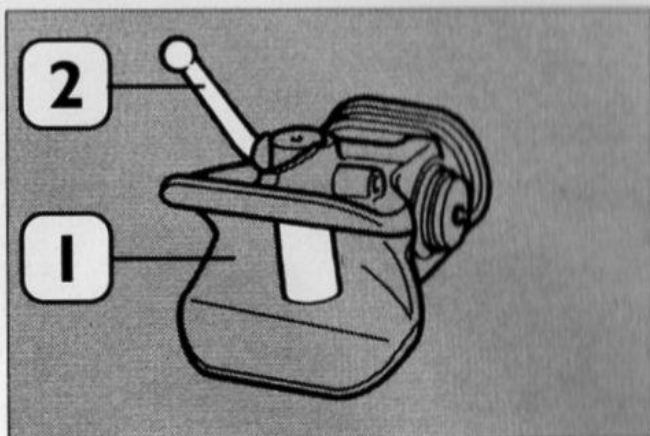
- Passer à la position de déblocage en maintenant la vitesse du véhicule.
- Relâcher temporairement l'accélérateur.
- Reprendre la vitesse de sécurité.

Au cas où il serait impossible de débloquer immédiatement le différentiel, il faut changer à plusieurs reprises la direction de marche afin d'éliminer toute tension éventuelle.



Attention!

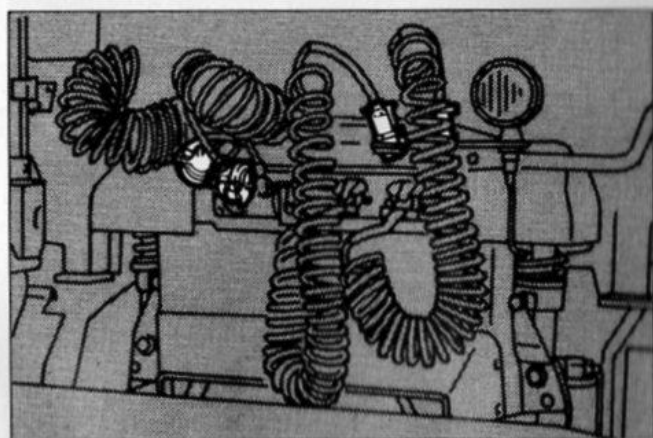
- Dans les conditions de terrain boueux ou glissant, ne faites pas tourner à vide les roues lorsque le différentiel est débloqué. Seulement quelques secondes suffisent à provoquer des endommagements.
- Ne bloquez jamais le différentiel lorsqu'une roue est en train de tourner à vide car les engrenages pourraient subir de graves dégâts.



Attelage de la remorque (si prévu)

Crochet de remorquage Orlandi

Atteler la remorque au crochet 1 après avoir soulevé le levier 2.



Attelage de la semi-remorque (si prévu)

- Atteler la semi-remorque à la sellette.
- Accoupler les câbles électriques aux câbles spiralés en dotation et ensuite aux prises électriques de la semi-remorque.
- Brancher les têtes de raccordement des freins du tracteur aux têtes de raccordement de la semi-remorque.

Essieux supplémentaires (si prévu)

Le soulèvement de l'essieu supplémentaire est possible tant qu'on ne dépasse pas le poids maximum techniquement admissible sur le pont AR.

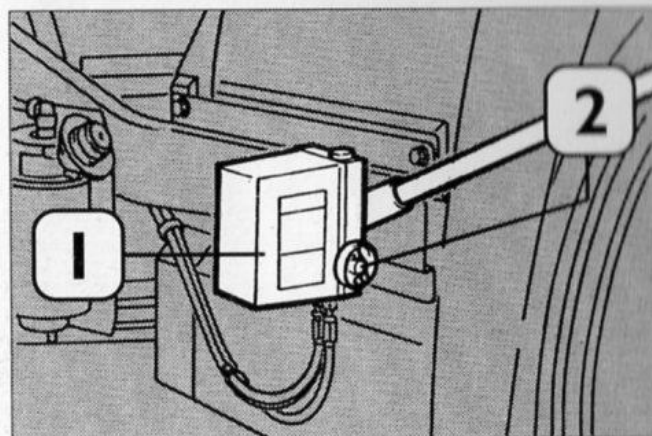
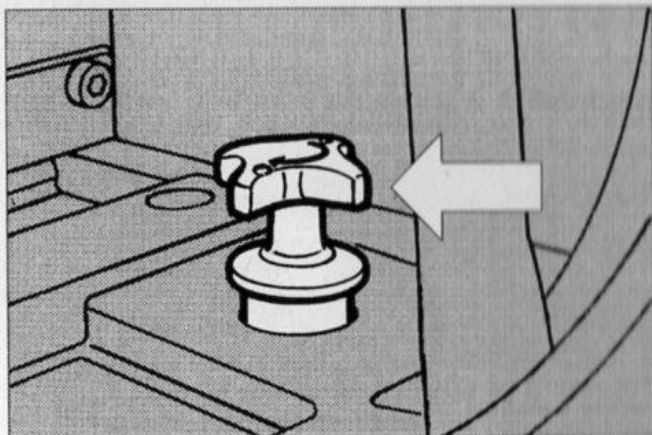
La surcharge maximale techniquement admissible sur le pont AR n'est permise que pendant le temps de démarrage du véhicule sur route glissante et tant que la vitesse maximale ne dépasse pas 10 km/h.

Pour obtenir le soulèvement, agir sur le bouton 5 de la page 16 – 17.

Aide au démarrage pour véhicules à trois axes (si prévu)

Pour la marche sur route glissante ou des manoeuvres en espaces limites, le véhicule étant déchargé ou partielle, ent déchargé, il est recommandé de tenir le poids du pont arrière le plus lourd possible avec l'introduction de l'aide au démarrage, (c'est à dire déchargé, ent de l'essieu ajouté jusqu'à la valeur de 13t) en agissant sur l'interrupteur 6 de la page 16–17 pendant 90 secondes.

Après 50 secondes il est possible de répéter l'opération.



Basculement de la cabine



Pour des raisons de sécurité, il faut toujours serrer le frein de stationnement et amener le levier de vitesses au point mort.

Avant le basculement, il faut ouvrir la calandre avant, déverrouiller la cabine en tournant la poignée de la figure dans la position d'ouverture A.

Introduire le levier approprié dans la pompe à main 1.

Amener le levier 2 à la position de circuit en pression et soulever la cabine en agissant sur la pompe à l'aide du levier.

En cas d'avarie au système hydraulique, le basculement peut être effectué en utilisant des moyens mécaniques, après la dépose de la barre de la B.V.



Attention! Toutes éventuelles opérations au-dessous de la cabine doivent être effectuées exclusivement avec la cabine complètement basculée.

Ne la laissez jamais dans une position intermédiaire; de plus, il faut absolument laisser la calandre AV complètement ouverte pendant toute la durée des opérations. N'oubliez pas qu'il ne faut pas basculer la cabine avec des charges, sur le pavillon, de plus de 80 kg.

Abaissement de la cabine

Amener le levier 2 à la position de circuit en décompression.

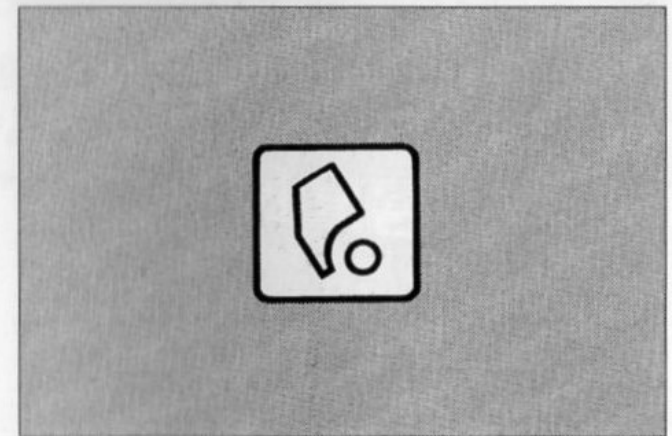
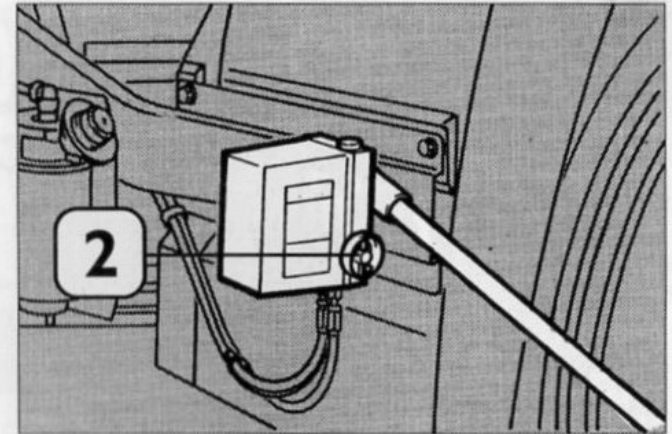
Actionner alternativement le levier comme pour le basculement de la cabine jusqu'à obtenir l'abaissement complet.

S'assurer que le voyant de signalisation lumineux de la cabine, après son basculement, est éteint (figure centrale).

On peut interrompre l'abaissement de la cabine en déplaçant le levier 2.

Lorsque l'abaissement est terminé, vous devez vous rappeler de ramener la poignée de sécurité en position de circuit fermé "C".

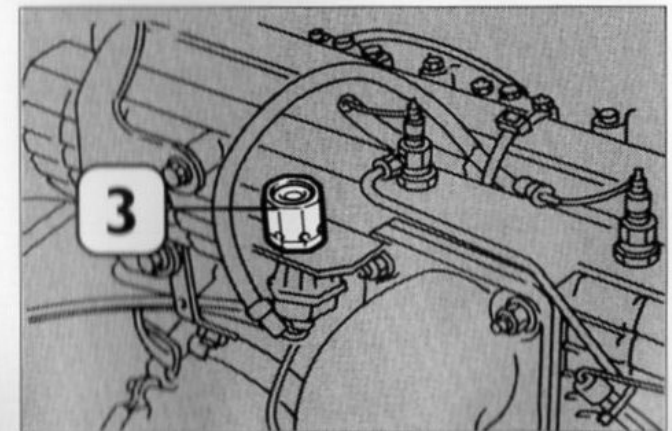
Rappelez-vous que, pour faire démarrer le moteur avec la cabine basculée, il faut appuyer sur le poussoir 3 de démarrage, placé sur le moteur.

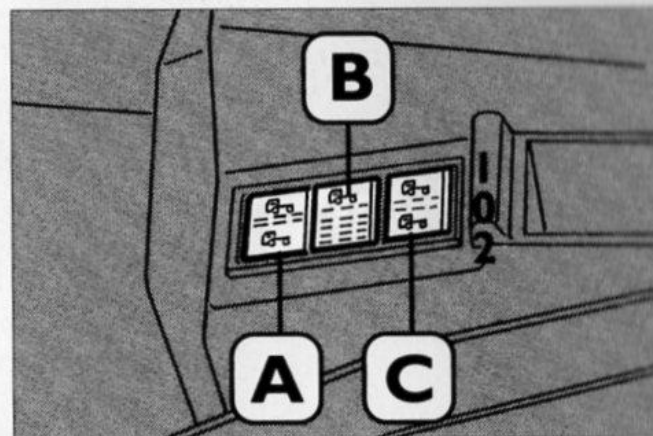
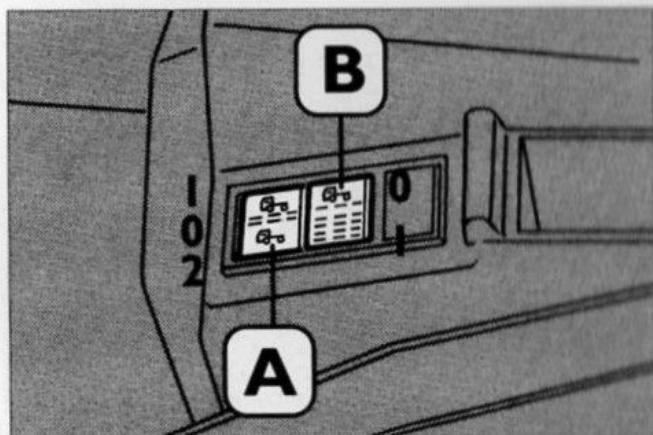


Dès que l'opération est terminée, laisser le levier 2 dans la position de circuit en décompression, jusqu'au prochain basculement.



Pour votre sécurité, il n'est pas possible de faire démarrer le moteur par le poussoir 3 si le levier de changement de vitesse n'est pas au point mort et si le frein de stationnement n'est pas serré.





Véhicule avec suspension pneumatique

Bouton A = Interrupteur pour le réglage des suspensions pneumatiques AV
position 1 = soulèvement châssis
position 2 = abaissement châssis

Bouton B = interrupteur pour le nivellement automatique des suspensions pneumatiques en géométrie.

Bouton C = Interrupteur pour le réglage des suspensions pneumatiques AR
position 1 = soulèvement châssis
position 2 = abaissement châssis

Soulèvement du châssis

Appuyer sur les boutons A/C position 1.

(l'arrêt du soulèvement à une position intermédiaire est obtenu en relâchant immédiatement le bouton). L'air arrive aux soufflets de la suspension pneumatique par la valve de commande. Le châssis se soulève. Lorsque le soulèvement maximum est atteint, l'afflux d'air est interrompu automatiquement par le limiteur.

Abaissement du châssis

Appuyer sur les boutons A/C position 2.

(L'arrêt de l'abaissement à une position intermédiaire est obtenu en relâchant immédiatement le bouton). L'air s'échappe des soufflets de la suspension pneumatique par la valve de commande. Le châssis s'abaisse

Marche du véhicule

Avec la mise en route du véhicule, l'indicateur lumineux 7 page 14 s'allume. Cet indicateur demeure allumé tant que la vitesse n'est pas de 10 km/h environ. S'il demeurerait allumé même après avoir dépassé cette vitesse, appuyer sur le bouton B jusqu'à extinction de l'indicateur. De cette manière, on obtient l'autonivellement du châssis en position de marche (utiliser le véhicule seulement avec les suspensions à cette condition). L'air dans les soufflets de la suspension pneumatique est réglé automatiquement par les valves en fonction de la charge. Si l'indicateur reste encore allumé, cela signifie qu'il y a eu une exécution non correcte de la procédure.

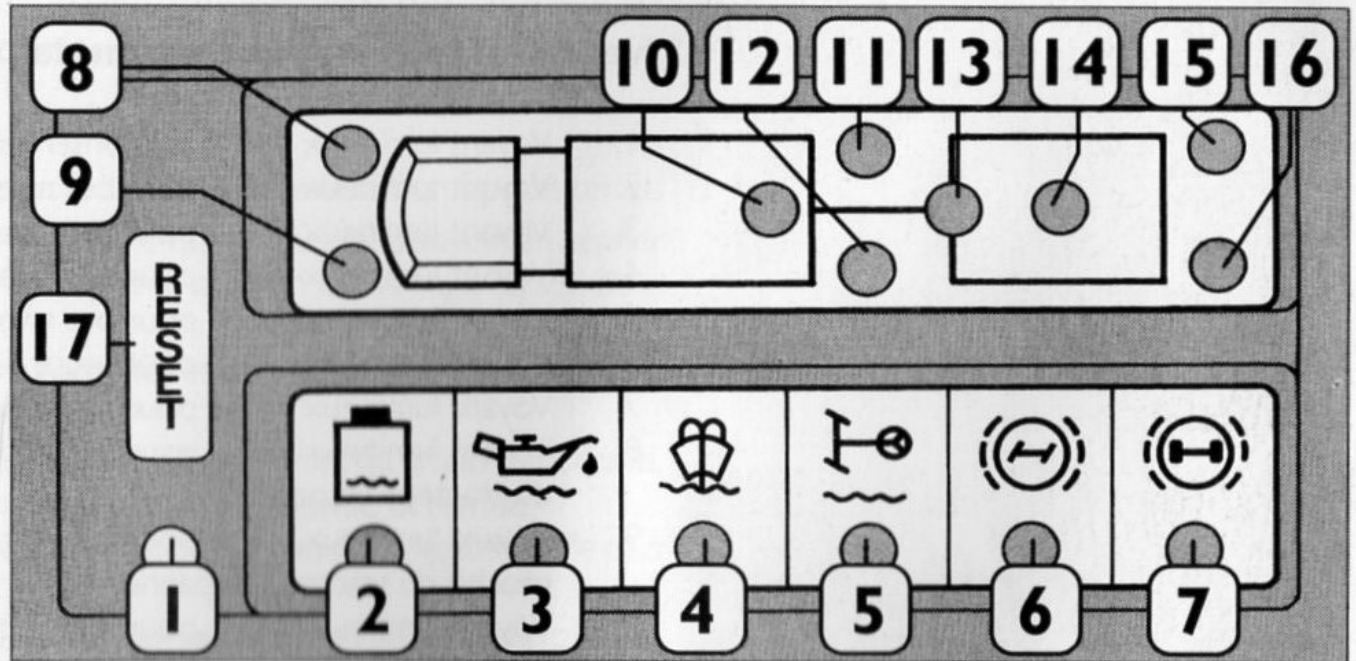
Iveco Control

Dispositif électronique de diagnostic et signalisation d'anomalies ou problèmes des principaux paramètres de fonctionnement du véhicule.

Pour l'identification des voyants de signalisation et les modalités de fonctionnement voir aux pages 38 ÷ 40.

Attention! Il peut se produire de plus l'allumage des voyants de signalisation d'anomalie ou d'inefficacité, même pour les motifs suivants:

1. Discontinuité du capteur et des liaisons électriques.
2. Vitesse élevée en virage, fortes accélérations, freinages brusques; c'est-à-dire proche de la limite de sécurité du niveau de certains liquides.
(Liquide de refroidissement, etc...).



Iveco Control – identification des voyants de signalisation

1. Voyant lumineux vert pour consentement général.
2. Voyant lumineux rouge pour bas niveau liquide de refroidissement moteur.
3. Voyant lumineux rouge pour bas niveau huile moteur.
4. Voyant lumineux rouge pour bas niveau liquide essuie-glace.
5. Voyant lumineux rouge pour bas niveau liquide direction hydraulique.
6. Voyant lumineux rouge pour usure plaquettes des freins AV.
7. Voyant lumineux rouge pour usure des freins AR.
8. Voyant lumineux rouge pour feu de position AV droit et/ou feu de gabarit AV droit du tracteur en panne.
9. Voyant lumineux rouge pour feu de position AV gauche et/ou feu de gabarit AV gauche du tracteur en panne.
10. Voyant lumineux rouge pour feu plaque tracteur en panne.
11. Voyant lumineux rouge pour feu de position AR droit et/ou feu de stop, feu de brouillard AR droit du tracteur et éventuel feu de gabarit AR droit du tracteur en panne.
12. Voyant lumineux rouge pour feu de position AR gauche et/ou feu de stop, feu de brouillard AR gauche du tracteur et éventuel feu de gabarit AR gauche du tracteur en panne.
13. Voyant lumineux jaune pour signalisation remorque détellée ou en présence d'une remorque dépourvue de centrale électronique:
14. Voyant lumineux vert pour signalisation feux remorque allumés.
- 15/16. Voyants lumineux rouges pour feux de position, feux de gabarit, de stop, brouillard AR et plaque remorque en panne.
17. Touche de remise à zéro (RESET).
(Passage d'une fonction en panne de clignotant à fixe, avec arrêt signal sonore).

Iveco Control – modalité de fonctionnement

- Lorsqu'on tourne la clé de contact, toutes les led s'allument pendant un laps de temps de 3 ÷ 6 secondes (dispositif d'auto-contrôle), ce qui permet de pouvoir en vérifier le fonctionnement. Cette fonction est garantie même avec un démarrage rapide du moteur.
- Successivement, si toutes les fonctions sont correctes et efficaces, toutes les led rouges s'éteignent et la led général verte reste allumée.
- Lors du démarrage, la led verte reste allumée. Cette led ne s'éteint qu'en cas d'anomalie, et elle restera éteint tant que la clé de contact n'a pas été enlevée et remise.
- En cas d'anomalie, la ou les led rouges de la/des fonctions intéressées clignotent, de plus il y a un signal sonore et la led générale s'éteint.
- En agissant sur la touche de remise à zéro, le clignotement de la led rouge de la fonction en panne devient fixe et le signal sonore s'arrête.

Attention! Avec le moteur en marche, toutes les fonctions sont contrôlées continuellement, à l'exception du niveau d'huile moteur qui est contrôlé uniquement au moment de la prédisposition au démarrage.

En plus des fonctions expliquées pour le premier niveau, il y aura le contrôle de l'éclairage extérieur et de ses protections.

- Les contrôles ne peuvent avoir lieu qu'avec les fonctions activées, par le clignotement de la led correspondant et l'activation du signal sonore.

Le dispositif signale l'anomalie quand vous aurez les conditions suivantes:

1. Interruption unique ou même simultanée des deux lampes de chaque groupe sous contrôle.
2. Interruption du ou des fusible/s de protection et des câblages correspondants.

Nota: pour l'identification du/des fusible/s, consulter la liste à les pages 107–108.

L'Iveco Control effectue également le contrôle de l'éclairage extérieur sur la remorque ou la semi-remorque.

- Les contrôles ne peuvent avoir lieu qu'avec les fonctions activées, par le clignotement de la led correspondante et l'activation du signal sonore; il est aussi prévu une led verte pour la signalisation du contrôle des feux de la remorque et une led jaune pour signaler le désenclenchement du contrôle remorque.

Chauffage et ventilation

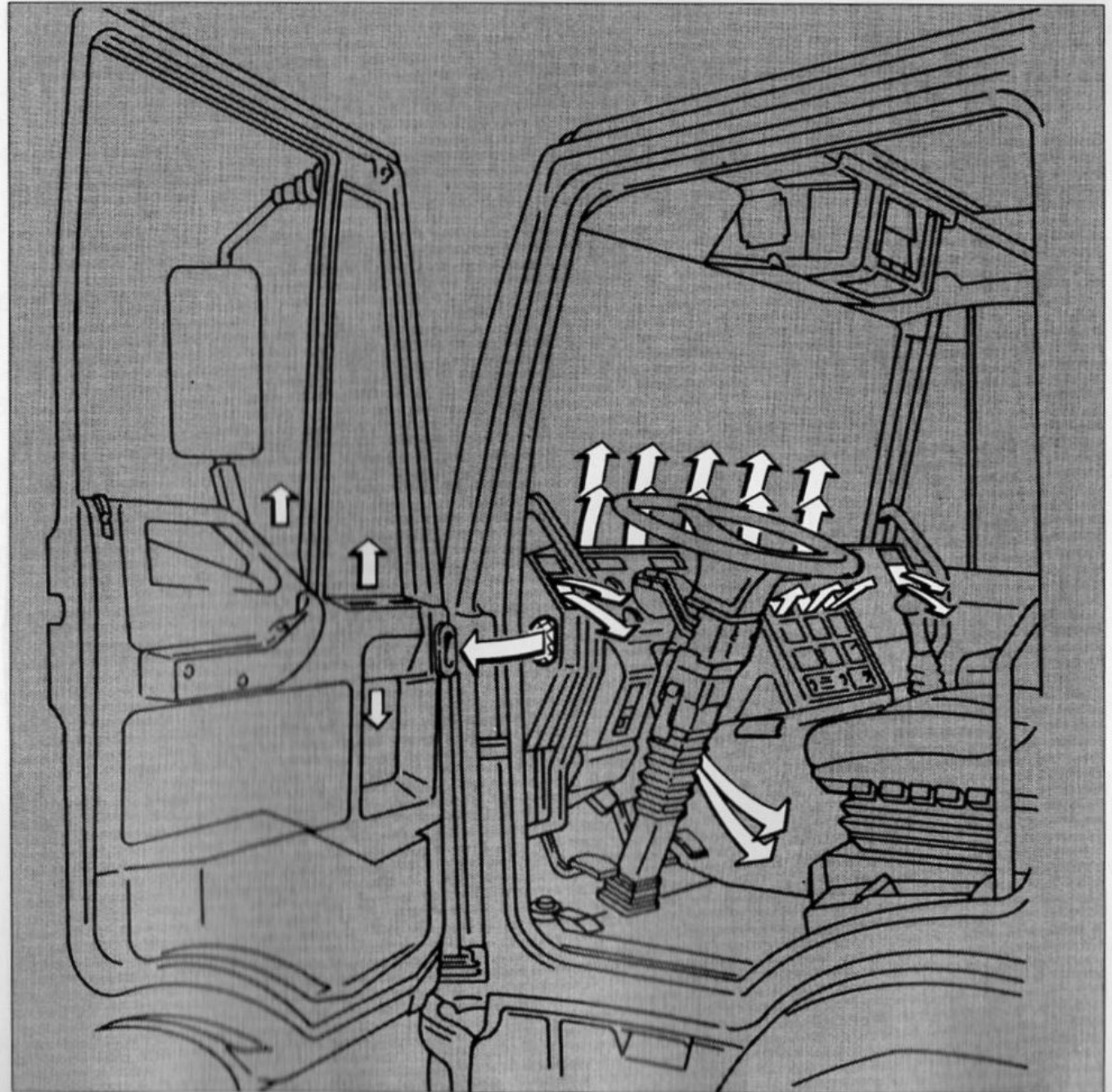
Afin d'avoir l'intérieur de votre cabine agréable et douillette au fil des saisons, le véhicule est doté d'un système de chauffage et ventilation qui permet d'avoir:

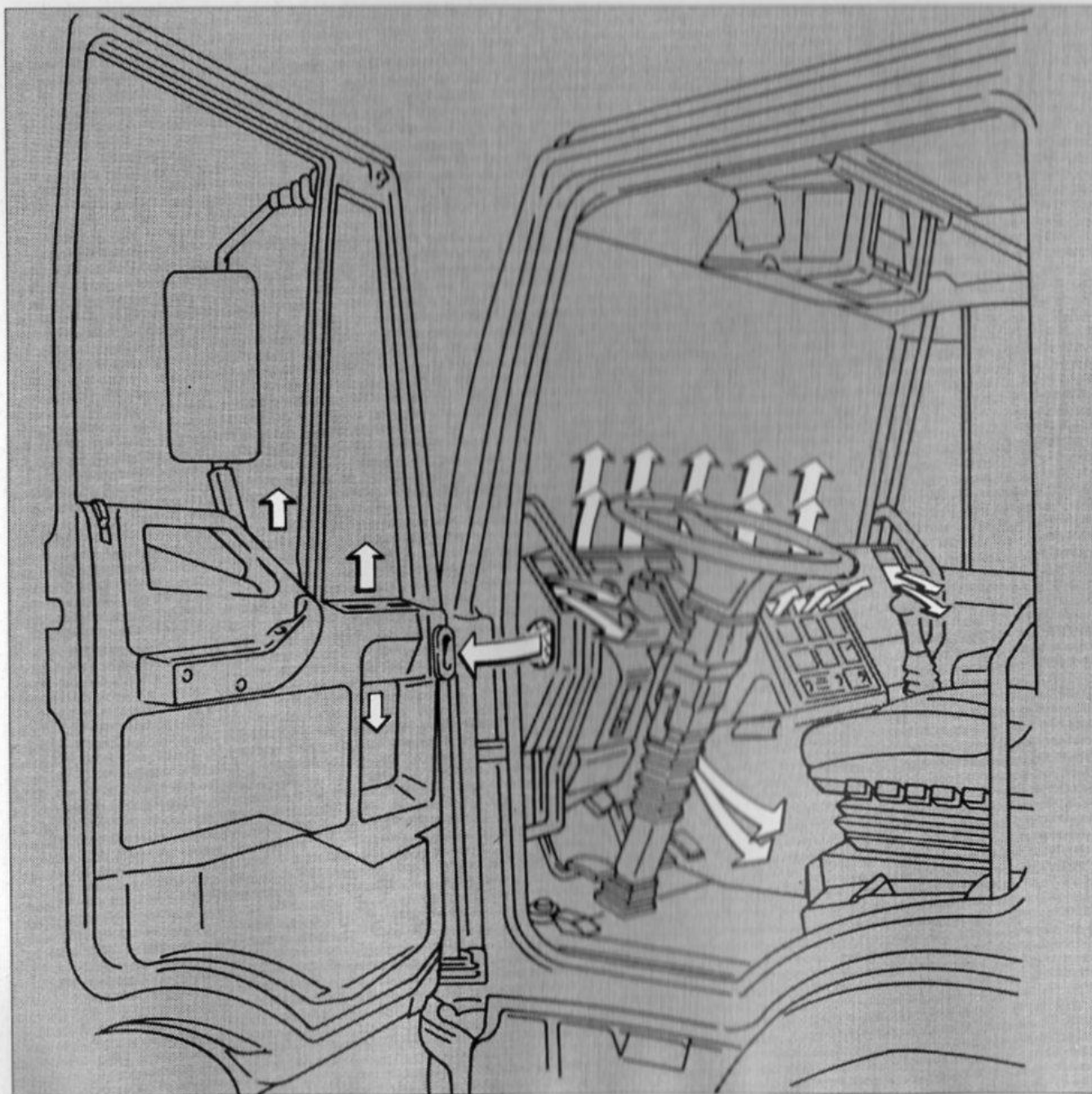
- **Le chauffage d'hiver.**

Par l'admission d'air chaud à l'intérieur de l'habitacle passant par les ouïes d'aération. L'air est rechauffé grâce à la circulation d'eau chaude dans le radiateur – réchauffeur, en provenance du circuit de refroidissement du moteur.

- **Le chauffage de printemps.**

On l'obtient par l'admission d'air chaud aux ouïes d'aération zone pieds et au pare-brise (désembuage), et d'air moins chaud aux ouïes d'aération du tableau de bord. De cette façon, on a une double distribution de température dans la cabine: zone inférieure chaude et zone supérieure fraîche (effet à deux niveaux). N.B. Cette condition ne peut être obtenue que dans la zone repérée par un seul trait autour de la poignée 2 de la page 43.





- **La ventilation d'été.**

Par l'amenée d'air extérieur à l'intérieur de l'habitacle passant par les ouïes d'aération, sans le passage d'eau chaude dans le réchauffeur.






- **Electro-ventilation.**

La mise en marche de l'électro-ventilateur permet d'augmenter considérablement la quantité d'air traité par le système; ce qui permet de désembuer facilement de grandes surfaces vitrées grâce à la ventilation forcée d'air frais ou chaud.





- **Prise d'air.**


Au cours du fonctionnement normal, l'air est prélevé de l'extérieur. Au gré de l'utilisateur, il est possible d'exclure l'admission d'air de l'extérieur (en arrêtant automatiquement l'électro-ventilateur) en amenant le levier 3 en position centrale. Enfin, on peut avoir la recirculation complète de l'air à l'intérieur de la cabine en tournant la poignée 3 à gauche; dans ce cas, on enclenche automatiquement l'électro-ventilateur à la première vitesse, avec possibilité d'augmentation de la vitesse à l'aide du levier 1.

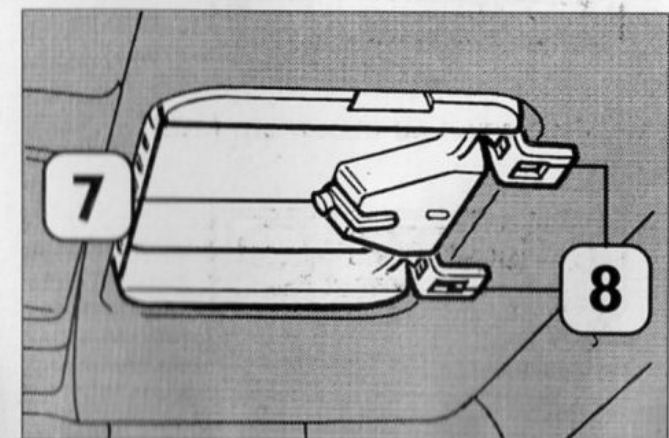
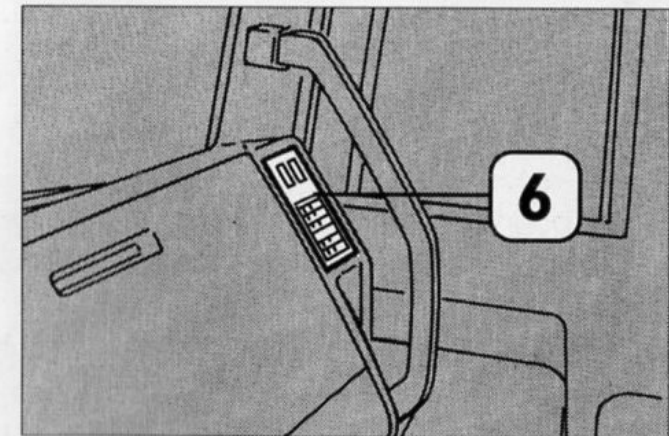
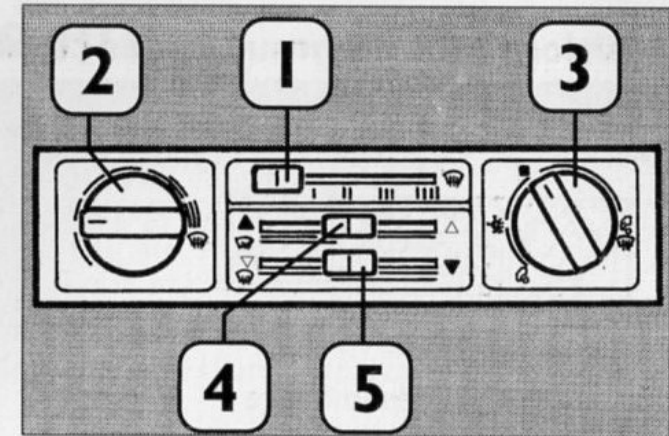
Commandes du chauffage et de la ventilation

1. Interrupteur de commande du ventilateur électrique.
2. Levier pour le réglage de la température du chauffage (tourner à gauche air frais – à droite air chaud)
3. Levier de commande d'amenée air:
tourner à droite – air extérieur
au centre – fermé
tourner à gauche – air de recirculation (électro-ventilateur à la première vitesse)
Avvertissement: l'utilisation prolongée de l'air de recirculation peut rendre désagréable la cabine et provoquer l'embuement des vitres. Dès l'apparition de cet inconvénient, amener le levier 3 à la position  (95% recirculation et 5% air frais).
4. Amenée d'air au parebrise et aux glaces latérales ( ouvert  fermé).
5. Amenée d'air vers le bas ( ouvert  fermé).
6. Ouïe d'amenée d'air aux vitres latérales et au passager.
(molette à gauche ouvert – molette à droite fermé).
Ouïe d'amenée d'air du tableau de bord.
(molette vers le haut ouvert – molette vers le bas fermé).
7. Poignée d'ouverture trappe
8. Poignée pour décrochement complet de la trappe. (A n'utiliser qu'en cas d'urgence)

Symbologie:

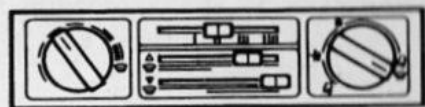
-  Prise d'air extérieur
-  Prise d'air de recirculation
-  Air au parebrise et aux glaces latérales
-  Air zone pieds

Nota: pour obtenir un désembuage rapide du parebrise et des glaces latérales, placer tous les leviers et les poignées sur le symbole 

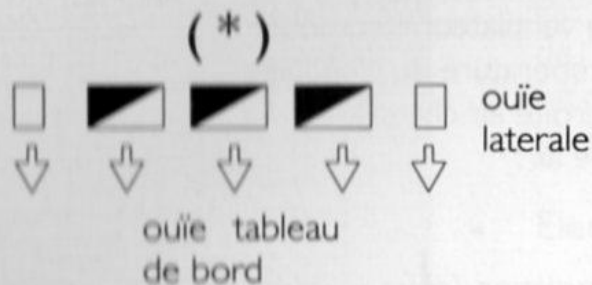


Positions plus communes des commandes

1. Position normale (hiver et printemps)



ouïe
laterale



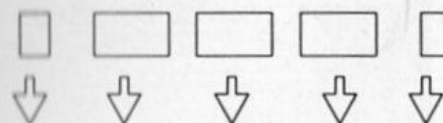
(*) Hiver: fermées
Printemps: ouverte

2. Dégivrage—désembuage

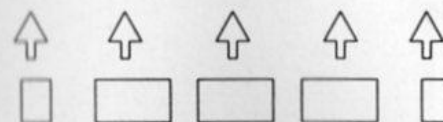


N.B. pour obtenir une augmentation rapide de la température de l'air, il est possible de positionner la prise d'air en recirculation; il est conseillé de ne pas demeurer trop longtemps dans cette condition.

3. Chauffage au maximum



4. Ventilation au maximum (été)

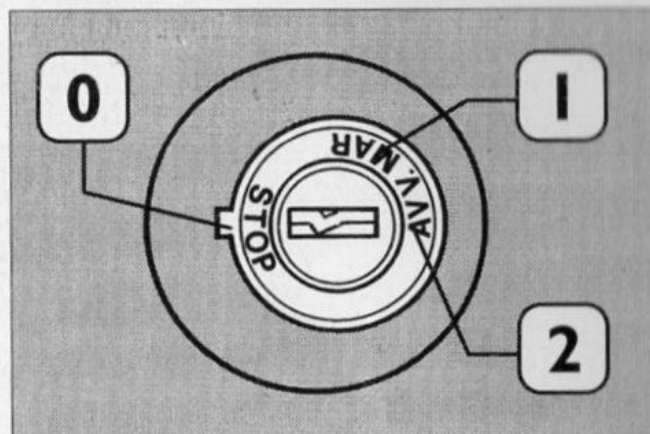
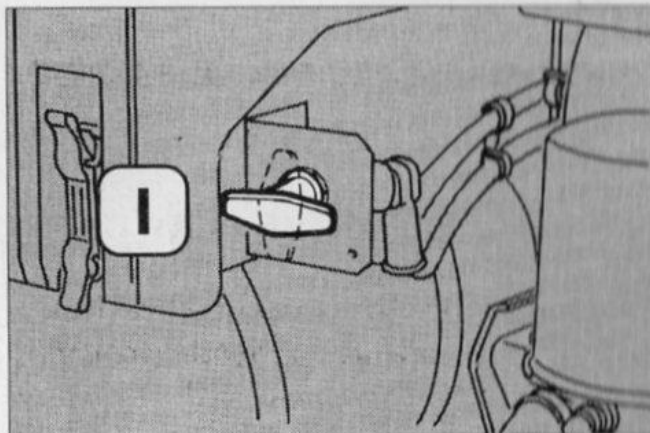


Démarrage et conduite

Afin d'obtenir les meilleurs résultats et de vous garantir une longévité du véhicule en parfaite condition, nous vous conseillons de ne pas forcer votre moteur pendant les 3.000 premiers km.

Ce chapitre présente des indications sur les opérations à suivre:

- Démarrage du moteur.
- Arrêt du moteur.
- Utilisation du frein de stationnement.
- Démarrage du moteur par basse température.
- Dispositif d'autodiagnostic.
- Utilisation des boîtes de vitesses Eaton TS 11612 – TS 13612.
- Utilisation de la transmission mécanique semi-automatisée SAMT.
- Utilisation des boîtes de vitesses ZF 16S151 – 16S221.
- Système anti-blocage ABS
Système anti-dérapiage ASR.
- Consommations réduites et longévité du véhicule.



Démarrage du moteur



Avant de faire tourner le moteur dans un local fermé, s'assurer qu'il est bien ventilé car les gaz d'échappement sont toxiques.

- Tourner l'interrupteur général sur le châssis (si prévu) à la position I.
- Introduire la clé dans le commutateur et la tourner vers la droite à la position 1 (MAR).
- Puis amener la clé à la position 2 (AVV) et la lâcher dès que le moteur tourne.
- Si le moteur ne part pas tout de suite, il ne faut pas faire fonctionner le démarreur plus de 30 secondes.

Après le démarrage du moteur, utiliser progressivement la puissance du moteur sur les bas régimes afin de lui permettre d'atteindre son meilleur régime thermique normal de fonctionnement.

De cette manière, on obtient:

- Une arrivée continue et régulière d'huile dans tout le circuit de lubrification.
- Le maintien des émissions gazeuses dans les limites prévues.
- Des consommations réduites.

Positions de la clé de contact

0. = Introduction et extraction clé-arrêt moteur-anti-vol au volant.
1. = Prédiposition démarrage moteur-signalisations diverses.
2. = Démarrage du moteur.
3. Accélérateur à main.

A n'utiliser qu'en cas de besoin avec le véhicule arrêté.

(Pour revenir à la position de repos, il faut appuyer sur le bouton central).



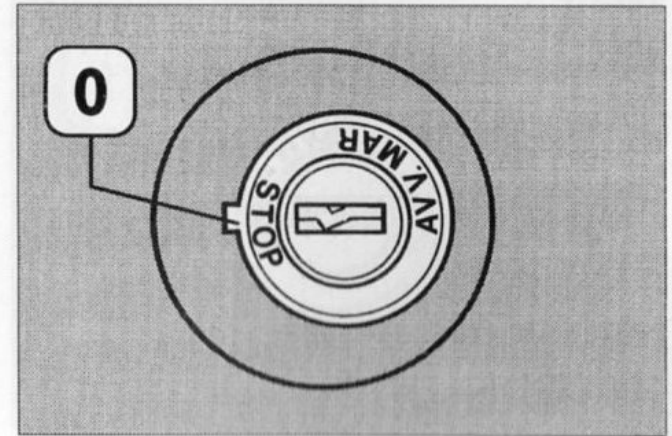
Il est absolument interdit d'utiliser l'accélérateur à main lorsque le véhicule est en marche.



Attention: Il faut intervenir tout de suite dès que vous remarquez une fumée excessive à l'échappement qui nuit à l'environnement et au moteur. Tout d'abord, il est nécessaire de remplacer la cartouche du filtre à gazole.

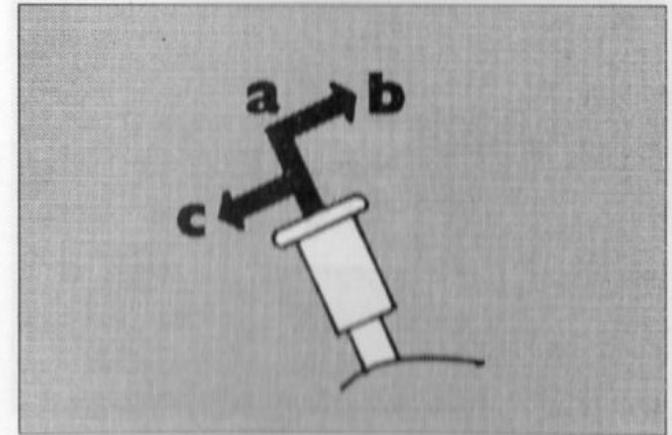
Ne touchez pas à l'équipement d'injection et confiez tout contrôle éventuel au personnel spécialisé.

Pour obtenir les meilleurs résultats, en cas de remplacement des cartouches, n'utilisez que des cartouches de rechange originales Iveco et adressez-vous au service *Après-Vente Iveco*.



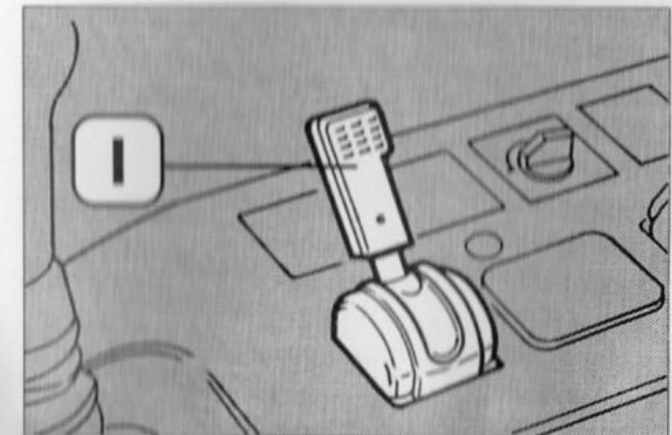
Arrêt

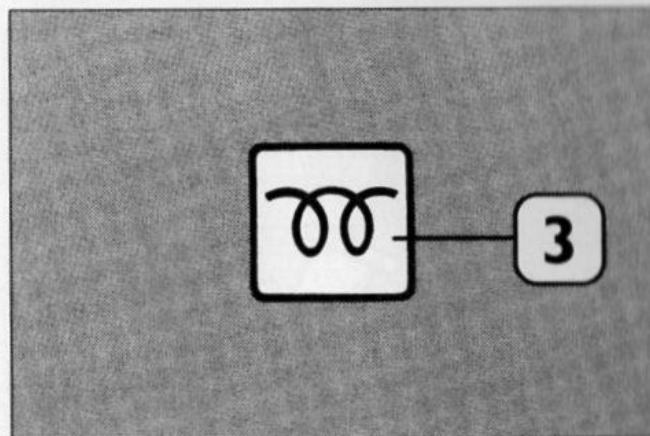
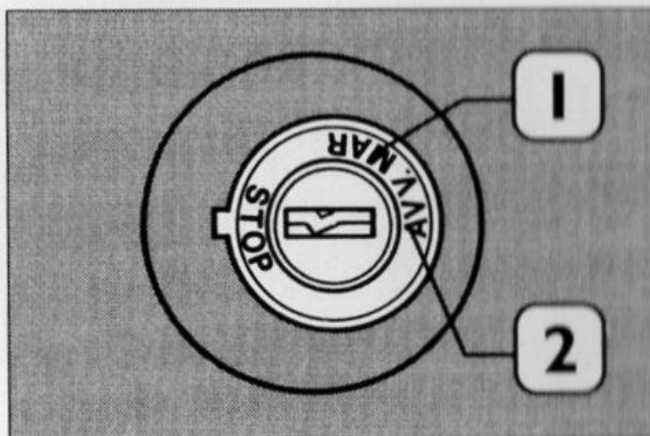
Pour arrêter le moteur, ramener la clé en position 0.



Utilisation du frein de stationnement.

- Les positions du frein de stationnement sont:
 - a. Serré (levier vers l'arrière).
 - b. Desserré (soulever la poignée et déplacer le levier vers l'avant).
 - c. Frein remorque débloqué (à la position de frein serré, appuyer sur la poignée et reculer encore le levier).
 - d. A cette position, on vérifie si le frein de stationnement du véhicule moteur est en mesure de retenir seul l'ensemble attelé en montée ou descente.
Nota: la position c n'existe que sur les véhicules remorqueurs ou articulés.
 - e. Frein ralentisseur remorque/Manette di comando.





Démarrage du moteur par basse température

- Le véhicule est muni d'un dispositif électronique de pré-chauffage de l'air aspiré pour faire démarrer le moteur par basse température.
- Introduire la clé de contact et la tourner vers la droite à la position 1 (MAR).
- Si la température de l'eau moteur est supérieure à la valeur pré-fixée, le voyant lumineux clignote une seule fois (contrôle de fonctionnement du dispositif).
- Si la température de l'eau moteur est inférieure à la valeur pré-fixée d'intervention, le système de pré-chauffage est activé et le voyant lumineux reste en fonction tout le temps nécessaire au pré-chauffage.
- Ce laps de temps est variable, parce qu'il est en fonction de la température extérieure en rapport avec la température de l'eau moteur.
- Lorsque le voyant lumineux s'éteint, vous pouvez faire démarrer votre moteur en amenant la clé en position 2 (AVV).

Nota: Si le moteur ne démarre pas dans les 30 ± 3 secondes, répéter la manoeuvre de pré-chauffage, car la centrale électronique arrête automatiquement le thermo-démarrageur.

- Pendant la phase de démarrage et de toute manière pendant tout le temps d'actionnement du démarreur, le voyant lumineux s'allume à nouveau.
- **Post-chauffage:** le voyant lumineux continue à être en fonction tant que la température de l'air dans le collecteur d'admission n'aura pas atteint une valeur acceptable pour le fonctionnement normal du moteur.

Dispositif d'autodiagnostic

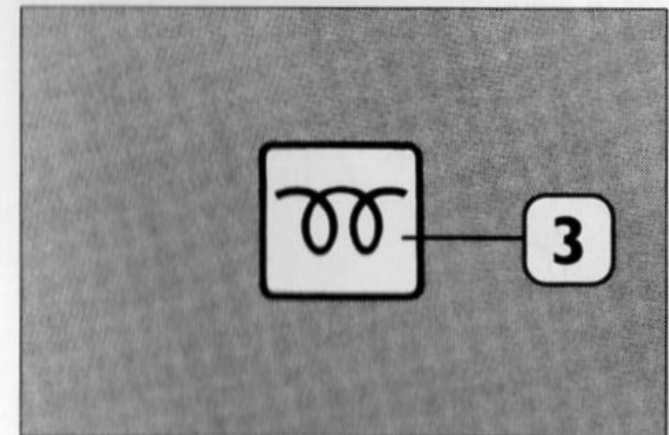
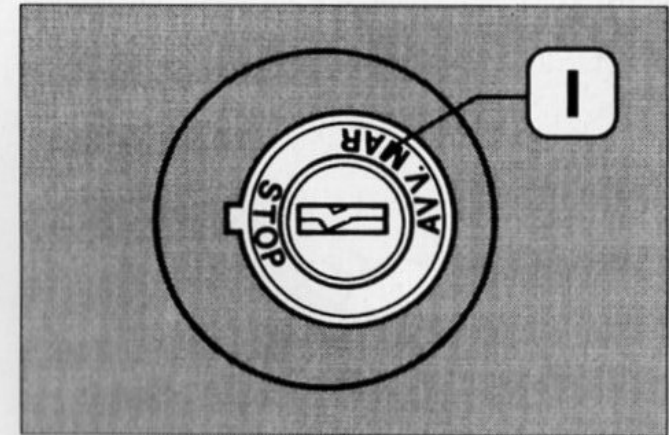
La centrale électronique de commande du thermo-démarrateur est munie d'un système exclusif d'auto-diagnostic des éventuelles anomalies du circuit.

Ce système permet la signalisation immédiate de pannes ou d'inconvénients, réduisant ainsi les pertes de temps et les coûts supplémentaires. Tout le dispositif est de plus protégé d'éventuelles anomalies en amont du circuit électrique (court-circuits, etc...). Le système entre en fonction automatiquement lorsque vous avez amené la clé en position I (MAR).

La signalisation de l'anomalie est indiquée par le clignotement du témoin 3 (lent ou rapide). Adressez-vous donc au personnel spécialisé du *Réseau Après-Vente Iveco* pour l'identification et la réparation de l'inconvénient.

Attention: Les anomalies suivantes n'entraînent pas le clignotement du voyant lumineux lorsqu'il y a:

- Inversion des polarités.
- Perturbations électromagnétiques.
- Coupure ou court-circuit du voyant lumineux.
- Alimentation avec tension supérieure à la valeur nominale.



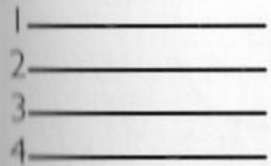
Utilisation des boîtes des vitesses Eaton Twin Splitter TS 11612 – 13612

LES AVANTAGES

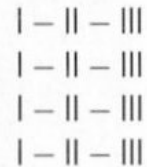
- Possibilité de sélectionner trois vitesses successives sans avoir besoin de déplacer le levier de la boîte de vitesses.
- Schéma à simple H d'utilisation facile.
- Changements de vitesses plus rapides avec déplacements moins fréquents du levier.
- Moins d'effort de la part du conducteur et plus grande exploitation du régime de rotation économique de votre moteur.
- Les vitesses sont présélectionnées. Le changement n'a lieu qu'après la variation de charge (en actionnant l'embrayage, en agissant sur la pédale de l'accélérateur).
- Enclenchement extrêmement rapide des vitesses, en actionnant le frein d'inertie à l'aide de l'interrupteur de commande situé sous la pédale d'embrayage.
- Possibilité d'effectuer tous les changements de vitesse au delà de 45km/h environ, sans déplacer le levier de la boîte de vitesses ou utiliser l'embrayage.

Séquence

Levier de changement
de vitesses



Splitter



- Schéma vitesse avec grille à simple H
- Trois rapports disponibles pour chaque vitesse.

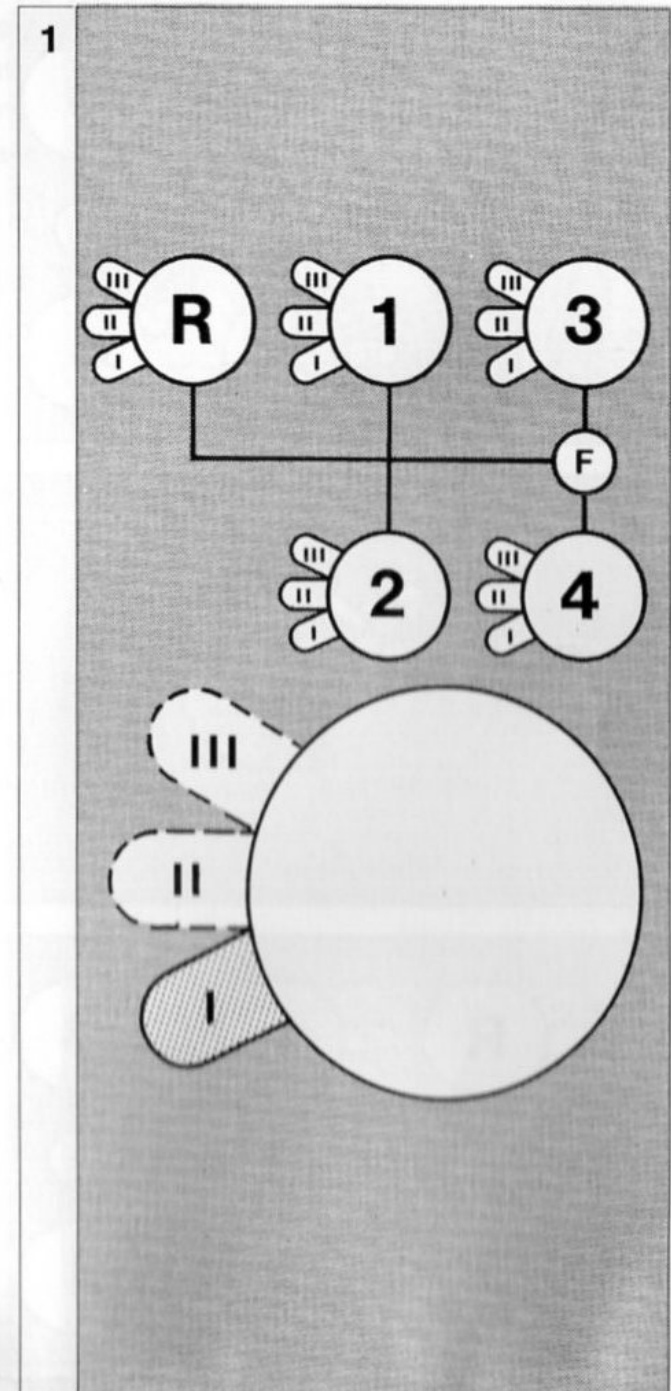
Un conseil pour les utilisateurs qui emploient la boîte de vitesses Twin Splitter pour la première fois.

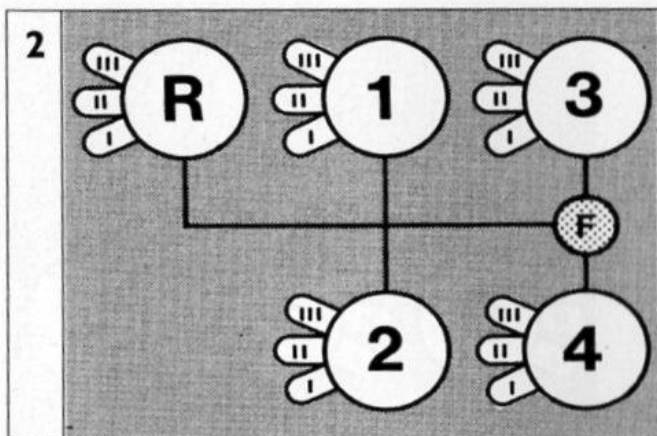
Les normes de conduite que nous vous indiquons sont les meilleures afin d'exploiter au mieux les possibilités de votre boîte de vitesses.

Toutefois, on vous conseille de vous servir de l'embrayage pour tous les changements de vitesse tant qu'on n'a pas acquis la pratique du fonctionnement de cette B.V..

Avec la pratique, on pourra ensuite effectuer le changement comme la description ci-dessous.

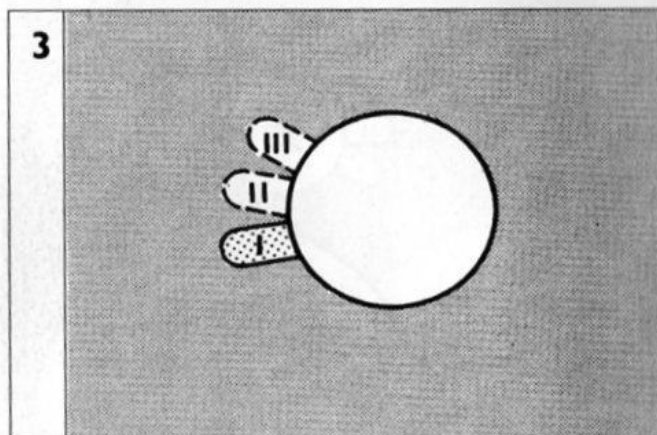
Important: Il faut toujours actionner le présélecteur avant la pédale d'embrayage ou l'accélérateur pour chaque vitesse.



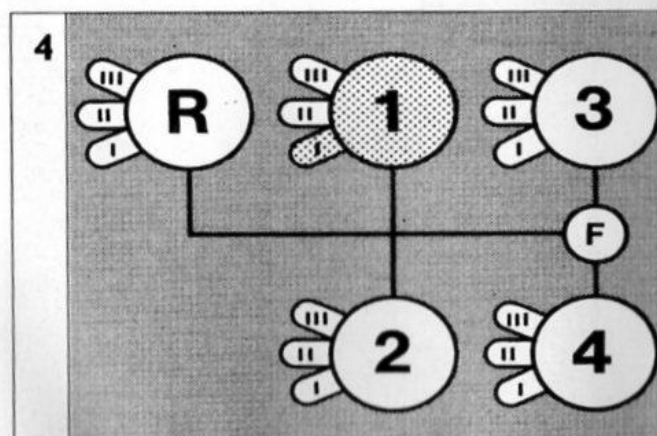


Départ

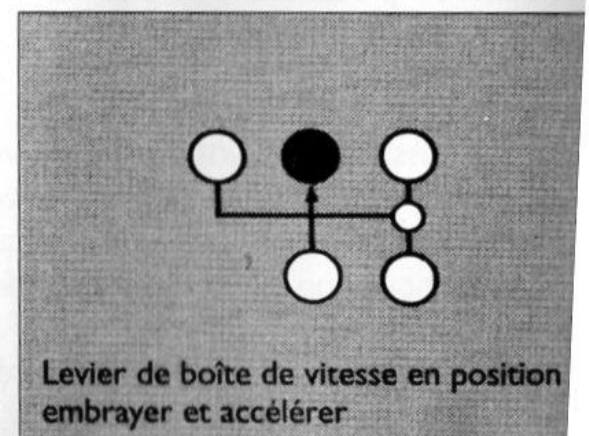
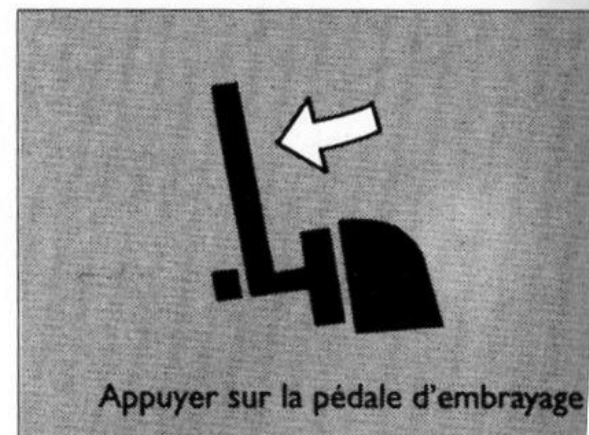
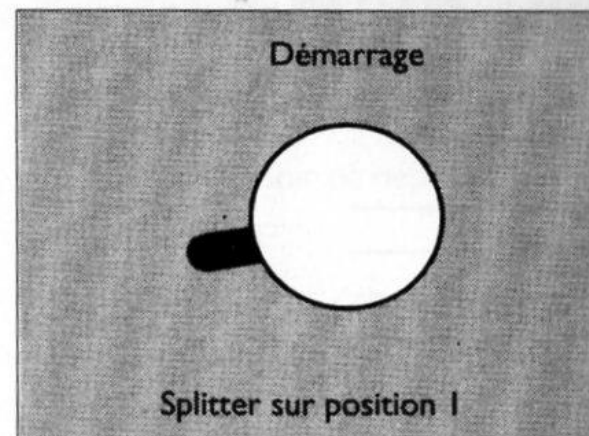
Avec le levier de vitesses **au point mort**, présélectionner la position 1 avec le présélecteur lateral.

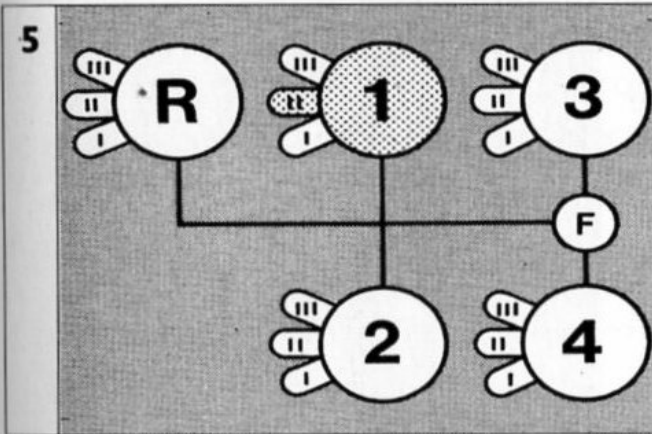


Dès que la position 1 a été sélectionnée, embrayer à fond (en faisant ainsi intervenir le frein d'inertie) et amener le levier de changement de vitesses à la position ① (figure 4).



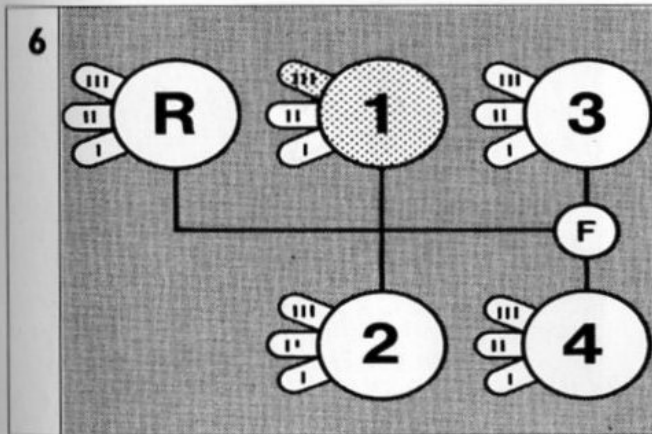
Relâcher lentement l'embrayage et actionner la pédale d'accélérateur.
Votre véhicule est en première.



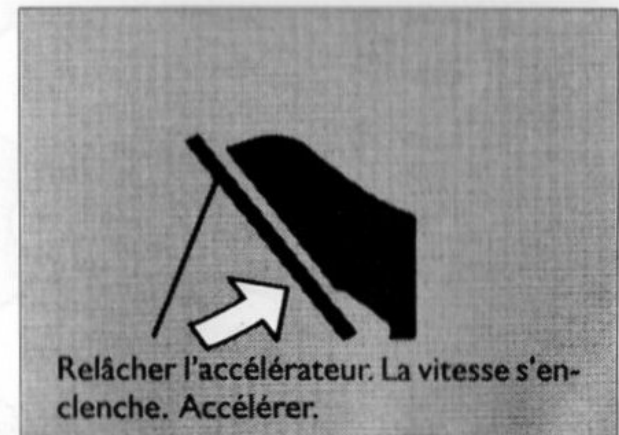
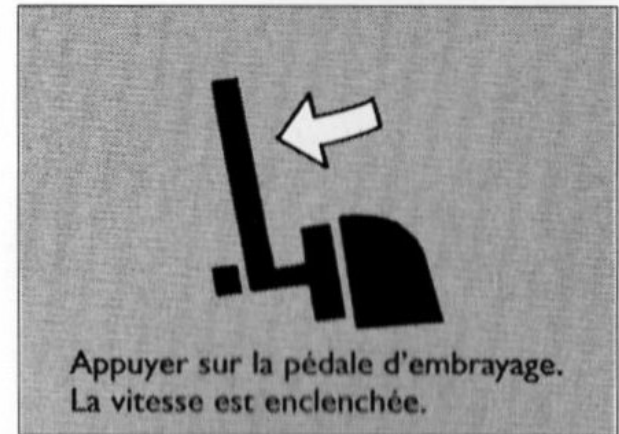
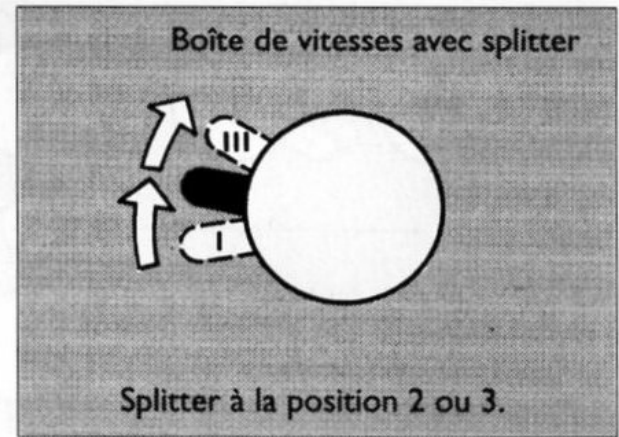


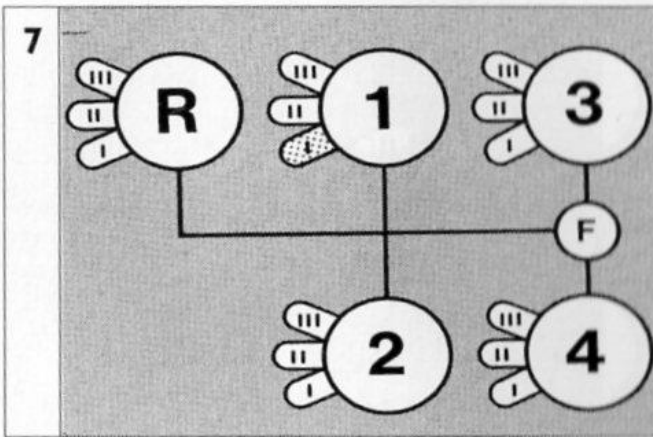
En relâchant le levier de la boîte de vitesses à la position où il se trouve, sélectionner la position 2: à ce point, lâcher la pédale de l'accélérateur et appuyer de nouveau. **Votre véhicule est en seconde.**

NOTA: si vous ne vous sentez encore à votre aise, suivre le conseil de la page 51.

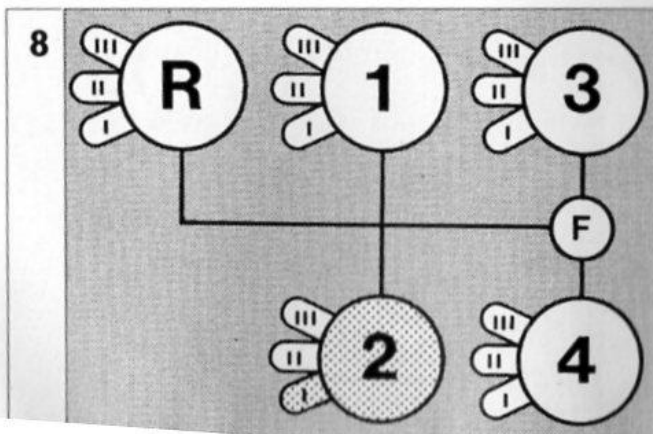
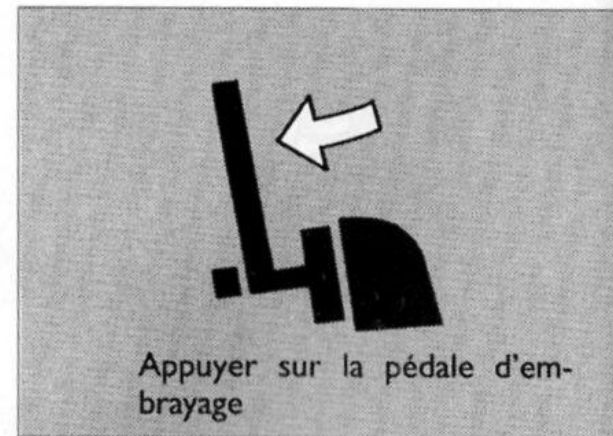
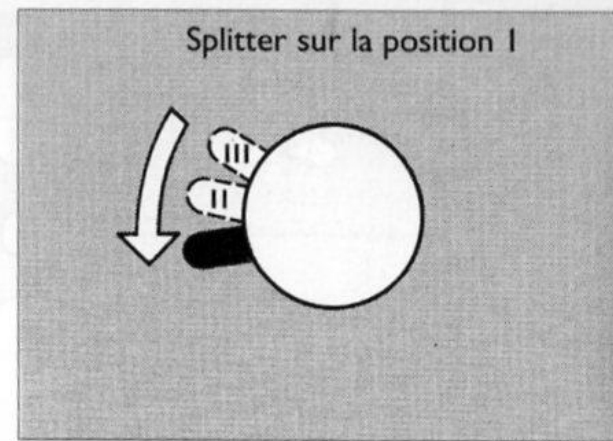


Continuer à maintenir le levier de la boîte de vitesses à la position initiale, en sélectionnant la position 3. Relâcher la pédale d'accélérateur et réaccélérer. **Il faut** vous rappeler que vous pouvez toujours utiliser l'embrayage comme nous l'avons conseillé à la page 51.

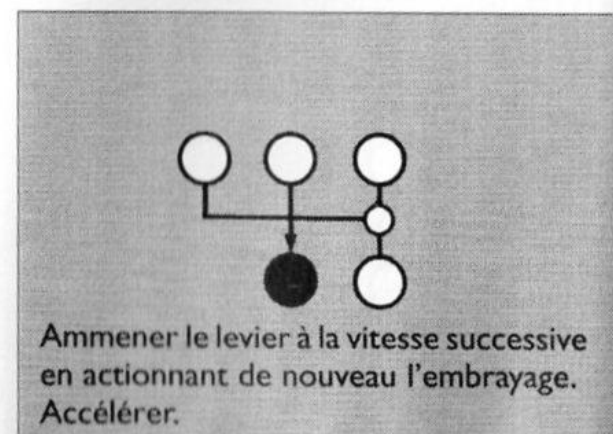




Amener le présélecteur sur la position 1, débrayer à fond en relâchant la pédale d'accélérateur; en amenant le levier de la B.V. de la position ① à la position ②.



Votre véhicule est en quatrième avec un seul mouvement du levier de changement de vitesses.

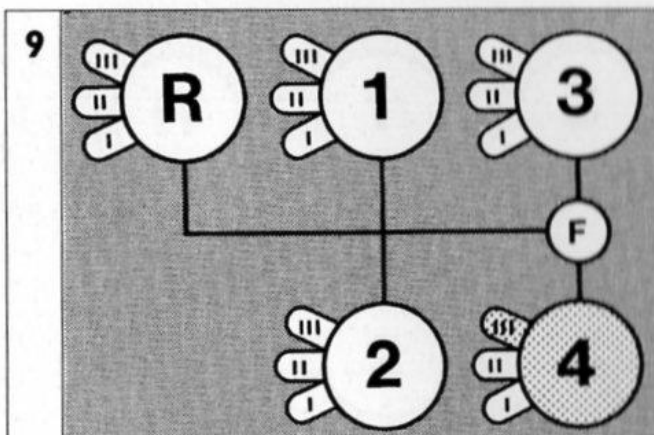


Mais il est évident que la cinquième et la sixième vitesse peuvent s'obtenir de la même manière que vous avez obtenu la seconde et la troisième, tandis que pour obtenir la septième vitesse il faudra présélectionner (toujours avec le levier de la boîte de vitesses en position ②) la position I du présélecteur latéral, en débrayant et en amenant le levier de vitesses à la position ③.

À ce point, il faudra relâcher l'embrayage et ainsi de suite.

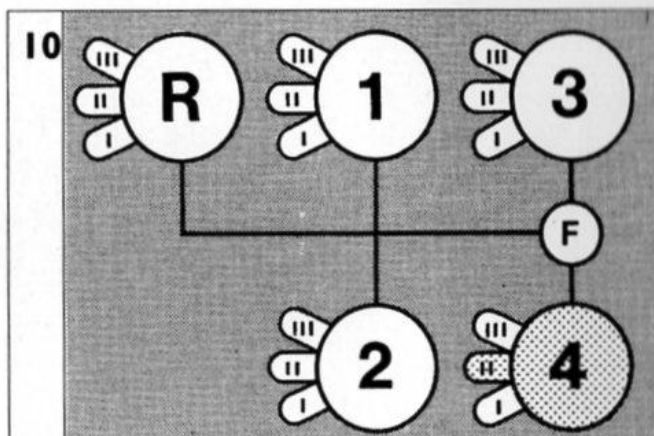
En résumant, il est obligatoire d'utiliser l'embrayage uniquement dans les passages suivants:

- Démarrage du véhicule.
- Déplacement du levier de la boîte de vitesses de la position ① à ②, de la ② à la ③ et de la ③ à la ④.



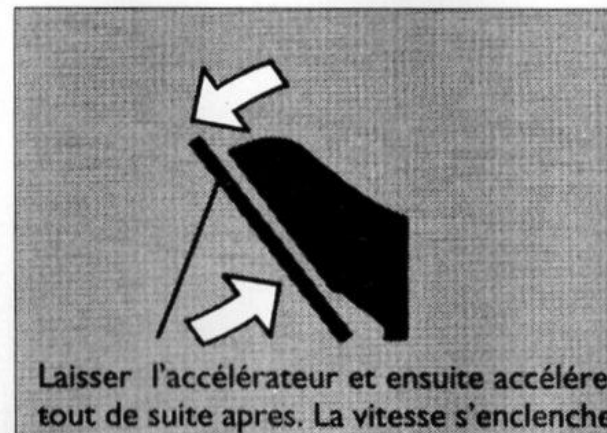
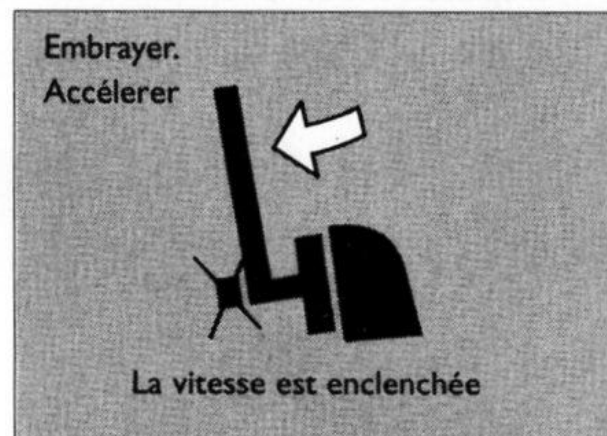
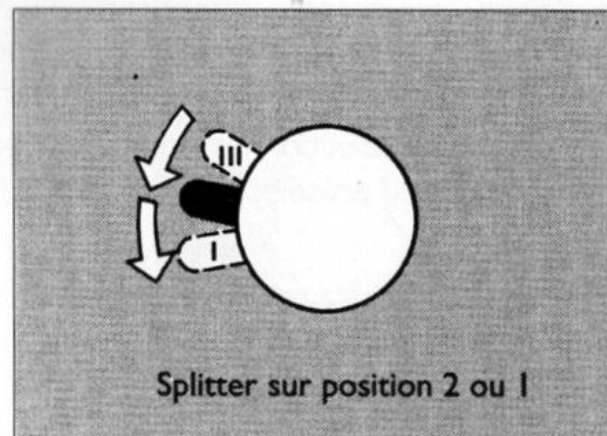
Arrêt

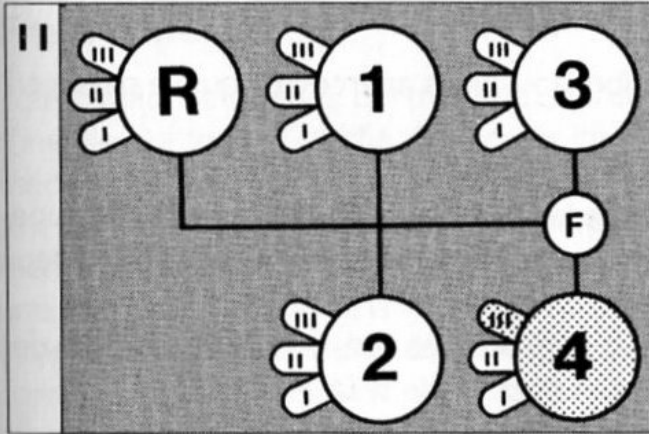
Supposons que votre véhicule se trouve en **douzième vitesse** et que vous voulez rétrograder; la procédure à suivre sera la suivante:



Sélectionner la position 2, ensuite relâcher et réappuyer tout de suite sur la pédale d'accélérateur. **Votre véhicule se trouve maintenant en onzième vitesse**, sans avoir besoin d'autre manoeuvres! (Il faut toujours vous rappeler les conseils de la page 51).

Il est évident que la dixième vitesse peut s'obtenir de la même manière (nous aurons donc l'avantage d'obtenir trois vitesses sans déplacer le levier de la B.V.).

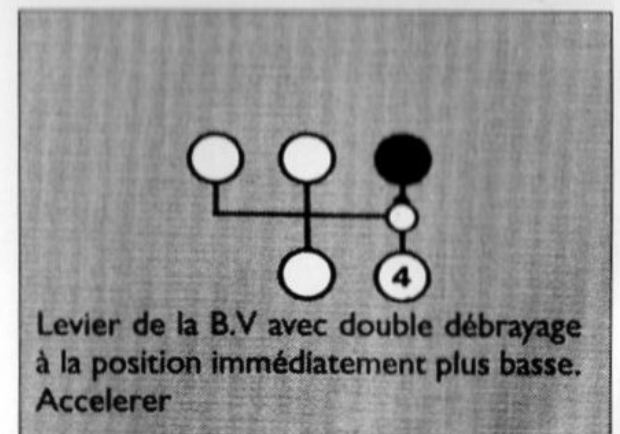
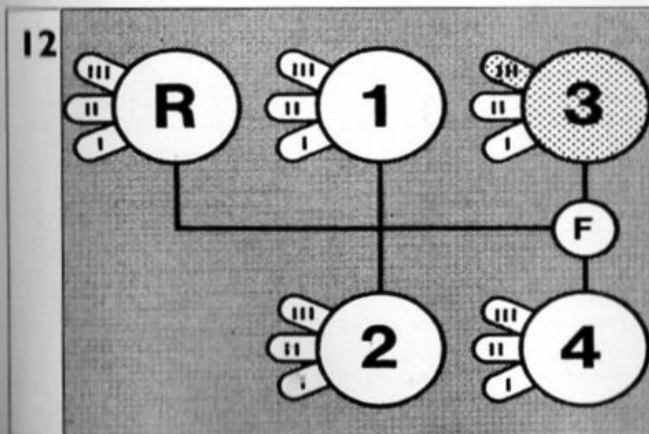
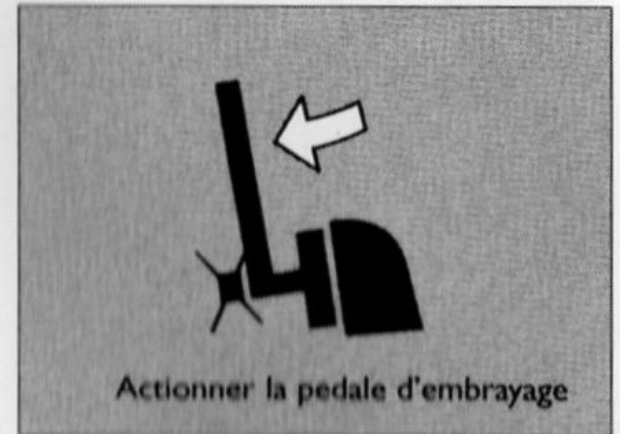
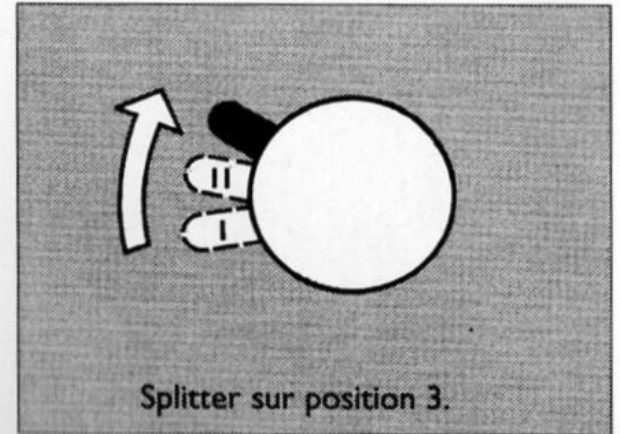


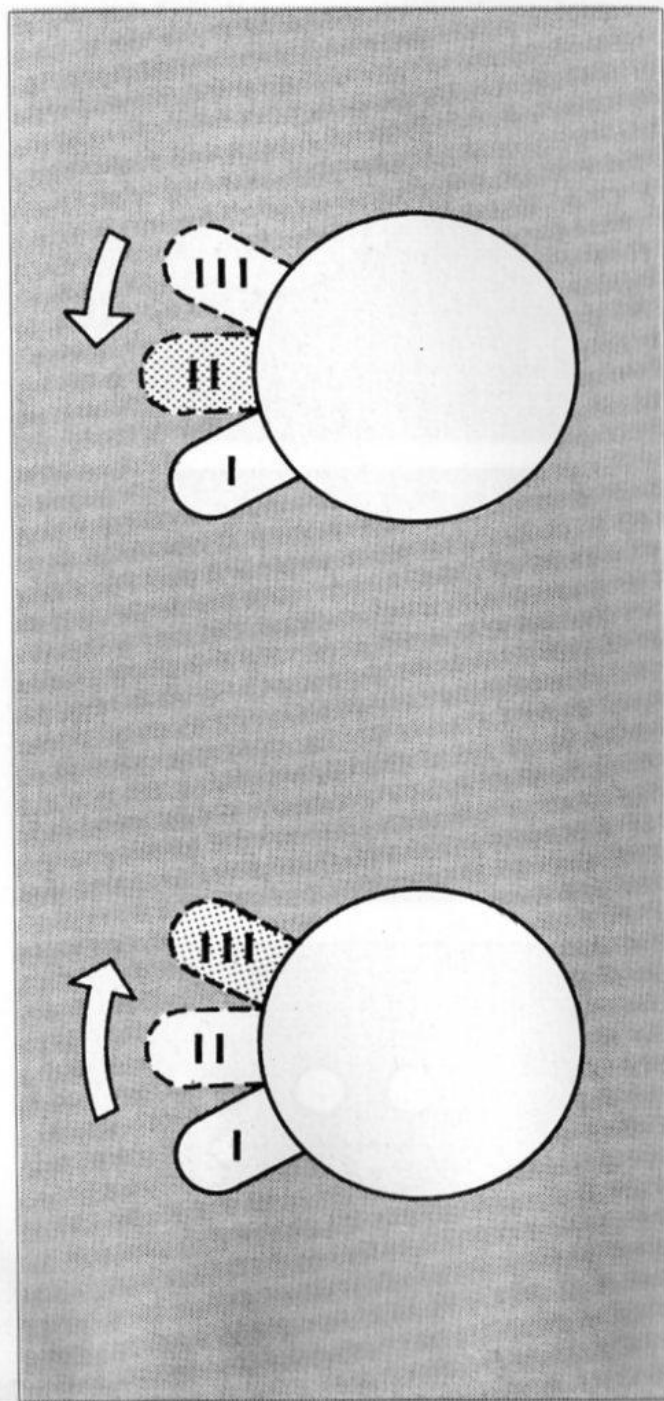


Pour obtenir la neuvième vitesse, il faudra faire comme suit: toujours avec le levier de changement de vitesses en position ④, on sélectionnera la position 3 et ensuite en effectuant le double débrayage, on amènera le levier de la B.V. sur la position ③.

Si on accélère progressivement, on se trouvera en neuvième vitesse.

En suivant la procédure exposée ci-dessous, il vous sera donc possible d'obtenir toutes les vitesses voulues.





Changements de vitesse avec saut de rapport

Après une première période de temps d'utilisation, vous vous apercevrez que le passage – 2 – 3 n'est pas toujours nécessaire.

Le saut de rapport peut être effectué en fonction de la sensibilité individuelle. Reculer le préselecteur d'une position et amener le levier à la vitesse immédiatement supérieure s'il n'est pas possible de reculer le préselecteur, on doit le déplacer vers l'avant de deux positions sans déplacer le levier.

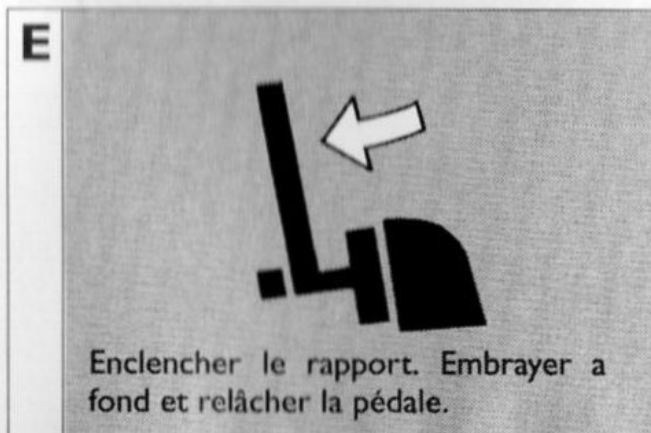
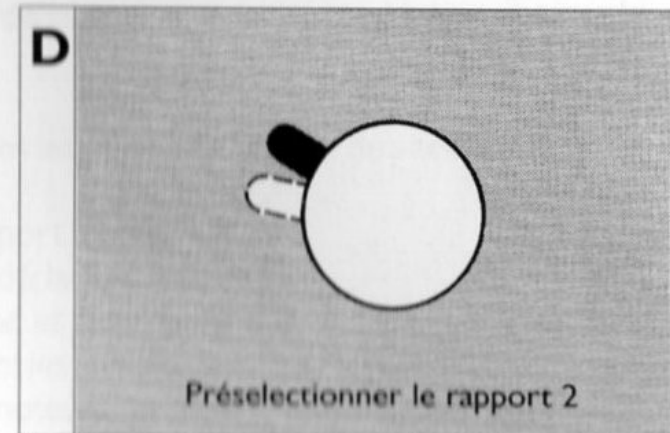
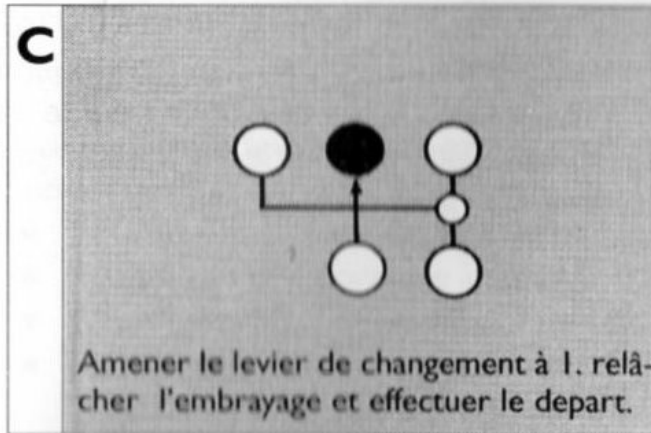
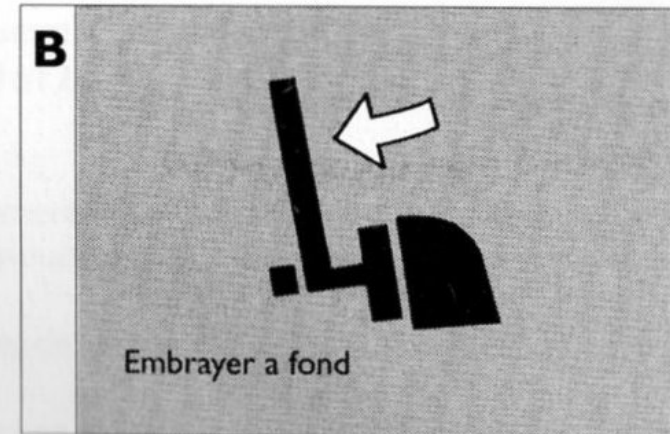
Le changement de vitesse avec saut de rapport est utile pour les vitesses inférieures, lors de accélérations sur terrain plat, pour économiser du temps et de la fatigue.

Frein d'inertie

Votre boîte de vitesses est munie d'un frein d'inertie qui freine l'inertie des arbres intermédiaires afin de faciliter les montées de vitesses: **son fonctionnement se réalise uniquement en débrayant à fond.** Le résultat final est une adaptation rapide de la vitesse des arbres intermédiaires de la boîte de vitesse, et par conséquent un enclenchement instantané du rapport présélectionné.

Attention!

On ne doit jamais débrayer à fond en rétrogradant parce que cela provoque l'entrée en fonction du frein d'inertie et de ce fait un ralentissement excessif des arbres intermédiaires de la B.V., ce qui entraîne un enclenchement raté de la vitesse.



Conseils et avertissements

- Rappelez-vous de toujours actionner le présélecteur avant la pédale d'embrayage ou d'accélérateur pour chaque vitesse.
- Pour les changements de vitesses ascendants sans l'utilisation de l'embrayage, laissez le temps au moteur de descendre d'environ de 300 tours pour enclencher la vitesse avant de réaccélérer. Sinon, la B.V. peut rester au point mort.
- Si le véhicule est à pleine charge ou encore en montée, débrayer à fond de course (en actionnant le frein d'inertie) pour les montées de vitesses avec présélecteur. Sinon, le véhicule peut s'arrêter avant d'enclencher la vitesse.
- En rétrograde de vitesse, présélectionner le rapport inférieur et accélérer afin d'augmenter le régime d'environ 300 tours pour enclencher la vitesse, ensuite relâcher l'accélérateur. Sinon, si le coup d'accélérateur est inférieur à 300 tours moteur, la vitesse ne s'enclenche pas et la boîte peut se mettre au point mort.
- Il ne faut jamais utiliser le frein moteur pneumatique pendant le changement de vitesses. Sinon on peut caler.

SAMT– Transmission mécanique semi-automatique (si prévue) (liée aux boîtes de vitesses Eaton TS 11612 – TS 13612)

Introduction

Le nouveau dispositif SAMT élimine complètement l'effort physique du changement de vitesse et réduit l'effort mental, néanmoins le conducteur garde toujours sous son contrôle le véhicule.

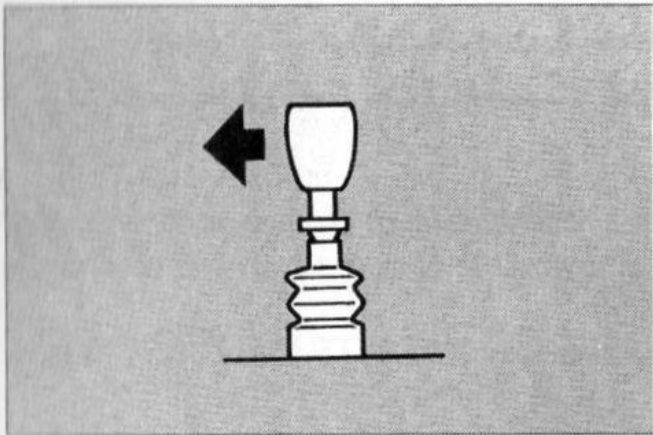
Le dispositif SAMT est une évolution des boîtes de vitesses EATON TS 11612/13612, il offre 12 rapports échelonnés.

Ce dispositif concilie la technologie la plus avancée avec les avantages de longévité et d'entretien facile de la boîte de vitesses mécanique de base avec double arbre intermédiaires.

Avantages

Pour le conducteur, qu'il soit expert ou non, les avantages de la boîte de vitesses SAMT sont nombreux:

- Précision et rapidité de passage d'un rapport à un autre.
- Exclusion de l'embrayage à part pour le départ et les arrêts.
- Visualisation directe du rapport enclenché et des rapports disponibles.
- Les équipements électroniques empêchent les changements de rapport inappropriés qui modifieraient le régime programmé du moteurs: un régime devient donc impossible.
- Rapports rapprochés et adéquats qui permettent au conducteur de rester dans le secteur vert de la consommation minimum.

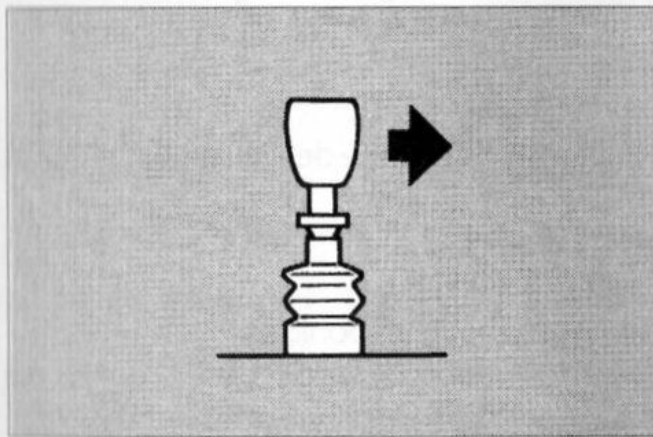


Commande de changement

Levier de commande à montage vertical

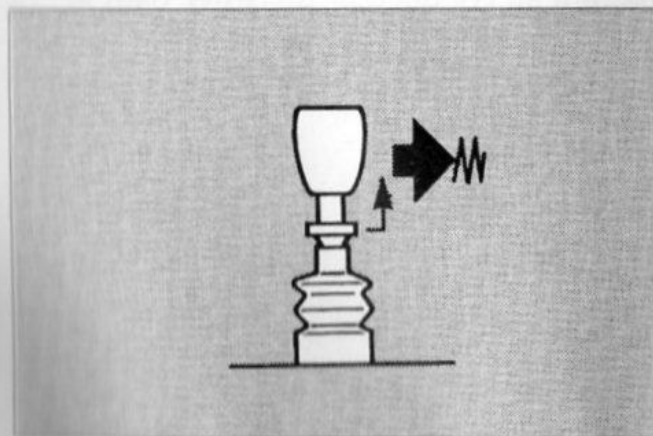
Montée des vitesses.

Impulsions sur le levier vers l'avant.



Descente des vitesses

Impulsions sur le levier vers l'arrière.



Marches arrière

RM lente: bague de verrouillage (éventuelle) vers le haut.

Impulsion sur le levier de sélection vers l'arrière en dépassant le point de durcissement.

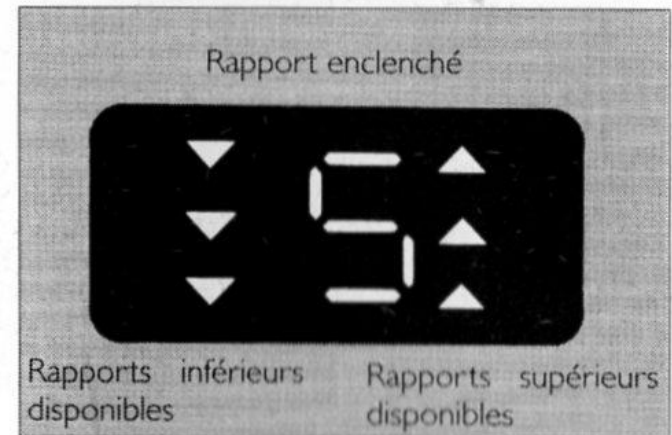
RM rapide: A partir de la RM lente.

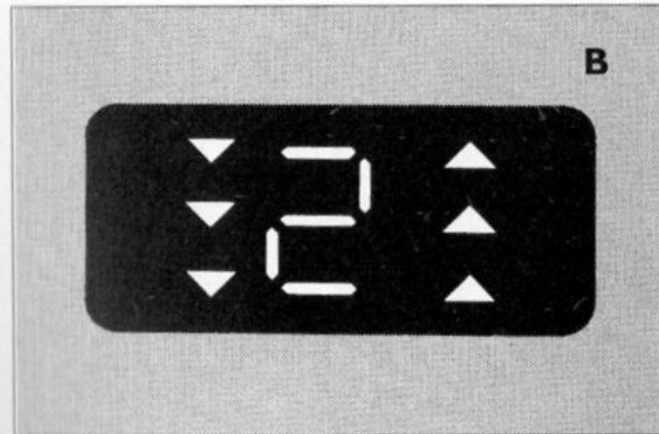
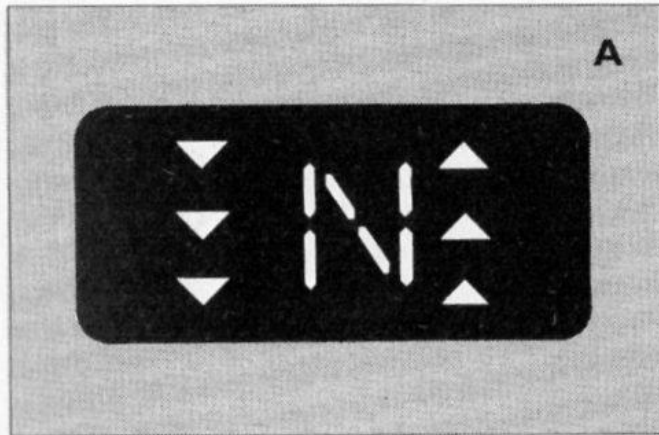
Changement de vitesses

- Pour monter les vitesses, déplacer le levier de vitesses vers l'avant.
- Pour rétrograder, déplacer le levier de vitesses vers l'arrière.

Marche AR

- Marche AR réduite: soulever la collerette et donner une impulsion vers l'arrière au levier.
- Marche AR normale: soulever la collerette et donner deux impulsions vers l'arrière au levier.





Procédure pour le démarrage

- Fermer l'interrupteur général de courant. **Attendre** que la luminosité du visuel soit au maximum.
- Démarrer le moteur.
- Attendre que les pressions d'air des freins AV et AR, indiquées sur le manomètre, atteignent leur valeur d'exploitation.

Le visuel indiquera: (figure A)

N = point mort

2 ▼ = deux marches AR disponibles.

3 ▲ = 1,2 et 3 disponibles.

- Appuyer **à fond** sur l'embrayage.

- Sélectionner la vitesse appropriée pour le démarrage en déplaçant le levier vers l'avant selon la nécessité (par exemple: deux fois pour la deuxième).

Le visuel indiquera: (figure B)

2 = 2ème sélectionnée.

3 ▼ = 1ère, point mort et marche AR réduite disponibles.

4 ▲ = 3ème, 4ème et 5ème disponibles.

- Relâcher la pédale d'embrayage et partir.

Le système permet de faire démarrer le véhicule de la 1ère à la 3ème, selon les besoins ou bien en 4ème et en 5ème, si les conditions le permettent.

Il suffira de déplacer le levier vers l'avant en maintenant l'embrayage enfoncé.

Montée et descente des vitesses

- Ne pas utiliser l'embrayage.
- Maintenir la position de la pédale de l'accélérateur en fonction des conditions de conduite.
Avec le dispositif SAMT, il n'est pas nécessaire que le conducteur adapte la vitesse du moteur.
- Sélectionner la vitesse appropriée en déplaçant le levier vers l'avant pour les vitesses supérieures, et vers l'arrière pour les vitesses inférieures.
- La vitesse sélectionnée s'enclenchera automatiquement.

Saut de gamme

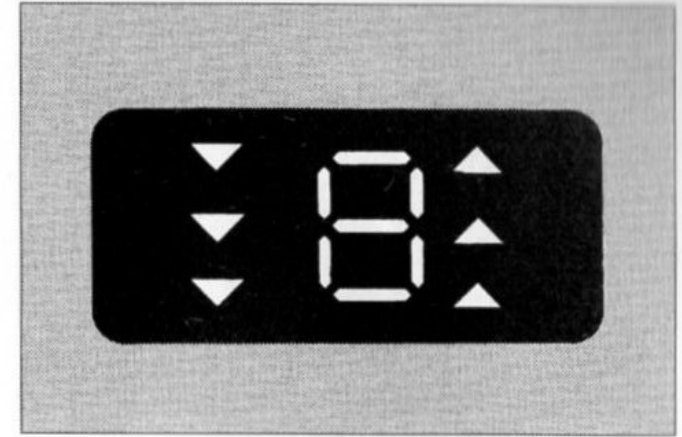
Si le visuel indique qu'il y a plusieurs vitesses disponibles, inférieures et/ou supérieures, on peut facilement effectuer un saut de vitesse en déplaçant le levier de deux ou trois impulsions en succession rapide.

Le visuel indiquera, par exemple:

Pour passer de la 8ème à la 10ème vitesse, il suffit d'imprimer deux impulsions au levier en succession rapide.

Avertissement: Le système n'acceptera que les changements de vitesse indiqués sur l'afficheur (visuel).

S'il y a une erreur lors de la sélection, le changement de vitesse n'aura pas lieu.



Ralentissement

Si la vitesse enclenchée est trop élevée ou que l'on doit ralentir pour une raison quelconque c'est-à-dire une circulation intense, un parcours en pente avec le moteur sous couple:

- rétrograder en déplaçant plusieurs fois le levier afin de sélectionner la vitesse appropriée qui permet l'accélération

ou bien

- Conserver le rapport tant que le régime du moteurs ne descend pas à 1 000 tours/minute ou au dessous.

Déplacer le levier vers l'arrière et le système sélectionnera automatiquement la vitesse appropriée à la vitesse du véhicule.

Arrêt du véhicule

A l'arrêt du véhicule:

- débrayer à fond
- serrer le frein à main
- sélectionner la position de point mort
- s'assurer que le visuel indique la position de point mort
- relâcher l'embrayage.

Si le véhicule s'arrête sur un rapport élevé, il suffira de déplacer le levier vers l'arrière en débrayant, et la position de point mort s'enclenchera automatiquement.

Attention! Dans certaines versions de véhicules, le système sélectionnera une vitesse basse au lieu du point mort.

Important

Avant de quitter le véhicule, assurez-vous que le visuel indique le point mort.

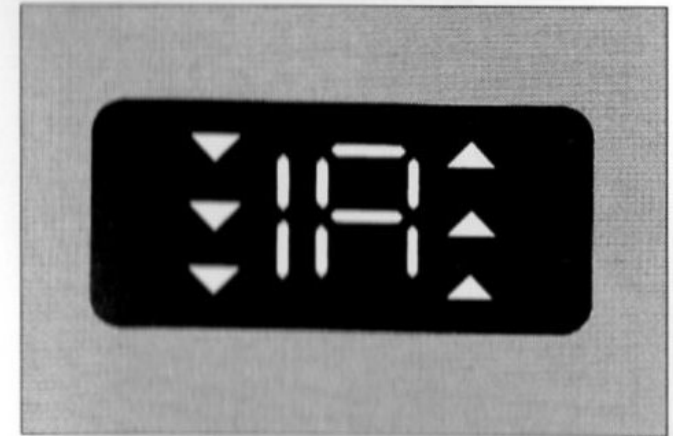
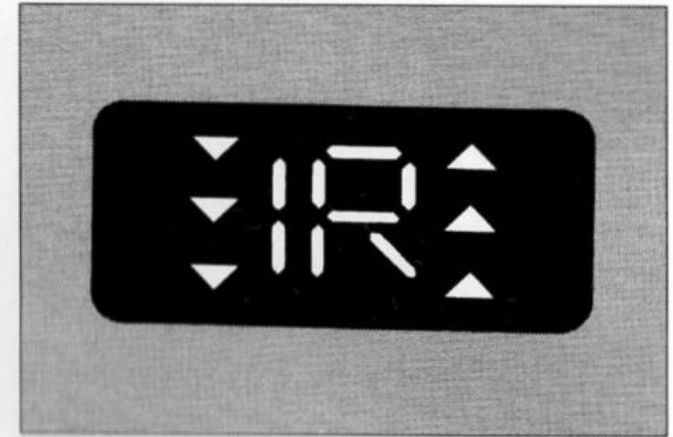
Marche AR

- Arrêter le véhicule.
- Débrayer à Fond et passer la marche AR réduite (IR), en soulevant la collerette et donnant une impulsion vers l'arrière au levier, en dépassant le point dur.
La marche AR normale (R) s'obtient de la même façon, mais avec deux impulsions au levier.
- Embrayer
Pour revenir au point mort à partir de la marche AR, arrêter le véhicule, débrayer, donner une impulsion vers l'avant au levier pour M.AR réduite enclenchée et deux impulsions pour M.AR normale enclenchée.

Système incorporé de diagnostic

Un système de Diagnostic, contrôlant constamment les conditions opérationnelles de la boîte de vitesses, est incorporé dans le dispositif SAMT.

Le visuel affichera immédiatement un code spécial pour signaler toute panne au conducteur. De plus, les flèches orientées vers le haut et vers le bas, sont lumineuses.



Code des erreurs affiché par le visuel

Code erreur	Défaut	Intervention
A	Défaut de la centrale électronique	Arrêter le véhicule, éteindre le moteur; refaire la procédure de démarrage.
C	Court-circuit du dispositif d'actionnement de l'accélérateur.	Si le défaut persiste, adressez-vous à l'atelier.
IC	Défaut solénoïde des vitesses	
E		
P	Signal incorrect du point mort à la centrale électronique.	

Code des erreurs affiché par le visuel

Code erreur	Défaut	Intervention
H	Défaut du transducteur d'entrée.	Dès l'apparition de l'erreur, le véhicule conservera la vitesse sélectionnée, ce qui empêchera de changer de vitesses, mais permettra d'avoir sous contrôle l'accélérateur. Le véhicule pourra rouler tant que les conditions le permettront.
J	Défaut du transducteur de sortie.	Arrêter le véhicule, le moteur et refaire la procédure de démarrage. Si le défaut persiste, adressez-vous à un atelier. On peut toujours rouler même avec la visualisation des codes d'erreur.
IA	Défaut du solénoïde d'inhibition frein moteur, frein d'inertie, ou embrayage.	A la fin du voyage, communiquer la présence du défaut.

Attention! Si le code d'erreur est visualisé ou qu'il clignote, vous pouvez continuer votre voyage; autrement, arrêter le véhicule dès que possible, et enlever l'alimentation générale. Refaire la procédure de démarrage car le défaut pourrait disparaître. Sinon, adressez-vous à un atelier.

Avertissement: S'il y a une panne de l'installation de l'alimentation pneumatique ou électrique, le système ne changera pas la vitesse.

Systeme de protection contre la chute de pression de l'installation pneumatique

Si la pression de l'air descend en-dessous du niveau de sécurité, le visuel affichera des flèches avec quatre pointes (comme code d'erreur) et indiquera la vitesse enclenchée. Tant que la pression ne redevient pas normale, le système ignore les demandes de sélection des vitesses.

Utilisation des boîtes de vitesses ZF 16S 151 – 16 S221

Les manœuvres de commande de la boîte de vitesses sont égales à celles des commandes des boîtes synchronisées de type traditionnel: sans nécessité de double débrayage pour passer aux vitesses supérieures et sans aucune accélération intermédiaire pour rétrograder.

L'engagement des différents rapports n'est possible que, lorsque les éléments à mettre en prise ont atteint la même vitesse.

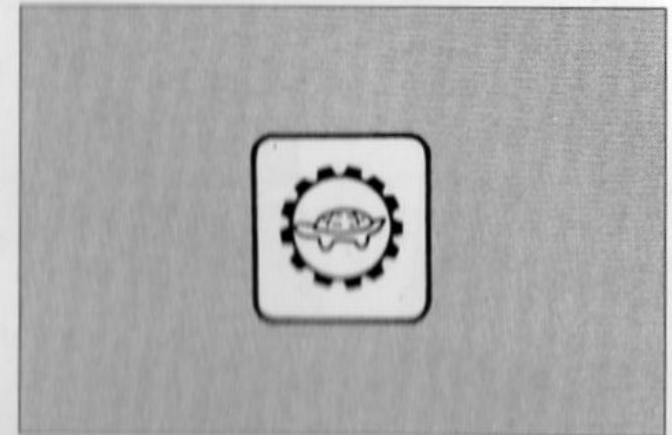
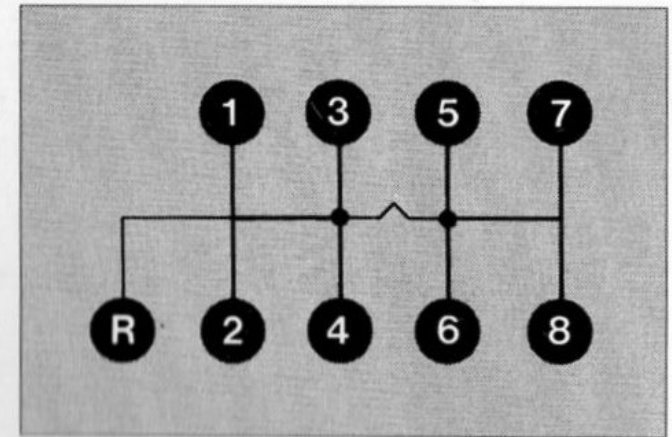
C'est pourquoi qu'il est important d'agir sur le levier de vitesses de manière uniforme jusqu'à l'enclenchement de la vitesse.

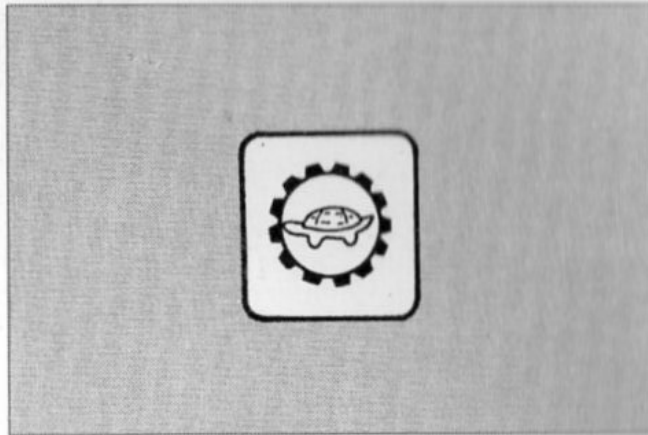
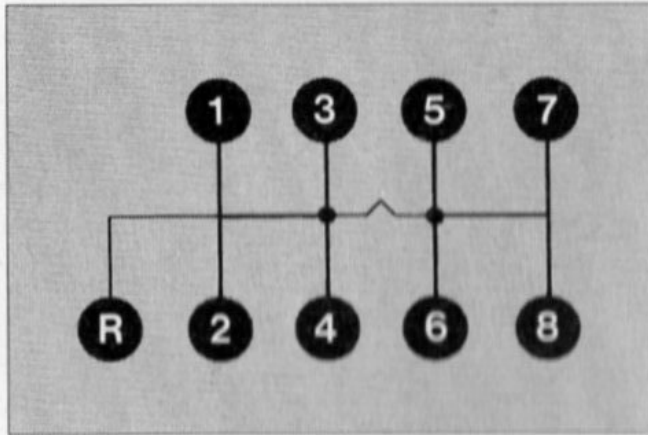
Commande de la boîte de vitesses

Gamme réduite en prise (lampe-témoin tortue allumée) et boîte de vitesses au point mort, le levier de commande se trouve à la position 3/4 tandis que, lorsque la gamme normale est en prise (lampe-témoin tortue éteinte) et le changement de vitesses est point mort, le levier se trouve à la position 5/6.

Pour enclencher les rapports 1/2 et 7/8, il faut déplacer le levier de commande respectivement vers la gauche ou vers la droite en surmontant la légère résistance des ressorts de positionnement.

Les sélections 3/4 et 5/6 sont séparées par une détente plus forte.





Pour changer de gamme, il ne faut pas saisir le levier comme pour une sélection normale mais donner un coup rapide avec la paume de la main pour surmonter la réaction élastique.

Le levier se mettra automatiquement à la sélection de 3/4 et 5/6.

Lors du passage, il y a le changement de gamme automatiquement qui est signalé par une lampe-témoin sur le tableau de bord qui s'allume et s'éteint.

La marche arrière doit être enclenchée lorsque le véhicule est arrêté pour ne pas endommager les dentures.

Pour protéger l'embrayage, le moteur et la boîte de vitesses contre les sur-régimes, il faut faire attention à ne pas se tromper de manoeuvres au moment de rétrograder.

Il ne faut rétrograder que, lorsque la vitesse du véhicule correspond à la vitesse maximum de la vitesse la plus basse.

Le passage de la sélection 5/6 à la sélection 3/4, boîte de vitesses au point mort, doit être effectué uniquement si la vitesse du véhicule correspond à la vitesse maximum de la 4^e.

Il faut absolument éviter tout passage de la gamme normale à la gamme réduite en dehors du passage 5/4 qui est prévu pour un comportement de conduite normal.

Même avec le véhicule momentanément au point mort, il convient de ne pas agir sur le levier de vitesses pour passer à la gamme réduite.

Commande du multiplicateur

La commande du multiplicateur permettant de partager en deux chacune des 8 vitesses et la marche arrière se fait par une valve de pré-sélection montée dans le levier de commande:

Levier vers le haut = gamme rapide.

Levier vers le bas = gamme lente.

Pour commander le multiplicateur, il suffit d'agir sur le levier de pré-sélection et d'enfoncer ensuite la pédale d'embrayage.

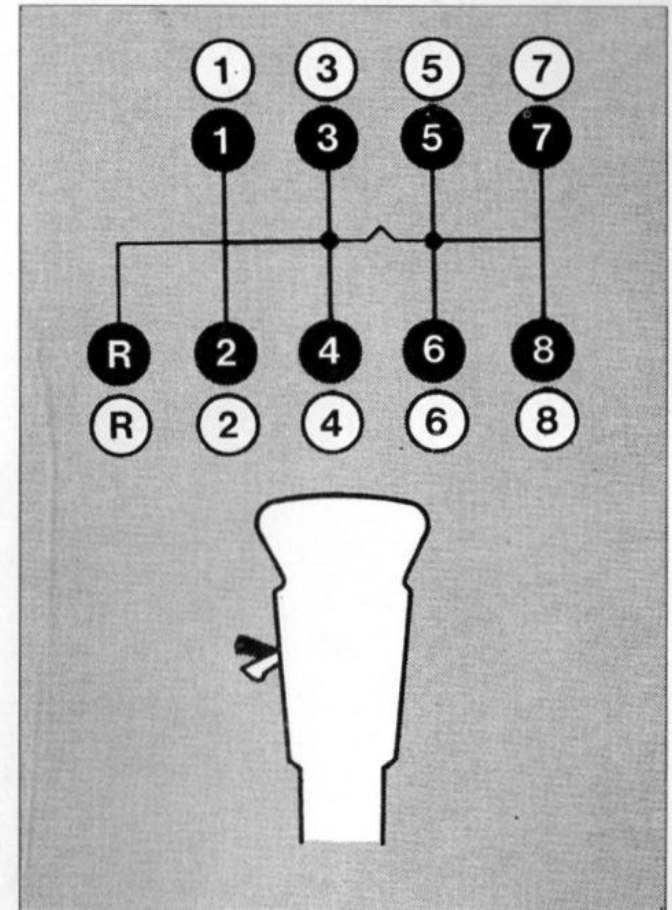
Une valve pilotée par cette pédale fait passer l'air au cylindre de commande du multiplicateur réalisant ainsi la commutation.

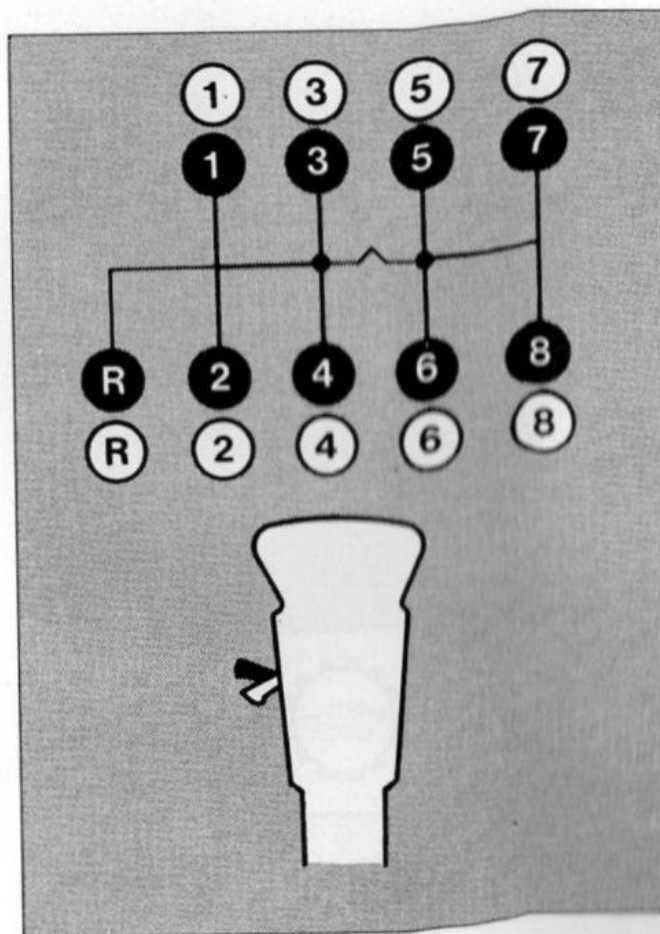
Pour assurer un fonctionnement correct du multiplicateur, les manoeuvres d'enclenchement et de désenclenchement ne doivent pas se produire trop rapidement.

Afin d'éviter des interventions involontaires du multiplicateur, il convient d'actionner le levier de pré-sélection immédiatement avant la manoeuvre de commande.

Il n'est pas nécessaire d'utiliser le multiplicateur à tous les rapports mais il s'avère utile de l'actionner en certains cas, par exemple:

- Lorsque l'on souhaite exploiter au mieux la puissance du moteur, en cas de démarrage difficile, dans les dépassements ou pour l'accélération en montée.
- Lorsque, dans les parcours interurbains ou dans les queues etc..., on veut maintenir le moteur dans une plage de vitesse économique (économie de carburant).





Actionnement de l'embrayage

La pédale d'embrayage doit être enfoncée lors de tout changement de vitesse. Si le débrayage n'est pas effectué correctement ou bien si l'ensemble embrayage n'est pas en parfait état (embrayage et débrayage incomplets), les manoeuvres s'avèrent difficiles. De plus, cela provoque une usure prématurée des synchroniseurs et des crabotages.



Attention! Ne pas effectuer de descentes avec la B.V. au point mort ou avec l'embrayage débrayé. Danger de rupture de l'arbre de transmission.

Système anti-blocage ABS – Système anti-dérapiage ASR (si prévu)

Le système ABS permet d'obtenir un freinage excellent et un contrôle parfait du véhicule.

- Evite le blocage des roues lors du freinage du véhicule quelles que soient les conditions d'adhérence de la route.
- Réduit les distances d'arrêt.
- Offre la sécurité au conducteur qui peut maintenir la stabilité et la direction du véhicule.

Le système ASR évite les patinages aussi bien en accélération qu'en virages, surtout sur routes glissantes ou verglacées ou encore des dérapages à cause de l'effet aquaplaning ou de la boue.

- Evite le patinage des roues motrices au moment du démarrage et aussi pendant la marche.
- Maintient la valeur de traction par excellence quand le véhicule se trouve sur une route ayant peu d'adhérence.
- Améliore la stabilité surtout en virages avec un bas coefficient d'adhérence.
- Limite la consommation des pneus.

Le contrôle du fonctionnement ou les anomalies éventuelles du système ABS seront signalées par les lampes-témoins 1-2-3, qui assurent les fonctions suivantes:

1. Témoin ABS tracteur (lampe rouge).
Il signale une anomalie au système ABS tracteur, ou bien au système ASR.
2. Témoin ABS remorque (lampe rouge).
Il signale une anomalie au système ABS remorque.
3. Témoin ABS information (lampe jaune).
Il est toujours allumé même si la remorque n'est pas équipée d'ABS afin d'informer le conducteur que, dans ce cas, la remorque ne dispose pas de ce système.
Il s'éteint si la prise de remorque n'est pas branchée ou si elle est équipée de l'ABS.

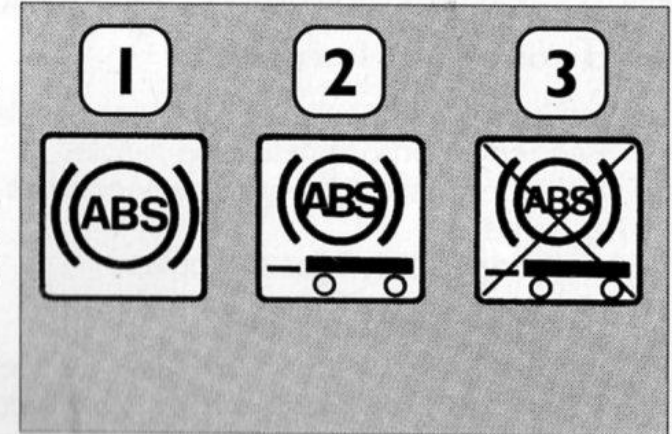
Notes et avertissements:

Faire attention lors des démontages de roues afin de ne pas endommager les éléments des capteurs.

L'allumage des indicateurs lumineux avec la clé en position MAR et pendant quelques secondes après le démarrage du moteur n'est pas un signe d'anomalie mais constitue une fonction normale de contrôle.

L'allumage de l'indicateur lumineux correspondant au système ASR ne signale pas une avarie mais avertit que l'on est en train de parcourir une mauvaise chaussée qui a provoqué l'entrée en fonction du système anti-dérapiage: **attention à la conduite.**

Important! Si il y a une panne d'un circuit ABS, le freinage du véhicule relatif à ce circuit se produit normalement; il faut, de toute façon se rendre au plus vite dans un atelier du Réseau d'Après-Ventes Iveco.



Consommations réduites et longévité de votre véhicule: voici comment les obtenir

Une utilisation rationnelle du véhicule veut dire:

- Réduire la consommation de gazole.
- Diminuer l'usure des principaux organes tout en respectant les performances maximales dans les limites prévues par les règlements en vigueur.

Respectez donc ces règles si simples:

1 – Limiter la vitesse maximale

C'est très important, surtout pour les véhicules effectuant de longs parcours sur autoroutes. Le meilleur rapport "performance/consommation" sera obtenu en maintenant le régime du moteur dans les valeurs économiques qui correspondent approximativement aux régimes de couple maximum.

Pour être économique, le régime maximum doit toujours être inférieur (15% + 20%) au régime de puissance maximal.

Au dessus de ce régime, la consommation augmente considérablement.

Un véhicule roulant sur parcours typique (70% autoroute, 20% colline, 10% côte) en réduisant de 20% sa vitesse maximale, assure une économie de gazole de 6-7000 litres/an, sur un parcours de 100.000 km/an. De cette manière, on a une réduction de 12% de gazole sans augmentation pour cela le coût du transport.

Quand le type de parcours le permet, il faut donc stabiliser la vitesse en utilisant la gamme de vitesses la plus longue possible, à un régime du moteur proche de celui du couple maximum.

2 – En côte

Choisir le rapport approprié en fonction du couple moteur et rappelez-vous que c'est votre sensibilité et l'utilisation préventive du changement de vitesses qui vous permettront d'obtenir des moyennes élevées avec des consommations appréciables.



Maintenir le régime un peu au-dessus du couple maximum à environ 4/5 du régime maximum.

3 – En descente



Ne pas dépasser le régime maximum du moteur et utiliser le frein moteur.

En engageant la vitesse appropriée, vous éviterez de soumettre les freins à une usure excessive et vous voyagerez en toute sécurité.

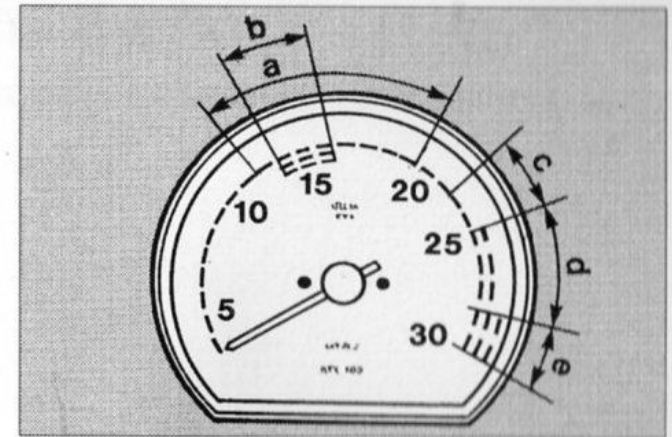


Rappelez-vous toujours que des accélérations "rageuses" et des freinages " Brusques" veulent dire gaspillage d'énergie, contraintes anormales, usure rapide des freins et des pneus. Évitez-les!

Compte-tours

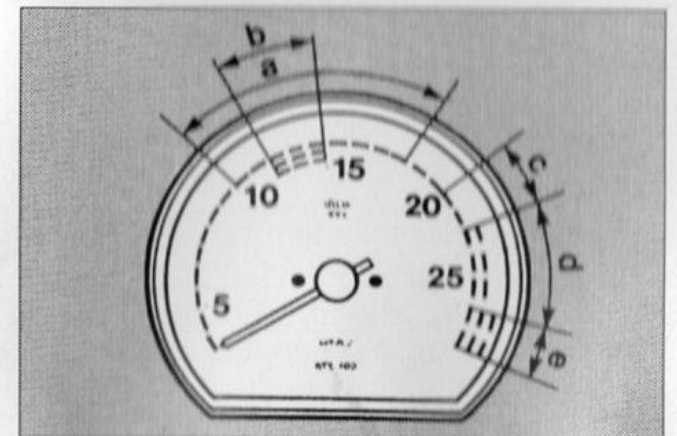
Mod. E34 –E38

- a. secteur vert
1200 ÷ 1900
- b. secteur vert (régime économique)
1300 ÷ 1600
- c. secteur jaune
2100 ÷ 2400
- d. secteur jaune-rouge
2400 ÷ 2800
- e. secteur rouge (sur-régime)
2800 ÷ 3000
- △ ne jamais utiliser.



Mod. E42

- a. secteur vert
1000 + 1700
- b. secteur vert (régime économique)
1100 + 1400
- c. secteur jaune
1900 + 2200
- d. secteur jaune-rouge
2200 + 2600
- e. secteur rouge (sur-régime)
2600 + 2800
- △ ne jamais utiliser.



Contrôles aux soins de l'utilisateur

Il est très important de pouvoir se familiariser avec certaines opérations de contrôles et de vérification.

Ne considérez pas les opérations de routine ennuyantes; car, c'est d'elles que dépend en partie le bon fonctionnement de votre véhicule. Un bon entretien préventif de votre part permettra d'effectuer facilement l'entretien programmé prévu par le *Réseau d'Après-Vente Iveco*, en vous épargnant de cette manière temps et problèmes.

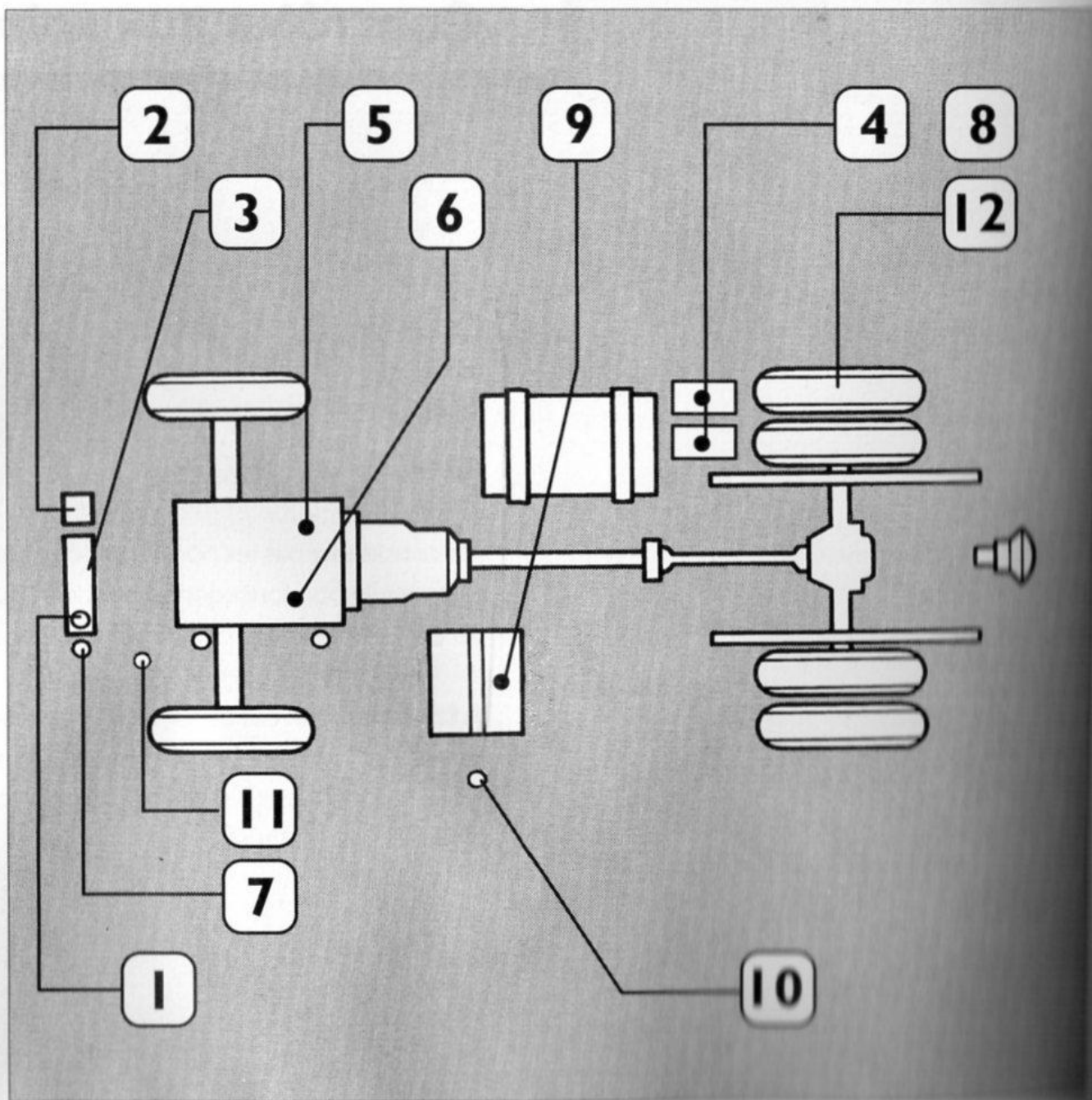
Attention: en cas de fumée à l'échappement, se rendre à un point de *Service Après-Vente Iveco* pour un contrôle et un éventuel tarage des injecteurs. En cas de bruits au niveau de la culasse, se rendre à un point de *Service Iveco* pour un contrôle et un réglage du jeu des culbuteurs.

▪ Avant chaque voyage

1. Huile moteur.
2. Eau moteur.
3. Liquide essuie-glace.
4. Réservoir à air.

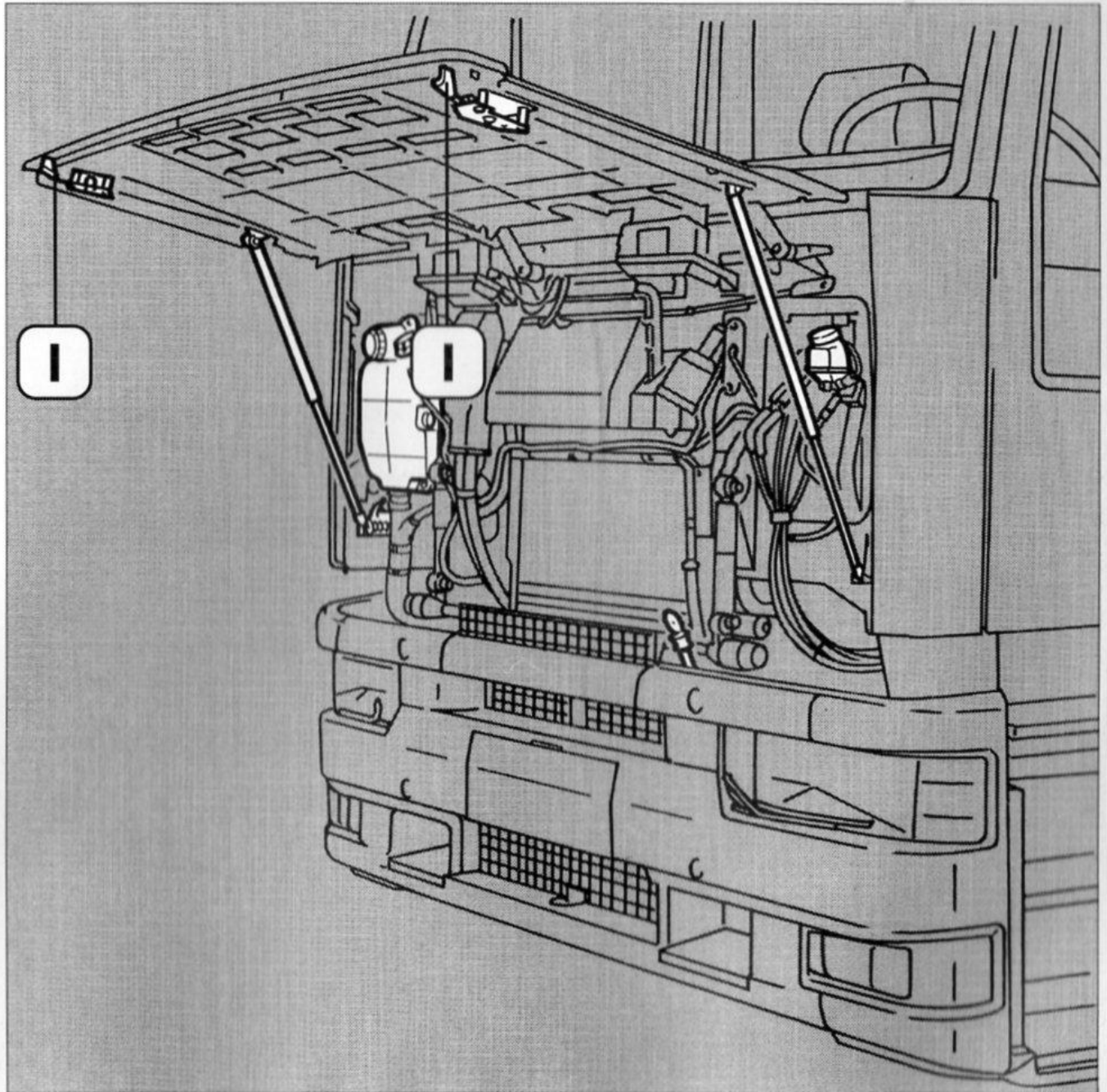
▪ Chaque semaine

5. Filtres gazole.
6. Direction hydraulique.
7. Liquide embrayage.
8. Réservoirs à air.
9. Batteries.
10. Cric.
11. Basculement cabine.
12. Pneus.

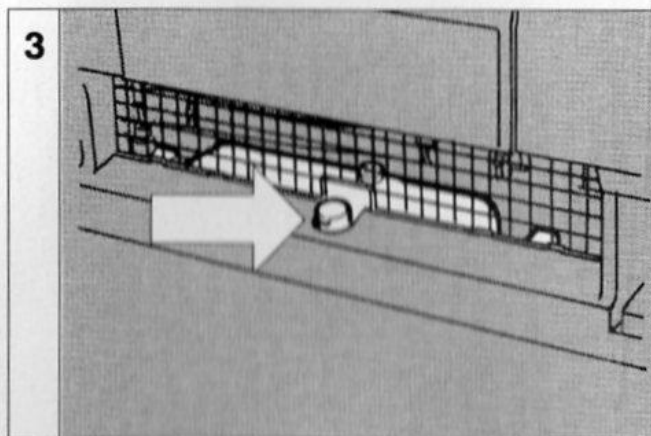
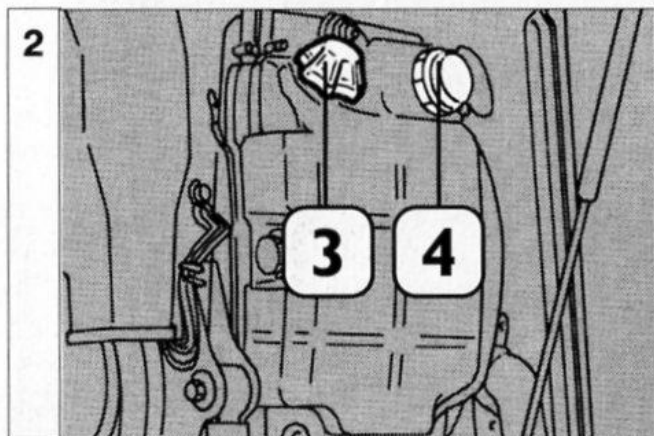
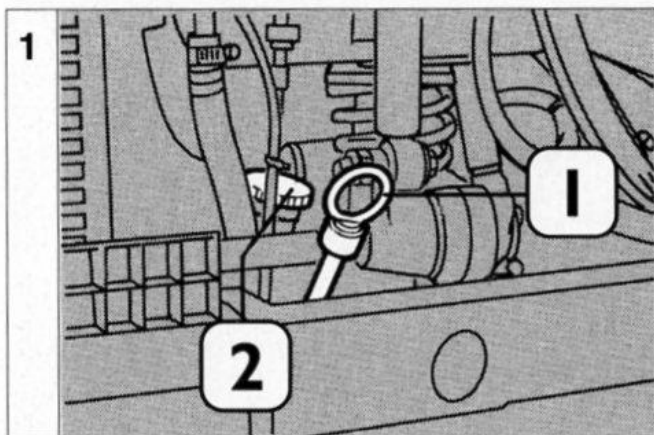


Ouverture de la calandre avant

- Soulever la calandre avant en poussant vers l'intérieur les leviers I.



Attention: Le basculement de la cabine doit être effectué uniquement avec la calandre avant complètement ouverte.



Avant chaque voyage

- 1 Contrôler le niveau de l'huile moteur à l'aide de la jauge 1.
Le cas échéant, faire l'appoint par la goulotte 2.
- 2 Contrôler le niveau du liquide de refroidissement. Il doit être compris entre les repères MAX et MIN. Le cas échéant, faire l'appoint par la goulotte 3.

Avertissement:

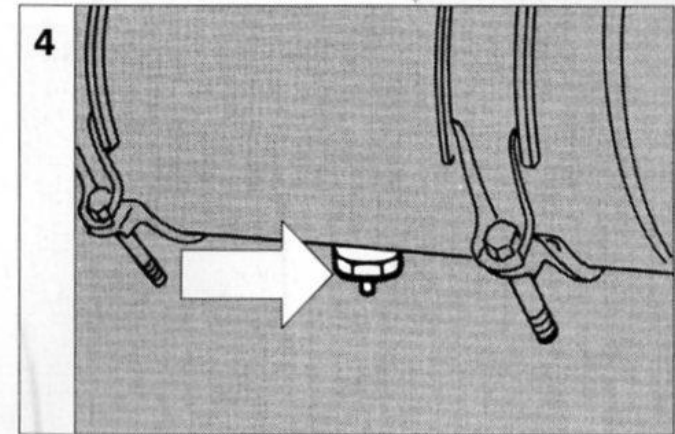
le bouchon 4 est scellé et ne doit pas être touché par l'utilisateur.

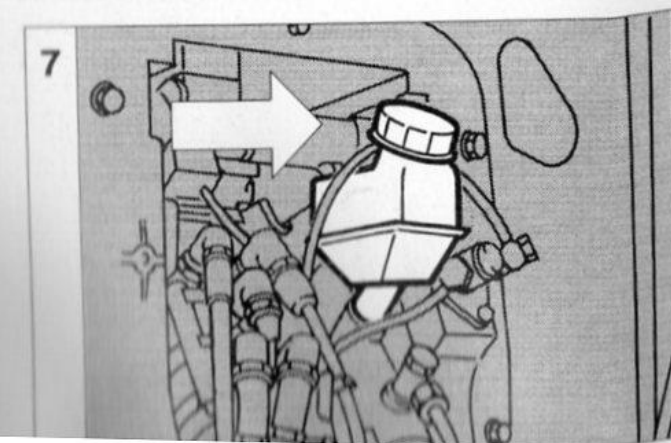
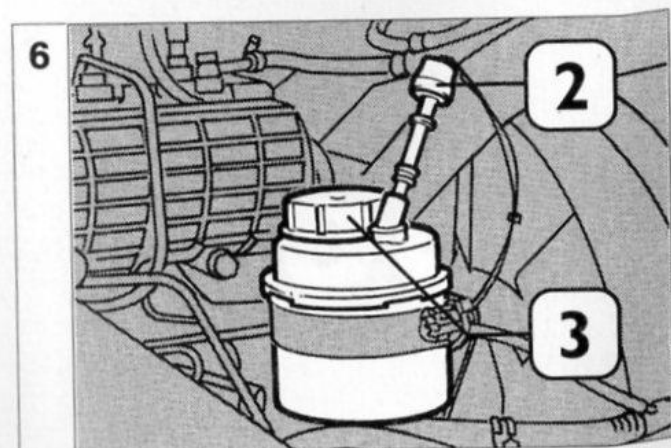
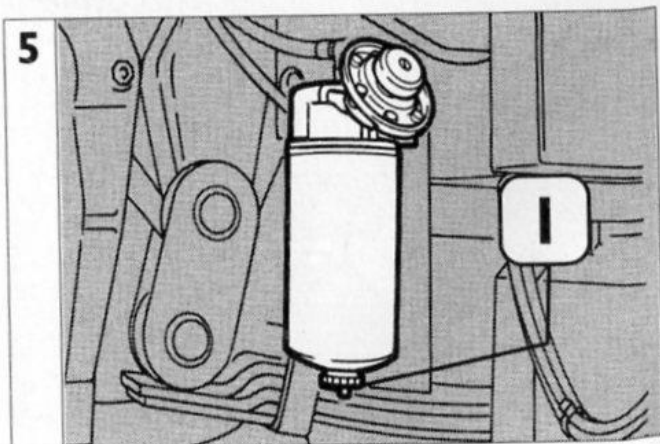
- 3 Contrôler le niveau du liquide dans le réservoir des essuies-glace: pour d'éventuels appoints, on conseille d'utiliser un mélange d'eau et de liquide **DPI**.
De plus, vérifier si les tuyaux ne sont pas colmatés; à l'occurrence, nettoyer les gicleurs à l'aide d'une aiguille.

- 4 Purger la condensation des réservoirs à air en actionnant le dispositif indiqué (seulement pendant l'hiver ou bien par un climat particulièrement humide).

Vérifier également

- Contrôle visuel du dispositif de signalisation de colmatage du filtre à air a sec.
- L'état du crochet d'attelage ou de la sellette de la semi-remorque.
- L'état des pneus.
- Le fonctionnement du frein de service, du frein de stationnement et du frein moteur.
- Le fonctionnement de l'éclairage, des lampes-témoins, du circuit de signalisation et de l'essuie-glace.





Chaque semaine

- 5 Vider l'eau en dévissant le robinet 1 du pré-filtre du gazole.

- 6 Enlever le bouchon 2 du réservoir de la direction hydraulique et s'assurer que, moteur en marche et roues en position rectiligne, le niveau d'huile arrive au cran supérieur de la jauge. Moteur arrêté et roues en position rectiligne, le niveau d'huile doit dépasser de 1 ou 2 cm le cran supérieur de la jauge; au besoin, rétablir le niveau prescrit en ôtant le couvercle 3.

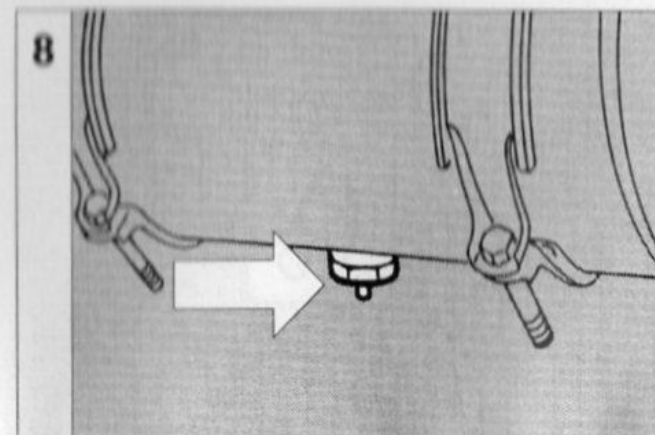
- 7 Contrôler le niveau du liquide de la commande de débrayage dans le réservoir 1. Pour l'appoint éventuel, n'utilisez que du Tutela DOT SPECIAL.

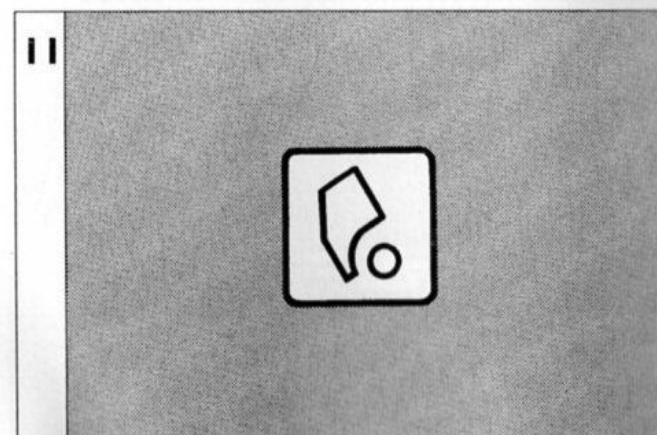
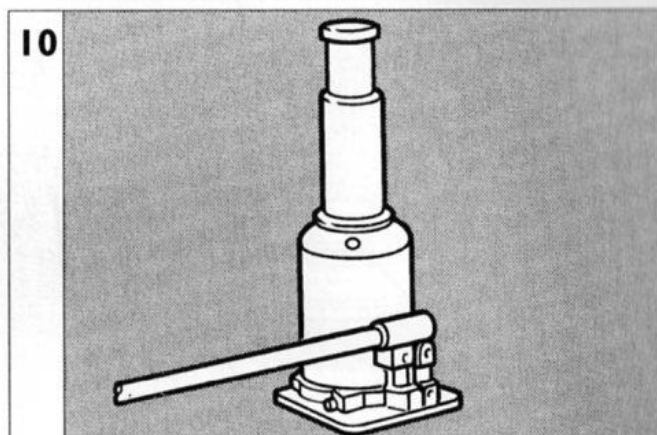
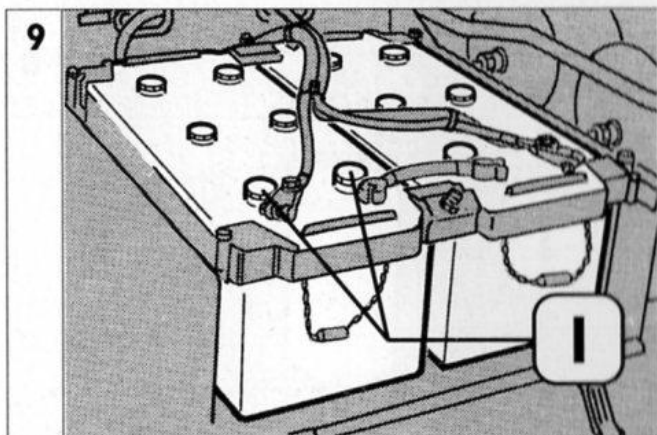
Précautions pour les véhicules munis du déssicateur d'air

Contrôle du fonctionnement

- Contrôler à l'aide d'une vanne de purge ou en desserrant un bouchon à vis (avec l'orifice de purge intégré), si le déssicateur d'air fonctionne correctement. Dans ce cas, l'air doit sortir du réservoir sans traces d'eau.
- Si l'on remarque quelques traces d'humidité, il faut vérifier, en effectuant des contrôles rapprochés, si le déssicateur d'air n'a pas été surchargé temporairement, ou bien si son efficacité a diminué réellement.
Dans le premier cas, la sortie de condensation doit disparaître rapidement, dès que la fonctionnalité du granulé s'est régénérée.
En cas contraire, il faut remplacer la cartouche parce que la capacité d'absorption de l'humidité de la part du granulé est trop réduite par l'action de l'huile, saleté, dépôts, etc.
- Si, pendant ce contrôle sort des réservoirs, d'un mélange d'huile/eau, cela signifie que le compresseur ne fonctionne plus correctement parce qu'il rejette de l'huile.
Dans ce cas, en plus du remplacement de la cartouche, il faudra réviser aussi le compresseur.

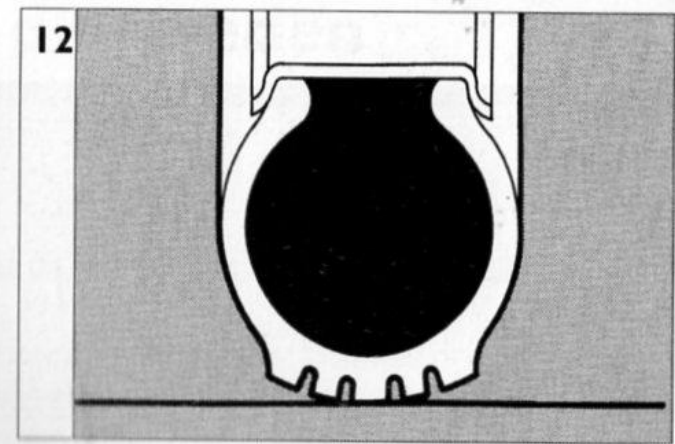
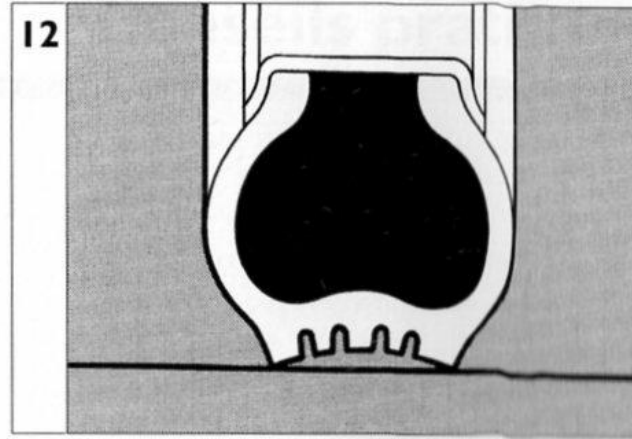
- Purger la condensation des réservoirs à air en actionnant le dispositif indiqué (seulement pendant l'été ou bien en présence d'un climat très sec).





- 9** Vérifier le niveau de l'électrolyte dans les batteries; au besoin, rétablir le niveau en introduisant de l'eau distillée, lorsque les batteries sont froides et reposées, par les orifices I.
(A l'exception des batteries sans entretien).
- 10** Faire fonctionner le cric de levage à vide pour le maintenir toujours en bon état. Pour les normes de contrôle et d'entretien, suivre les indications qui figurent dans la documentation fournie par le constructeur du cric.
- 11** Vérifier le fonctionnement de la lampe témoin de signalisation de cabine déverrouillée.

- 12** Vérifier l'état d'usure et la pression des pneus (sans oublier la roue de secours). Au besoin, la rétablir par le raccord prévu à cet effet.
- Si la pression est basse, les pneus tendent à consommer la partie extérieure de la bande de roulement.
- Si la pression est trop élevée, les pneus tendent à consommer la partie centrale de la bande de roulement.
- S'il y a une usure anormale des pneus AV (à l'intérieur ou à l'extérieur de la bande de roulement), faire contrôler le pincement des roues AV.
- Il ne faut jamais dépasser la charge maximum par essieu (c'est-à-dire le poids du véhicule chargé).



Vérifier également:

- Contrôle de l'intégrité de la ligne des gaz d'échappement.

Conseils pratiques d'entretien

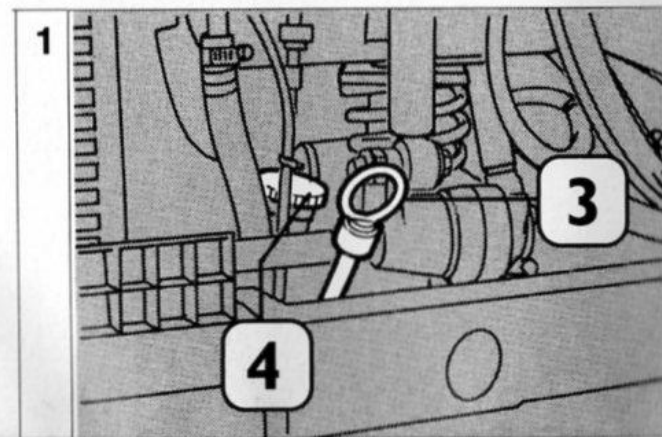
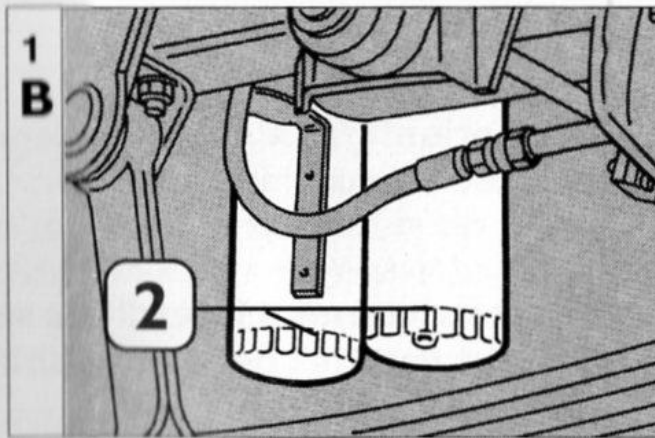
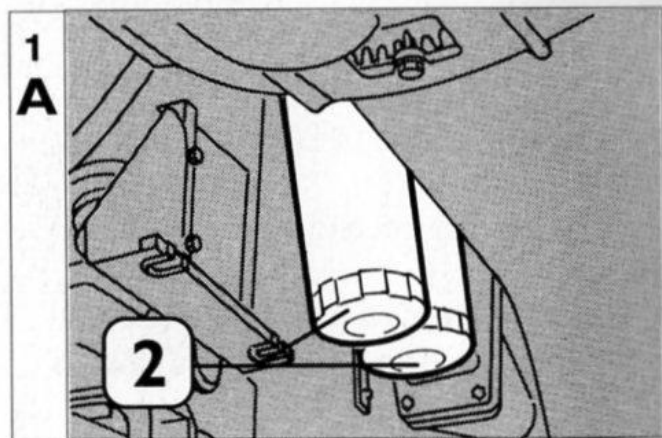
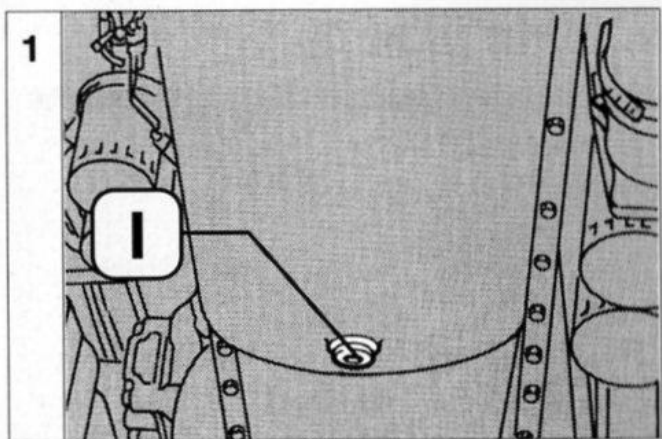
La facilité d'accès aux groupes mécaniques de votre véhicule simplifie et facilite les interventions d'entretien.

En consultant les instructions des pages suivantes, il sera donc possible pour celui qui le désire, d'effectuer les opérations les plus élémentaires d'entretien.

Attention! Il faut se rappeler que le ramassage et l'évacuation des huiles usées sont sous couvert d'une réglementation.

Livrer ces résidus auprès de centres appropriés pour la récolte. (Les ateliers du Réseau d'Après-Vente Iveco sont équipés pour cela).

Il est strictement interdit de se débarrasser de ces huiles en les déposant dans les décharges abusivement ou dans les cours d'eau ou encore dans les égouts.



Moteur

1 Vidange de l'huile moteur et remplacement des filtres à huiles.

- Vidanger l'huile dans un bac approprié en dévissant le bouchon 1.
- Remplacer les filtres à huile 2.
 - A** = moteur 8460
 - B** = moteur 8210
- Avant de remettre les nouvelles cartouches, humecter le joint d'étanchéité avec de l'huile moteur.
- Serrer à la main les cartouches jusqu'à entrer en contact avec le support, en suite les serrer de 3/4 de tour.
- Enlever la jauge de contrôle 3.
- Remettre de l'huile neuve par la goulotte 4. (Voir tableau page 118)

Huiles

A basses températures, il convient d'utiliser des huiles de viscosité appropriée (voir les tableaux des pages 119 – 120).

Système d'alimentation

Utiliser les carburants d'hiver fournis par les sociétés pétrolières. Il faut essayer de toujours avoir le réservoir de gazole le plus plein possible.

Remplacement filtres gazole

- Remplacer les filtres gazole 1 en les dévissant.
- Serrer à la main les nouveaux en prenant soin de contrôler le parfait état du joint en caoutchouc et de la surface d'étanchéité.

Remplacement pré-filtre

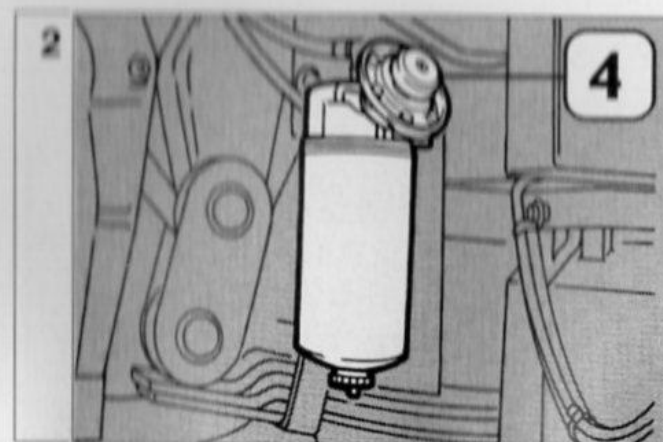
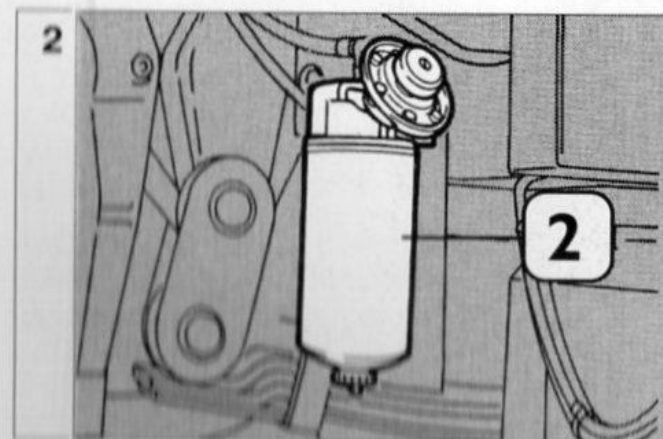
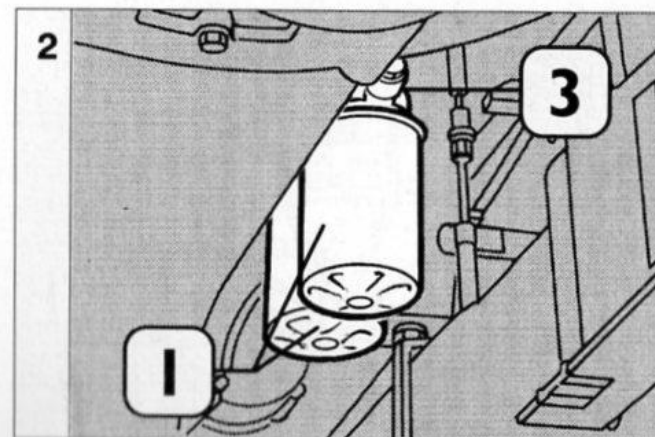
- Remplacer le pré-filtre gazole 2 en le dévissant.
- Serrer à la main le nouveau en prenant soin de contrôler le parfait état du joint en caoutchouc et de la surface d'étanchéité.

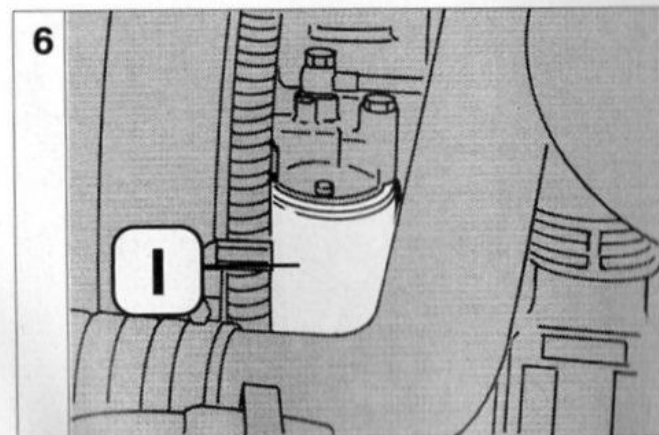
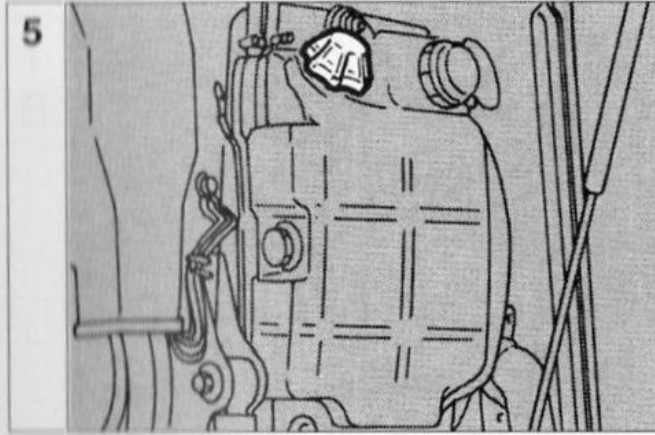
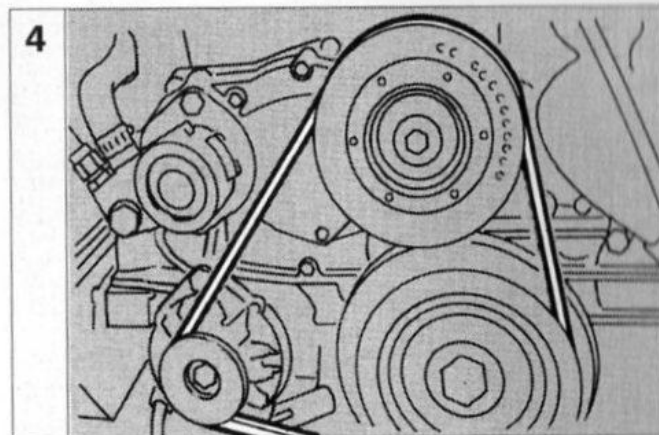
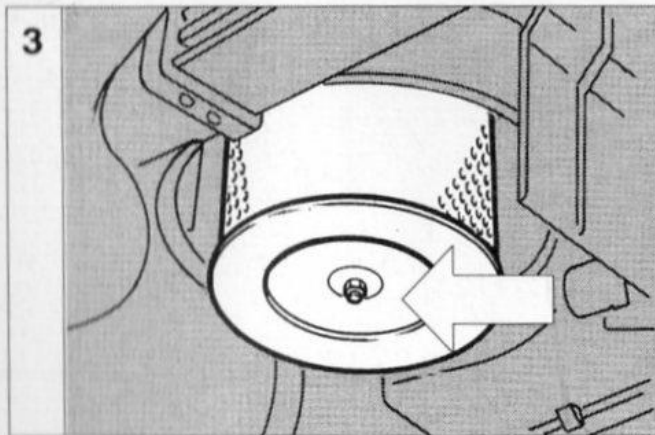
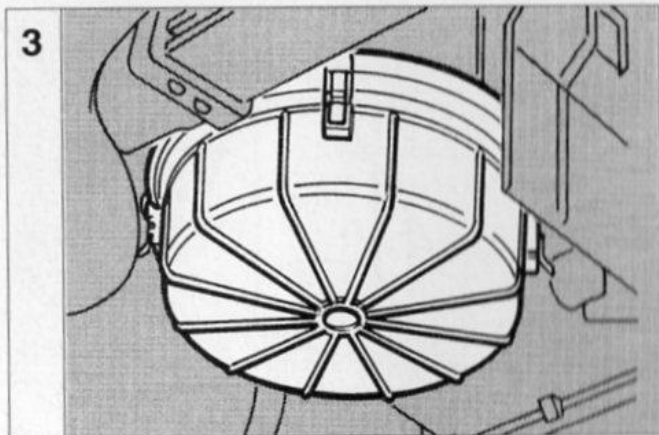
Purge de l'air

La purge de l'air du circuit d'alimentation s'effectue de la manière suivante:

- Desserrer la vis 3.
- Actionner la commande manuelle de la pompe d'amorçage 4.
- Resserrer la vis 3.
- Continuer à agir sur la commande jusqu'à ce que la pompe d'alimentation commence à travailler à vide.

Attention! Si le moteur s'arrête à cause d'un manque de gazole (avec admission d'air dans le circuit), il faut desserrer les raccords des tuyauteries d'au moins deux injecteurs. Essayer le démarrage et lorsque vous avez jugé, resserrer les raccords.





3 Remplacement du filtre à air
(à effectuer chaque fois que le témoin 13 de la page 14 s'allume, sans oublier de respecter le plan de maintenance).

- Débloquer les quatre joncs.
- Dévisser la vis.
- Remplacer la cartouche, après avoir nettoyé son logement.

4 Contrôle de la courroie

- Vérifier l'état des courroies. En cas d'usure ou relâchement, adressez-vous au Réseau d'Après-Vente Iveco

5 Contrôle du pourcentage antigel

Contrôler le pourcentage de PARAFLU¹¹ dans le liquide de refroidissement du moteur en utilisant le densimètre approprié et ensuite l'introduire dans la goulotte. Il doit y avoir au moins 40%. Il faut maintenir toute l'année ce pourcentage. Au besoin, rajouter de l'eau et du PARAFLU¹¹ à 50% afin de conserver une bonne protection anti-corrosion.

6 Filtre liquide de refroidissement moteur (uniquement moteur 8460)

Dévisser à la main le filtre I. Le filtre doit être remplacé, même en dehors du plan d'entretien, chaque fois qu'il faut remplir à plus de 50% le circuit ou qu'on change le liquide de refroidissement.

Boîte de vitesses – Pont

Vidange de l'huile de la B.V.

Lorsque la boîte de vitesses est chaude, vidanger dans un bac approprié en enlevant le bouchon 1.

Remettre de l'huile neuve par l'orifice fermé par le bouchon 2.

(voir tableau à la page 118).

Nettoyer le reniflard de vapeurs d'huile.

A = B.V. Eaton TS 11612 – 13612.

B = B.V. ZF 16 S 151.

C = B.V. ZF 16 S 221.

Nettoyer le filtre à l'air (uniquement B.V. Eaton)

Changement de l'huile du pont

Avec le pont chaud, vidanger dans un bac approprié en enlevant le bouchon 5.

Remettre de l'huile neuve par l'orifice fermé par le bouchon 4.

(voir tableau à la page 118)

Nettoyer le reniflard de vapeurs d'huile.

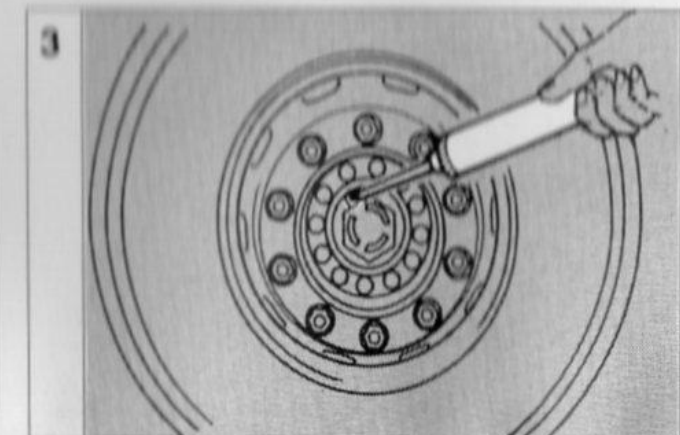
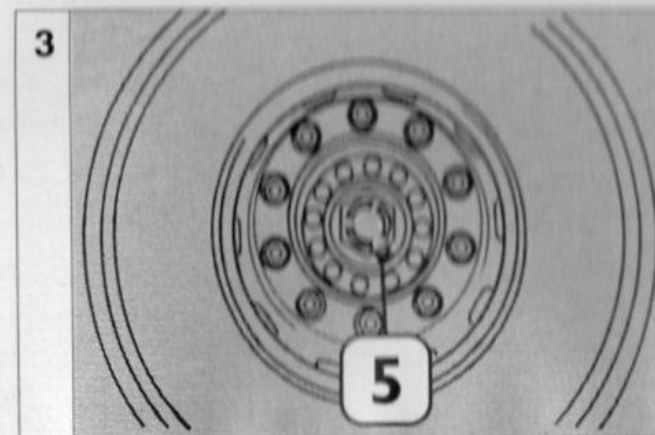
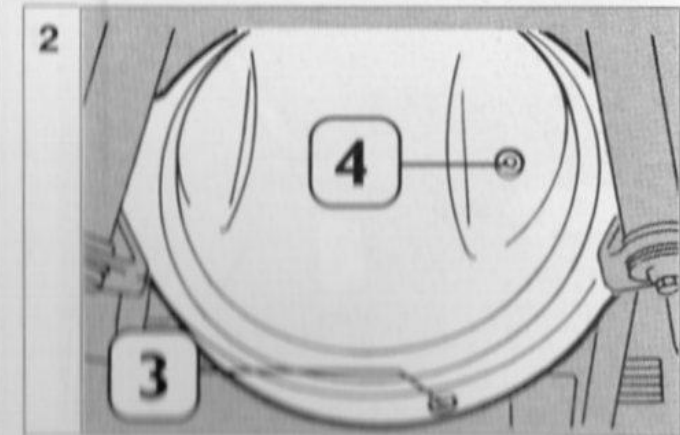
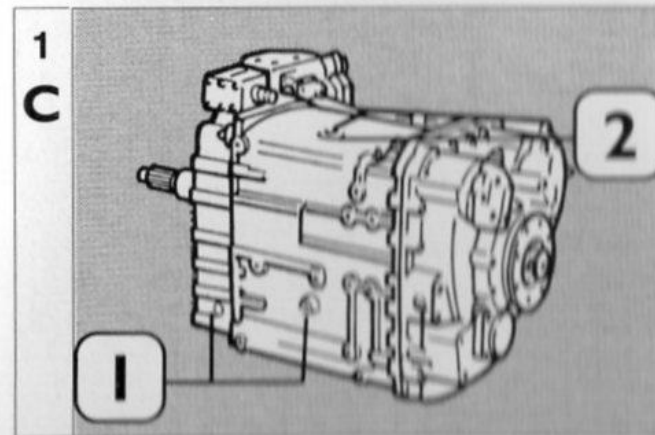
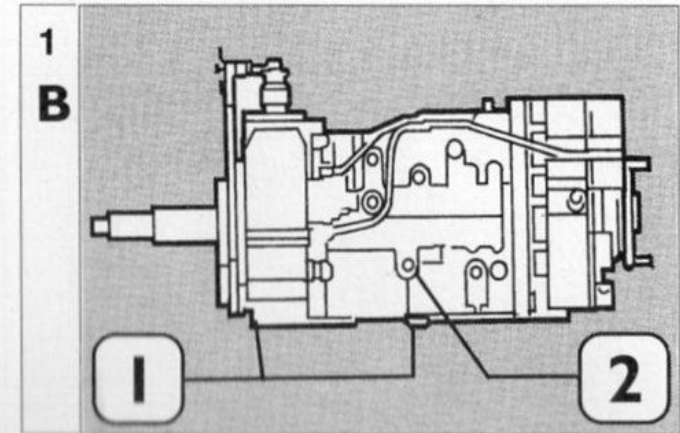
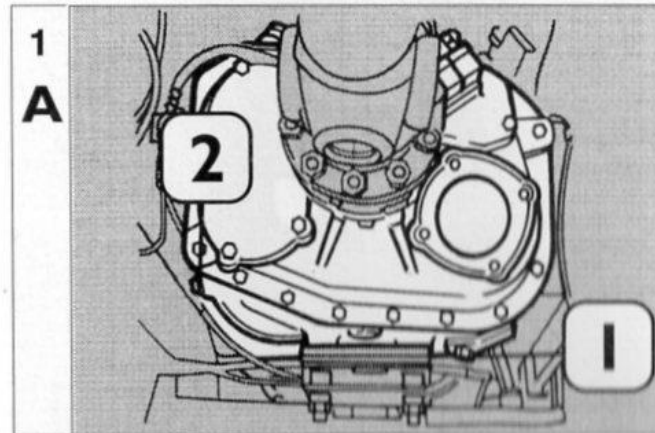
Changement huile des moyeux de roues AV.

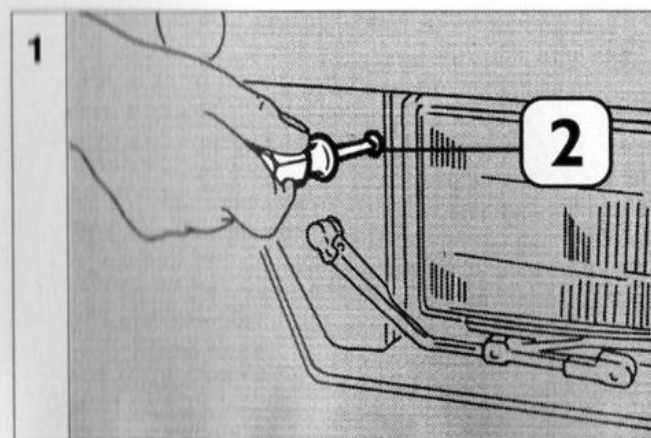
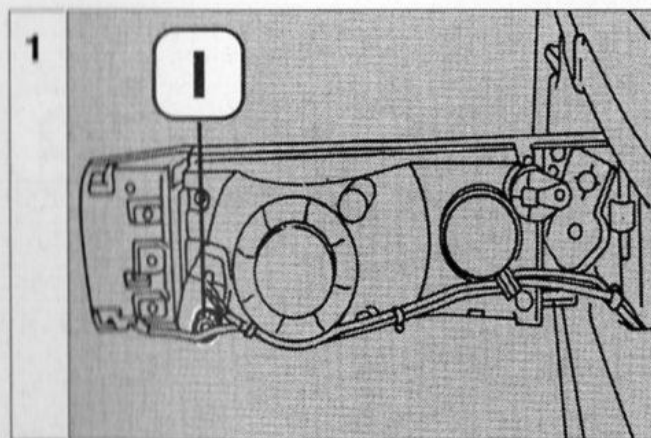
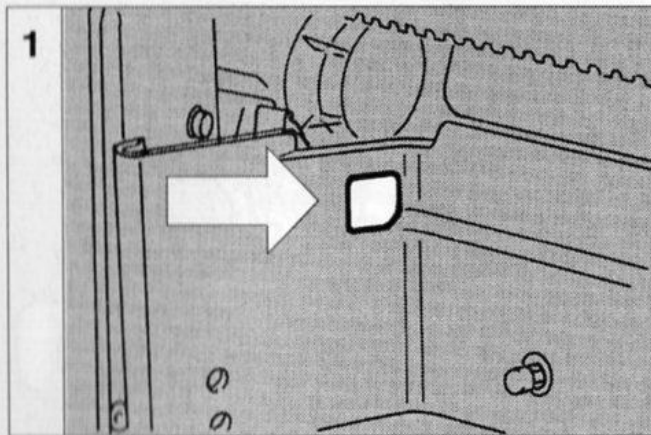
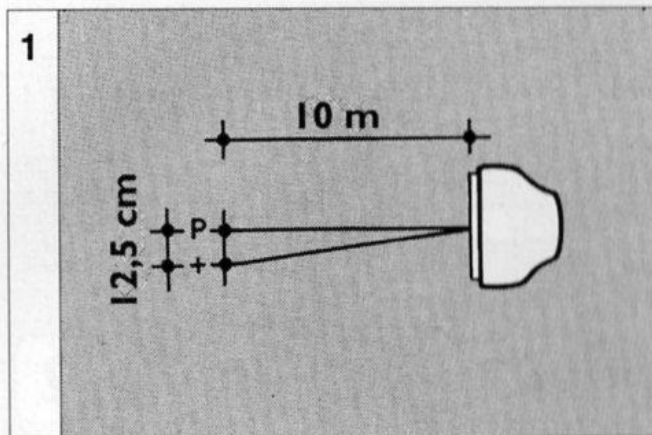
Effectuer la vidange à travers le bouchon 1.

Remplir avec 0,2 litres d'huile neuve à travers le même bouchon (voir tableau à la page 118).

Huiles

À basses températures, il convient d'utiliser les groupes mécaniques des huiles de viscosité appropriée.





Installation électrique

1 Contrôle de l'orientation des projecteurs

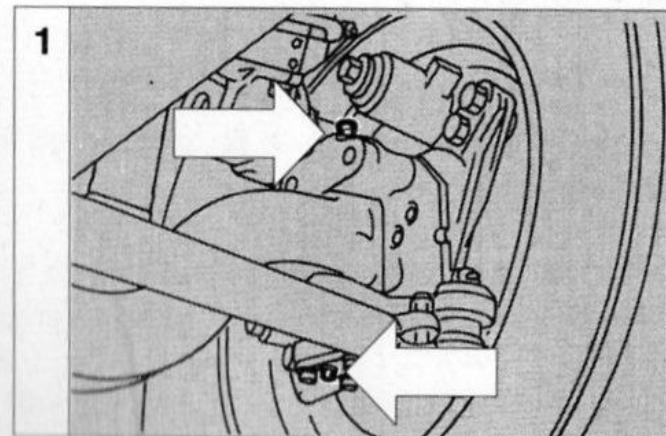
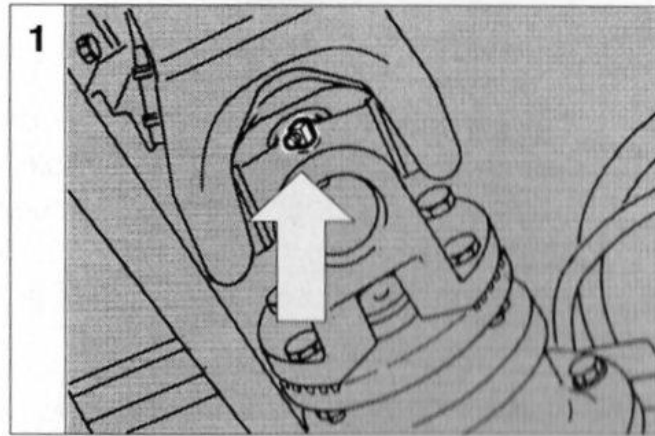
- Placer le véhicule vide, avec ses pneus correctement gonflés, sur un terrain plat, en face d'une paroi claire.
- Tracer sur la paroi deux croix correspondantes aux centres des deux projecteurs.
- Mettre le commutateur (pour les véhicules qui en sont munis) à la position 0.
- Placer le véhicule à 10 mètres de distance et allumer les deux codes; la distance entre les croix et les points de repère P, qui correspondent à l'inclinaison des projecteurs, doit être de 12,5 cm. Si nécessaire, il est possible d'agir sur la vis de réglage I accessible à travers la fente qui est indiquée par la flèche:
 1. Vis de réglage du faisceau lumineux feux de croisement.
 2. Vis de réglage du faisceau lumineux feux de route.

Nota: Pour plus de sécurité, faire contrôler l'orientation à l'aide d'équipement approprié par le Réseau d'Après-Vente Iveco.

Graissage

Graisser:

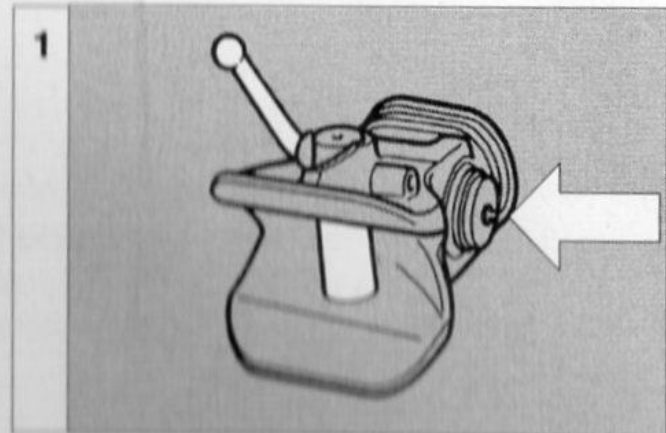
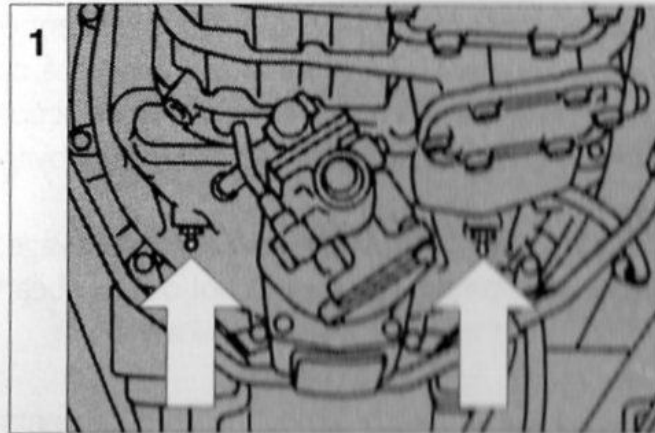
- Les arbres de transmission.
- Les pivots de fusée.
- L'arbre de commande d'embrayage.
- L'articulation sphérique cabine.
- Le crochet de remorquage ou la sellette de la semi-remorque (si prévus).



Normes de remorquage

Avant l'attelage:

- Bloquer la remorque à l'aide de cales sous les roues AR.
- L'essieu AV de la remorque doit être manoeuvrable.
- Régler la hauteur du timon de la remorque à celle du crochet de remorquage.
- S'assurer qu'il n'y a personne entre la remorque et le tracteur. Faire une marche AR avec le tracteur.



Après l'attelage:

- Vérifier si l'accouplement est correct.
- Accoupler les têtes du circuit pneumatique et les câbles électriques.
- Contrôler l'efficacité du système de freinage et des feux.
- Vérifier la sécurité du crochet et l'intégrité de la traverse avant de partir.

Pendant la route:

- Procéder avec prudence lors de la traction d'une remorque; il ne faut pas dépasser le poids maxi admissible.
- Dans le cas d'arrêt en pente, vérifier le fonctionnement du frein de stationnement qui doit toujours être capable de bloquer le véhicule.

Entretien de la carrosserie

- Laver périodiquement le véhicule avec des agents actifs neutres et de l'eau afin d'éliminer toute trace d'agents corrosifs (sel, sable, etc...). Eviter l'emploi de brosses à fibres dures ou chiffons sales pour ne pas provoquer de rayures profondes ou une opacité de la couche de peinture.
- Sécher très soigneusement avec de l'air comprimé de sorte à éliminer complètement les poches d'eau.

Nettoyage des pièces en plastique

Les pièces extérieures en plastique doivent être nettoyées selon la même procédure qu'un lavage normal. S'il reste des traces de saleté, on conseille l'emploi de produits spécifiques, sans oublier de suivre attentivement les instructions de la maison productrice. L'utilisation de ces produits est aussi indiquée pour le nettoyage des revêtements en plastique de l'habitacle (planche de bord, volets, etc...).

N'utilisez pas les produits pour le nettoyage des peintures ou des produits contenant des solvants aromatiques, méthanol ou hydrocarbures.

Attention! Le nettoyage des revêtements en tissu se fait à l'aide de mousse sèche ou de dissolvants. Utiliser ces substances avec précaution, parce qu'elles sont inflammables et dégagent des vapeurs toxiques. Par conséquent, aérer correctement votre cabine jusqu'à séchage complet. Il est vivement déconseillé d'utiliser les dissolvants chlorurés (trichloréthylène, perchlore, etc...).

Montage d'éventuels accessoires

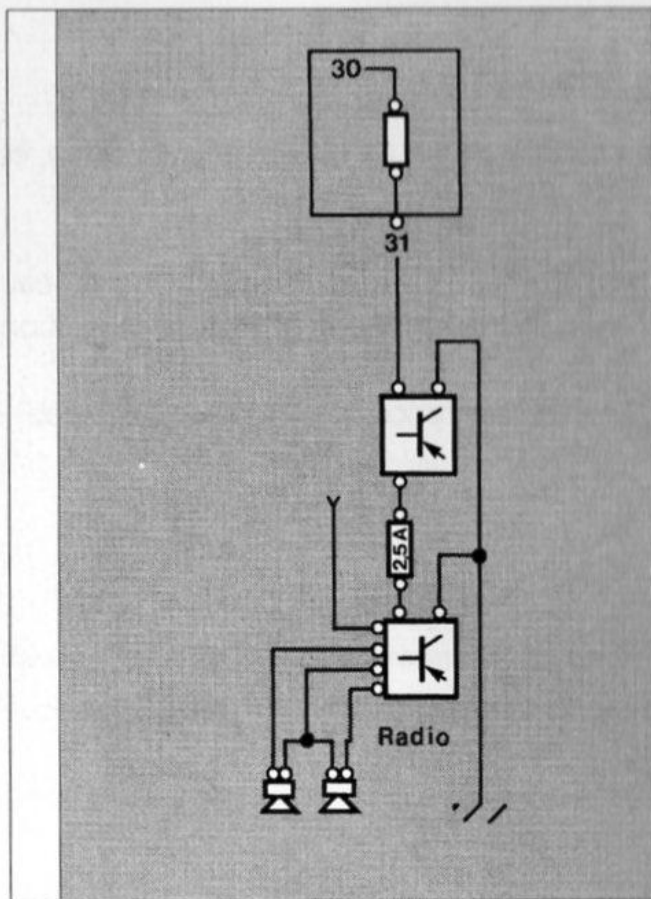
Tout d'abord nous vous rappelons l'éventail de produits de haute qualité d'Iveco Shop, et nous vous invitons à suivre ces conseils:

- En cas de perçages supplémentaires (par exemple, trou pour antenne) sur le panneau de la cabine, protéger la partie intéressée afin d'éviter la formation précoce d'oxydation des surfaces extérieures ou intérieures.
- Soigner la phase de montage (coups de tournevis, interférences, etc...) afin de ne pas abîmer la peinture.

Attention: débrancher le pôle négatif des batteries avant d'effectuer une quelconque intervention sur le véhicule.

Auto-collants (Decor-stripes)

Si vous enlevez ou appliquez des auto-collants (Decor-stripes) avec des outils coupants (par exemple, lamettes, couteaux, etc...), vous pouvez provoquer des incisions profondes sur la peinture et, par conséquent des phénomènes précoces de corrosion sous la pellicule.



Réducteur de tension d'alimentation appareil radio

L'installation électrique du véhicule est prédisposée pour l'alimentation de la radio, mais avec une tension de 24 V.

Par conséquent, il y a un réducteur de tension (de 24 V à 12 V) sur le câble de la cabine.

Attention! Le réducteur de tension (de fourniture IVECO) pour l'appareil radio est prévu pour une absorption maximum de 8A.




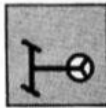
Il ne doit donc pas être utilisé pour d'autres appareils ayant une absorption supérieure.

Installation d'appareils électriques additionnels

Il est vivement recommandé de ne pas installer des appareils électriques/électroniques additionnels non prévus par IVECO ou interdits (comme par exemple un appareil C.B. avec des puissances supérieures aux 5 W légaux, qui pourraient créer des dérangements ou des interférences électro-magnétiques).

Intervention d'urgence

Guide rapide des Inconvénients les plus communs

Témoin allumé	Inconvénient	Remède
	Présence d'eau dans le filtre à gazole.	Purger l'eau suivant la description de la page 84. Si le témoin reste allumé, remplacer le filtre.
	Filtre à air colmaté.	Remplacer le filtre.
	Basse pression huile moteur	Avec le moteur froid contrôler le niveau et au besoin faire l'appoint. Si l'anomalie persiste, adressez-vous au Réseau d'Après-Vente Iveco.
	Avarie au circuit de la direction hydraulique.	S'adresser au Réseau d'Après-Vente Iveco

Guide rapide des inconvénients les plus communs

Témoin
allumé

Inconvénient

Remède



Anomalie dans le système
ABS/ASR
(tracteur – remorque).

S'adresser au Réseau d'Après-Vente
Iveco



Anomalie dans le système
de freinage.

S'adresser au Réseau d'Après-Vente
Iveco pour un contrôle
général du système.



Charge insuffisante de la batterie.

S'adresser au Réseau d'Après-Vente
Iveco.



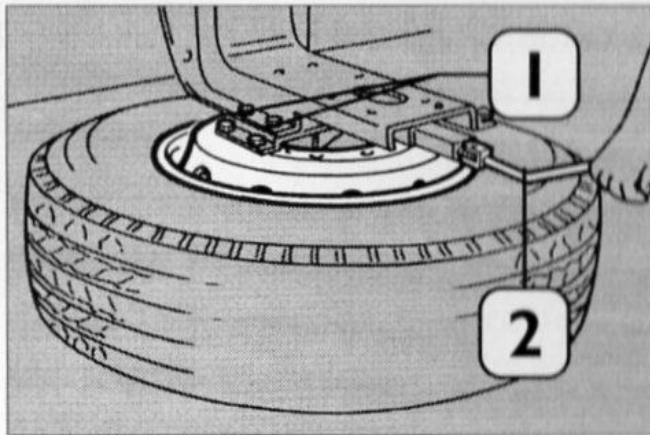
Usure des freins essieu.

S'adresser au Réseau d'Après-Vente
Iveco pour le remplacement des
plaquettes de freins.



Usure des freins pont.

S'adresser au Réseau d'Après-Vente
Iveco.



Roue de secours

Pour dégager la roue, il faut:

- Dévisser les quatre écrous de fixation 1 de la roue au porte-roue.
- Abaisser la roue en vous servant de l'outil approprié 2.

Changement de roue

Pour changer la roue, il faut:

- Arrêter de préférence le véhicule sur un terrain plat et ferme.
- Enlever les cache-écrous en les soulevant à l'aide d'un tournevis.
- La roue à changer encore en contact avec le sol, desserrer partiellement les écrous des goujons de fixation.
- Soulever la roue en plaçant le cric aux points indiqués dans les deux figures respectivement pour l'essieu et le pont.



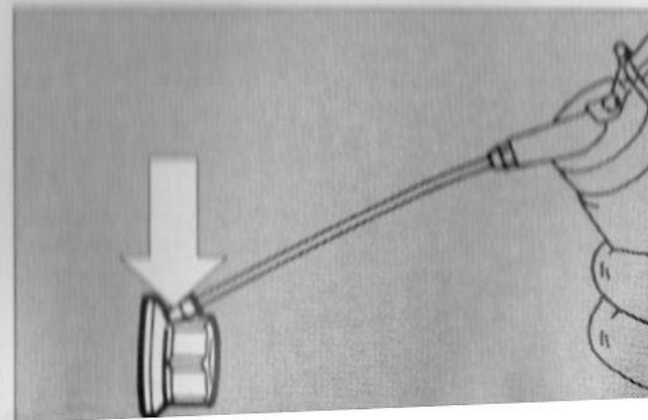
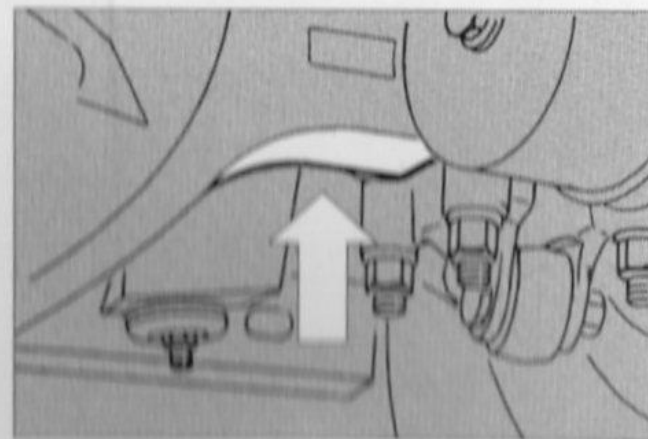
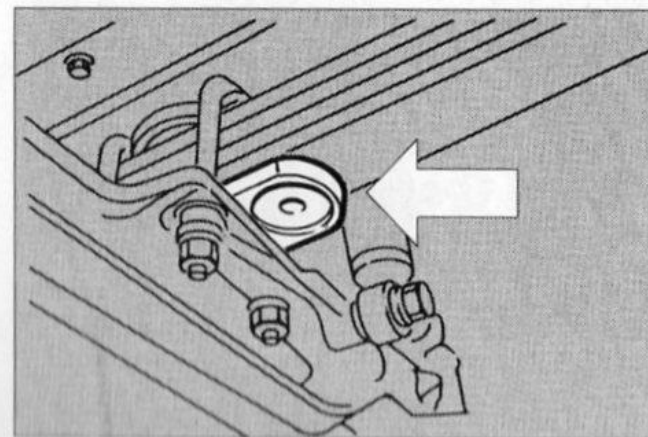
Attention: Pour une utilisation correcte du cric, suivre rigoureusement les instructions reportées sur la plaquette.

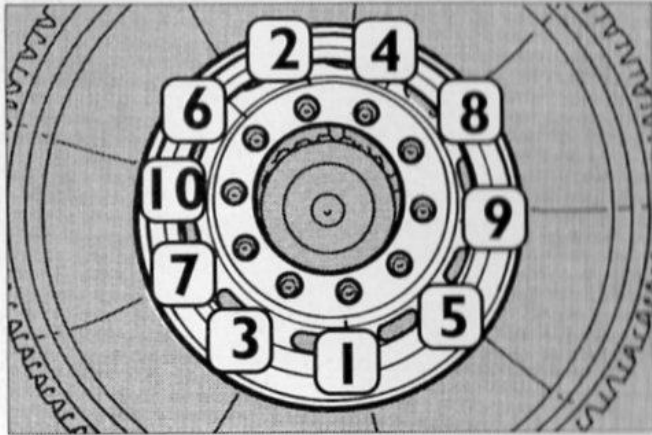


De plus: il faut se rappeler qu'avant de soulever le véhicule, il ne suffit pas de serrer le frein à main mais qu'il convient de caler les roues sur le sol.

- Avant le montage, nettoyer soigneusement les colonnettes, les écrous et les surfaces d'appui.
- Pour obtenir un serrage correct, huiler légèrement la surface de contact entre écrou et rondelle incorporée et les filets de la colonnette.

Nota: si vous suivez ces prescriptions, vous facilitez le dévissage des écrous lors d'une intervention.





- Serrer les écrous de fixation selon la séquence indiquée dans les figures, en n'utilisant que l'outillage en dotation:
 - serrer légèrement les écrous afin que la roue soit correctement accouplée à l'élément sur lequel elle doit être fixée;
 - serrer les écrous selon la progression indiquée;
 - abaisser la roue et compléter le blocage des écrous en agissant avec le poids du corps (70 kg environ) sur l'extrémité du levier. (On obtient un couple de serrage proche de la valeur prescrite).



Important

Un serrage excessif peut être dangereux: par conséquent, il est important de ne pas utiliser des outils de fortune comme tubes, rallonges, etc.



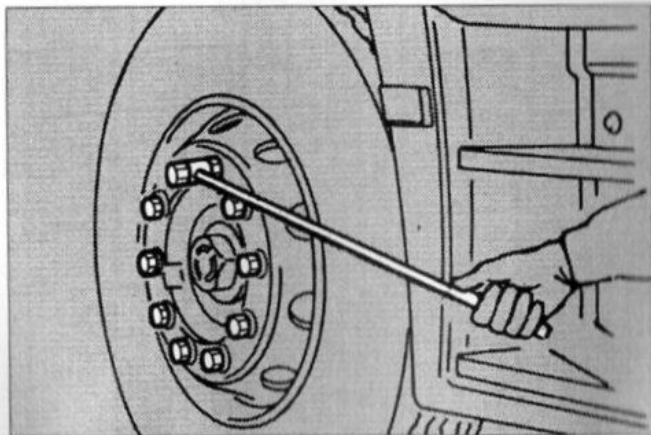
Important

A chaque démontage de la roue, il faut reprendre le serrage des écrous après les 50 premiers km et les 100 km suivants, comme indiqué sur le macaron.



Rappel

Pour votre sécurité et celle des autres, il ne faut jamais utiliser des roues ou d'éléments de fixation différents de ceux qui sont prévus à l'origine.



Couple de serrage = 600^{+50}_{-20} Nm (60^{+5}_{-2} Kgm)

Remorquage du véhicule

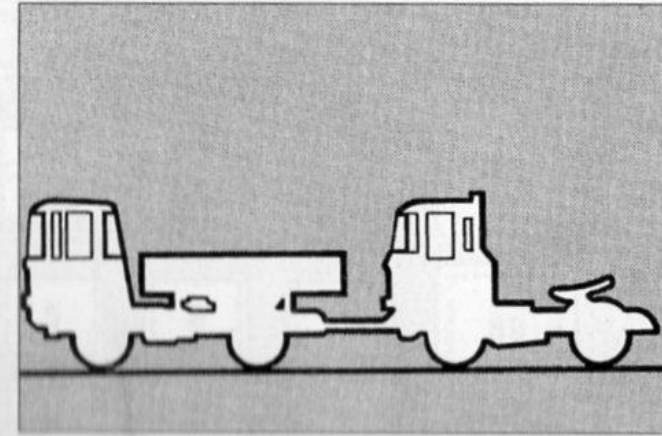


Si le véhicule doit être remorqué sur de longs parcours, il faut séparer l'arbre de transmission de la bride du pont.

Pour démarrer le moteur par remorquage, il faut tout d'abord s'assurer que les batteries sont branchées et que la clé est tournée à la position permettant le démarrage.



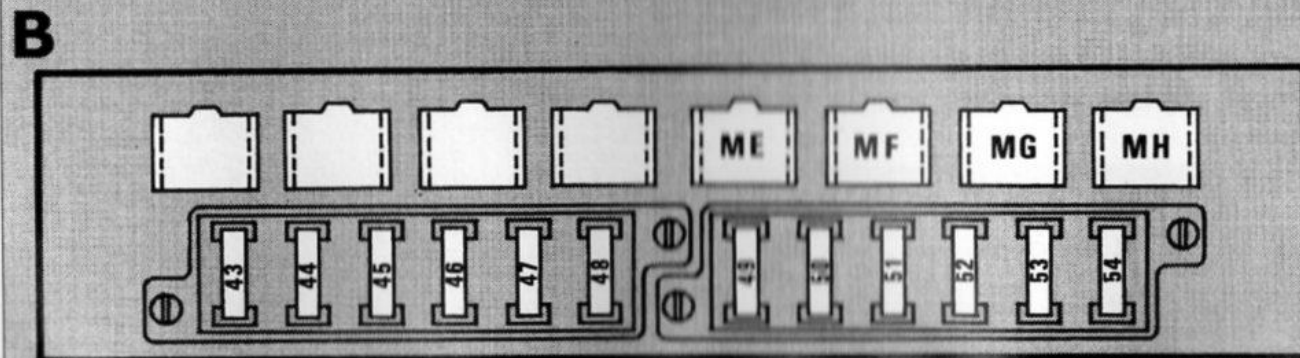
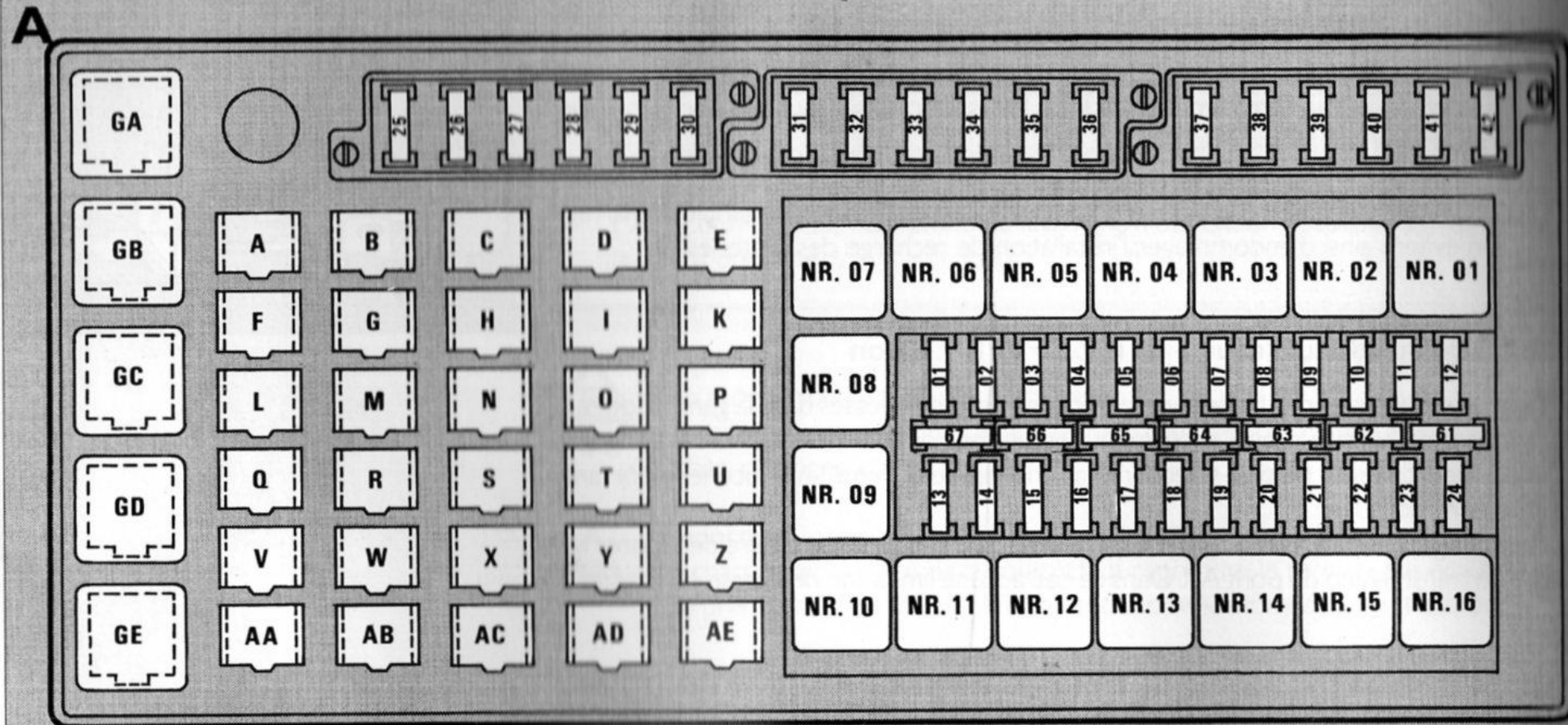
On évitera ainsi d'endommager l'installation de recharge des batteries.



Remorquage du véhicule équipé de B.V. ZF et B.V. Eaton

- Pour le remorquage mettre le levier de changement de vitesses dans la gamme de rapports normaux. Pour le faire, s'assurer que la gamme normale est effectivement engagée. La position du levier de pré-sélection (gamme rapide ou lente) n'a aucune importance pour le remorquage.
- Pour des parcours de remorquage supérieurs à 100 km, il est nécessaire de séparer l'arbre de transmission du pont AR. Dans ce cas, aucune limitation de vitesse n'est à suivre.

Attention! Au cas où il manquerait l'asservissement hydraulique de la direction, il faut se rappeler que, même si le raccordement mécanique entre volant et roues fonctionne toujours assurant ainsi le contrôle du véhicule, toutefois l'effort au volant nécessaire pour le braquage augmenterait.



Attention! Avant toute intervention sur l'installation électrique, débrancher les câbles des batteries.

Boîtier des fusibles et relais

situé en face du passager et accessible en ouvrant le volet

Centrale d'interconnexion A

Fusibles

- | | | | | | |
|----|--------|--|----|--------|---|
| 1 | - 5A | Projecteur AV gauche (feux de position). | 22 | - 3A | Iveco Control. |
| 2 | - 5A | Projecteur AV droit (feux de position).
Essuie-lave-projecteurs. | 23 | - 15A | Lève-glace. |
| 3 | - 3A | Commande feux de croisement. Feux de longue portée. | 24 | - 15A | Electro-ventilateur. |
| 4 | - 5A | Projecteur Av gauche (feux de croisement). | 25 | - 7,5A | Phares rotatifs. |
| 5 | - 5A | Projecteur AV droit (feux de croisement). | 26 | - 7,5A | Spécifique pour Italie-Allemagne. |
| 6 | - 5A | Feu de longue portée gauche. | 27 | - 3A | Spécifique pour Italie-Allemagne |
| 7 | - 5A | Feu de longue portée droit. | 28 | - 25A | ABS. |
| 8 | - 7,5A | Antibrouillard. | 29 | - 7,5A | ABS. |
| 9 | - 3A | Feu de brouillard AR. | 30 | - 7,5A | ABS. |
| 10 | - 7,5A | Projecteurs supplémentaires de longue portée. | 31 | - 5A | ABS. Limiteur de vitesse. |
| 11 | - 15A | Avertisseur sonore électrique ou pneumatique.
Réducteur de tension. | 32 | - 10A | Ralentisseur (électrique/hydraulique). |
| 12 | - 7,5A | Dessicateur d'air freins. Rétroviseurs chauffants. | 33 | - 7,5A | Essieu supplémentaire soulevable.
Blocage essieu en marche AR. |
| 13 | - 3A | Voyant de charge batteries. | 34 | - 5A | Nivellement véhicule. |
| 14 | - 3A | Essai lampes. | 35 | - 7,5A | B.V semi-automatique. |
| 15 | - 7,5A | Essuie-glace. | 36 | - 7,5A | B.V semi-automatique. |
| 16 | - 10A | Feux de détresse. | 37 | - 3A | Système de climatisation. |
| 17 | - 5A | Feux de direction gauche et droit. | 38 | - 15A | Electroventilateur |
| 18 | - 7,5 | Feux de stop. | 39 | - 25A | Pré-chauffage. Réchauffeur supplémentaire. |
| 19 | - 3A | Arrêt moteur (ou bien 15A pour EDC). | 40 | - 15A | Commande réchauffeur supplémentaire. |
| 20 | - 3A | Tachygraphe. | 41 | - 25A | Filtres à carburant réchauffants. |
| 21 | - 10A | Allume-cigares. Eclairage intérieur. | 42 | - 40A | Thermo-démarrreur automatique. |

Centrale d'interconnexion B**Fusibles**

- 43 - 15A Pare-brise chauffant.
- 44 - 15A Pare-brise chauffant.
- 45 - 30A Préchauffage carburant.
- 46 - 20A Chauffe-plats. Frigidaire.
- 47 - Disponible.
- 48 - Disponible.
- 49 - Disponible.
- 50 - Disponible.
- 51 - Disponible.
- 52 - Disponible.
- 53 - Disponible.
- 54 - 7,5A Sièges chauffants.

Fusibles de reserve

- 61 - 3A
- 62 - 5A
- 63 - 7,5A
- 64 - 7,5A
- 65 - 10A
- 66 - 15A
- 67 - 25A

Centrale d'interconnexion A

Relais

- NR 01 – Centrale de commande différentiel.
- NR 02 – Avertisseur sonore.
- NR 03 – Anti-brouillard.
- NR 04 – Appels de phare.
- NR 05 – Feux de route.
- NR 06 – Feux de croisement.
- NR 07 – Relais de démarrage.
- NR 08 – Décharge puissance du commutateur à clé.
- NR 09 – Porte-diodes.
- NR 10 – Système anti-démarrage.
- NR 11 – Intermittence essuie-glace.
- NR 12 – ABS.
- NR 13 – ABS.
- NR 14 – ABS.
- NR 15 – Disponible.
- NR 16 – Feux de stop.
- GA – Lave-projecteurs à jet.
- GB – Filtre carburant réchauffé.
- GC – Disponible.
- GD – Commande électro-ventilateur.
- GE – Transport marchandises dangereuses.
- A – Essuie-lave-projecteurs.
- B – Essieu supplémentaire auto-braquant.
- C – Feux de stop asservis au frein de ralentissement remorque.
- D – EDC – commande moteur.
- E – ABS + ralentisseur.
- F – Essieu supplémentaire auto-braquant.
- G – Essieu supplémentaire auto-braquant.

- H – Dessicateur d'air freins.
- I – Rétroviseurs chauffants.
- K – Eclairage frein remorque Iveco Control. Module ABS.
- L – Chauffage autonome.
- M – Chauffage autonome.
- N – Système de climatisation.
- O – Système de climatisation.
- P – Limiteur de vitesse.
- Q – Chauffage autonome.
- R – Chauffage autonome.
- S – Chauffage autonome.
- T – Disponible.
- U – Disponible.
- V – Chauffage autonome.
- W – Chauffage autonome.
- X – Chauffage autonome.
- Y – Disjoncteur batterie.
- Z – Disjoncteur batterie.
- AA – Transport marchandises dangereuses.
- AB – Transport de marchandises dangereuses.
- AC – Disjoncteur batterie.
- AD – Disjoncteur batterie.
- AE – Disjoncteur batterie.

Centrale di interconnexion B

Relais

- ME – Eclairage diurne pour la Norvège.
- MF – Eclairage diurne pour la Norvège.
- MG – Eclairage diurne pour la Norvège.
- MH – Eclairage diurne pour la Norvège.

Précautions vis-à-vis des centrales électroniques embarquées

Afin de ne pas faire de fausses manoeuvres qui pourraient endommager ou dégrader le fonctionnement des unités de commande électroniques équipant votre véhicule, il est conseillé de suivre attentivement ces prescriptions:

- Dans le cas d'intervention sur le châssis nécessitant des soudures à l'arc électrique, il faut débrancher le connecteur des centrales; pour des soudures à distance rapprochée, déposer la centrale du châssis.
- Ne pas brancher/débrancher les connecteurs des centrales lorsque le moteur tourne ou si les unités sont alimentées.
- Après chaque entretien exigeant la dépose de la batterie, s'assurer qu'au moment de la connexion, les bornes sont correctement reliées aux pôles.
- Ne jamais débrancher la batterie avec le moteur en marche.
- Ne jamais utiliser un chargeur de batterie pour faire démarrer le moteur.
- Débrancher la batterie du réseau de bord en cas de recharge.
- Si des interventions nécessitent des températures de plus de 80° C, il faut tout d'abord déposer les unités centrales électroniques.

Précautions opérationnelles à observer obligatoirement

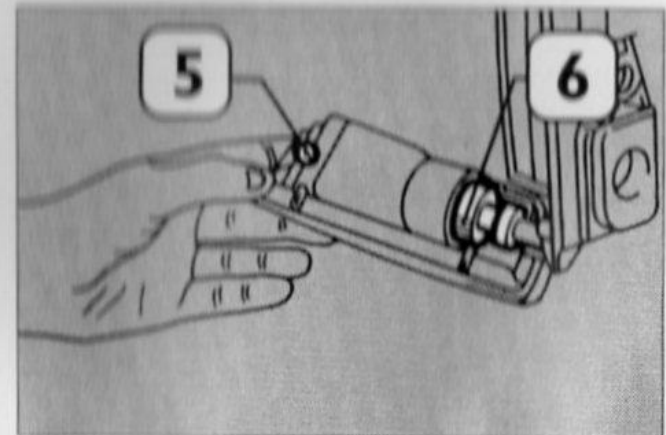
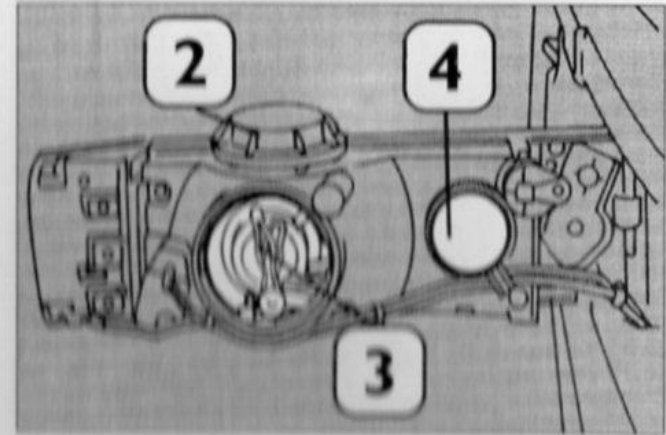
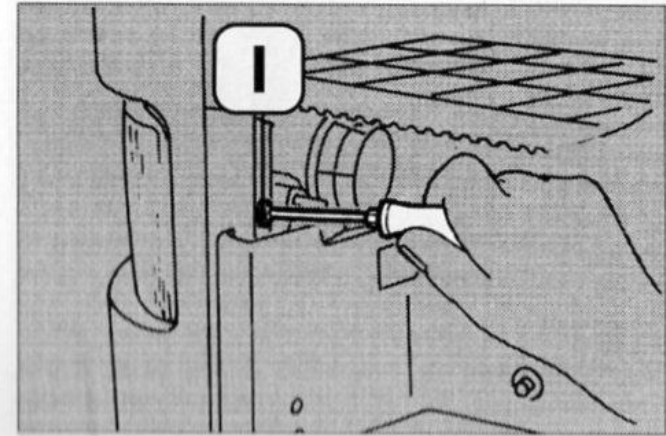
Avant d'effectuer des interventions de réparation sur l'unité centrale de l'installation électrique, surtout avant de remplacer un relais de démarrage moteur, afin d'exclure tout danger de court-circuit, il faut absolument suivre ces précautions:

- Avant le retrait du relais de la centrale, il est indispensable de débrancher l'interrupteur général de courant ou bien les bornes de connexion des batteries.
- Ne pas monter un nouveau relais si l'enveloppe en plastique le recouvrant est endommagée ou encore si, pour quelque raison, on avait ouvert le relais lors du démontage.

Projecteurs

Pour remplacer les lampes du bloc optique AV, il faut:

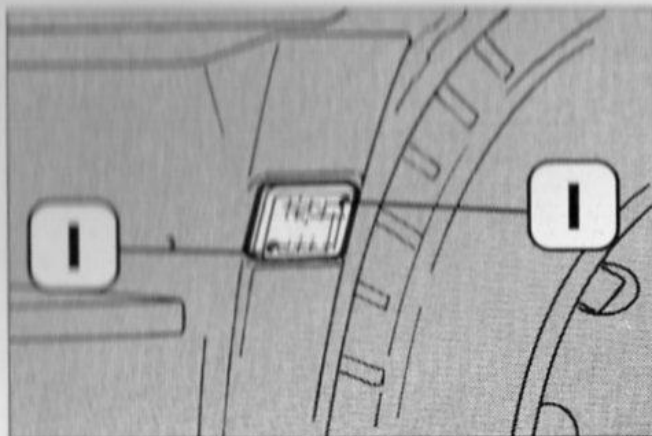
- Démontez le bloc optique en introduisant le tournevis dans la fente appropriée et dévissant la vis 1.
- Dévissez ensuite le couvercle 2.
- Enlever l'agrafe 3 de retenue du porte-lampe.
- Enlever la broche de raccordement.
- Remplacer la lampe halogène (et/ou la lampe des feux de position).
- Lorsque vous remontez la nouvelle lampe, évitez tout contact direct avec les mains, parce que cela pourrait nuire à l'efficacité de la lampe.
- Remonter la broche de raccordement.
- Remettre l'agrafe 3 de retenue du porte-lampe.
- Remonter le couvercle 2 en le vissant.
- Replacer le projecteur en vissant la vis 1.
- En suivant la même procédure, on peut changer l'ampoule des phares blancs halogènes, située derrière le couvercle 4.



Feux AV de direction

Pour remplacer la lampe de l'indicateur AV de direction, faire de cette manière:

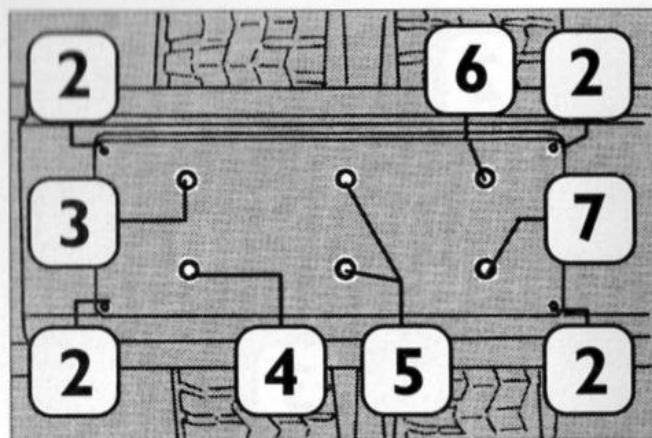
- Démontez le bloc optique comme nous l'avons indiqué plus haut.
- Dévisser la vis 5.
- Dévisser la molette 6.
- Enlever l'agrafe de retenue.
- Changer la lampe.
- Remettre l'agrafe de retenue.
- Revisser la molette 6.
- Revisser la vis 5.
- Remonter le bloc optique comme nous l'avons indiqué plus haut.



Indicateurs latéraux de direction

Pour remplacer l'indicateur latéral de direction, il faut:

- Dévisser les vis de fixation 1.
- Changer l'ampoule défectueuse.
- Revisser les vis 1.



Feux AR

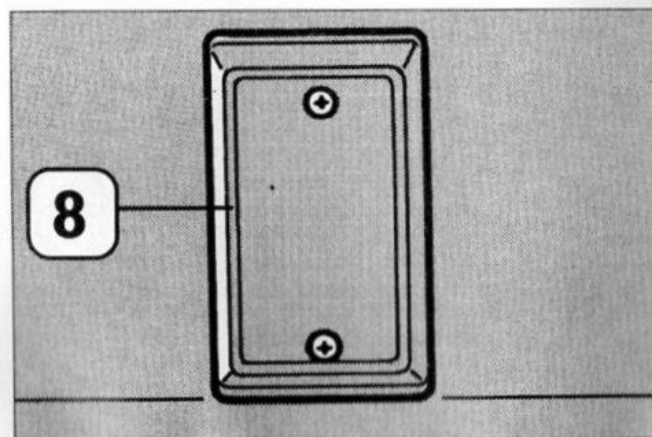
Pour remplacer les lampes du bloc optique AR, il faut:

- Dévisser les vis de fixation 2 des transparents.
- Enlever le transparent.

Les lampes se présentent disposées de cette manière:

3. Lampe ballon pour feu de direction.
4. Lampe ballon pour feu de stop.
5. Lampes ballon pour feu de position.
6. Lampe ballon pour feu de recul.
7. Lampe ballon pour feu brouillard AR.

- Remettre le transparent.
- Revisser les vis de fixation 2 du transparent.



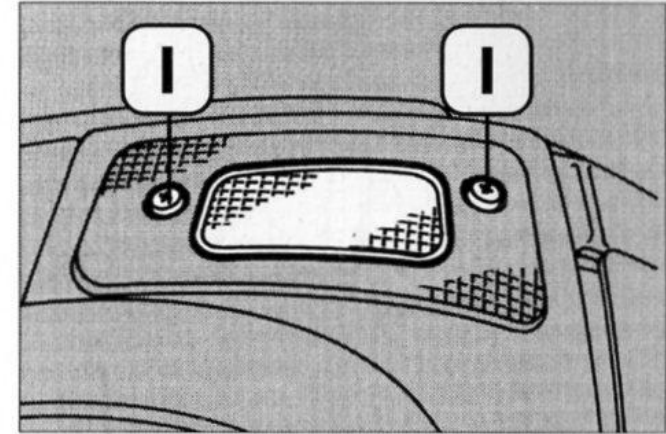
8. Lampe ballon pour feu de plaque.

Toutes les lampes sont facilement dégageables parce qu'elles sont de type à baïonnette.

Feux de gabarit

Pour remplacer la lampe, il faut:

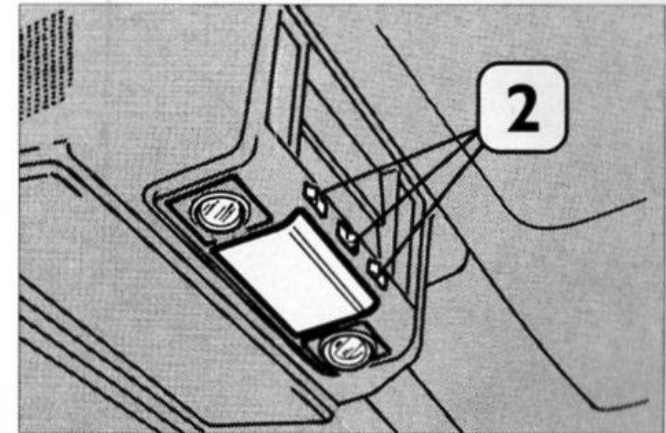
- 1 Démonter le transparent en dévissant les vis 1.
- 2 Remplacer la lampe défectueuse.
- 3 Remonter le transparent en vissant les vis 1.



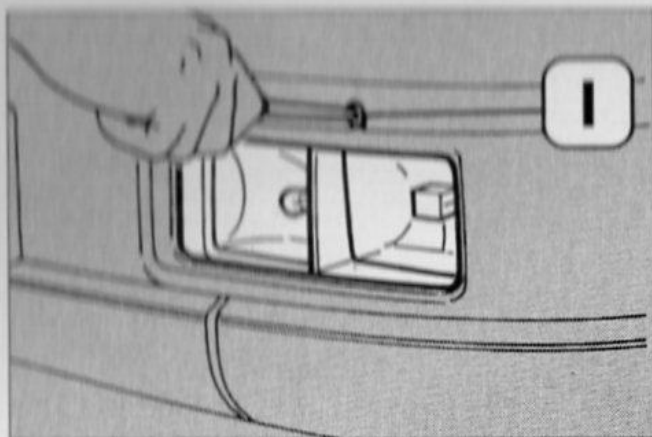
Eclairage intérieur

Pour changer les lampes, il faut:

- 1 Agir sur le plafonnier qui est fixé par pression.
- 2 On peut facilement l'enlever grâce son enclenchement à baïonnette.
- 3 Remettre le plafonnier.
- 4 Interrupteur de commande éclairage.
- 5 Appuyer sur le collier de soutien des spots orientables, puis le tourner.
- 6 Extraire l'ampoule et le remplacer.
- 7 Replacer le spot orientable.



Nota: La puissance des lampes est reportée dans les données techniques à la page 133.



Projecteurs supplémentaires de longue portée et projecteurs brouillard

Pour changer les lampes, il faut:

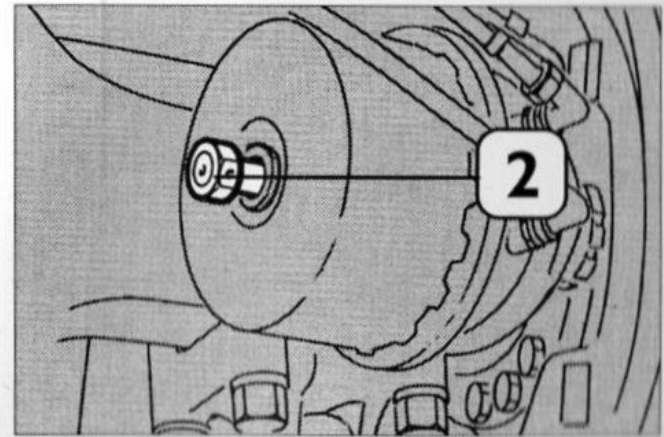
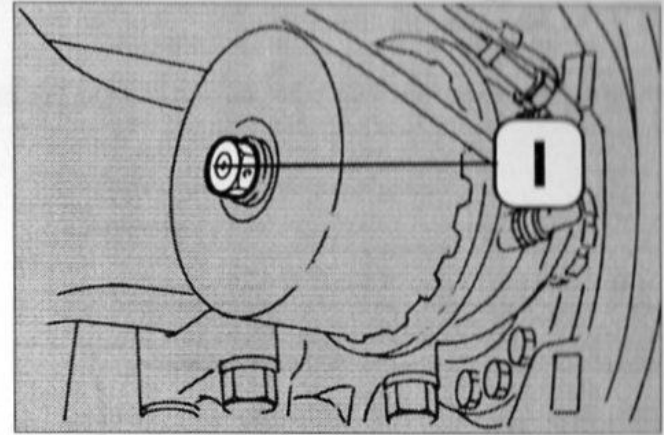
- Dévisser la vis de blocage I.
- Accéder au bloc optique.
- Changer la lampe halogène défectueuse.
- Lors du montage de la nouvelle lampe, éviter le contact direct avec les mains, car cela nuirait à l'efficacité de son fonctionnement.
- Replacer le bloc optique.
- Revisser la vis de blocage I.

Dispositif de desserrage de secours des freins sur le cylindre accumulateur à ressort.

Dans le cas où l'air comprimé n'arrive pas dans le circuit du frein de stationnement, le véhicule est freiné automatiquement par le cylindre accumulateur à ressort. Afin de permettre le remorquage du véhicule, le frein doit être débloqué par le dispositif mécanique de desserrage. Pour obtenir cela, il faut caler les roues devant et derrière et placer le levier du frein de stationnement en position de freinage.

Ensuite, il faut procéder comme suit:

- Tourner la vis centrale qui se trouve sur la partie arrière du cylindre en sens inverse (de la position 1 à la position 2).
- Effectuer la même opération sur le cylindre de la roue opposée.



⚠ Avertissement! Après l'intervention sur le dispositif de desserrage de secours, le véhicule doit être remorqué et il ne doit absolument pas rouler de façon autonome. Pour rétablir la fonctionnalité et l'efficacité du système de freinage, adressez-vous tout de suite à un atelier du *Reseau Après – Vente Iveco*.

Attention! Pour un remorquage correct du véhicule consulter les normes indiquée à la page 105.

Ventilateur viscostatique (si prévu)

L'entraînement du ventilateur se fait par commande viscostatique, sa rotation est proportionnelle à la température d'exploitation du moteur.

Lorsque s'allume le témoin 4 page 12-13, la température du liquide est trop élevée; il faut immédiatement arrêter le moteur et adressez-vous tout de suite à un atelier du *Reseau Après – Vente Iveco*.

Ravitaillements

Ravitaillements

Lubrifiants conseillés par Iveco.

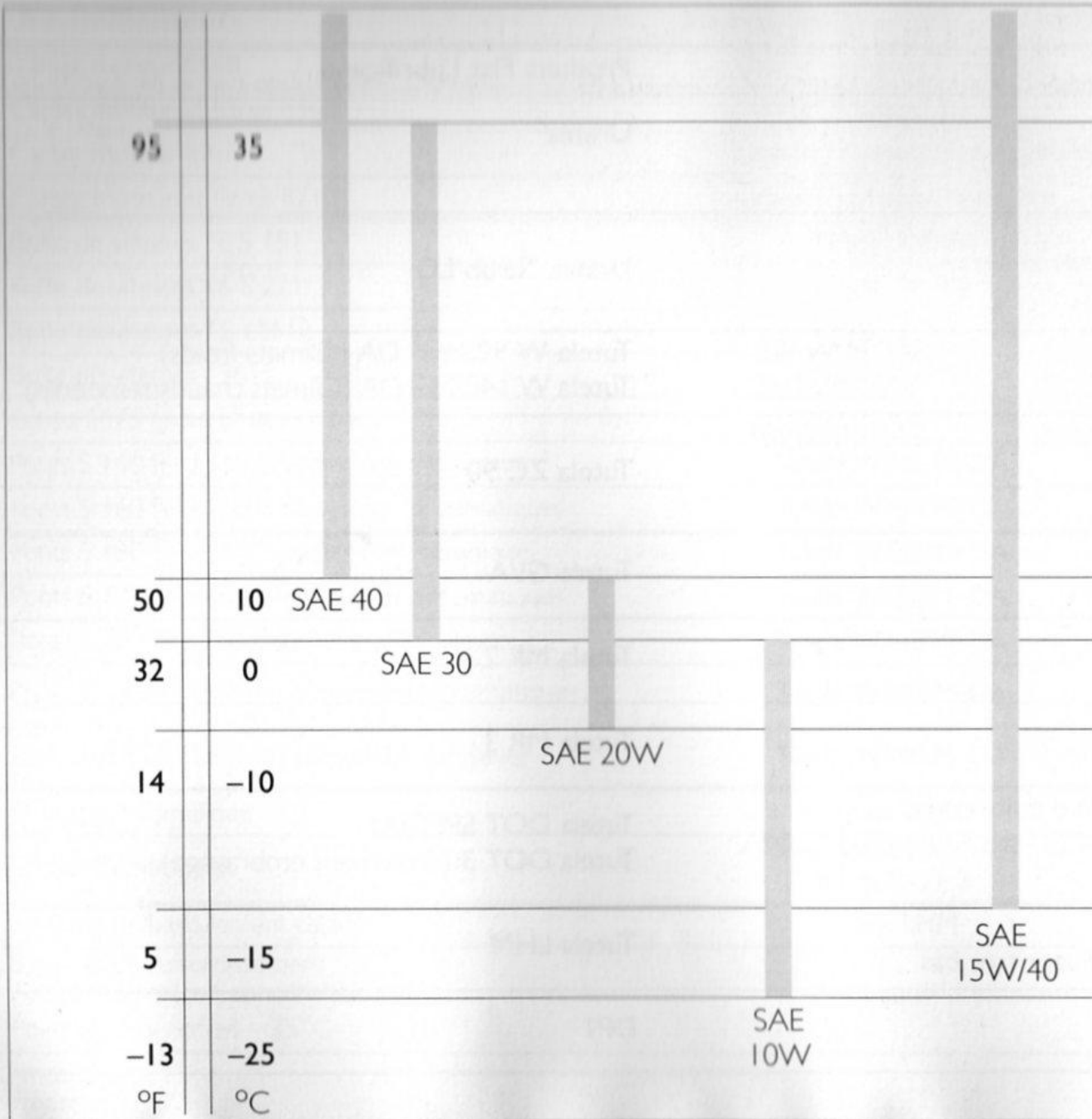
		lt	Kg
Carter moteur 8460	Urania ^C – Urania Turbo LD	15,5	14
Carter moteur et filtres 8460	Urania ^C – Urania Turbo LD	22	20
Carter moteur 8210	Urania ^C – Urania Turbo LD	22	20
Carter moteur et filtres 8210	Urania ^C – Urania Turbo LD	25,5	23
Boîte de vitesses 16 S 151	Tutela ZC 90	9,5	8,5
Boîte de vitesses 16 S 221	Tutela ZC 90	–	–
Boîte de vitesses TS 11612	Tutela ZC 90	12,5	11,2
Boîte de vitesses 13612	Tutela ZC 90	12,5	11,2
Essieu 5876 (pour chaque moyeu)	Tutela WI40/M-DA	0,2	0,18
Ponts S 160 E-U 160 E suspension mécanique	Tutela WI40/M-DA	19	16,7
Ponts S 160 E-U 160 E suspension pneumatiques	Tutela WI40/M-DA	18	16,2
Ponts S 180 E-U 180 E suspension mécanique	Tutela WI40/M-DA	21,5	19,3
Ponts S 180 E-U 180 E suspension pneumatiques	Tutela WI40/M-DA	20,5	18,5
Ponts S 180 E/U 180 E suspension cantilever	Tutela WI40/M-DA	22,5/23	20,5/20,7
Pont SR 145 E (Tandem) suspension pneumatiques	Tutela WI40/M-DA	13,5 kg intermédiaire	11,5 kg arrière
Pont SR 145 E (Tandem) suspension cantilever	Tutela WI40/M-DA	16,5 kg intermédiaire	12,5 kg arrière
Direction hydraulique	Tutela GI/A	–	–
Circuit d'embrayage	Tutela DOT SPECIAL Tutela DOT 3	–	–
Système de basculement cabine	Tutela LHM	–	–
Système de refroidissement Antigel protecteur-concentration 50% Point de congélation – 35°C	Paraflu ¹¹	38 ¹ / 52 ² 19 ¹ / 26 ²	–

¹moteur 8460²moteur 8210

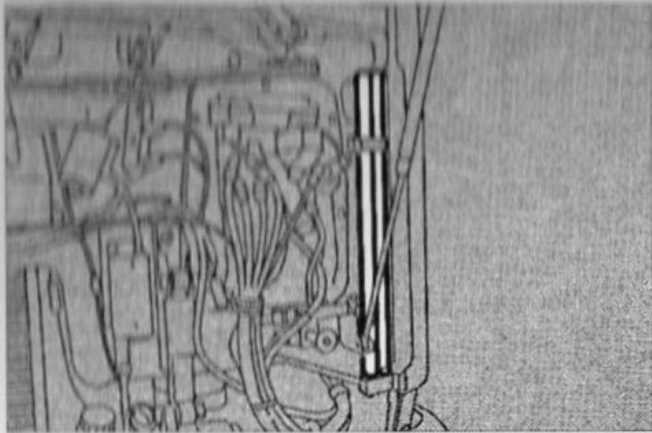
Désignation internationale des lubrifiants	Produits Fiat Lubrificanti	
Huile moteur Satisfait à la spécification CCMC D4 – MIL–L–2104 E API CE	Urania ^C	
Huile moteur Satisfait à la spécification CCMC D5	Urania Turbo LD	
Huile pour différentiel et moyeux de roue Satisfait à la spécification MIL–L–2105 D–API GL 5	SAE 80W 90 SAE 85W 140	Tutela W 90/M – DA (Climats froids) Tutela W 140/M – DA (Climats chauds/tempérés)
Huile pour B.V. mécaniques , contenant des additifs anti-usure non EP MIL – L 2105 ou API GL 3	SAE 80W/90	Tutela ZC 90
Huile pour transmissions hydrostatiques A.T.F. DEXRON II D	Tutela GI/A	
Graisse à base de savon de lithium Consistance N.L.G.I. n. 2	Tutela MR 2	
Graisse à base de savon de lithium Consistance N.L.G.I. n. 3	Tutela MR 3	
Liquide pour freins hydrauliques et commande d'embrayage Conforme aux normes N.H.T.S.A. N. 116 ISO 4925 –std. SAE J 1703 CUNA NC956–01 – IVECO STANDARD 18 – 1820	Tutela DOT SPECIAL Tutela DOT 3 (seulement embrayage)	
Huile minérale pour systèmes hydrauliques Avec caractéristiques anti-usure et à point de fluage très bas	Tutela LHM	
Mélange d'alcool–eau et tensio–actifs CUNA NC 956–11	DPI	

Utilisation de l'huile moteur

Pour le fonctionnement correct du moteur, la viscosité SAE de l'huile doit correspondre aux valeurs indiquées en fonction de la température extérieure.

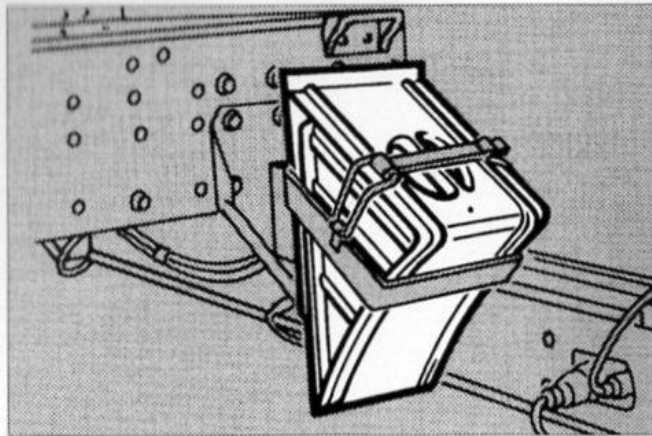


Dotation clés et outillage



Chaque véhicule est doté de clés et d'outillage permettant au client d'effectuer les premières opérations d'entretien.

Axe de cric
Prolonge pour manoeuvre
Sabots de calage
Cric



Trousse à outils, contenant:

Clé à fourche double 8 x 10 mm

Clé à fourche double 13 x 15 mm

Clé à fourche double 18 x 21 mm

Clé à fourche double 24 x 27 mm

Clé à fourche double 17 x 19 mm

Clé à fourche double 30 x 32 mm

Clé à six pans pliée

Clé à polygonale double 16 x 18 mm

Clé à six pans double pour roues 30 x 32 mm

Tournevis à lame plate 1 x 1,65

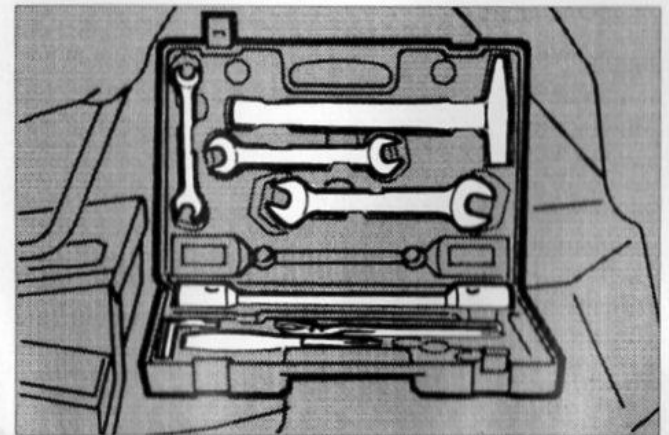
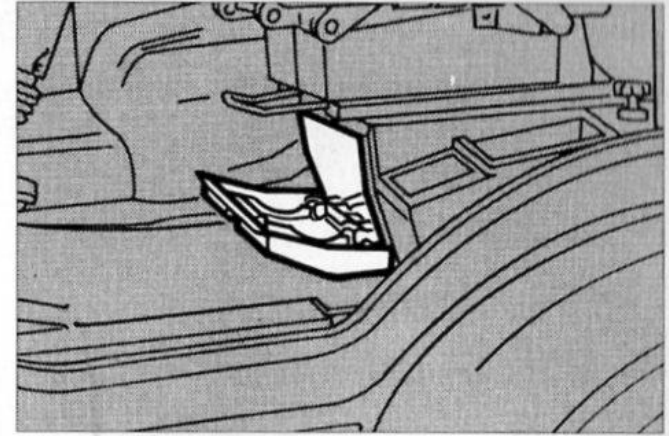
Tournevis à lame cruciforme

Tournevis à lame cruciforme et à lame fraisée

Pince universelle

Clé réglable

Marteau



Données techniques

Moteur		8460.41	8460.41
Ch		345	375
Caractéristiques principales:			
Nombre de cylindres		6	6
Alésage	mm	120	120
Course	mm	140	140
Cylindrée	cm ³	9500	9500
Type: Diesel, injection directe			
Valeurs de puissance:			
Puissance utile maxi	kW(Ch)	254 (345)	276 (375)
Au régime de	tours/min.	2200	2100
Couple maxi	Nm (kgm)	1400 (143)	1540 (157)
Au régime de	tours/min.	1300	1300
Système d'injection:			
Pression d'injection	bar		
Calage pompe	Avant le P.M.H.		
Séquence d'allumage		1-5-3-6-2-4	1-5-3-6-2-4
Réglages:			
Réglage jeu aux soupapes, avec moteur froid pour le fonctionnement			
Soupapes d'admission	mm	±	±
Soupapes d'échappement	mm	±	±

Moteur	8210.42	
Ch	420	
Caractéristiques principales:		
Nombre de cylindres	6	
Alésage	mm	137
Course	mm	156
Cylindrée	cm ³	13798
Type: Diesel, injection directe		
Valeurs de puissance:		
Puissance utile maxi	kW(Ch)	309 (420)
Au régime de	tours/min.	1900
Couple maxi	Nm (kgm)	1900 (193)
Au régime de	tours/min.	1100
Système d'injection:		
Pression d'injection	bar	
Calage pompe	Avant le P.M.H.	
Séquence d'allumage	1-5-3-6-2-4	
Réglages:		
Réglage jeu aux soupapes, avec moteur froid pour le fonctionnement		
Soupapes d'admission	mm	±
Soupapes d'échappement	mm	±

Embrayage

Monodisque à sec, avec garnitures de friction sans amiante.

Diamètre 405 mm moteur 8460

430 mm moteur 8210

Boîte de vitesses (rapports)

ZF 16 S			EATON		Position levier B.V.
151			TS 11612		
ZF 16 S			TS 13612		
221					
Lents		Rapides	I 14,88		
16,47	1 ^{ère}	13,79	II 11,59		PREMIÈRE
11,32	2 ^{ème}	9,48	III 9,10		
7,79	3 ^{ème}	6,52	I 6,98		
5,48	4 ^{ème}	4,58	II 5,44		DEUXIÈME
3,59	5 ^{ée}	3,01	III 4,27		
2,47	6 ^{ème}	2,07	I 3,40		
1,70	7 ^{ème}	1,42	II 2,65		TROISIÈME
1,20	8 ^{ème}	1,00	III 2,08		
13,32	AR	11,15	I 1,63		
			II 1,27		QUATRIÈME
			III 1,00		
			I 13,82		
			II 10,76		MARCHE AR
			III 8,45		

Pont AR

A simple réduction.

Rapports au pont: 1/2,93 – 1/3,07 – 1/3,42 – 1/3,73 – 1/3,91 – 1/4,3 – 1/4,89.

Direction

Hydraulique à billes recirculantes ZF 8098 ou bien ZF 8099

Suspension AV

Véhicules à suspension mécanique parabolique

Véhicules à suspension pneumatique: deux ressorts à air pour modèles spécifiques avec suspension "Full pneumatic"

Amortisseurs hydrauliques à double effet. Barres stabilisatrices.

Suspension AR

Véhicules à suspension mécanique: parabolique ou cantilever. Sur demande semi-elliptique.

Véhicules à suspension pneumatique: ressort à air sur le pont moteur et sur l'éventuel troisième essieu supplémentaire.

Amortisseurs hydrauliques à double effet (sur demande pour modèles 260 avec suspension mécanique). Barres stabilisatrices.

Freins

Avant: à disque (à tambours avec essieu AV 5871/1).

Arrière: à tambours

Système de freinage

Freinage de secours incorporé dans le frein de service.

Circuit de freinage pour remorque ou semi-remorque suivant les normes CEE avec mains d'accouplement ISO.

Frein de stationnement à commande pneumatique, avec chambres rotatives agissant sur les roues AR.

Dessicateur d'air du circuit de freinage.

Frein moteur sur l'échappement, avec papillon et actuateur pneumatique.

Roues

A disque ou bien a rayons et jantes spécifiques

22,5 " × 8,25

22,5 " × 9,00

Géométrie du train AV

Pincement de 0 à 1 mm

(en charge statique, sur le rebord extérieur de la jante)

Carrossage 1°

Angle de chasse 2° 30'

Pneumatiques

- Avant simples
- Arrière jumelés

Pression des pneus

Avec le véhicule en ordre de marche, ces tableaux permettent de caractériser la pression d'exploitation des pneumatiques selon le type de pneu monté et les charges agissant sur l'essieu et le pont.

bar (kg/cm ²)			5,5	6,5	7,5	8	8,5
295/80 R-22,5	kg	AV	4800	5550	6300	6700	7100
152/148M		AR	8450	9860	11260	11880	12600
295/80 R-22,5	kg	AV	–	5550	6300	6700	7100
152/148J		AR	–	9860	11260	11880	12600
315/80 R-22,5	kg	AV	5050	5870	6680	7080	7500
154/150M		AR	9500	11140	12620	13400	–
315/80 R-22,5	kg	AV	5420	6250	7170	7580	8000
156/150L		AR	9500	11140	12620	13400	–
12.00 R-22,5	kg	AV	4850	5580	6320	6700	–
152/148L		AR	8650	10000	11340	12000	–
12.00 R-22,5	kg	AV	–	–	5930	6700	–
150/146G		AR	–	–	10680	12000	–

Installation électrique

Tension 24 V.

Batteries:

2 x 12 V 143 Ah

Sur demande: 170 Ah

Alternateur:

1540 W (55 A x 28 V)

Sur demande: 2240 W (80 A x 28 V)

Démarrreur:

5,4 Kw moteur 8460 (sauf batteries de 170 Ah)

6,6 Kw moteur 8210

Lampes	Type	Puissance Watt
Projecteurs route et croisement	Halogène bifil	75-70
Feux brouillard (si prévus)	halogène	70
Feux de longue portée (si prévus)	halogène	70
Feux avant de position	à tube	4
Feux avant de direction	ballon	21
Feux latéraux de direction	ballon	21
Feux arrière de position (deux)	ballon	5
Feux arrière de direction	ballon	21
Feux de stop	ballon	21
Feu de plaque (deux)	ballon	5
Feu de recul	ballon	21
Feu brouillard AR	ballon	21
Feux de gabarit	navette	5
Plafonniers (deux)	ballon	21
Projecteur de sellette (uniquement pour tracteur)	ballon	5

Entretien programmé

Longévité et fonctionnement correct du véhicule grâce à un entretien constant.

Pour garantir des conditions d'exploitation toujours parfaites pour votre véhicule, aux pages suivantes, vous trouverez les interventions de contrôle, vérification et réglage qui doivent être effectuées sur plusieurs organes à échéance précise. La régularité des interventions d'entretien est la meilleure garantie afin d'avoir la sécurité du fonctionnement et le maintien des coûts à de bons niveaux.

Adressez-vous au *Réseau d'Après-Vente Iveco* pour l'exécution des opérations prescrites.

Ces interventions doivent être effectuées à des kilométrages bien précis.

Ces opérations sont obligatoires pendant la période de garantie, sinon vous perdrez l'appui de la garantie.

Naturellement, durant toute la validité de la garantie, les interventions devront être effectuées exclusivement auprès du *Réseau d'Après-Vente Iveco* qui les confirmera mettant date, tampon et signature dans les cases prédisposées à cet effet dans le plan global d'entretien reporté aux pages 158 + 170.

Recommandations

Les kilométrages se réfèrent aux vidanges du moteur et sont en fonction du pourcentage en soufre présent dans le combustible inférieur à 0,5%.

NOTE. Si vous utilisez un combustible avec plus de soufre, le parcours kilométrique doit être divisé par deux pour la vidange de l'huile moteur.

Tableau des services d'entretien

Aux pages 138 – 139 figure un tableau qui va faciliter votre travail, pour le choix du programme d'entretien.

Ce tableau a pour but d'orienter le choix du plan du fait qu'il indique les modalités de transport en fonction du type de marchandises.

Il peut également s'avérer utile comme base de référence au cas où le véhicule devrait être utilisé pour des transports et des marchandises non comprises dans le tableau.

L'entretien programmé prévoit de plus les suivantes utilisations du véhicule:

L = Utilisation sur route longues distance

R = Utilisation sur route

H = Service sévère

Pour ce qui concerne les kilométrages, respecter les indications reportées ci-après.



Attention! Les moteurs sont ravitaillés à l'origine avec de l'huile CCMC D4 (produit Fiat Lubrificanti Urania[®]).

Toutefois, il faut effectuer le premier service M1 en suivant les données relatives à cette huile. Les autres services s'adapteront au plan d'entretien choisi par l'utilisateur suivant la typologie d'emploi (voir à la page suivante).

Type d'utilisation	Kilométrages pour l'exécution des services			
	1 ^{er} MI	MI	M2	M3
L/R Huile moteur CCMC D5	30.000	Tous les 40.000	Tous les 80.000	Tous les 160.000
L/R Huile moteur CCMC D4 MIL-L-2104 E -API CE	30.000	Tous les 30.000	Tous les 60.000	Tous les 120.000
H Huile moteur CCMC D4 MIL-L-2104 E -API CE Huile moteur CCMC D5	10.000	Tous les 10.000	Tous les 20.000	Tous les 60.000

Guide au choix du plan d'entretien L = Utilisation sur route longues distances R = Utilisation sur route H = Service sévère		Type de transport											
		Distribution urbaine	Distribution suburbaine	Transport moyenne distance	Transport longue distance	T.I.R.	Convois exceptionnels	Chantiers	Service sévère tout terrain	Service sévère longue distance	Transport léger T.I.	Service municipal	Protection civile
Type de marchandises	Transport meubles/Déménag	H	R	R	L	L							
	Transport de groupage	H	R	R	L								
	Transport prod. viennoiserie	H	R	R									
	Transport viandes et poisson	H	R	R	L	L							
	Transport de lait	H	R	R	L	L							
	Transport prod. fromagers	H	R	R	L	L							
	Transport fruits et légumes	H	R	R	L	L							
	Transport matériaux en vrac	H	H	H	R	L					H		
	Transport boissons	H	R	R	L	L							
	Distribution denrées au détail	H	R	R									
	Transport électro-ménagers	H	R	R	L	L							
	Transport matériel électronique	H	R	R	L	L							
	Transport pièces mécaniques et métaux	H	H	H	R	L	H			H			

Guide au choix du plan d'entretien

- L = Utilisation sur route longues distances
 R = Utilisation sur route
 H = Service sévère

Type de transport

	Distribution urbaine	Distribution suburbaine	Transport moyenne distance	Transport longue distance	T.I.R	Convois exceptionnels	Chantiers	Service sévère tout terrain	Service sévère longue distance	Transport léger T.T.	Service municipal	Protection civile
	Transport prod. chimiques/pharmac.	H	R	R	L	L						
Transport combustibles	H	R	R	L	L							
Transport biens de consommation	H	R	R	L	L				H			
Transport voitures		R	R	L	L							
Collecte ordures ménagères	H	H	R	L							H	
Travaux génie civil	H	H	R				H	H		R	H	
Transport eaux usées et boues	H	H								H	H	
Transport containers			R	L	L				H			
Transport char. ferrov.	H	H										
Transport béton (malaxeur)	H	H	H				H	H				
Location	H	H	H	R		H						
Service municipal	H	R									R	
Protection civile	H	H	R	R				H				H
Loisir/Bus	H	H	R	R	R					H		
Transport animaux vivants				R	L							

Plan des haltes – Huile moteur CCMC D5**L = Utilisation sur route longues distances****R = Utilisation sur route**

km x 1000	Services	km x 1000	Services
30	M1	510	M1
70	M2	550	M2
110	M1	590	M1
150	M3	630	M3
190	M1	670	M1
230	M2	710	M2
270	M1	750	M1
310	M3	790	M3
350	M1	830	M1
390	M2	870	M2
430	M1	910	M1
470	M3	950	M3

Plan des haltes – Huile moteur CCMC D4

L = Utilisation sur route longues distances

R = Utilisation sur route

km x 1000	Services	km x 1000	Services	km x 1000	Services
30	M1	390	M1	750	M1
60	M2	420	M2	780	M2
90	M1	450	M1	810	M1
120	M3	480	M3	840	M3
150	M1	510	M1	870	M1
180	M2	540	M2	900	M2
210	M1	570	M1	930	M1
240	M3	600	M3	960	M3
270	M1	630	M1		
300	M2	660	M2		
330	M1	690	M1		
360	M3	720	M3		

Plan des haltes – Huile moteur CCMC D5/CCMC D4

H = Service sévère

km x 1000	Services	km x 1000	Services	km x 1000	Services	km x 1000	Services
10	M1	130	M1	250	M1	370	M1
20	M2	140	M2	260	M2	380	M2
30	M1	150	M1	270	M1	390	M1
40	M2	160	M2	280	M2	400	M2
50	M1	170	M1	290	M1	410	M1
60	M3	180	M3	300	M3	420	M3
70	M1	190	M1	310	M1	430	M1
80	M2	200	M2	320	M2	440	M2
90	M1	210	M1	330	M1	450	M1
100	M2	220	M2	340	M2	460	M2
110	M1	230	M1	350	M1	470	M1
120	M3	240	M3	360	M3	480	M3

**Attention!**

Les moteurs sont ravitaillés à l'origine avec de l'huile CCMC D4 (produit Fiat Lubrificanti Urania[®]).

Toutefois, il faut effectuer le premier service M1 en suivant les données relatives à cette huile. Les autres services s'adapteront au plan d'entretien choisi par l'utilisateur suivant la typologie d'emploi (voir p. 137)

Service M1

L/R Tous les 40.000 Km Utilisation huile moteur CCMC D5

L/R Tous les 30.000 Km Utilisation huile moteur CCMC D4
MIL-L-2104 E-API CE

H Tous les 10.000 Km Utilisation huile moteur CCMC D5
CCMC D4-MIL-L-2104E-API CE

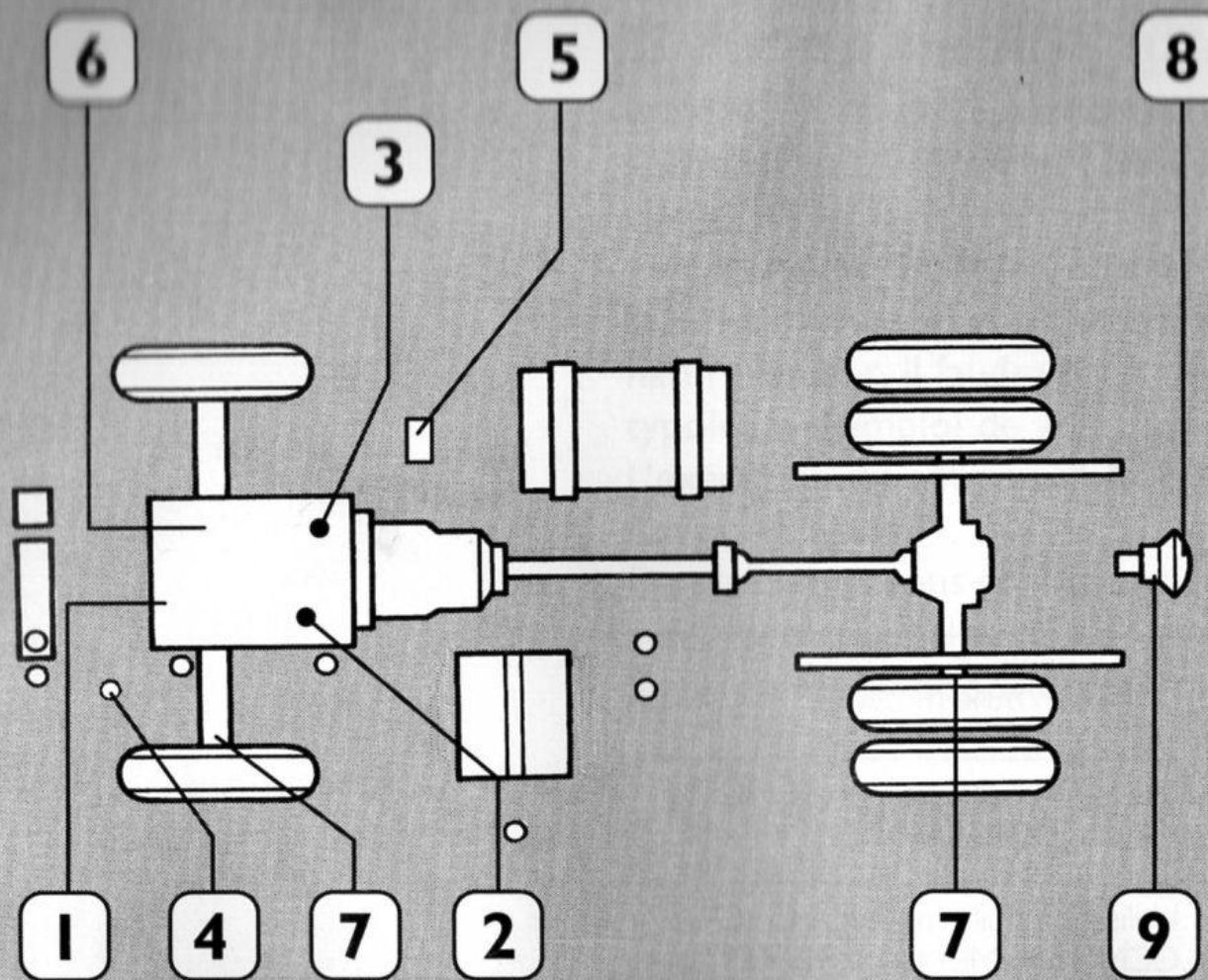


Schéma MI

- 1 – Vidange huile moteur
- 2 – Remplacement des filtres huile moteur
- 3 – Remplacement des filtres gazole
- 4 – Contrôle du fonctionnement de l'indicateur de colmatage filtre à air à sec
- 5 – Contrôle du fonctionnement du dispositif de blocage et voyant de signalisation du déverrouillage de la cabine basculante
- 6 – Reprise du serrage des colliers et durits du système Intercooler
- 7 – Contrôle de l'usure des disques, palins et mâchoires freins
- 8 – Graissage général (de toute façon au moins une fois par an)
- 9 – Reprise du couple de serrage plaque et sellette semiremorque ou crochet d'attelage remorque (voir plaquette sur le véhicule).

En cas de parcours inférieurs à celui qui est décrit pour le service, il faut de toute façon vidanger l'huile moteur au moins une fois par an.

Egalement:

- Contrôle du serrage des colliers et état des durits du système d'admission air
- Contrôle fuites des groupes mécaniques.
- Contrôle fuites des tuyauteries du système de freinage et circuit de refroidissement.
- Contrôle de l'étanchéité du couvercle du filtre à air à sec.
- Contrôle fuites des tuyauteries du système de basculement de la cabine.
- Vérification fonctionnelle et opérations de manutention.

Service M2

Il comprend les opérations du service M1 plus les opérations reportées à la page suivante.

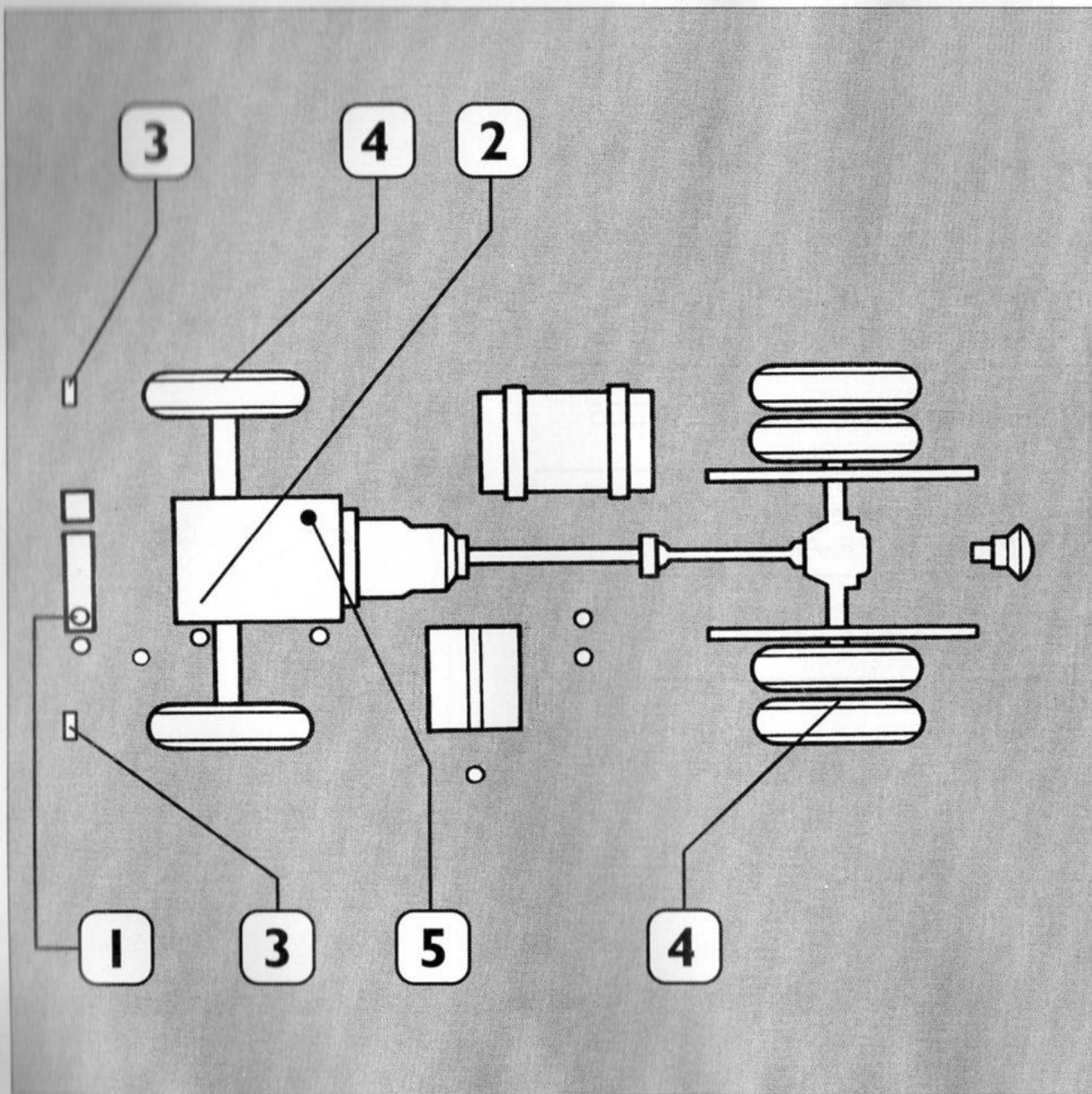
L/R Tous les 80.000 Km Utilisation huile moteur CCMC D5

L/R Tous les 60.000 Km Utilisation huile moteur CCMC D4
MIL-L-2104 E-API CE

H Tous les 20.000 Km Utilisation huile moteur CCMC D5
MIL-L-2104 E-API CE

Schéma M2

- 1 – Contrôle du pourcentage antigel dans le liquide de refroidissement avec un densimètre approprié.
- 2 – Contrôle de l'état et de la tension des courroies des différentes commandes.
- 3 – Contrôle de l'orientation des projecteurs.
- 4 – Reprise du couple de serrage des écrous de fixation des roues (suivre les prescriptions se trouvant sur le macaron du véhicule).
- 5 – Changement du préfiltre gazole.



Egalement:

- Contrôle de la fixation du boîtier de la direction et du support.
- Contrôle de tringlerie, rotules, direction et colonne de direction.
- Contrôle des cardans et fixation brides des arbres de transmission.
- Contrôle du fonctionnement du circuit de lubrification centralisé (si prévu).
- Contrôle du nivellement de la suspension pneumatique (si prévue).
- Remplacement ou nettoyage du filtre à air de la suspension pneumatique (si prévue).

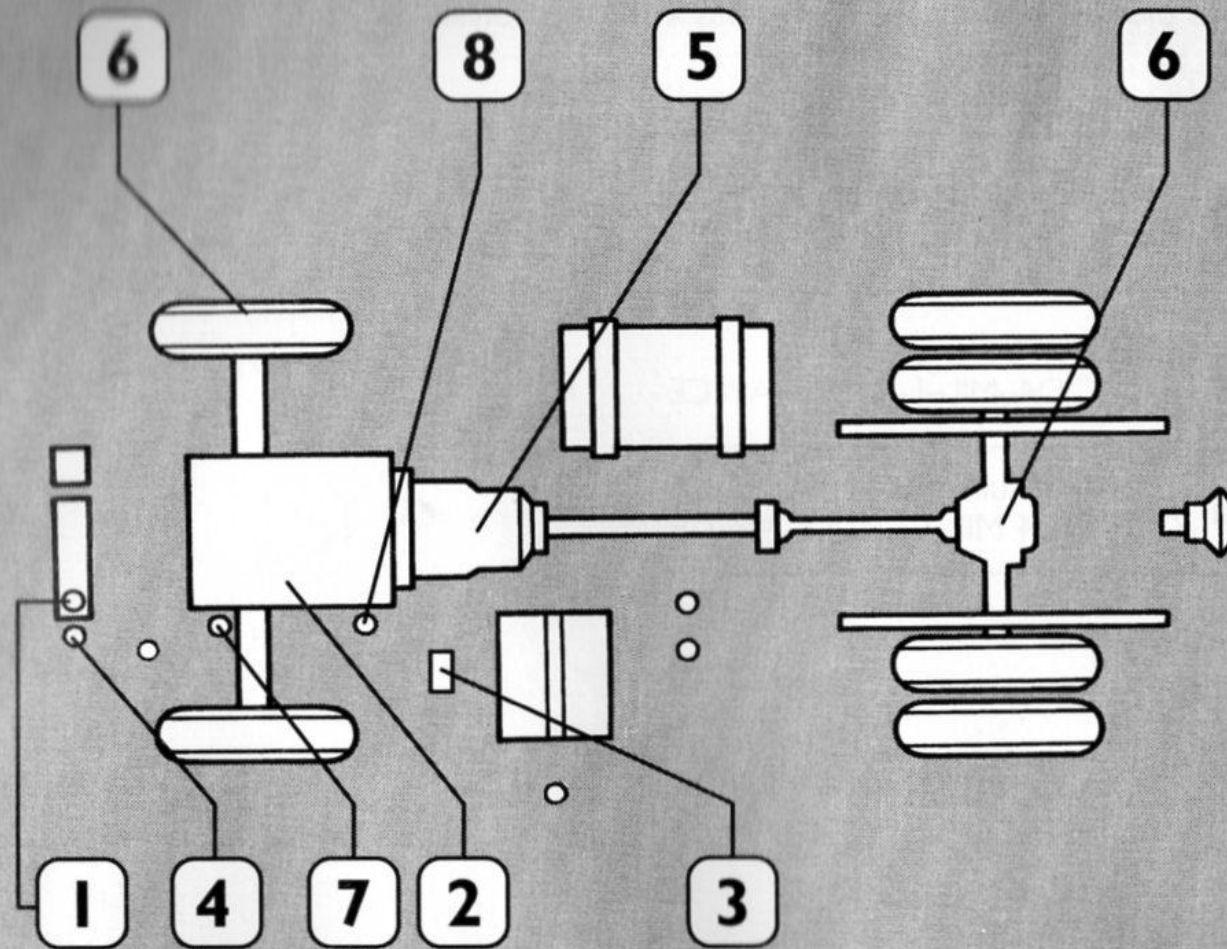
Service M3

Il comprend les opérations des services M1 et M2 plus les opérations reportées à la page suivante.

L/R Tous les 160.000 Km Utilisation huile moteur
CCMC D5

L/R Tous les 120.000 Km Utilisation huile moteur
CCMC D4-MIL-L-2104E-API CE

H Tous les 60.000 Km Utilisation huile moteur CCMC D5
CCMC D4 MIL-L-2104E-API CE




En cas de parcours inférieurs aux prescriptions des tableaux, l'huile des groupes mécaniques doit être remplacée au moins une fois par an.

Schéma M3

- 1 – Vidange du liquide de refroidissement. Remplacement du filtre du liquide de refroidissement (uniquement moteur 8460)
- 2 – Réglage du jeu aux poussoirs.
- 3 – Changement de la cartouche du filtre à air à sec.
- 4 – Vidange du liquide de commande hydraulique embrayage.
- 5 – Vidange de l'huile de la B.V. et nettoyage du reniflard de vapeurs d'huile.
- 6 – Vidange huile pont. Remplacement filtres ponts en tandem. Nettoyage reniflard de vapeurs d'huile. Vidange huile des moyeux AV.
- 7 – Remplacement du filtre du système hydraulique de la direction.
- 8 – Remplacement du filtre dessiccateur du système pneumatique.

Egalement:

- Contrôle et au besoin réglage de la course du piston de commande valve frein moteur.
- Contrôle des interférences éventuelles des pièces en mouvement.
- Contrôle de la fixation suspension moteur.
- Contrôle et au besoin réglage du correcteur de freinage.
- Contrôle de la fixation des supports soufflets de suspension pneumatique (si prévu).
- Contrôle du fonctionnement limiteur de course du système suspension pneumatique (si prévu).



Suivez avec attention les recommandations contenues dans cette publication et vous pourrez obtenir de votre véhicule les meilleures performances ainsi qu'une durée accrue.

En raison de l'évolution naturelle et constante du produit, il se pourrait que certaines parties de cette publication ne soient pas mises à jour.

