

MANUEL D'INSTRUCTIONS

**TAD1140VE, TAD1141VE, TAD1142VE
TAD1150VE, TAD1151VE, TAD1152VE**

ENG This Operator's Manual may be ordered in a different language free of charge up to 12 months after delivery, via internet.

<http://manual.volvopenta.com/coupon/>

If internet access isn't possible, please contact your Volvo Penta dealer.

GER Diese Betriebsanleitung kann bis zu 12 Monate nach der Lieferung über Internet kostenlos in einer anderen Sprache bestellt werden.

<http://manual.volvopenta.com/coupon/>

Wenn Sie keinen Internet-Zugriff haben, kontaktieren Sie bitte Ihren Volvo Penta-Händler.

ITA Il manuale per l'operatore può essere ordinato tramite Internet, in varie lingue e per consegna gratuita, entro 12 mesi dalla consegna del prodotto

<http://manual.volvopenta.com/coupon/>

Se l'accesso a Internet risulta impossibile, contattare la concessionaria Volvo Penta.

TUR Bu Kullanım Kılavuzu, teslimden 12 ay sonrasına kadar İnternet yoluyla ücretsiz olarak farklı bir dilde sipariş edilebilir.

<http://manual.volvopenta.com/coupon/>

İnternet mümkün değilse, lütfen Volvo Penta yetkili satıcınızla temas geçin.

FIN Tämän käyttöohjekirja on tilattavissa Internetin kautta veloituksetta eri kielillä 12 kuukauden ajan toimituksen jälkeen.

<http://manual.volvopenta.com/coupon/>

Jos sinulla ei ole Internet-yhteyttä, ota yhteys lähimpään Volvo Penta jälleenmyyjään.

SWE Denna instruktionsbok kan beställas via internet på ett annat språk gratis i upp till 12 månader efter leverans.

<http://manual.volvopenta.com/coupon/>

Kontakta din Volvo Penta-återförsäljare om du inte har tillgång till internet.

DUT Dit instructieboek kan gratis via internet in een andere taal worden besteld tot 12 maanden na aflevering.

<http://manual.volvopenta.com/coupon/>

Als toegang tot het internet niet mogelijk is, neem dan contact op met uw Volvo Penta dealer.

JPN このオペレーターズ マニュアルの他言語版が、発行後最高12か月間、インターネットより無料で発注可能です。
<http://manual.volvopenta.com/coupon/>
インターネットにアクセスできない場合は、担当のボルボペンタディーラーまでご連絡ください。

FRE Ce manuel d'utilisation peut être commandé gratuitement sur Internet en différentes langues, jusqu'à 12 mois après la date de livraison.

<http://manual.volvopenta.com/coupon/>

Veillez contacter votre Distributeur Volvo Penta si vous avez un problème d'accès à l'Internet.

SPA El presente libro de instrucciones puede solicitarse en otro idioma diferente, libre de cargo, hasta 12 meses después de la entrega, mediante internet.

<http://manual.volvopenta.com/coupon/>

Si no se tiene acceso a internet, contacten al su concesionario Volvo Penta.

POR Este Manual do Operador pode ser encomendado em idiomas diferentes isento de custos até 12 meses após entrega, via internet.

<http://manual.volvopenta.com/coupon/>

Se não for possível aceder à internet, contacte o seu concessionário Volvo Penta.

RUS Данное руководство по эксплуатации можно бесплатно заказать на другом языке по Интернету в течение 12 месяцев после доставки.

<http://manual.volvopenta.com/coupon/>

Если доступ к Интернету отсутствует, обратитесь к своему дилеру компании Volvo Penta.

BZS Este Manual de operador pode ser encomendado em um idioma diferente, gratuitamente, até 12 meses após a entrega, via internet.

<http://manual.volvopenta.com/coupon/>

Caso o acesso à internet não for possível, contatar seu distribuidor Volvo Penta.

DAN Denne instruktionsbog kan bestilles gratis på et andet sprog via Internettet i op til 12 måneder efter leveringen.

<http://manual.volvopenta.com/coupon/>

Hvis det ikke er muligt at bestille via Internettet, bedes du kontakte din Volvo Penta forhandler.

GRC Το παρόν Βιβλίο Χρήσης μπορεί να παραγγελθεί δωρεάν σε άλλη γλώσσα μέχρι 12 μήνες μετά την παράδοση, μέσω διαδικτύου.

<http://manual.volvopenta.com/coupon/>

Εάν δεν είναι δυνατή η πρόσβαση στο διαδίκτυο, παρακαλούμε επικοινωνήστε με το δικό σας αντιπρόσωπο της Volvo Penta.

CHI 本操作手册可通过互联网以不同的语言进行订购, 交付后可免费使用达12个月。

<http://manual.volvopenta.com/coupon/>

如果无法访问互联网, 请与沃尔沃遍达经销商联系。

Table des matières

Préface	2
Information générale de sécurité	3
Introduction	7
Présentation	9
Instruments et commandes	11
Démarrage	16
Utilisation	19
Arrêt	21
Traitement des défauts	23
Liste des codes de défaut	28
Schéma de maintenance	30
Maintenance	33
Conservation	53
Données techniques	55
Index alphabétique	61

Préface

Les moteurs Volvo Penta sont utilisés dans le monde entier. Ils sont utilisés dans toutes les conditions de fonctionnement possible. Ce n'est pas sans raison. Fabricant de moteurs depuis plus de 100 ans, Volvo Penta est devenu un symbole de fiabilité, innovation technique, performances de pointe et longue durée de vie. Nous pensons aussi que c'est ce que vous demandez et attendez des moteurs Volvo Penta.

Nous aimerions que vous lisiez ce guide utilisateur avec attention et suiviez les consignes que nous donnons sur l'utilisation et l'entretien. Veillez à bien suivre les instructions de sécurité données dans ce manuel.

Nous aimerions aussi vous accueillir dans notre réseau mondial de concessionnaires et ateliers d'entretien pour vous aider avec les conseils techniques, les exigences d'entretien et les pièces de rechange. Veuillez contacter votre représentant Volvo Penta certifié le plus proche pour obtenir de l'aide.

Trouvez le concessionnaire le plus proche et de nombreuses autres informations utiles en nous rendant visite sur notre site Web www.volvopenta.com

Information générale de sécurité

Lire le Manuel de l'Opérateur avec attention avant de démarrer le moteur ou d'effectuer toute intervention. Il en va de votre sécurité ; une utilisation inadaptée peut entraîner des blessures ou dommages aux produits ou biens. Ce chapitre décrit de quelle manière les informations relatives à la sécurité sont présentées dans le Manuel de l'Opérateur et sur le produit. Il vous présente par ailleurs de manière sommaire les règles élémentaires de sécurité relatives à l'usage et à l'entretien du moteur.

Si des points demeurent obscurs ou si vous êtes incertain de quelque chose, contacter votre concessionnaire Volvo Penta pour obtenir de l'aide.

IMPORTANT !

Toujours suivre la réglementation de sécurité locale et les consignes de sécurité.

NOTE ! S'assurer que la présente documentation s'applique bien à votre produit avant d'entamer sa lecture. Dans le cas contraire, contacter votre concessionnaire Volvo Penta.



Ce symbole figure dans le manuel de l'utilisateur et sur le produit et attire votre attention sur le fait qu'il s'agit d'une information relative à la sécurité. Toujours lire attentivement ces informations.

Les textes de sécurité utilisés dans ce manuel sont traités selon la priorité suivante :



DANGER !

Indique une situation potentiellement dangereuse susceptible, si elle n'est pas évitée, de provoquer le décès ou une blessure grave.



AVERTISSEMENT !

Indique une situation potentiellement dangereuse susceptible, si elle n'est pas évitée, de provoquer le décès ou une blessure grave.



ATTENTION !

Indique une situation potentiellement dangereuse susceptible, si elle n'est pas évitée, de provoquer une blessure mineure ou modérée.

IMPORTANT !

Signale une situation pouvant, si elle n'est pas évitée, entraîner des dommages matériels.

NOTE ! Ce terme attire l'attention sur une information importante de façon à faciliter le travail ou l'opération concernés.



Ce symbole est utilisé dans certains cas sur nos produits et renvoie à une information importante dans le manuel de l'utilisateur. S'assurer que les autocollants d'avertissement et d'information en place sur le moteur sont parfaitement visibles et lisibles. Remplacer tout pictogramme endommagé ou recouvert de peinture.

Règles de sécurité en fonctionnement

Contrôles quotidiens

Prendre pour habitude d'effectuer un contrôle visuel du moteur et de son compartiment avant de démarrer le moteur et en fin d'utilisation, après avoir arrêté le moteur. Ceci permet de détecter rapidement une fuite de carburant, de liquide de refroidissement ou d'huile ou encore une anomalie qui s'est produite ou est sur le point de se produire.

Risque d'intoxication au monoxyde de carbone

Démarrer le moteur uniquement dans un endroit bien ventilé. Si le moteur doit tourner dans un endroit confiné, les gaz d'échappement et les gaz du carter moteur doivent être évacués du local via un système d'extraction.

Opération

Le moteur ne doit pas être utilisé dans des locaux où sont entreposés des matériaux explosifs, du fait qu'aucun composant électrique ou mécanique n'est de type antidéflagrant.

S'approcher d'un moteur en marche est un risque. Les doigts, des vêtements amples, des cheveux longs ou un outil peuvent se prendre dans des pièces en rotation du moteur et entraîner de graves lésions.

Pour des raisons de sécurité, lorsque les moteurs sont fournis sans dispositifs de sécurité, toutes les pièces en rotation et les surfaces chaudes doivent être protégées après l'installation du produit.

Remplissage de carburant

Il existe toujours un risque potentiel d'incendie ou d'explosion lors de remplissage d'un réservoir de carburant. Il est interdit de fumer et le moteur doit toujours être arrêté.

Ne jamais remplir au-delà du fond du goulot. Fermer le bouchon de réservoir fermement.

Utiliser uniquement des qualités de carburant recommandées dans le Manuel de l'Opérateur. Une mauvaise qualité de carburant peut entraîner de sérieux problèmes de fonctionnement, une perte de puissance ou provoquer l'arrêt du moteur.

Système de refroidissement

Éviter d'ouvrir le bouchon de remplissage de liquide de refroidissement lorsque le moteur est chaud. De la vapeur ou du liquide de refroidissement très chaud peuvent jaillir et causer de graves brûlures. Parallèlement, la pression accumulée s'évapore.

Ouvrir lentement le bouchon de remplissage et relâcher la surpression du système de refroidissement si le bouchon de refroidissement ou le robinet doivent être enlevés, ou encore si le bouchon ou un conduit de refroidissement doivent être démontés sur un moteur chaud. Noter que le liquide réfrigérant peut toujours être très chaud et provoquer des brûlures.

Surfaces et fluides chauds

Un moteur chaud augmente toujours un risque de brûlures graves. Faire toujours très attention aux surfaces chaudes : collecteur d'échappement, turbocompresseur, carter d'huile, tubulure d'air de suralimentation, préchauffage moteur, liquides et huiles brûlants dans les canalisations et les flexibles.

Soins et maintenance

Compétence

Ne pas effectuer l'intervention si vous n'êtes pas absolument certain des procédures à suivre. Contacter votre concessionnaire agréé Volvo Penta pour bénéficier d'une assistance technique.

La documentation technique concernant les opérations majeures est disponible chez votre concessionnaire Volvo Penta.

Empêcher le démarrage

Empêcher le moteur d'être démarré en déposant la clé d'allumage et en déconnectant l'alimentation du commutateur principal. Verrouiller les en position "OFF" (hors tension).

Si le tableau de bord ne comporte pas de clé de démarrage, le compartiment moteur doit être verrouillable, pour empêcher toute personne non autorisée de démarrer le moteur. Un interrupteur principal cadennassable peut également être employé.

Arrêt du moteur

Arrêter le moteur avant d'ouvrir ou de déposer la trappe / le capot d'accès au moteur. Les interventions d'entretien et de maintenance doivent s'effectuer sur un moteur arrêté, sauf indication contraire.

Placer une note sur le siège de l'opérateur pour le prévenir que l'opération d'entretien est en cours.

Travailler ou s'approcher d'un moteur en marche comporte toujours des risques. Les doigts, des vêtements amples, des cheveux longs ou un outil peuvent se prendre dans des pièces en rotation du moteur et entraîner de graves lésions. Volvo Penta recommande que toutes les opérations d'entretien exigeant que le moteur tourne soient confiées à un atelier agréé Volvo Penta.

Levage du moteur

Les oeillets de levage montés sur le moteur doivent être utilisés pour le levage. Toujours contrôler que les dispositifs de levage sont en bon état de fonctionnement et qu'ils présentent une capacité de levage suffisante (poids du moteur avec organes auxiliaires, le cas échéant). Le moteur doit être levé avec un palan-réglable afin de travailler en toute sécurité. Toutes les chaînes ou les câbles doivent être parallèles les uns par rapport aux autres et le plus perpendiculaire possible par rapport au plan du moteur. Observer que tout équipement auxiliaire monté sur le moteur risque de modifier son centre de gravité. Des dispositifs de levage spéciaux peuvent s'avérer nécessaires pour garder un bon équilibre et travailler en toute sécurité. Ne jamais travailler sur un moteur qui est **uniquement** suspendu à un treuil.

Carburant et huiles de lubrification

Protéger toujours vos mains lors de recherche de fuites. Le jet provenant d'un liquide sous très haute pression a une grande force de pénétration dans les tissus. Il risque de provoquer de graves dommages. Risques sérieux d'empoisonnement du sang (septicémie).

Utiliser uniquement des qualités de carburant recommandées dans le Manuel de l'Opérateur. Une mauvaise qualité de carburant peut entraîner des problèmes de fonctionnement ou provoquer l'arrêt du moteur.

Toujours vidanger l'huile et remplacer les filtres à huile et à carburant aux intervalles recommandés.

Avant le redémarrage

Remonter toutes les protections qui ont été déposées pour faciliter l'entretien avant de démarrer le moteur. Vérifier qu'aucun outil ni autre objet n'ont été oubliés sur le moteur.

Ne jamais démarrer un moteur turbocompressé sans avoir monté le filtre à air au préalable. La turbine du turbocompresseur peut provoquer de graves blessures. Des corps étrangers peuvent être aspirés et entraîner des dommages mécaniques.

Incendie et explosion

Carburant et huile de lubrification

Tous les carburants, la plupart des lubrifiants et de nombreux produits chimiques sont inflammables. Toujours lire et observer attentivement les instructions sur l'emballage.

Toute intervention sur le système d'alimentation doit se faire sur un moteur froid. Des fuites et des déversements de carburant sur des surfaces chaudes ou sur des composants électriques peuvent causer un incendie.

Conserver les chiffons imbibés de carburant et d'huile ainsi que tout autre matériau inflammable dans un local à l'épreuve du feu. Dans certaines conditions, les chiffons imbibés d'huile sont susceptibles de s'enflammer spontanément.

Pièces de rechange

Conformément aux réglementations applicables, les composants du système électrique et du système d'alimentation équipant les produits Volvo Penta sont construits et fabriqués pour minimiser les risques d'explosion et d'incendie. L'utilisation de pièces de rechange autres que celles approuvées par Volvo Penta peut provoquer une explosion ou un incendie.

Système électrique

Mettre hors tension

Avant toute intervention sur le système électrique, veiller à arrêter le moteur et à mettre hors tension à l'aide de(s) interrupteur(s) principal (aux). Toute alimentation externe en courant pour les réchauffeurs de moteur, les chargeurs de batterie et tout autre équipement auxiliaire reliés au moteur, doit être coupée.

Soudage électrique

Débrancher les câbles positif et négatif des batteries. Débrancher ensuite tous les câbles de l'alternateur. Débrancher les deux connecteurs du module de commande moteur.

Fixer toujours la prise de masse de l'appareil de soudage sur le composant à souder, le plus prêt possible du site de soudage. Ne jamais brancher la prise de masse au moteur ou de telle manière que le courant puisse passer par un palier.

Quand l'opération de soudage est terminée : Toujours connecter les câbles sur l'alternateur **et le connecteur de l'unité de commande du moteur avant** de reconnecter les câbles de la batterie.

Les batteries

Les batteries contiennent et dégagent un mélange d'oxygène et d'hydrogène, particulièrement lors de la charge. Ce gaz est facilement inflammable et extrêmement explosif.

Ne pas fumer, ni produire des étincelles, un feu ou une flamme nue à proximité des batteries ou du compartiment de batterie.

Une étincelle pouvant provenir d'un branchement incorrect de la batterie ou d'une batterie auxiliaire, peut suffire pour provoquer l'explosion de la batterie et entraîner de graves dommages.

Aérosol de démarrage

Ne jamais utiliser un aérosol de démarrage ou autre produit similaire pour faciliter le démarrage d'un moteur doté d'un dispositif de préchauffage (bougie / élément de démarrage). Ils peuvent provoquer une explosion dans le collecteur d'admission. Risque de blessure.

Les batteries

Les batteries contiennent de l'électrolyte qui est extrêmement corrosive. Toujours protéger la peau et les vêtements lors de charge et de manutention des batteries. Toujours utiliser des lunettes et des gants de protection.

En cas de contact de l'électrolyte avec la peau, laver immédiatement et abondamment avec du savon et de l'eau propre.

En cas de contact avec les yeux, rincer immédiatement et abondamment avec de l'eau froide et consulter un médecin sans attendre.

Introduction

Ce manuel d'utilisation contient les informations nécessaires pour une utilisation et une maintenance correctes et sûres de votre moteur Volvo Penta. Lire attentivement le manuel d'utilisation et se familiariser avec le moteur et les équipements, de manière sûre et correcte, avant de démarrer le moteur.

Ce manuel d'utilisation décrit le moteur et l'équipement commercialisés par Volvo Penta. Les caractéristiques, les informations de conception et les illustrations utilisées dans le manuel d'utilisation ne sont pas définitives. Nous nous réservons le droit d'apporter des modifications sans préavis. Certaines installations peuvent avoir des variations en ce qui concerne, par exemple, l'apparence et la fonction de l'instrumentation. Dans de tels cas, se référer au manuel d'utilisation pour l'application concernée.

Pour toute commande de pièces ou de services, toujours indiquer le numéro d'identification du moteur et de la transmission. Voir *Données techniques en page 59*.

Garantie

Votre nouveau moteur industriel Volvo Penta est couvert par une garantie limitée, conformément aux conditions telles qu'elles sont décrites dans le Livret de garantie.

Noter que la responsabilité de AB Volvo Penta est limitée telle que spécifiée dans les Informations de Garantie; les lire avec attention, dès que possible après la livraison. Elles contiennent des informations importantes sur des choses telles que les intervalles d'entretien et la maintenance que le propriétaire doit connaître, contrôler et effectuer, sinon AB Volvo Penta peut renoncer, en totalité ou en partie, à ses obligations de garantie.

Veillez contacter votre concessionnaire Volvo Penta si vous n'avez pas eu votre Livret de garantie ou d'entretien.

Rodage

Le moteur doit être rodé pendant les 10 premières heures de service, selon la procédure suivante :

Utiliser le moteur dans des conditions normales. Cependant, la pleine charge doit uniquement être utilisée pendant de courtes périodes. Pendant cette durée, ne jamais laisser tourner le moteur à un régime constant durant des périodes prolongées.

Il est normal de constater une consommation d'huile plus élevée durant les 100 à 200 premières heures de service. Par conséquent, vérifier le niveau d'huile plus souvent que les recommandations normales.

Lorsqu'un accouplement débrayable est utilisé, le niveau devra être vérifié plus minutieusement au cours des premiers jours. Des ajustements peuvent être nécessaires pour compenser le rodage des plaques de friction.

Entretien et pièces de rechange

Les moteurs Volvo Penta sont conçus pour assurer une fiabilité et une durée de vie optimales. Ils sont prévus pour résister à un environnement exigeant, mais également pour avoir le moins d'impact possible sur celui-ci. Ces qualités seront maintenues grâce à un entretien régulier et à l'utilisation de pièces de rechange d'origine Volvo Penta ou approuvées par Volvo Penta.

Volvo Penta dispose d'un réseau mondial de concessionnaires agréés. Ce sont des spécialistes des produits Volvo Penta qui disposent des accessoires, des pièces d'origine, des bancs d'essai et des outils spéciaux requis pour effectuer un entretien et des réparations d'une grande qualité.

Respecter toujours les intervalles d'entretien stipulés dans le manuel et ne pas oublier d'indiquer le numéro d'identification du moteur / de la transmission pour toute commande de pièces et de services.

Carburants, huiles et liquide de refroidissement

Utiliser uniquement des qualités de carburant et d'huile recommandées dans le manuel d'utilisation. D'autres qualités peuvent provoquer des dysfonctionnements, une augmentation de la consommation de carburant et, à terme, une réduction de la durée de vie du moteur.

Toujours vidanger l'huile et remplacer les filtres à huile et à carburant aux intervalles recommandés.

Toute réclamation éventuelle effectuée dans le cadre de la garantie et concernant le moteur et les accessoires peut être rejetée en cas d'utilisation d'un liquide de refroidissement inapproprié ou de la non-observation des instructions relatives au mélange du liquide de refroidissement.

Respect de l'environnement

Nous souhaitons tous vivre dans un environnement propre et sain, respirer un air pur, avoir des lacs et des mers propres et profiter des rayons du soleil sans craindre pour notre santé. Malheureusement, de nos jours, ceci n'est pas une évidence sans les efforts conjoints de chaque citoyen responsable.

En tant que motoriste de renom, Volvo Penta a une responsabilité particulière. C'est pourquoi le souci de l'environnement constitue naturellement l'une des priorités de notre politique de développement des produits. Volvo Penta propose aujourd'hui une large gamme de moteurs pour lesquels d'importants progrès ont été réalisés en terme de réduction des émissions, de consommation de carburant, de nuisances sonores, etc.

Nous espérons que vous aurez à cœur de préserver ces qualités. Toujours suivre les instructions dans le manuel d'utilisation en ce qui concerne les qualités de carburant, le fonctionnement et l'entretien afin d'éviter tout impact inutile sur l'environnement. Veuillez contacter votre concessionnaire Volvo Penta si vous constatez des changements tels qu'une augmentation de la consommation de carburant ou des fumées d'échappement.

Il est primordial de toujours déposer les déchets préjudiciables à l'environnement tels que les huiles, le liquide de refroidissement, des batteries usagées, etc., dans des stations de collecte spécialisées.

En joignant nos efforts, nous contribuerons favorablement à un environnement durable.

Moteurs homologués

En tant que propriétaire d'un moteur homologué en matière d'émissions et utilisé dans une région sujette aux réglementations antipollution, il est important de connaître les points suivants :

L'homologation signifie qu'un type de moteur donné est contrôlé et homologué par l'autorité compétente. Le motoriste garantit que tous les moteurs du même type sont équivalents au moteur certifié.

Cela pose des exigences spéciales sur la maintenance et l'entretien de votre moteur, à savoir :

- Les périodicités d'entretien et de maintenance recommandées par Volvo Penta doivent être respectées.
- Utiliser uniquement des pièces de rechange d'origine Volvo Penta.
- La maintenance qui concerne les pompes d'injection, les calages de pompe et les injecteurs doit toujours être effectuée par un atelier agréé Volvo Penta.
- Le moteur ne doit en aucune manière être reconstruit ou modifié, à l'exception avec des accessoires et des kits S.A.V. développés par Volvo Penta.
- Aucune modification d'installation sur la ligne d'échappement et sur les tubulures d'admission d'air au moteur ne doit être apportée.
- Aucun sceau de garantie (si apposé sur le produit) ne doit être brisé par des personnes non autorisées.

Les instructions générales dans le manuel d'utilisation s'appliquent en ce qui concerne le fonctionnement, le service et la maintenance.

NOTE ! En cas de négligence ou de maintenance/entretien non approprié ou d'utilisation de pièces de rechange non d'origine, AB Volvo Penta ne pourra plus garantir la conformité du moteur avec le modèle certifié.

Volvo Penta ne peut être tenu pour responsable en cas de dommages et/ou de frais résultant de ceci.

Présentation

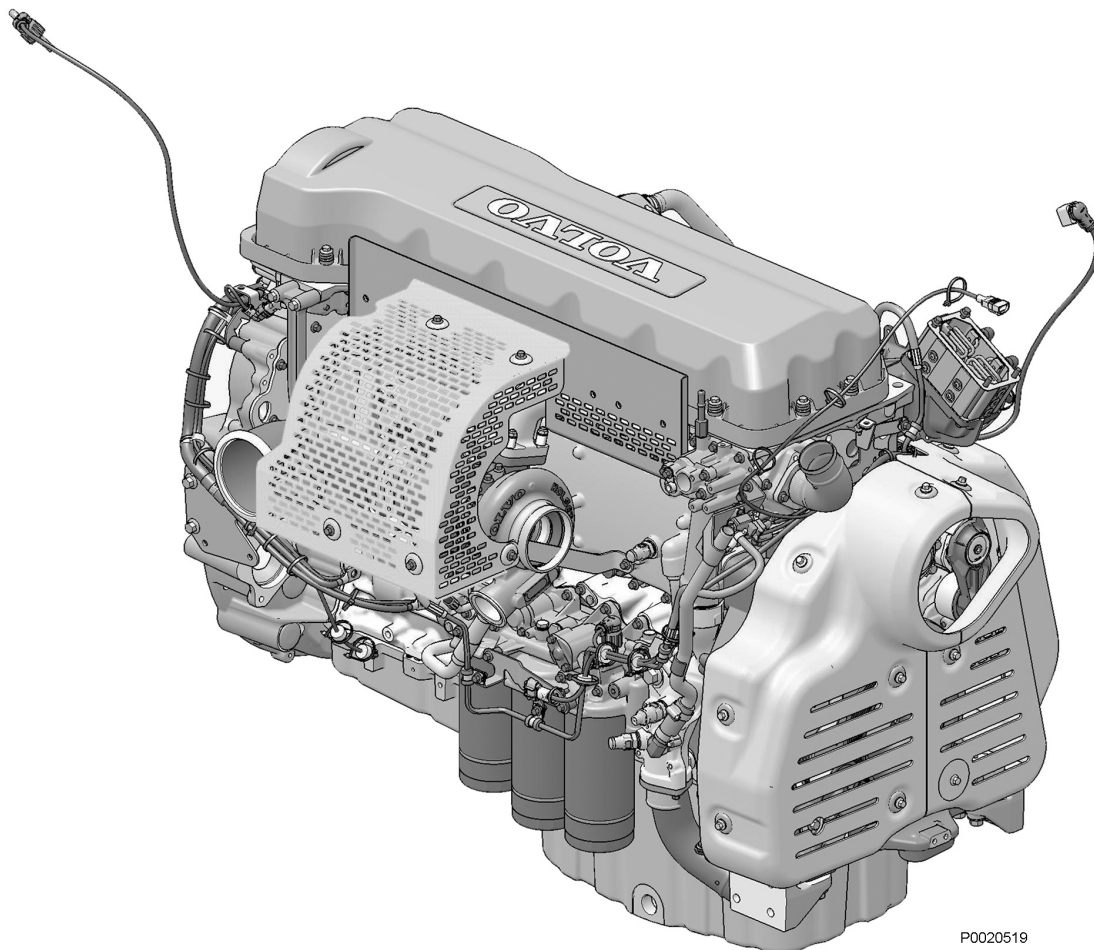
Moteur

Ce manuel de l'utilisateur couvre les moteurs suivants :

TAD1140VE, TAD1141VE, TAD1142VE
TAD1150VE, TAD1151VE et TAD1152VE

Ce sont des moteurs diesel industriels à injection directe, six cylindres et en ligne.

Les moteurs sont tous équipés d'un système de gestion du carburant à commande électronique (EMS), d'un turbocompresseur, d'un refroidisseur d'air de suralimentation, d'un système de refroidissement à commande thermostatique et d'un régulateur de régime électronique.



P0020519

EMS (gestion électronique du moteur)

L'EMS est un système électronique avec communication par bus CAN (Controller Area Network) pour la commande des moteurs diesel. Le système a été développé par Volvo Penta et inclut la régulation du carburant et des fonctions de diagnostic. Le système comprend une unité de commande, des injecteurs, plusieurs capteurs qui alimentent les informations vers l'unité de commande, et des connecteurs pour les diagnostics et tests de fonctionnement. Le moteur peut être connecté à une interface de communication comprenant un lien CAN.

Signaux d'entrée/sortie

Les informations transmises par les capteurs fournissent des renseignements précis sur les conditions de fonctionnement courantes et permettent au processeur de l'unité de commande de calculer le volume d'injection et le calage d'injection corrects, de contrôler l'état du moteur, etc.

Régulation du carburant

Le besoin en carburant du moteur est analysé plus de 100 fois par seconde. Le volume d'injection du moteur et la synchronisation de l'injection sont contrôlés électroniquement via les soupapes de carburant dans les injecteurs. L'unité de commande reçoit des signaux provenant des capteurs et les contrôle afin de déterminer quand la soupape de carburant doit être ouverte ou fermée. Ceci signifie que le moteur reçoit toujours le bon volume de carburant dans toutes les conditions de fonctionnement, entraînant ainsi une plus faible consommation de carburant et des émissions d'échappement les plus faibles possibles.

Fonction de diagnostic

L'objectif de la fonction de diagnostic sert à détecter et localiser tout défaut de fonctionnement dans le système EMS, ainsi que protéger les composants de tout endommagement.

Tout défaut de fonctionnement est signalé par des témoins, une série de flashes du témoin de diagnostic ou un message sous forme textuelle sur le tableau de bord, suivant l'équipement utilisé. Si un code d'erreur est affiché, il est utilisé comme guide pour localiser l'anomalie. Les codes d'erreur peuvent aussi être lus à l'aide de l'outil VODIA de Volvo, dans un atelier agréé Volvo Penta.

En cas de défaut de fonctionnement grave, soit le moteur sera arrêté complètement, soit l'unité de commande réduira la puissance fournie (selon l'application). Les codes d'erreur sont enregistrés pour faciliter la détection de l'erreur.

Instruments et commandes

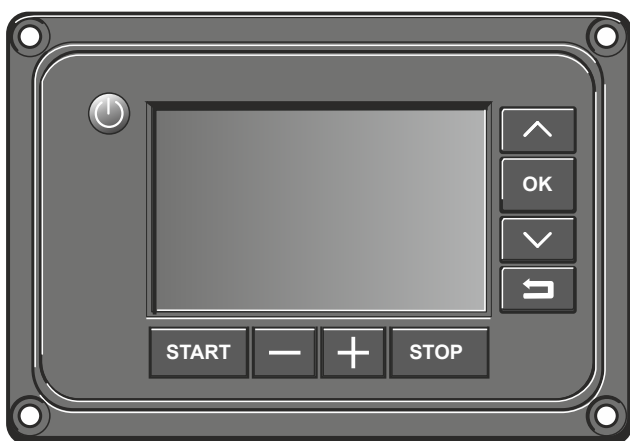
DCU II (Unité de commande afficheur)

Le tableau de bord DCU II de Volvo Penta communique avec l'unité de commande des moteurs et a un certain nombre de fonctions telles que la commande, la surveillance et les diagnostics.

NOTE ! Les réglages et le type de données du moteur présentés sur l'afficheur peuvent varier selon l'installation et le modèle du moteur.

Selon la motorisation, le DCU II peut aussi être utilisé simplement comme un affichage de présentation.

NOTE ! Les menus et illustrations présentés ici sont en version anglaise. Se reporter à la section *Paramètres* pour changer la langue d'affichage.



P0018811



Mettre et couper le contact

START

Démarrer le moteur



Réduire le régime moteur



Augmenter le régime moteur

STOP

Arrêter le moteur



Défiler vers le haut dans les menus

OK

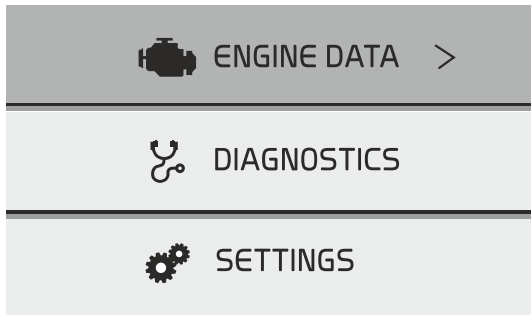
Sélectionner et confirmer dans les menus



Défiler vers le bas dans les menus



Revenir à la sélection du menu précédent




P0018295

Écran

La vue de base du DCU II présente les trois menus principaux.



- **DONNÉES MOTEUR** (DONNÉES MOTEUR) présente les données moteur actuelles.
- **DIAGNOSTICS** (DIAGNOSTICS), présente les codes de défaut actifs.
- **PARAMÉTRAGES** (PARAMÉTRAGES) présente les paramètres d'affichage et du moteur.

Appuyer sur  pour poursuivre dans les sous-menus et faire défiler en utilisant les flèches du panneau.


Appuyer sur  pour revenir au menu précédent.

Barre d'état

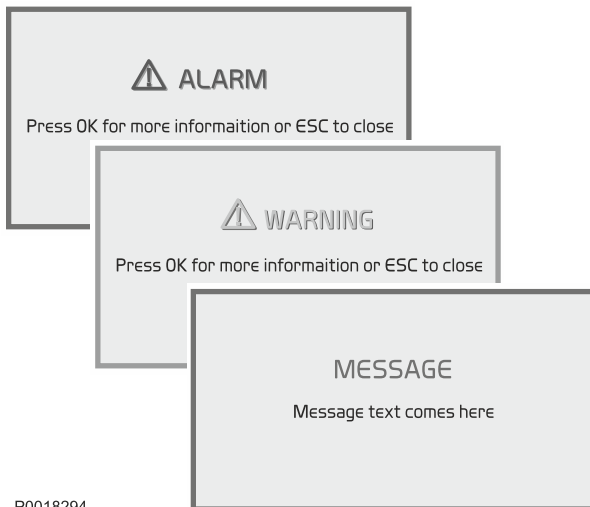
La barre d'état avec des symboles pour les dysfonctionnements actifs est présentée dans l'angle supérieur droit de l'affichage.

	Dysfonctionnement lié aux émissions
	Dysfonctionnement du système EMS

Alarmes et messages

Les messages pour l'opérateur sont de trois types de couleur conformément au degré d'importance. Lorsqu'un message est présenté sur l'affichage, appuyer sur  pour atteindre le menu de diagnostic et obtenir plus d'informations sur les défauts enregistrés et les instructions pour les actions correctrices.

- **ALARME** (ALARME), en lettres rouges ; le système a détecté un défaut grave – consulter immédiatement un atelier Volvo Penta.
- **AVERTISSEMENT** (AVERTISSEMENT), en lettres jaunes ; le système a détecté un défaut – consulter dès que possible un atelier Volvo Penta.
- **MESSAGE** (MESSAGE), en lettres bleues, message pas très grave concernant le moteur pour l'opérateur.



P0018294

ENGINE DATA	
Engine Hours	1536h
Fuel Rate	112 l/h
Oil Pressure	1,5 kPa
Oil Temperature	65 C ✓
Engine Speed	1500 rpm

P0018291

DIAGNOSTICS	
<input checked="" type="radio"/> Coolant level low	>
<input type="radio"/> Oil temp sensor fsilure	
<input type="radio"/> DTC 3	Coolant level low 50000h
<input type="radio"/> DTC 4	Check coolant system for leakage.
<input type="radio"/> DTC 5	Fill coolant needed.
critical-Service immediatly SPN III FMI I	

P0018293

Menus

DONNÉES MOTEUR (DONNÉES MOTEUR)

Les données présentées concernant le moteur peuvent varier selon la motorisation.

- **Heures de fonctionnement du moteur** (Heure de fonctionnement du moteur) (temps)
- **Régime moteur** (Régime moteur) (tr/min)
- **Température du liquide de refroidissement** (Température du liquide de refroidissement) (°C)
- **Pression d'huile** (Pression d'huile) (kPa)
- **Débit de carburant** (Débit de carburant) (l/h)
Consommation actuelle de carburant.
- **Température de suralimentation** (Température de suralimentation) (°C)
- **Pression de suralimentation** (Pression de suralimentation) (kPa)
- **Température de l'huile** (Température de l'huile) (°C)

DIAGNOSTICS (DIAGNOSTICS)

Si le système détecte un dysfonctionnement, le pilote en est informé via un message contextuel sur l'affichage. Les codes de défaut sont indiqués dans le menu de diagnostic ; les codes de défaut actifs sont affichés en haut de la liste et sont repérés par un point vert. Pour plus d'informations détaillées concernant la cause et les remèdes, utiliser les flèches pour faire défiler jusqu'au défaut concerné et appuyer sur **OK**.

Ceci fournira aussi des informations sur le nombre d'heures de fonctionnement du moteur lorsque le défaut devient actif et les codes SPN et FMI.



P0018292

PARAMÉTRAGES (PARAMÉTRAGES)

Afficheur (Afficheur)

- **Définir durée rétro-éclairage** (Définir durée rétro-éclairage). On/OFF, règle le rétro-éclairage pour qu'il soit en mode de veille. *On* est le réglage par défaut.
- **Définir la luminosité du rétro-éclairage** (Définir la luminosité du rétro-éclairage). Ajuster la luminosité du rétro-éclairage de l'afficheur à l'aide des flèches du panneau.
- **Définir la luminosité du tableau de bord** (Définir la luminosité du tableau de bord). Définit le rétro-éclairage du tableau d'affichage.
- **Modifier la couleur de fond** (Modifier la couleur de fond). Sélectionner la couleur de fond, grise ou blanche.

Langue (Langue)

Règle la langue d'affichage ; choisit entre l'anglais, le français, l'allemand, l'espagnol et le chinois.

Sauvegarder/Restaurer (Sauvegarder/Restorer)

- **Sauvegarder la configuration actuelle** (Sauvegarder la configuration actuelle). Sauvegarder les paramètres d'affichage actuels.
- **Restaurer la dernière configuration** (Restaurer la dernière configuration). Restaurer les derniers réglages sauvegardés et affichés.
- **Restaurer la configuration par défaut** (Restaurer la configuration par défaut). Restaure *tous* les menus de réglage de l'affichage sur les réglages d'usine.

IMPORTANT !

Les paramètres dans les menus suivants n'ont normalement pas besoin d'être modifiés ; dans le cas où une modification serait requise, elle doit être effectuée par un technicien Volvo Penta agréé. Consulter le guide de la motorisation pour plus d'informations sur le moteur.

Vendeur Volvo Penta autorisé ou OEM uniquement.

- Etat I/O (Etat I/O)
- Terminaison CAN (Terminaison CAN)
- DCU de logique d'arrêt (DCU de logique d'arrêt)
- Alimentation du potentiomètre (Alimentation du potentiomètre)
- Commande de vitesse (Commande de vitesse)
- Unité de commande afficheur (Unité de commande afficheur)
- Genset/VE (Genset/VE)

- Buzzer (Buzzer)
- Informations (Informations)

Instruments Easy Link

Les instruments « Easy Link » suivants sont disponibles :

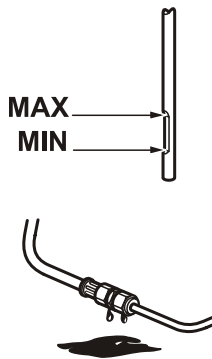
- Régime/heures de service (en appuyant sur le bouton de diagnostic, les codes défaut apparaissent également sur l'écran du compte-tours)
- Temp. liquide de refroidissement
- Pression d'huile
- Température d'huile
- Tension de batterie
- Panneau d'alarme
- Pression turbo

Démarrage

Prenez pour habitude d'effectuer un contrôle visuel du moteur et du compartiment à moteur avant de démarrer. Ceci permet de détecter rapidement une anomalie ou un problème quelconque. Vérifiez également que l'instrument et l'afficheur d'avertissement donnent des valeurs normales après le démarrage du moteur.

AVERTISSEMENT !

Ne jamais utiliser un aérosol de démarrage ni d'autres produits similaires comme aide au démarrage. Une explosion peut se produire dans la tubulure d'admission. Risque d'accident et de dommages corporels.



P0014513

Avant le démarrage

- Vérifier que le niveau d'huile se situe entre les repères MAX et MIN. Voir *Niveau d'huile, contrôle et remplissage d'appoint*.
- Vérifier les préfiltres à carburant, voir *Purge de le produit de condensation, système d'alimentation en page 39*.
- Vérifier qu'il n'y a pas de fuites de liquide de refroidissement, de carburant ou d'huile.
- Vérifier le niveau de liquide de refroidissement et s'assurer que le radiateur n'est pas colmaté extérieurement. Voir *Niveau du liquide de refroidissement, contrôler et appoint en page 44* et *Refroidisseur d'air de suralimentation, nettoyage externe en page 46*.

AVERTISSEMENT !

N'ouvrez pas le bouchon de remplissage du système de refroidissement si le moteur est chaud, sauf en cas d'urgence, au risque de s'exposer à de graves blessures. De la vapeur ou du liquide de refroidissement brûlant peuvent jaillir.

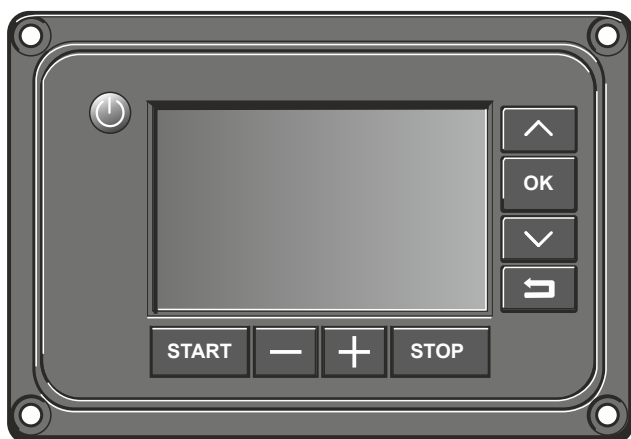
- Mettre le courant avec l'interrupteur principal.
IMPORTANT !
Ne jamais mettre hors tension à l'aide de l'interrupteur principal quand le moteur tourne. L'alternateur pourrait être endommagé.
- Amener la commande de régime en position de ralenti et débrayer l'accouplement débrayable/l'engrenage.

Méthode de démarrage

La durée de préchauffage est réglée pour s'adapter à la température du moteur et peut aller jusqu'à 50 secondes, aussi bien avant qu'après le démarrage.

Le délai d'activation du démarreur est réglé sur 20 secondes maxi. Au-delà de cette période, le circuit du démarreur est coupé temporairement afin de protéger ce dernier contre les risques de surchauffe.

DCU II (Unité de commande afficheur)



P0018811

- 1 Appuyez sur le bouton ⏻ pour mettre le contact. L'affichage s'allume en même temps.
- 2 Appuyer sur le bouton START (démarrer) pour démarrer le moteur.

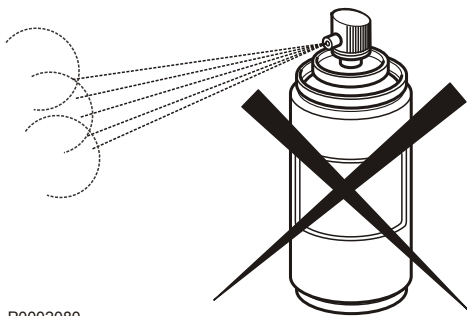
Démarrage par froid intense

Certaines mesures doivent être effectuées pour permettre le démarrage du moteur par temps très froid et, dans certains cas, pour rendre possible la mise en route.

- Utiliser une qualité de carburant résistant au froid (de marque connue) qui a été homologuée pour la plage de température ambiante. Cela réduit le risque de précipitation de la cire contenue dans le circuit d'alimentation. À des températures extrêmement basses, nous recommandons d'utiliser un réchauffeur de gazole.
- Utiliser une huile moteur synthétique d'une viscosité recommandée pour la température ambiante afin d'obtenir une lubrification satisfaisante. Voir *Viscosité en page 56*. Comparé aux huiles minérales, les huiles synthétiques conviennent à une plage de température plus large.
- Préchauffer le liquide de refroidissement avec un réchauffeur électrique monté séparément. Dans les cas extrêmes, il est requis d'utiliser un réchauffeur de moteur alimenté au gazole. Demandez conseil à votre concessionnaire Volvo Penta.

- S'assurer que le système de refroidissement contient un mélange à base de glycol. Voir *Maintenance en page 42*.
- Les batteries doivent être en bon état. Le froid réduit considérablement la capacité de la batterie. Il peut ici s'avérer nécessaire d'augmenter la capacité de la batterie.

Ne jamais utiliser un aérosol de démarrage



P0002080

AVERTISSEMENT !

Ne jamais utiliser un aérosol de démarrage ni d'autres produits similaires comme aide au démarrage. Une explosion peut se produire dans la tubulure d'admission. Risque d'accident et de dommages corporels.

Démarrage à l'aide de batteries auxiliaires

AVERTISSEMENT !

Risque d'explosion. Lors de charge, les batterie génèrent un gaz détonant qui est extrêmement inflammable et explosif. Un court-circuit, le contact avec une flamme nue ou des étincelles peuvent provoquer une forte explosion. Assurez une bonne ventilation.

- 1 Vérifier que les batteries auxiliaires sont branchées (en série ou en parallèle) afin que la tension nominale coïncide avec la tension de système du moteur.
- 2 Commencer par brancher le câble auxiliaire rouge (+) à la batterie auxiliaire puis à la batterie déchargée. Brancher ensuite le câble auxiliaire noir (-) à la batterie auxiliaire et enfin à un point quelconque **éloigné des batteries déchargées**, par exemple à l'interrupteur principal sur le câble négatif ou au raccord du câble négatif raccorder sur le démarreur
- 3 Démarrer le moteur.

AVERTISSEMENT !

Ne pas toucher aux connexions pendant la tentative de démarrage (risque d'étincelle).
Ne jamais se pencher au-dessus des batteries.

- 4 Déposer les câbles dans l'ordre inverse de leur branchement.

IMPORTANT !

Ne débrancher sous aucun prétexte les câbles d'origine reliés aux batteries standard.

Utilisation

Une utilisation correcte est d'une importance capitale aussi bien pour des raisons d'économie que pour la durée de vie du moteur. Laisser toujours le moteur atteindre sa température normale de service avant de développer une puissance maximale. Eviter les accélérations brusques et une utilisation à haut régime.

Lecture des instruments

Contrôler les instruments directement après le démarrage et ensuite, de manière régulière durant la marche.

NOTE ! Pour les moteurs qui tournent en service continu, le niveau d'huile de lubrification doit être vérifié au moins toutes les 24 heures. Voir *Niveau d'huile, contrôle et remplissage d'appoint*.

Alarmes

Si l'EMS reçoit des signaux anormaux du moteur, l'unité de commande génère des codes et alarmes de défaut, sous forme de signaux lumineux et sonores. Ceci est effectué par des signaux CAN transmis à l'instrument.

Pour plus d'informations sur les codes de défaut et la recherche de panne, se référer au chapitre *Traitement des défauts en page 23*.

Pilotage

Utilisation à faible charge

Éviter la conduite prolongée au ralenti ou à faible charge, ceci pouvant engendrer une augmentation de la consommation d'huile et par la suite, des fuites d'huile dans la tubulure d'échappement, ceci du fait que l'huile passe par les étanchéités du turbocompresseur et se mélange à l'air de suralimentation dans la tubulure d'admission, lorsque la pression du turbo est basse.

Suite à cette situation, les dépôts de calamine sur les soupapes, les pistons, aux ports d'échappement et à la turbine d'échappement augmentent.

Lors de faible charge, la température de combustion est par ailleurs si basse qu'il est impossible de garantir une combustion complète du carburant. Il s'ensuit un mélange huile carburant et par la suite, des fuites dans la tubulure d'échappement.

Si les points suivants sont observés en complément à la révision normale préconisée, les risques de dysfonctionnement dus à une conduite à faible charge seront éliminés :

- Réduire le temps de conduite à faible charge au strict minimum. Effectuer une conduite d'essai périodique du moteur sans charge, une fois par semaine, le temps de fonctionnement doit être limité à environ 5 minutes.
- Faire tourner le moteur à pleine charge pendant environ 4 heures, une fois par an. Cela permet de brûler les dépôts de calamine dans le moteur et le conduit d'échappement.


Arrêt

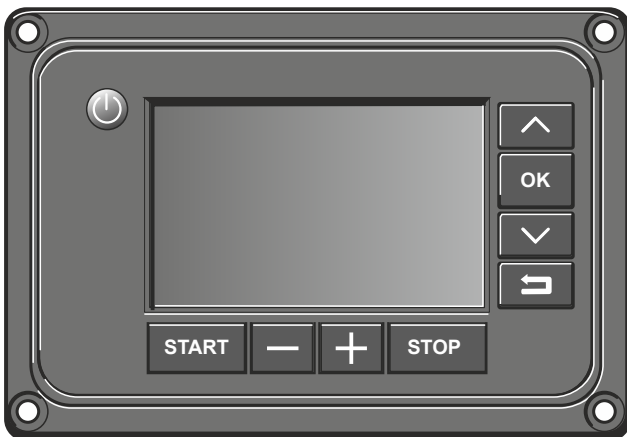
En cas de période d'immobilisation prolongée, laisser tourner le moteur jusqu'à sa température de service au moins une fois toutes les deux semaines. Cela permet d'empêcher la corrosion du moteur. S'il est prévu que le moteur ne soit pas utilisé pendant plus de deux mois, ce dernier devra être protégé : Se référer au chapitre *Conservation en page 53*.

Avant l'arrêt du moteur

Laisser tourner le moteur quelques minutes sans aucune charge avant de l'arrêter. Cela permet de réguler la température du moteur et cela empêche toute ébullition lorsque celui-ci est arrêté. En outre, cela contribue à refroidir les turbocompresseurs. Enfin, cela permet d'assurer une longue durée de vie, sans défaillances.

Arrêter le moteur

- 1 Débrayez, si possible.
- 2 Appuyer sur le bouton STOP pour éteindre le moteur.
- 3 Appuyer sur le bouton  pour éteindre l'allumage.



P0018811



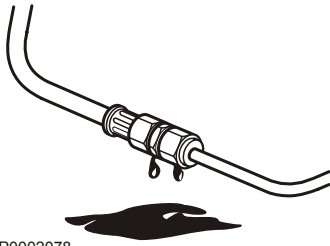
P0003479

Bouton d'arrêt supplémentaire

Pour l'emplacement d'un bouton d'arrêt supplémentaire; voir *Maintenance en page 33*.

AVERTISSEMENT !

Travailler près ou sur un moteur en marche comporte toujours des risques. Attention aux pièces en rotation et aux surfaces chaudes.



P0002078

Après l'arrêt du moteur

- 1 Contrôler l'étanchéité du moteur et du compartiment moteur.
- 2 Mettre hors tension avec les interrupteurs principaux en cas d'arrêt prolongé.
- 3 Effectuer les opérations de maintenance selon le schéma.

Pour des périodes d'immobilisation prolongées

En cas de période d'immobilisation prolongée, laisser tourner le moteur jusqu'à sa température de service au moins une fois toutes les deux semaines. Cela permet d'empêcher la corrosion du moteur.

S'il est prévu que le moteur ne soit pas utilisé pendant plus de deux mois, ce dernier devra être conservé. Se référer au chapitre *Conservation* en page 53.

IMPORTANT !

En cas de risque de gel, vérifier que le liquide de refroidissement du circuit d'eau contient une protection anti-gel adéquate. Se référer au chapitre *Maintenance* en page 42.

Une batterie faiblement chargée risque d'éclater en cas de gel ; se référer à *Batterie, charge* en page 51.

Traitement des défauts

En dépit d'un entretien régulier conforme au schéma d'entretien et de conditions d'utilisation idéales, il arrive que des pannes surviennent et exigent d'être réparées avant de poursuivre la navigation. Ce chapitre décrit la fonction de diagnostic, la recherche de pannes simple et la liste des codes de défaut.

Fonction de diagnostic

La fonction de diagnostic a pour but de surveiller et de contrôler le moteur et l'EATS, ainsi que de protéger les composants contre d'éventuels dommages.

Si un dysfonctionnement est identifié, la fonction de diagnostic vous informe de l'erreur survenue sous la forme d'un code de défaut. Le code de défaut vous guide lors de la recherche de panne. Tous les codes et messages de défaut peuvent être consultés dans *Liste des codes de défaut*.

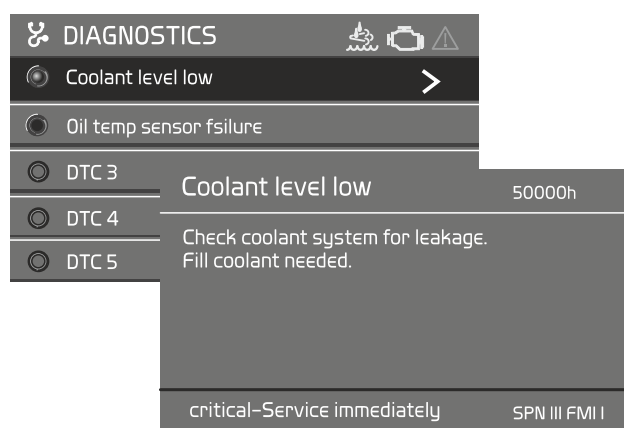
L'utilisateur est averti de la présence d'un dysfonctionnement via les instruments. En fonction des instruments utilisés, le message de défaut s'affiche de différentes manières. Les codes de défaut peuvent également être lus par l'outil de diagnostic de Volvo Penta.

En fonction de la gravité du défaut, la fonction de diagnostic prendra des mesures différentes pour protéger le moteur (par ex. réduction du couple, vitesse au ralenti uniquement, arrêt moteur etc.)

DCU II (Unité de commande afficheur)

DIAGNOSTIC

Si le système détecte un dysfonctionnement, le pilote est informé via un message contextuel sur l'affichage. Les codes de défaut sont indiqués dans le menu de diagnostic ; les codes de défaut actifs sont en haut de la liste et sont repérés par un point vert. Pour plus d'informations détaillées concernant la cause et les remèdes, utiliser les flèches pour défiler jusqu'au défaut concerné et appuyer sur **OK**. Ceci fournira aussi des informations sur le nombre d'heures du moteur lorsque le défaut devient actif et les codes SPN et FMI.



P0018293

Effacement des codes d'anomalie

La mémoire de la fonction de diagnostic est remise à zéro quand le moteur est mis hors tension. Lorsque l'unité est de nouveau sous tension, la fonction de diagnostic contrôle s'il y a des défauts dans le système. Le cas échéant, un nouveau code de défaut est enregistré.

Si un dysfonctionnement a été corrigé, il sera à nouveau enregistré et doit être à nouveau validé. L'outil diagnostic VODIA de Volvo Penta doit être utilisé pour effacer un code de défaut.

Localisation de panne

Un certain nombre de symptômes et diagnostics possibles de dysfonctionnements du moteur sont décrits dans le tableau ci-après. Toujours contacter le concessionnaire Volvo Penta si un problème survient et qu'il est difficile de le résoudre par soi-même.

NOTE ! Lire les prescriptions de sécurité relatives aux opérations de maintenance et d'entretien dans *Information générale de sécurité en page 3* avant toute intervention.

Symptômes et causes possibles

La diode du bouton de diagnostic clignote	Voir <i>En cas d'alarme</i>
Le moteur ne peut pas être arrêté	2, 5
Le démarreur ne tourne pas	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 23
Le démarreur tourne lentement	1, 2
Le démarreur tourne normalement mais le moteur ne démarre pas	8, 9, 10, 11
Le moteur démarre mais s'arrête de nouveau	8, 9, 10, 11, 12
Le moteur n'atteint pas le régime de service correct lors d'accélération maximale	9, 10, 11, 12, 20, 23, 24
Le moteur tourne irrégulièrement	10, 11
Consommation de carburant élevée	12, 14, 24
Fumées d'échappement noires	12
Fumées d'échappement bleues ou blanches	14, 21
Pression d'huile de lubrification insuffisante	15
Température de liquide de refroidissement trop élevée	16, 17, 18, 19
Température de liquide de refroidissement insuffisante	19
Charge insuffisante ou inexistante	2, 22

- 1 Batteries déchargées
- 2 Mauvais contact/coupure sur le fil électrique
- 3 Interrupteur principal hors tension
- 4 Fusible principal détérioré
- 5 Contact de démarrage défectueux
- 6 Relais principal défectueux
- 7 Démarreur / solénoïde de démarrage défectueux
- 8 Pas de carburant :
 - robinets de carburant fermés
 - réservoir de carburant vide / mauvais réservoir connecté
- 9 Filtre fin / préfiltre à carburant colmatés (présence d'impuretés/dépôts de paraffine dans le carburant du fait d'une température extérieure basse)
- 10 Présence d'air dans le système d'alimentation
- 11 Présence d'eau / d'impuretés dans le carburant
- 12 Arrivée d'air insuffisante au moteur :
 - filtre à air colmaté
 - fuite d'air entre le turbocompresseur et la tubulure d'admission du moteur
 - section compresseur encrassée dans le turbocompresseur
 - turbocompresseur défectueux
 - ventilation du compartiment moteur
- 13 Température de liquide de refroidissement trop élevée
- 14 Température de liquide de refroidissement insuffisante
- 15 Niveau d'huile de lubrification insuffisant
- 16 Niveau de liquide de refroidissement insuffisant
- 17 Présence d'air dans le circuit de liquide de refroidissement
- 18 Pompe de circulation défectueuse
- 19 Thermostat défectueux
- 20 Refroidisseur d'air de suralimentation colmaté
- 21 Niveau d'huile de lubrification excessif
- 22 La courroie de l'alternateur patine
- 23 Contre-pression importante dans le système d'échappement
- 24 Rupture du câble « Pot+ » à la pédale

Liste des codes de défaut

Codes d'erreurs, moteur

SPN	Composant	FMI
20	Pression d'eau de refroidissement	1, 3, 5, 18
51	Position papillon gaz moteur (froid)	3, 5, 7, 12, 13
91	Position de la pédale d'accélérateur	0, 9, 19
94	Pression d'alimentation <i>Maintenance en page 39</i>	3, 5, 12, 18
97	Indicateur de présence d'eau dans le carburant <i>Purge de le produit de condensation, système d'alimentation en page 39</i>	0, 4, 12
98	Niveau huile moteur <i>Niveau d'huile, contrôle et remplissage d'appoint en page 37</i>	1, 4, 5, 18
99	Perte de charge filtre à huile moteur	0
100	Pression d'huile moteur <i>Niveau d'huile, contrôle et remplissage d'appoint en page 37</i>	1, 3, 4, 5, 18
101	Pression dans carter moteur	0, 3, 5
102	Pression d'air de suralimentation	0, 3, 4, 5, 16
105	Température de suralimentation	0, 4, 5, 16
107	Pression du filtre à air	0, 3, 4, 5, 12
108	Pression d'air ambiant	5
110	Température du liquide de refroidissement <i>Niveau du liquide de refroidissement, contrôler et appoint en page 44</i>	0, 4, 5, 16
111	Niveau du liquide de refroidissement <i>Niveau du liquide de refroidissement, contrôler et appoint en page 44</i>	1, 3, 4, 5, 18
131	Contre-pression d'échappement	3, 5, 12
158	ECU potentiel de batterie <i>Batterie, charge en page 51</i>	0,1, 2
172	Capteur de température d'air ambiante	4, 5
173	Température des gaz d'échappement	0, 16
175	Température d'huile moteur <i>Niveau d'huile, contrôle et remplissage d'appoint en page 37</i>	0, 3, 4, 5, 16
190	Régime moteur	0, 16
626	Relais de préchauffage	3, 4, 5
628	Mémoire programme	2
636	Capteur d'arbre à cames	7, 8, 9
637	Capteur de vilebrequin	2, 8, 9
639	CSWC Réseau J1939 #1	2
647	Commande de ventilateur de refroidissement	3, 4, 5
651	Injecteur, cylindre #1	3, 5
652	Injecteur, cylindre #2	3, 5
653	Injecteur, cylindre #3	3, 5
654	Injecteur, cylindre #4	3, 5
655	Injecteur, cylindre #5	3, 5
656	Injecteur, cylindre #6	3, 5
677	Relais de démarreur	3, 4, 5, 6
729	Préchauffage	5, 6, 7, 12
970	Bouton d'arrêt moteur	3, 4, 5, 11, 14

SPN	Composant	FMI
1188	Soupape de décharge Wastegate	3, 4, 5
1485	Relais principal ECM	7
1639	Vitesse ventilateur	3
1668	CSWC Réseau J1939 #4	2
2017	Adresse source CSWC 17	9
2036	Adresse source CSWC 36	9
2659	Débit massique de l'EGR moteur (recyclage des gaz d'échappement)	18
2791	EGR interne	7
3241	Température des gaz d'échappement	19
3364	Qualité de réactif du réservoir catalyseur	2, 17
3464	Actionneur papillon gaz moteur (froid) Actionneur papillon gaz moteur	3, 4, 5, 7, 10, 12
3509	Tension capteur #1 (+5VDC)	3, 4
3510	Tension capteur #2 (+5VDC)	3, 4
3511	Tension capteur #3 (+5VDC)	3, 4
520193	Pression d'eau de mer	1, 3, 4, 5, 18
520335	ECU potentiel de batterie	5
520416	Lost Communication with Reductant Control Module on Engine Subnet	9
520567	Température d'échappement - Humide	0, 3, 4, 5, 16
520570	Pression filtre à huile	3, 4, 5, 11
520688	Température d'échappement - Sèche	0, 3, 4, 5, 16
520689	"A" de l'EGR / Circuit de commande du VCB (frein de compression Volvo)	3, 4, 5
520690	EGR « A » Commande / Position de l'actionneur 1 de soupape de décharge du turbocompresseur du moteur	3, 5
520691	Commande de régime du couple 1 reçue avec des erreurs	14

Schéma de maintenance

Votre moteur Volvo Penta et son équipement sont conçus pour assurer une fiabilité et une durée de vie optimales. Ils ont été conçus de manière à ce que leur impact sur l'environnement soit minimal. Un entretien régulier conforme au schéma et l'utilisation de pièces de rechange d'origine Volvo Penta permettront de conserver ces propriétés et d'éviter les défauts de fonctionnement superflus.

ATTENTION !

Veillez lire minutieusement le chapitre « Entretien » avant de commencer. Il contient des informations qui vous permettront d'effectuer les opérations d'entretien et de maintenance de manière sûre et correcte.

NOTE ! L'intervalle de changement d'huile peut dans certaines circonstances être augmentée de 500 à 1 000 heures. Pour savoir si le moteur se conforme à Volvo Penta, une analyse d'huile doit être réalisée. Contactez votre concessionnaire Volvo Penta pour toutes informations complémentaires. Lorsque le type d'intervention et la date d'échéance sont précisés, effectuer la maintenance au premier des deux termes échus.

Volvo Penta se réserve le droit d'ajuster l'intervalle de l'entretien et le contenu après impression du Guide de l'Utilisateur. Le présent document est disponible dans la Recherche de Publication/Service Protocol sur le site www.volvopenta.com.

FSI = Première fois pour la révision d'entretien

C = Effacer

S1, S2, S3 = Intervalle spécial entre les services d'entretien

R = Remplacer

A - F = Type de révision d'entretien (service d'entretien régulier)

A = Réglage

L = Lubrification

I = Inspection (inclus, si nécessaire, nettoyage, réglage, lubrification et échange)

FSI = Première fois pour la révision d'entretien

Après les premières 100-200 heures ⁽¹⁾	
Inspection avec VODIA (Outil de diagnostic) ⁽²⁾	I
Niveau du liquide de refroidissement et mélange antigel	I
Courroies d'entraînement, tendeur et pignons de renvoi	I
Filtre à air	I
Filtre à carburant primaire, vidange d'eau / des dépôts	C
Démarrer et réchauffer le moteur	
Moteur et transmission, bruits anormaux	I
Moteur et transmission, fuites d'huile / de carburant / d'eau	I

1) Ou dans les 180 jours suivants la date de livraison, ou à la fin de la première saison, le premier des deux prévalant.

2) Relever les éventuels codes de défaut et LVD

S1

Toutes les 150 - 600 heures / au moins tous les 12 mois ⁽¹⁾	
Huile moteur et Filtres à huile/Filtre de dérivation	R

1) Les intervalles entre les vidanges d'huile varient en fonction de la qualité d'huile et de la teneur en soufre dans le carburant. Remplacer les filtres à chaque vidange d'huile.

S2

Analyse d'huile	
Voir les informations concessionnaire SB 17-0-2	I

S3

Après les premières 1 000 heures	
Jeu aux soupapes	I

A

Toutes les 500 heures /		Au moins tous les (mois)		
		12	24	48
Inspection avec VODIA (Outil de diagnostic) ⁽¹⁾	I	•		
Niveau du liquide de refroidissement et mélange antigel	I	•		
Courroies d'entraînement, tendeur et pignons de renvoi	I	•		
Batteries, niveau de l'électrolyte	I	•		
Filtre à air	I	•		
Filtre à carburant primaire, vidange d'eau / des dépôts	C	•		
Démarrer et réchauffer le moteur				
Moteur et transmission, bruits anormaux	I	•		
Moteur et transmission, fuites d'huile / de carburant / d'eau	I	•		

1) Relever les éventuels codes de défaut et LVD

B

Toutes les 1000 heures /		Au moins tous les (mois)		
		12	24	48
Préfiltre à carburant, cartouche	R	•		
Filtre fin à carburant	R	•		
Filtre à air	R	•		
Moteur et transmission, vérification des flexibles et de la fixation du câblage	I	•		
Moteur et transmission, nettoyage / peinture	I	•		

C

Toutes les 2000 heures /		Au moins tous les (mois)		
		12	24	48
Jeu aux soupapes	I			
Courroies d'entraînement	R			•
Filtre à air, tube d'aération du réservoir	R		•	
Filtre à air, compresseur (Ne s'applique pas à tous les modèles.)	R		•	
Filtre AdBlue®/DEF (Ne s'applique pas à tous les modèles.)	R		•	
Turbocompresseur, contrôle / nettoyage si nécessaire	I		•	

D

Toutes les 8000 heures /	Au moins tous les (mois)		
	12	24	48
Liquide de refroidissement VCS (jaune) ⁽¹⁾	R		•

1) Ne pas mélanger différents types de liquide de refroidissement.

Maintenance

Le présent chapitre décrit les éléments de maintenance les plus communs, se reporter à *Schéma de maintenance en page 30* pour connaître les intervalles d'entretien.

NOTE ! Les éléments d'entretien non décrits ici doivent être effectués par un atelier Volvo Penta agréé.

ATTENTION !

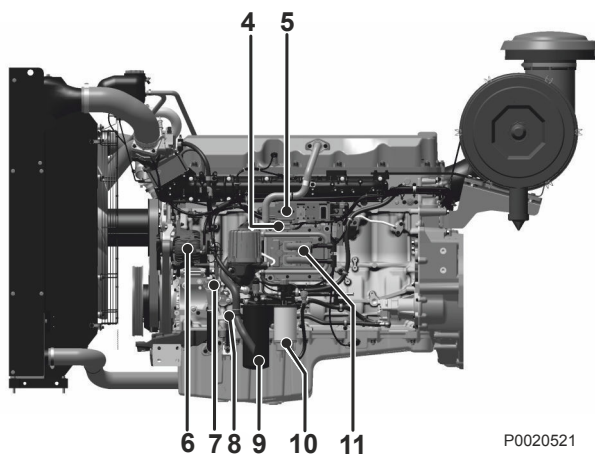
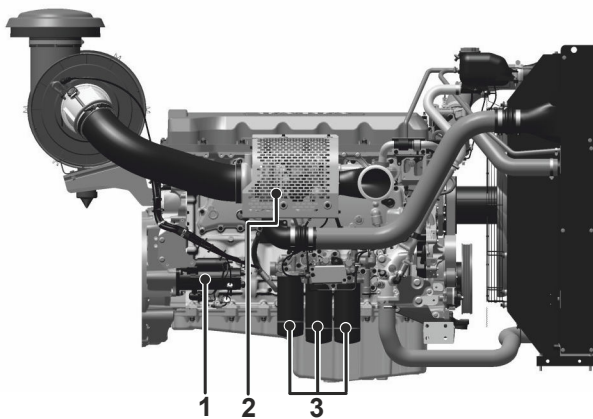
Veillez lire minutieusement le chapitre « Entretien » avant de commencer. Il contient des informations qui vous permettront d'effectuer les opérations d'entretien et de maintenance de manière sûre et correcte.

AVERTISSEMENT !

Les interventions d'entretien et de maintenance doivent s'effectuer sur un moteur arrêté, sauf indication contraire. Arrêter le moteur avant d'ouvrir ou de déposer une trappe/un capot moteur. Eviter tout démarrage intempestif du moteur en retirant la clé de contact et en coupant le courant avec le coupe-circuit principal.

Lire les mesures de sécurité de maintenance et d'entretien dans le chapitre *Information générale de sécurité en page 3* avant de commencer.

Orientation



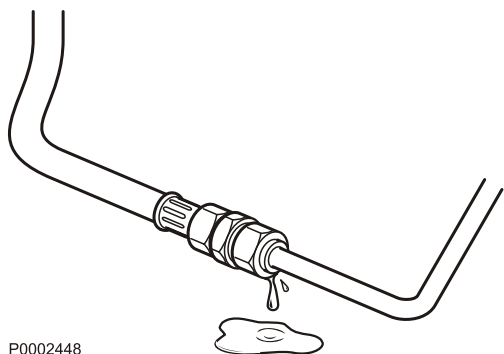
P0020521

- 1 Démarreur
- 2 Turbo
- 3 Filtre à huile
- 4 Fusibles
- 5 Interrupteur d'arrêt d'urgence
- 6 Alternateur
- 7 Bouchon de remplissage d'huile, moteur
- 8 Jauge de niveau d'huile
- 9 Filtre à carburant
- 10 Préfiltre de carburant avec séparateur d'eau
- 11 Unité de commande, EMS

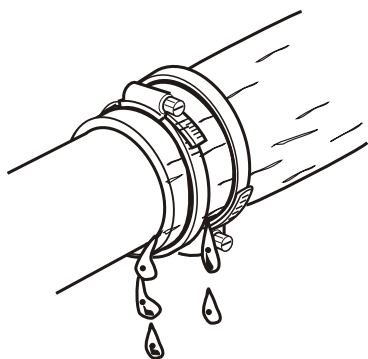
Moteur, généralités

Vérification générale

Prendre l'habitude de vérifier visuellement le moteur et le compartiment moteur avant de démarrer le moteur et après l'avoir arrêté. Cela permet de détecter rapidement une anomalie ou un problème quelconque. Faire particulièrement attention aux éventuelles fuites d'huile, de carburant ou de liquide de refroidissement, vis dévissées, courroies d'entraînement usées ou mal tendues, raccords desserrés, flexibles et câblage endommagés. La vérification prend seulement quelques minutes mais permet d'éviter de graves dysfonctionnements et des réparations coûteuses.



P0002448



P0002455

⚠ AVERTISSEMENT !

L'accumulation de carburant, d'huile et de graisse sur le moteur ou dans le compartiment moteur, constitue un risque d'incendie et doit être nettoyée dès qu'elle a été détectée.

⚠ AVERTISSEMENT !

En cas de fuites d'huile, de carburant ou de liquide de refroidissement, recherchez l'origine du problème et prenez immédiatement les mesures requises avant de démarrer le moteur, ceci pour éviter tout risque d'incendie.

IMPORTANT !

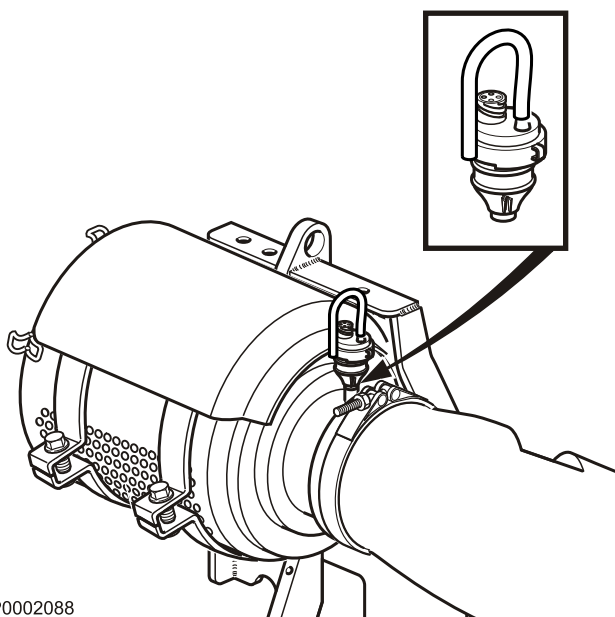
Ne dirigez jamais le jet d'eau sur le filtre à air, les joints d'étanchéité, les flexibles en caoutchouc ou les composants électriques. Ne jamais utiliser la fonction haute pression lors de nettoyage du moteur.

Filtre à air, vérifier et remplacer

Le moteur est équipé d'un indicateur électronique du colmatage du filtre à air.

L'unité de commande envoie un signal de sortie transformé en avertissement sur le tableau de bord. L'avertissement indique une chute de pression dans le filtre à air qui doit alors être vérifié et, éventuellement, remplacé.

- Mettre le filtre usagé au rebut. Le filtre ne doit pas être nettoyé ni réutilisé
- En fonctionnement continu, le contrôle du filtre doit s'effectuer toutes les 8 heures. Lors de fonctionnement dans des conditions extrêmement poussiéreuses, par exemple dans des mines de charbon ou des carrières, des filtres à air spéciaux doivent être utilisés.



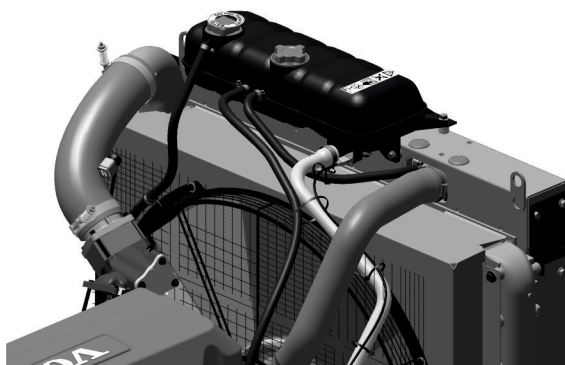
P0002088

Tubulure d'air de suralimentation, vérifier l'étanchéité.

Vérifier les tuyaux d'air de suralimentation, les raccords de flexible ainsi que l'état général des colliers au point de vue fissures et autres dégâts. Remplacer si nécessaire.

IMPORTANT !

Les colliers devront être serrés au couple de 9 ± 2 Nm.



P0020520

Courroie d'entraînement et courroie d'alternateur, inspection

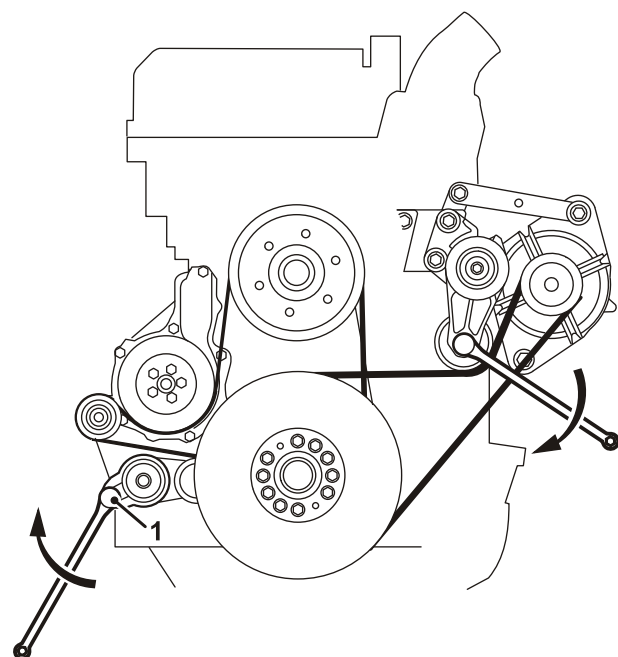
Le contrôle doit se faire après la navigation, lorsque les courroies sont chaudes.

La tension des deux courroies est correcte lorsqu'il est possible de les enfoncer de 3 à 4 mm (0,12 à 0,16") en exerçant une pression avec le pouce entre les poulies. La courroie d'alternateur et la courroie d'entraînement comportent toutes deux un tendeur automatique et n'ont pas besoin d'être ajustées.

Contrôle de l'état général des courroies. Si nécessaire, les remplacer, voir *Courroie d'alternateur, remplacement en page 36* et *Courroies d'entraînement, remplacement en page 35*.

Courroies d'entraînement, remplacement

- 1 Couper l'alimentation à l'aide de l'interrupteur ou des interrupteurs principaux et vérifier que le moteur est hors tension.
- 2 Déposer la protection de ventilateur et l'anneau extérieur autour du ventilateur.
- 3 Déposer les protections de courroie.
- 4 Placer une clé carrée de 1/2" dans le tendeur de courroie (1). Soulever la clé et extraire la courroie d'entraînement.
- 5 Faire passer la courroie autour des pales du ventilateur et la déposer.
- 6 Vérifier que les poulies sont propres et intactes.
- 7 Faire passer la nouvelle courroie autour du ventilateur.
- 8 Soulever la clé 1/2" et monter la nouvelle courroie d'entraînement.



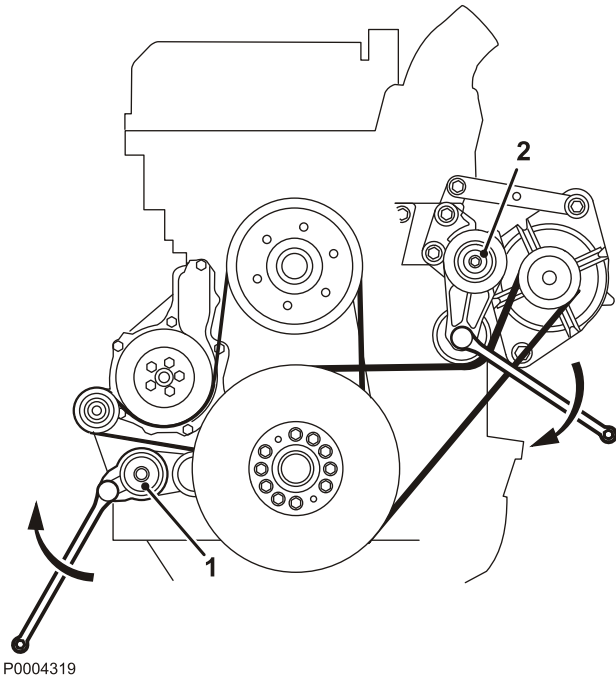
P0004320

- 9 Monter les protections de courroie.
- 10 Monter la protection de ventilateur et l'anneau extérieur autour du ventilateur.
- 11 Démarrer le moteur et effectuer un contrôle de fonctionnement.

Courroie d'alternateur, remplacement

IMPORTANT !

Toujours remplacer une courroie qui porte des traces d'usure ou des fissures.



- 1 Couper l'alimentation à l'aide de l'interrupteur ou des interrupteurs principaux et vérifier que le moteur est hors tension.
- 2 Déposer la protection de ventilateur et l'anneau extérieur autour du ventilateur.
- 3 Déposer les protections de courroie.
- 4 Placer une clé carrée de 1/2" dans le tendeur de courroie (1). Soulever le clé et extraire la courroie de la pompe à eau.
- 5 Placer une clé carrée de 1/2" dans le tendeur de courroie (2). Appuyer sur le clé et extraire la courroie de l'alternateur.
- 6 Vérifier que les poulies sont propres et intactes.
- 7 Appuyer sur la clé 1/2" dans le tendeur de courroie (2) et monter la nouvelle courroie d'alternateur.
- 8 Soulever la clé 1/2" dans le tendeur de courroie (1) et monter la nouvelle courroie de pompe à eau.
- 9 Monter les protections de courroie.
- 10 Monter la protection de ventilateur et l'anneau extérieur autour du ventilateur.
- 11 Démarrer le moteur et effectuer un contrôle de fonctionnement.

Systeme de lubrification

Les périodicités de vidange d'huile varient en fonction de la qualité de l'huile et la teneur en soufre du carburant. **Voir Caractéristiques techniques, Systeme de lubrification.**

NOTE! Les espacements entre les vidanges d'huile ne doivent jamais dépasser une période de 12 mois.

Pour des espacements plus importants que ceux indiqués dans les Caractéristiques techniques, l'état de l'huile devra être vérifiée par le fabricant d'huile en effectuant régulièrement des prélèvements d'échantillons.

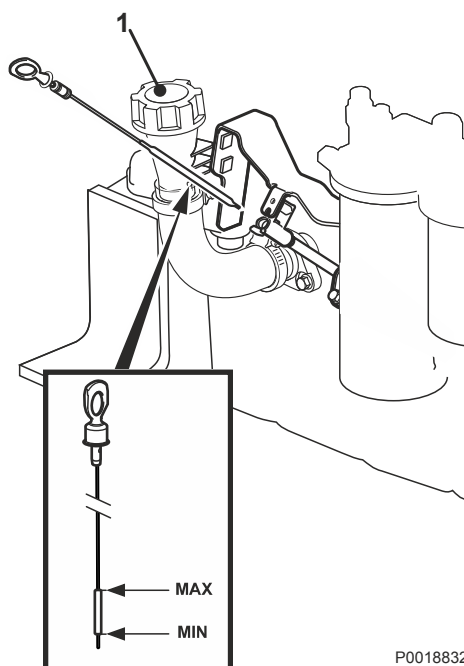


P0002089

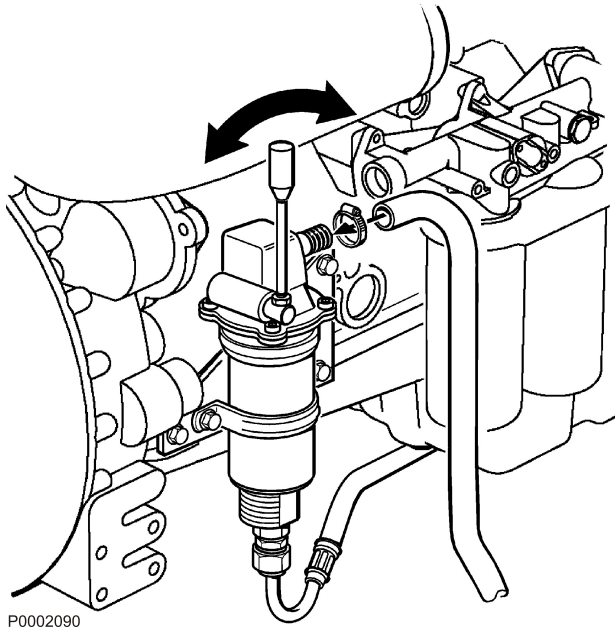
Niveau d'huile, contrôle et remplissage d'appoint

Le niveau d'huile doit se trouver dans la plage indiquée sur la jauge d'huile et doit être contrôlé quotidiennement, avant de démarrer le moteur.

- Remplir d'huile via l'orifice de remplissage (1). Vérifier que le niveau correct a été obtenu. Si le moteur est à l'arrêt, patienter quelques minutes pour permettre à l'huile de s'écouler dans le carter d'huile.
- Ne pas remplir d'huile au-dessus du niveau maxi. Utiliser uniquement des qualités d'huile recommandées, voir *Données techniques en page 56*.
- Le niveau d'huile est uniquement mesuré au moment de la mise sous tension et non de manière continue pendant l'utilisation.



P0018832



P0002090

Huile moteur, vidange

⚠ AVERTISSEMENT !

Les huiles et les surfaces chaudes peuvent provoquer de graves brûlures.

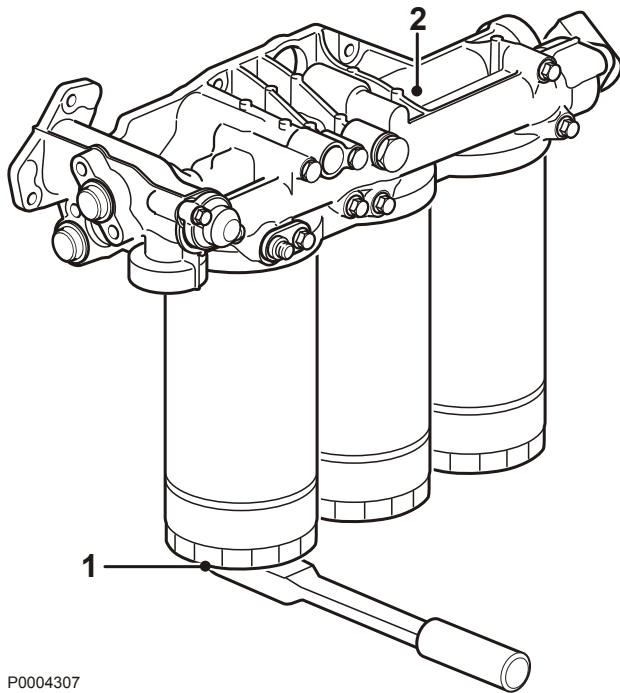
L'huile doit être vidangée lorsque le moteur est chaud.

- 1 Brancher le flexible de drainage à la pompe de vidange d'huile et vérifier qu'il n'y a pas de fuites.
- 2 Pomper l'huile (ou enlever le bouchon de fond et vider l'huile de moteur).
Récupérer toute l'huile usagée ainsi que le filtre à huile et les déposer dans un centre agréé (déchet-terie).
- 3 Enlever le flexible de drainage (ou remettre le bouchon de fond).
- 4 Faire le plein d'huile moteur.
Pour la quantité d'huile à mettre aux vidanges, voir le chapitre *Données techniques en page 56*.

Filtre à huile / Filtre de dérivation, remplacement

⚠ AVERTISSEMENT !

Les huiles et les surfaces chaudes peuvent provoquer de graves brûlures.



P0004307

- 1 Nettoyer le support du filtre à huile (2).
- 2 Déposer tous les filtres à huile, utiliser une clé à filtre adéquate (1).
- 3 Nettoyer la surface d'étanchéité sur le support du filtre à huile. Nettoyer soigneusement à l'intérieur, tout autour, sur le bord de protection (2) du support du filtre à huile.
- 4 Passer une légère couche d'huile moteur sur les bagues d'étanchéité des filtres à huile.
- 5 Monter les filtres à huile neufs. Les deux filtres à passage total (à droite sur l'illustration) seront serrés de 1/2 à 3/4 de tour après la position de contact. Le filtre by-pass sera serré de 3/4 à 1 tour après la position de contact.
- 6 Faire le plein d'huile moteur, démarrer le moteur et le laisser tourner pendant 20-30 secondes.
- 7 Arrêter le moteur, vérifier le niveau d'huile et faire l'appoint suivant les besoins.
- 8 Vérifier l'étanchéité autour des filtres à huile.

Systeme d'alimentation

⚠ AVERTISSEMENT !

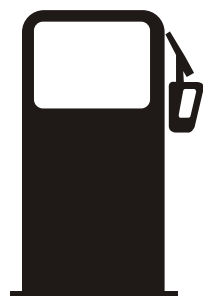
Risque d'incendie. Toute intervention sur le système d'alimentation doit être effectuée sur un moteur froid. Des fuites et des projections de carburant sur des surfaces chaudes ou des composants électriques peuvent provoquer un incendie.

IMPORTANT !

Utiliser uniquement du carburant conforme à la qualité recommandée suivant les caractéristiques de carburant, voir *Données techniques en page 57*. Observer une propreté absolue en faisant le plein ainsi que pour les travaux sur le système d'alimentation.

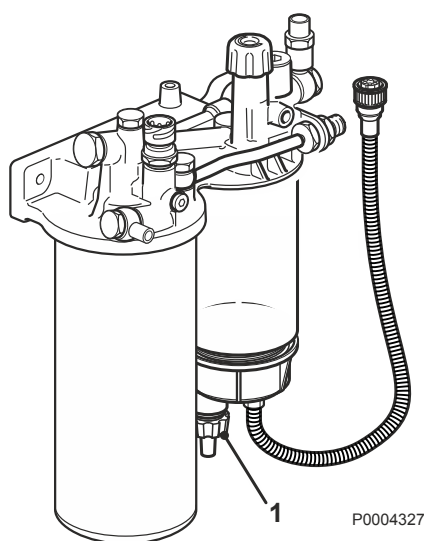
IMPORTANT !

Tous les travaux sur le système d'injection du moteur doivent être réalisés par un atelier agréé.



P0002101

Purge de le produit de condensation, système d'alimentation



P0004327

- 1 Mettre un bac de récupération sous le préfiltre à carburant pour récupérer l'eau de condensation et le carburant.
- 2 Ouvrir le raccord de vidange (1) au fond du préfiltre de carburant.
- 3 Serrer le raccord de vidange (1) lorsque du carburant sans eau commence à couler.

Échange du filtre à carburant

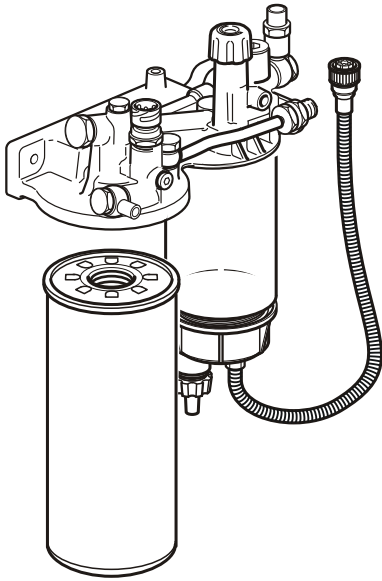
Remplacer le filtre à carburant lorsque le moteur est froid.

⚠ AVERTISSEMENT !

Risque d'incendie. Toute intervention sur le système d'alimentation doit être effectuée sur un moteur froid. Des fuites et des projections de carburant sur des surfaces chaudes ou des composants électriques peuvent provoquer un incendie.

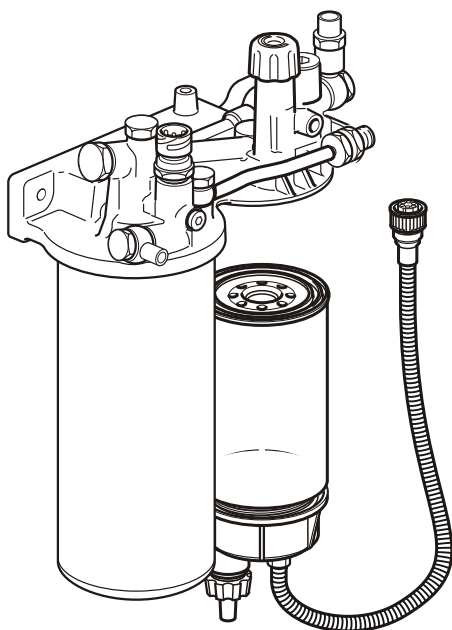
Ne pas remplir le filtre à carburant neuf avec du carburant avant le montage, des impuretés risquent en effet de pénétrer dans le système et de provoquer des dysfonctionnements ou d'autres dommages.

- 1 Nettoyer autour du filtre à carburant.
- 2 À l'aide d'un extracteur de filtre approprié, déposer le filtre à carburant. Recueillir les déversements éventuels dans un récipient adéquat.
- 3 Nettoyer la surface de contact du filtre sur le support de filtre.
- 4 Lubrifier le joint avec du gazole et monter le filtre à carburant neuf. Serrer ensuite le filtre à carburant conformément aux instructions données sur le filtre.
- 5 Si nécessaire, purger le système d'alimentation, voir *Purge du système d'alimentation en page 41*.
- 6 Si un séparateur d'eau est installé, remplacer le filtre en même temps que le filtre à carburant et nettoyer le séparateur d'eau dans la cuvette en plastique sous le filtre, utiliser un chiffon doux.



P0004325

Préfiltre à carburant, échange



P0004326

- 1 Brancher le câblage au capteur du séparateur d'eau.
- 2 Déposer le filtre du séparateur d'eau du support de filtre. Recueillir les déversements éventuels dans un récipient adéquat.
- 3 Déposer la partie inférieure du séparateur d'eau du filtre.
- 4 Nettoyer la partie inférieure du séparateur d'eau à l'aide d'un chiffon doux. Vérifier que l'orifice d'évacuation dans la partie inférieure n'est pas bouché.
- 5 Monter un joint neuf sur la partie inférieure et lubrifier le joint avec du gazole. Remonter la la partie inférieure sur le filtre.
- 6 Lubrifier le joint avec du gazole. Visser le nouveau filtre à la main sur le support, jusqu'à ce que le joint touche la surface de contact du support. Serrer ensuite d'un demi-tour supplémentaire, pas plus.
- 7 Brancher le faisceau au capteur du séparateur d'eau.
- 8 Si nécessaire, purger le système d'alimentation, voir *Purge du système d'alimentation en page 41*.

Purge du système d'alimentation

Le système n'a pas besoin d'être purgé si le véhicule n'a pas roulé jusqu'à épuisement du carburant. La purge s'effectue alors avec la pompe d'amorçage sur le support de filtre à carburant.

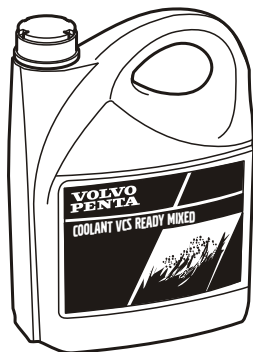
Système de refroidissement

Le système d'eau douce correspond au système de refroidissement interne du moteur et permet au moteur de fonctionner à la bonne température. Il s'agit d'un système fermé qui doit toujours être rempli d'un mélange de liquide de refroidissement pour protéger le moteur contre la corrosion interne, la cavitation et les dommages causés par le gel.

IMPORTANT !

Le liquide de refroidissement, de composition exacte, doit être utilisé toute l'année – même s'il n'y a aucun risque de gel. Il permet de protéger le moteur intérieurement contre la corrosion.

Il n'est pas permis d'utiliser uniquement des produits anticorrosion dans les moteurs Volvo Penta. Ne jamais utiliser uniquement de l'eau comme liquide de refroidissement.



P0013077

Avec le temps, la protection anticorrosion diminue, c'est pourquoi le liquide de refroidissement doit être vidangé et remplacé à intervalles réguliers, voir *Schéma de maintenance*. Le système de refroidissement doit également être nettoyé lors de la vidange du liquide de refroidissement, voir *Système à eau douce*, *Rinçage*.

Volvo Penta recommande l'utilisation du mélange prêt à l'emploi « Volvo Penta Coolant VCS, Ready Mixed » ou du liquide de refroidissement concentré « Volvo Penta Coolant VCS » mélangé avec de l'eau propre conforme aux spécifications, *Rapport de mélange (qualité de l'eau) en page 58*.

Volvo Penta Coolant VCS et VCS Ready Mixed sont à base d'acides organiques (Organic Acid Technology, OAT). L'utilisation d'autres types de liquide de refroidissement, comme les types hybrides ou conventionnels, peut réduire considérablement le transfert de chaleur et de provoquer une surchauffe du moteur.

Liquide de refroidissement. Mélange

AVERTISSEMENT !

Le liquide de refroidissement est un produit toxique pour la santé et pour l'environnement. Ne pas ingérer!
Le liquide de refroidissement est inflammable.

IMPORTANT !

Ne pas mélanger différents types de liquide de refroidissement.

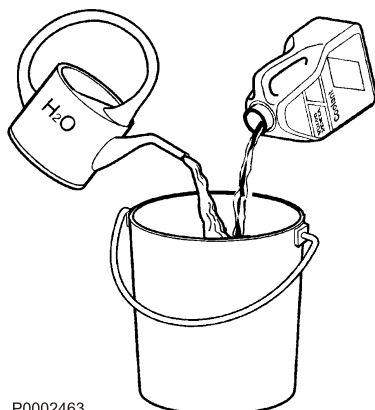
Mélanger : 40 % de « Volvo Penta Coolant VCS » (liquide de refroidissement concentré) avec 60 % d'eau

Ce mélange protège de la corrosion interne, de l'usure due à la cavitation et du gel jusqu'à -24 °C. Avec un mélange de glycol à 60 %, le point de congélation est abaissé à -46 °C.

Ne jamais mélanger plus de 60 % de concentré (Volvo Penta Coolant) dans le liquide de refroidissement. Une concentration supérieure réduit la capacité de refroidissement avec des risques de surchauffe et une protection réduite contre le gel.

Le liquide de refroidissement doit être mélangé avec de l'eau distillée et déionisée. L'eau doit être conforme aux exigences spécifiées par Volvo Penta, voir *Rapport de mélange (qualité de l'eau)* en page 58.

Il est extrêmement important d'utiliser une concentration exacte de liquide de refroidissement pour remplir le système. Mélanger dans un récipient propre, spécifique, avant le remplissage du système de refroidissement. Faire attention à bien mélanger les liquides.



P0002463

Niveau du liquide de refroidissement, contrôler et appoint

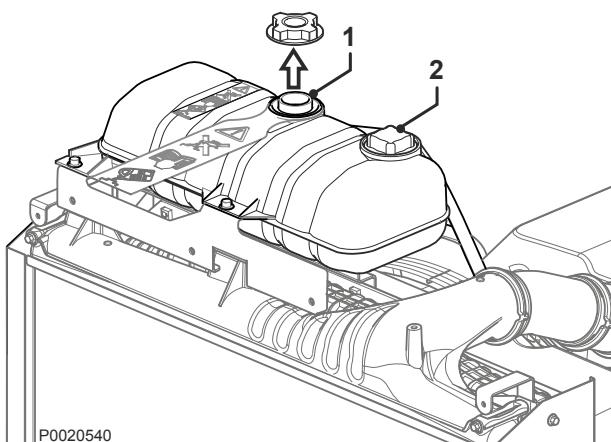
Le remplissage de liquide de refroidissement doit s'effectuer lorsque le moteur est à l'arrêt. Vérifier le niveau de liquide de refroidissement chaque jour avant le démarrage.

IMPORTANT !

Utiliser toujours le liquide de refroidissement recommandé par Volvo Penta. Faire l'appoint avec le même type de liquide de refroidissement que celui se trouvant déjà dans le système. Ne pas mélanger différents types de liquide de refroidissement.

⚠ AVERTISSEMENT !

N'ouvrez pas le bouchon de remplissage du système de refroidissement si le moteur est chaud, sauf en cas d'urgence, au risque de s'exposer à de graves blessures. De la vapeur ou du liquide de refroidissement brûlant peuvent jaillir.



- 1 Ouvrir uniquement le bouchon de remplissage (1). Ne pas ouvrir le couvercle de surpression (2).
- 2 Vérifier que le niveau de liquide de refroidissement se trouve au-dessus du repère MIN sur le vase d'expansion.
- 3 Si nécessaire, faire l'appoint en liquide de refroidissement, pour que le niveau d'huile se situe entre les repères MAX et MIN.
Remplir lentement pour que l'air ait le temps d'être évacué.

Remplissage d'un système entièrement vide

NOTE ! Mélanger une quantité correcte de liquide de refroidissement à l'avance, pour être sûr de remplir complètement le système de refroidissement. Voir Caractéristiques techniques, Système de refroidissement pour la quantité de liquide de refroidissement exacte.

Ne pas ouvrir le couvercle de surpression (2).

- 1 Vérifier que tous les points de vidange sont fermés.
- 2 Ouvrir le bouchon de remplissage (1).
- 3 Remplir de liquide de refroidissement pour que le niveau arrive entre les repères MIN et MAX.
Remplir lentement pour que l'air ait le temps d'être évacué.

NOTE ! Ne pas démarrer le moteur avant d'avoir purgé et entièrement rempli le système.

- 4 Démarrer le moteur lorsque le système de refroidissement est entièrement purgé et plein. Ouvrir les éventuels robinets de purge un moment après le démarrage pour faire échapper l'air restant.
Si une installation de chauffage est branchée au système de refroidissement du moteur, la vanne de commande de chauffage doit être ouverte et l'installation purgée pendant le remplissage.
- 5 Arrêter le moteur après une heure environ et vérifier le niveau de liquide de refroidissement, faire l'ap-point si nécessaire.

Liquide de refroidissement, vidange

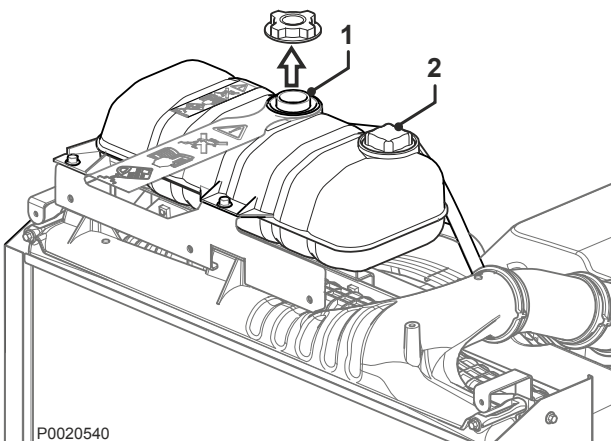
⚠ AVERTISSEMENT !

N'ouvrez pas le bouchon de remplissage du système de refroidissement si le moteur est chaud, sauf en cas d'urgence, au risque de s'exposer à de graves blessures. De la vapeur ou du liquide de refroidissement brûlant peuvent jaillir.

IMPORTANT !

Sur les moteurs mis en hivernage ou en entrepôt, le système de refroidissement du moteur **ne doit pas** être purgé. Le liquide de refroidissement contient des additifs inhibiteurs de corrosion.

- 1 Arrêter le moteur.
- 2 Déposer le bouchon de remplissage (1). Ne pas ouvrir le clapet de surpression (2).
- 3 Ouvrir tous les points de vidange. Vidanger le liquide de refroidissement du radiateur et du bloc-moteur à l'aide d'un tuyau souple. Les raccords de purge se trouvent sous le radiateur sur le côté droit du bloc-moteur.
- 4 Contrôler que tout le liquide de refroidissement est purgé. Nettoyer les impuretés qui se sont déposées à l'intérieur du bouchon/robinet de purge. Du liquide de refroidissement risque autrement de rester dans le système et d'engendrer des dommages dus au gel. Vérifier si l'installation comporte des robinets ou bouchons placés au point le plus bas des conduites d'eau de refroidissement.
- 5 Fermer tous les robinets et contrôler que les chapeaux à ressort de rappel des raccords ferment complètement. Monter les bouchons en caoutchouc.



P0020540

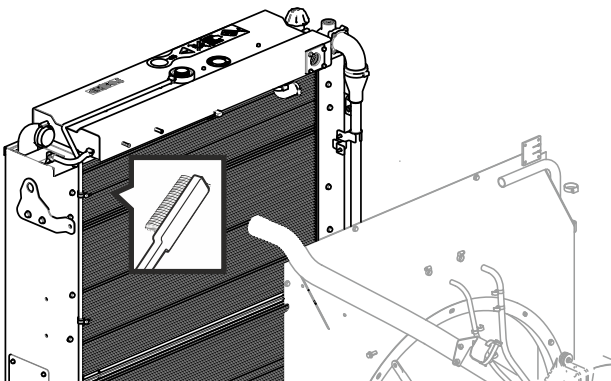
Refroidisseur d'air de suralimentation, nettoyage externe

Déposer les protections éventuelles pour accéder au refroidisseur.

Nettoyer avec de l'eau et un produit de nettoyage doux. Utiliser une brosse douce. Faire attention de ne pas endommager les ailettes du radiateur. Remonter les pièces.

IMPORTANT !

Ne pas utiliser de nettoyeur haute pression.



P0019334

Systeme de refroidissement, nettoyage

Des dépôts dans le radiateur et les canaux de refroidissement réduisent les performances de refroidissement. Le système de refroidissement devra donc être rincé lors de la vidange du liquide de refroidissement.

IMPORTANT !

Le nettoyage ne doit pas se faire en cas de risque de givre dans le système de refroidissement puisque la solution avec le produit de nettoyage n'a aucun pouvoir antigel.

IMPORTANT !

Il est extrêmement important d'utiliser une concentration et un volume exacts de liquide de refroidissement pour remplir le système. Mélanger dans un récipient propre, spécifique, avant le remplissage du système de refroidissement. Faire attention à bien mélanger les fluides.

- 1 Vidanger le circuit de refroidissement. Voir *Liquide de refroidissement, vidange en page 46*.
- 2 Brancher un flexible dans le trou de remplissage du vase d'expansion et rincer avec de l'eau propre, conformément aux spécifications de Volvo Penta, voir le paragraphe « Qualité de l'eau » sous *Données techniques en page 58*, jusqu'à ce que l'eau qui s'écoule soit bien claire.
- 3 Si des impuretés restent après un certain temps de rinçage à l'eau, le nettoyage peut se faire avec du liquide de refroidissement. Passer autrement au point 8 ci-dessous.
- 4 Faire le plein du système de refroidissement avec 15-20 % de liquide de refroidissement concentré. Utiliser uniquement le liquide de refroidissement concentré recommandé par Volvo Penta mélangé avec de l'eau propre.
- 5 Vider le liquide de refroidissement après un 1-2 jours de fonctionnement.
Enlever le bouchon de remplissage et, éventuellement, le flexible inférieur pour obtenir une vidange plus rapide.
Pour éviter que les particules détachées se déposent de nouveau dans le système, la vidange doit se faire rapidement, en 10 minutes, sans laisser longtemps le moteur arrêté.
- 6 Rincer immédiatement le système avec de l'eau chaude propre pour éviter que les impuretés ne se déposent de nouveau sur les surfaces propres. Rincer jusqu'à ce que l'eau sortante soit parfaitement propre. Vérifier qu'une éventuelle commande de chauffage est en position de chauffage maximal pendant la vidange.

- 7 Si des impuretés restent après un certain temps de rinçage, le nettoyage peut se faire avec le produit de nettoyage de radiateur Volvo Penta suivi d'un traitement avec le produit neutralisant Volvo Penta. Suivre scrupuleusement les instructions sur l'emballage. Passer autrement au point 8 ci-dessous.
- 8 Lorsque le système de refroidissement est parfaitement propre, fermer les robinets de vidange et les bouchons.
- 9 Faire le plein avec du liquide de refroidissement neuf recommandé par Volvo Penta. Voir *Maintenance en page 42* pour les proportions de mélange et *Niveau du liquide de refroidissement, contrôler et appoint en page 44*.

Systeme électrique

Le moteur est équipé d'un système électrique bipolaire avec alternateur CA. La tension du système est de 12 ou 24 V.

AVERTISSEMENT !

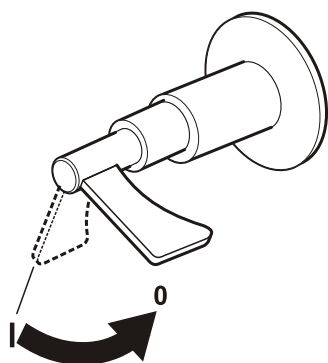
Arrêtez toujours le moteur et coupez le courant avec les coupe-circuits principaux, avant toute intervention sur ce dernier.

Coupe-circuit principal

IMPORTANT !

Ne jamais mettre hors tension à l'aide des coupe-circuits principaux lorsque le moteur tourne. L'alternateur et l'électronique risquent autrement d'être sérieusement endommagés.

Les interrupteurs principaux ne doivent jamais être coupés avant l'arrêt complet du moteur. Si le circuit électrique entre l'alternateur et la batterie est coupé lorsque le moteur tourne, l'alternateur et le système électronique risquent d'être gravement endommagés. Pour la même raison, les circuits de charge ne doivent jamais être commutés lorsque le moteur tourne.



P0002576

Fusibles

Le moteur est doté d'un fusible (15 A) qui coupe le courant en cas de surintensité.

Le moteur s'arrête si le fusible saute. Si le fusible saute fréquemment, un atelier Volvo Penta doit être contacté pour rechercher la cause de la surintensité.

Se reporter à *Maintenance en page 33* pour connaître l'emplacement des fusibles.

Connexions électriques

Vérifier que les connexions électriques sont sèches, non oxydées et bien serrées.



P0002107

Batterie, entretien

⚠ AVERTISSEMENT !

Risque d'incendie et d'explosion. Veillez à toujours tenir la ou les batterie(s) à l'écart d'une flamme nue ou d'étincelles.

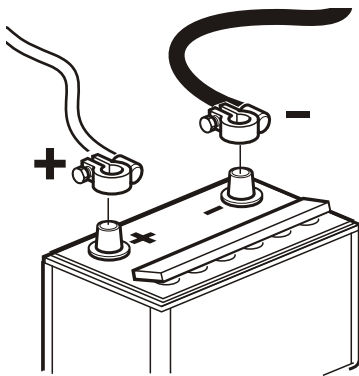
⚠ AVERTISSEMENT !

Veillez à ne jamais intervertir les polarités (plus et moins). Risque de formation d'étincelles et d'explosion.

⚠ AVERTISSEMENT !

L'électrolyte de batterie contient de l'acide sulfurique fortement corrosif. Protégez toujours la peau et les vêtements lors de charge ou de manipulation des batteries. Utilisez toujours des gants et des lunettes de protection.

En cas de contact d'électrolyte avec la peau, lavez à grande eau avec du savon. En cas de projection dans les yeux, rincez immédiatement et abondamment avec de l'eau et consultez immédiatement un médecin.



P0016902

Branchement et débranchement de batterie

Branchement

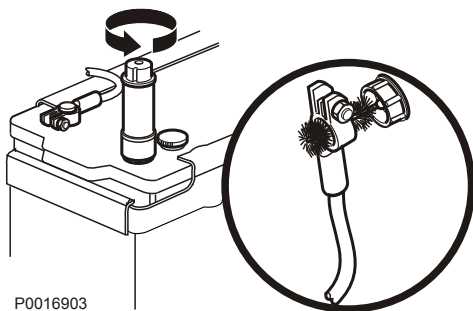
- 1 Raccorder le câble + (rouge) à la borne + de la batterie.
- 2 Brancher ensuite le câble – (noir) à la borne – de la batterie.

Débranchement

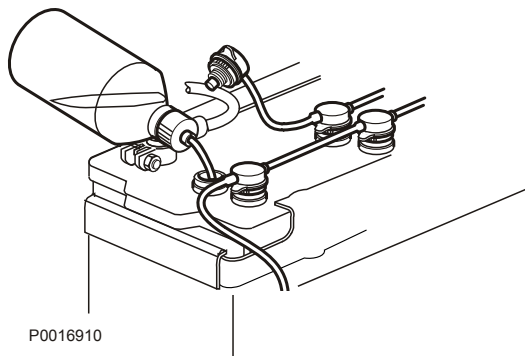
- 1 Débrancher le câble – (noir) de la batterie.
- 2 Débrancher le câble + (rouge) de la batterie.

Nettoyage

Maintenir les batteries sèches et propres. Des impuretés et de l'oxydation sur la batterie et sur les bornes de la batterie peuvent provoquer des courants de fuite, des chutes de tension et la décharge, surtout par temps humide. Nettoyer les bornes de batterie et les cosse de câble pour enlever l'oxydation, utiliser une brosse en laiton. Bien serrer les cosse de câble et les graisser avec de la graisse spéciale pour cosse ou de la vaseline.



P0016903



P0016910



P0002107

Appoint

Le niveau d'électrolyte doit venir à 5–10 mm (0.2–0.4") au-dessus des cellules dans la batterie. Remplir d'eau distillée si besoin.

Après l'appoint, la batterie doit être chargée pendant au moins 30 minutes en faisant tourner le moteur au ralenti.

Des instructions spéciales concernent certaines batteries sans entretien et devront être suivies.

Batterie, charge

⚠ AVERTISSEMENT !

Risque d'incendie et d'explosion. Veillez à toujours tenir la ou les batterie(s) à l'écart d'une flamme nue ou d'étincelles.

⚠ AVERTISSEMENT !

L'électrolyte de batterie contient de l'acide sulfurique fortement corrosif. Protégez toujours la peau et les vêtements lors de charge ou de manipulation des batteries. Utilisez toujours des gants et des lunettes de protection.

En cas de contact d'électrolyte avec la peau, lavez à grande eau avec du savon. En cas de projection dans les yeux, rincez immédiatement et abondamment avec de l'eau et consultez immédiatement un médecin.

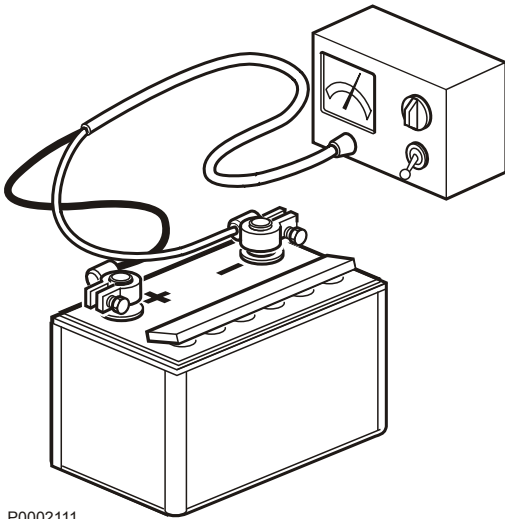
⚠ AVERTISSEMENT !

Veillez à ne jamais intervertir les polarités (plus et moins). Risque de formation d'étincelles et d'explosion.

IMPORTANT !

Suivre soigneusement les instructions d'utilisation du chargeur. Pour éviter tout risque de corrosion électrochimique en utilisant un chargeur externe, les câbles de batterie devront être débranchés des batteries, avant de brancher le chargeur.

Couper toujours le courant de charge avant de débrancher les pinces de connexion.



P0002111

- Charger les batteries si elles sont déchargées. Dévisser les bouchons à évent durant la charge, sans les retirer de leur emplacement. Assurez une bonne ventilation, particulièrement lors de charge dans un local clos.
- Si le moteur n'est pas utilisé pendant longtemps, les batteries devront être chargées au maximum et, éventuellement, soumises à une charge d'entretien (voir les recommandations du fabricant de batterie). Les batteries sont endommagées si elles restent déchargées, de plus elles risquent de geler par temps froid.
- Des prescriptions spéciales doivent être observées lors de **charge rapide**. Une charge rapide peut raccourcir la durée de vie des batteries et doit donc être évitée.

Conservation

Pour empêcher tout endommagement du moteur et de tout autre équipement pendant de longues périodes sans activité (2 mois et plus), il doit être préservé. Il est extrêmement important que la préservation soit effectuée correctement, et pour cette raison nous avons établi une liste de vérification abordant les points les plus importants. Avant de mettre un moteur hors activité pendant de longues périodes, il doit être vérifié par un concessionnaire Volvo Penta pour détecter tout besoin de rénovation ou réparation requis.

ATTENTION !

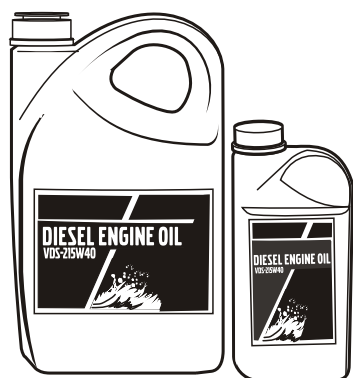
Veuillez lire minutieusement le chapitre « Entretien » avant de commencer. Il contient des informations qui vous permettront d'effectuer les opérations d'entretien et de maintenance de manière sûre et correcte.

AVERTISSEMENT !

Les huiles de conservation sont potentiellement inflammables et quelques-unes d'entre elles sont de plus dangereuses à inhaler. Assurez une bonne ventilation. Utilisez un masque de protection lors de pulvérisation.

IMPORTANT !

Rappelez-vous de prendre les points suivants en compte lors du nettoyage au jet haute pression : Ne jamais orienter les jets haute pression directement sur les joints, flexibles en caoutchouc ou composants électriques. Ne jamais utiliser la fonction haute pression lors du lavage du moteur.



P0002089

- **Pour des immobilisations allant jusqu'à 8 mois :**
Changer l'huile et le filtre à huile du moteur, puis faire tourner le moteur jusqu'à ce qu'il soit chaud.
Pour des immobilisations supérieures à 8 mois :
Conserver les circuits de lubrification et de carburant avec de l'huile de conservation. Consulter la section *Conservation des circuits de lubrification et de carburant pour des immobilisations supérieures à 8 mois*.
- S'assurer que les propriétés anti-gel du liquide de refroidissement sont appropriées.. Faire l'appoint le cas échéant.
Sinon, vous pouvez vidanger le liquide de refroidissement (ainsi que le filtre de liquide de refroidissement).
- Vidanger toute eau et contamination des filtres à carburant et du réservoir de carburant. Remplir le réservoir de carburant entièrement pour éviter toute formation de condensation.
- Débrancher les câbles de batterie, nettoyer et charger les batteries. Procéder à une charge d'entretien des batteries alors que l'équipement est stocké.
Une batterie mal chargée peut geler et éclater.
- Nettoyer l'extérieur du moteur. Ne pas utiliser de laveur haute pression pour nettoyer le moteur. Faire des retouche de peinture avec la peinture d'origine de Volvo Penta.
- Vérifier et protéger contre la rouille tous les câbles de commande.
- Mettre une note sur le moteur comportant la date, le type de conservation et l'huile de conservation utilisée.
- Couvrir le filtre à air, le tuyau d'échappement et le moteur si nécessaire.

Sortie du stockage

- Déposer toute couverture du moteur, du filtre à air et du tuyau d'échappement.
- Remplir le moteur avec de l'huile du bon grade, si nécessaire, consulter *données techniques, circuit de lubrification*. Installer un filtre à huile neuf si le filtre n'a pas été changé pendant la conservation.
- Installer des nouveaux filtres à carburant et purger le circuit de carburant.
- Vérifier la/les courroie(s) de transmission.
- Vérifier l'état des flexibles en caoutchouc et resserrer les colliers de serrage des flexibles.
- Fermer les vannes de purge et installer tous bouchons de purge.
- Vérifiez le niveau du liquide de refroidissement. Faire l'appoint le cas échéant.
- Brancher les batteries chargées complètement.
- Démarrer le moteur et le faire chauffer au ralenti haut sans charge.
- Vérifier qu'il n'y a pas de fuite d'huile, de carburant ou de liquide de refroidissement.

La conservation des circuits de carburant et de lubrification pour des immobilisations supérieures à 8 mois :

- Vidanger l'huile du moteur et le remplir avec de l'**huile de conservation*** juste au-dessus du repère MIN sur la jauge à huile.
- Connecter les flexibles d'aspiration et de retour du carburant à un jerrican plein contenant 1/3 d'**huile de conservation*** et 2/3 de diesel.
- Purger le système de carburant.
- Démarrer le moteur et le faire tourner au ralenti haut jusqu'à ce que près de 2 litres (0,6 US gal) de liquide du jerrican soient utilisés. Arrêter le moteur et reconnecter les conduites d'aspiration et de retour de carburant.
- Vidanger l'huile de conservation du moteur.
- Suivre les autres instructions de la page précédente.

* Les huiles de conservation sont vendues par les fabricants d'huile.

Données techniques

Moteur

Désignation	TAD1140VE, TAD1141VE, TAD1142VE
Puissance, primaire/réserve	Reportez-vous à la documentation de vente
Couple, Primaire/Réserve	Reportez-vous à la documentation de vente
Nbre de cylindres	6
Alésage	123 mm (4.84 inch)
Course	152 mm (5.98 inch)
Cylindrée	10,84 dm ³ (661 in ³)
Poids avec liquides (Moteur)	1072 kg (2363 lb)
Ordre d'allumage	1-5-3-6-2-4
Taux de compression	17.0:1
Régime de ralenti	600–900

Désignation	TAD1150VE, TAD1151VE, TAD1152VE
Puissance, primaire/réserve	Reportez-vous à la documentation de vente
Couple, Primaire/Réserve	Reportez-vous à la documentation de vente
Nbre de cylindres	6
Alésage	123 mm (4.84 inch)
Course	152 mm (5.98 inch)
Cylindrée	10,84 dm ³ (661 in ³)
Poids avec liquides (Moteur)	1072 kg (2363 lb)
Ordre d'allumage	1-5-3-6-2-4
Taux de compression	17.0:1
Régime de ralenti	600–900

Systeme de lubrification

Huile	
Contenance d'huile, y compris filtres à huile, env. :	37 litres (9.77 gal. US)
Carter d'huile	
Minimum	27 litres (7.0 gal. US)
Maximum	32 litres (9.45 gal. US)
Pression d'huile, moteur chaud :	
au régime de service	350-600 kPa (51-87 psi)

Recommandations concernant l'huile

Qualité d'huile	Intervalle entre les intervention d'entretien, le premier des deux prévalant
VDS-3, VDS-4	500 heures ou 12 mois

NOTE ! La teneur en soufre dans le carburant ne doit pas dépasser 3000 ppm.

NOTE ! Des huiles minérales tout comme des huiles entièrement ou partiellement synthétiques peuvent être utilisées à condition de suivre les exigences de qualité indiquées ci-dessus.

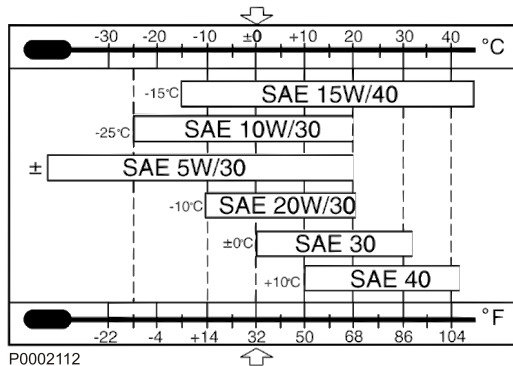
VDS = Volvo Drain Specification

Viscosité

Choisir la viscosité selon le tableau.

Les valeurs de température indiquées s'appliquent à des températures extérieures stables.

* SAE 5W/30 concerne des huiles synthétiques ou semi-synthétiques.



Systeme d'alimentation

Pompe d'alimentation	
Pression d'alimentation à 6900 tr/min	min 100 kPa (14.5 psi)
Pression d'alimentation à 1800 tr/min	min 300 kPa (43,5 psi)
Pression d'alimentation en charge maximale	min 300 kPa (43,5 psi)
Soupape de dérivation	
Pression d'ouverture	400-550 kPa (58–80 psi)

Spécifications du carburant

Le carburant doit au moins être conforme aux normes nationales et internationales pour les carburants commercialisés, par exemple:

EN 590 (avec adaptation nationale adéquate au point de vue environnement et résistance au froid)

ASTM D 975 No 1-D et 2-D

JIS K 2204

Teneur en soufre: Conformément à la législation en vigueur dans le pays concerné. Si la teneur en soufre du carburant dépasse 0,5 % en poids, **les intervalles de vidange d'huile** devront être modifiés, voir la section *Données techniques en page 56*.

Pour des raisons environnementales, certains pays appliquent des exigences de qualité plus élevées, par exemple en Suède (Classe d'environnement 1). Ces carburants présentent de meilleures performances en termes d'émissions par rapport aux carburants standard et peuvent donc être recommandés. Compte tenu de leur densité et/ou viscosité inférieure, certains de ces carburants dits écologiques peuvent légèrement réduire la puissance maximale fournie et accroître la consommation volumique de carburant.

Biodiesel (FAME)

Les esters à base d'huile végétale (esters méthyliques d'acides gras, EMAG ou FAME), également connus sous le nom de biodiesel, sont de plus en plus disponibles comme carburant pour les moteurs diesel. Volvo Penta accepte la même teneur en FAME qui est appliquée pour les principaux carburants routiers conformément à EN 590 ASTM D975, c'est-à-dire aujourd'hui jusqu'à 7%, sans exigences spécifiques supplémentaires au niveau des services d'entretien. Contactez votre concessionnaire Volvo Penta pour plus d'informations.

Pour les moteurs fabriqués après le 1er janvier 2009, Volvo Penta accepte, avec des exigences spécifiques pour les services d'entretien,

- un mélange de FAME de 30 % maximum (composition FAME en conformité avec la norme EN 14214 et le carburant diesel en conformité avec la norme EN 590)
- un mélange de FAME de 20 % maximum (composition FAME en conformité avec la norme ASTM D6751 et le carburant diesel en conformité avec la norme ASTM D975)

NOTE !

Une teneur en FAME plus élevée aura un impact négatif sur les performances, les émissions et la consommation de carburant.

NOTE !

Les moteurs utilisés pour des applications d'urgence, par exemple des groupes électrogènes de secours, doivent uniquement fonctionner avec du carburant diesel normal, avec une teneur en FAME minimale.

NOTE !

En cas de problèmes de démarrage à froid, utiliser du carburant diesel. Ne pas utiliser de mélanges FAME en dessous de -10 °C.

NOTE !

Les huiles animales ou végétales pures ne sont pas conformes à la norme EN 14214 et ne doivent pas être utilisées comme carburant, ni être mélangées aux carburants.

Système de refroidissement

Type	Surpression, fermé
Clapet de surpression, pression d'ouverture maxi	70 kPa (10,2 psi)
Liquide de refroidissement	
Contenance (moteur)	20 litres (5,28 US gal)
Contenance (moteur + radiateur et durites)	
Radiateur, norme	44 litres (11,6 US gal)
Radiateur, HD (Heavy Duty)	58 litres (15,3 US gal)
Thermostat	
Qté	1 st
Température d'ouverture	82°C (180°F)



P0013077

Liquide de refroidissement

Le liquide de refroidissement VCS de Volvo Penta et le mélange prêt à l'emploi VCS Ready Mixed (de couleur jaune) sont basés sur une Technologie à base d'acides organiques, dite OAT.

IMPORTANT !

Ne pas mélanger différents types de liquide de refroidissement.



P0002094

Rapport de mélange (qualité de l'eau)

ASTM D4985:

Particules solides totales	<340 ppm
Dureté totale	<9,5° dH
Chlore	<40 ppm
Sulfate	<100 ppm
Valeur pH	5,5–9
Silicium (selon ASTM D859)	<20 mg SiO ₂ /l
Fer (selon ASTM D1068)	<0,10 ppm
Manganèse (selon ASTM D859)	<0,05 ppm
Conductibilité (selon ASTM D1125)	<500 µS/cm
Contenu organique, COD _{Mn} (selon ISO8467)	<15 mg KMnO ₄ /l

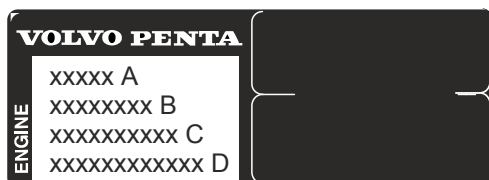
Systeme électrique

Tension du système	24 V		
Batteries	2 unités connectées		
Tension de la batterie	12 V		
Max.Capacité de batterie	2 x 225 Ah		
Alternateur			
Puissance de sortie maxi de 27 V, température ambiante de 25°C			
Régime moteur	700 tr/min	1200 tr/min	1500 tr/min
Alternateur, 110 A	96 A	110 A	
Alternateur, 150 A	130 A		150 A
Démarrreur, Sortie	5,5 kW (7,4 ch)		
Densité de l'électrolyte de batterie à +25 °C :			
batterie entièrement chargée	1,28 g/cm ³ (1,24 g/cm ³)*		
la batterie doit être chargée à	1,20 g/cm ³ (1,20 g/cm ³)*		

* N.B. S'applique aux batteries contenant un électrolyte de type tropical.

Numéros d'identification

- A Désignation du moteur
- B Numéro de spécification
- C Numéro de série
- D Puissance moteur au régime de service



P0019329

VOLVO PENTA

Déclaration d'installation de la quasi-machine conformément à
la Directive UE 2006/42/EC

Fabricant du moteur :

AB Volvo Penta
Gropegårdsgatan, SE 405 08 Gothenburg, Suède

Description du moteur diesel à 4 cycles. Types de moteur couverts par cette déclaration :

TAD540VE	TAD840VE	TAD940VE	TAD1140VE	TAD1340VE	TAD1341GE	TAD1640VE-B	TAD1640GE
TAD541VE	TAD841VE	TAD942VE	TAD1141VE	TAD1341VE	TAD1342GE	TAD1641VE	TAD1641GE
TAD542VE	TAD842VE	TAD943VE	TAD1142VE	TAD1342VE	TAD1343GE	TAD1641VE-B	TAD1642GE
TAD550VE	TAD843VE	TAD950VE	TAD1150VE	TAD1343VE	TAD1344GE	TAD1642VE	TAD1650GE
TAD551VE	TAD850VE	TAD951VE	TAD1151VE	TAD1344VE	TAD1345GE	TAD1642VE-B	TAD1651GE
TAD552VE	TAD851VE	TAD952VE	TAD1152VE	TAD1345VE	TAD1350GE	TAD1643VE	TWD1643GE
TAD570VE	TAD852VE	TAD940GE	TAD1170VE	TAD1350VE	TAD1351GE	TAD1650VE	TWD1652GE
TAD571VE	TAD853VE	TAD941GE	TAD1171VE	TAD1360VE	TAD1352GE	TAD1660VE	TWD1653GE
TAD572VE	TAD870VE		TAD1172VE	TAD1361VE	TAD1353GE	TAD1661VE	TWD1663GE
	TAD871VE			TAD1362VE	TAD1354GE	TAD1662VE	TWD1672GE
	TAD872VE			TAD1363VE	TAD1355GE	TAD1670VE	TWD1673GE
	TAD873VE			TAD1364VE	TAD1371VE	TAD1671VE	
				TAD1365VE	TAD1372VE	TAD1672VE	
					TAD1373VE		
					TAD1374VE		
					TAD1375VE		

Les exigences fondamentales en termes de santé et de sécurité appliquées et remplies par les moteurs sus-mentionnés sont décrites dans les éléments suivants en Annexe I :

1.1.3, 1.1.5, 1.5.1, 1.5.2, 1.5.3, 1.5.4, 1.5.6, 1.5.13, 1.6.1, 1.6.2, 1.6.4, 1.7.1, 1.7.1.1, 1.7.1.2, 1.7.4, 1.7.4 et 1.7.4.3.

Les documents techniques pertinents sont compilés comme décrit dans la section B de l'Annexe VII.

Les informations pertinentes concernant la quasi-machine seront fournies sous une forme appropriée sur demandes justifiées des autorités nationales compétentes. L'individu autorisé à compiler les documents techniques pertinents est le signataire de la présente déclaration.

Les normes harmonisées appliquées sont :

EN ISO 12100-1 : La sécurité de la machine - concepts de base, principes généraux de conception - Section 1 : Terminologie de base. méthodologie.

EN ISO 12100-2 : La sécurité de la machine - concepts de base, principes généraux de conception - Section 2 : principes techniques.

EN 1679-1 : Moteurs à combustion interne alternatifs - Sécurité - Section 1 : Moteurs à allumage par compression.

La quasi-machine se conforme également à la Directive pertinente suivante :

2004/108/EC – Directive de compatibilité électromagnétique (CEM).

Normes appliquées : EN 61000-6-1, EN 6100-6-2, EN 61000-6-3, EN 61000-6-4, EN 12895, EN-ISO 14982 et EN 13309.

Pour les moteurs équipés d'un système Volvo Penta de Marche/Arrêt, la responsabilité de la sécurité fonctionnelle du système revient au fabricant de la machine réalisant l'intégration.

Les moteurs couverts par la présente déclaration ne peuvent pas être mis en service avant que la machine entière dans laquelle ils doivent être installés n'ait été déclarée conforme aux dispositions de la Directive 2006/42/EC sur les machines.

Nom et fonction :

Jennifer Åhlberg, Lois et Réglementations

(L'identité de l'individu autorisé à signer pour le compte du fabricant du moteur ou son représentant autorisé.)

Signature et fonction :



Date et lieu d'établissement : (aaaa-mm-jj) 2014-07-10 Gothenburg

LR-05/14-01

Index alphabétique

A		R	
Alarmes.....	19	Rapport de mélange (qualité de l'eau).....	58
Après l'arrêt du moteur.....	22	Refroidisseur d'air de suralimentation, nettoyage externe.....	46
Arrêter le moteur.....	21	S	
Avant l'arrêt du moteur.....	21	Système d'alimentation.....	39, 57
Avant le démarrage.....	16	Système de lubrification.....	37, 56
B		Système de refroidissement, nettoyage.....	47
Batterie, charge.....	51	T	
Batterie, entretien.....	50	Tubulure d'air de suralimentation, vérifier l'étanchéité.....	35
Bouton d'arrêt supplémentaire.....	21	U	
C		Utilisation à faible charge.....	20
Connexions électriques.....	49	V	
Coupe-circuit principal.....	49	Viscosité.....	56
Courroie d'alternateur, remplacement.....	36		
Courroie d'entraînement et courroie d'alternateur, inspection.....	35		
Courroies d'entraînement, remplacement.....	35		
D			
DCU II (Unité de commande afficheur).....	11, 17, 23		
Démarrage à l'aide de batteries auxiliaires.....	18		
Démarrage par froid intense.....	17		
É			
Échange du filtre à carburant.....	40		
E			
Effacement des codes d'anomalie.....	24		
EMS (gestion électronique du moteur).....	10		
F			
Filtre à air, vérifier et remplacer.....	34		
Filtre à huile / Filtre de dérivation, remplacement.....	38		
H			
Huile moteur, vidange.....	38		
I			
Instruments Easy Link.....	15		
L			
Lecture des instruments.....	19		
Liquide de refroidissement, vidange.....	46		
Localisation de panne.....	26		
M			
Méthode de démarrage.....	17		
Moteur.....	9, 55		
Moteur, généralités.....	34		
N			
Ne jamais utiliser un aérosol de démarrage.....	18		
Niveau du liquide de refroidissement, contrôler et appoint.....	44		
Numéros d'identification.....	59		
O			
Orientation.....	33		
P			
Pilotage.....	20		
Préfiltre à carburant, échange.....	41		
Purge de le produit de condensation, système d'alimentation.....	39		
Purge du système d'alimentation.....	41		



A series of 20 horizontal dotted lines spanning the width of the page, providing a guide for handwriting practice.

