

MANUEL D'INSTRUCTIONS

D4, D6

ENG

An English version of this Operator's Manual may be ordered free of charge up to 12 months after delivery, via internet, mail or fax. Refer to the order form in the back of the book.

All information is stored internally at AB Volvo Penta and will not be passed on to third parties.

GER

Diese deutsche Version dieses Handbuchs kann innerhalb von 12 Monate ab Lieferung kostenlos online, per Brief oder per Fax bestellt werden. Bitte Bestellformular hinten im Buch verwenden.

Alle Angaben werden bei AB Volvo Penta gespeichert und nicht Dritten übermittelt.

FRE

Une version française de ce manuel d'instructions peut être commandée gratuitement, jusqu'à 12 mois après la date de livraison, via Internet, la poste ou par fax. Voir à la fin de ce document.

Toutes les informations sont stockées en interne chez AB Volvo Penta et ne sont divulguées à aucun tiers.

SPA

Hay disponible una versión en español gratuita de este manual de instrucciones, la cual puede pedirse, a través de Internet, correo postal o fax, en el plazo de 12 meses después de la entrega del producto. Véase el formulario de pedido en las últimas páginas del manual.

Todos los datos recibidos son almacenados de forma interna por Volvo Penta AB y no se ponen a disposición de terceras partes.

ITA

Una versione in lingua italiana di questo manuale di istruzioni può essere ordinata gratuitamente, fino a 12 mesi dopo la consegna, via internet, per posta o via fax. Vedere il modulo per l'ordinazione alla fine del manuale.

Tutti i dati forniti saranno memorizzati internamente presso AB Volvo Penta e non saranno divulgati a terzi.

SWE

En svensk version av denna instruktionsbok kan beställas kostnadsfritt, upp till 12 månader efter leverans, via internet, post eller fax. Se beställningsformulär i slutet av boken.

Alla uppgifter lagras internt hos AB Volvo Penta och lämnas inte ut till tredje part.

DUT

Een Nederlandse versie van dit instructieboek kan kosteloos worden besteld tot 12 maanden na aflevering, internet, post of fax. Zie het bestelformulier achterin het boek.

Alle gegevens worden intern opgeslagen bij AB Volvo Penta en niet verstrekkt aan derden.

DAN

En dansk version af denne instruktionsbog kan bestilles gratis, op til 12 måneder efter levering, via internet, post eller telefax. Se bestillingsformular i slutningen af bogen.

Alle oplysninger gemmes internt hos AB Volvo Penta og overgives ikke til tredje part.

FIN

Tämä ohjekirjan suomenkielisen version voi tilata veloituksetta 12 kuukauden sisällä toimituksesta internetistä, postin kautta tai faksilla. Katso tilauslomake kirjan lopusta.

AB Volvo Penta tallentaa kaikki tiedot sisäisesti eikä niitä luovuteta kolmannelle osapuolelle.

POR

Pode-se encomendar uma versão gratuita deste manual de instruções em português, até 12 meses após a entrega, através de Internet, correio ou fax. Consultar o formulário de encomenda no fim do manual.

Todas as informações são armazenadas internamente pela Volvo Penta e não são partilhadas com terceiros.

GRE

Εντός 12 μηνών από την παράδοση μπορείτε να παραγγέλετε μέσω Internet, ταχυδρομικής επιστολής ή φαξ μια ελληνική έκδοση του Βιβλίου χρήσης χωρίς χρέωση. Χρησιμοποιήστε το δελτίο παραγγελίας στο τέλος του βιβλίου.

Όλες οι πληροφορίες αποθηκεύονται από την AB Volvo Penta και δεν θα μεταβιβαστούν σε τρίτα πρόσωπα.

RUS

Вариант настоящего руководства по эксплуатации на русском языке можно заказать бесплатно в течение 12 месяцев после доставки по Интернету, электронной почте или по факсу. См. бланк заказа на обложке руководства.

Вся информация используется компанией AB Volvo Penta конфиденциально и не передается третьим сторонам.

TUR

Bu Kullanım Kılavuzunun Türkçe versiyonu teslimden 12 ay sonrasına kadar internet, posta veya faks yoluyla sipariş edilebilir. Kitabın arka kısmında bulunan sipariş formuna bakınız.

Tüm bilgiler AB Volvo Penta'da saklıdır ve üçüncü kişilere verilmez.

Table des matières

Préface	2
Information générale de sécurité	3
Introduction	8
Instruments et commandes	10
En option	30
Démarrage	32
Utilisation	36
Arrêt	40
Traitement des défauts	44
Liste des codes de défaut	47
En cas d'urgence	57
Schéma de maintenance	63
Maintenance	66
Conservation	105
Étalonnage et paramétrages	110
Données techniques	121
Index alphabétique	129

Préface

Les moteurs Volvo Penta sont présents partout dans le monde. Ils sont utilisés dans la plupart des domaines d'application possibles et imaginables. Tant par les amateurs de nautisme que par les marins professionnel. Et ceci n'est pas le fruit du hasard. S'appuyant sur une expérience centenaire dans le domaine de la motorisation, la marque Volvo Penta est aujourd'hui synonyme de fiabilité, innovation technologique, performances hors pair et longue durée de vie. Nous pensons également que ces propriétés correspondent aux attentes que vous êtes en droit d'exiger de votre moteur Volvo Penta.

Afin de tirer pleinement profit de ces propriétés uniques, nous vous recommandons de lire minutieusement le manuel d'instructions et les conseils d'utilisation et d'entretien avant la première sortie en mer. Veuillez également observer les consignes de sécurité.

En tant que propriétaire d'un moteur marin Volvo Penta, vous pourrez bénéficier d'un réseau mondial de concessionnaires et d'ateliers agréés pour vous assister技iquement et vous fournir en pièces et accessoires. En cas de besoin, prenez contact avec votre concessionnaire agréé Volvo Penta le plus proche.

Localisez votre concessionnaire agréé Volvo Penta le plus proche sur notre site Web www.volvpenta.com qui contient par ailleurs d'autres informations utiles sur votre moteur Volvo Penta - Bienvenue !

Information générale de sécurité

Lisez très attentivement ce chapitre. Il concerne votre sécurité. Il décrit de quelle manière sont présentées les informations de sécurité dans le manuel d'instructions et sur le produit. Vous y trouverez également une description d'ensemble des consignes fondamentales de sécurité relatives à la navigation et à l'entretien du moteur.

Assurez-vous que la présente documentation s'applique bien à votre produit. Dans le cas contraire, veuillez contacter votre concessionnaire Volvo Penta.



Ce symbole d'avertissement figure dans le manuel et sur le produit et attire votre attention sur le fait qu'il s'agit d'une information relative à la sécurité. Lisez toujours très attentivement ce type d'information.

Dans le manuel d'instructions, les textes d'avertissement sont traités selon l'ordre de priorité suivant :

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 dans le but de faciliter les méthodes de travail et l'utilisation.



Ce symbole est utilisé dans certains cas sur nos produits et renvoie à une information importante dans le manuel d'instructions. Assurez-vous que les autocollants d'avertissement et d'information en place sur le moteur et la transmission sont parfaitement visibles et lisibles.

Votre nouveau bateau

Lisez très attentivement le manuel d'instructions et les informations fournis avec votre bateau. Apprenez à utiliser le moteur, les commandes et les équipements auxiliaires de manière sûre et correcte.

Si c'est votre premier bateau ou un type de bateau que nous ne connaissez pas encore très bien, nous vous recommandons d'apprendre les manœuvres en toute tranquillité. Familiarisez-vous avec les caractéristiques et le comportement de votre embarcation, avant de vous lancer pour votre première sortie en mer.

Il convient de savoir que tout pilote de bateau est tenu de connaître la réglementation maritime et de respecter les règles de navigation et de sécurité en mer. Renseignez-vous sur les réglementations en vigueur dans votre région en prenant contact avec les autorités compétentes ou l'organisme de sécurité maritime. Il est conseillé de suivre un cours de pilotage. Nous vous recommandons de prendre contact avec un organisme de sécurité maritime régional qui vous conseillera.

Contrôles quotidiens

Prendre pour habitude d'effectuer un contrôle visuel du moteur et du compartiment moteur avant utilisation (avant le démarrage du moteur) et après utilisation (moteur arrêté). Cela permet de détecter rapidement une fuite éventuelle de carburant, de liquide de refroidissement ou d'huile, ou si quelque chose d'anormal s'est passé ou est en train de se passer.

Manœuvres

Évitez les coups de volant brusques ou les inversions de marche soudaines. Les passagers risqueraient de tomber ou de passer par dessus bord.

Une hélice en rotation peut engendrer de graves dommages. Contrôlez que personne ne se trouve dans l'eau autour du bateau lorsque vous enclenchez la commande de marche AV/AR. Ne naviguez jamais dans des eaux de baignade ou dans des endroits où l'on est susceptible de rencontrer des baigneurs.

Évitez de trimmer au maximum une embase inbord, ceci risquant de réduire sérieusement le contrôle de la direction.

Coupe-circuit de sécurité

Nous vous recommandons d'installer et d'utiliser un coupe-circuit de sécurité(accessoire), en particulier si vous pilotez un bateau rapide. Le coupe-circuit - que l'on accroche le plus souvent au poignet - permet la coupure du moteur au cas où vous tomberiez à l'eau.

Remplissage de carburant

Il existe un risque potentiel d'explosion et d'incendie lors de remplissage de carburant. Il est interdit de fumer et le remplissage doit se faire avec le moteur arrêté.

Ne jamais remplir le réservoir au maximum. Fermer correctement le bouchon de réservoir.

Utiliser exclusivement un carburant recommandé dans le manuel d'instructions. Un carburant de qualité non conforme risque d'entraîner des dysfonctionnements et une panne moteur. Sur un moteur diesel, un carburant de qualité médiocre peut de plus entraîner le grippage de la tringlerie d'injection et un surrégime du moteur avec risques de dégâts, corporels et matériels.

Ne pas démarrer le moteur

Un environnement explosif génère un risque d'incendie et/ou d'explosion.

Accidents et incidents

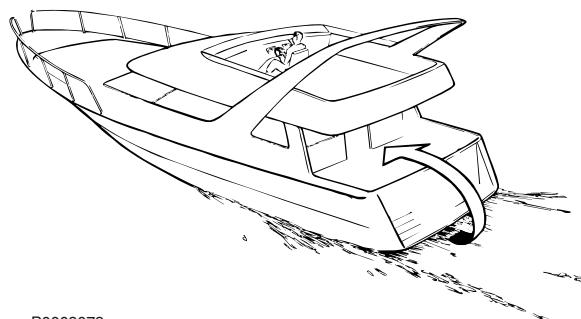
Les statistiques du sauvetage en mer le confirment : toute négligence quant à l'exécution des opérations d'entretien du bateau et du moteur, ainsi qu'un équipement de sécurité défectueux, sont souvent à l'origine d'accidents et d'incidents en mer.

Veillez à effectuer l'entretien de votre bateau et de votre moteur selon les consignes contenues dans chaque manuel d'instructions, et assurez-vous qu'un équipement de sécurité en bon état de fonctionnement est à bord.

Intoxication au monoxyde de carbone

Lorsqu'un bateau se déplace vers l'avant, il se crée des turbulences que l'on nomme communément le phénomène d'aspiration. En fonction des conditions, cette aspiration peut s'avérer si forte que les gaz d'échappement du bateau sont aspirés dans le carré ou le rouf, avec pour résultat, un risque d'intoxication au monoxyde de carbone pour les personnes à bord. Ce problème de turbulence est le plus important sur les embarcations hautes et larges, avec un tableau arrière plat. Mais ce phénomène peut apparaître aussi sur d'autres types de bateaux, par exemple si on navigue avec un taud de cockpit. Autres facteurs renforçant ce problème : conditions de vent, houle, trim, trappes et hublots ouverts, etc.

La plupart des bateaux modernes sont toutefois conçus de manière que le problème d'aspiration est très rare. Si cela devait toutefois se produire, fermez toutes les trappes et les hublots à l'avant du bateau. Essayez de modifier la vitesse, le trim ou la répartition des charges. Essayez aussi d'abaisser, d'ouvrir ou de modifier le montage du taud de cockpit. Nous vous recommandons de contacter votre revendeur de bateau qui vous conseillera.



P0003073

Rappel !

- Équipement de sécurité : gilets de sauvetage pour toutes les personnes à bord, matériel de communication, fusées de détresse, extincteur homologué, trousse de premiers soins, bouée de sauvetage, ancre, pagaie, lampe de poche, etc.
- Pièces de rechange et outils : roue à aubes, filtre à carburant, fusibles, ruban adhésif, colliers de durite, huile moteur, hélices et outillage pour les interventions susceptibles d'être effectuées.
- Prenez votre carte marine et étudiez le trajet planifié. Calculez la distance et le carburant nécessaire. Écoutez les bulletins de météo.
- Informez votre famille de votre trajet dans le cas de sorties en mer prolongées. Et n'oubliez pas de leur communiquer tout changement de plan ou tout retard.
- Informez les personnes à bord sur l'emplacement de l'équipement de sécurité et sur son maniement. Assurez-vous qu'il y a au moins une seconde personne à bord qui est capable de démarrer et de piloter le bateau de manière sûre.

La liste devra être complétée du fait que les besoins d'équipement de sécurité varient en fonction du type de bateau, de l'endroit et de la saison durant laquelle il est utilisé. Nous vous recommandons de prendre contact avec un organisme de sécurité maritime régional pour plus d'informations détaillées à ce sujet.

Préparatifs

Connaissances

Le présent manuel d'instructions contient des informations qui vous permettront d'effectuer les opérations d'entretien et de maintenance de manière sûre et correcte. Les lire attentivement avant de commencer le travail.

Votre concessionnaire Volvo Penta possède une documentation de service qui couvre les travaux importants.

Ne jamais entreprendre des travaux sur le moteur en cas de doute sur la façon de procéder. Prenez contact avec votre concessionnaire Volvo Penta qui se fera un plaisir de vous aider.

Arrêter le moteur

Arrêter le moteur avant d'ouvrir ou d'enlever les trappes du moteur. Tous les travaux d'entretien et de service devront être effectués sur un moteur arrêté sauf annotation contraire.

Éviter tout démarrage involontaire en enlevant la clé de contact, en coupant le courant au moteur avec les interrupteurs principaux et en les bloquant à cette position avant de commencer le travail. Placer également un panneau d'avertissement au poste de conduite, indiquant qu'un travail est en cours.

S'approcher ou travailler sur un moteur qui tourne comporte toujours des risques. Les cheveux, les doigts, les vêtements amples ou un outil qui tombe peuvent se coincer dans des pièces en rotation et provoquer de graves dommages corporels. Volvo Penta recommande de laisser un atelier agréé Volvo Penta effectuer tous les travaux de service qui doivent se faire avec un moteur tournant.

Dépose du moteur

Utiliser les oeillets de levage situés sur le moteur lorsque ce dernier doit être soulevé. Vérifier toujours que l'équipement de levage est en bon état et qu'il a une capacité suffisante pour soulever le moteur (poids du moteur avec inverseur et équipements supplémentaires). Pour une manipulation du moteur en toute sécurité, utiliser un palonnier de levage réglable. Toutes les chaînes et les câbles doivent se déplacer parallèlement les uns aux autres et aussi perpendiculairement que possible par rapport au dessus du moteur. Noter qu'un équipement optionnel monté sur le moteur peut modifier son centre de gravité. Il peut être nécessaire d'utiliser un équipement de levage spécial pour avoir un bon équilibre et pour pouvoir manipuler le moteur en toute sécurité. Ne jamais effectuer un travail sur un moteur qui est seulement suspendu dans un dispositif de levage.

Avant de démarrer le moteur

Remettre toutes les protections qui ont été enlevées pendant les travaux avant de démarrer le moteur. Vérifier qu'aucun outil ni d'autres objets ne restent sur le moteur.

Ne jamais démarrer un moteur turbocompressé sans avoir monté le filtre à air au préalable. Le compresseur rotatif du turbo peut provoquer de graves dommages corporels. La pénétration de corps étrangers dans la tubulure d'admission peut entraîner d'importants dégâts matériels.

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 suivre les indications marquées sur l'emballage.

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.

Ranger les chiffons imprégnés d'huile et de carburant comme tout produit inflammable pour qu'il ne puisse pas prendre feu. Dans certaines conditions, les chiffons imprégnés d'huile peuvent s'embraser spontanément.

Ne jamais fumer en faisant le plein de carburant, d'huile de lubrification ou en étant à proximité d'une station de remplissage ou dans le compartiment moteur.

Pièces non d'origine

Les composants du système électrique et du système d'alimentation sur les moteurs Volvo Penta sont construits et fabriqués pour minimiser les risques d'explosion et d'incendie conformément aux réglementations légales en vigueur.

L'utilisation de pièces de rechange non approuvées par Volvo Penta peut provoquer une explosion ou un incendie.

Batteries

Les batteries contiennent et produisent de l'hydrogène, surtout en charge. Ce gaz est facilement inflammable et très explosif.

Ne jamais fumer, ne jamais approcher de flamme nue et ne jamais provoquer d'étincelles à proximité des batteries ou du compartiment de batteries.

Un branchement incorrect d'un câble de batterie ou d'un câble de démarrage auxiliaire peut provoquer une étincelle qui, à son tour, risque d'être suffisante pour faire exploser la batterie.

Aérosol de démarrage

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.

Surfaces et liquides brûlants

Un moteur chaud représente toujours un risque de brûlures graves. Faire attention aux surfaces chaudes. Par exemple : collecteur d'échappement, turbo, carter d'huile, tuyau d'air de suralimentation, élément de démarrage, liquide de refroidissement brûlant et huile chaude dans les conduits et les flexibles.

Intoxication au monoxyde de carbone

Démarrer seulement le moteur dans un espace bien aéré. Si le moteur est démarré dans un local clos, les gaz d'échappement et les gaz du carter moteur doivent être évacués de manière appropriée.

Produits chimiques

La plupart des produits chimiques tels que glycol, antigel, huiles de conservation, dégraissants, etc. sont préjudiciables à la santé. Toujours lire et suivre les indications marquées sur l'emballage.

Certains produits chimiques, comme l'huile de conservation, sont inflammables et dangereux à inhale. Assurer une bonne ventilation et utiliser un masque de protection pour la pulvérisation. Toujours lire et suivre les indications marquées sur l'emballage.

Conserver les produits chimiques et tout autre matière toxique pour qu'ils soient inaccessibles aux enfants. Déposer les produits chimiques consommés ou restants dans une déchetterie adéquate.

Système de refroidissement

Risque de pénétration d'eau en cas d'intervention sur le système d'eau de mer. Arrêter le moteur et fermer le robinet de fond (le cas échéant) avant de commencer le travail.

Éviter d'ouvrir le bouchon de remplissage pour le liquide de refroidissement lorsque le moteur est chaud. De la vapeur ou du liquide brûlant peuvent jaillir et provoquer des brûlures.

Si le couvercle de remplissage ou le robinet du liquide de refroidissement doivent être ouverts ou si un conduit de liquide de refroidissement doit être débranché pour une intervention sur un moteur chaud, ouvrir lentement le couvercle de remplissage et en faisant très attention faire partir la surpression avant d'enlever entièrement le couvercle. Noter que le liquide de refroidissement est encore brûlant et peut provoquer des brûlures.

Système de lubrification

L'huile chaude peut provoquer de graves brûlures. Éviter tout contact d'huile chaude sur la peau. Vérifier que le système de lubrification n'est plus sous pression avant d'effectuer des travaux sur ce système. Ne jamais démarrer ni faire tourner le moteur lorsque le bouchon de remplissage d'huile est enlevé. De l'huile peut être refoulée.

Système d'alimentation

Utiliser toujours des gants de protection pour la recherche de fuites. Les liquides sous pression peuvent pénétrer dans les tissus et provoquer de graves dommages. Risque d'empoisonnement du sang.

Protéger toujours l'alternateur s'il est placé sous le filtre à carburant. L'alternateur peut être endommagé par des projections de carburant.

Electronic Vessel Control (EVC)

Le bateau est équipé d'un système de commande avancé. Ne jamais couper ni modifier des raccords, le passage de câble ou des jonctions aux composants.

L'installation de composants non approuvés par Volvo Penta peut faire que le système ne fonctionne plus.

Tous les travaux de service d'entretien doivent être effectués par un atelier agréé.

Système électrique

Couper le courant

Arrêter toujours le moteur et couper le courant avec les interrupteurs principaux avant de commencer à travailler sur le système électrique. Débrancher le courant de terre au réchauffeur de moteur, au chargeur de batterie et aux accessoires montés sur le moteur.

Batteries

Les batteries contiennent un électrolyte extrêmement corrosif. Se protéger les yeux, la peau et les vêtements pour charger ou manipuler les batteries. Porter toujours des lunettes et des gants de protection.

Rincer immédiatement avec beaucoup d'eau et de savon si de l'électrolyte est venu en contact avec la peau. En cas de projection dans les yeux, rincer immédiatement et abondamment avec de l'eau et consulter immédiatement un médecin.

Introduction

Le présent manuel d'instructions contient toutes les informations dont vous avez besoin pour utiliser et entretenir votre moteur correctement et en toute sécurité. Nous vous demandons donc de lire attentivement le manuel d'instructions et d'apprendre à utiliser correctement le moteur, les commandes et tous les équipements auxiliaires avant de démarrer le moteur.

Veuillez à toujours avoir sous la main le manuel d'instructions. Conservez-le dans un endroit facilement accessible pour toute référence et n'oubliez pas de le remettre au nouveau propriétaire du bateau, le cas échéant.

Le manuel décrit le moteur et l'équipement commercialisés par Volvo Penta. Les illustrations contenues dans le manuel concernent différents modèles de moteur. Autrement dit, certains détails peuvent ne pas correspondre au modèle concerné. Les informations principales indiquées dans les illustrations demeurent cependant toujours exactes.

Sur certains modèles, des variantes différentes peuvent se rencontrer, par exemple pour les commandes et l'instrumentation, aussi bien au point de vue aspect que fonctionnement. Dans ces cas, nous vous renvoyons au manuel d'instructions spécifique à l'application.

Garantie

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

Veuillez noter que la responsabilité de AB Volvo Penta se limite à ce qui est indiqué dans le Livret de garantie et de service. Lisez-le attentivement juste après la livraison. Il contient des informations importantes portant notamment sur la carte de garantie, les intervalles d'entretien, la maintenance qu'en tant que propriétaire, vous êtes tenu de connaître, de contrôler et d'effectuer. Dans le cas contraire, la prise en garantie peut être refusée, entièrement ou partiellement, par AB Volvo Penta.

Contactez sans attendre votre concessionnaire Volvo Penta si vous n'avez pas reçu de Livret de garantie et d'entretien, ainsi qu'une copie client de la carte de garantie.

Rodage

Le moteur doit être rodé pendant les 10 premières heures de service, selon la procédure suivante : Faites tourner le moteur à son régime normal. Ne chargez pas le moteur au maximum sauf pendant de courtes périodes. Ne laissez jamais le moteur tourner longtemps à un régime constant pendant le rodage. Une consommation d'huile élevée est normale pendant la période de rodage. Vérifiez donc le niveau d'huile plus souvent que ce qui est normalement recommandé.

Durant la première période d'utilisation, il est important d'effectuer l'inspection de garantie prescrite dite « Première inspection de service ». Pour plus d'informations, voir le Schéma d'entretien.

Souci de l'environnement

Nous souhaitons tous vivre dans un environnement sain, respirer un air pur, profiter d'une nature grandiose et nous laisser doré par les rayons du soleil, sans craindre pour notre santé. Malheureusement, de nos jours, ce n'est plus une évidence, mais un objectif qui exige des efforts communs.

En tant que fabricant de moteurs, Volvo Penta a une responsabilité particulière et le respect de l'environnement reste à la base de notre développement des produits. Volvo Penta a aujourd'hui une large gamme de moteurs où de réels progrès ont été réalisés pour réduire les émissions d'échappement, la consommation de carburant, le niveau sonore, etc.

Nous espérons que vous serez conscient de la situation afin de conserver toutes ces propriétés. Suivez toujours les conseils du manuel d'instructions pour la qualité du carburant, l'utilisation et l'entretien afin d'éviter toutes répercussions néfastes sur l'environnement. Prenez contact avec votre concessionnaire Volvo Penta si vous remarquez des modifications qui augmentent la consommation de carburant ou les fumées d'échappement.

Adaptez la vitesse et les distances de manière à ne pas créer de remous nuisibles à proximité des ports ou berges. Évitez les nuisances sonores. Laissez les lieux visités comme vous aimeriez les trouver à votre arrivée.

N'oubliez pas de toujours déposer les déchets dangereux, comme les huiles usagées, les liquides de refroidissement, les batteries usées, etc. dans une déchetterie adéquate.

En joignant nos efforts, nous pourrons contribuer utilement à la protection de l'environnement.

Carburants et huiles

Utilisez uniquement du carburant et des huiles conformes à la qualité recommandée dans le manuel d'instructions. Des carburants et des huiles d'une autre qualité peuvent provoquer des défauts de fonctionnement, une augmentation de la consommation de carburant et, à plus long terme, une usure prématuée du moteur.

Vidangez toujours l'huile, remplacez l'huile et le filtre à carburant, conformément aux intervalles préconisés.

Entretien et pièces de rechange

Les moteurs marins Volvo Penta sont construits pour une fiabilité et une longévité optimales. Ils sont prévus pour résister à un environnement marin difficile, tout en ayant le moins d'incidence possible sur celui-ci. Avec un entretien régulier et l'utilisation de pièces de rechange d'origine Volvo Penta, il est possible de conserver toutes les qualités du produit.

Volvo Penta met à votre service un réseau mondial de concessionnaires agréés. Ce sont des spécialistes des produits Volvo Penta et ils possèdent les accessoires, les pièces de rechange d'origine et les outils spéciaux nécessaires pour réaliser des travaux de service et de réparation de la plus haute qualité.

Toujours respecter les intervalles d'entretien spécifiés dans le manuel d'instructions et ne pas oublier de toujours indiquer le numéro d'identification du moteur / de la transmission pour toute commande de pièces et d'entretien.

Moteurs certifiés

Pour vous qui possédez ou entretez un moteur certifié en termes d'émissions, il est important de connaître les points suivants :

La désignation de moteur certifié signifie qu'un type de moteur donné est contrôlé et homologué par l'autorité compétente. Le motoriste garantit par la même que tous les moteurs de ce type correspondent à l'exemplaire certifié.

Des exigences spéciales doivent être respectées pour l'entretien et le service que vous apportez à votre moteur, à savoir:

- Les intervalles d'entretien et de maintenance recommandées par Volvo Penta doivent être observés.
- Seules des pièces de rechange approuvées par Volvo Penta doivent être utilisées.
- La maintenance qui concerne les pompes d'injection, les calages de pompe et les injecteurs, doit toujours être réalisée par un atelier agréé Volvo Penta.
- Le moteur ne doit pas d'une aucune manière être reconstruit ou modifié, à l'exception des accessoires et des lots S.A.V. développés par Volvo Penta pour le moteur en question.
- Toute modification d'installation sur la ligne d'échappement et sur les tubulures d'admission d'air au moteur est interdite.
- Seul un personnel agréé est autorisé à briser les plombs de sécurité éventuels.

Par ailleurs, les instructions générales du manuel concernant l'utilisation, l'entretien et la maintenance doivent être respectées.

En cas de retard ou de négligence dans l'exécution des opérations d'entretien et de maintenance, ou dans l'utilisation de pièces de rechange non approuvées par Volvo Penta, la société Volvo Penta se dégage de toute responsabilité et ne pourra en aucun cas répondre de la conformité du moteur concerné avec le modèle certifié.

Volvo Penta ne saurait en aucun cas être tenu responsable pour les dommages et/ou préjudices personnels ou matériels résultant du non-respect des instructions susmentionnées.

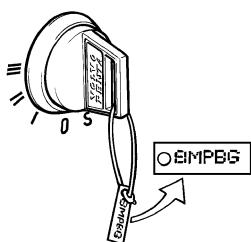
Instruments et commandes

Dans ce chapitre sont décrits les instruments, les panneaux de commande et les commandes commercialisés par Volvo Penta pour votre moteur.

Si vous souhaitez compléter votre gamme d'indicateurs ou si votre bateau est équipé d'instruments qui ne sont pas décrits dans ce manuel, nous vous recommandons de contacter votre concessionnaire Volvo Penta.

Verrouillage de l'allumage

Les clés de contact sont accompagnées d'une plaquette où est inscrit le code de clé à utiliser lors de commande de clés supplémentaires. Conserver le code confidentiel en lieu sûr.



P0003068

- S** = Position d'arrêt.
- 0** = La clé peut être introduite et retirée.
- I** = Mode de conduite. Le système est sous tension.
- II** = Non utilisé.
- III** = Position de démarrage. Le démarreur est enclenché.

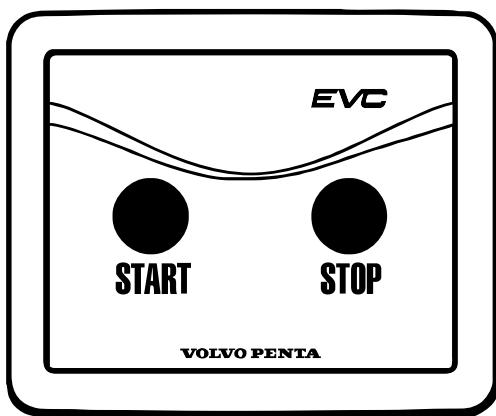
Lire les instructions de démarrage au chapitre *Démarrage en page 32* afin de s'assurer d'observer la procédure de démarrage.

Panneau Marche/Arrêt

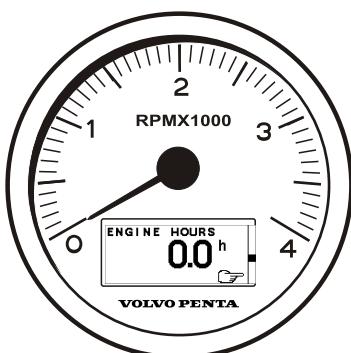
Le panneau de Marche/Arrêt est utilisé pour démarrer ou arrêter le moteur.

Pour pouvoir démarrer le moteur, la clé de contact du poste principal doit être en position de marche « I ». Le moteur ne peut être arrêté qu'à partir d'un poste de commande activé.

Lire les instructions de démarrage au chapitre *Démarrage en page 32* afin de s'assurer d'observer la procédure de démarrage.



P0002360



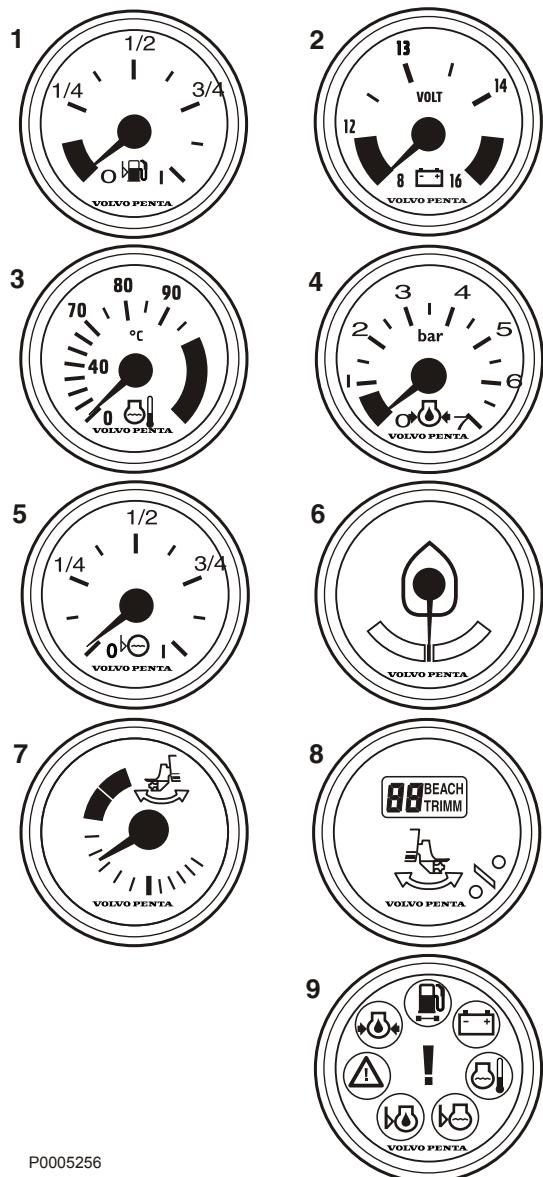
P0002372

Indicateurs

Compte-tours

Le compte-tours informe sur le régime du moteur. Multiplier la valeur indiquée par 1000 pour obtenir le nombre de tours par minute.

L'afficheur sur le compte-tours présente des informations sur le bateau et sur le moteur. Les informations affichées sont fonction du type de moteur ainsi que des types de capteurs et d'accessoires installés.



P0005256

Instruments accessoires

Ces instruments de bord sont commercialisés comme accessoires par Volvo Penta pour votre moteur.

1 Indicateur de niveau de carburant

L'indicateur de niveau de carburant affiche la quantité de carburant restant.

2 Voltmètre pour tension de batterie

Le voltmètre indique la tension de charge de l'alternateur. Durant la navigation, la tension de charge doit se situer autour de 14 V. Moteur arrêté mais contact mis, la tension de batterie est d'environ de 12 V.

Durant la navigation, la tension de charge doit se situer autour de 28 V, si la tension du système est de 24 V.

3 Indicateur de température de liquide de refroidissement

Cette jauge indique la température de liquide de refroidissement du moteur. L'indicateur de température de liquide de refroidissement doit, lors de navigation, normalement afficher entre 75 et 95°C (167-203°F).

4 Manomètre d'huile

Le manomètre d'huile indique la pression de l'huile de lubrification du moteur. Durant la navigation, il doit normalement afficher entre 3 et 5 bar. Au ralenti, cette valeur est en principe inférieure.

5 Indicateur d'angle de barre

Indique la position de la barre.

6 Sonde de niveau d'eau douce

Jauge indiquant le niveau du réservoir d'eau douce.

7 Indicateur de trim, analogique, pour moteurs Aquamatic

L'indicateur de trim analogique donne la position de l'embase par rapport au tableau arrière.

8 Indicateur de trim, numérique, pour moteurs Aquamatic

L'indicateur de trim numérique donne la position de l'embase par rapport au tableau arrière.

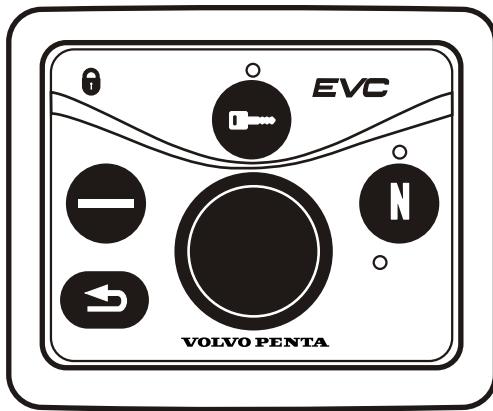
9 Indicateur d'alarme

L'indicateur d'alarme déclenche un signal visuel afin d'attirer l'attention en cas d'alarme.

Tableau de commande EVC

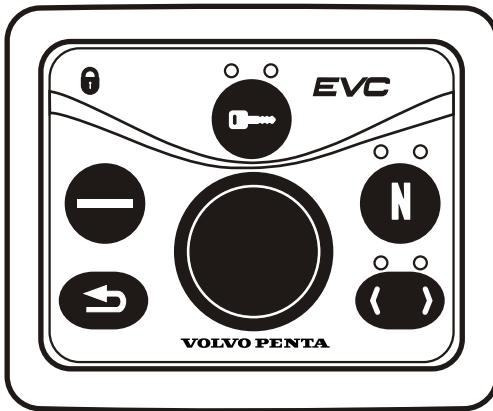
Le panneau de commande est utilisé pour gérer le poste de commande, débrayer l'embase/l'inverseur, et se déplacer dans les menus du système EVC. Le panneau de commande est proposé en deux versions : pour motorisation simple ou double.

Toujours appuyer fermement sur les boutons et pendant au moins une seconde.



P0002663

Panneau de commande pour installation monomoteur



P0002664

Panneau de commande pour installation bimoteur

● Bouton d'activation

Une pression sur le bouton permet d'activer le panneau de commande et le poste de commande. Une pression supplémentaire verrouille le poste de commande. Sur un bateau comportant un seul poste de commande, celui-ci est toujours actif.

La diode au-dessus du bouton indique l'état du poste de commande.

Diode rouge : Le panneau de commande est activé.

Diode éteinte : Le panneau de commande est désactivé.

Diode clignotante : Les fonctions du poste de commande sont limitées à cause d'un défaut.

● Cadenas

Le symbole du cadenas s'allume si le panneau de commande a été verrouillé avec le bouton d'activation ou si une changement de poste de commande a été initié ; voir la section *Postes de commande* en page 38 pour plus d'informations à ce sujet.

Allumé : Le poste de commande est verrouillé et le moteur ne peut être piloté qu'à partir de ce poste de commande.

Clignotant : Un autre poste de commande est verrouillé.

Bouton de sécurité point mort

Le bouton de neutralisation permet de débrayer l'embase/l'inverseur, de manière à pouvoir monter en régime sans déplacer le bateau (mode mise en température du moteur). La diode au-dessus du bouton indique l'état du poste de commande.

Diode verte : Position point mort. L'inverseur/l'embase est débrayé(e) et le régime du moteur est au ralenti.

Diode éteinte : L'inverseur/l'embase est accouplé(e) pour une marche avant/inversion.

Diode clignotante : L'inverseur/l'embase est débrayé(e) et le régime du moteur peut être réglé.

Bouton

Tourner le bouton pour défiler dans les menus de l'afficheur.

Appuyer sur le bouton pour valider un choix ou une alarme.

Sélection de l'écran du compte-tours

Sur les bateaux dotés d'une installation bimoteur comportant un compte-tours pour les moteurs bâbord et tribord, on peut choisir quel menu du moteur sera commandé à partir du panneau de commande. La diode au-dessus du bouton indique le moteur choisi : vert pour tribord et rouge pour bâbord.

Diode éteinte : Il est impossible de naviguer dans le menu.

Diode allumée : Possibilité de naviguer dans le menu pour le moteur sélectionné.

Touche multifonctions

Permet de régler le rétro-éclairage sur l'instrument et le tableau.

Appuyer sur le bouton plus d'une seconde pour allumer ou éteindre le rétro-éclairage. Le rétro-éclairage se règle selon cinq niveaux en appuyant sur le bouton multifonction de manière répétée, moins d'une seconde.

Si on appuie sur ce bouton sur un panneau de commande désactivé, les informations relatives au mode de fonctionnement apparaissent sur l'afficheur et il est possible de se déplacer dans les menus.

Touche Retour

Utilisé pour revenir à un niveau supérieur dans le menu.

Afficheur du système EVC



P0002383

Sur l'afficheur du système EVC, il est possible de présenter plusieurs fenêtres contenant différentes informations relatives au fonctionnement. Il existe quatre modes d'affichage que l'on choisit au moyen des boutons sur l'instrument.

Les boutons 1 à 4 activent différents modes d'affichage. Le bouton 5 permet de régler le contraste et de donner accès au menu de configuration pour les réglages de l'afficheur ; voir la section *Menu de configuration*.

Il est aussi possible d'afficher le *menu EVC* sur l'écran en passant au mode Information système (voir la section *Multi, touche 2 et Menu de configuration*). Dans ce mode, l'afficheur fonctionne de la même manière que l'afficheur sur le compte-tours et se commande à l'aide des touches du panneau de commande indépendant ; voir le chapitre *Instruments et commandes en page 19*. Si aucun compte-tours n'est installé, on accède au menu EVC en appuyant sur le bouton du panneau de commande, et on quitte le menu avec .

L'afficheur lance un auto-test lors de la mise en marche. Si l'afficheur émet un signal sonore constant après sa mise sous tension, l'auto-test a détecté un défaut. L'afficheur peut toutefois fonctionner, mais peut se comporter de manière inattendue.

NOTE: Seules les fonctions installées s'affichent sur l'écran.

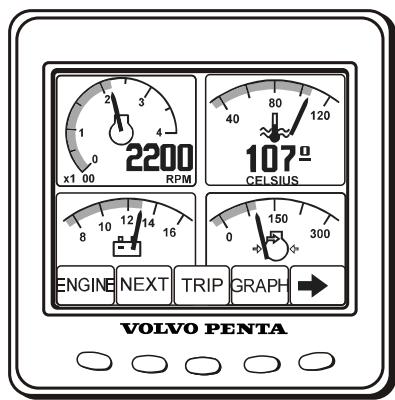
Modes d'affichage

Appuyer sur l'une des touches 1 à 4 pour obtenir le menu fonction sur les touches dans la partie inférieure de l'afficheur.

Appuyer de nouveau sur l'une des touches 1 à 4 pour choisir le mode d'affichage respectif.

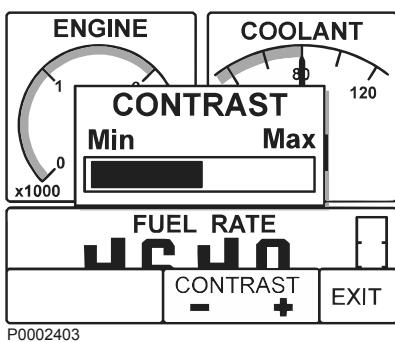
- 1 Moteur
- 2 Multi
- 3 Trajet
- 4 Graphique

Pour quitter le menu, patienter quelques secondes ou appuyer sur la touche 5 (EXIT).



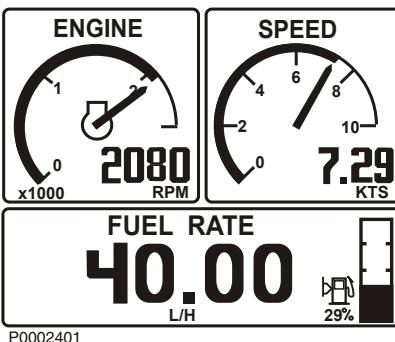
P0002382

Contraste



Le contraste de l'afficheur peut être réglé à partir des modes d'affichage Moteur, Trajet et Graphique. Modifier le contraste cliquant, en dehors du menu, sur la touche 5 et ensuite + (touche 4) et - (touche 3).

Moteur, touche 1

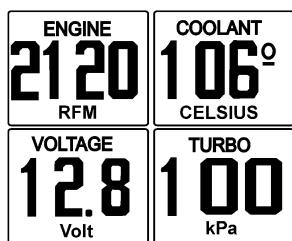


Le régime moteur et la vitesse s'affichent dans la partie supérieure de la fenêtre. Dans la partie inférieure apparaissent l'ordinateur de bord et un indicateur du niveau de carburant, si ces fonctions sont installées.

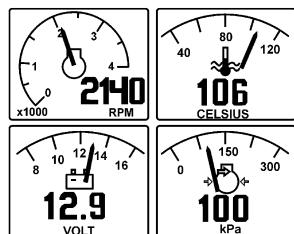
Si les données de vitesse ne sont pas disponibles, c'est la température du liquide de refroidissement qui apparaît dans la partie supérieure.

Pour défiler dans les menus de l'ordinateur de bord, appuyer sur la touche 1 plusieurs fois de suite.

- **Consommation de carburant** (Fuel Rate), consommation de carburant par heure.
- **Économie de carburant** (Fuel Rate), consommation instantanée de carburant par distance.
- **Carburant consommé** (Trip Fuel), carburant consommé depuis la dernière remise à zéro.
- **Quantité de carburant restante** (Fuel Remaining), quantité de carburant restante dans le réservoir.
- **Distance restante** (Dist. to Empty), distance restante jusqu'à réservoir vide, basée sur la consommation instantanée de carburant.
- **Distance parcourue** (Trip Distance), distance parcourue depuis la dernière remise à zéro.

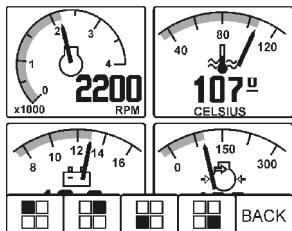


P0002965

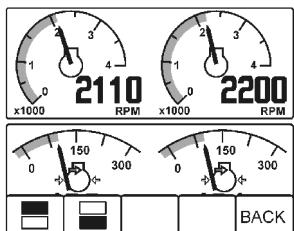


Multi, touche 2

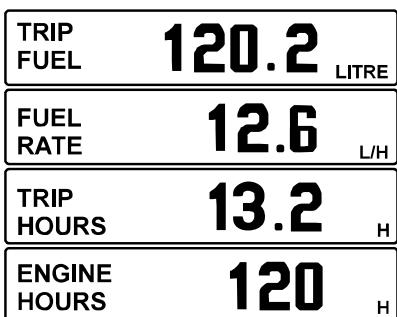
En mode Multi, les informations de fonctionnement peuvent s'afficher dans plusieurs fenêtres, sous forme analogique ou numérique. L'afficheur peut soit montrer plusieurs fenêtres avec un contenu au choix, soit se diviser entre fenêtres et informations de fonctionnement. Pour gérer les informations système, voir le chapitre *Instruments et commandes en page 19*. Pour permuter entre les différents modes d'affichage, appuyer sur la touche 2 plusieurs fois de suite.



P0002417



En appuyant sur la flèche droite (touche 5) dans le menu touches, on choisit le contenu qui sera affiché dans les différentes fenêtres. Appuyer plusieurs fois sur la touche correspondant à la fenêtre que l'on souhaite régler, jusqu'à ce que l'information souhaitée apparaisse.



P0002418

Trajet, touche 3

L'afficheur fonctionne comme un ordinateur de bord et présente :

Carburant consommé trajet (Trip Fuel), depuis la dernière remise à zéro

Consommation de carburant (Fuel Rate), consommation instantanée de carburant

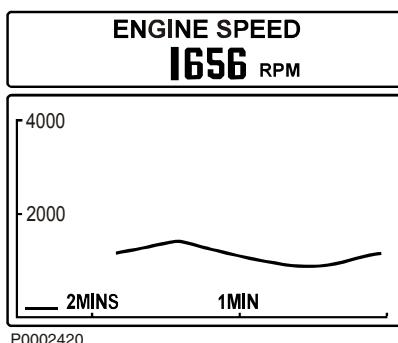
Heures trajet (Trip hours), depuis la dernière remise à zéro

Heures moteur (Engine hours), nombre total d'heures de service

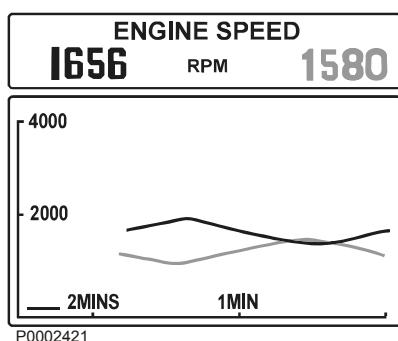
Pour mettre les valeurs à zéro, appuyer sur la touche 3 durant environ 3 secondes, jusqu'à ce qu'un bip sonore retentisse.

Sur une installation bimoteur, les valeurs des moteurs sont additionnées, à l'exception des heures de service qui s'affichent pour chaque moteur.

Graphique, touche 4



Installation monomoteur

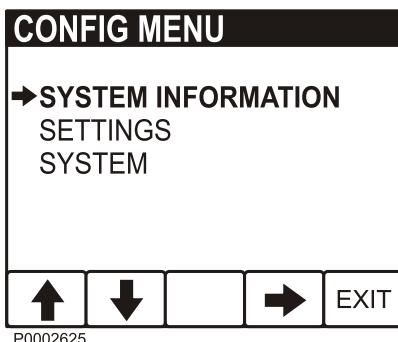


Installation bimoteur

Les informations de fonctionnement apparaissent sous forme graphique. Sélectionner les informations à afficher en appuyant plusieurs fois sur la touche 4. Pour le réglage de l'intervalle de temps, voir la section *Menu de configuration*.

Si le contact avec le système est interrompu, une ligne horizontale rectiligne défile sur l'afficheur.

Sur une installation bimoteur, le moteur bâbord est représenté par une ligne noir, tandis que le moteur tribord par une ligne grise.



Menu de configuration

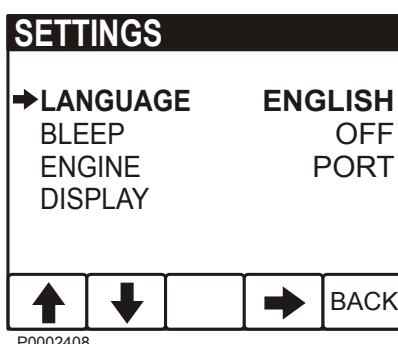
Le menu de configuration s'ouvre en maintenant appuyé la touche 5 durant 5 secondes. Défiler dans le menu avec les touches flèche haut et bas et sélectionner avec la flèche droite.

NOTE: Le moteur bâbord ou les deux moteurs, le cas échéant, doivent être sous tension (contact mis) lors de modification de paramètres sur l'afficheur.

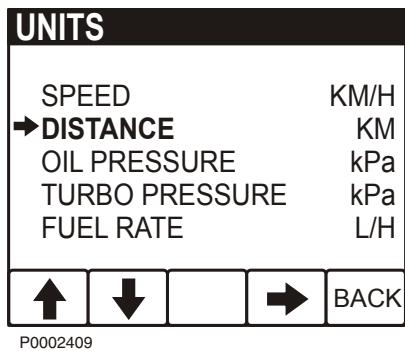
Informations système

Les informations concernant le système apparaissent dans le menu EVC et sont gérées avec le bouton sur le panneau de commande. Pour plus d'information, voir le chapitre *Instruments et commandes en page 19*.

Paramétrages

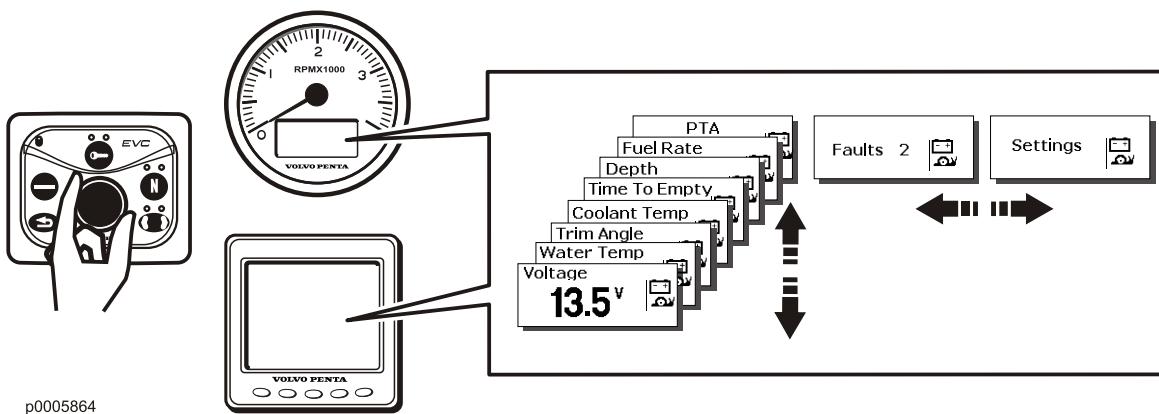


- **Langue** (Language) : le paramétrage de la langue s'effectue dans le menu EVC, voir *Instruments et commandes en page 19*.
- **Touche sonore** (Beep) : M/A, si on souhaite que chaque pression sur les touches de l'afficheur émette un bip sonore.
- **Moteur** (Engine) : réglage permettant de déterminer l'afficheur utilisé pour l'installation et le moteur qui sera affiché.



- **Afficheur (Display)** : paramétrage de l'intervalle de mesure (le réglage des unités s'effectue dans le menu EVC, voir *Instruments et commandes en page 19*) :
 - Intervalle de régime, 2500 - 9000 tr/min, par paliers de 500 tr/min.
 - Vitesse, M/A.
 - Intervalle de vitesse, 10–100 noeuds, par paliers de 10 noeuds.
 - Intervalle graphique, 2 min, 10 min, 30 min, 60 min, 2 heures, 4 heures ou 8 heures.

Menu EVC



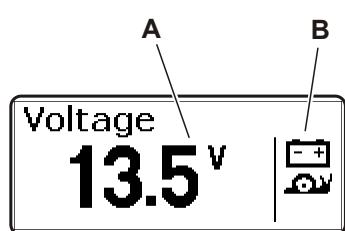
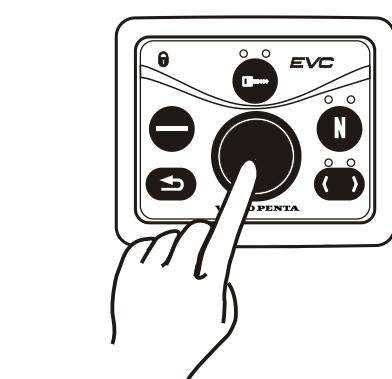
Le menu EVC peut apparaître sur l'afficheur du système EVC et sur l'écran du compte-tours. Les informations de fonctionnement, le menu Réglages et le menu défaut (uniquement si un défaut est détecté) s'affichent dans le menu principal.

NOTE: Seules les fonctions installées s'affichent dans le menu.

Tourner le bouton sur le panneau de commande pour faire défiler les menus.

Appuyer sur le bouton pour accéder aux sous-menus et pour valider un choix. dans le menu Réglages.

Il est toujours possible de revenir au menu supérieur en appuyant sur . Le retour au menu principal se fait par plusieurs pressions répétées ou en maintenant le bouton appuyé env. 2 secondes.



P0001006

A Dans ce champ s'affichent les informations de fonctionnement du moteur.

B Dans ce champ s'affichent les symboles de mises en garde et les symboles des fonctions actives.

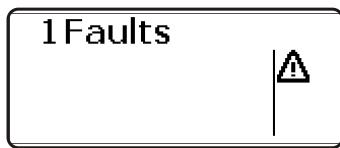


P0001015

Paramétrages

Tourner le bouton sur le panneau de commande jusqu'à ce qu'apparaisse l'écran de démarrage du menu de réglage. Appuyer sur le bouton pour accéder aux sous-menus.

Tourner le bouton pour faire défiler entre les fonctions de réglage possibles. Pour plus d'informations voir le chapitre *Menu Paramètres en page 110.*



P0001315

Défaut

La fenêtre Défaut apparaît dans le menu principale uniquement si le système a détecté un défaut.

Pour de plus amples informations, voir le chapitre *Traitements des défauts en page 44.*

Power Trim

Votre embase Volvo Penta est équipée d'un système de commande hydraulique de trim, Power Trim, qui, à partir du poste de commande, permet de régler l'angle d'inclinaison de l'embase par rapport au tableau arrière. L'angle formé par l'embase a un impact direct sur le comportement et les performances du bateau. Le trim facilite par exemple le déjaugeage et permet de maintenir le bateau dans cette position sans trop solliciter les gaz. Le trim permet également d'affronter sereinement une mer formée.

Instruments Power Trim

Plages de trim

Afin de pouvoir utiliser les informations fournies par l'indicateur de trim, il est important de connaître les trois positions de réglage du trim et leur utilisation.

Position trim

La position de trim est utilisée pour garantir un confort optimal durant toute la navigation - du démarrage à la vitesse maximale.

Position Beach

La position Beach sert de relevage du moteur lorsque l'on aborde une plage ou pour naviguer en eau peu profonde.

Le régime maximal du moteur en position Beach est de 1 500 tr/min.

IMPORTANT !

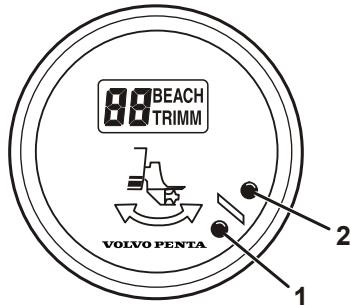
Vérifier que la prise d'eau de refroidissement de l'embase arrive toujours sous la surface de l'eau en naviguant avec l'embase relevée (position Beach).

Position Relevée

La position Relevée n'est jamais utilisée en navigation. Elle permet de relever l'embase à fond pour, par exemple, transporter le bateau sur une remorque. Le Power Trim comporte un dispositif d'arrêt automatique qui coupe le courant dès que la position maximale relevée est atteinte. Ce dispositif est automatiquement réinitialisé lorsque l'embase est abaissée.

AVERTISSEMENT!

Le moteur ne doit pas être utilisé avec l'embase en position relevée.



P0002443

Indicateur de trim numérique

L'indicateur de trim donne la position de l'embase. L'angle de trim de l'embase est indiqué par rapport à la ligne horizontale. La valeur la plus basse indique que le trim est négatif, l'embase est contre le tableau arrière. La valeur la plus haute que le trim est au maximum. Il est bon de noter que la valeur la plus basse peut varier d'un bateau à l'autre, en fonction de l'angle formé par le tableau arrière.

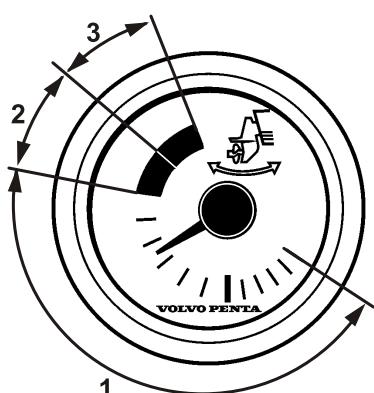
Le texte « TRIM » apparaît sur l'afficheur lorsque l'embase se trouve dans la plage de trim.

Le texte « BEACH » apparaît sur l'afficheur et la diode 1 orange s'allume lorsque l'embase se trouve dans la position Beach (approche de plage).

En position Relevée, quand l'angle de l'embase dépasse +30°, la diode 2 s'allume (rouge). Aucun texte n'apparaît sur l'écran.

AVERTISSEMENT!

Le moteur ne doit pas être utilisé avec l'embase en position relevée.



P0002444

Indicateur de trim analogique

L'indicateur de trim donne la position de l'embase. La position Beach est matérialisée par une zone orange et la position Relevée par une zone rouge.

1 Position trim

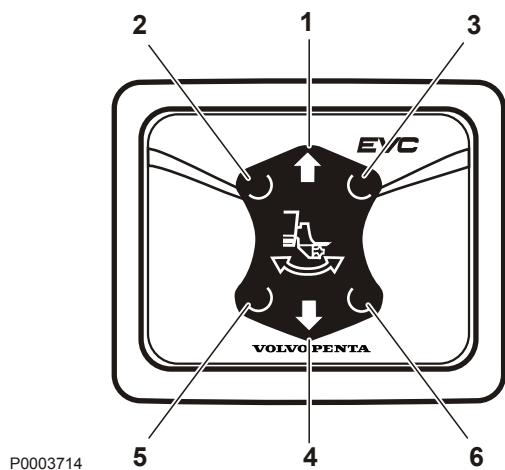
2 Position Beach (orange)

3 Position Relevée (rouge)

L'angle de trim apparaît également sur l'écran du compte-tours.

Commande de Trim

L'embase peut être trimée à partir du panneau de commande de Power Trim ou grâce aux interrupteurs placés en bout de manette des gaz. Sur une bi-motorisation, on trouve une commande de trim pour chaque embase. Le panneau de Power Trim est utilisé pour les motorisations simple et double. Sur une bi-motorisation, le panneau de Power Trim permet d'effectuer des réglages individuels ou parallèles des embases. La position de l'embase est donnée par l'indicateur de trim. En relevant l'embase par rapport au tableau arrière, l'étrave du bateau se soulève par rapport à l'horizon. Si on trime ou abaisse l'embase, l'étrave descend.



P0003714

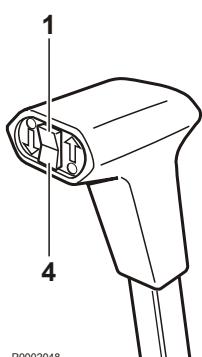
Relevage de l'embase

Appuyer sur le bouton 1 pour relever l'étrave du tableau - l'embase s'écarte du tableau arrière.

Bi-motorisation : Sur une double motorisation, les deux embases peuvent être manoeuvrées simultanément en appuyant sur le bouton 1.

Pour manoeuvrer les embases individuellement, appuyer sur le bouton 2 sur le panneau de commande de trim pour l'embase bâbord et le bouton 3 pour l'embase tribord.

La position réelle de l'embase est affichée sur l'indicateur de trim.



P0002048

Trim (abaissement) de l'embase

Appuyer sur le bouton 4 pour abaisser l'étrave du tableau - l'embase se rapproche du tableau arrière.

Doubles installations : Sur des doubles installations, les deux embases peuvent être manoeuvrées simultanément en appuyant sur le bouton 4.

Pour manoeuvrer les embases individuellement, appuyer sur le bouton 5 sur le panneau de commande de trim pour l'embase bâbord et le bouton 6 pour l'embase tribord.

La position réelle de l'embase est affichée sur l'indicateur de trim.

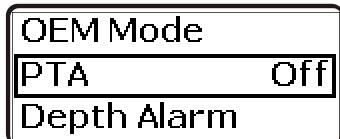
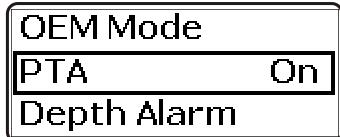
Trim d'urgence

En cas de dysfonctionnement empêchant de trimer l'embase à partir du panneau de commande, il est possible d'actionner la fonction manuellement, voir *En cas d'urgence en page 61*.

Assistance Power Trim

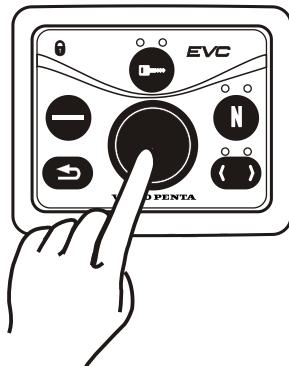
La fonction Power Trim Assistant (PTA) ajuste l'angle de trim automatiquement, en fonction du régime du moteur (tour/minute). Il est possible de définir cinq angles de trim pour cinq différents régimes moteur (y compris le ralenti). Pour la programmation des angles, voir le chapitre *Menu Paramètres en page 110*, section *PTA*.

L'activation/désactivation du Power Trim Assistant s'effectue dans le menu EVC.



P0001013

- 1 Tourner le bouton jusqu'à ce que PTA s'affiche dans le menu Réglages.



P0005872

- 2 Appuyer sur le bouton pour activer/désactiver la fonction.
Si la fonction est activée, on peut choisir de l'afficher dans le menu principal, voir le chapitre *Menu Paramètres en page 110* section *Ma vue*.

Pilotage

Un trim correct des embases assure un confort optimal durant la navigation.

Chaque bateau a ses propres caractéristiques et réagit donc différemment au réglage du trim. C'est pourquoi nous nous contenterons de donner uniquement des conseils d'ordre général sur le réglage optimal de l'angle de trim de votre bateau. De manière générale, on peut dire qu'un réglage de trim (et d'assiette du bateau) est avant tout une affaire de sensation. La stabilité et le confort sont ici deux indicateurs fiables.

Effectuer quelques brèves sorties avec le bateau pour se familiariser avec le Power Trim et les différentes positions du trim. Noter le temps qu'il faut au bateau pour déjauger. Contrôler le compte-tours et la vitesse, ainsi que le comportement du bateau.

Trim (abaissement) de l'embase

L'avant du bateau s'abaisse et le bateau accélère plus rapidement. Au dessous du seuil de déjaugeage, les caractéristiques de navigation e de direction sont également améliorées.

Navigation en position « étrave abaissée »

La position « étrave abaissée » est normalement utilisée durant la phase d'accélération et jusqu'à la vitesse de déjaugeage, en vitesse de déjaugeage réduite ou dans une mer formée. Quand cette position est au maximum, la direction a tendance à devenir lourde. Il faut éventuellement compenser avec le volant pour maintenir le cap. Le bateau tend à enfourner dans l'eau. Si on navigue à grande vitesse et/ou si on rencontre des vagues, le bateau sera « écrasé » dans l'eau. Il peut provoquer un changement de direction brusque, avec le risque de projeter les passagers par-dessus bord.

Toujours régler la position de trim pour obtenir une direction équilibrée. Certaines combinaisons de bateaux, de moteurs et d'hélices peuvent provoquer de l'instabilité et/ou des tendances à changer de direction, lorsque le bateau navigue dans ou près des positions « étrave relevée » ou « étrave abaissée ». La stabilité et les caractéristiques de direction du bateau peuvent aussi être fonction de l'état de la mer. Prendre contact avec le concessionnaire Volvo Penta pour prendre les mesures correctives requises, le cas échéant.

En vitesse de déjaugeage

Trimer l'embase à l'angle qui offre la marche la plus stable et la plus confortable. Si le bateau est doté de deux moteurs, les embases peuvent être trimées à différents angles afin de compenser l'effet des vents latéraux et, dans une certaine mesure, de neutraliser une répartition des charges irrégulière.

Navigation en position « étrave relevée »

La position « étrave relevée » est normalement utilisée en vitesse de croisière, dans une mer formée ou à plein gaz. Quand cette position est maximale, la direction a tendance à devenir floue. Il faut éventuellement compenser avec le volant pour maintenir le cap. L'étrave du bateau tend à se relever et vouloir sortir de l'eau. Si le trim est trop haut, l'hélice ventile (cavitation) et brasse de l'air. Le régime moteur augmente également, sans que la vitesse du bateau augmente - elle peut même baisser.

Faire preuve d'une grande prudence dans une mer formée. Un trim exagéré avec une étrave trop haute peut provoquer un changement de direction brusque, avec le risque de projeter les passagers par-dessus bord.

Dans une mer formée ou lors de navigation face à une mer houleuse

Trimer l'embase de manière à abaisser l'étrave. La marche devient plus confortable. Voir le chapitre « *Navigation en position étrave abaissée* ».

Navigation avec embase en position Beach

La position Beach sert de relevage du moteur lorsque l'on aborde une plage ou pour naviguer en eau peu profonde.

Le régime maximal du moteur en position Beach est de 1 500 tr/min.

IMPORTANT !

Vérifier que la prise d'eau de refroidissement de l'embase arrive toujours sous la surface de l'eau en naviguant avec l'embase relevée (position Beach)..

Commandes

Ce chapitre décrit les commandes commercialisées par Volvo Penta. Si votre bateau est équipé de commandes qui ne sont pas décrites dans ce manuel, ou si vous êtes hésitant quant à leur mode de fonctionnement, nous vous recommandons de contacter votre revendeur.

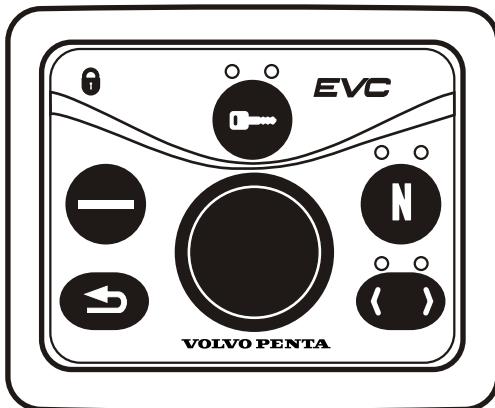
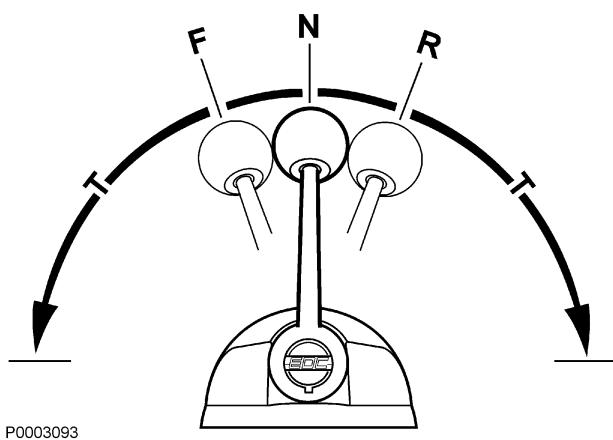
Commande à levier simple

Maneuvres

La commande électronique à levier simple permet de piloter avec un seul levier la commande d'accélérateur et le changement de marche.

Le moteur peut uniquement démarrer avec le levier de commande en position point mort.

- N** = Position point mort. L'inverseur/l'embase est débrayé(e) et le régime du moteur est au ralenti.
- F** = Inverseur/embase accouplés pour la marche avant.
- R** = Inverseur/embase accouplés pour la marche arrière.
- T** = Réglage du régime moteur.



Débrayage de la fonction de changement de marche

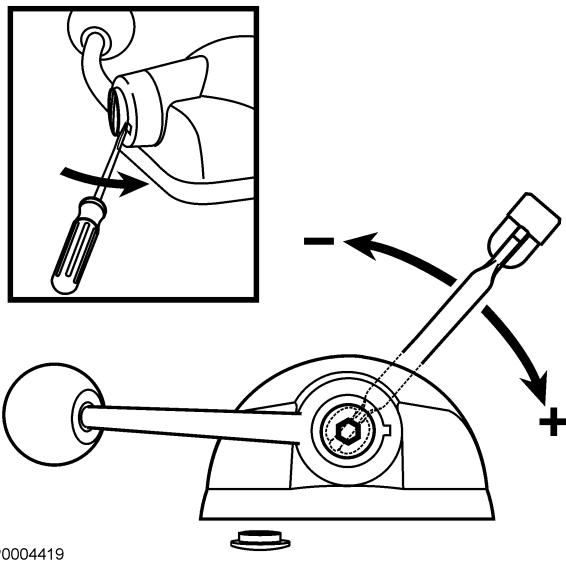
La fonction de changement de marche peut être débrayée pour que le levier n'agisse que sur le régime du moteur.

- 1 Amener le levier en position point mort (**N**).
- 2 Appuyer et maintenir le bouton de neutralisation (**N**) tout en poussant le levier en position marche avant (**F**).
- 3 Relâcher le bouton de neutralisation. La diode verte commence à clignoter pour confirmer que la fonction de changement de marche est débrayée. Le levier n'agit à présent que sur le régime du moteur.

La fonction de changement de marche est de nouveau automatiquement activée quand le levier est ramené dans sa position de point mort. La diode verte reste allumée en guise de confirmation.

⚠ ATTENTION!

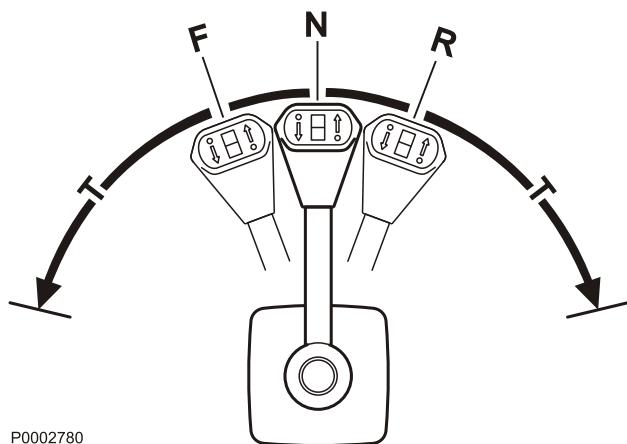
Faites attention à ne pas enclencher involontairement l'embase/l'inverseur.



Réglage du frein à friction

La commande est dotée d'un frein à friction réglable qui peut, le cas échéant, être ajusté pour obtenir un déplacement plus souple ou plus rigide du levier de commande. Le frein à friction agit uniquement sur le déplacement du levier d'accélérateur.

- 1 Arrêter le moteur.
- 2 Amener le levier de commande vers l'avant de manière à pouvoir accéder à la rainure dans le moyeu de la commande.
- 3 Placer un tournevis dans la rainure et retirer le capuchon.
- 4 Ajuster le frein à friction (clé de 8 mm) en tournant la vis dans le sens horaire (+) pour un déplacement plus rigide, et dans le sens anti-horaire (-) pour un déplacement plus souple.
- 5 Remonter le capuchon.



Commande montée latéralement

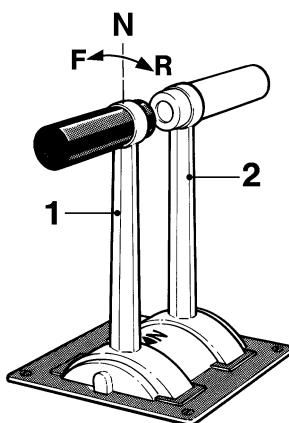
Manœuvres

La commande électronique à levier simple permet de piloter avec un seul levier la commande d'accélérateur et le changement de marche.

Le moteur peut uniquement démarrer avec le levier de commande en position point mort.

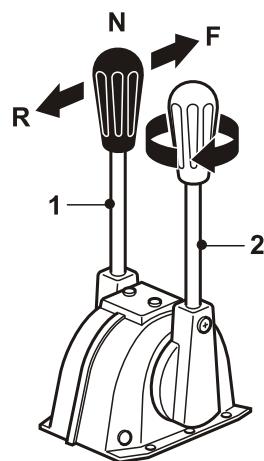
- N** = Position point mort. L'inverseur/l'embase est débrayé(e) et le régime du moteur est au ralenti.
- F** = Inverseur/embase accouplés pour la marche avant.
- R** = Inverseur/embase accouplés pour la marche arrière.
- T** = Réglage du régime moteur.

Commande à deux leviers



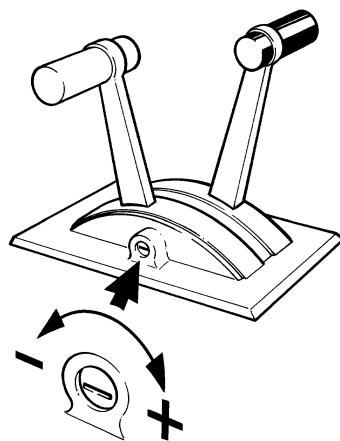
P0003056

Commande A



P0003019

Commande B



P0003030

Commande A

Maneuvres

La commande à levier double est dotée de leviers distincts pour le changement de marche (1) et l'accélération du moteur (2).

Le moteur peut uniquement démarrer avec le levier de commande en position point mort.

Levier noir (1)

N = Position point mort. L'inverseur/l'embase est débrayé(e) et le régime du moteur est au ralenti.

F = Inverseur/embase accouplés pour la marche avant.

R = Inverseur/embase accouplés pour la marche arrière.

Levier rouge (2)

Réglage du régime moteur.

Réglage du frein à friction

La commande est dotée d'un frein à friction réglable qui peut, le cas échéant, être ajusté pour obtenir un déplacement plus souple ou plus rigide du levier de commande. Ajuster le frein à friction en tournant la vis (commande A) ou le levier (commande B).

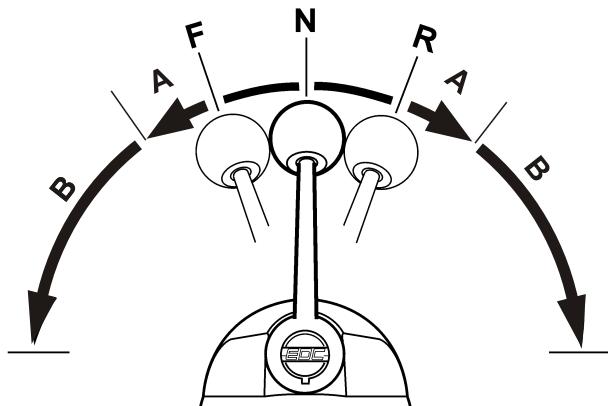
tourner dans le sens horaire (+) pour un déplacement plus rigide et dans le sens anti-horaire (-) pour un déplacement plus souple.

En option

Vitesse lente

La fonction Volvo Penta Lowspeed est disponible pour les moteurs dotés d'un inverseur hydraulique.

Sur les bateaux équipés de moteurs puissants, la vitesse de marche peut être élevée même au ralenti ; en mode marche lente, la vitesse est diminuée.



P0003008

N = Position point mort. L'inverseur est débrayé et le régime du moteur est au ralenti.

F = Marche avant, ralenti

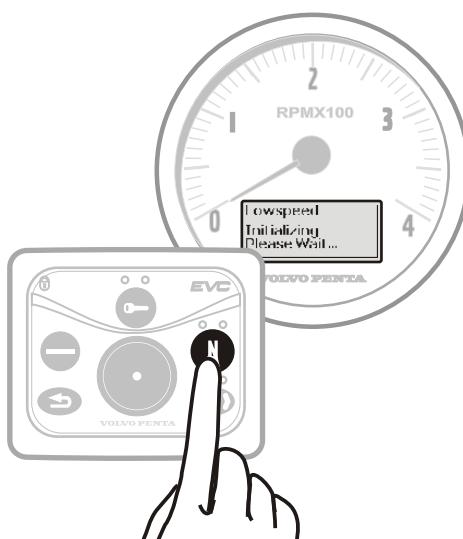
L'inverseur est enclenché pour la marche avant, moteur au ralenti. Cela engendre un patinage fluide maximal dans l'inverseur.

R = Marche arrière au ralenti.

L'inverseur est enclenché pour la marche arrière, moteur au ralenti. Cela engendre un patinage fluide maximal dans l'inverseur.

A = Fonction marche lente (Lowspeed) accouplée. L'accélération agit sur le régime de l'hélice, sans aucune incidence sur le régime du moteur.

B = Fonction marche lente (Lowspeed) désaccouplée. La commande agit sur le régime du moteur et sur le régime de l'hélice.



A Lowspeed
Initializing
Please Wait...

B Coolant Temp
89 °C

C Lowspeed
Activated

D Coolant Temp
89 °C

E Lowspeed
Deactivated

Accoupler la fonction Lowspeed

- 1 Amener le levier de commande sur la position point mort.
- 2 Appuyer sur le bouton de neutralisation (**N**) au tableau de commande pour activer la fonction Lowspeed.
Si le message « Lowspeed activé » (**A**) suivi du texte « (LOW) » (**B**) s'affiche dans la fenêtre du compte-tours, la fonction marche réduite n'est pas prête à être utilisée et la fonction de changement de marche fonctionne normalement.
Quand la fonction marche réduite est activée, le message « Lowspeed activée » (**C**) apparaît dans la fenêtre du compte-tours.
- 3 La fonction marche réduite activée est confirmée par le texte « LOW » (**D**) dans la fenêtre du compte-tours.

Une certaine temporisation lors de changement de marche peut se produire quand la fonction marche lente (Lowspeed) est activée.

Désactiver la fonction Lowspeed

- 1 Amener le levier de commande sur la position point mort.
- 2 Appuyer sur le bouton de neutralisation (**N**) pour désactiver la fonction Lowspeed.
Le message « Lowspeed désactivé » (**E**) apparaît dans la fenêtre du compte-tours.

P0005941

Démarrage

Prendre pour habitude d'effectuer un contrôle visuel du moteur, du compartiment moteur et de la transmission, avant de démarrer. Ceci permet de détecter rapidement une anomalie ou un problème quelconque. Vérifier également que les instruments et l'afficheur d'avertissement indiquent des valeurs normales après le démarrage du moteur.

Afin de minimiser la formation de fumées d'échappement lors de démarrage à froid, nous recommandons l'installation d'un chauffage auxiliaire du moteur ou d'une source de chaleur dans le compartiment moteur, lorsque les températures sont inférieures à +5°C (41° F).

AVERTISSEMENT!

N'utilisez jamais un aérosol de démarrage ou d'autres produits similaires comme aide au démarrage. Risque d'explosion!

Avant le démarrage

- Contrôler le niveau d'huile du moteur et de la transmission.

- Vérifier le niveau de liquide de refroidissement.

- Ouvrir le robinet de fond si installé.

- Ouvrir le robinet de carburant.

- Mettre sous tension avec le/les coupe-circuit principal(aux).

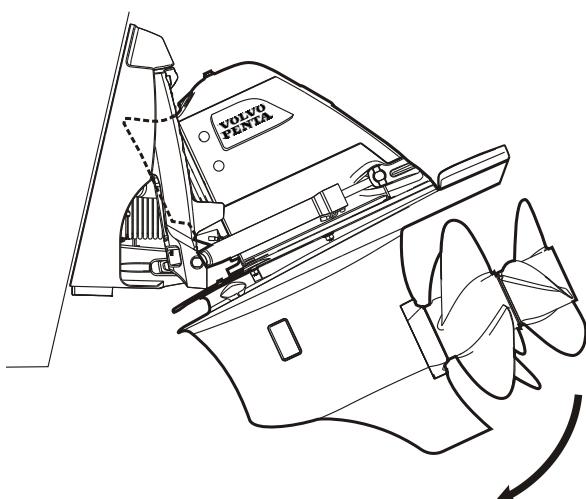
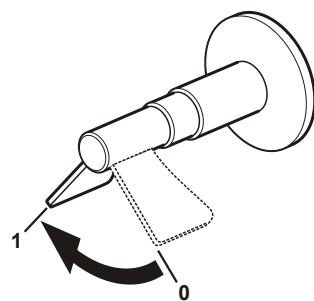
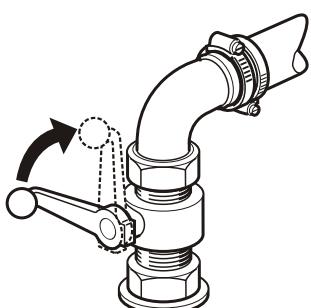
IMPORTANT !

Ne jamais couper le courant avec l'interrupteur principal quand le moteur tourne, l'alternateur et le système électronique pourraient être endommagés.

- Démarrer le ventilateur du compartiment moteur (si installé) et le laisser tourner au moins quatre minutes.

- Vérifier qu'il y a suffisamment de carburant pour la distance à parcourir.

- Abaisser l'embase si celle-ci est relevée.



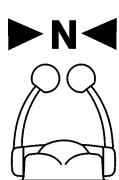
Méthode de démarrage

L'inversion de marche, la commande de l'accélération et les paramètres EVC sont uniquement possibles à partir d'un poste de commande actif.

Sur les bateaux comportant un seul poste de commande, celui-ci est toujours activé.

Sur les bateaux équipés de deux ou plusieurs postes de commande, le poste principal est activé automatiquement lorsque le système EVC est mis sous tension avec la clé de contact. Si le moteur est démarré à partir d'un poste auxiliaire, c'est ce dernier qui sera alors automatiquement activé.

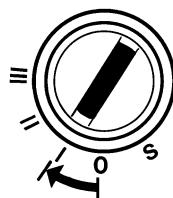
Amener la commande au point mort



P0003087

Débrayer l'inverseur. Pour ce faire, positionner le/les levier(s) de commande en position point mort sur tous les postes de commande.

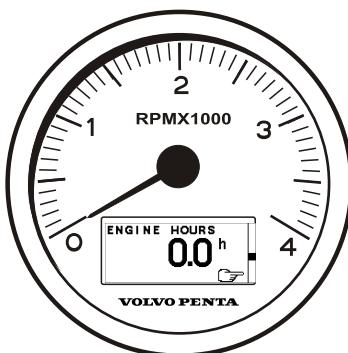
Commande à levier double : contrôler que les leviers de commande sont en position point mort.



P0003022

Mettre sous tension

Mettre sous tension en tournant la clé de contact en position I.



P0002372

Contrôlez l'afficheur du compte-tours

Si un défaut a été enregistré, il apparaît sur l'afficheur du compte-tours, voir le chapitre *Traitement des défauts* en page 44 pour de plus amples informations et pour les mesures préconisées.



P0002435

Contrôler les lampes

Toutes les lampes de l'indicateur d'alarme s'allument chaque fois que le système est mis sous tension. Contrôlez que toutes les lampes s'allument et s'éteignent. Une lampe qui clignote indique qu'un défaut a été enregistré, voir le chapitre *Traitements des défauts* en page 44 pour de plus amples informations et pour les mesures préconisées.

Si le bateau comporte plus d'un poste de commande, le poste à contrôler doit être activé pour pouvoir vérifier le bon fonctionnement des lampes de l'indicateur d'alarme.

Démarrez le moteur

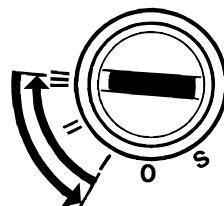
Si un poste de commande est verrouillé, le moteur ne pourra être démarré ou arrêté qu'à partir de celui-ci.

Démarrage avec clé de contact

Tournez la clé de contact en position **III**. Relâchez la clé qui revient automatiquement en position **I** immédiatement après le démarrage du moteur.

Si plusieurs tentatives de démarrage sont requises, ramenez d'abord la clé de contact en position **0**.

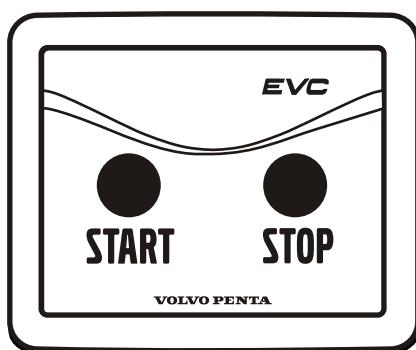
Cesser toute tentative de démarrage si le moteur ne démarre pas dans les 20 secondes.



Mise en route avec bouton de démarrage

Appuyez sur le bouton de démarrage. Relâchez le bouton immédiatement après le démarrage du moteur. Veuillez noter que lors de mise en route à partir d'un poste de commande secondaire, la clé de contact du poste principal doit être en position **I**.

Cesser toute tentative de démarrage si le moteur ne démarre pas dans les 20 secondes.



P0005860

Protection contre les surchauffes

Si le démarreur est connecté durant son temps d'activation maximal (30 secondes), le circuit de démarreur est automatiquement déconnecté pour protéger ce dernier contre les surchauffes éventuelles. Laisser (si possible) refroidir le démarreur au moins cinq minutes, avant d'essayer de démarrer de nouveau.

Observez les instruments et amenez le moteur à la température de service

Laissez tourner le moteur au ralenti les 10 premières secondes et observez les instruments pour vérifier qu'ils affichent des valeurs normales. Contrôlez également qu'aucune alarme n'est déclenchée et qu'aucun témoin d'avertissement ne clignote. Une lampe qui clignote indique qu'un défaut a été enregistré, voir le chapitre *Traitemennt des défauts* en page 44 pour de plus amples informations et pour les mesures préconisées.

Avant d'accélérer à pleins gaz, laissez d'abord chauffer le moteur à bas régime et à faible charge jusqu'à ce qu'il atteigne une température de service adéquate.

IMPORTANT !

Ne jamais emballer le moteur surtout à froid.

Utilisation

Familiarisez-vous avec le moteur, les commandes et l'équipement auxiliaire avant de vous lancer pour votre première sortie en mer. Évitez les coups de volant brusques ou les inversions soudaines. Les passagers risqueraient de tomber ou de passer par dessus bord.

AVERTISSEMENT!

Une hélice en rotation peut engendrer de graves blessures. Contrôlez que personne ne se trouve dans l'eau autour du bateau lorsque vous enclenchez la commande de marche AV/AR. Ne naviguez jamais dans des eaux de baignade ou dans des endroits où l'on risque de rencontrer des baigneurs.

Lecture des instruments

Contrôlez tous les instruments et les afficheurs d'alarme directement après le démarrage et ensuite, de manière régulière durant la navigation. Les valeurs de mesure des instruments analogiques s'affichent également sur l'écran du compte-tours.

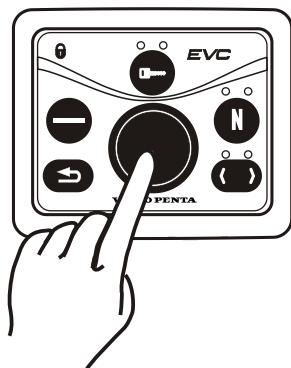
Alarmes

Les alarmes et les messages s'affichent sur l'écran du compte-tours. Certaines alarmes émettent aussi un signal audible. Si un indicateur d'alarme est en place, son témoin d'avertissement clignote.

En cas de panne, l'alarme sonore retentit et les témoins d'avertissement concernés clignotent sur l'affichage d'avertissement. L'écran du compte-tours affiche une fenêtre d'alarme.

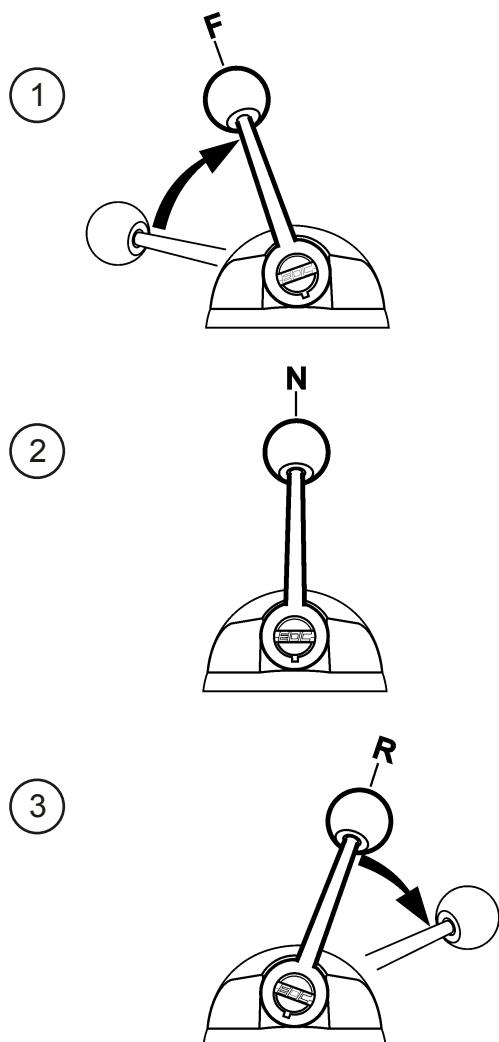
- 1 Noter l'alarme/le message.
- 2 Appuyer sur le bouton sur le panneau de commande pour valider l'alarme.
- 3 Prendre les mesures correctrices nécessaires, voir le chapitre *Liste des codes de défaut*.

La panne est stockée comme un code de défaut tant que le problème n'a pas été corrigé. Il est possible de relever les codes de défaut lors de la prochaine visite d'entretien.



P0005872

Pilotage



P0005856

L'inversion de marche avant/arrière doit se faire au régime ralenti. À régime élevé, cette opération peut s'avérer inconfortable pour les passagers éventuels et engendrer des contraintes inutiles sur la transmission, voire même arrêter le moteur.

Une fonction de sécurité automatique intégrée permet de différer le changement de marche jusqu'à ce que le régime moteur soit retombé en dessous de 1500 tr/min environ.

Procéder toujours comme suit pour l'inversion avant/arrière :

- 1 Amenez le régime moteur au ralenti et laissez le bateau ralentir au maximum.

AVERTISSEMENT!

N'enclenchez jamais l'inversion de marche arrière lorsque le bateau déjauge.

- 2 Amenez le levier de commande au point mort d'un mouvement rapide et ferme. Marquez une courte pause.
- 3 Amenez ensuite le levier de commande vers l'arrière d'un mouvement rapide et ferme puis accélérez.

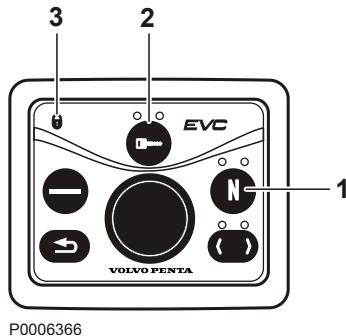
IMPORTANT !

Il est important que tous les moteurs tournent lors de manœuvre de marche arrière. Autrement, on court le risque de pénétration d'eau (via le canal d'échappement) dans le moteur qui est arrêté.

Postes de commande

Changement et activation de poste de commande

Changement de poste de commande



P0006366

- 1 Amenez le(s) commande(s) au point mort.
La diode au-dessus du bouton de neutralisation (1) s'allume lorsque la transmission est au point mort.
- 2 Déverrouillez le poste de commande que vous quittez, si celui-ci est verrouillé, en appuyant sur le bouton d'activation (2).
- 3 Activez le poste de commande sur lequel vous vous rendez en appuyant sur le bouton d'activation (2). La diode au-dessus du bouton d'activation s'allume quand le poste de commande est activé.

La diode allumée au-dessus du bouton de neutralisation indique qu'un poste de commande est activé.

La diode est bien entendu éteinte si un poste de commande est désactivé.

Si le symbole du cadenas (3) clignote, le poste de commande ne pourra pas être activé. Un autre poste de commande est verrouillé ou activé avec le levier de changement de marche enclenché (pas au point mort). Une diode clignotant au-dessus du bouton d'activation (2) signale qu'un défaut sur le poste de commande limite son fonctionnement. Le défaut apparaît aussi sous la forme de vue contextuelle sur l'afficheur, voir le chapitre « Navigation », section « Valider l'alarme et les messages ».

Verrouiller/Déverrouiller le poste de commande

Si un poste de commande est verrouillé, il est uniquement possible de changer de poste ou de démarrer et d'arrêter le moteur à partir de ce poste verrouillé.

Verrouillez un poste de commande en appuyant sur le bouton d'activation (2). Déverrouillez un poste de commande verrouillé, activé, en appuyant sur le bouton d'activation (2). Le symbole du cadenas (3) sur le panneau EVC indique si le poste de commande est verrouillé - la diode s'allume - ou non.



P0003088

Vitesse de croisière

Éviter de faire tourner le moteur pleins gaz pour assurer une économie de carburant optimale. Nous recommandons un régime de croisière d'au moins 10 % inférieur au régime maxi pleins gaz.

Le régime maxi lors de vitesse de pointe peut varier, en fonction du choix de l'hélice, de la charge, des conditions externes, du type de coque, etc., mais doit toutefois se maintenir dans la plage pleins gaz. Voir le chapitre *Données techniques* en page 121.

Si le moteur n'atteint pas la plage pleins gaz, cela peut provenir de différents facteurs indiqués au chapitre *Traitements des défauts* en page 46.

Si le régime du moteur dépasse la plage pleins gaz, monter une hélice ayant un pas plus important. Demandez conseil à votre concessionnaire Volvo Penta. Synchronisation

Synchronisation du régime des moteurs

Lors de conduite avec une installation bimoteur, l'économie de carburant et le confort sont améliorés si les moteurs tournent au même régime (tr/min).

Quand la fonction de synchronisation est activée, le régime (tr/min) du moteur tribord s'adapte automatiquement à celui du moteur bâbord. La fonction de synchronisation est automatiquement activée si les conditions suivantes sont remplies :

- 1 Les leviers de commande d'accélération des deux moteurs sont sur la même position (approximativement).
- 2 Le régime des deux moteurs dépasse 800 tr/min.

La fonction de synchronisation est désaccouplée si l'une de ces conditions n'est plus remplie.

Arrêt

Avant d'arrêter le moteur, le laisser tourner au ralenti quelques minutes, l'inverseur au point mort. Ceci permet de régulariser la température du moteur et d'éviter les surchauffes ponctuelles. Ceci est particulièrement important si le moteur a été utilisé à haut régime et/ou été exposé à une forte charge.

Arrêter le moteur

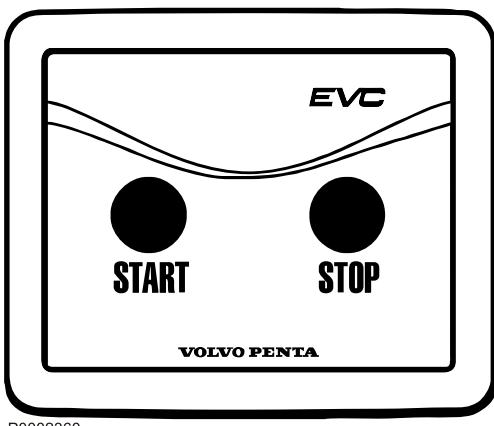
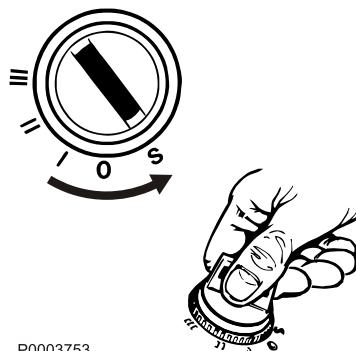
Si un poste de commande est activé et verrouillé, le moteur ne pourra être arrêté qu'à partir de celui-ci.

IMPORTANT !

Ne jamais couper le courant avec l'interrupteur principal quand le moteur tourne, l'alternateur et le système électronique pourraient être endommagés.

IMPORTANT !

Ne couper jamais le courant avec l'interrupteur principal avant d'avoir amené la clé de contact en position 0 ou de l'avoir enlevée, le système électrique pourrait être endommagé.

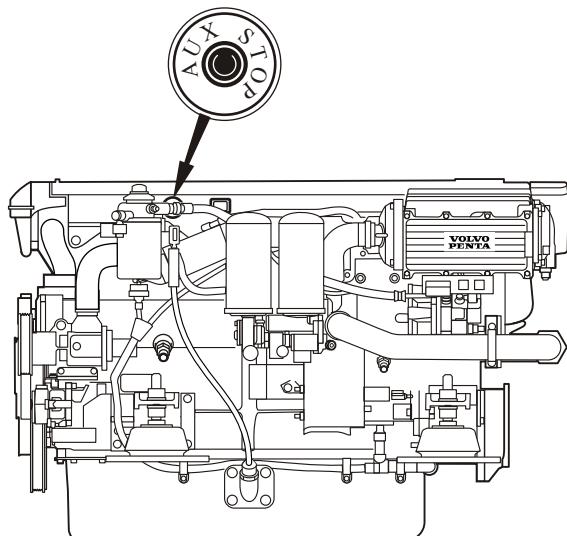


Arrêt du moteur avec le bouton d'arrêt

- 1 Débrayer l'embase/l'inverseur en amenant le levier de commande en position point mort.
- 2 Tourner la clé en position d'arrêt « S ». La clé de démarrage doit être sur la position 0 ou être retirée, avant de pouvoir mettre hors tension à l'aide du coupe-circuit principal.

Bouton d'arrêt supplémentaire

Si le moteur ne peut pas être arrêté de façon normale, il est possible de l'arrêter à l'aide du dispositif d'arrêt auxiliaire placé sur le côté du moteur.



P0003709

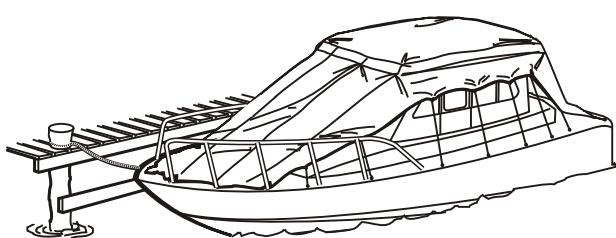
Après l'arrêt du moteur

- Contrôler l'étanchéité du moteur et du compartiment moteur.
- Fermez le robinet de carburant.
- Fermer le robinet de fond si installé.
- Relever la valeur indiquée par le compteur horaire et effectuer l'entretien préventif conformément au schéma d'entretien.
- Bateaux avec embase : L'embase doit être trimée (rentrée) au maximum pour protéger les surfaces non traitées des vérins de trim contre les salissures marines.
Si le bateau risque un échouement, il faudra au contraire relever l'embase au maximum.
- Mettre hors tension à l'aide du coupe-circuit principal, en cas d'arrêt prolongée du bateau.

Panne de fonctionnement

Arrêt prolongé avec le bateau dans l'eau

Lors de période d'arrêt prolongée avec le bateau dans l'eau, faire tourner le moteur jusqu'à sa température de service, au moins une fois tous les 14 jours. Cette précaution évite le risque de corrosion dans le moteur. Si le bateau n'est pas utilisé pendant plus de deux mois, une procédure de conservation devra être effectuée. Voir le chapitre *Conservation en page 105*.



P0002451

Arrêt prolongé avec le bateau hors de l'eau

Sur les bateaux conservés hors de l'eau lorsqu'ils ne sont pas utilisés, par exemple les bateaux sur remorque, la protection contre la corrosion des anodes est diminuée à cause de l'oxydation. Avant de remettre le bateau à l'eau, nettoyer par conséquent les anodes sur l'embase et le tableau arrière avec de la toile émeri, de manière à nettoyer toutes traces d'oxydation éventuelles.

Si le bateau n'est pas utilisé pendant plus de deux mois, une procédure de conservation devra être effectuée. Voir le chapitre *Conservation en page 105*.

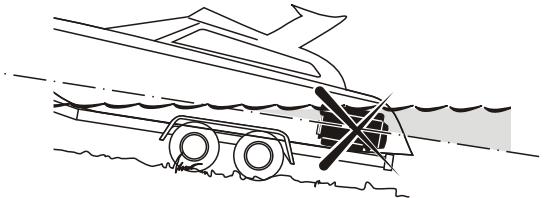
IMPORTANT !

Utiliser du papier émeri. Ne pas utiliser de brosse métallique ni d'autres outils en acier pour le nettoyage, la protection galvanique pourrait être endommagée.

Hivernage et mise à l'eau

IMPORTANT !

Si le bateau descend considérablement en-dessous de la ligne de flottaison statique lors de la mise en cale sèche ou de la mise à l'eau, l'eau risque de pénétrer dans le moteur par le système d'échappement.



P0003798

Remorquage du bateau

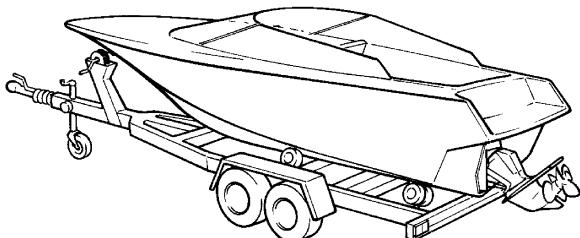
Vérifier ce que stipule la législation nationale en vigueur relative au transport de bateau sur remorque. Les réglementations diffèrent d'un pays à l'autre.

Bateaux avec embase

Trimmer (relever) l'embase à son maximum avant d'installer le bateau sur une remorque. Il est impossible de relever l'embase sans démarrer le moteur. Quand l'embase a atteint sa position relevée maximale, un dispositif d'arrêt automatique coupe le courant à la pompe de trim hydraulique. Ce dispositif est automatiquement réinitialisé lorsque l'embase est abaissée. Fixer l'embase en position relevée, à l'aide d'un kit de remorque (option) ou équivalent, de telle manière qu'elle ne risque pas de retomber sur la remorque durant le transport.

AVERTISSEMENT!

Le moteur ne doit pas être utilisé avec l'embase en position relevée.

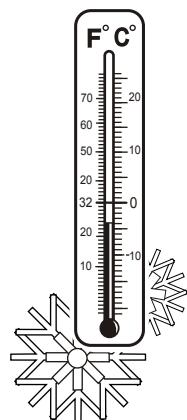


P0002453

Bateaux avec inverseur

Vidanger l'eau du système d'échappement, pour empêcher la pénétration d'eau dans le moteur durant le transport du bateau sur la remorque.

Précautions par temps froid

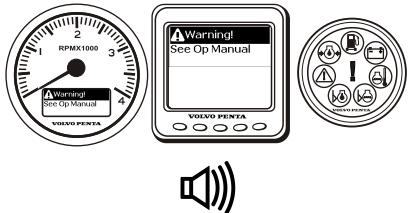


P0005905

Si le compartiment moteur ne peut pas être protégé contre le risque de gel, vidanger le circuit à eau de mer et vérifier que le liquide de refroidissement du circuit d'eau douce contient suffisamment de produit antigel pour empêcher tout éclatement dû au gel. Voir le chapitre Entretien, section *Système d'eau de mer, vidange en page 82 et Maintenance en page 79*. Vérifier l'état de charge de la batterie. Une batterie insuffisamment chargée peut geler et être détériorée.

Traitement des défauts

En dépit d'un entretien régulier conforme au schéma de maintenance et de conditions d'utilisation idéales, il arrive que des pannes surviennent et exigent d'être réparées avant de poursuivre la navigation. Le chapitre suivant décrit les alarmes et la gestion des pannes.



P0006368

En cas d'alarme

Message d'erreur du moteur et du système EVC

En cas de défaut de fonctionnement, le pilote est averti par une alarme sonore, tandis qu'une fenêtre contextuelle apparaît sur l'écran.

L'information affichée dans la fenêtre contextuelle montre alternativement l'origine de la panne et la mesure à prendre.

L'information concernant l'origine de la panne et la mesure à prendre se trouve dans le chapitre *Liste des codes de défaut en page 47*.

Le moteur, la transmission et le système EVC sont surveillés et contrôlés par la fonction de diagnostic. Si la fonction de diagnostic localise une anomalie de fonctionnement, elle protège le moteur et assure la poursuite du fonctionnement en agissant sur le moteur. Le moteur réagit de différentes façons suivant la gravité de la panne.

- Défauts de fonctionnement mineurs qui ne risquent pas d'endommager le moteur ou la transmission.
Incidence sur le moteur : Aucune.
- Défaut de fonctionnement sérieux qui n'endommagera pas immédiatement le moteur ou la transmission, par exemple, une température du liquide de refroidissement excessive.
Incidence sur le moteur : La puissance du moteur est limitée jusqu'à ce que la valeur soit de nouveau normale.
- Défaut de fonctionnement sérieux générant de graves dommages sur le moteur ou la transmission.
Incidence sur le moteur : Puissance moteur réduite.
- Défaut de fonctionnement sérieux rendant impossible la commande du moteur ou la transmission.
Incidence sur le moteur : La transmission est débrayée et la puissance du moteur est réduite. Le changement de marche de secours est possible, voir la section *En cas d'urgence en page 60*.
- Défaut de fonctionnement sérieux sur la transmission ou sur le système d'injection du moteur.
Incidence sur le moteur : Le moteur s'arrête. Le changement de marche de secours est possible, voir la section *En cas d'urgence en page 60*. En cas de menaces sérieuses, il est également possible de démarrer le moteur avec la marche enclenchée après avoir valider l'alarme.

Confirmer le message

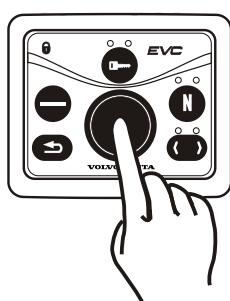
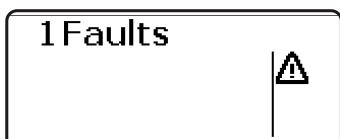
1 Appuyer sur le bouton rotatif du panneau de commande pour valider l'alarme. Le signal sonore s'arrête.

2 Relever le message d'erreur.

3 Appuyer de nouveau sur le bouton du panneau de commande et la fenêtre contextuelle disparaît.

L'alarme doit être validée avant de pouvoir démarrer le moteur.

Liste d'erreurs



P0004375

Lorsqu'un défaut est enregistré, le texte Défaut (Faults) apparaît sur l'écran du menu EVC, accompagné d'un certain nombre de défauts.

Appuyer sur le bouton rotatif du panneau de commande pour entrer dans le sous-menu. Tourner le bouton pour passer entre les différents défauts si plusieurs défauts ont été enregistrés.

L'information affichée dans la fenêtre contextuelle montre alternativement l'origine de la panne et la mesure à prendre.

Effacer le défaut dans la liste des défauts

Les défauts validés qui ont été enregistrés sont automatiquement effacés lorsque l'on tourne la clé de contact en position arrêt (**S**).

Arrêter le moteur et vérifier que la / les clé(s) de contact est (sont) en position **0** sur tous les postes de commande.

Lorsque la tension est de nouveau connectée, la fonction de diagnostic contrôle s'il y a des dysfonctionnements dans le système EVC. Si tel est le cas, une fenêtre contextuelle s'affiche avec un message d'erreur. Les défauts qui ont été réparés ou qui ont disparus sont effacés automatiquement.

Les défauts qui n'ont encore pas été réparées doivent être validés chaque fois que le contact est mis.

Localisation de panne

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

Lire minutieusement les consignes de sécurité relatives aux opérations de maintenance et d'entretien dans le chapitre *Information générale de sécurité en page 6* avant de commencer.

Symptômes et diagnostics possibles

Une fenêtre contextuelle apparaît sur l'afficheur du compte-tours	Voir le chapitre <i>Liste des codes de défaut en page 47</i>
Le démarreur ne tourne pas (ou lentement)	1, 2, 3, 24
Le moteur ne démarre pas	4, 5, 6, 7, 24
Le moteur démarre mais s'arrête de nouveau	6, 7, 24
Moteur difficile à démarrer	4, 5, 6, 7
Le moteur n'atteint pas le régime correct à pleins gaz	5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 15, 18, 19, 20, 21, 24
Le moteur cogne	4, 5, 6, 7
Le moteur tourne irrégulièrement	4, 5, 6, 7, 10, 11
Le moteur vibre	15, 16
Consommation de carburant élevée	8, 9, 10, 12, 15
Fumées d'échappement noires	10
Fumées d'échappement bleues ou blanches	12, 22
Pression d'huile basse	13, 14
La température du liquide de refroidissement du moteur est excessive	17, 18, 19, 20, 21
Charge insuffisante ou inexistante	2, 23
1. Batterie déchargée	13. Niveau d'huile trop bas
2. Contact intermittent/discontinuité	14. Filtre à huile colmaté
3. Fusible détérioré/déclenché	15. Hélice défectueuse/non conforme
4. Absence de carburant	16. Suspension moteur défectueuse
5. Filtre à carburant colmaté	17. Niveau de liquide de refroidissement insuffisant
6. Air dans le système d'injection	18. Prise d'eau de mer/filtre/tuyau à eau de mer colmaté
7. Présence d'eau / d'impuretés dans le carburant	19. La courroie de pompe de circulation patine
8. Bateau trop chargé ou charge mal répartie	20. Roue à aubes défectueuse
9. Salissures marines sur le fond du bateau/la transmission/l'hélice	21. Thermostat défectueux/non conforme
10. Arrivée d'air insuffisante	22. Niveau d'huile trop haut
11. La température du liquide de refroidissement du moteur est excessive	23. La courroie de l'alternateur patine
12. La température du liquide de refroidissement du moteur est insuffisante	24. Codes de défaut enregistrés Les codes peuvent uniquement être relevés et effacés par un technicien d'entretien.

Liste des codes de défaut

⚠ ATTENTION!

Veuillez lire minutieusement les consignes de sécurité relatives aux opérations de maintenance et d'entretien avant toute intervention.

En cas de défaut de fonctionnement, le pilote est averti par une alarme sonore, tandis qu'une fenêtre contextuelle avec un message d'erreur apparaît sur l'afficheur. Les messages d'erreur informent sur l'origine de la panne et sur les mesures correctrices à prendre.

Les défauts et les interventions requises sont décrits en détail dans ce chapitre.

Explication des codes de défaut

- A Description du défaut concerné, impact sur le système et mesures à prendre.
- B Témoin d'avertissement actuel qui clignote en cas d'une alarme. O/R signifie qu'un témoin orange ou rouge clignote.
- C Alarme sonore.
- D Fenêtre contextuelle de défaut apparaissant sur l'afficheur du tachymètre EVC.

A.

Explication :

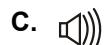
Tension de batterie insuffisante.

Symptôme :

Néant.

Intervention :

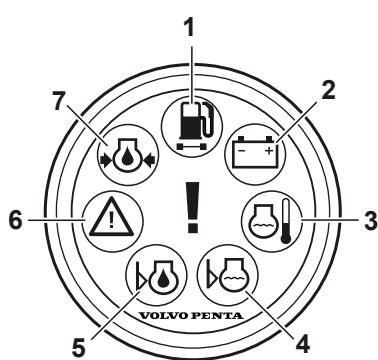
- Vérifiez le niveau de liquide dans les batteries
- Contrôler la tension de la courroie.
- Contacter un atelier de service Volvo Penta si le problème persiste.



D.



P0005024



P0004761

- 1 Si la diode orange de « présence d'eau dans le gazole » s'allume, cela implique qu'il y a trop d'eau dans le séparateur d'eau du préfiltre à carburant.
- 2 Le témoin de charge s'allume si l'alternateur cesse de charger.
- 3 Le témoin de température du liquide de refroidissement s'allume quand celle-ci est excessive.
- 4 Le voyant orange de niveau du liquide de refroidissement du moteur s'allume si le niveau est trop bas en cours de navigation.
- 5 Le voyant orange de niveau d'huile du moteur s'allume si le niveau est trop bas en cours de navigation.
- 6 Si le témoin d'avertissement rouge (R) s'allume durant la navigation, cela indique une panne sérieuse.

Si le témoin d'avertissement orange (**O**) s'allume durant la navigation, cela indique une panne.

- 7 Si le témoin de pression d'huile rouge s'allume durant la navigation, cela indique une pression d'huile insuffisante dans le moteur.

Régime moteur

Explication :

Capteur du régime moteur défectueux.



R



Danger!
Engine Speed
See Op Manual


Symptôme :

Réduire la puissance du moteur.



Danger!
Stop Engine

Intervention :

Contacter un atelier de service Volvo Penta.

P0005008

DANGER !Régime moteurVoir le
Manuel de l'utilisateur
Arrêter le moteur

Eau dans le carburant

Explication :

Eau dans le séparateur d'eau des filtres à carburant.



o



Caution!
Water in Fuel
See Op Manual



Caution!
Water in Fuel

P0001200

ATTENTION !Eau dans le carburant
Voir le Manuel de l'utilisateur

Niveau du liquide de refroidissement

Explication :

Niveau de liquide de refroidissement insuffisant.



Warning!
Coolant Level
See Op Manual



Warning!
Coolant Level

P0005012

AVERTISSEMENT !Niveau du liquide
de refroidissementVoir le Manuel de
l'utilisateur

Symptôme :

Néant.

Intervention :

- Vérifiez le niveau du liquide de refroidissement. Voir *Niveau du liquide de refroidissement, contrôler et appoint en page 81*.
- Vérifiez qu'il n'y a pas de fuites de liquide de refroidissement dans l'équipement auxiliaire branché au système de refroidissement du moteur.
- Contacter un atelier de service Volvo Penta si le problème persiste.

Température du liquide de refroidissement

Explication :

Température excessive du liquide de refroidissement.

Symptôme :

Réduire la puissance du moteur.

Intervention :

- Vérifiez le niveau du liquide de refroidissement., voir *Niveau du liquide de refroidissement, contrôler et appoint en page 81.*
- Vérifier que le filtre à eau de mer n'est pas obstrué., voir *Filtre à eau de mer, vérification/nettoyage en page 86.*
- Contrôler la turbine dans la pompe d'eau de mer., se *Roue à aubes, vérifier et remplacer en page 84.*
- Vérifiez l'étanchéité.
- Si le débit d'eau de refroidissement cesse, vérifier l'intérieur de la durite d'échappement et la remplacer en cas de dommages.
- Contacter un atelier de service Volvo Penta si le problème persiste.



Warning!
Coolant Temp.
See Op Manual



Warning!
Reduce Rpm

P0005014

AVERTISSEMENT !Température du liquide de refroidissement
Voir le Manuel de l'utilisateur
Réduire le régime

Pression du carburant

Explication :

Pression de carburant insuffisante.

Symptôme :

Néant.

Intervention :

- Contrôler le niveau de carburant.
- Ouvrez les robinets de carburant et vérifiez l'étanchéité.
- Vérifiez que les filtres à carburant ne sont pas colmatés. Remplacer les filtres si nécessaire. Voir *Maintenance en page 76.*
- Contacter un atelier de service Volvo Penta si le problème persiste.



Warning!
Fuel Pressure
See Op Manual



Warning!
Reduce Rpm

P0005015

AVERTISSEMENT !Pression du carburant
Voir le Manuel de l'utilisateur
Réduire le régime

niveau huile moteur

Explication :

Niveau d'huile insuffisant.

NOTE: Lors de navigation dans une mer suiveuse ou houleuse, le système peut par erreur détecter un niveau d'huile insuffisant. Dans ce cas, valider le message d'erreur et contrôler les points suivants, pour des raisons de sécurité.

Symptôme :

Néant.

Intervention :

- Vérifiez le niveau d'huile du moteur. Voir *Niveau d'huile, contrôle et remplissage d'appoint en page 73.*
- Vérifiez l'étanchéité.
- Contacter un atelier de service Volvo Penta si le problème persiste.



Warning!
Engine Oil Level
See Op Manual



Warning!
Engine Oil Level

P0005017

AVERTISSEMENT !niveau huile moteur
Voir le Manuel de l'utilisateur

Pression d'huile moteur

Explication :

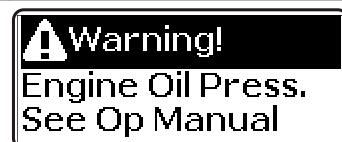
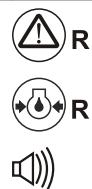
Pression d'huile insuffisante.

Symptôme :

Réduire la puissance du moteur.

Intervention :

- Vérifiez le niveau d'huile du moteur. Voir *Niveau d'huile, contrôle et remplissage d'appoint en page 73.*
- Vérifier que les filtres à huile ne sont pas colmatés. Remplacer les filtres si nécessaire.
- Vérifiez l'étanchéité.
- Contacter un atelier de service Volvo Penta si le problème persiste.



P0005018

AVERTISSEMENT !Pression d'huile moteur
Voir le Manuel de l'utilisateur
Arrêter le moteur

Tension de la batterie

Explication :

Tension de batterie insuffisante.

Symptôme :

Néant.

Intervention :

- Vérifiez le niveau de liquide dans les batteries
- Contrôler la tension de la courroie.
- Contacter un atelier de service Volvo Penta si le problème persiste.



P0005024

AVERTISSEMENT !Tension de la batterie
Voir le Manuel de l'utilisateur

Interrupteur d'arrêt d'urgence

Explication :

Signal d'arrêt externe.

Symptôme :

Le moteur s'arrête et ne peut pas démarrer.

Intervention :

- Contrôler le fonctionnement du bouton d'arrêt d'urgence, le cas échéant. Réarmer si nécessaire. Voir *Arrêt en page 40.*
- Contacter un atelier de service Volvo Penta si le problème persiste.



P0005025

AVERTISSEMENT !Interrupteur d'arrêt d'urgence
Voir le Manuel de l'utilisateur

Batterie primaire

Explication :

Batteries déchargées ou charge faible insuffisante.



R



Warning!
Primary Battery
See Op Manual

Symptôme :

Néant.

Intervention :

- Vérifiez le niveau de liquide dans les batteries Voir *Batterie, entretien en page 89*.
- Contrôler la tension de la courroie. Voir *Courroie d'entraînement, vérifier et remplacer en page 71*.
- Contacter un atelier de service Volvo Penta si le problème persiste.

Warning!
Primary Battery

P0005026

AVERTISSEMENT !Batterie primaire-
Voir le Manuel de l'utilisateur

Vérifiez le levier de commande

Explication :

Levier de commande défectueux.



R



Warning!
Check
Control Lever

Symptôme :

Le moteur passe en mode d'urgence. Transmission au point mort.

Intervention :

- Redémarrer le(s) moteur(s).
- Si le moteur ne peut pas fonctionner à partir du poste de commande sélectionné, utiliser un autre poste de commande.
- Contacter un atelier de service Volvo Penta si le problème persiste.

Warning!
See Op Manual

P0005031

AVERTISSEMENT !Vérifiez le levier de
commande
Voir le Manuel de l'utilisateur



O

Caution!
Check
Control Lever

Caution!
See Op Manual

P0005032

ATTENTION !Vérifiez le levier de com-
mande
Voir le Manuel de l'utilisateur

Étalonnage du levier

Explication :

Étalonnage de levier incorrecte.

Symptôme :

Impossible de sélectionner le poste actif.

Intervention :

- Redémarrer le(s) moteur(s).
- Contacter un atelier de service Volvo Penta si le problème persiste.



o

Caution!
Lever Calibration
Incorrect



o

Caution!
See Op Manual

P0005033

ATTENTION !Étalonnage du levier Incorrect
Voir le Manuel de l'utilisateur

Vérifiez le système EVC

Explication :

Défaut interne dans le système EVC.

Symptôme :

Réduire la puissance du moteur.

Intervention :

- Redémarrer le(s) moteur(s).
- Si le moteur ne peut pas fonctionner à partir du poste de commande sélectionné, utiliser un autre poste de commande.
- Contacter un atelier de service Volvo Penta si le problème persiste.



R

o

Warning!
Check EVC System



o

Warning!
See Op Manual

P0005034

AVERTISSEMENT !Vérifiez le système EVC
Voir le Manuel de l'utilisateur



o

o

Caution!
Check EVC System



o

Caution!
See Op Manual

P0005035

ATTENTION !Vérifiez le système EVC
Voir le Manuel de l'utilisateur

Contrôler le moteur

Explication :

Défaits système divers.



Caution!
Check Engine

Symptôme :

Néant.

Intervention :

- Redémarrer le(s) moteur(s).
- Contacter un atelier de service Volvo Penta si le problème persiste.



Caution!
See Op Manual

P0005036

ATTENTION !Contrôler le moteur/Voir le Manuel de l'utilisateur

Poste de commande remis en marche

Explication :

Perte de poste de commande actif lors du démarrage.



Caution!
Helm Restarted
See Op Manual

Symptôme :

Néant.

Intervention :

Redémarrer le(s) moteur(s).



Caution!
Helm Restarted

P0001206

ATTENTION !Poste de commande remis en marche/Voir le Manuel de l'utilisateur

Défauts Power Trim

Explication :

Dysfonctionnement du PowerTrim.

Symptôme :

Impossible de commander le Power Trim.

Intervention :

- Relevage d'urgence
- Contacter un atelier de service Volvo Penta si le problème persiste.


Warning!
**Powertrim
Faults**

Warning!
See Op Manual

P0001198

AVERTISSEMENT !Défauts Power TrimVoir le Manuel de l'utilisateur

Caution!
**Powertrim
Faults**

Caution!
See Op Manual

P0001205

ATTENTION !Défauts Power TrimVoir le Manuel de l'utilisateur

Vérifier l'actionneur d'inversion de marche

Explication :

Défaut dans actionneur d'inversion de marche.

Symptôme :

Impossible d'enclencher une vitesse.

Intervention :

- Amener la commande au point mort puis essayer de changer en marche AV ou inversion.
- Contacter un atelier de service Volvo Penta si le problème persiste.


Warning!
**Check
Shift Actuator**

Warning!
See Op Manual

P0001207

AVERTISSEMENT !Vérifier l'actionneur d'inversion de marcheVoir le Manuel de l'utilisateur

Défaut de clé

Explication :

Clé ou tableau de démarrage hors service.



Caution!
Key Failure
See Op Manual

Symptôme :

Néant.

Intervention :

Contacter un atelier de service Volvo Penta.



Caution!
Key Failure

P0001199

ATTENTION !Défaut de cléVoir le
Manuel de l'utilisateur

Contrôler le Multilink

Explication :

Communication multilink défectueuse.



Caution!
Check Multilink
See Op Manual

Symptôme :

Perte possible de synchronisation moteurs ou perte d'afficheur(s).

Intervention :

Contacter un atelier de service Volvo Penta.



Caution!
Check Multilink

P0001204

ATTENTION !Contrôler le MultilinkVoir
le Manuel de l'utilisateur

En cas d'urgence

En dépit d'un entretien régulier conforme au schéma de maintenance et de conditions d'utilisation idéales, il arrive que des pannes surviennent et exigent d'être réparées avant de poursuivre la navigation. Ce chapitre donne quelques conseils sur les mesures à prendre pour résoudre les problèmes éventuels.

Pour certains types de pannes, des fonctions de sécurité sont activées en vue de protéger le moteur. Les cas suivants peuvent se présenter :

- Le moteur ne peut pas démarrer
- Le changement de marche passe en position point mort et le régime du moteur est limité.
- Le moteur s'arrête

En cas de panne, valider les alarmes éventuelles et prendre les mesures requises. Voir ce chapitre et le chapitre *Liste des codes de défaut*.

Échouement

Le dispositif hydraulique de sécurité (kick-up) permet à l'embase de se relever en cas de collision avec des objets immergés, ou de navigation dans des hauts fonds. Si cette fonction a été déclenchée, l'embase devra être ramenée à sa position initiale à l'aide des boutons de commande.

La fonction kick-up protège l'embase uniquement lors de marche avant. Il n'existe aucune protection de l'embase lors de marche arrière.

Après avoir touché le fond, vérifier que l'embase et l'hélice ne sont pas endommagés, et que l'embase ne vibre pas. Dans le cas contraire, rentrer au port (si possible) à vitesse réduite et sortir le bateau de l'eau.

Mettre le bateau à terre. Contrôler le niveau d'huile dans l'embase. Si l'huile a un aspect grisâtre, cela signifie que de l'eau a pénétré dans l'embase. Contacter un atelier Volvo Penta agréé pour la faire contrôler. Ceci vaut également si l'embase présente des dommages.

Remplacer l'hélice si elle est endommagée.

Afin d'empêcher tout risque de corrosion galvanique, réparer/retoucher les dommages sur la peinture de l'embase et de l'hélice, avant de remettre le bateau à l'eau ; voir la section *Conservation en page 108*.

Contrôle de la barre d'accouplement

Contrôler la barre d'accouplement qui relie les deux embases, si vous avez heurter un obstacle/toucher le fond.

Demander à un atelier Volvo Penta d'inspecter au plus vite la barre d'accouplement si celle-ci est cintrée, détachée ou endommagée. Rentrer au port à vitesse réduite.

⚠ AVERTISSEMENT!

Naviguez à vitesse réduite dans le port si la barre d'accouplement est endommagée. La barre d'accouplement est un composant de sécurité vital. Tout dommage a une incidence sur la maîtrise du bateau et peut engendrer, dans le pire des cas, la perte totale de direction.

Ne jamais essayer de redresser ou de souder une barre d'accouplement endommagée.

Prenez contact avec votre atelier agréé Volvo Penta le plus proche.

Démarrage à l'aide de batteries auxiliaires

⚠ AVERTISSEMENT!

Risque d'explosion. Lors de charge, les batteries 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.



P0002107

⚠ AVERTISSEMENT!

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

- 1 Vérifier que la tension nominale de la batterie auxiliaire correspond à la tension d'alimentation du moteur.
- 2 Brancher le câble de démarrage rouge à la borne (+) de la batterie déchargée et ensuite à la borne (+) de la batterie auxiliaire.
- 3 Raccorder ensuite le câble de démarrage noir à la borne négative (-) de la batterie auxiliaire, à un endroit éloigné de la batterie déchargée, par exemple à la borne négative du démarreur.

⚠ AVERTISSEMENT!

Le câble noir de démarrage (-) ne doit en aucun cas entrer en contact avec la borne positive (+) du démarreur.

- 4 Démarrer le moteur et tourner au ralenti haut environ 10 minutes afin de charger la batterie. Vérifier qu'il n'y ait pas d'équipement auxiliaire raccordé au système électrique.

 **AVERTISSEMENT!**

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

 **AVERTISSEMENT!**

Ne pas toucher aux connexions pendant la tentative de démarrage (risque d'étincelle).

Ne jamais se pencher au-dessus des batteries.

- 5 Arrêter le moteur. Débrancher les câbles de démarrage exactement dans l'ordre inverse à la séquence de branchement.

Changement de marche d'urgence

En cas de panne empêchant de manœuvrer l'inverseur (changement de marche) à l'aide du levier de commande, il est possible d'actionner l'inverseur manuellement.

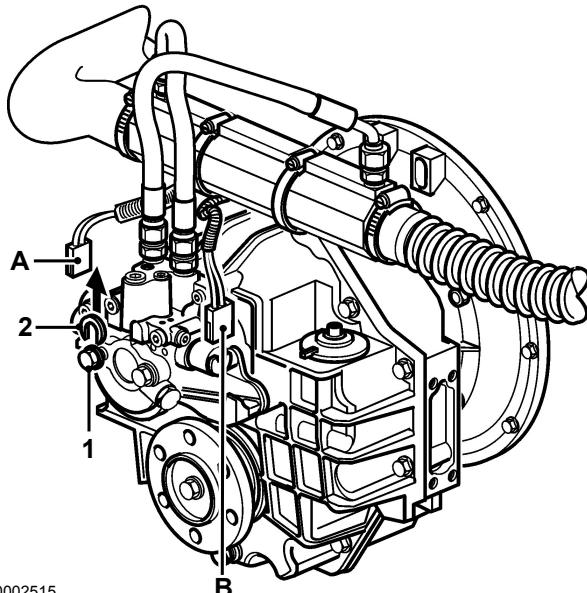
Inverseur

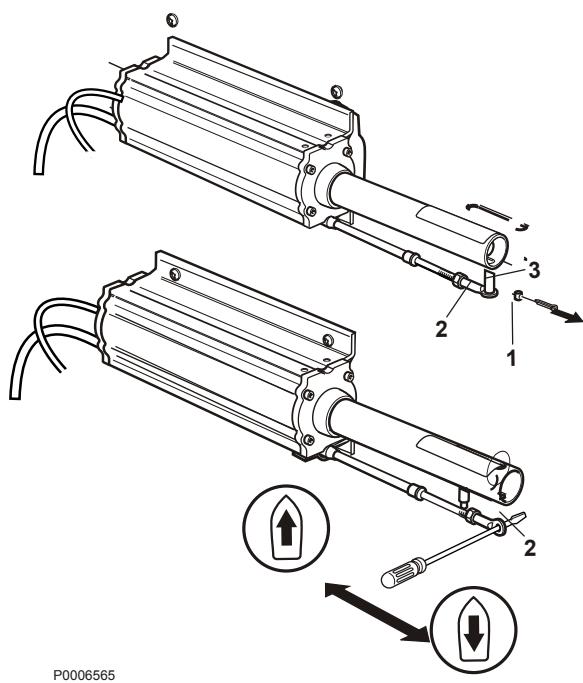
La description concerne uniquement un inverseur à commande électronique.

Actionnement manuel de l'inverseur

- 1 Arrêter le moteur et retirer la clé de contact.
- 2 Desserrer la vis (1) sur le côté, où est raccordé le jeu de câbles marqué A.
- 3 Retirer la rondelle (2) et serrer la vis.
- 4 Débrancher les fils A et B des bornes des électro-vannes.

L'inverseur est à présente raccordé pour la marche avant et ne peut pas être débrayé à l'aide du levier de commande.





P0006565

Changement de marche d'urgence, embase

En cas de panne empêchant de manœuvrer l'embase (changement de marche) à l'aide du levier de commande, il est possible de changer de marche manuellement

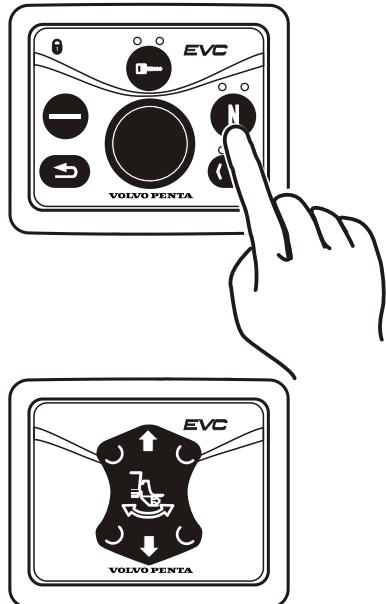
AVERTISSEMENT!

Lorsque le changement de marche de secours est utilisé, la marche avant est verrouillée et l'embase ne peut pas être débrayée à l'aide du levier de commande. La marche avant peut uniquement être interrompu en arrêtant le moteur via le l'interrupteur à clé ou le bouton d'arrêt, le cas échéant.

Accouplement manuel de l'embase

- 1 Arrêter le moteur et retirer la clé de contact.
- 2 Extraire la goupille fendue (1) et dégager l'adaptateur (2) du tenon (3).
- 3 Placer un tournevis ou équivalent dans l'orifice de l'adaptateur (2) et déplacer le câble de commande dans le sens horizontal.

Relevage d'urgence



P0006158

Si un défaut est détecté qui empêche la transmission d'être relevée à partir du panneau de Trim, il est possible d'effectuer un relevage d'urgence.

IMPORTANT !

En position d'urgence, l'arrêt automatique ne fonctionne pas. L'embase peut venir à l'extérieur de la zone de Trim ce qui risque d'endommager le bateau et l'embase.

- 1 Appuyer et maintenir le bouton N enfoncé sur le panneau de commande.
- 2 Trimmer la transmission à partir du panneau de trim.

Moteur arrêté à la suite d'un arrêt d'urgence

En cas d'arrêt du moteur, procéder comme suit, avant de pouvoir de nouveau manoeuvrer le bateau.

- 1 Amener les commandes au point mort.
- 2 Valider l'alarme éventuelle et arrêter le moteur.
- 3 Attendre que le système soit entièrement arrêté et que tous les voyants sont éteints.
- 4 Mettre le contact **sans** démarrer le moteur.
- 5 Valider l'alarme éventuelle et arrêter le moteur.

Schéma de maintenance

Votre moteur Volvo Penta et son équipement sont prévus pour une fiabilité et une durée de vie maximales. Les moteurs sont conçus pour un milieu marin mais aussi pour avoir une incidence minimale sur l'environnement. Un entretien préventif conforme au schéma d'entretien et l'utilisation de pièces de rechange d'origine Volvo Penta, permettent de préserver ses propriétés et d'éviter tout dysfonctionnement inutile.

Inspection de garantie

Durant la première période d'utilisation, il est important d'effectuer une inspection de garantie particulière prescrite dite « Première inspection de service » dans un atelier agréé Volvo Penta. Vous trouverez tous les détails sur cette inspection dans le **Livret de garantie et d'entretien**.

Protection prolongée pour les bateaux de plaisance

Volvo Penta propose un programme de protection prolongée pour votre moteur marin diesel, y compris les transmissions de ces moteurs, à condition que ces composants soient utilisés uniquement pour la navigation de plaisance. Pour que le programme de protection prolongée soit valide, le moteur et la transmission doivent, aux frais du propriétaire, être soumis à un service de protection prolongée spécifique, effectué par un distributeur, un concessionnaire ou un atelier agréé Volvo Penta, avant l'expiration de la période de garantie ordinaire de 12 mois. Vous trouverez de plus amples informations dans le Livret de garantie et d'entretien.

C = Nettoyer

R = Remplacer

A = Régler

L = Lubrifier

I = Vérifier (Nettoyer, régler, lubrifier ou remplacer si nécessaire)

FSI = Première fois pour la révision d'entretien

A, B, C, D = Type de service (service classique)

FSI

Première révision d'entretien, après 50 à 100 heures de service ⁽¹⁾	
Niveau du liquide de refroidissement et mélange antigel	I
Filtre à carburant primaire, vidange d'eau / des dépôts	I
Courroie d'entraînement (tension)	I
Embase hors-bord, protection anti-corrosion	I
Embase hors-bord, niveau d'huile dans Power Trim	I
Embase hors-bord, niveau d'huile dans direction assistée	I
Démarrer et réchauffer le moteur	
Moteur et transmission, fuites d'huile / de carburant / d'eau	I
Moteur et transmission, bruits anormaux	I
Direction assistée et Power Trim, fonctionnement et étanchéité	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.

Toutes les 50 - 200 heures / au moins tous les 12 mois

Huile moteur et Filtres à huile/Filtre de dérivation ⁽¹⁾⁽²⁾	R
--	---

1) Les intervalles entre les vidanges d'huile varient en fonction du type de moteur, de la qualité d'huile et de la teneur en soufre dans le carburant. Voir le chapitre *Données techniques* en page 122.

2) Remplacer les filtres à chaque vidange d'huile.

A

Toutes les 200 heures / au moins tous les 12 mois	
Niveau du liquide de refroidissement et mélange antigel	I
Reniflard du carter moteur	I
Filtre à air	R
Préfiltre à carburant et filtre fin à carburant	R
Filtre à eau de mer	I
Courroies d'entraînement, usure	I
Compresseur, niveau d'huile	I
Pompe à eau de mer, roue à aubes	I
Anodes sacrificielles (refroidisseur d'air de suralimentation et échangeur de température) ⁽¹⁾	I
Groupe propulseur et tableau arrière. Protection anti-corrosion (anodes sacrificielles)	I
Inverseur, huile et filtre	R
Moteur avec inverseur. Joints d'arbre porte-hélice	I
Embase hors-bord, huile ⁽²⁾	R
Embase hors-bord. Lubrifier l'arbre d'hélice et vérifier les dégâts et la corrosion. Contrôle visuel de l'étanchéité d'arbre d'hélice.	I
Embase hors-bord, soufflet de joint à cardan	I
Embase hors-bord, soufflet de vérin de direction et ruban de masse	I
Embase hors-bord. Vérins hydrauliques, flexibles et raccords	I
Embase hors-bord, flexibles en caoutchouc et colliers	I
Embase hors-bord, soufflet d'échappement	I
Tuyau / flexible d'échappement.	I
Moteur et transmission, contrôle d'étanchéité (2000 tr/min)	I
Moteur et transmission, retouches de peinture suivant les besoins	I
Batteries, niveau de l'électrolyte	I

1) Une fois par an

2) **IMPORTANT !** Avec plus de 20 changements de marche par heure, l'huile doit être remplacée toutes les 100 heures.**B**

Toutes les 400 heures / au moins tous les 5 ans	
Embase hors-bord, bagues de fourchette	I
Embase hors-bord, mécanisme de changement de marche et câble	I
Embase hors-bord, test de pression	I
Huile barre d'accouplement hydraulique	R

C

Tous les deux ans	
Embase hors-bord, soufflet de joint à cardan	R
Liquide de refroidissement	R

D

Toutes les 800 heures / au moins tous les 5 ans	
Courroies d'entraînement	R
Courroie d'entraînement, transmission	I
Compresseur, huile	R
Turbocompresseur	I
Tuyau / flexible d'échappement. (1)	R

1) Remplacer le flexible tous les 5 ans.

Toutes les 800 heures de service en usage commerciale	
Toutes les 1 200 heures en usage plaisance	
Embase hors-bord, inspection complète y-compris pignons, arbre et cardans.	I
Embase hors-bord, câble de changement de marche ⁽¹⁾	R
Embase hors-bord, bague coulissante changement de marche	R
Embase hors-bord, étrier de changement de marche et tringlerie	R

1) Utiliser uniquement un câble Volvo Penta XACT.

Maintenance

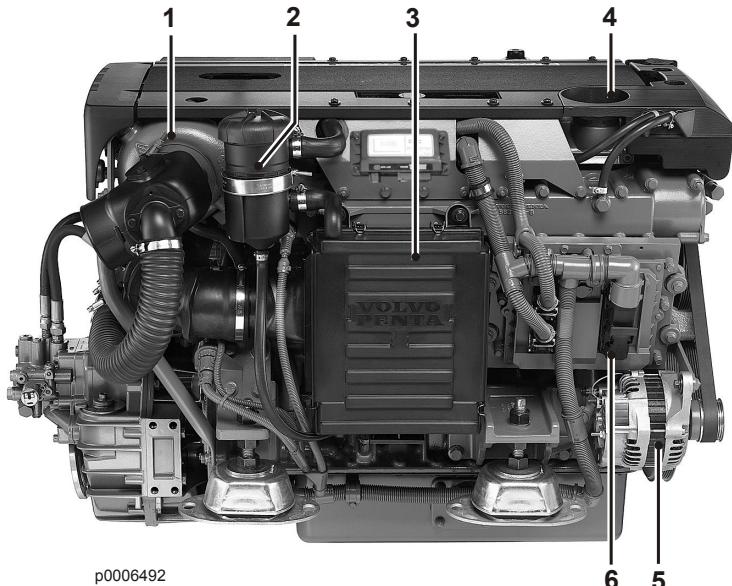
Ce chapitre contient des informations techniques diverses et décrit la marche à suivre pour effectuer les points d'entretien indiqués. Lire attentivement les instructions avant de commencer toute intervention. Les périodicités concernant les points d'entretien sont indiquées au chapitre *Schéma de maintenance en page 63*.

Commencez par lire minutieusement les consignes de sécurité relatives aux opérations de maintenance et d'entretien dans le chapitre *Information générale de sécurité en page 4* avant toute intervention sur le moteur.

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.

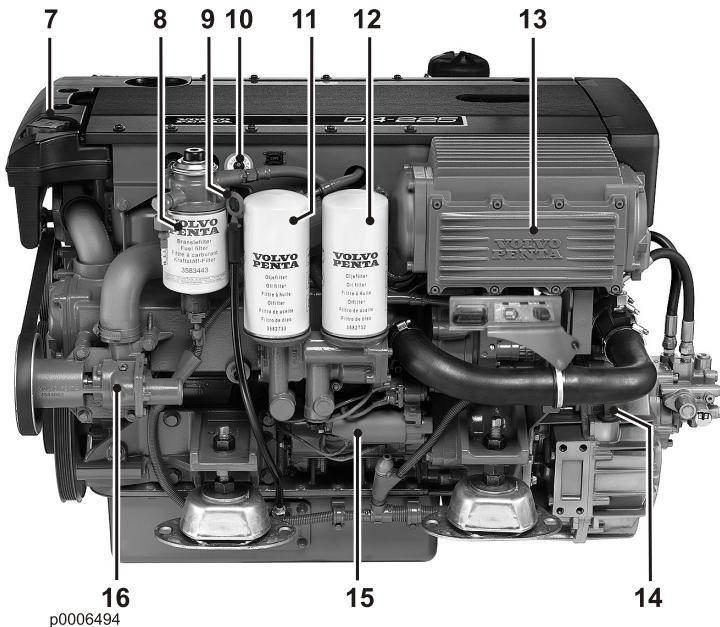
D4 avec inverseur, tribord



p0006492

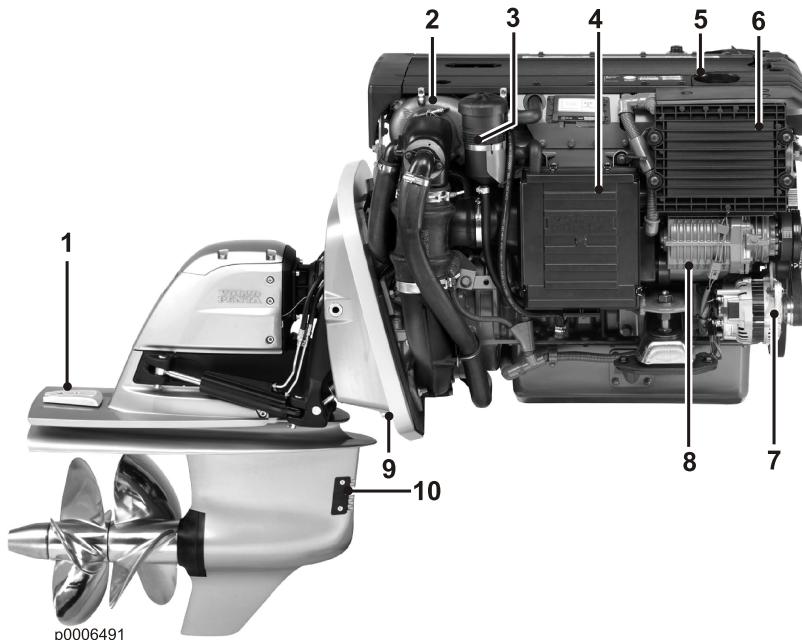
- 1 Turbocompresseur
- 2 Filtre pour ventilation à carter fermé
- 3 Filtre à air
- 4 Couvercle de remplissage d'huile
- 5 Alternateur
- 6 Unité de commande

D4 avec inverseur,bâbord



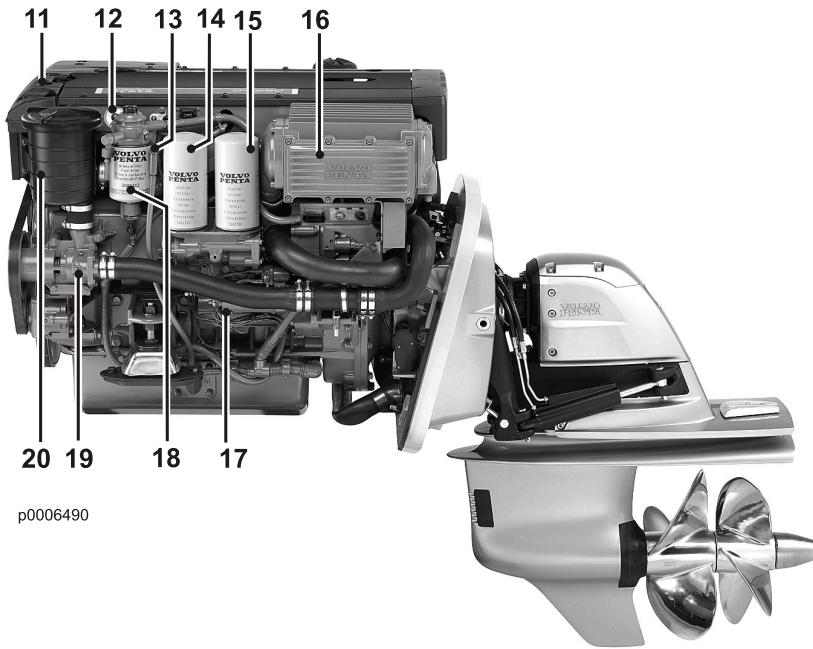
p0006494

- 7 Vase d'expansion
- 8 Filtre à carburant
- 9 Jauge d'huile moteur
- 10 Bouton d'arrêt supplémentaire
- 11 Filtre à huile by-pass
- 12 Filtre à huile
- 13 Refroidisseur d'air de suralimentation
- 14 Jauge d'huile inverseur
- 15 Démarreur
- 16 Pompe à eau de mer

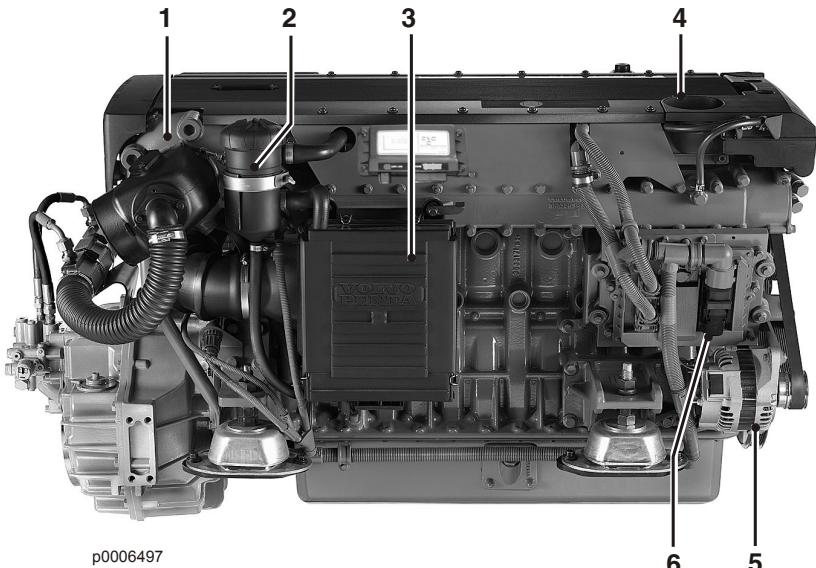
D4 avec embase, tribord

P0006491

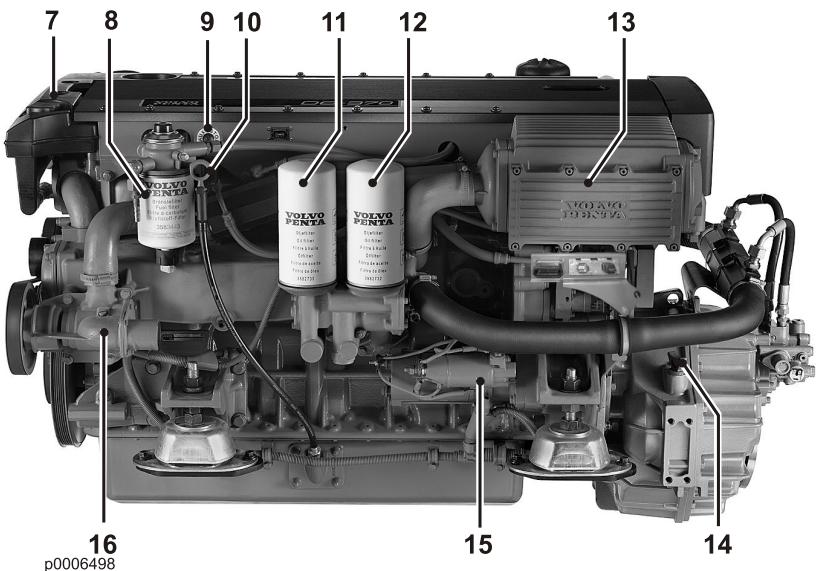
- 1 Anode en zinc
- 2 Turbocompresseur
- 3 Filtre pour ventilation à carter fermé
- 4 Filtre à air
- 5 Couvercle de remplissage d'huile
- 6 Unité de commande
- 7 Alternateur
- 8 Compresseur
- 9 Anode en zinc
- 10 Prise d'eau de refroidissement

D4 avec embase, bâbord

- 11 Vase d'expansion
- 12 Bouton d'arrêt supplémentaire
- 13 Jauge d'huile
- 14 Filtre à huile en dérivation
- 15 Filtre à huile
- 16 Refroidisseur d'air de suralimentation
- 17 Démarreur
- 18 Filtre à carburant
- 19 Pompe à eau de mer
- 20 Filtre à eau de mer

D6 avec inverseur, tribord

- 1 Turbocompresseur
- 2 Filtre pour ventilation à carter fermé
- 3 Filtre à air
- 4 Couvercle de remplissage d'huile
- 5 Alternateur
- 6 Unité de commande

D6 avec inverseur, bâbord

- 7 Vase d'expansion
- 8 Filtre à carburant
- 9 Bouton d'arrêt supplémentaire
- 10 Jauge d'huile moteur
- 11 Filtre à huile by-pass
- 12 Filtre à huile
- 13 Refroidisseur d'air de suralimentation
- 14 Jauge d'huile inverseur
- 15 Démarreur
- 16 Pompe à eau de mer

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. Chercher surtout les éventuelles fuites d'huile, de carburant ou de liquide de refroidissement, les vis dévisées, les courroies d'entraînement usées ou mal tendues, les raccords desserrés, les flexibles et câblage endommagés. La vérification prend seulement quelques minutes mais permet d'éviter de graves dysfonctionnements et des réparations coûteuses.

⚠ AVERTISSEMENT!

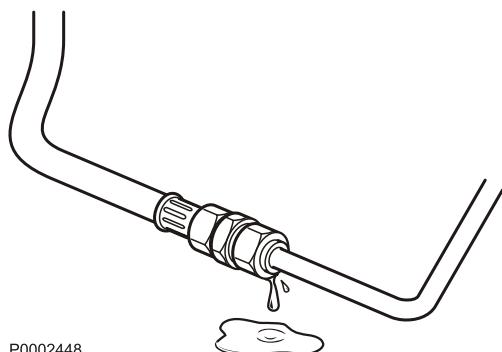
L'accumulation de carburant, d'huile et de graisse sur le moteur ou dans le compartiment moteur, constitue un risque d'incendie et doit être nettoyée dès qu'elle a été détectée.

⚠ AVERTISSEMENT!

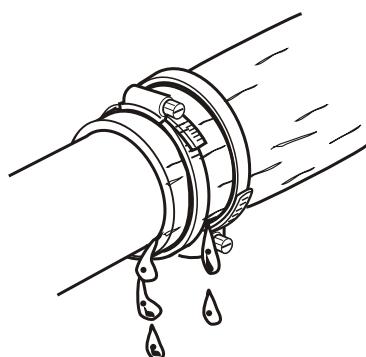
En cas de fuites d'huile, de carburant ou de liquide de refroidissement, recherchez l'origine du problème et prenez immédiatement les mesures requises avant de démarrer le moteur, ceci pour éviter tout risque d'incendie.

Ne dirigez jamais le jet d'eau sur le filtre à air, les joints d'étanchéité, les flexibles en caoutchouc ou les composants électriques.

N'utilisez jamais la fonction haute pression lors du nettoyage du moteur.

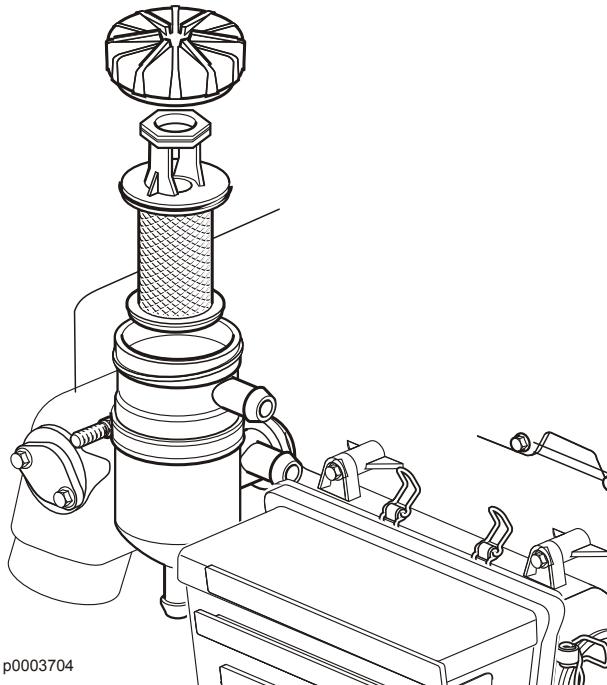


P0002448



P0002455

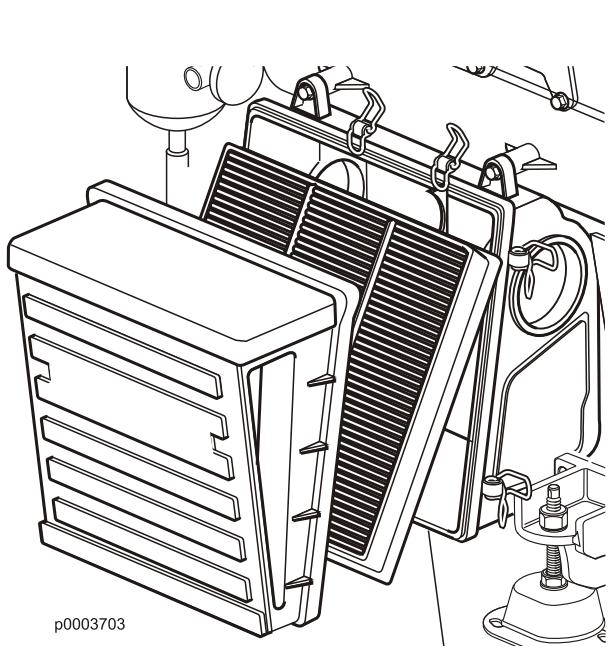
Reniflard de carter. Remplacement de filtre



- 1 Dévisser le couvercle et déposer le filtre usagé.
- 2 Nettoyer si besoin le couvercle/boîtier de filtre. Veiller à ce qu'aucune impureté ne pénètre dans le moteur.
- 3 Monter le filtre neuf.
- 4 Remonter le couvercle.

IMPORTANT !

Mettre le filtre usagé au rebut. Le filtre ne doit pas être nettoyé, ni réutilisé.



Filtre à air, remplacement

- 1 Déposer le le couvercle du filtre à air et retirer le filtre usagé.
- 2 Nettoyer si besoin le couvercle/boîtier de filtre à air. Veiller à ce qu'aucune impureté ne pénètre dans le moteur.
- 3 Monter le filtre neuf et le couvercle de filtre à air.

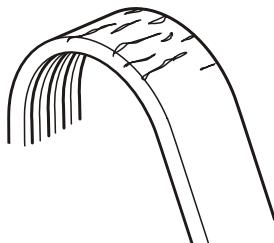
IMPORTANT !

Mettre le filtre usagé au rebut. Le filtre ne doit pas être nettoyé, ni réutilisé.

Courroie d'entraînement, vérifier et remplacer

AVERTISSEMENT!

Arrêtez le moteur avant toute intervention.



P0003090

Généralités

Vérifier régulièrement la tension de la courroie et son état général. Une courroie trop tendue risque d'endommager les roulements et une courroie trop lâche peut patiner.

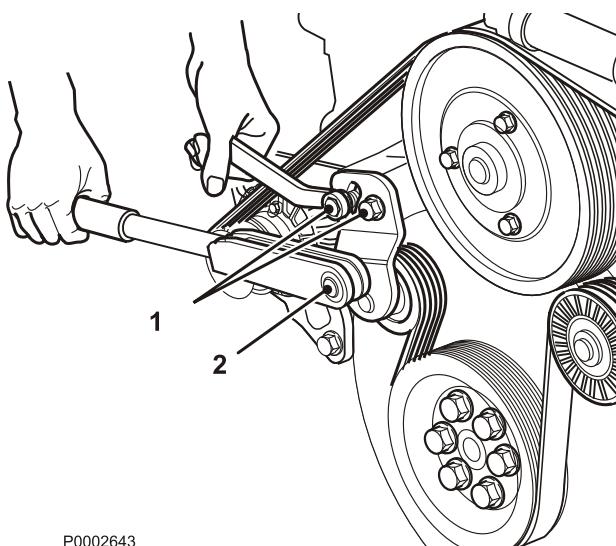
Contrôler et régler la courroie pendant qu'elle est encore chaude.

IMPORTANT !

Remplacez toujours une courroie qui porte des traces d'usure ou des fissures (les courroies usagées qui travaillent par paire doivent toujours être remplacées en même temps).

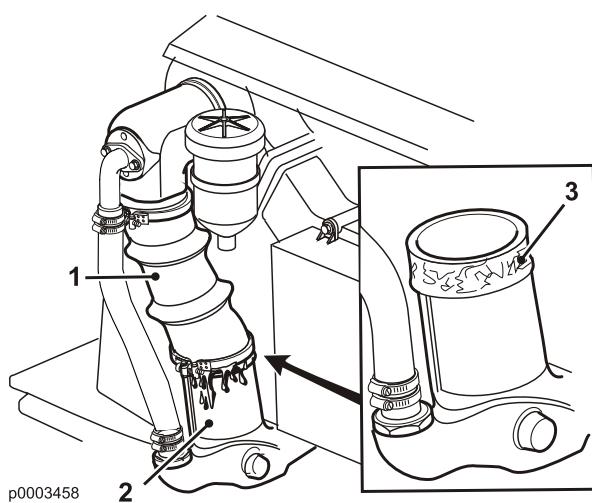
Réglage/remplacement des courroies d'entraînement

L'alternateur standard et la pompe à eau sont entraînés par une courroie Poly-V, pour un fonctionnement et une durée de vie optimum. Remplacer/tendre la courroie comme suit :



P0002643

- 1 Desserrer les vis (1) sur le support du galet tendeur.
Déposer et remplacer la courroie si besoin.
- 2 Tendre la courroie en serrant la tige carrée du galet tendeur (2) au couple de **70 Nm** (52 lbf.pi). Verrouiller le galet tendeur avec les boulons (1). Serrer les vis au couple de **50 Nm** (37 lbf.pi).
- 3 Répéter la procédure lorsque le moteur est chaud :
Déposer les vis (1) et tendre la courroie.



Contrôle de la ligne d'échappement

Examiner la ligne d'échappement annuellement pour vérifier les signes éventuels de corrosion entre le tuyau (1) et le tube (2).

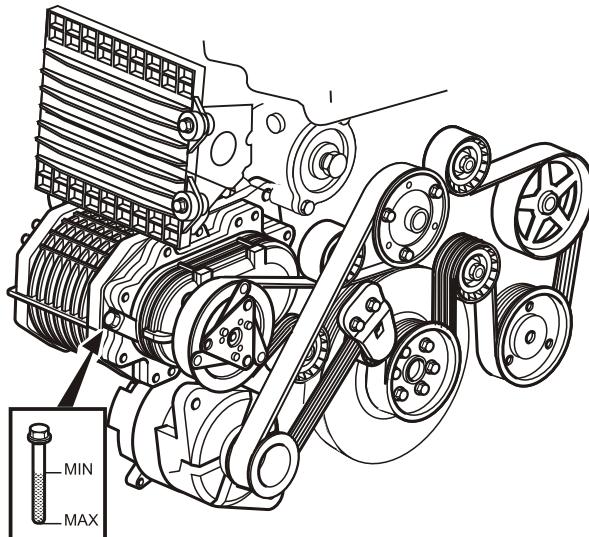
AVERTISSEMENT!

Risque de pénétration d'eau. Examiner la ligne d'échappement lorsque le bateau est hors de l'eau.

En cas de dommages dus à la corrosion, réparez ou remplacez le tuyau d'échappement.

- 1 Desserrer les colliers de serrage et déposer le tuyau.
- 2 Contrôler la surface de contact (3). En cas de dommages graves dus à la corrosion, réparer ou remplacer le tube.

Compresseur, contrôle de l'huile



Contrôle et remplissage

- 1 Desserrer et déposer la jauge d'huile. Essuyer l'huile sur la jauge. Visser la jauge d'huile le plus possible et la retirer de nouveau.
- 2 Vérifier que le niveau d'huile se trouve entre les repères MIN et MAX. S'assurer que la jauge d'huile est bien au fond pour être certain que le contrôle est correct. Si la jauge d'huile n'est pas vissée à fond, le niveau arrivera au-dessous du marquage MIN, même si celui-ci est correct.
- 3 Faire l'appoint suivant les besoins, par l'orifice prévu pour la jauge d'huile. Pour la contenance et la qualité d'huile, voir la section *Données techniques en page 122*.

IMPORTANT !

Le niveau d'huile doit toujours se situer entre les repères MAX et MIN sur la jauge d'huile.

Compresseur, vidange d'huile

- 1 Faire tourner le moteur jusqu'à ce qu'il atteigne une température de service normale.
- 2 Retirer la jauge d'huile.
- 3 Enlever le bouchon et laisser l'huile s'écouler.
- 4 Remonter le bouchon et remplir d'huile jusqu'au niveau correct.

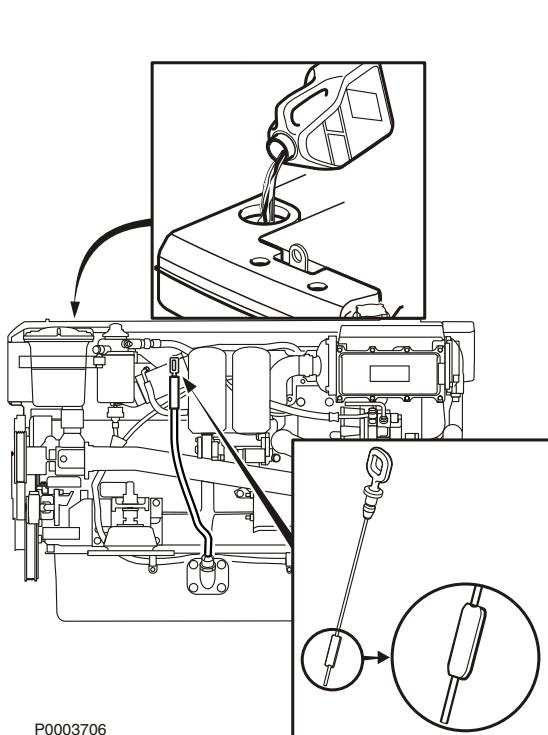
Système de lubrification



Les périodicités de vidange d'huile varient en fonction de la qualité de l'huile et la teneur en soufre du carburant. Voir *Données techniques en page 122*.

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

Pour des espacements plus grands que ceux indiqués dans le tableau *Données techniques en page 122*, l'état de l'huile devra être vérifié par le fabricant d'huile en effectuant régulièrement des prélèvements d'échantillons.



P0003706

Niveau d'huile, contrôle et remplissage d'appoint

Le niveau d'huile doit venir dans la plage marquée sur la jauge d'huile et devra être vérifié chaque jour avant le premier démarrage.

Vérifier le niveau d'huile un moment après avoir arrêté le moteur. L'huile doit avoir le temps de s'écouler dans le carter moteur, avant d'effectuer un contrôle de niveau d'huile correct.

Attendre 15 minutes si le moteur a tourné jusqu'à sa température normale de service. Attendre une heure si le moteur a tourné au ralenti.

Le niveau d'huile doit toujours se situer entre les repères MAX et MIN sur la jauge d'huile. Des niveaux inférieurs ou supérieurs à ceux prescrits peuvent endommager le moteur.

IMPORTANT !

Ne jamais remplir d'huile au delà du niveau maxi. Utiliser uniquement une huile de qualité recommandée, voir *Données techniques en page 122*.

- 1 Faire le plein d'huile lentement, par l'ouverture de remplissage, sur le dessus du moteur.
- 2 Attendre 5 minutes pour que l'huile ait eu le temps de s'écouler dans le carter moteur, avant d'effectuer un nouveau contrôle.
- 3 Contrôler de nouveau le niveau d'huile.

NOTE: La contenance entre les marques MAX et MIN est d'environ 1,5 litre (0.4 US gals) pour le D4, et de 3,5 litres (0.9 US gals) pour le D6.

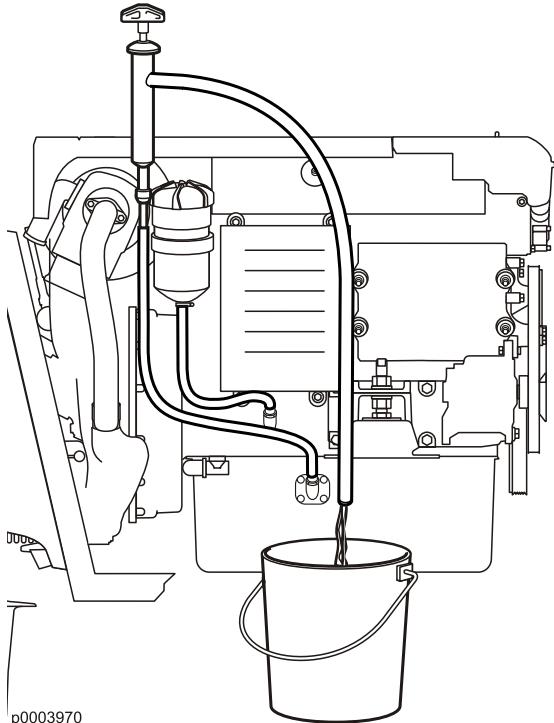
Huile moteur, vidange

Respecter systématiquement les intervalles de vidange d'huile recommandés.

Utiliser uniquement de l'huile conforme à la qualité recommandée. Voir *Données techniques en page 122*.

AVERTISSEMENT!

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



- 1 Faire chauffer le moteur de manière qu'il soit plus facile d'aspirer l'huile du carter. Arrêter ensuite le moteur et attendre 10 minutes.
- 2 Raccorder la pompe de vidange d'huile au tuyau de vidange. Pomper l'huile.
- 3 Remplacer le filtre à huile et le filtre de dérivation à chaque vidange, voir la section *Filtre à huile / Filtre de dérivation, remplacement* en page 75.
- 4 Remplir d'huile par l'orifice de remplissage, sur le dessus du moteur. Pour la contenance d'huile du moteur, voir la section *Données techniques en page 122*.
- 5 Démarrer le moteur. Faire tourner le moteur jusqu'à ce qu'il atteigne sa température de service. Le contrôle du niveau d'huile doit s'effectuer sur un moteur chaud. Vérifier que le témoin d'avertissement de pression d'huile basse s'éteint et qu'il n'y a pas de fuites autour du filtre à huile.
- 6 Arrêter le moteur. Patienter dix minutes avant de contrôler le niveau d'huile. Faire l'appoint d'huile si nécessaire.

Déposer l'huile usagée dans une déchetterie.

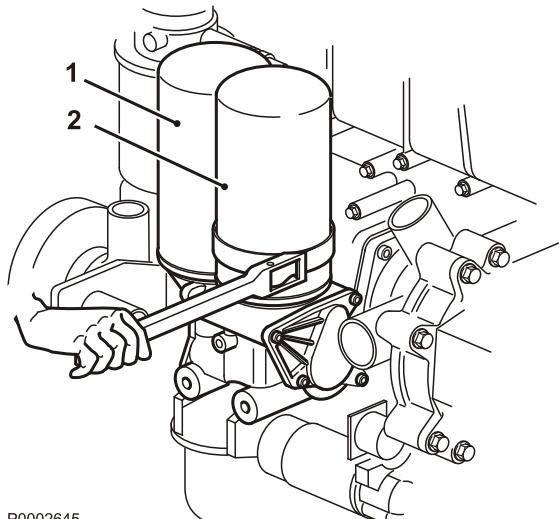
Filtre à huile / Filtre de dérivation, remplacement

Remplacer le filtre à huile et le filtre de dérivation à chaque vidange d'huile.

Déposer les filtres usagés dans une déchetterie.

⚠ AVERTISSEMENT!

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



P0002645

- 1 Placer un récipient approprié sous les filtres pour collecter l'huile usagée.
- 2 Nettoyer le support de filtre.
- 3 Dévisser le filtre de dérivation (1) et le filtre à huile (2) avec une clé à filtre.
- 4 Contrôler que les surfaces de contact sur le support de filtre sont propres et qu'il n'y a pas de résidus de joints usagés.
- 5 Humidifier les nouveaux joints avec de l'huile moteur avant de les monter sur les nouveaux filtres.
- 6 Visser les filtres à la main jusqu'à ce que le joint entre en contact avec le support de filtre. Serrer ensuite de 3/4 de tours supplémentaires.
- 7 Démarrer le moteur au ralenti bas, puis vérifier l'étanchéité. Contrôler le niveau d'huile après avoir arrêté le moteur.

Système d'alimentation

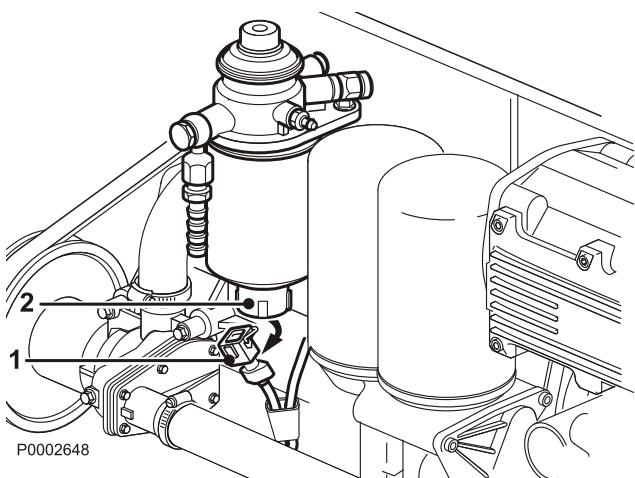
Utiliser uniquement du carburant conforme à la qualité recommandée suivant les caractéristiques de carburant, voir *Données techniques en page 123*. Observer une propreté absolue en faisant le plein ainsi que pour les travaux sur le système d'alimentation.

Toutes les interventions sur les injecteurs-pompes du moteur doivent être effectuées par un atelier agréé.

⚠ AVERTISSEMENT!

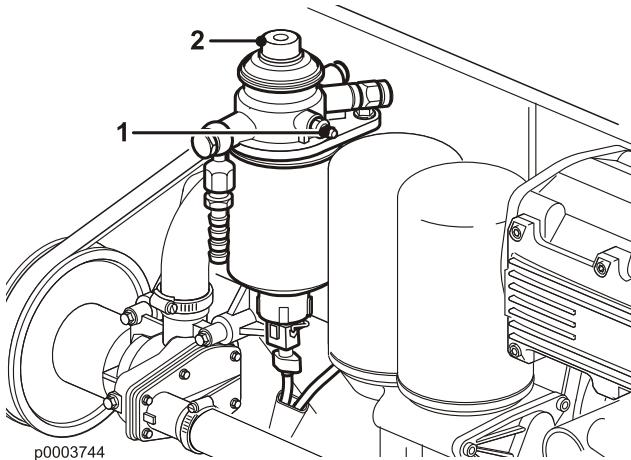
Risque d'incendie. Toute intervention sur le système d'alimentation doit être effectuée sur un moteur froid. Des fuites et des projections de carburant sur des surfaces chaudes ou des composants électriques peuvent provoquer un incendie.

Échange du filtre à carburant



- 1 Fermer le(s) robinet(s) de carburant.
- 2 Nettoyer le support de filtre et placer un récipient approprié sous le filtre.
- 3 Déposer le raccord (1) du séparateur d'eau (2). Dévisser le filtre. Utiliser une clé à filtre si nécessaire.
- 4 Nettoyer les surfaces de contact sur le support de filtre. S'assurer que le filtre est propre et que les surfaces de contact sont intactes. Lubrifier les bagues d'étanchéité avec de l'huile de moteur.
IMPORTANT !
Ne pas remplir le nouveau filtre avec du carburant avant le montage. Des impuretés risquent en effet de pénétrer dans le système et de provoquer des défauts de fonctionnement ou des dommages
- 5 Serrer le nouveau filtre à la main jusqu'à ce que les joints entrent en contact avec la surface d'étanchéité. Serrer ensuite d'un demi-tour supplémentaire. Poser le séparateur d'eau et le raccord.
- 6 Ouvrir le robinet de carburant.
- 7 Purger le système d'alimentation. Voir « *Système d'alimentation, purge* ».
- 8 Démarrer le moteur et vérifier l'étanchéité.

Système d'alimentation, purge



Le système d'alimentation doit être purgé, par exemple après le remplacement des filtres à carburant, si l'on a utilisé le moteur jusqu'à la panne sèche ou à la suite d'une immobilisation prolongée.

IMPORTANT !

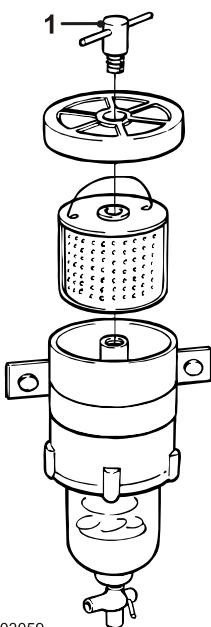
Ne jamais déposer les tuyaux de refoulement.

- 1 Fixer un tuyau en plastique transparent sur le raccord de purge (1). Diriger le tuyau dans un récipient pour éviter tout déversement.
- 2 Ouvrir le raccord de purge et actionner la pompe manuelle (2), jusqu'à ce que le carburant qui s'écoule soit exempt de bulles d'air. Fermer et referer le raccord de purge.
- 3 Continuer à pomper 10 fois avec la pompe manuelle. La résistance dans la pompe peut sembler très forte ce qui est normal et nécessaire pour purger le système.
- 4 Retirer le tuyau et remonter le capuchon sur le raccord de purge.

Préfiltre à carburant, échange

AVERTISSEMENT!

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



- 1 Fermer le robinet de carburant sur le réservoir. Placer un récipient sous le filtre à carburant.
- 2 Desserrer la vis (1) pour déposer le couvercle.
- 3 Remplacer l'élément filtrant et remonter le couvercle.
- 4 Ouvrir le robinet de carburant et purger le système d'alimentation. Voir la section « Système d'alimentation, purge ».
- 5 Démarrer le moteur et vérifier l'étanchéité.
- 6 Déposer le filtre usagé dans une déchetterie.

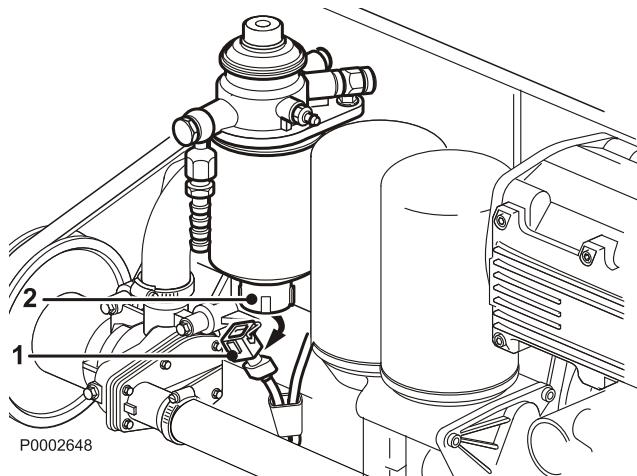
Eau dans le carburant

Si le système EVC indique qu'il y a trop d'eau dans le séparateur d'eau, il est nécessaire de vider ce dernier.

IMPORTANT !

Ne pas essayer de continuer à naviguer en présence d'eau dans le séparateur d'eau. Cela risque d'endommager le moteur.

Purge du filtre à carburant



1 Arrêter le moteur et retirer la clé de contact.

2 Débrancher le connecteur du séparateur d'eau (1).

3 Placer un récipient sous le filtre à carburant et desserrer délicatement le séparateur d'eau (2), suffisamment pour permettre à l'eau de s'écouler. Visser le séparateur d'eau jusqu'à ce qu'il vienne en butée contre le filtre. Serrer ensuite de 1/4 à 1/2 tour supplémentaire.

4 Remonter le raccord (1).

Purge du filtre à carburant (option)

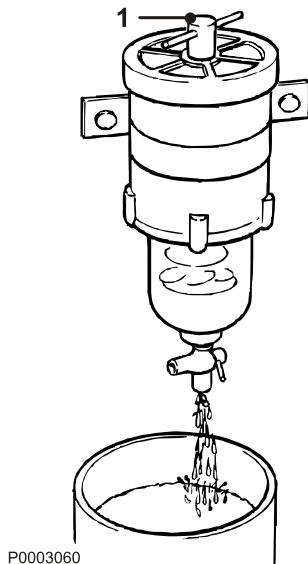
1 Placer un récipient sous le filtre à carburant.

2 Ouvrir la vis de purge (1) sur le filtre à carburant d'environ 4 tours.

3 Vidanger l'eau et les impuretés par le bouchon sur le fond du filtre.

4 Purger le système d'alimentation.

Attendre quelques heures après avoir arrêté le moteur, avant de vidanger le filtre.



Système à eau douce

Le système à eau douce correspond au système de refroidissement interne du moteur et permet au moteur de travailler à une température exacte. C'est un système clos qui doit toujours être rempli d'un mélange de liquide de refroidissement concentré et d'eau pour protéger le moteur contre la corrosion interne et les dommages causés par le gel, le cas échéant.

Volvo Penta recommande l'utilisation du mélange prêt à l'emploi « Volvo Penta Coolant, Ready Mixed » ou du liquide de refroidissement « Volvo Penta Coolant » (concentré) mélangé avec de l'eau propre conforme aux spécifications. Voir le tableau *Rapport de mélange (qualité de l'eau)* en page 124. Le liquide de refroidissement de cette qualité est le seul qui est autorisé et adapté au produit Volvo Penta.

Un produit anti-corrosion seul ne doit pas être utilisé dans les moteurs Volvo Penta. Ne jamais utiliser uniquement de l'eau comme liquide de refroidissement.

IMPORTANT !

Du liquide de refroidissement, de composition appropriée, doit être utilisé toute l'année. Ceci même si le risque de gel est inexistant, afin d'assurer au moteur une protection optimale contre la corrosion. Des demandes en garantie sur le moteur et son équipement peuvent être refusées si un liquide de refroidissement inadéquat a été utilisé ou si les instructions de mélange du liquide de refroidissement n'ont pas été suivies.



Les additifs anticorrosion perdent de leur efficacité avec le temps et le liquide de refroidissement doit être vidangé, voir *Schéma de maintenance* en page 63. Le système de refroidissement devra être rincé lors de la vidange du liquide de refroidissement, voir *Système à eau douce, Rinçage*.

Le « **Volvo Penta Coolant** » est un liquide de refroidissement concentré qui doit être mélangé avec de l'eau. Il est spécialement étudié pour un fonctionnement optimal des moteurs Volvo Penta et assurer une bonne protection contre la corrosion, l'usure due à la cavitation et de gel.

Le « **Volvo Penta Coolant, Ready Mixed** » est un mélange tout prêt de liquide de refroidissement, 40 % de Volvo Penta Coolant et 60 % d'eau. Ce mélange protège le moteur contre les dommages dus à la corrosion, à la cavitation et au gel, jusqu'à environ -28 °C (-18 °F).

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 !

Le liquide de refroidissement Volvo VCS (de couleur jaune) ne doit pas être utilisé sur les moteurs Volvo Penta.

Ne pas mélanger différents types de liquide de refroidissement.



P0002463

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

Ce mélange protège de la corrosion interne, de l'usure due à la cavitation et du gel jusqu'à -28°C (-18 °F). Avec un mélange de glycol à 60 %, le point de congélation peut être abaissé à -54°C (-65 °F).

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 d'une protection réduite contre le gel.

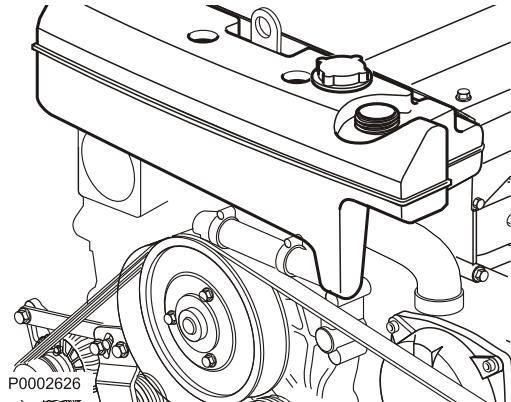
Le liquide de refroidissement doit être mélangé avec de l'eau distillée ou déionisée. L'eau doit satisfaire aux normes spécifiées par Volvo Penta, voir *Rapport de mélange (qualité de l'eau)* en page 124.

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 fluides.

Niveau du liquide de refroidissement, contrôler et appoint

⚠ 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 Tourner lentement le bouchon de remplissage dans le sens anti-horaire et relâcher la surpression du système, avant de retirer complètement le bouchon.
- 2 Si nécessaire, faire l'appoint en liquide de refroidissement. Le niveau du liquide de refroidissement doit se situer entre les repères MAX et MIN. sur le vase d'expansion.
- 3 Visser le bouchon de remplissage.

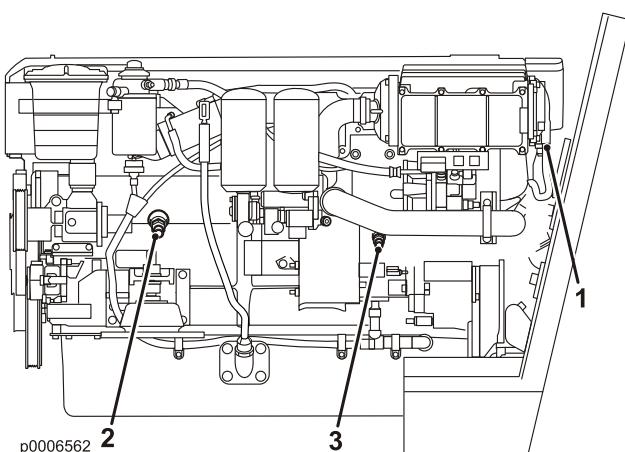
Système d'eau douce, vidange

⚠ AVERTISSEMENT!

Arrêtez le moteur et laissez-le refroidir avant toute intervention sur le circuit de refroidissement. Le liquide et les surfaces chaudes peuvent provoquer de graves brûlures.

⚠ 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.



- 1 Retirer le bouchon de remplissage du vase d'expansion pour que le liquide de refroidissement s'écoule plus rapidement.
- 2 Détacher le tuyau (1) monté sur le refroidisseur d'air de suralimentation et le raccorder au robinet de vidange (2) sur l'échangeur de chaleur.
Ouvrir le robinet (2). Laisser tout le liquide de refroidissement s'écouler dans un récipient.
- 3 Fermer le robinet.
- 4 Déplacer le tuyau sur le robinet de vidange (3) du bloc-moteur et continuer à vidanger le liquide de refroidissement.
- 5 Fermer le robinet et remonter le tuyau sur le refroidisseur d'air de suralimentation.
- 6 Récupérer le liquide de refroidissement usagé et le déposer dans une déchetterie.

Système à eau de mer

Le circuit d'eau de mer est le système de refroidissement externe du moteur. Sur les moteurs avec embase, la pompe à eau de mer aspire l'eau par l'embase et le refroidisseur d'huile du système de commande. L'eau passe ensuite par le filtre à eau de mer avant d'être refoulée par le refroidisseur de carburant, le refroidisseur d'air de suralimentation, le refroidisseur d'huile du moteur et l'échangeur de chaleur. Enfin, l'eau est pompée dans le coude d'échappement où elle est mélangée aux gaz d'échappement.

Sur les moteurs avec inverseur, la pompe à eau de mer aspire l'eau par la prise d'eau puis par le filtre à eau de mer (équipement optionnel) avant de la refouler par le refroidisseur d'air de suralimentation, l'échangeur de chaleur, le refroidisseur d'huile du moteur et de l'inverseur. Enfin, l'eau est pompée dans le coude d'échappement où elle est mélangée aux gaz d'échappement.

AVERTISSEMENT!

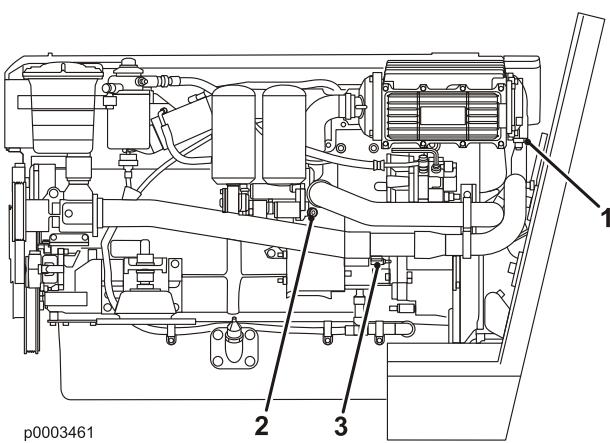
Risque de pénétration d'eau lors d'intervention sur le circuit d'eau de mer, si le bateau est dans l'eau. Si une durite, un bouchon ou autre placé sous la ligne de flottaison est déposé, de l'eau pénétrera dans l'embarcation. Toujours fermer le robinet de fond. Si le bateau n'a pas de robinet d'eau de mer, empêcher l'eau d'entrer d'une manière sûre. Si cela n'est pas possible, sortir le bateau de l'eau avant l'intervention.

Système d'eau de mer, vidange

AVERTISSEMENT!

Risque de pénétration d'eau. Fermer le robinet de fond avant toute intervention sur le circuit d'eau de mer.

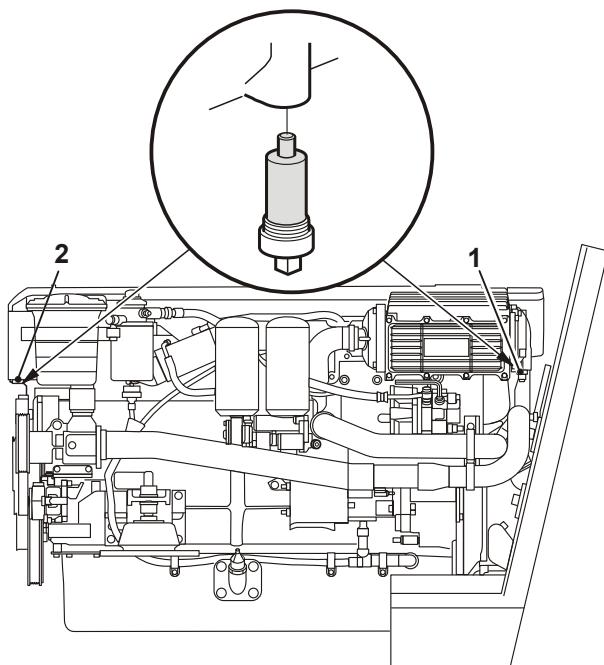
Afin d'éviter tout dommage causé par le gel, vidanger le circuit à eau de mer par temps froid, en cas de risque de gel. On peut éviter de vidanger en régulant la température dans le compartiment moteur, grâce à un ventilateur de chauffage agréé.

**Vidange :**

- 1 Fermer le robinet de fond si installé.
- 2 Ouvrir le robinet de vidange (1) en le desserrant prudemment.
- 3 Vidanger tout le liquide de refroidissement dans un récipient. Fermer le robinet à la main.
- 4 Déplacer le tuyau monté sur le robinet (1) et le raccorder au robinet (2). Ouvrir le robinet (2) et vidanger tout le liquide de refroidissement. Fermer le robinet.
- 5 Déplacer le tuyau et le raccorder au robinet (3). Ouvrir le robinet (3) et vidanger tout le liquide de refroidissement. Fermer le robinet.
- 6 Remonter le tuyau de vidange sur le robinet (1).
- 7 Ouvrir le robinet de fond si installé.

Anodes de zinc, Contrôle/Échange**⚠ AVERTISSEMENT!**

Risque de pénétration d'eau. Fermer le robinet de fond avant toute intervention sur le circuit d'eau de mer.

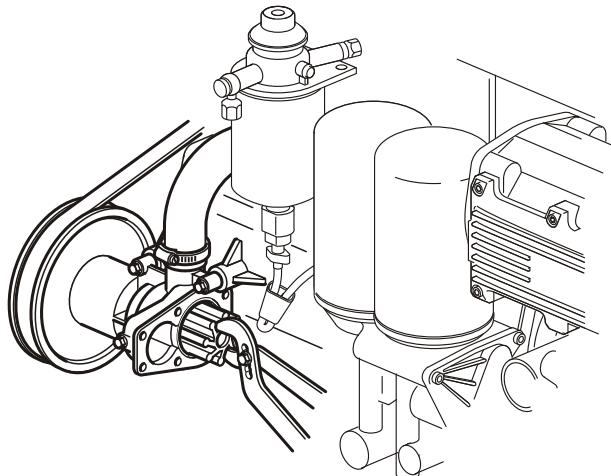


- 1 Fermer le(s) robinet(s) d'eau de mer.
- 2 Vidanger l'eau de mer selon la description dans *Système d'eau de mer, vidange* en page 82.
- 3 Déposer l'anode de zinc dans l'échangeur de chaleur.(1) et le refroidisseur d'air de suralimentation (2).
- 4 Inspecter les anodes de zinc. Remplacer les anodes si elles sont usées à plus de 1/3 de leur taille d'origine. Autrement, nettoyer les anodes avec de la toile émeri, de manière à retirer toute trace d'oxydation avant le remontage.
IMPORTANT !
Utiliser du papier émeri. Ne pas utiliser de brosse métallique ni d'autres outils en acier pour le nettoyage, la protection galvanique pourrait être endommagée.
- 5 Monter les anodes en zinc. Veiller à ce qu'il y ait un bon contact métallique entre l'anode et la surface en métal.
- 6 Fermer les robinets de vidange.
- 7 Ouvrir le(s) robinet(s) d'eau de mer avant de démarrer le moteur.
- 8 Vérifier qu'il n'y a pas de fuites.

Roue à aubes, vérifier et remplacer

⚠ AVERTISSEMENT!

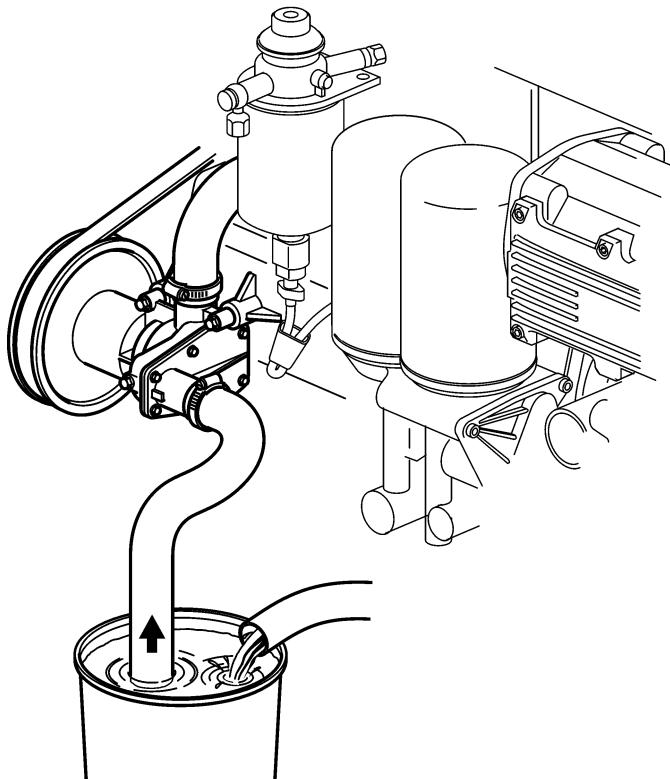
Risque de pénétration d'eau. Fermer le robinet de fond avant toute intervention sur le circuit d'eau de mer.



P0002636

- 1 Déposer le flasque de la pompe à eau de mer et retirer la roue à aubes.
Remplacer la roue à aubes en présence de fissures ou d'autres dommages.
- 2 Le flasque d'entraînement doit être remplacé si l'arbre de pompe peut être tourné manuellement.
- 3 Lubrifier le corps de pompe et l'intérieur du flasque avec un peu de glycérine.
IMPORTANT !
La roues à aubes peut être endommagée par des types de lubrifiants autres que la glycérine.
- 4 Monter la roue à aubes en la faisant tourner dans le sens anti-horaire.
- 5 Monter les rondelles d'étanchéité sur le palier médian de l'arbre. Monter le couvercle avec un joint torique neuf.

Système d'eau de mer, nettoyage et la conservation



Afin d'empêcher la formation de dépôts et de cristaux de sel dans le circuit d'eau de mer, il est important de le rincer à l'eau douce. Ce circuit devra également être conservé lors d'hivernage/hors saison du bateau, afin de le protéger le moteur contre la corrosion interne.

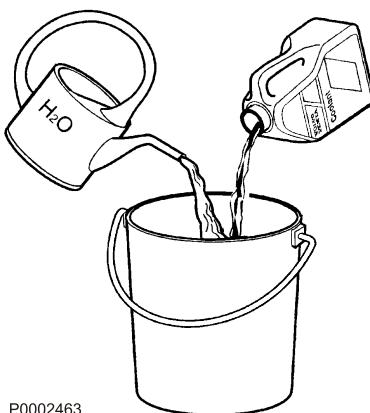
⚠ AVERTISSEMENT!

Risque de pénétration d'eau.

Le nettoyage et la conservation du circuit d'eau de mer doivent toujours être effectués avec le bateau hors de l'eau.

⚠ AVERTISSEMENT!

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



- 1 Sur les bateaux avec inverseur, ouvrir le robinet d'eau de mer.
- 2 Débrancher le flexible de la pompe à eau de mer. Placer l'extrémité libre du flexible dans un seau rempli d'eau douce. Effectuer le remplissage.
IMPORTANT !
La roue à aubes peut être endommagée si la pompe tourne à sec.
- 3 S'assurer que personne ne se trouve à proximité des hélices ou ne risque d'être éclaboussé près de la sortie d'échappement.
- 4 Amener les leviers en position point mort et démarer le moteur. Le laisser tourner au ralenti haut quelques minutes. Arrêter ensuite le moteur.
- 5 Remplir un seau avec un mélange à 40 % de liquide glycol et 60 % d'eau douce pour la conservation du système. Fixer un récipient à la sortie d'échappement.

- 6 Démarrer le moteur et le laisser tourner au ralenti. Arrêter le moteur juste avant la fin du mélange. Répéter la procédure si nécessaire jusqu'à ce que tout le système soit rincé avec le mélange.
- 7 Rebrancher la durite d'eau de mer.
- 8 Le circuit est à présent conservé. Laisser le mélange au glycol dans le système durant l'entreposage. Avant de remettre le bateau à l'eau, vidanger le mélange et le déposer dans une déchetterie.

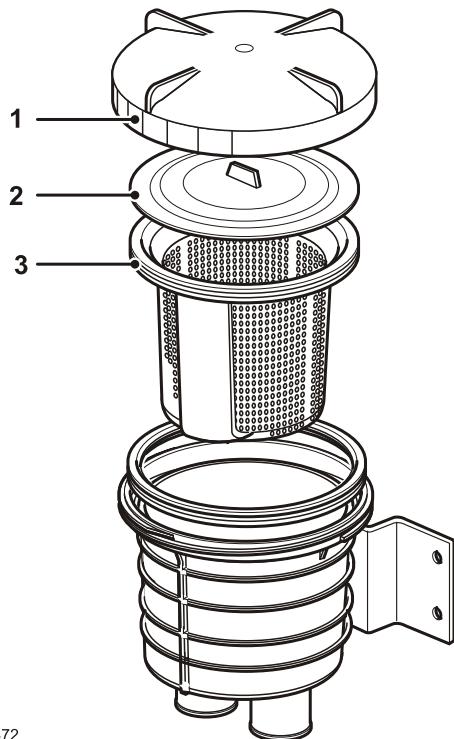
Filtre à eau de mer, vérification/ nettoyage

AVERTISSEMENT!

Risque de pénétration d'eau. Fermer le robinet de fond avant toute intervention sur le circuit d'eau de mer.

Si les eaux dans lesquelles navigue le bateau contient beaucoup d'impuretés, de salissures marines, etc., contrôler le filtre plus souvent que ce qui est indiqué dans le schéma d'entretien. Autrement, risque de colmatage du filtre et d'une surchauffe du moteur.

- 1 Fermer le robinet d'eau de mer.
- 2 Dévisser le couvercle (1) et retirer la plaque d'étanchéité (2).
- 3 Sortir l'élément filtrant (3) et le nettoyer.
- 4 Remonter les pièces comme le montre l'illustration.
- 5 Ouvrir le robinet d'eau de mer et vérifier l'étanchéité de l'ensemble.



P0002472

Système électrique

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

⚠ AVERTISSEMENT!

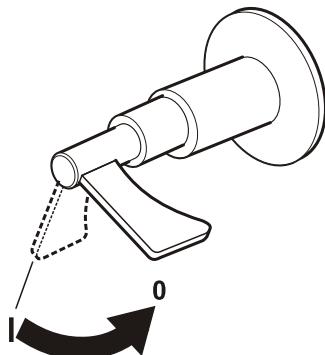
Arrêtez toujours le moteur et coupez le courant avec les coupe-circuits principaux, avant toute intervention sur ce dernier.

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

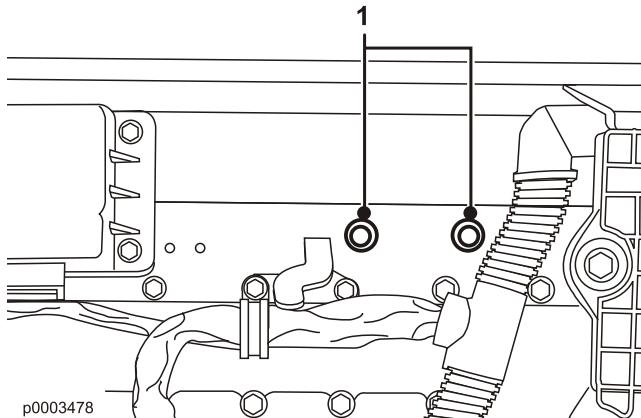
Fusibles

Tension de système 12 volt (moteur)

Le moteur est équipé de fusibles automatiques (protection contre les surtensions). Ces derniers coupent le courant en cas de surcharge sur le système électrique.

Vérifier qu'aucun fusible n'a sauté, si le moteur ne démarre pas ou si un instrument cesse de fonctionner en cours de navigation.

Les fusibles sont à réarmement automatique.

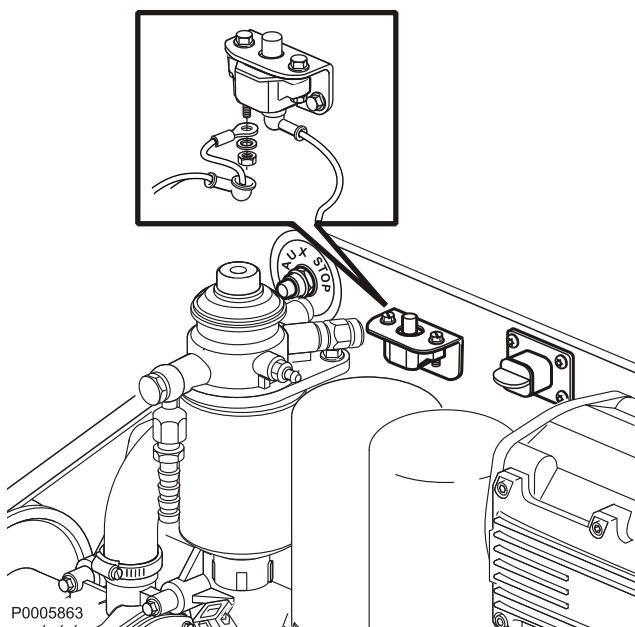


Tension de système 24 volt (moteur)

Le moteur est équipé de deux fusibles semi-automatiques (1). Les fusibles coupent le courant en cas de surcharge sur le système électrique. Vérifier qu'aucun fusible n'a sauté, si le moteur ne démarre pas ou si un instrument cesse de fonctionner en cours de navigation. Appuyer sur les boutons (1) pour réarmer les fusibles.

IMPORTANT !

Toujours rechercher l'origine de la surcharge. Si le fusible se déclenche souvent, prendre contact avec un atelier Volvo Penta agréé.



Power Trim

Les moteurs équipés d'une embase comportent un fusible semi-automatique, pour le moteur de Power Trim.

Le fusible coupe le courant en cas de surcharge sur le système électrique du Power Trim. Appuyer sur le bouton pour réarmer le fusible.

IMPORTANT !

Toujours rechercher l'origine de la surcharge. Si le fusible se déclenche souvent, prendre contact avec un atelier Volvo Penta agréé.



P0002479

Connexions électriques

Vérifier que les connexions électriques sont sèches, non oxydées et bien serrées. Si nécessaire, vaporiser ces connexions avec un aérosol hydrofuge (huile universelle Volvo Penta).

Batterie, entretien



P0002107

⚠ 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.

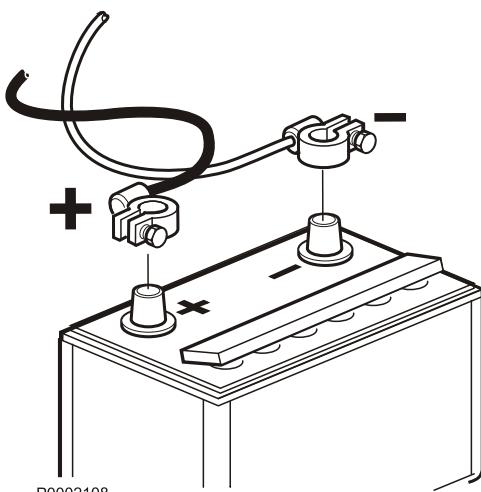
⚠ AVERTISSEMENT!

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 consulter immédiatement un médecin.



P0002108

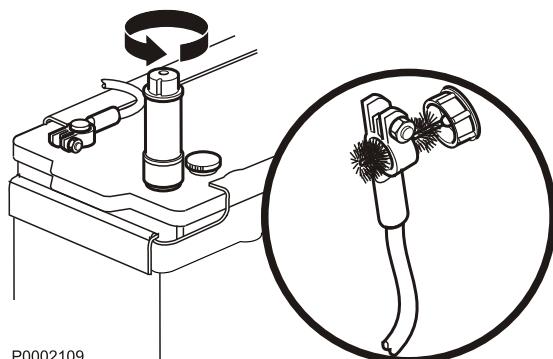
Branchement et débranchement de batterie

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

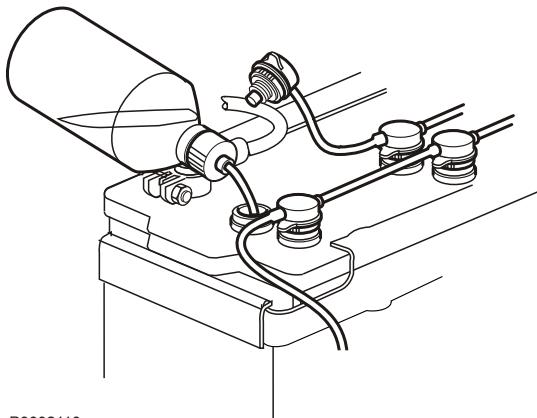
- 1 Débrancher le câble – (noir) de la batterie.
- 2 Débrancher le câble + (rouge) de la batterie.



P0002109

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 cosses de câble pour enlever l'oxydation, utiliser une brosse en laiton. Bien serrer les cosses de câble et les graisser avec de la graisse spéciale pour cosse ou de la vaseline.



P0002110

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.



P0002107

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 consulter immédiatement un médecin.

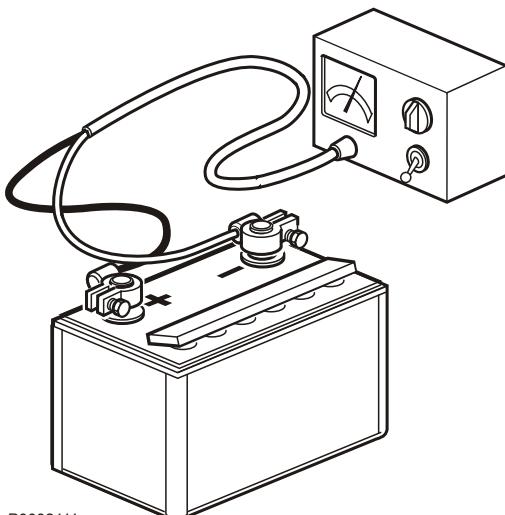
⚠ AVERTISSEMENT!

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 électro-chimique 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.



- 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.

Installations électriques

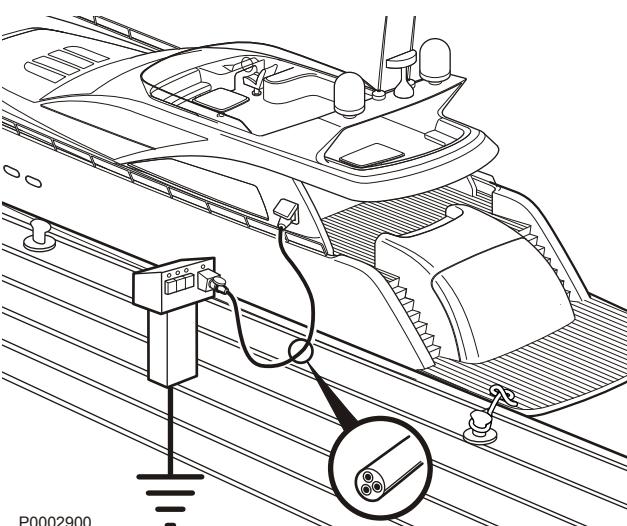
Une installation électrique qui n'a pas respecté les règles de l'art peut générer des courants de fuite. Ces courants de fuite peuvent à leur tour impacter de manière négative la protection galvanique de l'hélice, de l'arbre porte-hélice, du safran et de la quille, et provoquer des dommages dus à la corrosion électro-chimique

⚠ AVERTISSEMENT!

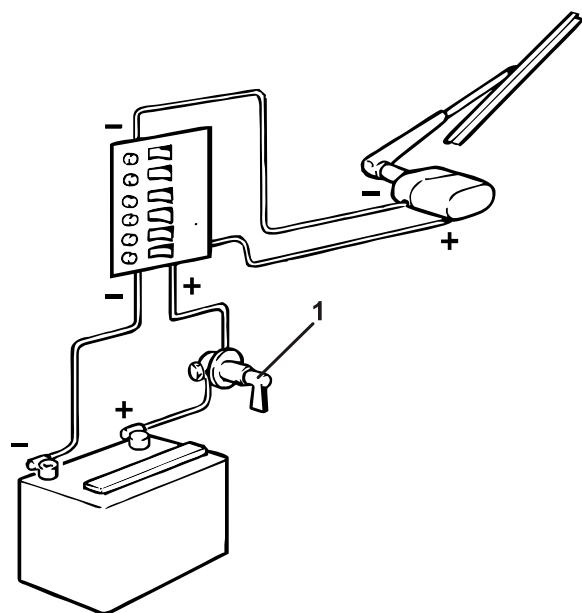
Toute intervention sur le circuit basse tension du bateau doit être effectuée par un électricien qualifié.

L'installation ou les interventions relatives à l'équipement de courant de quai doit uniquement être effectué par des électriciens qualifiés, spécialisés dans les installations haute tension.

Observer les points suivants :



- 1 Si l'on se raccorde à une alimentation au quai, la mise à la terre devra se faire à terre et jamais sur le bateau. Par ailleurs, l'équipement d'alimentation au quai devra être équipé d'un dispositif de protection contre les défauts à la terre.
L'équipement d'alimentation au quai (transformateur, convertisseur, chargeur de batteries, etc.) doit être conçu pour un usage marin **sur lequel la partie haute tension est séparée galvaniquement de la partie basse tension**.
- 2 Acheminer et fixer les câbles électriques de manière qu'ils ne risquent pas d'être exposés à l'abrasion mécanique, l'humidité ou l'eau de cale dans la carlingue.



P0002486

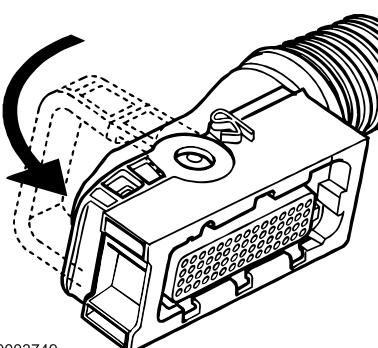
- 3 La mise à la terre de protection pour, par exemple, la radio, l'équipement de communication, la barre, les échelles ou tout autre équipement comportant des câbles indépendants pour la terre de protection, devra être regroupée sur un raccordement à la terre commun qui n'est pas relié avec le moteur ou l'inverseur.

IMPORTANT !

Le moteur ou l'inverseur ne doivent jamais être utilisés comme raccord de masse.

- 4 La batterie de démarrage doit comporter un coupe-circuit principal (1) raccordé au plus (+) de la batterie. Le coupe-circuit principal doit couper l'alimentation à tous les consommateurs et être désactivé quand le bateau n'est pas utilisé.
- 5 Si une batterie d'alimentation auxiliaire est utilisée, veillez à ce qu'il y ait un coupe-circuit principal entre la borne positive (+) de la batterie d'alimentation et le bornier à fusibles de l'équipement électrique du bateau. Le coupe-circuit principal doit couper l'alimentation à tous les consommateurs et être désactivé quand aucun besoin de courant n'est requis. Tout équipement connecté à la batterie d'alimentation devra comporter un coupe-circuit indépendant.

Pour la charge simultanée de deux circuits de batteries indépendants, il est conseillé d'installer un répartiteur de charge (en option) sur l'alternateur standard.



P0003749

Soudage électrique

Débrancher d'abord les câbles positif et négatif des batteries. Débrancher ensuite tous les fils de l'alternateur.

Brancher toujours la pince à soudure au composant à souder, le plus près possible du point de soudure. La pince ne doit jamais être branchée sur le moteur ni de façon à ce que le courant puisse passer par un palier quelconque.

Débrancher aussi le connecteur de l'EVC de l'unité de commande du moteur. Appuyer sur l'étrier de verrouillage et retirer le connecteur.

IMPORTANT !

Lorsque l'opération de soudage est terminée, toujours brancher le connecteur du système EVC ainsi que les câbles à l'alternateur avant de rebrancher les câbles de batterie.

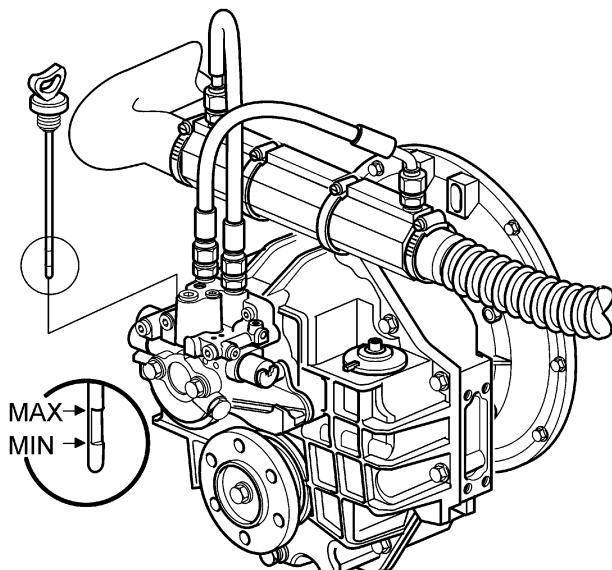
Inversion de marche

L'inverseur est hydraulique, ce qui signifie que les passages entre marche avant/arrière et le débrayage sont effectués par voie hydraulique. Le système de lubrification de l'inverseur est équipé d'un filtre à huile et d'un refroidisseur d'huile. L'inverseur comporte des électrovannes pour les changements de marche électriques.

Volvo Penta recommande le montage d'un filtre à eau de mer pour garantir un débit d'eau de refroidissement exact au moteur et à l'inverseur. Dans le cas contraire, des impuretés dans l'eau de mer risquent de colmater le refroidisseur de l'inverseur et d'autres composants dans le système de refroidissement.

Niveau d'huile, contrôle et remplissage d'appoint

- 1 Démarrer le moteur et le laisser tourner quelques minutes.
- 2 Arrêter le moteur, puis retirer la jauge de niveau d'huile en la tournant dans le sens anti-horaire.
- 3 Essuyer la jauge d'huile et la remettre dans l'inverseur, en la vissant en place. Retirer la jauge de nouveau et vérifier le niveau d'huile. Le niveau correct se trouve au sein de la plage marquée.
- 4 Remplir d'huile par l'orifice de la jauge d'huile si nécessaire. Voir la section *Données techniques* en page 125 pour la contenance et la qualité d'huile.

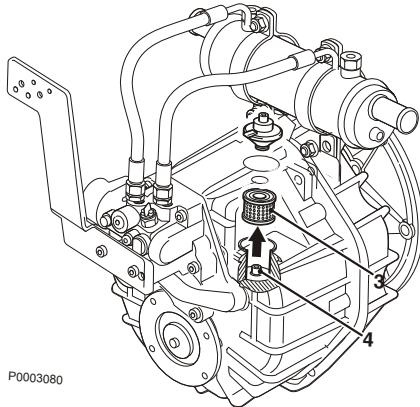
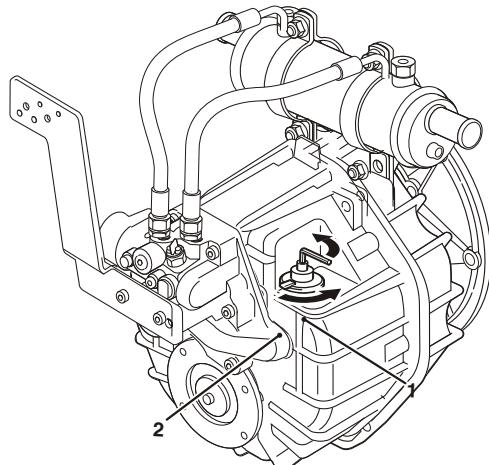


P0003462

IMPORTANT !

Ne jamais mettre trop d'huile dans l'inverseur. Le niveau d'huile doit toujours se trouver dans la plage recommandée.

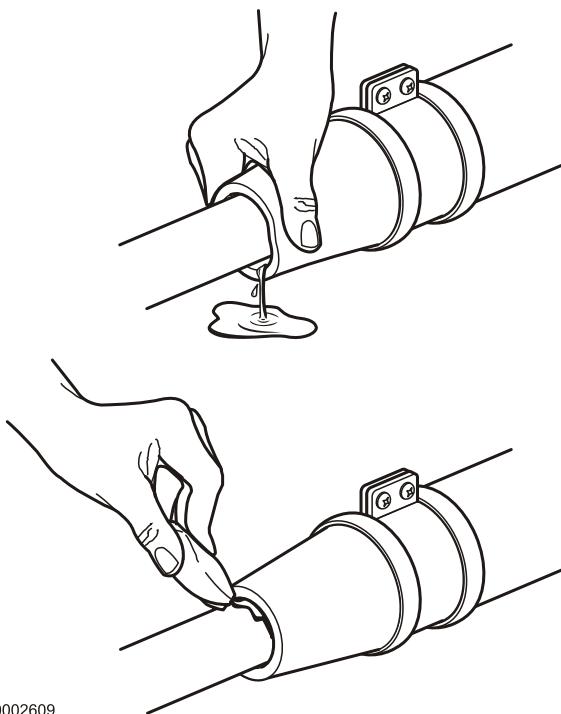
Inverseur, vidange d'huile et échange de filtre



P0003080

- 1 Nettoyer autour du couvercle (2) pour éviter que des impuretés ne pénètrent dans le boîtier de filtre.
- 2 Desserrer la vis (1) avec une clé à six pans creux de 6 mm. Déposer le couvercle (2). Remplacer et huiler les joints toriques neufs dans le couvercle.
- 3 Déposer le filtre (3).
- 4 Aspirer l'huile par le boîtier de filtre à huile, utiliser une pompe de vidange d'huile. Brancher le flexible au tuyau d'aspiration (4) au fond du boîtier. Le diamètre extérieur maximal pour le flexible d'aspiration est de 16 mm.
- 5 Mesurer la quantité exacte d'huile et remplir l'inverseur par le boîtier du filtre à huile. Pour la contenance et la qualité d'huile, voir la section *Données techniques* en page 125.
IMPORTANT !
Ne jamais mettre trop d'huile dans l'inverseur. Le niveau d'huile doit toujours se trouver dans la plage recommandée.
- 6 Poser le nouveau filtre (3) dans le boîtier de filtre.
- 7 Monter le couvercle. Couple de serrage : 5-8 Nm
- 8 Amener le levier de commande au point mort. Démarrer le moteur et le laisser tourner à 1 500 tr/min durant quelques minutes pour que le refroidisseur d'huile de l'inverseur soit plein d'huile.
- 9 Arrêter le moteur et vérifier le niveau d'huile. Faire l'appoint si nécessaire.

Joint d'étanchéité d'arbre porte-hélice, contrôle



Si le bateau est équipé d'un arbre Volvo Penta, le joint d'étanchéité d'arbre d'hélice devra être purgé et lubrifié, directement avant la mise à l'eau.

La bague se purge en pressant dessus, tout en la poussant contre l'arbre, jusqu'à ce que de l'eau suinte. Injecter ensuite environ 1 cm³ (un quart de cuillère à thé) de graisse hydrofuge dans l'étanchéité.

Embase

L'embase est protégée contre la corrosion galvanique moyennant plusieurs couches de peinture, des anodes sacrificielles et des tresses de mise à la terre. Les tresses de mise à la terre assurent la liaison entre les différents composants de l'embase. Une liaison interrompue peut engendrer une rapide corrosion de l'un des composants, même si la protection est, par ailleurs, efficace. Contrôler l'état des tresses chaque année. Une installation électrique défectueuse peut interrompre la protection galvanique. Les dommages découlant de la corrosion électrolytique surviennent rapidement et sont par nature conséquents. Pour plus d'informations, voir le chapitre *Maintenance* en page 87.

Toujours retoucher sans attendre les dégâts de peinture. Une retouche de peinture mal effectuée ou le choix d'une peinture antalisssures erronée peut mettre en péril la protection contre la corrosion. Lire plus à ce sujet dans le chapitre *Conservation* en page 108.

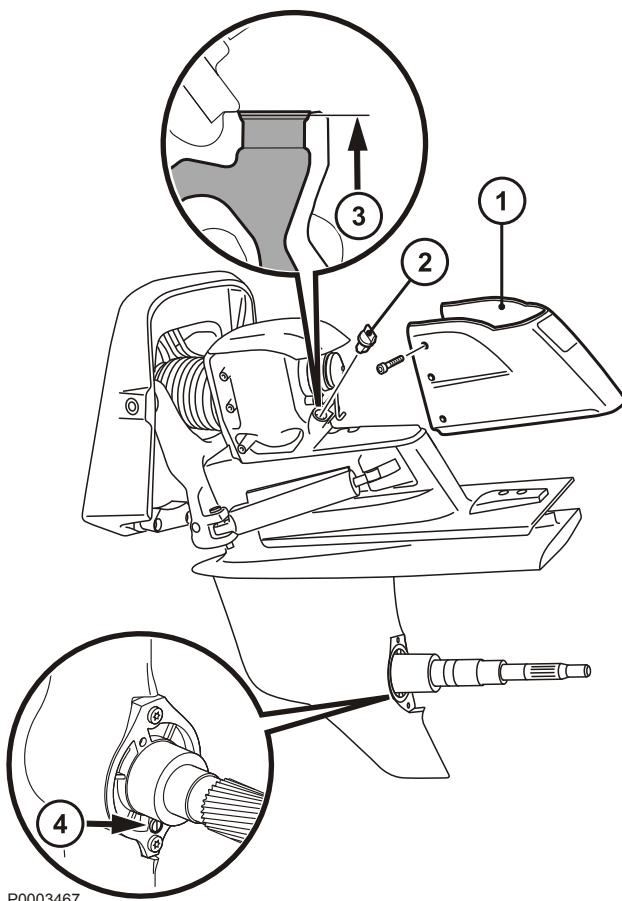
Niveau d'huile, contrôle et remplissage d'appoint

IMPORTANT !

Ne jamais mettre trop d'huile dans l'embase. Le niveau d'huile doit toujours se trouver dans la zone marquée.

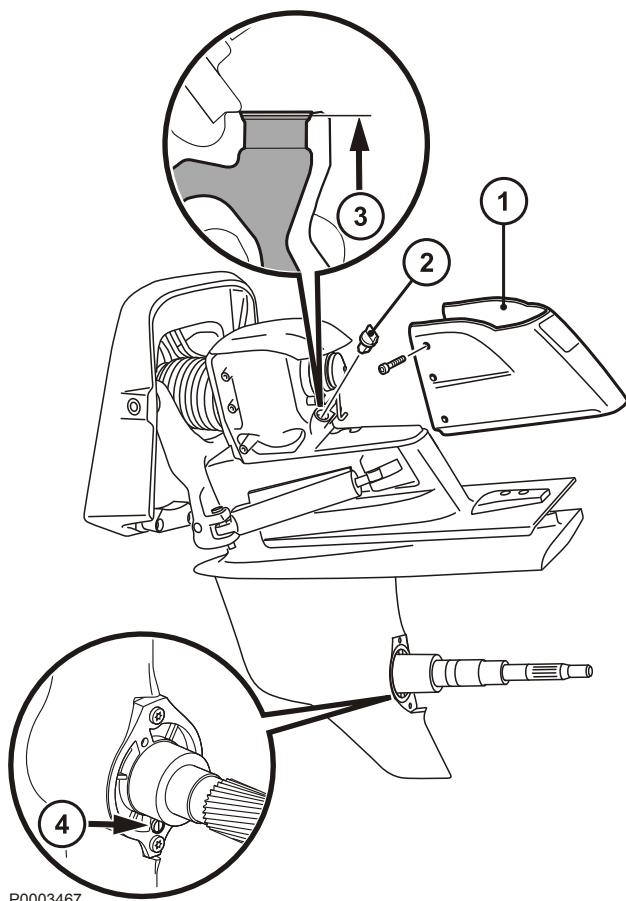
- 1 Relever l'embase à 35°. Retirer le capot (1) et le bouchon (2).
- 2 Le niveau d'huile doit toujours se trouver à hauteur de la partie supérieure du bouchon de remplissage d'huile (3).
- 3 Si le niveau est bas, remplir l'huile par le dessus du bouchon de remplissage d'huile. Pour la contenance et la qualité d'huile, voir la section *Embase*.
- 4 Serrer le bouchon et monter le capot.

L'huile doit avoir une nuance jaune-brun. Si son aspect est grisâtre, cela indique que de l'eau a pénétré dans l'embase. Il est recommandé de demander à un atelier agréé Volvo Penta d'effectuer une vérification.



P0003467

Huile de transmission, échange



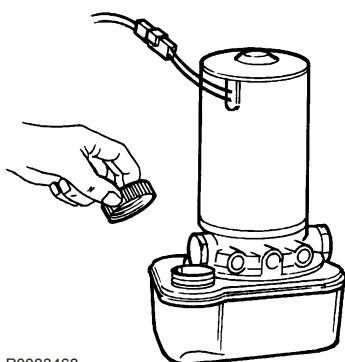
- 1 Trimmer (relever) l'embase dans sa position verticale. Déposer le capot (1).
 - 2 Déposer l'hélice.
 - 3 Placer un récipient approprié sous l'embase. Retirer le bouchon (4) et le joint du carter d'engrenage. Laisser l'huile s'écouler.
 - 4 Desserrer délicatement le bouchon (2). Retirer ensuite complètement le bouchon. Laisser l'huile s'écouler de l'embase.
 - 5 Remonter le joint. Si le joint est endommagé, le remplacer par un neuf. Revisser le bouchon (4).
 - 6 Remonter l'hélice.
 - 7 Trimmer l'embase jusqu'à 35°.
 - 8 Remplir d'huile neuve ; le niveau d'huile doit toujours se trouver à hauteur de la partie supérieure du bouchon de remplissage d'huile (3). Pour la contenance et la qualité d'huile, voir la section *Embase*.
 - 9 Abaisser l'embase et la relever de nouveau jusqu'à 35°, de manière à éliminer les poches d'air éventuelles.
 - 10 Retirer le bouchon de remplissage d'huile et contrôler le niveau d'huile. Faire l'appoint si le bouchon de remplissage d'huile n'est pas complètement rempli.
 - 11 Vérifier que le bouchon est serré. Monter le capot.
 - 12 Déposer l'huile usagée dans une déchetterie.
- L'huile doit avoir une nuance jaune-brun. Si son aspect est grisâtre, cela indique que de l'eau a pénétré dans l'embase. Il est recommandé de demander à un atelier agréé Volvo Penta d'effectuer une vérification.

Liquide pour Power Trim, contrôle et remplissage d'appoint

Le système Power Trim est un circuit hydraulique fermé. Le contrôle régulier du niveau d'huile n'est pas nécessaire, mais si cette fonction venait à se détériorer, contrôler le niveau d'huile dans le circuit du Power Trim.

- 1 Trimmer légèrement l'embase dans les deux sens.
- 2 Vérifier que le niveau d'huile est situé entre les repères MAX et MIN sur le réservoir d'huile.
- 3 Faire l'appoint d'huile ATF si nécessaire.

Lors de vidange du système, remplir d'huile neuve et trimmer dans les deux sens (haut/bas) 6 à 10 fois, afin de purger le circuit. Contrôler le niveau d'huile et faire l'appoint, le cas échéant.



P0003468

Protection anti-corrosion, contrôle et remplacement

Vérifier régulièrement l'état des anodes sacrificielles. Remplacer les anodes si elles sont usées à près d'un tiers de leur taille d'origine.

Lorsque le bateau est hors de l'eau, les anodes sacrificielles s'usent au contact de l'air, ce qui réduit la protection contre la corrosion. Des anodes neuves peuvent aussi s'oxyder sur la surface. Toujours nettoyer/poncer les anodes avec de la toile émeri, avant de mettre le bateau à l'eau.

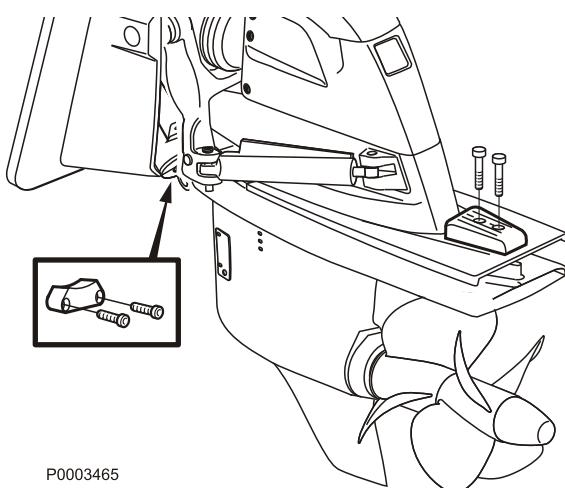
IMPORTANT !

Utiliser du papier émeri. Ne pas utiliser de brosse métallique ni d'autres outils en acier pour le nettoyage, la protection galvanique pourrait être endommagée.

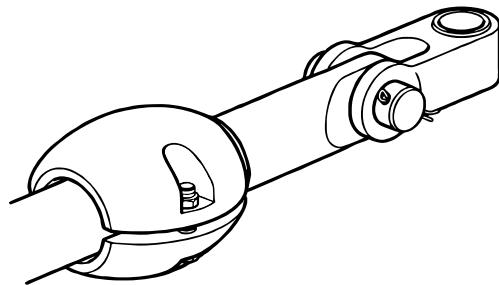
De série, l'embase est dotée d'anodes sacrificielles en zinc destinées à une utilisation en eau de mer. Si l'embase est principalement utilisée en eau douce, ces anodes devront être en magnésium.

Utiliser les anodes sacrificielles comme suit :

- Zinc dans l'eau de mer.
- Magnésium en eau douce.
- Aluminium si le bateau est principalement utilisé en eau de mer et quelquefois dans des eaux saumâtres.



P0003465

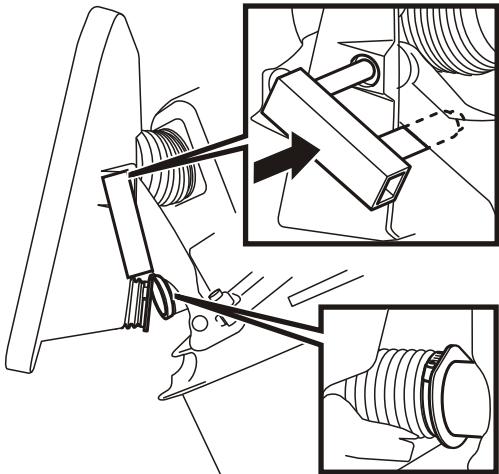


P0003466

Anode barre d'accouplement, double motorisation (DPR)

Remplacement de la protection anticorrosion

- 1 Desserrer les vis qui maintiennent l'anode.
- 2 Nettoyer la surface de contact.
- 3 Monter les nouvelles anodes sacrificielles et les serrer de manière à obtenir un bon contact mécanique.



P0003469

Soufflets de transmission

Soufflet de d'échappement, contrôle

⚠ AVERTISSEMENT!

Placez l'embase en position relevée, de telle manière qu'elle ne risque pas de retomber quand vous travaillez à proximité des soufflets. La chute d'une embase peut engendrer de graves blessures.

Contrôler l'état des soufflets de d'échappement une fois par an. Ils devront être remplacés s'ils présentent des traces de fissures ou d'autres défauts. Utiliser l'outil spécial 885800 pour empêcher l'embase de tomber.

- 1 Trimmer (relever) l'embase à son maximum et monter l'outil spécial.
- 2 Contrôler l'état des soufflets de d'échappement. Remplacer si besoin est.

Soufflet de joint cardan

Contrôler l'état du soufflet de joint de cardan une fois par an. Il devra être remplacé s'il présente des traces de fissures ou d'autres défauts. Utiliser l'outil spécial. L'embase doit être déposée du bras de suspension pour pouvoir remplacer le soufflet de joint de cardan. La dépose de l'embase exige des connaissances du produit et des outils spéciaux. Prenez contact avec votre atelier agréé Volvo Penta.

Hélice

Afin d'obtenir des performances et une économie de carburant optimales, veiller à maintenir le régime du moteur dans sa plage maximale, voir la section *Données techniques en page 121*. Si le régime du moteur maximal se trouve en dehors de la plage de régime maximale recommandée, remplacer l'hélice.

Remplacer sans tarder toute hélice endommagée. Si vous êtes contraint de rentrer au port avec une hélice endommagée, opérez avec beaucoup de prudence et à régime réduit.

Dépose

AVERTISSEMENT!

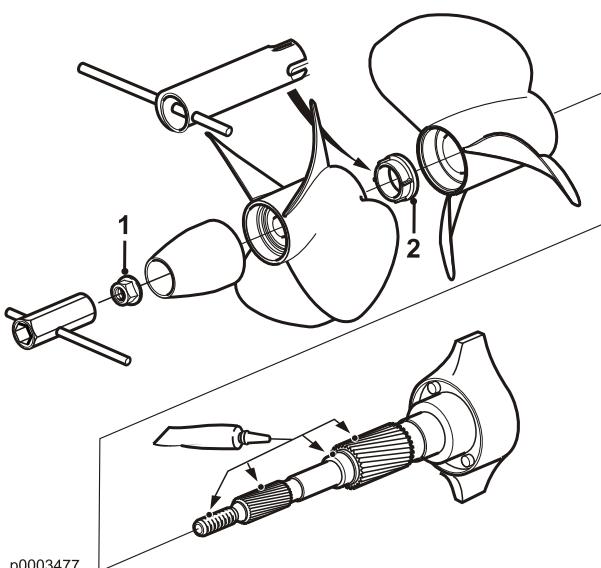
Empêchez tout démarrage intempestif du moteur lorsque vous travaillez sur les hélices. Retirez la clé du contact de démarrage !

Le kit de tableau arrière est fourni avec un outil pour la dépose et la pose des hélices.

- 1 Mettre le contact et amener le levier de commande en marche d'inversion. Retirer la clé de l'interrupteur.
- 2 Desserrer l'écrou de blocage (1) et retirer l'hélice postérieure.
- 3 Mettre le contact et amener le levier de commande en marche avant. Retirer la clé de l'interrupteur.
- 4 Desserrer le gros écrou de blocage (2) à l'aide de l'outil spécial fourni. Monter l'hélice antérieure.
- 5 Essuyer soigneusement l'arbre porte-hélice.

Pose

- 1 Graisser les deux moyeux d'hélice. Utiliser de la graisse Volvo Penta (réf. **828250**).
- 2 Tourner la clé de contact et amener le levier de commande en marche avant. Retirer la clé de l'interrupteur.
- 3 Pousser l'hélice antérieure sur l'arbre.
- 4 Visser le gros écrou de blocage (2) et le serrer au couple de **50-70 Nm** (37–52 lbf.po).
- 5 Mettre le contact et amener le levier de commande en marche d'inversion. Retirer la clé de l'interrupteur.
- 6 Pousser l'hélice postérieure sur l'arbre et la fixer à l'aide de l'écrou de blocage (1). Serrer au couple de **70-80 Nm** (52–59 lbf.po).

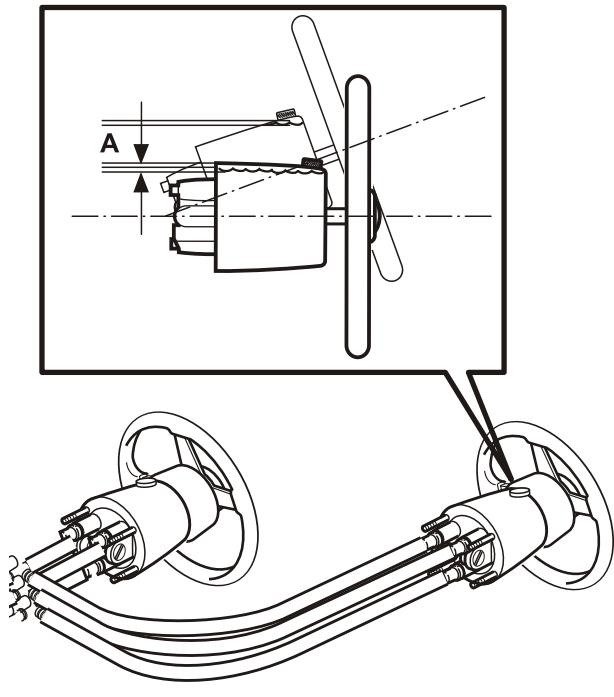


p0003477

Direction

L'embase est équipée d'un système de direction entièrement hydraulique avec servocommande auxiliaire fonctionnant même lorsque le moteur est arrêté.

Direction hydraulique, contrôle du niveau de liquide



P0003467

Contrôler le niveau de liquide dans la direction hydraulique toutes les 2 semaines, de manière à détecter tout changement d'état éventuel. Contrôler le niveau dans la pompe de direction assistée. Le niveau minimum est **12 mm (0.47")** sous le bord inférieur de l'orifice de remplissage. Si le bateau est équipé d'un Flybridge, ne pas ouvrir la pompe de direction assistée inférieure ; contrôler uniquement le niveau sur le poste de commande supérieur.

Le niveau de liquide reste normalement inchangée, et une consommation sur un an est négligeable. Si le niveau baisse, cela indique probablement une fuite ou la présence d'air dans le circuit. La fuite devra être immédiatement localisée et réparée. Prendre contact avec votre atelier Volvo Penta pour faire réparer.

Le système de direction est rempli d'huile ATF. Si l'huile a un aspect rouge et ne contient pas d'impuretés apparentes, il n'est pas nécessaire de la vidanger. Par contre, si elle devient noire ou si des impuretés sont visibles, elle devra être remplacée. Si le circuit a été déposé, il devra être purgé.

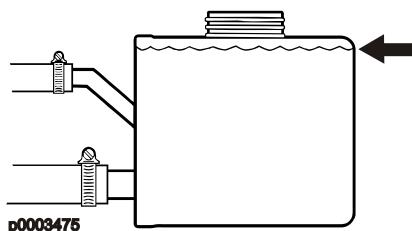
AVERTISSEMENT!

Ne jamais utiliser une huile de qualité inconnue. Une huile non recommandée par Volvo Penta peut réduire la performance de la servo-direction ou endommager un des composants.

Niveau de liquide servopompe, contrôle

Le réservoir de servo-direction comporte un récipient transparent qui permet de contrôler le niveau sans besoin d'ouvrir le couvercle. Le niveau de liquide doit se trouver juste en dessous du col du récipient.

Si le remplissage de liquide est requis, débrancher d'abord le raccord rapide avant d'ouvrir le couvercle.



Flexibles hydrauliques

AVERTISSEMENT!

Une fuite sur un flexible hydraulique peut impacter sur la direction du bateau et peut engendrer, dans le pire des cas, la perte totale de direction.

Flexibles hydrauliques, contrôle

- 1 Contrôler minutieusement si les flexibles hydrauliques du système de direction présentent des signes d'usure ou de dommages.
- 2 Examiner en particulier la surface externe des flexibles, ces dernières étant très sollicitées. Remplacer tout flexible endommagé.

Cornet parallèle

Barre d'accouplement, contrôle

AVERTISSEMENT!

Naviguez à vitesse réduite dans le port si la barre d'accouplement est endommagée. La barre d'accouplement est un composant de sécurité vital. Tout dommage a une incidence sur la maîtrise du bateau et peut engendrer, dans le pire des cas, la perte totale de direction.

Ne jamais essayer de redresser ou de souder une barre d'accouplement endommagée.

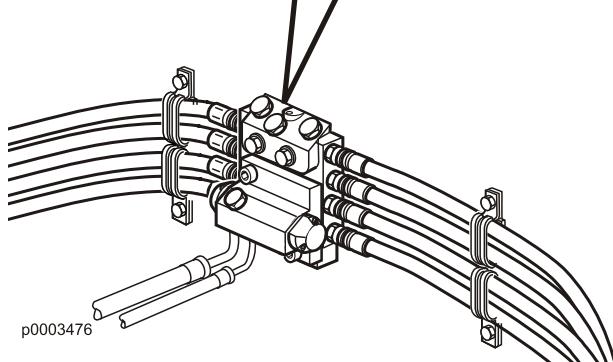
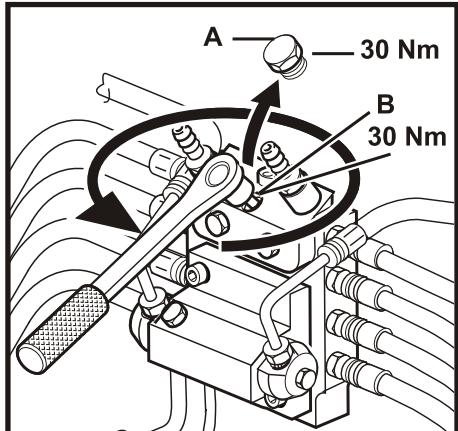
Prenez contact avec votre atelier agréé Volvo Penta le plus proche.

Contrôler la barre d'accouplement qui relie les deux embases, en particulier si vous avez touché un haut fond ou heurté un objet immergé.

Demander à un atelier Volvo Penta d'inspecter au plus vite la barre d'accouplement si celle-ci est cintrée, détachée ou endommagée.

Barre d'accouplement (hydraulique), réglage

La barre d'accouplement peut être réglée avec le bateau dans l'eau ou hors de l'eau.



Avec le bateau dans l'eau :

- 1 Retirer la vis de blocage (**A**). Desserrer la vis de réglage (**B**) de 1 à 2 tours.
- 2 Avec les moteurs en marche, tourner le volant rapidement dans un sens, jusqu'à ce que la pompe de direction assistée vienne en butée. Les deux embases offrent ainsi un angle de braquage maxi dans un sens.
- 3 Serre fermement la vis de réglage (**B**), au couple de **30 Nm** (22 lft.pi). Monter la vis de blocage (**A**). Cette procédure permet d'aligner les embases (droit devant).

Avec le bateau hors de l'eau :

- 1 Retirer la vis de blocage (**A**). Desserrer la vis de réglage (**B**) de 1 à 2 tours.
- 2 Positionner les embases dans le sens souhaité (droit devant recommandé)
- 3 Serre fermement la vis de réglage (**B**), au couple de **30 Nm** (22 lft.pi). Monter la vis de blocage (**A**).

Conservation

Avant l'hivernage du bateau, il est recommandé de laisser un atelier agréé Volvo Penta effectuer une vérification du moteur et de l'équipement. S'assurer que toutes les réparations nécessaires sont effectuées de manière à disposer d'un bateau en parfait état à l'approche de la saison nautique.

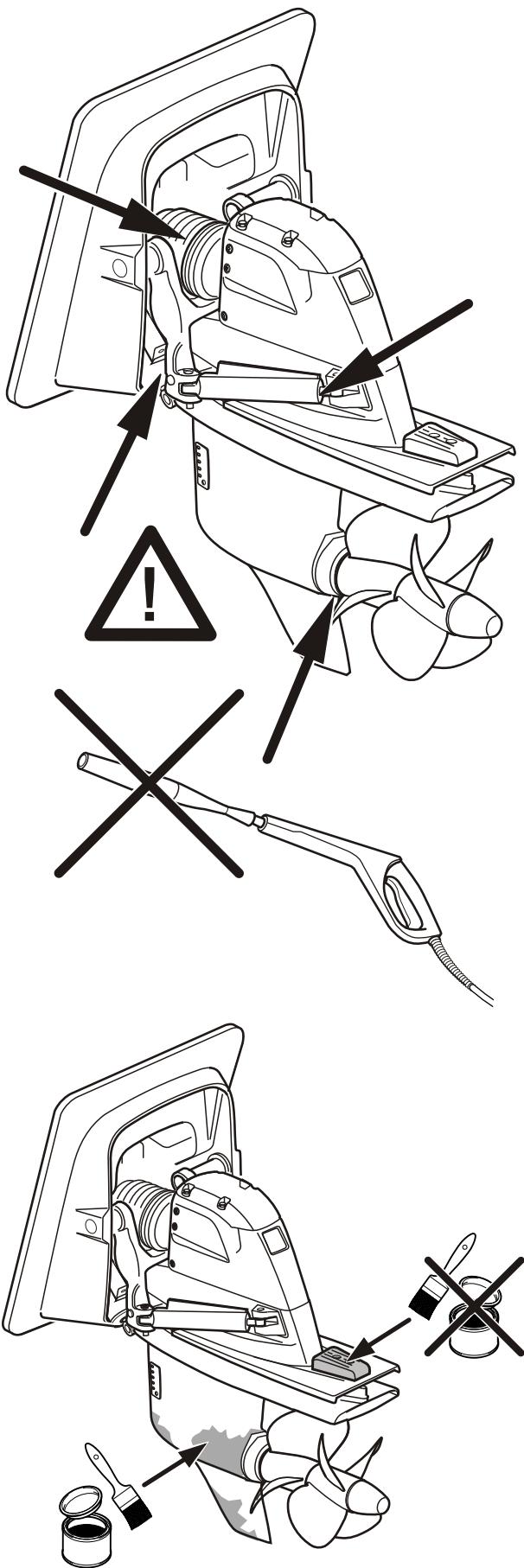
Il est important de procéder à une conservation du moteur et de l'équipement afin que ces derniers ne soient pas endommagés durant la période d'hivernage. Il est important d'effectuer cette procédure correctement et de ne rien oublier. Nous avons donc établi une liste de contrôle pour les points les plus importants.

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.

Stockage à court terme

Il convient d'effectuer une procédure de conservation pour que le moteur et les autres équipements ne soient pas endommagés lors d'une immobilisation de deux mois ou davantage. Il est important d'effectuer cette procédure correctement et de ne rien oublier. Nous avons donc établi une liste de contrôle pour les points les plus importants.



Conservation

Effectuer les opérations suivantes lorsque le bateau est dans l'eau :

- Vidanger l'huile de moteur et remplacer le filtre à huile.
- Vidanger l'huile de l'inverseur.
- Remplacer le filtre à carburant. Remplacer également le préfiltre à carburant, le cas échéant.
- Faire tourner le moteur jusqu'à ce qu'il atteigne une température de service normale.

Effectuer les opérations suivantes lorsque le bateau est hors de l'eau :

⚠ ATTENTION!

Si le bateau est équipé du Power Trim Assistant, cette fonction devra être désactivée avant de sortir le bateau de l'eau.

Cela permet d'empêcher le trim automatique de la/les embase(s), si les essais de fonctionnement sont effectués quand le bateau est à terre.

- Nettoyer la coque et l'embase directement après avoir sorti le bateau de l'eau (avant qu'il sèche). Faire attention lors de nettoyage haute pression. Ne jamais diriger le jet d'eau sur les soufflets d'échappement et de joints cardan, les joints d'étanchéité des vérins de trim et de direction, les joints d'arbre porte-hélice, les flexibles, etc.
 - Vidanger l'huile dans l'embase.
 - Nettoyage du filtre à eau de mer.
 - Nettoyage et conservation du circuit d'eau de mer.
 - Dépose de la roue à aubes de la pompe à eau de mer. Conserver la roue à aubes dans un sachet en plastique, dans un endroit frais.
 - Examiner le taux de glycol dans le liquide de refroidissement moteur. Faire l'appoint si nécessaire.
- IMPORTANT !**
Du produit anticorrosion seul dans le circuit de refroidissement du moteur ne protège pas le moteur contre les dommages dus au gel. En cas de risque de gel, veiller à vidanger le système.
- Vider l'eau et les impuretés éventuelles du réservoir de carburant. Remplir entièrement le réservoir avec du carburant pour éviter la condensation.

P0003712

- Nettoyage de l'extérieur du moteur. Ne pas utiliser de nettoyeur haute pression pour laver le moteur. Retoucher les dégâts de peinture avec de la peinture d'origine Volvo Penta.
- Contrôler tous les câbles de commande et les traiter avec du produit de conservation.
- Retoucher les dégâts de peinture avec de la peinture d'origine Volvo Penta. Lire les instructions spéciales concernant la peinture de l'embase à la section « *Peindre l'embase et la coque* ».
- Débranchement des câbles de batterie. Nettoyer et charger les batteries. Une batterie insuffisamment chargée peut geler et se détériorer.
- Pulvérisation d'un aérosol hydrofuge sur les composants du système électrique.
- Dépose de l'hélice avant l'hivernage. Lubrifier l'arbre porte-hélice avec de la graisse hydrofuge, Réf. VP 828250.

Remise à l'eau

- Contrôler le niveau d'huile dans le moteur, l'embase/l'inverseur. Faire l'appoint si nécessaire. Si le système contient de l'huile de conservation, vidanger celle-ci et remplir ensuite le système d'huile neuve. Pour les qualités d'huile, voir *Données techniques en page 122*. Remplacer le filtre à huile.
- Vidanger le liquide antigel du circuit d'eau de mer.
- Monter la roue à aubes dans la pompe à eau de mer. Remplacer si l'ancienne semble usagée. Voir le chapitre *Roue à aubes, vérifier et remplacer en page 84*.
- Fermer et serrer les robinets/bouchons de vidange.
- Contrôler l'état et la tension des courroies d'entraînement.
- Contrôler l'état des flexibles en caoutchouc et serrer les colliers.
- Contrôler les niveaux de liquide de refroidissement et la protection antigel. Faire l'appoint si besoin.
- Brancher les batteries pleinement chargées.
- Peindre l'embase et la coque du bateau.

- Contrôler l'état de l'anode sur l'embase. Remplacer l'anode si elle est usée à près d'un tiers de sa taille d'origine. Nettoyer avec de la toile émeri juste avant la mise à l'eau.

IMPORTANT !

Utiliser du papier émeri. Ne pas utiliser de brosse métallique ni d'autres outils en acier pour le nettoyage, la protection galvanique pourrait être endommagée.

- Monter les hélices
- Mettre le bateau à l'eau. Vérifier qu'il n'y a pas de fuites.
- Purger et graisser le presse-étoupe de l'arbre porte-hélice (inverseur).
- Démarrer le moteur. Contrôler qu'il n'y a pas de fuites de carburant, de liquide de refroidissement ou de gaz d'échappement, et que toutes les commandes fonctionnent.

Peinture de l'embase et de la partie immergée de la coque

Entraînement

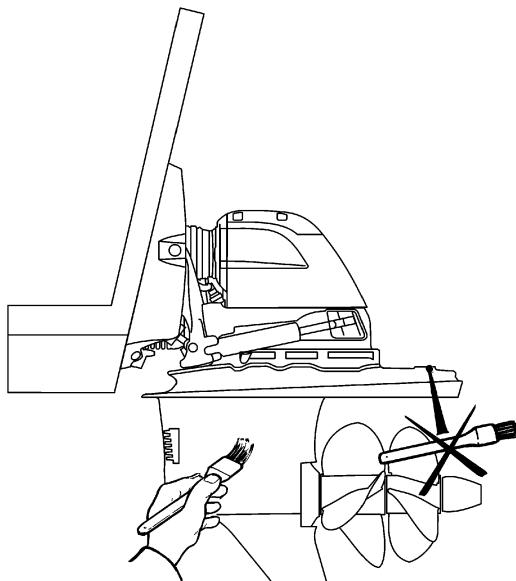
Retoucher les dégâts de peinture sur l'embase avant de la traiter avec un produit anti-salissures marines. La plupart des pays ont voté des lois légiférant l'utilisation de peinture antalisssure. La peinture antalisssure doit être homologuée pour les eaux dans lesquelles sera utilisé le bateau. Contrôler les lois en vigueur sur place. Si une peinture antalisssure n'est pas autorisée, nous recommandons d'appliquer du Téflon®* pur sur la peinture d'origine de l'embase, sans ponçage préalable.

- 1 Poncer légèrement les surfaces métalliques avec du papier abrasif de grain 120. Utiliser un grain plus fin sur les surfaces peintes.
- 2 Nettoyer avec du solvant ou équivalent.
- 3 Appliquer du mastic et poncer les pores éventuelles sur la surface.
- 4 Appliquer une couche d'apprêt et de finition d'origine Volvo Penta. Laisser sécher la peinture.
- 5 Peindre l'embase avec du produit anti-salissures marines pour embase en aluminium, selon les recommandations du fabricant.

IMPORTANT !

Les anodes de protection de l'embase ne doivent pas être peintes ni traitées au Téflon. Ceci s'applique également aux hélices inoxydables et aux hélices en bronze.

*Téflon® est une marque déposée de Du Pont Corp.



P0003713

Dessous du bateau

Tous les types de peinture antalisssure (antifouling) sont toxiques et dangereux pour l'environnement marin. Éviter ce type de produits. La plupart des pays ont voté des lois légiférant l'utilisation de peinture anti-salissure. Veiller à toujours observer ces réglementations. Dans de nombreux cas, ces peintures sont totalement proscrites sur les bateaux de plaisance, notamment en eau douce.

Pour les bateaux relativement faciles à sortir de l'eau, nous recommandons un traitement au Téflon combiné à un nettoyage mécanique plusieurs fois par saison. Sur les bateaux plus gros, cette opération est toutefois plus difficile à mettre en oeuvre. Si l'embarcation se trouve dans une zone où l'eau favorise la formation de salissures, il faudra probablement utiliser des peintures antisalissures. Dans ce cas précis, utiliser une peinture à base de cuivre contenant du cyanure de cuivre et non pas de l'oxyde cuivreux.

Ne pas utiliser de produit à base d'étain (TBT). Renseignez-vous sur la législation en vigueur là où est utilisé le bateau. Laisser sécher la peinture avant de mettre le bateau à l'eau.

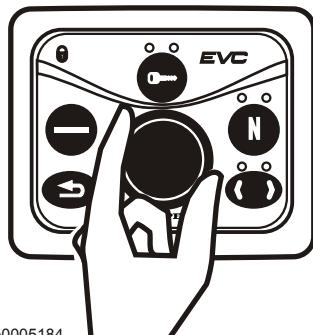
IMPORTANT !

Laisser un espace d'environ 10 mm non peint autour de l'embase, sur le tableau arrière.

Étalonnage et paramétrages

Menu Paramètres

Les paramétrages et certains étalonnages sont effectués dans le menu Réglages.



p0005184



P0001015

Défiler dans les menus en appuyant et en tournant le bouton du panneau de commande.

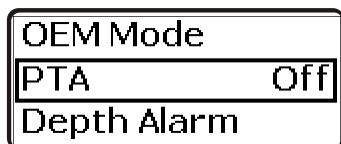
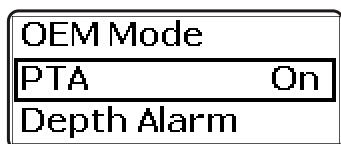
Il est toujours possible de revenir au menu supérieur en appuyant sur . Le retour au menu principal se fait par plusieurs pressions répétées ou en maintenant le bouton appuyé >3 secondes.

NOTE: Seules les fonctions installées s'affichent dans le menu Réglages.

- 1 Tourner dans le sens horaire jusqu'à ce que le menu **Réglages** apparaisse sur l'écran.
- 2 Appuyer sur le bouton pour entrer dans le menu Réglages.
- 3 Tourner le bouton pour faire défiler les menus.

PTA (Assistance PowerTrim)

- 1 Activer le poste de commande.
- 2 Tourner le bouton jusqu'à ce que **PTA** s'affiche dans le menu Réglages.
- 3 Appuyer sur le bouton pour activer/désactiver la fonction. Si la fonction est activée, elle peut être sélectionnée pour être affichée dans le menu principal, voir *Affichage favori*.



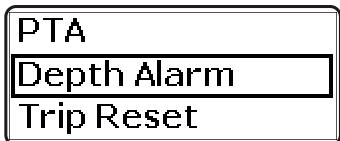
P0001013

Alarme de profondeur

Réglage de l'alarme de profondeur pour l'écho-sondeur Volvo Penta.

Il suffit d'effectuer le réglage sur un des postes de commande du bateau.

- 1 Activer le poste de commande.



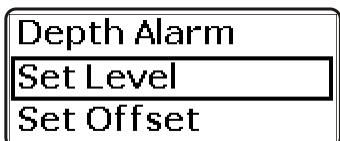
P0001028

- 2 Tourner le bouton jusqu'à ce que **Alarme de profondeur** (Depth Alarm) apparaisse dans le menu de réglage. Appuyer sur le bouton pour accéder au sous-menu.



P0001027

- 3 **Alarme de profondeur** (Depth Alarm), appuyer sur le bouton pour activer/désactiver la fonction.



P0001033

- 4 Tourner le bouton jusqu'à ce que **Régler le niveau** (Set Level) apparaisse. Appuyer sur le bouton pour accéder au réglage du niveau de l'alarme de profondeur.

Tourner le bouton pour régler le niveau de l'alarme de profondeur à partir duquel l'alarme retentit. Appuyer sur le bouton pour valider le niveau pré-défini.

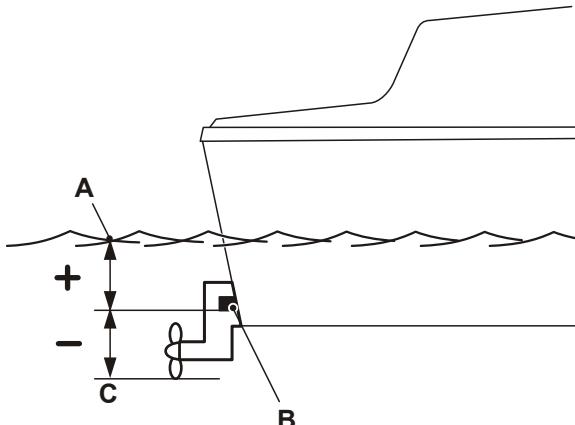
L'alarme de profondeur dépend du réglage de la compensation de profondeur (niveau offset).



P0001024

- 5 **Régler le niveau** (Set Level), appuyer sur le bouton pour accéder au réglage du niveau de l'alarme de profondeur.

Tourner le bouton pour régler le niveau de l'alarme de profondeur à partir duquel l'alarme retentit. Appuyer sur le bouton pour valider le niveau pré-défini.



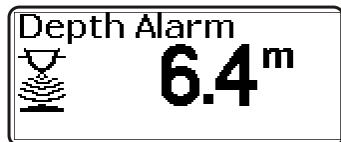
P0001201

- A Ligne de flottaison
- B Écho-sonde
- C Point le plus bas



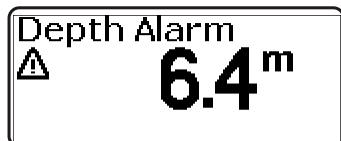
P0001023

- 5 Tourner le bouton jusqu'à ce que **Régler l'offset** (Set Offset) apparaisse. Appuyer sur le bouton pour accéder au réglage de l'offset de profondeur. Régler la compensation de profondeur de manière qu'elle corresponde au point le plus bas du bateau ou à la ligne de flottaison, suivant la profondeur que l'on souhaite afficher. L'écho-sondeur peut être placé à un endroit quelconque entre ces points.



P0005853

- 6 Tourner le bouton pour régler la compensation de profondeur. Si le nombre est positif (+), c'est la distance entre le sondeur et la ligne de flottaison qui est réglée ; Si le nombre est négatif (-), c'est la distance entre le sondeur et le point le plus bas. Appuyer sur le bouton pour valider le réglage pré-défini.

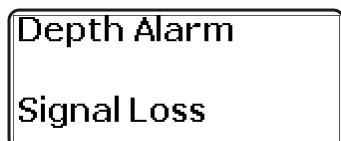


Fenêtre contextuelle d'alarme de profondeur

Les fenêtres contextuelles sur la gauche apparaissent alternativement lorsque la profondeur devient inférieure à la valeur d'alarme prédéfinie, suivies d'une alarme sonore.

Les fenêtres contextuelles apparaissent toutes les 30 secondes, jusqu'à ce que la profondeur soit supérieure à la valeur prédéfinie de l'alarme.

Appuyer sur le bouton pour valider l'alarme.



P0005855

Perte de signal d'alarme de profondeur

Si le signal de l'alarme de profondeur disparaît, par exemple par suite d'un dysfonctionnement du capteur, la fenêtre contextuelle de gauche s'affiche.

RAZ trajet

Remise à zéro de l'information trajet.

- 1 Activer le poste de commande.
- 2 Tourner le bouton jusqu'à ce que **Remise à zéro trajet** (Trip Reset) s'affiche dans le menu Réglages.
- 3 Appuyer deux fois sur le bouton pour remettre à zéro l'information trajet.

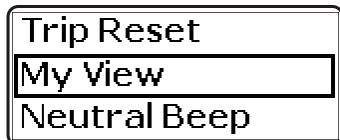


P0001032

Ma vue

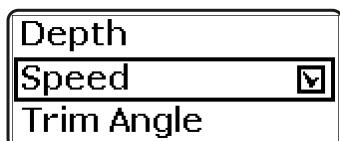
Sous **Ma vue** (My View), il est possible de choisir les informations de fonctionnement qui sera affichée dans le menu principal.

Les informations de fonctionnement disponibles dépendent ces fonctions qui sont installées.



P0001016

- 1 Tourner le bouton jusqu'à ce que **Ma vue** (My View) apparaisse dans le menu de réglage. Appuyer sur le bouton pour accéder au sous-menu.



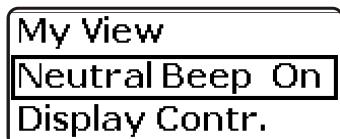
P0001014

- 2 Tourner pour faire défiler dans le menu les informations de fonctionnement disponibles.
- 3 Appuyer sur le bouton pour cocher/décocher l'information qui apparaît dans le menu principal.

Bip sonore point mort

Indication sonore confirmant que les commandes sont au point mort. Le son peut être allumé/éteint. Le niveau sonore se règle sous *Bip information*.

Le réglage doit se faire sur tous les postes de commande. Si les postes de commande ont plusieurs afficheurs, il suffit d'effectuer le réglage sur un seul afficheur.

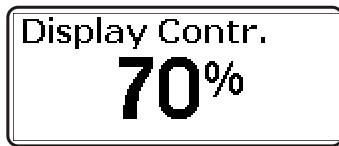


P0001031

- 1 Tourner le bouton jusqu'à ce que **Bip sonore point mort** (Neutral Beep) s'affiche dans le menu Réglages.
- 2 Appuyer sur le bouton pour sélectionner **Arrêt** ou **Marche**.

Contraste d'affichage

Pour le réglage du contraste de l'afficheur du compte-tours.



P0001030

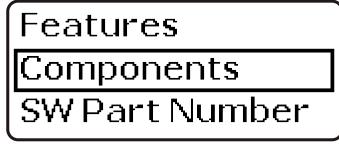
- 1 Tourner le bouton jusqu'à ce que **Contraste écran** (Display Contr.) apparaisse dans le menu de réglage. Appuyer sur le bouton pour accéder au sous-menu.
- 2 Tourner le bouton pour régler le contraste. Appuyer sur le bouton pour valider le choix.



P0001020

Info EVC

Ici s'affichent les informations relatives aux différents accessoires, composants et logiciel installés sur le bateau.



P0001019

- 1 Tourner le bouton jusqu'à ce que **EVC info** apparaisse dans le menu de réglage. Appuyer sur le bouton pour accéder au sous-menu.
- 2 **Options (Features)** affiche les accessoires installés. Appuyer sur le bouton pour accéder au sous-menu.
- 3 **Composants (Components)** affiche les composants « matériel » installés. Appuyer sur le bouton pour accéder au sous-menu.
- 4 **Logiciel (Software)** affiche la version de logiciel installée. Appuyer sur le bouton pour accéder au sous-menu.

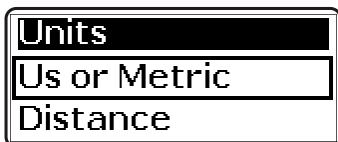
Unités

Réglage des unités dans lesquelles les informations de fonctionnement et les données trajet seront affichées.

- 1 Activer le poste de commande.
- 2 Tourner le bouton jusqu'à ce que **Unités** (Units) apparaisse dans le menu de réglage. Appuyer sur le bouton pour accéder au menu unité.



P0001035



P0001036

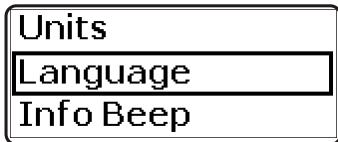
- 3 Tourner le bouton jusqu'à ce que **US/Métrique** (US or Metric) apparaisse, appuyer sur le bouton et sélectionner US ou Métrique.
Appuyer sur le bouton pour valider le réglage pré-défini.
- 4 Tourner le bouton jusqu'à ce que **Distance** (Distance) apparaisse, appuyer sur la molette de navigation et choisir km, Nm ou Miles.
Appuyer sur le bouton pour valider le réglage pré-défini.

Langue

Il est possible de choisir parmi 10 langues différentes.

Sur un bateau équipé de plusieurs postes de commande et de plusieurs afficheurs, il suffit de sélectionner la langue dans un afficheur pour qu'il soit affiché sur tous les postes et les afficheurs.

- 1 Activer le poste de commande.
- 2 Tourner le bouton jusqu'à ce que **Langue** (Language) apparaisse dans le menu de réglage.
Appuyer sur le bouton pour accéder au menu langue.
- 3 Tourner le bouton pour sélectionner la langue puis appuyer pour valider son choix. L'écran revient au menu Réglages.

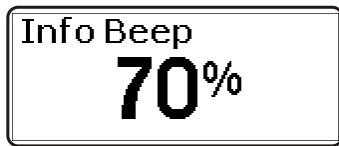
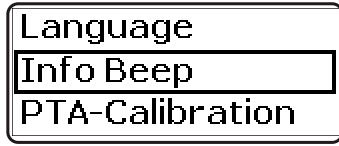


P0001037



Signal sonore

Réglage du volume du son sur l'alarme sonore intégrée au compte-tours.



P0001039

- 1 Tourner le bouton jusqu'à ce que **Bip Info** (Info Beep) apparaisse dans le menu de réglage. Appuyer sur le bouton pour accéder au réglage.
- 2 Tourner le bouton pour obtenir le volume de son souhaité, puis appuyer pour valider son choix. Le réglage est confirmé par un bip sonore. L'écran revient au menu Réglages.

Étalonnage PTA

PTA (Power Trim Assistant) ajuste automatiquement l'angle Trim pour la vitesse du bateau. Le système a un réglage de base mais il est possible de configurer cinq angles, pour cinq régimes différents.

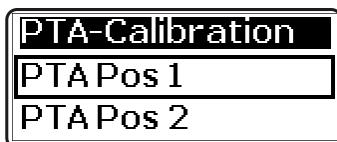
Sur un bateau équipé de plusieurs postes de commande et de plusieurs afficheurs, il suffit d'effectuer le réglage dans un afficheur pour qu'il soit affiché sur tous les postes et les afficheurs.

Pour les installations avec plusieurs moteurs, un étalonnage doit être effectué pour chaque moteur.

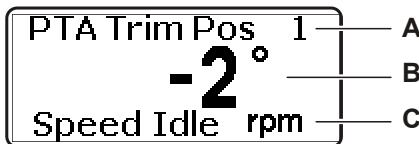
- 1 Activer le poste de commande.
- 2 Tourner le bouton jusqu'à ce que **Étalonnage PTA** (PTA-Calibration) s'affiche dans le menu Réglages. Appuyez pour accéder au sous-menu.



P0001238

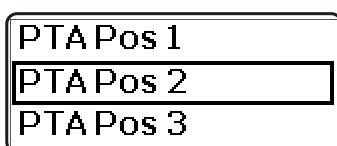


- 3 Appuyer sur le bouton à **PTA Pos 1**. Régler l'angle Trim au ralenti et appuyer pour confirmer.

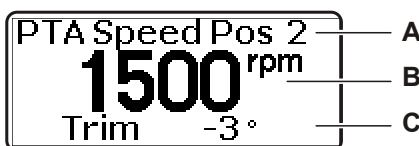


P0001237

- A Position Trim réglée
B Angle Trim
C Régime



- 4 Tourner le bouton jusqu'à **PTA Pos 2**.
5 Appuyer sur le bouton pour régler le régime voulu.



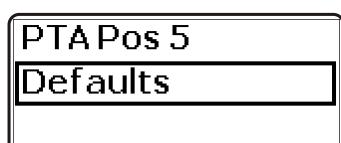
P0001234

- A Position Trim réglée
B Régime
C Angle Trim



P0001233

- 6 Appuyer de nouveau sur le bouton et tourner pour régler l'angle Trim. Appuyer pour confirmer le choix.
7 Répéter les points 4–6 pour Pos 3, Pos 4 et Pos 5.



P0001232

- 8 Pour revenir au réglage de base, tourner le bouton jusqu'à **réglage de base** (Defaults) dans le menu de réglage.
Appuyer 2 fois pour confirmer le retour au réglage de base par défaut.

Réservoir de carburant

Deux méthodes permettent d'établir le capteur de niveau (jauge) dans le réservoir de carburant. **Étalonnage réservoir de carburant plein** est une méthode approximative alors que **Étalonnage multipoint** donne un résultat plus précis. L'établissement multipoint est une condition essentielle pour que l'ordinateur de bord donne des informations complètes.

Étalonnage multipoint

Pour que l'étalonnage multipoint soit possible, le réservoir de carburant ne doit pas être rempli à plus de 20 % de sa contenance totale.

L'étalonnage s'effectue en 5 étapes

POS 1, 20% de réservoir plein

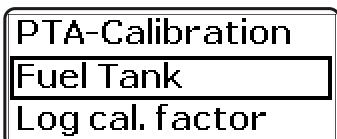
POS 2, 40% de réservoir plein

POS 3, 60% de réservoir plein

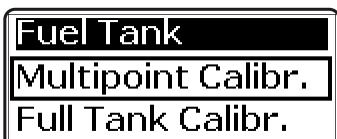
POS 4, 80% de réservoir plein

POS 5, 100 % de réservoir plein

- 1 Activer le poste de commande.
- 2 Tourner le bouton jusqu'à ce que **Réservoir de carburant** (Fuel Tank) apparaisse dans le menu de réglage. Appuyer sur le bouton pour accéder au menu étalonnage.



P0001012



P0001011



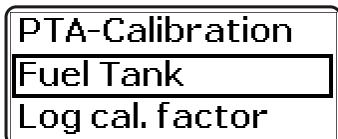
P0001010

- 3 Tourner le bouton jusqu'à ce que **Étalonnage multipoint** (Multipoint Calibr.) apparaisse puis appuyer sur le bouton.

- 4 Remplir le réservoir selon le volume indiqué dans l'afficheur, POS 1.
Attendre 10 secondes.
Appuyer sur le bouton pour confirmer que le réservoir est rempli jusqu'au niveau indiqué.
- 5 Remplir le réservoir selon le volume indiqué dans l'afficheur, POS 2.
Attendre 10 secondes.
Appuyer sur le bouton pour confirmer que le réservoir est rempli jusqu'au niveau indiqué.
- 6 Répéter la procédure pour POS 3 , POS 4 et POS 5. Confirmer en appuyant sur le bouton pour chaque position.

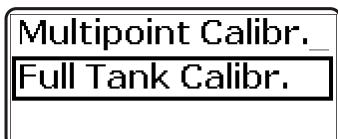
Étalonnage réservoir de carburant plein

Avec cette méthode, le réservoir doit être plein et l'étaillonage s'effectue en une étape. Cette méthode donne une valeur approximative pour le niveau de carburant et toutes les données de navigation basées sur le niveau de carburant restant seront des valeurs approchées.



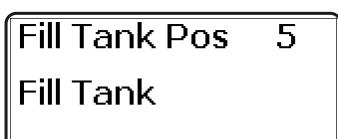
P0001012

- 1 Tourner le bouton jusqu'à ce que **Réservoir de carburant** (Fuel Tank) apparaisse dans le menu de réglage. Appuyer sur le bouton pour accéder au sous-menu.



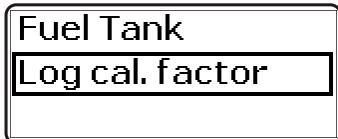
P0001009

- 2 Tourner le bouton jusqu'à ce que **Étalonnage réservoir plein** (Full Tank Calibr.) apparaisse puis appuyer sur le bouton.

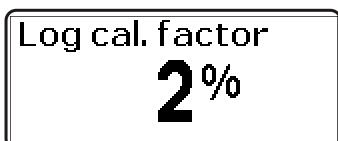


P0001034

- 3 Remplir le réservoir de carburant. Confirmer que le réservoir de carburant est plein en appuyant sur le bouton rotatif.



P0001230



Facteur de vitesse

Paramétriser le facteur de vitesse pendant la conduite du bateau. Comparer la vitesse affichée avec la vitesse donnée par le GPS (ou un autre bateau) et ajuster le facteur de vitesse jusqu'à ce que les valeurs correspondent.

Sur un bateau équipé de plusieurs postes de commande et de plusieurs afficheurs, il suffit d'effectuer le réglage dans un afficheur pour qu'il soit affiché sur tous les postes et les afficheurs.

- 1 Activer le poste de commande.
- 2 Tourner le bouton jusqu'à ce que **Facteur de vitesse** (Log cal. factor) apparaisse dans le menu de réglage. Appuyer sur le bouton pour accéder au réglage.
- 3 Tourner le bouton pour régler le niveau. Appuyer sur le bouton pour valider le choix.

Données techniques

Moteur

Désignation du moteur	D4 — Voir le tableau ci-dessous	D6 — Voir le tableau ci-dessous
Modèle de moteur	Voir le tableau ci-dessous	Voir le tableau ci-dessous
Puissance au vilebrequin kW (ch)*	Voir le tableau ci-dessous	Voir le tableau ci-dessous
Puissance à l'arbre d'hélice kW (ch)*	Voir le tableau ci-dessous	Voir le tableau ci-dessous
Ralenti	700 tr/minute	600 tr/minute
Contenance	3,7 litres	5,5 litres
Ordre d'injection	1-3-4-2	1-5-3-6-2-4
Sens de rotation (vue de l'avant)	Sens d'horloge	Sens d'horloge
Inclinaison vers l'avant maxi	10°	10°
Inclinaison maximale vers l'arrière, lors de navigation	20°	20°
Inclinaison maximale latérale, lors de navigation	30°	30°

Modèle de moteur	Désignation après-vente	Puissance au vilebrequin kW (ch)*	Puissance à l'arbre d'hélice kW (ch)*
D4-180I	D4-180I-C	132 (180)	128 (174)
D4-225I	D4-225I-C	165 (225)	160 (218)
D4-225A	D4-225A-C	165 (225)	158 (215)
D4-260I	D4-260I-C	191 (260)	186 (253)
D4-260A	D4-260A-C	191 (260)	184 (250)
D4-300I	D4-300I-C	221 (300)	212 (289) HS-63/214,(292) HS-80
D4-300A	D4-300A-C	221 (300)	214 (292)
D6-280I	D6-280I-C	206 (280)	201 (274)
D6-280A	D6-280A-C	206 (280)	198 (269)
D6-310I	D6-310I-C	228 (310)	223 (303)
D6-310A	D6-310A-C	228 (310)	219 (298)
D6-330I	D6-330I-C	243 (330)	237 (323)
D6-330 A	D6-330A-C	243 (330)	233 (317)
D6-370I	D6-370I-C	272 (370)	267 (363)
D6-370A	D6-370-C	272 (370)	261 (355)
D6-435I	D6-435I-C	320 (435)	310 (422)

* Selon ISO 8665

Système de lubrification

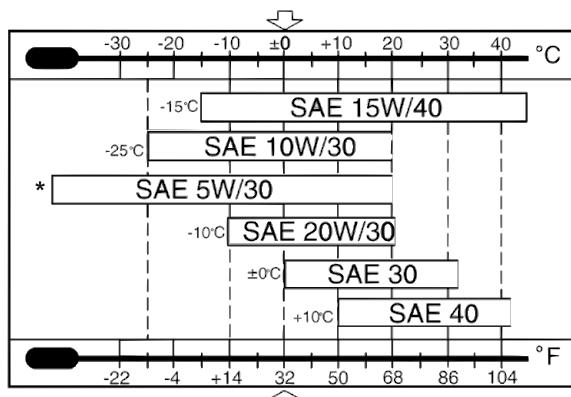
Moteur :	D4	D6
Contenance d'huile (filtre à huile inclus) :		
pour toutes les inclinaisons de montage autorisées	12,5 litres (3,3 US gal)	20 litres (5,3 US gal)
différence de contenance MIN – MAX	1,5 litres (0,4 US gal)	3,5 litres (0,9 US gal)
Pression d'huile, moteur chaud :		
au régime de ralenti	125 kPa (18.1 PSI)	125 kPa (18.1 PSI)
à pleins gaz	450 kPa (65,3 PSI)	450 kPa (65,3 PSI)
Huile, viscosité :		
	SAE 15W/40 (Voir tableau)	SAE 15W/40 (Voir tableau)
Compresseur, huile	D4	D6
Contenance d'huile	0,1 litre (0.2 US pint)	0,1 litre (0.2 US pint)
Qualité d'huile	N° de référence Volvo Penta : 1141641	N° de référence Volvo Penta : 1141641
Qualité d'huile ¹⁾	Teneur en soufre du carburant en pourcentage du poids	
	< 0,5-1,0%	plus de 1,0 % ²⁾
Intervalles des vidanges d'huile : Suivant la première des clauses atteintes en cours le fonctionnement :		
Tous moteurs : VDS-2 et ACEA E7 ^{3), 4)} VDS-2 et Global DHD-1 ³⁾ VDS-2 et API CH-4 ³⁾ VDS-2 et API CI-4 ³⁾	200 heures ou 12 mois	100 heures ou 12 mois

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.

- 1) Qualité d'huile minimale recommandée. Une huile de lubrification de meilleure qualité peut toujours être utilisée.
- 2) Avec une teneur en soufre >1,0 % du poids, de l'huile d'un indice TBN >15 doit être utilisée.
- 3) L'huile de lubrification doit être conforme aux **deux** normes.
- 4) ACEA E7 a remplacé ACEA E5 ; l'huile ACEA E5 peut être utilisée si elle est disponible.
- 5) ACEA E3 peut être remplacé par ACEA E4, E5 ou E7.
- 6) API CG-4 peut être remplacé par API CI-4.

VDS	= Volvo Drain Specification
ACEA	= Association des Constructeurs Européenne d'Automobiles
API	= American Petroleum Institute
TBN	= Total Base Number
Global DHD	= Global Diesel Heavy Duty

Viscosité



P0002112

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.

Système d'alimentation

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 KK 2204

Teneur en soufre: Conformément aux réglementations en vigueur dans chaque pays.

Du carburant de faible densité (gazole urbain en Suède ou gazole city en Finlande) peut entraîner une réduction d'environ 5 % de la puissance et une augmentation d'environ 2–3 % de la consommation de carburant.

Système de refroidissement

Contenance	
Contenance du circuit d'eau douce (environ)	D4 : 13 litres (3.4 Us gal) D6 : 16,5 litres (4.4 US gal)
Thermostat	
Début d'ouverture/ouverture complète des thermostats à	82 °C/92 °C (179.6 °F/197.6 °F)

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

Système électrique

Tension du système	12 V	24 V
Alternateur, puissance maxi indiquée,		
tension/intensité maxi	14 V/115 A	28 V/80 A
puissance, env.	1610 W	2240 W
Capacité des batteries		
	2 de 12 V branchées en série, maxi. 88 Ah	2 de 12 V branchées en série, maxi. 88 Ah
Densité d'électrolyte à +25°C (77°F) :		
batterie entièrement chargée	1,28 g/cm ³ = 0,0462 lb/in ³ (1,24 g/cm ³ = 0,0448 lb/in ³)*	1,28 g/cm ³ = 0,0462 lb/in ³ (1,24 g/cm ³ = 0,0448 lb/in ³)*
la batterie doit être chargée à	1,24 g/cm ³ = 0,0448 lb/in ³ (1,20 g/cm ³ = 0,0434 lb/in ³)*	1,24 g/cm ³ = 0,0448 lb/in ³ (1,20 g/cm ³ = 0,0434 lb/in ³)*

NOTE: * Concerne les batteries avec électrolyte pour pays tropicaux.

Inversion de marche

Backslag (förutom oljekylare)

Typbeteckning	HS45AE
Oljevolym	2,5 liter (0.7 US qals)
Oljekvalitet	ATF (Dexron II, III)

Typbeteckning	HS63AE
Oljevolym	4,0 liter (1 US qals)
Oljekvalitet	ATF (Dexron II, III)

Typbeteckning	HS63IVE
Oljevolym	4,0 liter (1 US qals)
Oljekvalitet	ATF (Dexron II, III)

Typbeteckning	HS80/85AE
Oljevolym	5,0 liter (1.3 US gals) / 5,5 liter (1.5 US qals)
Oljekvalitet	ATF (Dexron II, III)

Typbeteckning	HS80/85IVE
Oljevolym	7,0 liter (1.8 US qals)
Oljekvalitet	ATF (Dexron II, III)

Power Trim	
Oljekvalitet	ATF (Dexron II, III)

Styrning, servostyrning	
Oljekvalitet	ATF (Dexron II, III)

Embase

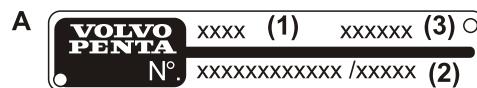
Entraînement	DPH	DPR
Contenance d'huile	5,4 litres (1,4 US gal)	4,2 litres (1,1 US gal)
Différence de contenance (MIN – MAX)	0,2 litres (0,4 US gal)	0,2 litres (0,4 US gal)
Qualité d'huile et viscosité	VP 1141634 (API GL5 SAE 75W/90) synthétique	

Numéros d'identification

Les plaques signalétiques portant les numéros d'identification sont montées sur le moteur et la transmission. Il est important d'utiliser ces références pour toute commande de pièces et d'entretien. Notez toutes ces informations ci-dessous, faites une copie de cette page et conservez-la de manière à pouvoir en disposer en cas de vol. L'aspect et l'emplacement des plaques sont présentés ci-dessous. Les chiffres entre parenthèses renvoient à l'emplacement du numéro d'identification sur la plaque.

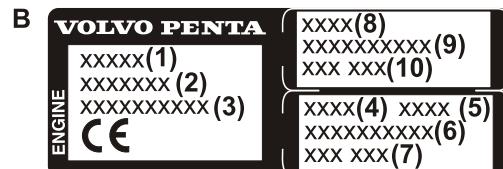
Moteur

Désignation de produit (1) :
 Numéro de série (2) :
 Numéro de produit (3) :



Transmission

Désignation de produit (4) :
 Démultiplication (5) :
 Numéro de série (6) :
 Numéro de produit (7) :

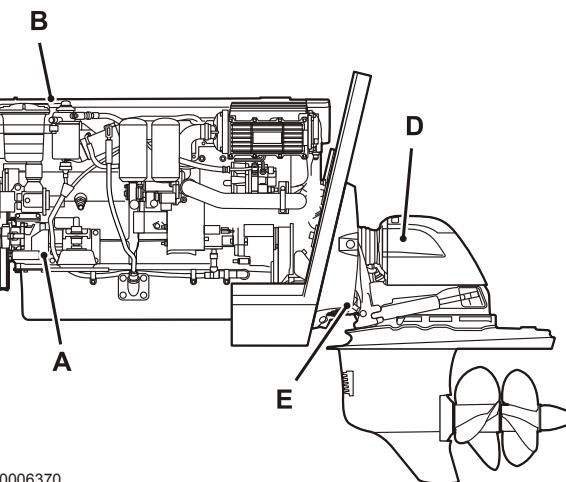


Platine (embase)

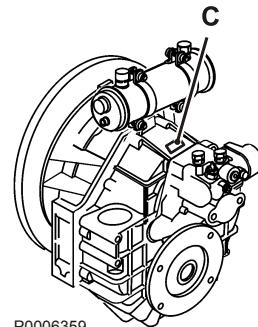
Désignation de produit (8) :
 Numéro de série (9) :
 Numéro de produit (10) :



P0006356



P0006370



P0006359

Inverseur

VOLVO PENTA

Déclaration de conformité des moteurs pour bateaux de plaisance aux exigences relatives aux valeurs d'émissions de gaz d'échappement de la directive 2003/44/CE modifiant la directive 94/25/CE

D4, D6

Fabricant du moteur :

AB Volvo Penta
Gropegårdsgatan
405 08 Göteborg
Suède

Organisme notifié pour la procédure d'évaluation de conformité des émissions de gaz d'échappement

International Marine Certification Institute
Rue Abbé Cuypers 3
B-1040 Bruxelles
Belgique
Numéro ID :0609

Module d'application pour l'évaluation des émissions de gaz d'échappement B+C

Autres directives communautaires appliquées EMC 89/336/CEE

Description du/des moteurs(s) et exigences essentielles

Type de moteur..... Moteur diesel 4 temps avec système d'échappement dans l'embase

Modèle(s) de moteur concerné(s) par la présente déclaration Numéro de certificat CE de type

D4-180.....	EXVOLV001
D4-210.....	EXVOLV001
D4-225.....	EXVOLV001
D4-260.....	EXVOLV001
D4-300.....	EXVOLV001
D6-280.....	EXVOLV001
D6-310	EXVOLV001
D6-330	EXVOLV001
D6-350	EXVOLV001
D6-370	EXVOLV001
D6-435.....	EXVOLV001

Exigences essentielles	Normes utilisées	Autre document normatif utilisé
Annexe I.B - Émissions de gaz d'échappement		
Identification du moteur	Norme Volvo Penta	Annexe 1.B.1
Exigences relatives aux émissions de gaz d'échappement	EN ISO 8178-1:1996	Annexe 1.B.2
Durabilité	Norme Volvo Penta	Annexe 1.B.3
Manuel de l'utilisateur	ISO 10240:2004	Annexe 1.B.4
Directive CEM	EN 61000-3-2, EN 61000-3-3, CISPR 25	

La présente déclaration de conformité est établie sous la seule responsabilité du fabricant. Je, soussigné, déclare au nom du fabricant de moteur que le(s) moteur(s) mentionné(s) ci-dessus sont conformes aux exigences essentielles spécifiées et en conformité avec le type pour lequel le(s) certificat(s) d'examen CE de type ci-dessous a/ont été établi(s).

Nom et fonction : Sam Behrmann, Lois et réglementations
(identification de la personne habilitée à signer la présente déclaration au nom du fabricant du/des moteurs(s) ou de son mandataire agréé)

Signature et fonction :
(ou identification équivalente) 

Date et lieu d'établissement : (jj/mm/aa) 26.04.07 Göteborg

PL-99/07

Plus d'informations sur : www.dbmoteurs.fr

VOLVO PENTA

Déclaration de conformité des moteurs pour bateaux de plaisance aux exigences relatives aux valeurs limites d'émissions de gaz d'échappement de la directive 2003/44/CE modifiant la directive 94/25/CE

D4, D6

Fabricant du moteur :

AB Volvo Penta
Gropegårdsgatan
405 08 Göteborg
Suède

Organisme notifié pour la procédure d'évaluation de conformité des émissions sonores

International Marine Certification Institute
Rue Abbé Cuypers 3
B-1040 Bruxelles
Belgique
Numéro ID :0609

Module d'application pour l'évaluation des émissions sonores

Aa

Contrôle international de la fabrication
Test conforme à l'Annexe VI

Autres directives communautaires appliquées EMC 89/336/CEE

Description du/des moteurs(s) et exigences essentielles

Type de moteur Moteur diesel 4 temps avec système d'échappement dans l'embase

Modèle(s) de moteur concerné(s) par la présente déclaration Numéro de certificat CE de type

D4-210 embase DPH	SDVOLV002
D4-225 embase DPH	SDVOLV002
D4-260 embase DPH	SDVOLV002
D4-300 embase DPH	SDVOLV002
D6-280 embase DPH	SDVOLV003
D6-310 embase DPR/DPH.....	SDVOLV003
D6-330 embase DPR/DPH.....	SDVOLV003
D6-350 embase DPR/DPH.....	SDVOLV003
D6-370 embase DPR/DPH.....	SDVOLV003

Exigences essentielles	Normes utilisées	Autre document normatif utilisé
Annexe I.C - Émissions sonores		
Niveaux d'émissions sonores	EN ISO 14509:2000/prA1:2004	Annexe 1.C.1
Manuel de l'utilisateur	ISO 10240:2004	Annexe 1.C.2
Directive CEM	EN 61000-3-2, EN 61000-3-3, CISPR 25	

La présente déclaration de conformité est établie sous la seule responsabilité du fabricant. Je, soussigné, déclare au nom du fabricant de moteur que le(s) moteur(s) mentionné(s) ci-dessus sont conformes aux exigences essentielles spécifiées et en conformité avec le type pour lequel le(s) certificat(s) d'examen CE de type ci-dessus a/ont été établi(s).

Nom et fonction : Sam Behrmann, Lois et réglementations
(identification de la personne habilitée à signer la présente déclaration au nom du fabricant du/des moteurs(s) ou de son mandataire agréé)

Signature et fonction :
(ou identification équivalente)

Date et lieu d'établissement : (jj/mm/aa) 07.04.26 Göteborg

PL-100/07

Plus d'informations sur : www.dbmoteurs.fr

Index alphabétique

Afficheur du système EVC	14	Liste d'erreurs.....	45
Alarme de profondeur.....	110	Localisation de panne.....	46
Alarmes.....	36		
Anodes de zinc, Contrôle/Échange.....	83		
Après l'arrêt du moteur.....	41		
Assistance Power Trim.....	24		
Avant le démarrage.....	32		
Batterie, charge	90		
Batterie, entretien.....	89		
Bip sonore point mort.....	114		
Changement de marche d'urgence	60		
Changement de marche d'urgence, embase.....	61		
Commande à deux leviers.....	29		
Commande à levier simple.....	27		
Commande de Trim.....	23		
Commandes.....	27		
Compresseur, contrôle de l'huile	72		
Confirmer le message.....	45		
Connexions électriques.....	88		
Contraste d'affichage.....	115		
Contrôle de la ligne d'échappement.....	72		
Cornet parallèle.....	103		
Coupe-circuit principal.....	87		
Courroie d'entraînement, vérifier et remplacer.....	71		
Déclarations de conformité	127, 128		
Démarrage à l'aide de batteries auxiliaires.....	58		
Direction.....	102		
Échange du filtre à carburant	76		
Échouement.....	57		
Embase	96, 125		
En cas d'alarme.....	44		
Étalonnage PTA	117		
Facteur de vitesse	120		
Filtre à air, remplacement.....	70		
Filtre à eau de mer, vérification/nettoyage.....	86		
Filtre à huile / Filtre de dérivation, remplacement.....	75		
Flexibles hydrauliques.....	103		
Fusibles.....	87		
Hélice	101		
Hivernage et mise à l'eau.....	42		
Huile de transmission, échange.....	97		
Huile moteur, vidange.....	74		
Indicateurs	11		
Info EVC.....	115		
Installations électriques.....	91		
Instruments Power Trim.....	21		
Inverseur, vidange d'huile et échange de filtre.....	94		
Inversion de marche.....	93, 125		
Joint d'étanchéité d'arbre porte-hélice, contrôle	95		
Lecture des instruments	36		
Liquide pour Power Trim, contrôle et remplissage d'appoint.....	98		
Menu EVC	19		
Menu Paramètres.....	110		
Méthode de démarrage.....	33		
Moteur arrêté à la suite d'un arrêt d'urgence.....	62		
Moteur, généralités.....	69		
Niveau d'huile, contrôle et remplissage d'appoint	73, 93, 96		
Niveau du liquide de refroidissement, contrôler et appoint.....	81		
Numéros d'identification.....	126		
Panne de fonctionnement	41		
Panneau Marche/Arrêt.....	10		
Peinture de l'embase et de la partie immergée de la coque.....	108		
Pilotage.....	24, 37		
Postes de commande.....	38		
Power Trim.....	21, 0		
Précautions par temps froid.....	43		
Préfiltre à carburant, échange.....	77		
Protection anti-corrosion, contrôle et remplacement.....	98		
PTA (Assistance PowerTrim).....	110		
Rapport de mélange (qualité de l'eau)	124		
RAZ trajet.....	113		
Remise à l'eau.....	107		
Remorquage du bateau.....	42		
Reniflard de carter. Remplacement de filtre.....	70		
Réservoir de carburant.....	118		
Roue à aubes, vérifier et remplacer.....	84		
Signal sonore	117		
Soudage électrique.....	92		
Soufflets de transmission.....	99		
Stockage à court terme.....	105		
Synchronisation du régime des moteurs.....	39		
Système à eau de mer.....	82		
Système à eau douce.....	79		
Système d'eau de mer, nettoyage et la conservation.....	85		
Système d'eau de mer, vidange.....	82		
Système d'eau douce, vidange.....	81		
Système d'alimentation, purge.....	77		
Tableau de commande EVC	12		
Unités	116		
Verrouillage de l'allumage	10		
Viscosité.....	123		
Vitesse de croisière.....	39		
Vitesse lente.....	30		



Plus d'informations sur : www.dbmoteurs.fr

N.B. L'offre de manuel d'instructions gratuit est valable 12 mois après la date de livraison.
Indiquez le nom, l'adresse postale, l'adresse électronique et la langue souhaitée.

Publication Référence: 7748934

Nom:

Adresse:

Pays:

E-mail:

English

Svenska

Deutsch

Français

Español

Italiano

Nederlands

Dansk

Suomi

Português

Ελληνικά

Русско

Türkçe

<http://www.volvpenta.com/manual/coupon>

Elanders Sverige AB
Order Office
Box 137
435 23 MÖLNLYCKE
Sweden

Fax: +46 31 750 00 10

Plus d'informations sur : www.dbmoteurs.fr

