

Utilisation et entretien

Moteur industriel 2206F-E13TA

PP3 (Moteur)



Mise en garde

La plupart des accidents en rapport avec l'utilisation, l'entretien et la réparation de ce produit sont dus à l'inobservation des règles de sécurité et précautions élémentaires. On pourra donc les éviter en reconnaissant les risques auxquels on s'expose et en prenant les mesures préventives correspondantes. Il importe d'être conscient des dangers potentiels. Il faut également posséder la formation, les compétences et l'outillage requis pour utiliser, entretenir et réparer correctement le produit.

Toute entorse aux instructions d'utilisation, de graissage, d'entretien ou de réparation de ce produit peut être à l'origine d'accidents graves, voire mortels.

Avant d'utiliser, de graisser, d'entretenir ou de réparer le produit, il faut lire et bien assimiler toutes les instructions relatives à l'utilisation, au graissage, à l'entretien et à la réparation

Des règles de sécurité et des mises en garde figurent dans ce guide et sur le produit. Le non-respect de ces mises en garde peut être à l'origine d'accidents graves, voire mortels.

Les dangers sont identifiés par un "symbole" suivi d'une "inscription" telle que "DANGER DE MORT", "DANGER" ou "ATTENTION". La mise en garde signalant un "DANGER" est représentée ci-après.



Ce symbole a la signification suivante:

Attention! Être vigilant! L'intégrité corporelle de l'utilisateur est en jeu.

Le message figurant à la suite explique le danger, soit par un texte, soit par des illustrations.

Les pratiques pouvant entraîner des dégâts matériels sont signalées par le mot "REMARQUE" sur le produit et dans le présent guide.

Perkins ne saurait prévoir toutes les situations à risques. De ce fait, les messages sur la sécurité figurant dans ce guide et sur le produit ne sont pas exhaustifs. Quiconque emploie une méthode ou un outil qui n'est pas expressément recommandé par Perkins doit donc s'assurer au préalable qu'il ne met pas sa personne ou celle d'autrui en danger. Il faut également s'assurer que la méthode d'utilisation, de graissage, d'entretien ou de réparation utilisée ne risque pas d'endommager le produit ou d'en compromettre la sécurité.

Les informations, spécifications et illustrations du présent guide reflètent l'état des connaissances au moment de la rédaction. Les spécifications, couples, pressions, relevés, réglages, illustrations, etc. peuvent changer à tout instant. Ces changements peuvent avoir une incidence sur l'entretien du produit. Avant de commencer un travail, se procurer des informations complètes et à jour. Les concessionnaires ou distributeurs Perkins disposent de ces informations.



Lorsqu'il faut remplacer des pièces sur ce produit, Perkins recommande d'utiliser des pièces de rechange Perkins.

L'inobservation de cette mise en garde peut entraîner des défaillances prématurées, des dégâts au niveau du produit, des blessures ou même la mort de l'utilisateur.

Table des matières

Avant-propos 4

Sécurité

Mises en garde 5

Généralités 7

Prévention des brûlures..... 11

Prévention des incendies ou des explosions . 12

Risques d'écrasement et de coupure 14

Pour monter et descendre 15

Avant le démarrage du moteur 15

Démarrage du moteur..... 15

Arrêt du moteur..... 16

Circuit électrique..... 16

Circuit électronique..... 16

Informations produit

Généralités 18

Identification produit 24

Utilisation

Levage et remisage 27

Caractéristiques et commandes..... 35

Diagnostic du moteur..... 41

Démarrage..... 46

Utilisation du moteur 51

Fonctionnement du post-traitement..... 53

Utilisation par temps froid 61

Arrêt du moteur..... 63

Entretien

Contenances 65

Recommandations d'entretien..... 82

Calendrier d'entretien 85

Garantie

Garantie..... 119

Documentation de référence

Documents de référence 120

Index

Index..... 123

Avant-propos

Généralités

Ce guide contient des informations sur la sécurité et le fonctionnement, le graissage et l'entretien. Ce guide doit être conservé près du moteur, dans les espaces de rangement prévus à cet effet. Lire, étudier et conserver ce guide avec les informations sur le moteur.

L'anglais est la langue principale des publications Perkins. L'anglais employé facilite la traduction et améliore la cohérence.

Certaines photographies ou illustrations de ce guide peuvent montrer des détails ou des accessoires qui n'existent pas sur votre moteur. Par ailleurs, des protections et des couvercles ont parfois été retirés pour la clarté des illustrations. En raison du progrès technique et de l'effort continu voué au perfectionnement du matériel, ce moteur comporte peut-être des modifications qui n'apparaissent pas dans cette publication. En cas de doute concernant un détail de construction de ce moteur ou un point du guide, consulter le concessionnaire Perkins ou votre distributeur Perkins qui fournira les renseignements les plus récents dont il dispose.

Sécurité

Les précautions élémentaires sont répertoriées dans le chapitre Sécurité. Cette section identifie également des situations dangereuses. Lire soigneusement les consignes de sécurité données dans ce chapitre avant d'utiliser ce produit ou d'effectuer des travaux d'entretien ou de réparation.

Utilisation

Nous n'indiquons ici que l'essentiel des techniques d'utilisation. Ces techniques aident au développement des compétences nécessaires pour exploiter le moteur de manière fiable et économique. Les compétences s'acquièrent, à mesure que l'opérateur connaît mieux le moteur et ses possibilités.

La section utilisation sert de référence aux opérateurs. Les photographies et illustrations montrent comment effectuer les contrôles, démarrer, faire fonctionner et arrêter le moteur. Cette section comprend également des informations sur le diagnostic électronique.

Entretien

La section consacrée à l'entretien explique comment bien entretenir le moteur. Les instructions illustrées, étape par étape, sont regroupées par intervalles d'entretien basés sur les heures-service et/ou les durées de temps. Les éléments du calendrier d'entretien font référence aux instructions détaillées qui suivent.

L'entretien préconisé doit être effectué aux intervalles prévus tels que stipulés dans le calendrier d'entretien. Le calendrier d'entretien dépend également des conditions réelles d'utilisation. Ainsi, il peut être nécessaire d'augmenter le graissage et la maintenance tels qu'indiqués dans le calendrier d'entretien lorsque les conditions sont extrêmement dures, humides ou que le froid est intense.

Les éléments du calendrier d'entretien sont agencés pour former un programme d'entretien préventif. Si le programme d'entretien préventif est respecté, une mise au point périodique n'est pas nécessaire. La mise en place d'un programme d'entretien préventif minimise les frais d'exploitation en évitant bien des coûts résultant d'immobilisations imprévues et de pannes.

Calendrier d'entretien

L'entretien prescrit à un certain intervalle doit être effectué aux multiples de cet intervalle. Il est recommandé d'afficher des copies des calendriers d'entretien près des moteurs en tant que rappels. Il est également recommandé de conserver un registre de l'entretien avec le registre permanent du moteur.

Votre concessionnaire Perkins ou votre distributeur Perkins peut vous aider à ajuster votre calendrier d'entretien en fonction des exigences de votre environnement de travail.

Révision générale

Les détails de la révision générale du moteur ne sont pas inclus dans le Guide d'utilisation et d'entretien sauf les intervalles et les points d'entretien de chaque intervalle. Les réparations majeures ne doivent être effectuées que par du personnel autorisé par Perkins. Votre concessionnaire Perkins ou votre distributeur Perkins propose une gamme d'options liées aux programmes de révision générale. Si le moteur subit des pannes majeures, de nombreuses options de révision générale consécutive à la panne sont également proposées. Consulter votre concessionnaire Perkins ou votre distributeur Perkins pour davantage de renseignements sur ces options.

Projet de mise en garde 65 de l'État de Californie

Il est officiellement reconnu dans l'État de Californie que les émissions des moteurs diesel et certains de leurs composants peuvent entraîner des cancers, des anomalies à la naissance et d'autres affections liées à la reproduction. Les bornes et les cosses de batterie et les accessoires connexes contiennent du plomb et des composés du plomb. **Se laver les mains après la manipulation.**

Sécurité

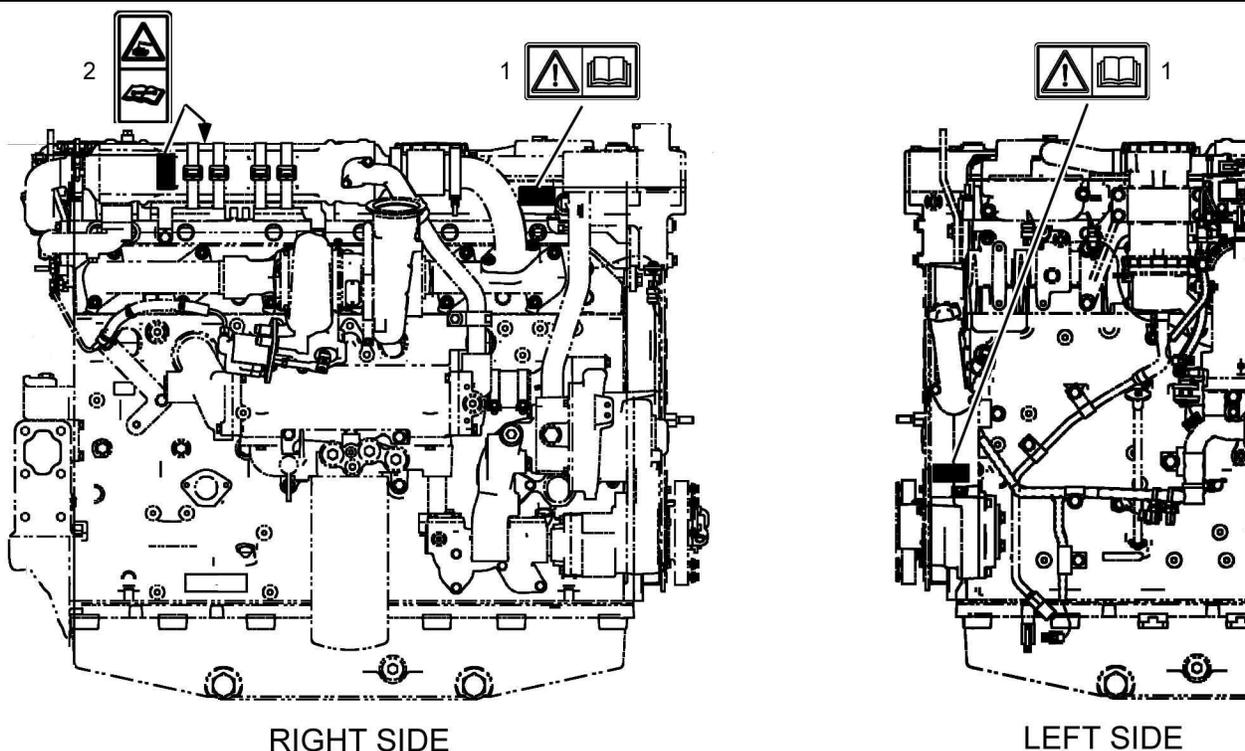
i06281714

Mises en garde

Le moteur peut comporter plusieurs mises en garde spécifiques. L'emplacement précis et la description de ces mises en garde sont passés en revue dans ce chapitre. Prendre le temps de se familiariser avec toutes les mises en garde.

S'assurer que toutes les mises en garde sont lisibles. Nettoyer ou remplacer les mises en garde dont le texte ou les illustrations ne sont pas visibles. Utiliser un chiffon, de l'eau et du savon pour nettoyer les messages de sécurité. Ne pas utiliser de solvants, d'essence ou d'autres produits chimiques caustiques. Les solvants, l'essence ou les produits chimiques caustiques peuvent altérer l'adhésif qui maintient les mises en garde en place. Les mises en garde dont l'adhésif est détérioré peuvent se détacher du moteur.

Si un message de sécurité est endommagé ou manquant, le remplacer. Si une mise en garde est fixée sur une pièce du moteur qui est remplacée, monter une mise en garde neuve sur la pièce de rechange. Des messages de sécurité neufs sont disponibles auprès du distributeur Perkins .



Mise en garde universelle (1)

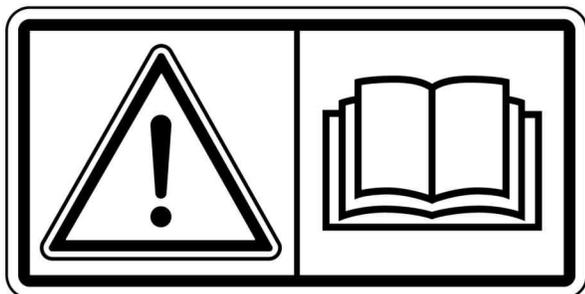


Illustration
2

g01370904

Une mise en garde est située sur le côté gauche du moteur. Une mise en garde est située sur le côté droit du moteur.

⚠ DANGER

Lire attentivement les instructions et les consignes données dans les Guides d'utilisation et d'entretien avant de conduire cet équipement ou de travailler dessus. Faute de se conformer à ces instructions et mises en garde, il y a risque de blessures ou de mort.

Brûlure par acide sulfurique (2)

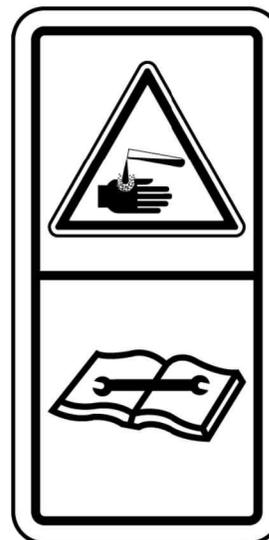


Illustration
3

g01382725

Une mise en garde relative aux brûlures par acide sulfurique est située en haut du refroidisseur des gaz d'échappement. Une mise en garde relative aux brûlures par acide sulfurique est située sur le côté droit du refroidisseur des gaz d'échappement.

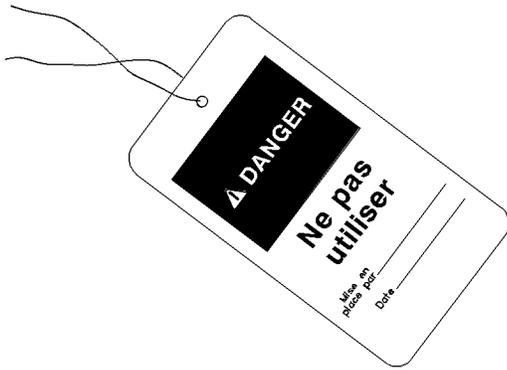
⚠ DANGER

Le danger de brûlure par acide sulfurique peut provoquer des blessures parfois mortelles.

Le refroidisseur des gaz d'échappement peut contenir une petite quantité d'acide sulfurique. L'emploi de carburant ayant des teneurs en soufre supérieures à 15 ppm peut accroître la quantité d'acide sulfurique formée. De l'acide sulfurique peut s'écouler du refroidisseur pendant que le moteur est en marche. Le contact avec l'acide sulfurique brûlera les yeux, la peau et les vêtements. Toujours utiliser l'équipement de protection individuelle approprié (PPE) mentionné sur la fiche de données de sécurité (MSDS) pour l'acide sulfurique. Toujours suivre les directives de premiers secours mentionnées sur la fiche de données de sécurité (MSDS) pour l'acide sulfurique.

i06089809

Généralités



D85929

Illustration
4

g00466598

Fixer une pancarte d'avertissement “Ne pas utiliser” ou une pancarte similaire sur le contacteur de démarrage ou sur les commandes avant d'entretenir ou de réparer le moteur. Fixer les pancartes d'avertissement sur le moteur et dans chaque poste de commande. Si nécessaire, déconnecter les commandes de démarrage.

Pendant l'entretien du moteur, ne tolérer la présence d'aucune personne non autorisée sur le moteur ou à proximité de celui-ci.

- Toute altération du montage du moteur ou du câblage mis en place par le constructeur d'origine peut s'avérer dangereuse. Il y a risque de blessures ou de mort ou de dégât au moteur.
- Si l'on fait tourner le moteur dans un local fermé, évacuer les gaz d'échappement à l'extérieur.
- Si le moteur ne tourne pas, ne pas desserrer le frein de stationnement ou le frein auxiliaire, sauf si le véhicule est immobilisé ou calé.
- Porter un casque, des lunettes de protection et d'autres équipements de sécurité lorsque les conditions l'exigent.
- Lorsque le travail se fait à proximité d'un moteur en fonctionnement, porter des protections auditives pour éviter tout dommage auditif.
- Ne pas porter de vêtements amples ni de bagues, gourmettes, etc., qui risquent de s'accrocher aux commandes ou à d'autres parties du moteur.
- S'assurer que toutes les protections et tous les couvercles sont solidement fixés sur le moteur.
- Ne jamais conserver de liquides d'entretien dans des récipients en verre. Les récipients en verre risquent de se briser.
- Utiliser toutes les solutions de nettoyage avec prudence.
- Signaler toutes les réparations nécessaires.

Sauf indication contraire, effectuer l'entretien comme suit:

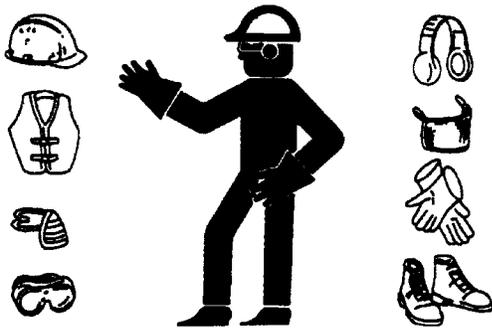
- Le moteur est coupé. S'assurer que le moteur ne peut être mis en marche.
- Appliquer le verrouillage de protection des commandes.
- Serrer le frein auxiliaire (secours) ou le frein de stationnement.
- Caler ou immobiliser le véhicule avant de procéder à l'entretien ou à des réparations.
- Débrancher les batteries avant de procéder à l'entretien ou à une intervention sur le circuit électrique. Débrancher les câbles de masse de la batterie. Obturer les fils afin d'éviter toute production d'étincelle. Selon équipement, laisser le liquide d'échappement diesel se purger avant de débrancher la batterie.
- Le cas échéant, débrancher les connecteurs des injecteurs-pompes qui se trouvent sur le support de culbuteurs. Ceci contribuera à éviter les blessures provoquées par la tension élevée des injecteurs-pompes. Ne pas toucher aux bornes d'injecteur-pompe pendant que le moteur est en marche.
- Ne pas se lancer dans des réparations ou des réglages du moteur pendant que celui-ci est en marche.
- Ne pas se lancer dans des réparations que l'on ne comprend pas. Utiliser les outils appropriés. Remplacer ou réparer tout équipement endommagé.
- Avant la mise en marche initiale d'un moteur neuf ou la remise en marche d'un moteur après intervention, prendre les dispositions nécessaires pour arrêter le moteur au cas où il s'emballerait. L'arrêt du moteur peut s'effectuer en coupant son alimentation en carburant ou son alimentation en air. S'assurer que seule la conduite d'alimentation est coupée. S'assurer que la canalisation de retour de carburant est ouverte.
- Démarrer le moteur depuis le poste de conduite (cabine). Ne jamais effectuer de branchement directement sur les bornes du démarreur ou sur celles des batteries. Ceci peut neutraliser le dispositif de démarrage au point mort ou endommager le circuit électrique.

Les gaz d'échappement des moteurs contiennent des produits de combustion qui peuvent s'avérer nocifs. Toujours faire démarrer le moteur et le laisser tourner dans un endroit bien aéré. Si le moteur se trouve dans un endroit fermé, évacuer les gaz d'échappement au dehors.

Retirer les pièces suivantes avec prudence. Pour éviter que des liquides sous pression ne soient pulvérisés ou projetés, placer un chiffon sur la pièce déposée.

- Bouchons de remplissage
- Graisseurs
- Prises de pression
- Reniflards
- Bouchons de vidange

Déposer les plaques-couvercles avec prudence. Desserrer progressivement, mais ne pas déposer les deux derniers boulons ou les deux derniers écrous qui se trouvent aux extrémités opposées de la plaque-couvercle ou du dispositif. Avant de déposer les deux derniers boulons ou les deux derniers écrous, desserrer le couvercle en faisant levier afin de diminuer la force exercée par le ressort ou détendre toute autre pression.

Illustration
5

g00702020

- Porter un casque, des lunettes de protection et d'autres équipements de sécurité lorsque les conditions l'exigent.
- Lorsque le travail se fait à proximité d'un moteur en fonctionnement, porter des protections auditives pour éviter tout dommage auditif.
- Ne pas porter de vêtements amples ni de bagues, gourmettes, etc., qui risquent de s'accrocher aux commandes ou à d'autres parties du moteur.
- S'assurer que toutes les protections et tous les couvercles sont solidement fixés sur le moteur.
- Ne jamais conserver de liquides d'entretien dans des récipients en verre. Les récipients en verre risquent de se briser.
- Utiliser toutes les solutions de nettoyage avec prudence.
- Signaler toutes les réparations nécessaires.

Sauf indication contraire, effectuer l'entretien comme suit:

- Le moteur est coupé. S'assurer que le moteur ne peut être mis en marche.
- Débrancher les batteries avant de procéder à l'entretien ou à une intervention sur le circuit électrique. Débrancher les câbles de masse de la batterie. Obturer les fils afin d'éviter toute production d'étincelle.
- Ne pas se lancer dans des réparations que l'on ne comprend pas. Utiliser les outils appropriés. Remplacer ou réparer tout équipement endommagé.

Air comprimé et eau sous pression

L'air comprimé et/ou l'eau sous pression peuvent projeter des débris et/ou de l'eau brûlante. Cela peut entraîner des blessures.

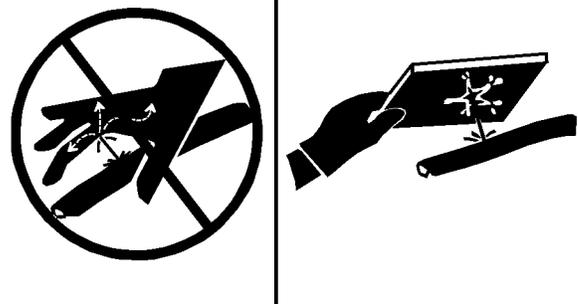
Lorsque de l'air comprimé ou de l'eau sous pression sont utilisés pour le nettoyage, porter des vêtements de protection, des chaussures de protection et des protections pour les yeux. Par "protection pour les yeux", on entend lunettes de protection ou écran facial.

La pression d'air maximale pour le nettoyage doit être inférieure à 205 kPa (30 psi). La pression d'eau maximale pour le nettoyage doit être inférieure à 275 kPa (40 psi).

Pénétration de liquides

La pression peut demeurer élevée dans le circuit hydraulique longtemps après l'arrêt du moteur. Si l'on ne décharge pas correctement la pression, celle-ci peut projeter violemment du liquide hydraulique ou des éléments tels que des bouchons.

Ne pas déposer de composants hydrauliques ou de pièces tant que la pression n'a pas été déchargée car il y a un risque de blessure. Ne pas démonter de composants hydrauliques ou de pièces tant que la pression n'a pas été déchargée car il y a un risque de blessure. Se référer à la documentation du constructeur d'origine pour connaître toutes les méthodes requises pour détendre la pression hydraulique.

Illustration
6

g00687600

Utiliser systématiquement une planchette ou un carton pour rechercher les fuites. Du liquide sous pression qui s'échappe peut perforer les tissus cutanés. La pénétration de liquide peut provoquer des blessures graves, voire mortelles. Une fuite qui s'échappe par un orifice minuscule peut provoquer de graves blessures. Si du liquide a pénétré sous la peau, consulter immédiatement un médecin. Faire appel à un médecin spécialisé dans ce type de blessures.

Prévention des déversements de liquides

Prendre des précautions afin de s'assurer que tous les liquides sont recueillis lors d'un contrôle, d'un entretien, d'un essai, d'un réglage ou d'une réparation. Prévoir un récipient adéquat pour recueillir les liquides avant d'ouvrir un compartiment ou de démonter un composant contenant des liquides.

Évacuer tous les liquides vidangés conformément à la réglementation locale.

Danger d'électricité statique lors du remplissage avec du carburant diesel à très basse teneur en soufre

La suppression de soufre et autres composés dans le carburant diesel à très basse teneur en soufre (carburant ULSD) diminue la conductivité du carburant ULSD et augmente la possibilité de stockage de charge électrostatique dans le carburant ULSD. Les raffineries traitent parfois le carburant avec un additif de dissipation de l'électricité statique. De nombreux facteurs peuvent réduire l'efficacité de l'additif au fil du temps. Des charges électrostatiques peuvent s'accumuler dans le carburant ULSD pendant son écoulement dans les dispositifs de distribution du carburant. Des décharges d'électricité statique en présence de vapeurs combustibles peuvent provoquer un incendie ou une explosion. S'assurer que le dispositif complet utilisé pour ravitailler la machine (réservoir d'alimentation de carburant, pompe d'alimentation, flexible d'alimentation, injecteur et autres) est mis à la masse et relié correctement. Consulter le fournisseur de carburant ou du circuit de carburant pour vérifier que le dispositif de distribution est conforme aux normes de ravitaillement de carburant en termes de mise à la masse et de liaison.



Éviter les risques liés à l'électricité statique pendant le ravitaillement en carburant. Le carburant diesel à très basse teneur en soufre (carburant ULSD) présente un plus grand risque d'allumage statique que les formules diesel antérieures dont la teneur en soufre était supérieure. Éviter les risques d'incendie et d'explosion pouvant entraîner des blessures ou la mort. Consulter le fournisseur de carburant ou du circuit de carburant pour vérifier que le dispositif de distribution est conforme aux normes de ravitaillement de carburant en termes de mise à la masse et de liaison.

Inhalation

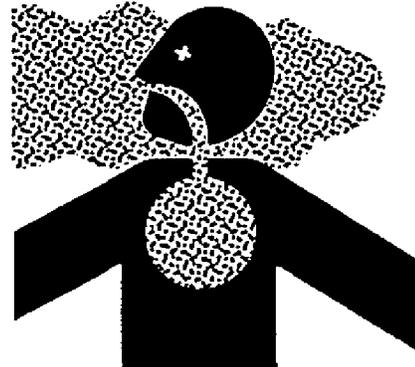


Illustration
7

g00702022

Échappement

Faire preuve de prudence. Les fumées d'échappement peuvent être nocives. Si l'équipement est utilisé dans un espace confiné, prévoir une ventilation adaptée.

Informations sur l'amiante

Les équipements Perkins et les pièces de rechange fournies par Perkins Engine Company Limited sont garantis sans amiante. Perkins recommande d'utiliser uniquement des pièces de rechange Perkins authentiques. En cas d'emploi de pièces de rechange contenant de l'amiante, respecter les règles suivantes pour la manipulation de ces pièces et l'évacuation des poussières d'amiante.

Faire preuve de prudence. Lors de la manipulation de pièces contenant des fibres d'amiante, éviter d'inhaler les poussières susceptibles d'être dégagées. Ces poussières sont très nocives. Les pièces susceptibles de contenir de l'amiante sont les plaquettes, les rubans et les garnitures de frein, les disques d'embrayage et certains joints statiques. L'amiante utilisé dans ces pièces est en règle générale enrobé dans de la résine ou bien isolé. La manipulation de ces pièces ne présente donc aucun risque pour autant qu'il n'y ait pas de dégagement de poussières d'amiante.

En présence de poussières d'amiante, suivre ces directives:

- Ne jamais utiliser d'air comprimé pour le nettoyage.
- Éviter de broser des matériaux qui contiennent de l'amiante.
- Éviter de meuler des matériaux qui contiennent de l'amiante.
- Pour le nettoyage des matériaux à base d'amiante, utiliser des produits liquides.
- Un aspirateur équipé d'un filtre à air haute capacité (HEPA) peut également être employé.
- Sur les postes d'usinage fixes, utiliser une aspiration aspirante pour évacuer les poussières.
- En l'absence de tout autre moyen de lutte contre la poussière, porter un respirateur agréé.
- Respecter les lois et réglementations applicables au lieu de travail. Aux États-Unis, appliquer les normes de l'Administration de la santé et de la sécurité au travail (OSHA). Les règlements OSHA se trouvent dans le document "29 CFR 1910.1001".
- Respecter toutes les réglementations environnementales pour la mise au rebut de l'amiante.
- Se tenir à l'écart des zones où des particules d'amiante pourraient être en suspension dans l'air.

Évacuation correcte des déchets

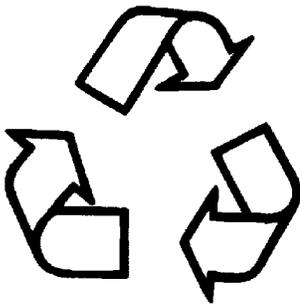


Illustration
8

g00706404

Une évacuation incorrecte des déchets peut menacer l'environnement. Les liquides potentiellement toxiques doivent être évacués selon la réglementation locale.

Toujours utiliser des récipients étanches pour vidanger des liquides. Ne pas déverser les liquides usagés sur le sol, dans une bouche d'égout ou dans une source d'eau.

Fluide d'échappement diesel

Le liquide d'échappement diesel (DEF, Diesel Exhaust Fluid) peut provoquer des irritations oculaires et une légère irritation cutanée. Toute exposition à des produits en décomposition peut être préjudiciable pour la santé. Les expositions indiquées ci-dessous peuvent entraîner des effets graves dans le temps.

Le DEF n'est pas connu comme produisant des effets préjudiciables graves pour la santé si les consignes d'utilisation recommandées sont respectées.

- Ne pas respirer de vapeur ou de brouillard de DEF.
- Ne pas manger, boire ou fumer tout en utilisant du DEF.
- Éviter tout contact du DEF avec les yeux, la peau et les vêtements.
- Se laver avec soin après toute manipulation de DEF.

i06281724

Prévention des brûlures

Liquide de refroidissement

À la température de fonctionnement, le liquide de refroidissement du moteur est brûlant. Le liquide de refroidissement est aussi sous pression. Le radiateur et toutes les canalisations allant aux réchauffeurs ou au moteur contiennent du liquide de refroidissement brûlant. Tout contact avec du liquide de refroidissement brûlant ou avec de la vapeur peut provoquer de graves brûlures. Laisser refroidir les pièces du circuit de refroidissement avant d'effectuer la vidange de ce circuit.

Contrôler le niveau du liquide de refroidissement uniquement lorsque le moteur est à l'arrêt et que le moteur est froid. S'assurer que le bouchon de remplissage est froid avant de le dévisser. Le bouchon de remplissage doit être suffisamment froid pour être touché à main nue. Dévisser lentement le bouchon de remplissage pour relâcher la pression.

L'additif pour circuit de refroidissement contient des alcalis. Les alcalis peuvent provoquer des blessures. Éviter que des alcalis n'entrent en contact avec la peau et les yeux et ne pas en ingérer.

Huiles

i06043854

L'exposition répétée ou prolongée de la peau avec des huiles minérales ou synthétiques peut entraîner des irritations. Pour toute précision, se référer aux fiches techniques santé-sécurité des fournisseurs. L'huile chaude et les composants de graissage peuvent entraîner des blessures. Ne pas laisser l'huile brûlante entrer en contact avec la peau. Les équipements de protection individuelle appropriés devraient être portés.

Carburant diesel

Du carburant diesel peut entraîner des irritations des yeux, de l'appareil respiratoire et de la peau. L'exposition prolongée au carburant diesel peut entraîner diverses lésions cutanées. Les équipements de protection individuelle appropriés devraient être portés. Pour toute précision, se référer aux fiches techniques santé-sécurité des fournisseurs.

Batteries

Le liquide dans une batterie est un électrolyte. L'électrolyte est un acide qui peut provoquer des blessures. Éviter tout contact avec la peau et les yeux.

Ne pas fumer lors du contrôle du niveau d'électrolyte des batteries. Les batteries dégagent des vapeurs inflammables qui peuvent exploser.

Toujours porter des lunettes de protection lors d'opérations sur des batteries. Se laver après avoir touché les batteries. Il est conseillé de porter des gants.

Moteur et système de post-traitement

Ne toucher à aucune pièce d'un moteur qui tourne ou d'un système de post-traitement d'un moteur. Laisser le moteur ou le système de post-traitement du moteur refroidir avant d'y effectuer toute opération d'entretien. Décharger toute la pression résiduelle dans le circuit approprié avant de débrancher des canalisations, des raccords ou leurs éléments.

Dispositif de post-traitement et liquide d'échappement diesel

Les températures du liquide d'échappement diesel (DEF, Diesel Exhaust Fluid) peuvent atteindre 65° à 70 °C (149° à 126 °F) pendant le fonctionnement normal du moteur. Couper le moteur. Avant toute intervention ou réparation, attendre quinze minutes afin de laisser le circuit de DEF se purger et le DEF refroidir.

Prévention des incendies ou des explosions

Illustration
9

g00704000

Tous les carburants, la plupart des lubrifiants et certaines solutions de refroidissement sont inflammables.

Les liquides inflammables qui fuient ou qui sont déversés sur des surfaces chaudes ou des composants électriques peuvent provoquer un incendie. Tout incendie peut provoquer des blessures et des dégâts matériels.

Après l'activation du bouton d'arrêt d'urgence, attendre 15 minutes avant de retirer les couvercles du moteur.

Déterminer si le moteur va fonctionner dans un environnement permettant aux gaz combustibles de pénétrer dans le circuit d'admission d'air. Ces gaz peuvent provoquer un surrégime du moteur. Il peut s'ensuivre des blessures personnelles, des dégâts matériels ou des dommages du moteur.

Si l'application implique la présence de gaz combustibles, consulter le concessionnaire Perkins ou le distributeur Perkins pour plus d'informations sur les dispositifs de protection adéquats.

Retirer toutes les matières inflammables telles que carburant, huile et résidus provenant du moteur. Ne pas laisser de matières inflammables ou conductrices s'accumuler sur le moteur.

Ranger les carburants et les lubrifiants dans des récipients correctement identifiés et hors de portée des personnes non autorisées. Ranger les chiffons graisseux et les matériaux inflammables dans des récipients de protection. Ne pas fumer sur les aires d'entreposage des matériaux inflammables.

Ne pas exposer le moteur à des flammes.

Des boucliers d'échappement (selon équipement) protègent les composants d'échappement chauds contre les projections d'huile ou de carburant en cas de défaillance d'une canalisation, d'un tube ou d'un joint. Les boucliers d'échappement doivent être correctement montés.

Ne pas effectuer de soudure sur des canalisations ou des réservoirs contenant des liquides inflammables. Ne pas couper au chalumeau des canalisations ou des réservoirs qui contiennent du liquide inflammable. Nettoyer soigneusement ces canalisations ou réservoirs avec un solvant ininflammable avant tout soudage ou découpage au chalumeau.

Le câblage doit être maintenu en bon état. S'assurer que tous les fils électriques sont acheminés correctement et bien fixés. Vérifier quotidiennement l'ensemble des câbles électriques. Réparer tout câble desserré ou effiloché avant de faire tourner le moteur. Nettoyer et serrer toutes les connexions électriques.

Éliminer tout câblage non attaché ou non nécessaire. Ne pas utiliser de câbles d'une dimension inférieure à la jauge conseillée. Ne pas effectuer de dérivation de fusibles ou de disjoncteur.

La formation d'arcs ou d'étincelles peut provoquer un incendie. Des connexions solides, l'emploi du câblage conseillé et des câbles de batterie correctement entretenus contribueront à empêcher la formation d'un arc ou d'une étincelle.

S'assurer que le moteur est arrêté. Vérifier toutes les canalisations et tous les flexibles afin de s'assurer qu'ils ne sont ni usés ni détériorés. S'assurer que les flexibles sont acheminés correctement. Les canalisations et les flexibles doivent avoir un support adéquat et des colliers solides.

Les filtres à huile et les filtres à carburant doivent être montés correctement. Les boîtiers de filtre doivent être serrés au couple approprié. Se référer au document Démontage et montage pour plus d'informations.

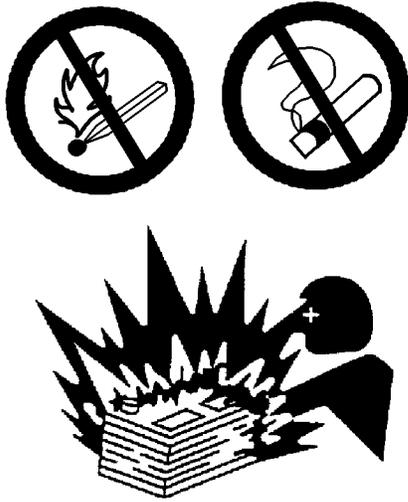


Illustration
10

g00704059

Manœuvrer avec précaution lors du ravitaillement en carburant d'un moteur. Ne pas fumer lors du ravitaillement en carburant d'un moteur. Ne pas ravitailler en carburant un moteur à proximité de flammes nues ou d'étincelles. Toujours arrêter le moteur avant de procéder au ravitaillement.

Éviter les risques liés à l'électricité statique pendant le ravitaillement en carburant. Le carburant diesel à très basse teneur en soufre (carburant ULSD) présente un plus grand risque d'allumage statique que les formules diesel antérieures dont la teneur en soufre était supérieure. Éviter les risques d'incendie et d'explosion pouvant entraîner des blessures ou la mort. Consulter le fournisseur de carburant ou du circuit de carburant pour vérifier que le dispositif d'alimentation est conforme aux normes de ravitaillement en carburant par rapport aux pratiques appropriées de mise à la masse et de métallisation.

Illustration
11

g00704135

Les gaz provenant d'une batterie sont explosifs. Ne jamais approcher de flamme nue ou d'étincelle de la partie supérieure de la batterie. Ne pas fumer dans les zones de chargement des batteries.

Ne jamais vérifier la charge de la batterie en plaçant un objet métallique sur les bornes. Utiliser un voltmètre ou un hydromètre.

Le branchement incorrect des câbles volants peut provoquer une explosion qui peut entraîner des blessures. Se référer à la section Utilisation du présent guide pour connaître les instructions spécifiques.

Ne pas charger une batterie gelée. Une batterie gelée risque d'exploser.

Les batteries doivent être maintenues propres. Les couvercles (selon l'équipement) doivent être maintenus sur les éléments. Utiliser les câbles, les connexions et les couvercles de coffre de batterie conseillés lorsque le moteur tourne.

Extincteur

S'assurer qu'un extincteur est disponible. Se familiariser avec le fonctionnement de l'extincteur. Examiner l'extincteur et l'entretenir régulièrement. Respecter les recommandations figurant sur la plaque d'instructions.

Éther

L'éther est inflammable et toxique.

Ne pas fumer lors du remplacement d'une cartouche d'éther ou pendant la pulvérisation d'éther.

Ne pas ranger de cartouches d'éther dans des lieux habités ou dans le compartiment moteur. Ne pas stocker les cartouches d'éther dans des endroits directement exposés au soleil ou à des températures supérieures à 49 °C (120 °F). Maintenir les cartouches d'éther à l'écart des flammes ou des sources d'étincelles.

Conduites, canalisations et flexibles

Ne pas plier de canalisations haute pression. Ne pas donner de chocs aux canalisations haute pression. Ne pas monter de canalisation endommagée.

Les fuites peuvent provoquer des incendies. Consulter le concessionnaire Perkins ou le distributeur Perkins pour le remplacement des pièces.

Remplacer les pièces si l'une des conditions suivantes se présente:

- Les raccords d'extrémité sont endommagés ou présentent des fuites.
- Les revêtements extérieurs sont éraillés ou coupés.
- Les câbles sont dénudés.
- Revêtements extérieurs boursoufflés.
- Les parties souples des canalisations sont vrillées.
- Gaine de protection incrustée dans les revêtements extérieurs.
- Les raccords d'extrémité sont déboîtés.

S'assurer que les colliers, les protections et les écrans thermiques sont tous montés correctement. Au cours du fonctionnement du moteur, une pose correcte permet d'éviter des vibrations, un frottement contre d'autres pièces et une chaleur excessive.

i02227091

Risques d'écrasement et de coupure

Étayer correctement la pièce lorsque l'on travaille en dessous.

Sauf indication contraire, ne jamais tenter d'effectuer des réglages lorsque le moteur est en marche.

Se tenir à l'écart de toutes les pièces en rotation et des pièces mobiles. Maintenir les protections en place jusqu'au moment d'effectuer l'entretien. Une fois l'entretien terminé, remonter les protections.

Garder les objets à l'écart des pales du ventilateur quand il tourne. Tout objet qui tombe sur les pales du ventilateur sera sectionné ou projeté avec violence.

Lorsque l'on frappe sur des objets, porter des lunettes de sécurité pour éviter des blessures aux yeux.

Des éclats ou d'autres débris peuvent être projetés lorsque l'on frappe sur des objets. Avant de frapper sur les objets, veiller à ce que personne ne risque d'être blessé par la projection de débris.

i05934873

Pour monter et descendre

Ne pas monter sur le moteur ou sur le système de post-traitement du moteur. Le moteur et le système de post-traitement n'ont pas été conçus avec des emplacements permettant de monter de dessus ou d'en descendre.

Se référer aux spécifications du constructeur d'origine pour connaître l'emplacement des mains courantes et des marchepieds d'une application spécifique.

i04384444

Avant le démarrage du moteur

REMARQUE

Lors de la mise en marche initiale d'un moteur neuf ou rénové, ou de la remise en marche d'un moteur qui vient d'être entretenu, prévoir un moyen de couper le moteur au cas où il s'emballerait. Pour cela, on peut couper l'arrivée d'air et/ou l'alimentation en carburant du moteur.

DANGER

Les gaz d'échappement des moteurs renferment des produits de combustion nocifs. Toujours faire démarrer et faire tourner le moteur dans un endroit bien aéré. Dans un local fermé, évacuer l'échappement au dehors.

Contrôler le moteur en vérifiant s'il y a des dangers potentiels.

Ne pas faire démarrer le moteur ni actionner de commandes si une pancarte d'avertissement "NE PAS UTILISER" ou une pancarte similaire est apposée sur le contacteur de démarrage ou sur les commandes.

Avant de faire démarrer le moteur, s'assurer que personne n'intervient sur, en dessous ou à proximité du moteur. S'assurer de l'absence de personnel dans la zone alentour.

Selon équipement, vérifier que le circuit d'éclairage du moteur est adapté aux conditions. Selon équipement, s'assurer que tous les feux fonctionnent correctement.

Toutes les protections et tous les couvercles doivent être en place si le moteur doit être mis en marche en vue de réglages ou de contrôles. Prendre garde si l'on doit travailler à côté de pièces en rotation.

Ne pas faire démarrer le moteur avec la tringlerie du régulateur débranchée.

Ne pas contourner les circuits d'arrêt automatique. Ne pas neutraliser les circuits d'arrêt automatique. Les dispositifs sont destinés à éviter les blessures. Les dispositifs sont également destinés à éviter l'endommagement du moteur.

i02591958

Démarrage du moteur

DANGER

Ne pas utiliser d'auxiliaires de démarrage du type aérosol comme de l'éther. Cela peut provoquer une explosion et des accidents corporels.

Si une pancarte d'avertissement est fixée au contacteur de démarrage ou aux commandes, NE PAS mettre le moteur en marche ni actionner les commandes. Avant de mettre le moteur en marche, se renseigner auprès de la personne qui a fixé la pancarte.

Toutes les protections et tous les couvercles doivent être en place si le moteur doit être mis en marche en vue de réglages ou de contrôles. Prendre garde si l'on doit travailler à côté de pièces en rotation.

Mettre le moteur en marche depuis le poste de conduite ou au moyen du contacteur de démarrage.

Pour mettre le moteur en marche, se conformer systématiquement à la procédure décrite dans le Guide d'utilisation et d'entretien, "Démarrage du moteur" (chapitre Utilisation). Une bonne connaissance de la procédure appropriée contribuera à éviter de graves détériorations aux pièces du moteur. Cela contribuera aussi à éviter des blessures.

Pour garantir le bon fonctionnement du réchauffeur d'eau des chemises (selon équipement), contrôler le thermomètre d'eau et/ou le thermomètre d'huile pendant que le réchauffeur fonctionne.

Les gaz d'échappement du moteur renferment des produits de combustion qui peuvent s'avérer nocifs. Ne mettre le moteur en marche et ne le laisser tourner que dans un endroit bien aéré. Si le moteur est mis en marche dans une zone fermée, évacuer les gaz d'échappement au dehors.

Nota: Il se peut que le moteur soit équipé d'un dispositif de démarrage à froid. Si le moteur doit fonctionner dans des conditions particulièrement froides, une aide au démarrage à froid supplémentaire sera peut-être nécessaire. Le moteur est normalement équipé du type correct d'aide au démarrage par rapport à la zone géographique de travail.

i01467528

Arrêt du moteur

Pour arrêter le moteur, suivre les instructions du Guide d'utilisation et d'entretien, "Arrêt du moteur (Utilisation)" afin d'éviter toute surchauffe du moteur ou une usure accélérée de ses organes.

Utiliser le bouton d'arrêt d'urgence (le cas échéant) pour les urgences UNIQUEMENT. Ne pas utiliser le bouton d'arrêt d'urgence pour un arrêt normal du moteur. Après un arrêt d'urgence, NE PAS remettre le moteur en marche tant que le problème qui a provoqué l'arrêt d'urgence n'a pas été résolu.

Arrêter le moteur si un sursrégime se produit pendant le démarrage initial d'un moteur neuf ou d'un moteur qui a été révisé. Pour ce faire, couper l'arrivée d'air et/ou l'alimentation en carburant du moteur.

Pour arrêter un moteur à commande électronique, couper l'alimentation électrique.

i06246289

Circuit électrique

Ne jamais débrancher le circuit ou le câble du circuit de batterie d'un chargeur lorsque le chargeur fonctionne. Une étincelle peut entraîner l'inflammation des gaz combustibles qui sont produits par certaines batteries.

Pour éviter que des étincelles n'enflamment les gaz combustibles produits par certaines batteries, le câble volant négatif "-" doit être branché en dernier depuis la source d'alimentation externe vers la borne négative "-" du démarreur. Si le démarreur n'est pas équipé d'une borne négative "-", brancher le câble volant sur le bloc-moteur.

Vérifier tous les jours que les câbles ne sont ni desserrés ni effilochés. Serrer tous les câbles électriques desserrés avant de démarrer le moteur. Réparer tout câble électrique effiloché avant de faire tourner le moteur. Se référer au chapitre "Démarrage du moteur" de ce Guide d'utilisation et d'entretien pour les instructions de démarrage spécifiques.

Méthodes de mise à la masse

Il importe que le circuit électrique du moteur soit mis à la masse correctement si l'on veut obtenir des performances et une fiabilité optimales. Une mise à la masse incorrecte engendre des parcours de circuit électrique incontrôlables et des parcours de circuit électrique non fiables.

Des parcours de circuit électrique incontrôlables peuvent provoquer des dégâts sur les paliers principaux, les surfaces de tourillon de vilebrequin et les composants en aluminium.

Les moteurs qui ne sont pas reliés au châssis par une tresse de masse risquent d'être endommagés par des décharges électriques.

Pour garantir le bon fonctionnement du moteur et de ses circuits électriques, une tresse de masse moteur-châssis reliée directement à la batterie doit être utilisée. Il peut s'agir d'une masse au démarreur, d'une masse châssis-démarreur ou d'une masse directe châssis-moteur.

Toutes les mises à la masse doivent être bien serrées et exemptes de corrosion. L'alternateur du moteur doit être mis à la masse sur la borne négative "-" de la batterie au moyen d'un fil de calibre suffisant pour supporter la totalité du courant de charge de l'alternateur.

i06246274

Circuit électronique



Les altérations au niveau du circuit électronique ou de l'installation du câblage d'origine peuvent être dangereuses et pourraient provoquer des blessures personnelles ou mortelles et/ou des dommages au moteur.

Ce moteur comporte un système de surveillance du moteur complet et programmable. Le module de commande moteur (ECM, Engine Control Module) surveille les conditions de fonctionnement du moteur. Si l'un des paramètres du moteur sort de la plage autorisée, l'ECM lance une action immédiate.

Les actions suivantes sont disponibles dans le cadre de la gestion de la surveillance du moteur:

AVERTISSEMENT, DÉTARAGE and ARRÊT. Ces modes de surveillance du moteur peuvent limiter le régime moteur ou la puissance du moteur.

Plusieurs paramètres qui sont surveillés par l'ECM peuvent être programmés pour les fonctions de surveillance du moteur. Les paramètres suivants peuvent être surveillés par le système de surveillance du moteur:

- Altitude de fonctionnement
- Niveau du liquide de refroidissement du moteur
- Température du liquide de refroidissement moteur
- Pression d'huile moteur
- Régime du moteur
- Température du carburant
- Intake Manifold Air Temperature (Température de l'air dans le collecteur d'admission)
- System Voltage (Tension du circuit)

L'ensemble surveillance du moteur peut varier selon les différents modèles de moteurs et les différentes applications du moteur. Toutefois, le système de surveillance et la commande de surveillance du moteur sont similaires pour tous les moteurs.

Nota: De nombreux systèmes de commande du moteur et modules d'affichage qui sont disponibles pour les moteurs Perkins fonctionneront à l'unisson avec le système de surveillance du moteur. Ensemble, les deux commandes fournissent la fonction de surveillance du moteur pour l'application spécifique du moteur. Se référer au cahier Dépistage des pannes pour obtenir de plus amples informations.

Informations produit

Généralités

i06281706

Vues du modèle

Les vues suivantes montrent des caractéristiques types du moteur. Dans le cas d'applications particulières, le moteur peut être différent de celui des illustrations.

Vues du moteur

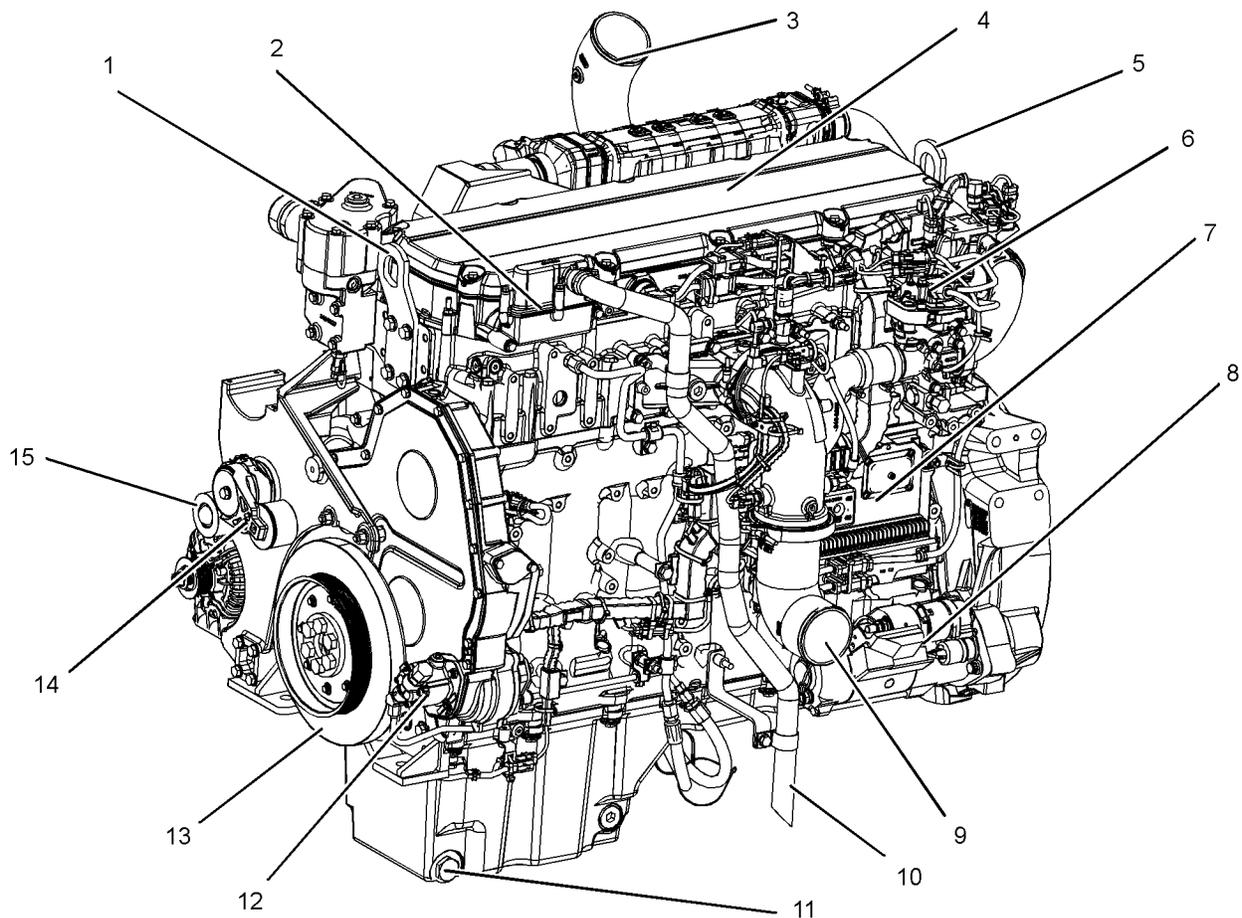
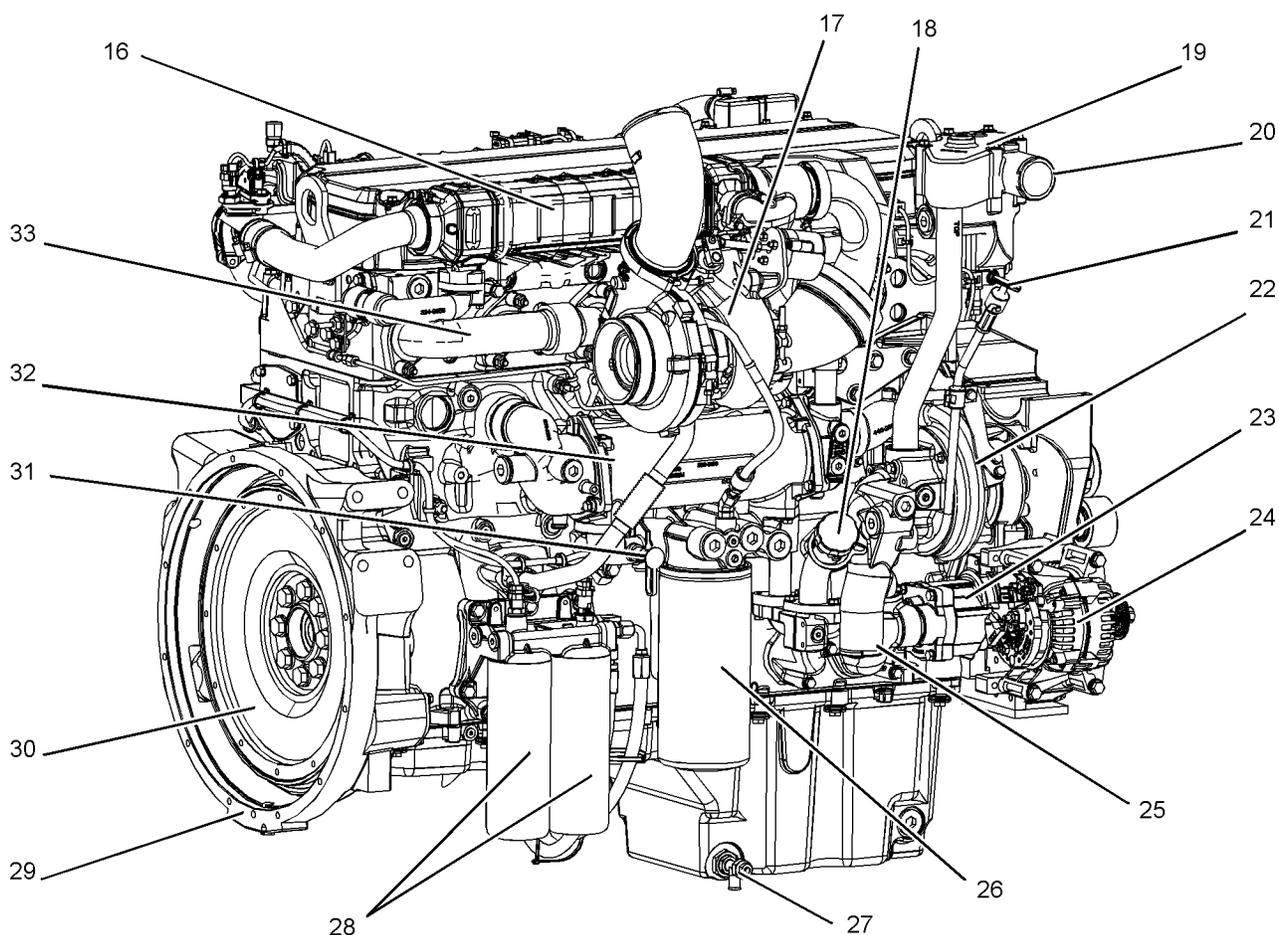


Illustration
12

g03809306

- | | | |
|--|--|--|
| (1) Œillette de levage avant du moteur | (6) Soupape du système de réduction des oxydes d'azote (NRS) | (11) Bouchon de vidange d'huile |
| (2) Reniflard | (7) Module de commande électronique | (12) Pompe d'alimentation |
| (3) Sortie d'air du coude du turbocompresseur allant vers le refroidisseur d'air intermédiaire | (8) Démarreur | (13) Amortisseur de vibrations du vilebrequin |
| (4) Cache-culbuteur | (9) Coude d'admission d'air provenant du refroidisseur d'air intermédiaire | (14) Tendeur automatique pour courroie d'entraînement |
| (5) Œillette de levage arrière du moteur | (10) Conduit de sortie du reniflard | (15) Galet de roue libre pour la courroie d'entraînement |

Illustration
13

g03809820

(16) Refroidisseur d'échappement (NRS) -
Essai

(17) Turbocompresseur

(18) Bouchon de remplissage d'huile

(19) Robinet de thermostat (thermostat)

(20) Sortie du liquide de refroidissement

(21) Jauge d'huile (jauge baïonnette)

(22) Pompe de liquide de refroidissement

(23) Pompe à huile

(24) Alternateur

(25) Admission de liquide de refroidissement

(26) Pression différentielle

(27) Robinet de vidange d'huile

(28) Filtres à carburant secondaires doubles

(29) Carter de volant

(30) Volant

(31) Robinet de prélèvement d'huile

(32) Refroidisseur d'huile

(33) Collecteur d'échappement

Composants extérieurs au moteur

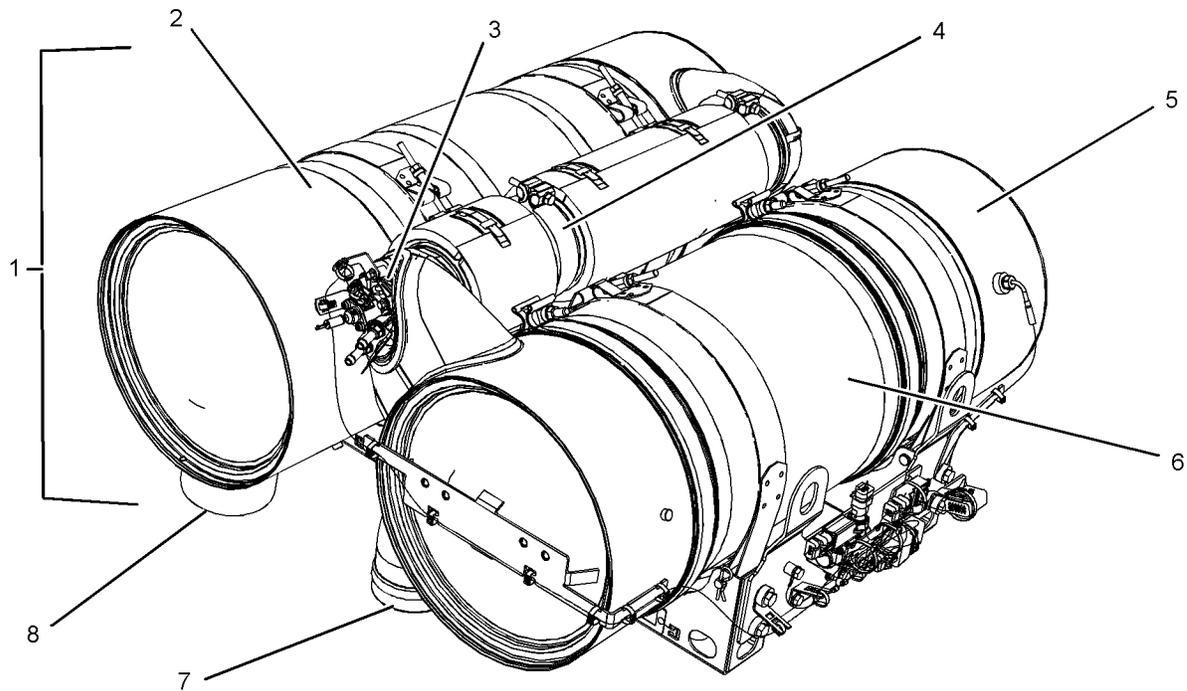


Illustration
14

g03809311

(1) Module d'émissions propres
(2) Réduction catalytique sélective
(3) Injecteur de liquide d'échappement diesel
(DEF, Diesel Exhaust Fluid)

(4) Mélangeur
(5) Catalyseur d'oxydation diesel (DOC,
Diesel Oxidation Catalyst)

(6) Filtre à particules diesel (DPF, Diesel
Particulate Filter).
(7) Admission d'échappement
(8) Sortie d'échappement

Composants extérieurs au moteur

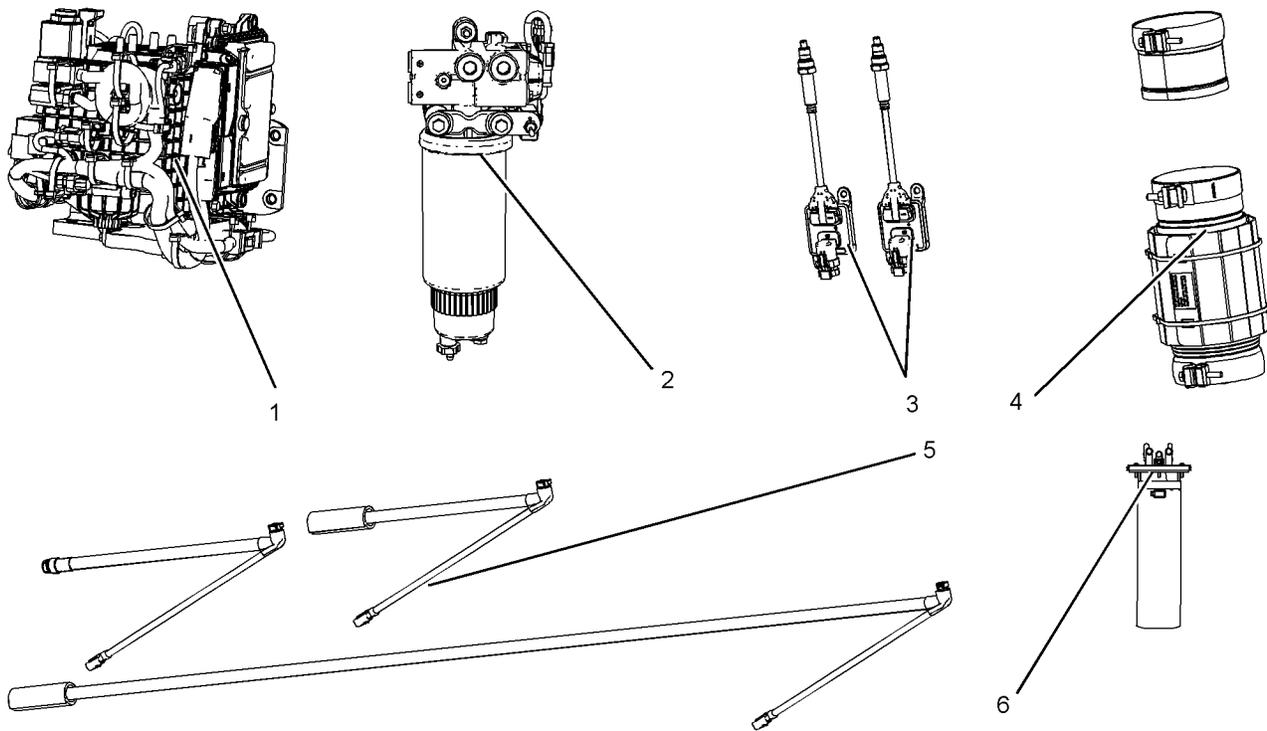


Illustration
15

g03809312

(1) Injecteur-pompe électronique
(2) Pompe de transfert électrique et filtre à carburant primaire

(3) Capteurs de NOx
(4) Conduit d'échappement flexible

(5) Canalisations chauffées de DEF
(6) Vase d'expansion du réservoir de DEF

i06281711

Description du produit

Le Moteur industriel 2206F-E13TA Perkins présente les caractéristiques suivantes:

- Cycle à quatre temps
- Système d'injection actionné mécaniquement par commande électronique
- Avec turbocompresseur
- Refroidisseur intermédiaire air-air
- Système de post-traitement

Le module d'émissions propres (CEM, Clean Emissions Module) comprend trois éléments principaux: le catalyseur d'oxydation diesel, le filtre à particules diesel et la réduction sélective catalytique (SCR, Clean Emissions Module). La SCR nécessite l'injection de liquide d'échappement diesel (DEF) dans le système pour réduire les émissions émises par le moteur. Le liquide d'échappement diesel (DEF) est stocké et commandé par l'unité de réservoir de l'électronique de la pompe. Le réservoir de DEF peut être monté séparément du bloc-pompe électronique.

Spécifications du moteur

Nota: L'avant du moteur est le côté opposé au côté volant. Les côtés droit et gauche du moteur sont déterminés depuis le côté volant. Le cylindre numéro 1 est le cylindre avant.

Généralités

Description du produit

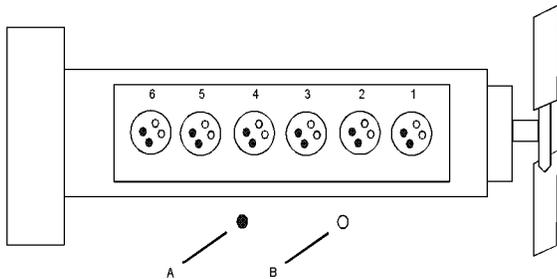


Illustration
16

g01387009

Emplacement des cylindres et des soupapes

- (A) Soupape d'échappement
(B) Soupape d'admission

Tableau
1

| Spécifications du moteur | |
|--------------------------|------------------------|
| Moteur | 2206F |
| Version et cylindres | 6 cylindres en ligne |
| Alésage | 130 mm (5,1 in) |
| Course | 157 mm (6,2 in) |
| Aspiration | ATAAC ⁽¹⁾ |
| Cylindrée | 12,5 L (763 in3) |
| Ordre d'allumage | 1-5-3-6-2-4 |
| Rotation (côté volant) | Sens inverse d'horloge |

⁽¹⁾ Refroidi par admission air-air

Caractéristiques électroniques du moteur

Le moteur est conçu pour des commandes électroniques. L'ordinateur de bord intégré commande le fonctionnement du moteur. Les conditions d'utilisation courantes sont surveillées. Le module de commande électronique (ECM) contrôle la réponse du moteur à ces conditions et aux demandes de l'utilisateur. Ces conditions ainsi que les exigences du conducteur permettent la gestion précise de l'injection de carburant par l'ECM. Le système de commande électronique du moteur remplit les fonctions suivantes:

- Régulateur de régime moteur
- Commande automatique du rapport air/carburant
- Modulation de la réserve de couple
- Gestion du calage de l'injection
- Diagnostics du système
- Régénération basse température
- Commande du système de réduction des émissions d'oxydes d'azote

Fonctions supplémentaires

Les caractéristiques suivantes augmentent l'économie de carburant et facilitent l'entretien:

- Capacité de démarrage à froid
- Détection des modifications non autorisées
- Diagnostics

Durée de service du moteur

Le rendement du moteur et l'utilisation maximale de ses performances sont étroitement liés au respect des recommandations relatives à l'utilisation et à l'entretien. Par ailleurs, il est nécessaire d'utiliser les carburants, les liquides de refroidissement et les huiles de graissage recommandés. Se baser sur le Guide d'utilisation et d'entretien pour l'entretien requis du moteur.

On peut prévoir la durée de service du moteur en fonction de la puissance moyenne demandée. La puissance moyenne demandée est basée sur la consommation de carburant du moteur sur une durée donnée. Un nombre réduit d'heures de marche à plein régime ou un fonctionnement à régime réduit diminuent la demande moyenne de puissance. La réduction du nombre d'heures de marche permettra une plus longue durée d'utilisation du moteur avant qu'une révision générale ne soit requise. Pour plus de renseignements, se référer au Guide d'utilisation et d'entretien, "Renseignements sur la révision générale".

Produits du commerce et moteurs Perkins

Perkins ne garantit pas la qualité ni les performances des liquides et filtres de marques autres que Perkins.

Si des dispositifs auxiliaires, des accessoires ou des consommables (filtres, additifs, catalyseurs, etc.) fabriqués par d'autres fabricants sont utilisés sur les produits Perkins, la garantie Perkins n'en est pas pour autant invalidée.

Toutefois, des défaillances découlant du montage ou de l'emploi de dispositifs, d'accessoires ou de produits d'autres marques NE sont PAS considérées des défauts de fabrication Perkins. Les défauts de fabrication NE sont par conséquent PAS couverts par la garantie Perkins.

Identification produit

i06281719

Emplacements des plaques et des autocollants

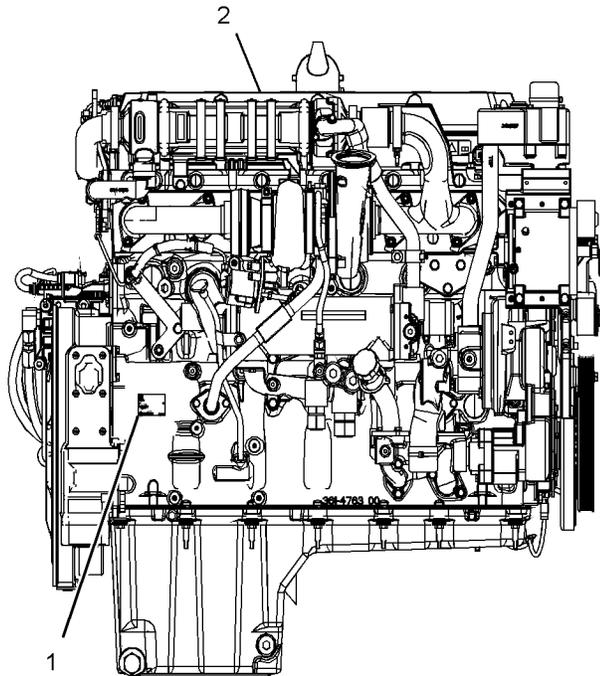


Illustration
17

g02446959

- (1) Plaque de numéro de série
(2) Plaque signalétique

La plaque de numéro de série du moteur se trouve sur le côté droit du bloc-moteur, vers l'arrière.

| | |
|---|----------------------|
| Perkins Engine Company Ltd England | |
|  PERKINS | |
| Engine No. | <input type="text"/> |
| Designation. | <input type="text"/> |
| Engine Rating. | <input type="text"/> |
| For spares quote Engine No. | |

Illustration
18

g01403841

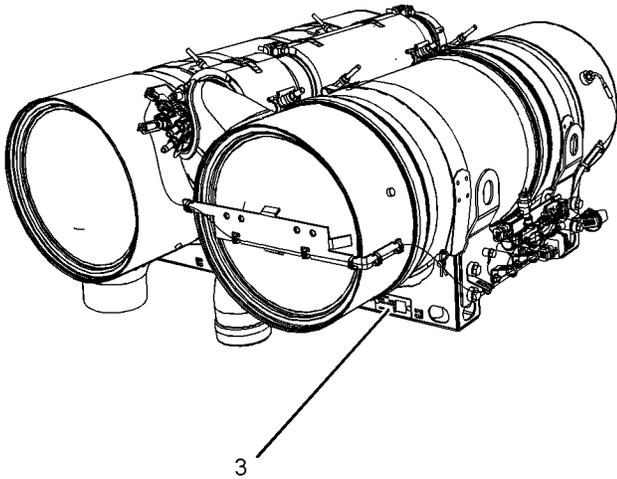
Plaque de numéro de série

Les informations suivantes sont gravées sur la plaque de numéro de série: numéro de série du moteur, modèle du moteur and numéro de version.

La plaque signalétique du moteur se trouve sur le dessus du cache-soupapes, près du milieu du moteur.

Les informations suivantes se trouvent sur la plaque signalétique: numéro de série du moteur, modèle du moteur, numéro de version du moteur, altitude maximale nécessaire pour que le moteur atteigne sa puissance nominale, puissance, régime maxi à vide, régime de pleine charge, réglages de l'injection and autres informations

La plaque d'identification du module d'émissions propres (CEM, Clean Emission Module) se trouve sur l'ensemble support du CEM.



Unité de réservoir de l'électronique de la pompe (PETU, Pump Electronic Tank Unit) et unité électronique de la pompe (PEU, Pump Electronic Unit)

Nota: Certaines applications peuvent ne pas comporter de réservoir de liquide d'échappement diesel monté dans l'unité électronique.

Illustration 19 g03804700
(3) Plaque d'identification du CEM

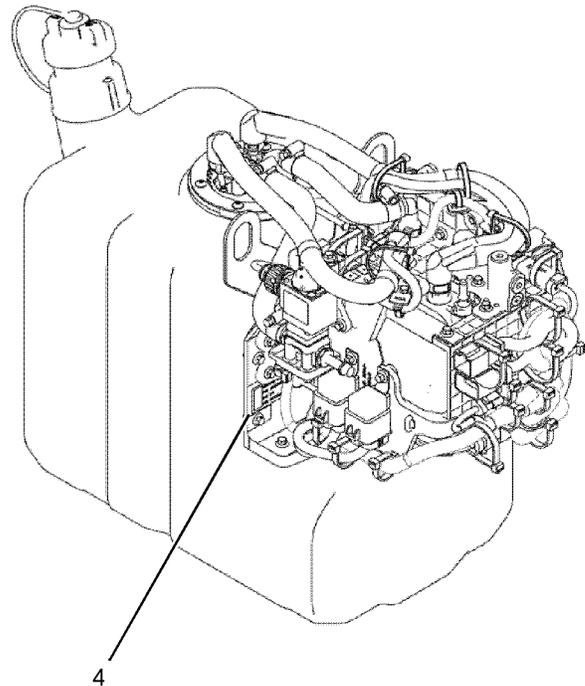


Illustration 21 g03804717

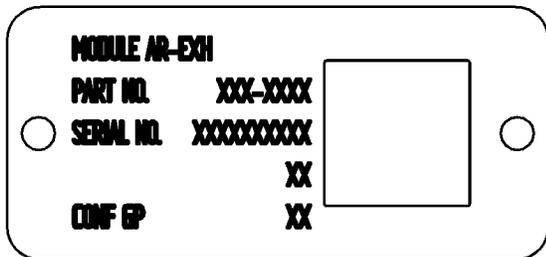


Illustration 20 g02236574
Plaque d'identification du CEM

La plaque d'identification du module d'émissions propres (CEM) contient les informations suivantes: numéro de pièce, numéro de série, niveau de modification and code d'identification de configuration. Ces informations peuvent être nécessaires pour le distributeur Perkins lorsque des questions lui sont adressées au sujet du CEM.

Exemple type
(4) Emplacement de la plaque de la PETU

Identification produit
Autocollant d'homologation du dispositif antipollution

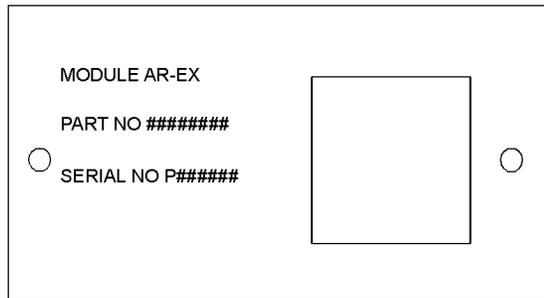


Illustration
22

g03049116

Exemple type de plaque de numéro de série d'unité de réservoir de l'électronique de la pompe

Noter les informations sur les plaques de numéro de série du CEM et de la PETU. Le concessionnaire Perkins ou le distributeur Perkins en ont besoin pour identifier les numéros des pièces de rechange.

i06043828

Autocollant d'homologation du dispositif antipollution

Nota: Ces informations s'appliquent aux États-Unis, au Canada et à l'Europe.

L'étiquette relative aux émissions se trouve sur le dessus du cache-culbuteur.

i06281710

Informations de référence

Des informations sur les éléments suivants peuvent s'avérer nécessaires pour commander des pièces. Repérer les informations applicables au moteur. Noter les informations dans l'espace approprié. Faire une copie de cette liste pour constituer un dossier. Conserver les informations pour référence ultérieure.

Dossier de référence

Modèle du moteur_____

Numéro de série du moteur_____

Régime de ralenti du moteur_____

Régime de pleine charge du moteur_____

Filtre à carburant primaire_____

Élément de filtre à carburant secondaire_____

Élément de filtre à huile de graissage_____

Élément de filtre à huile auxiliaire_____

Contenance totale du circuit de graissage_____

Contenance totale du circuit de refroidissement_____

Élément de filtre à air_____

Courroie d'entraînement_____

Module d'émissions propres

Numéro de pièce_____

Numéro de série_____

Unité de réservoir de l'électronique de la pompe

Numéro de pièce_____

Numéro de série_____

Utilisation

Levage et remisage

i06281720

Levage du produit

REMARQUE

Ne jamais tordre les oeilletons ni les supports et travailler en traction uniquement. Ne pas oublier que la capacité d'un oeilleton diminue à mesure que l'angle entre les chaînes ou les câbles et l'objet à lever devient inférieur à 90 degrés.

Lors du levage d'une pièce de biais, n'utiliser qu'un maillon de fixation correctement calibré au poids.

Avant toute tentative de levage, lire l'ensemble des informations liées au levage d'un produit. S'assurer de sélectionner le jeu d'oeilletons de levage approprié à l'ensemble devant être levé.

Utiliser un palan pour retirer les composants lourds. Utiliser un support de levage réglable pour lever l'ensemble. Tous les éléments-supports (chaînes et câbles) doivent être parallèles entre eux. Les chaînes et les câbles doivent être perpendiculaires au plan supérieur de l'objet soulevé.

Levage du moteur, du module d'émissions propres (CEM, Clean Emissions Module) et du radiateur

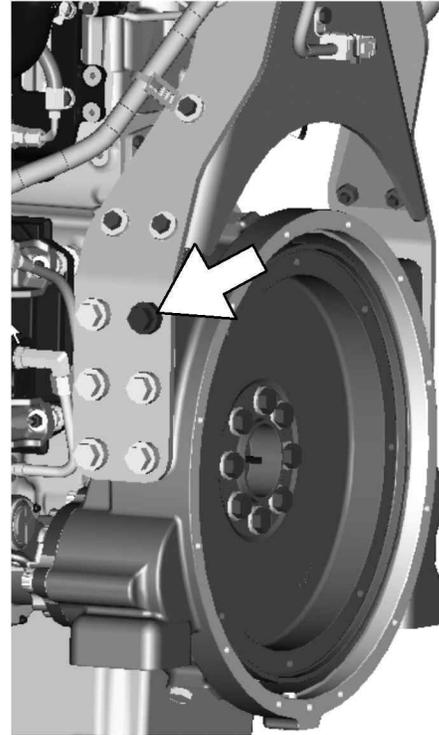


Illustration
23

g03389668

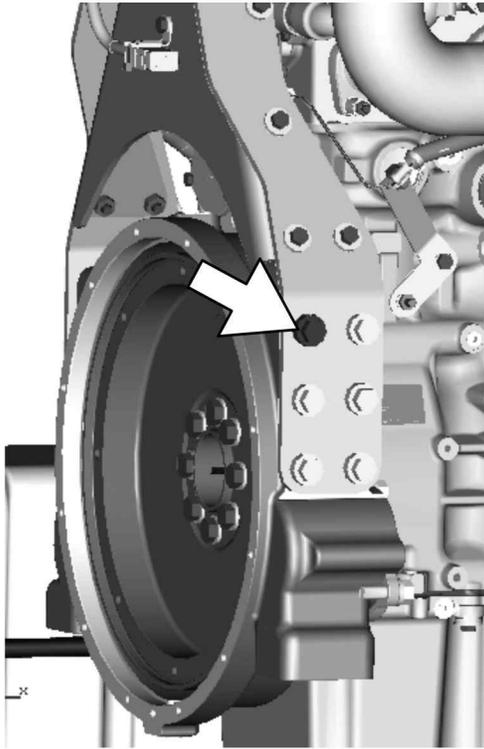


Illustration
24

g03391555

Exemple type

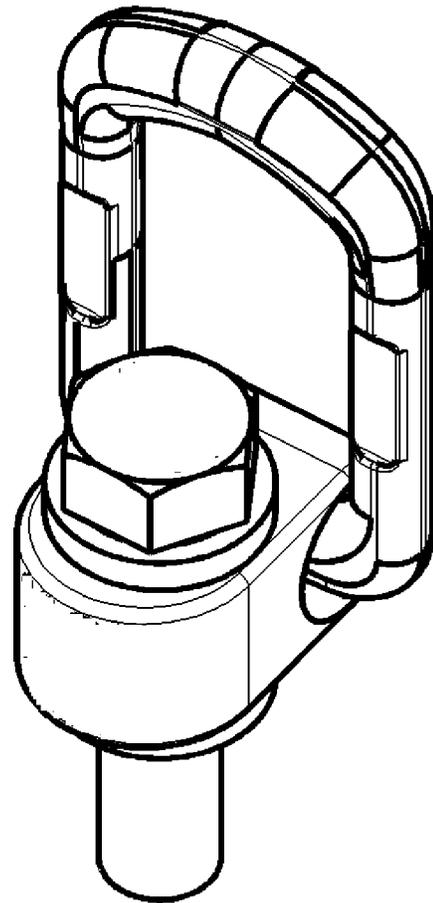


Illustration
25

g03389702

anneau de charge

Lors du levage du moteur équipé d'un CEM monté d'usine (avec ou sans radiateur monté d'usine), effectuer la procédure suivante.

1. Retirer les boulons représentés dans les illustrations 23 et 24 .
2. Monter les anneaux de charge, se référer à l'illustration 25 . Monter les anneaux de charge sur les emplacements indiqués dans les illustrations 23 et 24 . Serrer les boulons des anneaux de charge au couple de 370 Nm (272 lb ft).
3. Utiliser les anneaux de charge et l'œilleton de levage de moteur avant comme point de levage lors du levage du moteur, du CEM et du radiateur.
4. Un palonnier adéquat doit être utilisé pour lever le moteur, le CEM, et le radiateur.

5. Déposer toutes les canalisations de l'ATAAC, les filtres à air ou les autres équipements qui pourraient interférer avec les chaînes de levage ou d'autres dispositifs de levage.

Le centre de gravité de l'ensemble moteur varie en fonction des équipements du moteur. Régler au besoin le palonnier et les chaînes pour maintenir un levage à 5 degrés au maximum de l'axe horizontal dans toutes les directions.

Le numéro de pièce de l'anneau de charge est T401848.

Moteur seulement

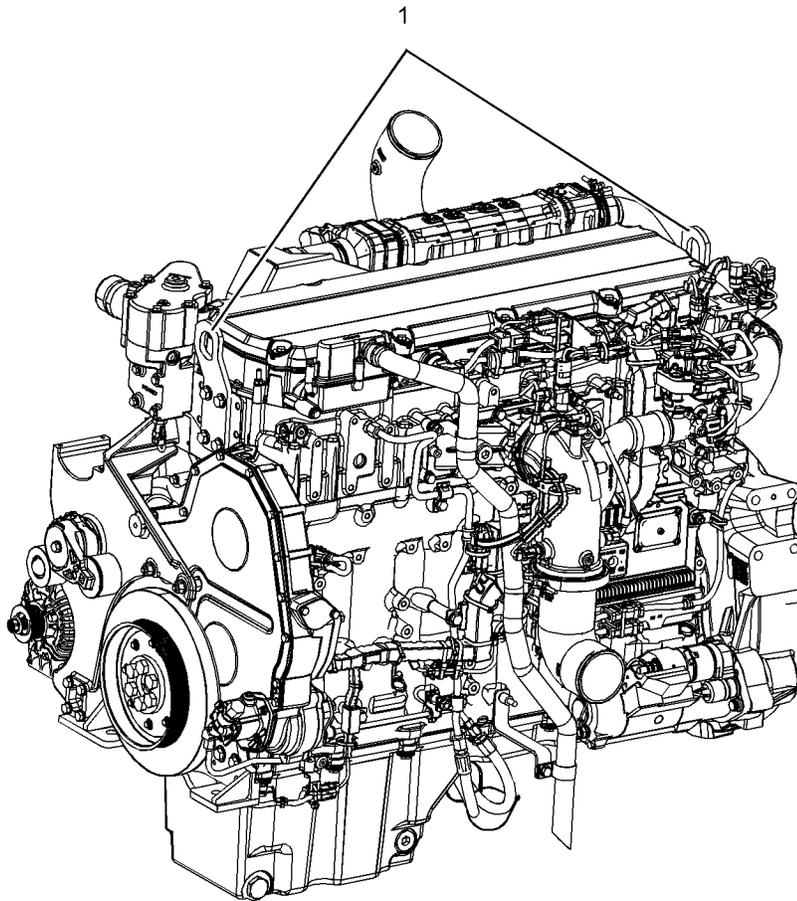


Illustration
26

g03810206

(1) Cœilletons de levage pour le moteur
uniquement

Les cœilletons de levage du moteur sont tarés pour soulever un moteur avec un radiateur fixé, pour autant qu'un angle d'inclinaison inférieur à 5 degrés puisse être maintenu. Veiller à utiliser un palonnier approprié réglé de manière à ce que les chaînes de levage soient perpendiculaires au moteur.

Radiateur uniquement

Pour effectuer le levage au niveau de la partie supérieure du réservoir du radiateur, détacher le radiateur et le support de montage du support avant du moteur. Ajouter des cœilletons ou des supports de levage sur les trous filetés marqués pour le levage.

Levage du module d'émissions propres (CEM)

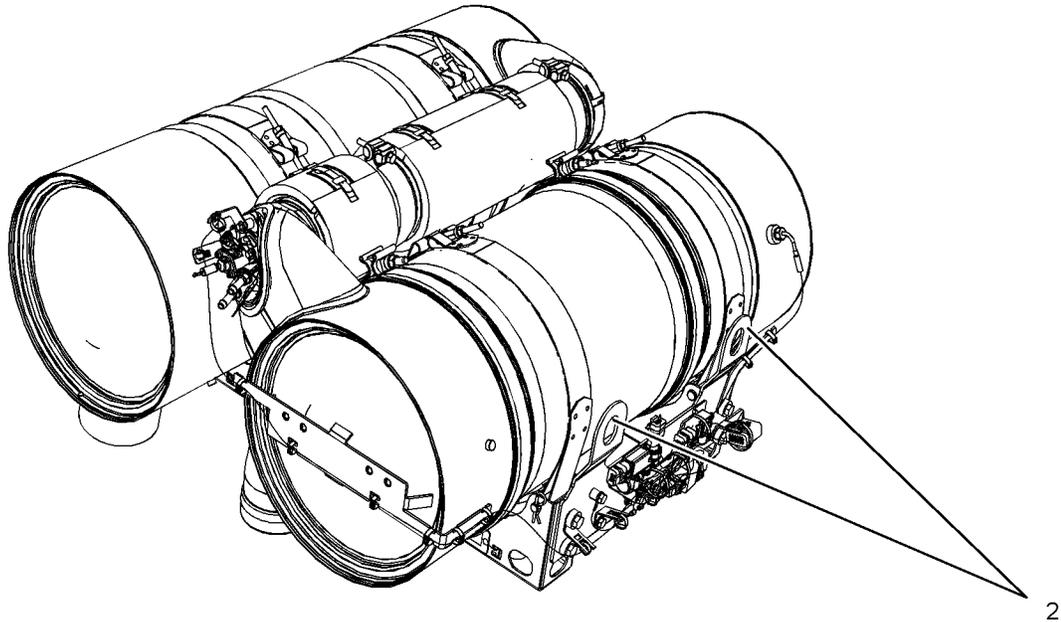


Illustration
27

g03810229

(2) Œillets de levage du module
d'émissions propres

REMARQUE

Ne pas essayer d'utiliser les points de levage du radiateur ou du CEM pour faciliter le levage de l'ensemble moteur.

Le CEM est séparé du moteur et ne devrait être levé qu'au moyen des œillets de levage prévus (2). L'emplacement des œillets de levage peut être différent en fonction de la version du CEM. Ne pas tenter de lever le module CEM par le biais des sangles entourant le filtre à particules diesel. Les œillets de levage sont situés de chaque côté de ce système.

i06281707

Remisage du produit (Moteur et post-traitement)

Le distributeur Perkins peut aider à préparer le moteur en vue de périodes d'entreposage prolongées.

Sur certaines applications, le moteur peut être équipé d'un arrêt différé du moteur. Après l'arrêt du moteur, attendre au moins deux minutes avant de placer le coupe-batterie sur ARRÊT. Un débranchement trop rapide de l'alimentation par la batterie empêche la purge des conduites de liquide DEF après l'arrêt du moteur. De même, pendant le délai des deux minutes, le module de commande électronique du moteur est actif et stocke les informations transmises par le moteur et les capteurs de post-traitement.

Conditions d'entreposage

Un moteur peut être entreposé pendant une période pouvant atteindre 6 mois à condition que toutes les recommandations soient respectées.

Moteur

1. Nettoyer le moteur de toute saleté, rouille, graisse et huile. Inspecter l'extérieur. Peindre les zones dont la peinture est abîmée avec de la peinture de bonne qualité.

Levage et remisage
Remisage du produit

2. Retirer la saleté des filtres à air. Vérifier tous les joints, joints statiques et l'élément de filtre à la recherche de détérioration.
3. Appliquer du lubrifiant à tous les points énoncés dans ce Guide d'utilisation et d'entretien, "Calendrier d'entretien".
4. Vidange de l'huile de carter. Remplacer l'huile de carter et changer les filtres à huile. Pour la procédure appropriée, se référer à ce Guide d'utilisation et d'entretien.
5. Ajouter l'huile VCI à l'huile de carter. Le volume d'huile VCI dans l'huile de carter doit être de 3 à 4 %.

Nota: Si le carter moteur est plein, vidanger suffisamment d'huile moteur pour pouvoir ajouter le mélange.

6. Remplacer les éléments de filtre à air. Démarrer le moteur en vitesse de démarrage avec la commande d'accélérateur en position FUEL OFF (arrêt carburant). Utiliser un pulvérisateur pour ajouter un mélange 50 % huile VCI et 50 % huile moteur dans l'entrée d'air ou dans l'entrée du turbocompresseur.

Nota: Le mélange d'huile VCI peut être ajouté à l'entrée en retirant le bouchon de vérification de la pression de suralimentation du turbocompresseur. Le taux minimal d'application pour le mélange d'huile VCI est 5,5 ml par l (3 oz pour 1000 in cu) de cylindrée du moteur.

7. Utiliser un pulvérisateur pour ajouter un mélange 50 % huile VCI et 50 % huile moteur dans les ouvertures d'échappement. Le taux minimal d'application pour le mélange d'huile est 5,5 ml par l (3 oz pour 1000 in cu) de cylindrée du moteur. Étanchéfier le tuyau d'échappement et tout orifice de vidange dans le silencieux.
8. Retirer le carburant du carter de filtre à carburant secondaire. Par ailleurs, vider et réinstaller l'élément de filtre à carburant à visser afin d'éliminer toute la saleté et l'eau. Vidanger tout manchon de la pompe de dosage du carburant.

Nettoyer le filtre à carburant primaire. Remplir avec du liquide d'étalonnage ou du kérosène. Installer le filtre à carburant primaire et utiliser la pompe d'amorçage. Cette procédure envoie de l'huile propre vers le filtre secondaire et le moteur.

Ouvrir le robinet de vidange du réservoir de carburant afin d'en éliminer toute l'eau et la saleté. Appliquer une pulvérisation de liquide d'étalonnage ou de kérosène au taux de 30 ml pour 30 l (1 oz pour 7,50 US gal) de la capacité du réservoir de carburant, afin d'empêcher la formation de rouille dans le réservoir de carburant. Ajouter au carburant, 0,15 ml par l (.02 oz pour 1 US gal) de biocide du commerce tel que Biobor JF .

Appliquer une petite quantité d'huile sur les filetages du goulot de remplissage du réservoir de carburant et installer le bouchon. Étanchéfier toutes les ouvertures du réservoir afin d'empêcher l'évaporation du carburant et en tant que conservateur.

9. Déposer les injecteurs. Appliquer 30 ml (1 oz) de mélange d'huiles (50 % huile VCI et 50 % huile de moteur) dans chaque cylindre.

Utiliser une barre ou un outil de rotation afin de retourner le moteur. Cette procédure dépose de l'huile sur les parois de cylindre. Monter tous les injecteurs et les serrer au couple approprié. Se référer au cahier Démontage et montage pour obtenir davantage de renseignements.

10. Pulvériser une petite quantité de mélange 50 % huile VCI et 50 % huile moteur sur les composants suivants: couronne dentée, du volant and pignon du démarreur. Mettre en place les couvercles, afin d'empêcher l'évaporation des vapeurs d'huile VCI .

11. Appliquer une quantité importante de graisse universelle sur toutes les pièces mobiles externes, telles que les tiges filetées, les joints à rotule et les tringleries.

Nota: Installer tous les couvercles. S'assurer que du ruban adhésif est placé sur toutes les ouvertures, les entrées d'air, les ouvertures d'échappement, le carter de volant, les reniflards de carter, les tubes de jauge baïonnette.

S'assurer que tous les couvercles sont étanches à l'air et à l'eau. Utiliser une bande étanche et résistante aux intempéries Kendall No. 231 ou un modèle équivalent. Ne pas utiliser de ruban adhésif en toile. Le ruban adhésif en toile n'est pas étanche à long terme.

12. Dans la plupart des cas, la dépose des batteries est la meilleure des procédures à adopter. Une autre possibilité est de stocker les batteries. Au besoin, charger régulièrement les batteries pendant la période de stockage.

Si les batteries ne sont pas déposées, laver le haut des batteries jusqu'à ce qu'il soit propre. Charger électriquement les batteries afin d'obtenir une gravité spécifique de 1,225.

Déconnecter les cosses des batteries. Placer une bâche plastique sur les batteries.

13. Déposer les courroies d'entraînement du moteur.

14. Placer une bâche imperméable sur le moteur.
S'assurer que la bâche du moteur est sécurisée.
La bâche doit être suffisamment lâche pour que l'air puisse circuler autour du moteur afin d'éviter les dégâts dus à la condensation.

15. Attacher une étiquette comportant la date de stockage du moteur.

16. Retirer la bâche imperméable à intervalles de 2 ou 3 mois afin de vérifier la corrosion du moteur.
En cas de signes de corrosion sur le moteur, répéter la procédure de protection.

Circuit de refroidissement

Remplir complètement le circuit de refroidissement avant le stockage.

Se référer à ce Guide d'utilisation et d'entretien, "Liquides conseillés" pour plus d'informations sur les liquides de refroidissement.

Post-traitement

Laisser le moteur effectuer la purge du liquide d'échappement diesel (DEF) avant de mettre hors tension le coupe-batterie. Sur certaines applications, le moteur peut être équipé d'un arrêt différé du moteur. Après l'arrêt du moteur, attendre deux minutes avant de débrancher le coupe-batterie.

La sortie d'échappement du post-traitement doit être recouverte d'un bouchon. Pour éviter d'endommager les connexions de sortie d'échappement pendant le stockage, le poids du CEM ne doit pas opérer sur la sortie d'échappement.

1. Vérifier que le moteur s'arrête normalement et laisser le DEF se purger. Ne pas débrancher le coupe-batterie, après le placement de la clé sur la position arrêt, attendre deux minutes avant de débrancher.
2. Remplir le réservoir avec du DEF conforme à toutes les exigences de la norme ISO 22241-1.
3. S'assurer au préalable que toutes les conduites de DEF et connexions électriques sont connectées afin d'empêcher la formation de cristaux.
4. S'assurer que le bouchon de remplissage de DEF est monté correctement.

Retirer le moteur de sa mise en stockage

1. Retirer toutes les bâches de protection.
2. Changer l'huile et les filtres.
3. Vérifier l'état du ventilateur et des courroies de l'alternateur. Remplacer les courroies, au besoin. Se référer à ce Guide d'utilisation et d'entretien, "Courroies - Contrôle/réglage/remplacement" pour connaître la procédure appropriée.
4. Remplacer les éléments de filtre à carburant.
5. Retirer les bâches en plastique des éléments du filtre à air.
6. Utiliser une barre ou un outil de rotation afin de remettre le moteur dans le sens de rotation normal. Cette procédure permet de s'assurer qu'il n'existe aucun blocage ni aucune résistance hydraulique.
7. Avant de démarrer le moteur, retirer les caches-soupapes ou les couvercles. Appliquer une grande quantité d'huile moteur sur l'arbre à cames, les suiveurs de came et le mécanisme de la soupape afin d'empêcher la détérioration du mécanisme.

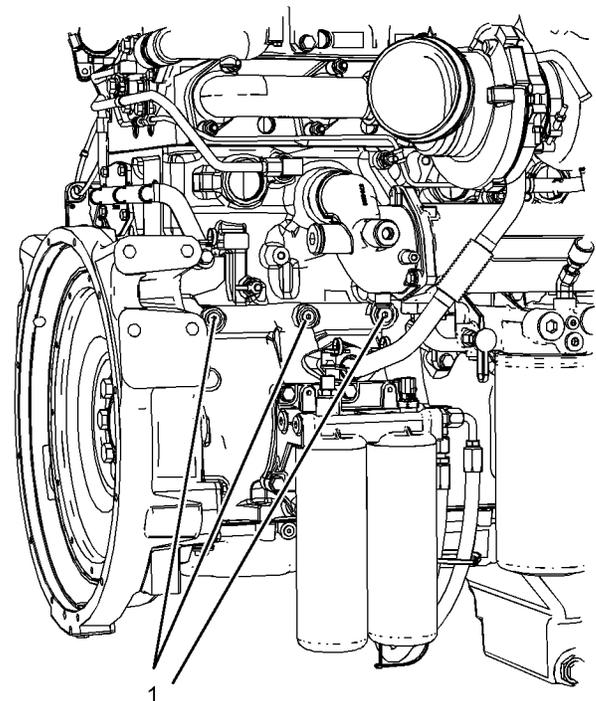


Illustration
28

g03854041

Exemple type

(1) Bouchons

8. Si un moteur est entreposé pendant plus d'un an, Perkins recommande de prégraisser le moteur pour éviter tout démarrage de moteur à sec. Utiliser une pompe adéquate pour injecter de l'huile moteur dans le circuit d'huile moteur.

La pompe doit pouvoir créer une pression minimale dans le moteur de 0,25 bar (3,6 psi). Cette pression doit être maintenue pendant quinze secondes pour graisser les surfaces internes.

Retirer l'un des bouchons représentés dans l'illustration 28 pour effectuer le raccordement au circuit d'huile moteur. Il faut un raccord de 9/16" x 18 F/in. Veiller à utiliser la spécification d'huile appropriée, se référer à ce Guide d'utilisation et d'entretien, "Liquides conseillés" pour toute information complémentaire. Une fois que les surfaces internes du moteur sont graissées, retirer le raccord et monter le bouchon (1). Serrer le bouchon au couple de 30 Nm (265 lb in). Perkins recommande de réaliser la procédure à une température ambiante minimale de 10 °C (50 °F).

9. Vérifier l'état de tous les flexibles en caoutchouc. Remplacer les flexibles usés. Remplacer les flexibles endommagés.
10. Avant le démarrage, tester le circuit de refroidissement pour vérifier si la concentration d'additif pour liquide de refroidissement se situe entre 3 % et 6 %. Le cas échéant, ajouter de l'additif pour liquide de refroidissement ou un élément d'additif pour liquide de refroidissement.

Tester le mélange de liquide de refroidissement pour un taux de nitrite approprié. Ajuster le mélange de liquide de refroidissement si nécessaire.

Amorcer le moteur avec du carburant diesel propre avant le démarrage.

11. S'assurer que le circuit de refroidissement est propre. S'assurer que le circuit est plein. S'assurer que le circuit a la quantité suffisante d'additif complémentaire de circuit de refroidissement.
12. Lors du premier jour d'utilisation, vérifier le moteur complet à plusieurs reprises afin de s'assurer qu'il fonctionne correctement et qu'il n'y a pas de fuites.

Sortir le dispositif de post-traitement de son état de stockage

Le DEF a une durée de service limitée, se référer au tableau 2 pour connaître la plage de durée et de température. Un DEF non conforme à cette plage DOIT être remplacé.

Lors de son déstockage, la qualité du DEF dans le réservoir doit être testée avec un réfractomètre. Le DEF dans le réservoir doit répondre aux exigences de la norme ISO 22241-1 et être conforme à ce qui est indiqué dans le tableau 2 .

1. Au besoin, vidanger le réservoir et le remplir avec du DEF conforme à la norme ISO 22241-1.
2. Remplacer le filtre de DEF, se référer à ce Guide d'utilisation et d'entretien, "Filtre de liquide d'échappement diesel - Nettoyage/ Remplacement".
3. S'assurer que la courroie d'entraînement est montée correctement. S'assurer que le liquide de refroidissement moteur et l'huile moteur répondent aux spécifications et à la classe appropriées. S'assurer que le liquide de refroidissement et l'huile moteur présentent des niveaux corrects. Faire démarrer le moteur. Si une anomalie devient active, couper le moteur, attendre 2 minutes la purge du système DEF et redémarrer le moteur.
4. Si l'anomalie persiste, se référer au cahier Dépistage des pannes pour toute information complémentaire.

Tableau
2

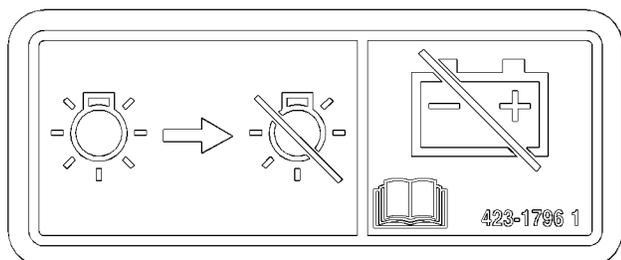
| Stockage du liquide d'échappement diesel | |
|--|----------|
| Température | Duration |
| 10°C (50°F) | 36 mois |
| 25°C (77°F) | 18 mois |
| 30 °C (86 °F) | 12 mois |
| 35 °C (95 °F) ⁽¹⁾ | 6 mois |

⁽¹⁾ À 35 °C, une dégradation significative peut se produire. Vérifier chaque lot avant utilisation.

Caractéristiques et commandes

i05862456

Coupe-batterie (Selon équipement)

Illustration
29

g03422039

REMARQUE

Ne pas mettre le coupe-batterie hors tension tant que la lampe témoin n'est pas éteinte. Si l'on met le coupe-batterie hors tension alors que la lampe témoin est allumée, le système de fluide d'échappement diesel (FED) ne purgera pas le FED. S'il n'y a pas de purge du FED, celui-ci peut geler et endommager la pompe et les canalisations.

REMARQUE

Ne jamais fermer le coupe-batterie pendant que le moteur tourne, sous peine d'endommager gravement le circuit électrique.



Coupe-batterie – Le coupe-batterie peut être utilisé pour déconnecter la batterie du circuit électrique du moteur. La clé doit être introduite dans le coupe-batterie pour pouvoir tourner le coupe-batterie.



MARCHE – Pour mettre le circuit électrique sous tension, introduire la clé du coupe-batterie et tourner en sens d'horloge. Mettre le coupe-batterie sur la position MARCHE avant de démarrer le moteur.



ARRÊT – Pour couper le circuit électrique, tourner le coupe-batterie en sens inverse d'horloge sur la position ARRÊT.

Le coupe-batterie n'a pas la même fonction que le contacteur de démarrage. L'ensemble du circuit électrique est désactivé lorsque le coupe-batterie est en position ARRÊT. Lorsque l'on tourne le contacteur de démarrage sur la position ARRÊT, la batterie reste reliée au circuit électrique.

Tourner le coupe-batterie en position ARRÊT et déposer la clé lors de l'entretien du circuit électrique ou de tout autre composant du moteur.

Tourner le coupe-batterie en position ARRÊT et déposer la clé du coupe-batterie après avoir fait fonctionner le moteur. Cela permet d'éviter que la batterie ne se décharge. Les problèmes suivants sont susceptibles de décharger la batterie:

- Courts-circuits
- Ponction de courant via certains composants
- Actes de vandalisme

i06281730

Centrale de surveillance

La centrale de surveillance avertit l'utilisateur d'un problème immédiat dans l'un des circuits du moteur qui sont surveillés. La centrale de surveillance est également conçue pour avertir le conducteur en cas de problème imminent dans l'un des circuits de moteur surveillés. La centrale de surveillance est accessible via l'appareil électronique de diagnostic. Pour plus d'informations sur l'appareil électronique de diagnostic, se référer au cahier Dépistage des pannes, "Outils électroniques".

Indicateurs de la centrale de surveillance



Dysfonctionnement du moteur – Cet indicateur s'allume en cas d'anomalie au niveau du moteur ou du système de post-traitement.



ARRÊT du moteur – Cet indicateur s'allume en continu lorsqu'une anomalie liée à un avertissement de niveau 3 a été détectée par la centrale de surveillance.



Filtre à particules diesel (DPF) – Cet indicateur s'allume pour montrer qu'une régénération est nécessaire.



Régénération active – Cet indicateur s'allume pour indiquer qu'une régénération est active et que les températures à l'échappement sont élevées.



Niveau de liquide d'échappement diesel (DEF, Diesel Exhaust Fluid) – Cet instrument indique la quantité de liquide d'échappement diesel dans le réservoir de liquide d'échappement diesel.



Indicateur de dysfonctionnement du système de contrôle des émissions – Cet indicateur s'allume lorsqu'un système d'émissions associé au DEF ou à la SCR (Selective Catalyst Reduction, réduction catalytique sélective) est défectueux. Se référer au Guide d'utilisation et d'entretien, "Système d'avertissement de réduction catalytique sélective" pour plus d'informations.

i06281729

Capteurs et composants électriques

L'illustration de ce chapitre montre les emplacements types des capteurs et autres composants électriques sur le moteur industriel. En fonction de l'application, certains moteurs peuvent être différents. De même, l'illustration du système de post-traitement peut être différente en fonction de l'application.

Vues du moteur

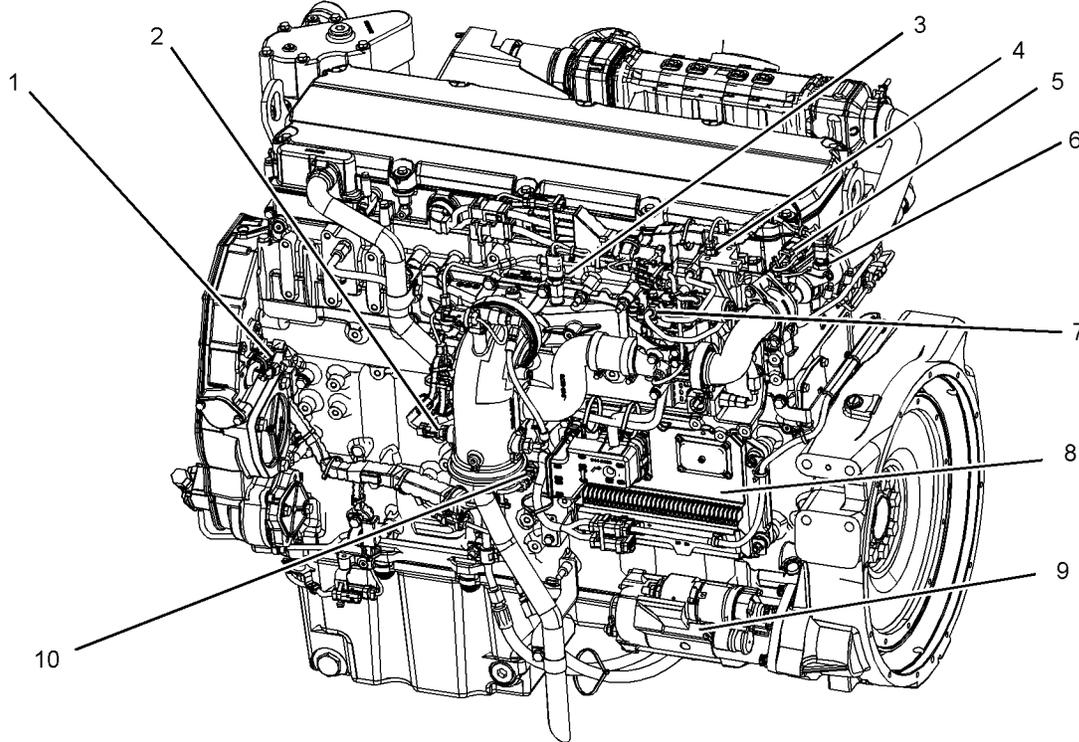


Illustration
30

g03821528

- | | | |
|---|---|-------------------------------------|
| (1) Capteur de calage de l'arbre à cames | (5) Système de réduction des oxydes d'azote (NRS, NOx Reduction System) avec capteur de pression différentielle | (7) Capteur de température NRS |
| (2) Sortie du refroidisseur d'air intermédiaire avec capteur de température | (6) Capteur de pression à l'admission du système de réduction des oxydes d'azote | (8) Module de commande électronique |
| (3) Capteur de pression du collecteur d'admission | | (9) Démarreur |
| (4) Capteur de pression atmosphérique | | (10) Pression d'huile moteur |

Caractéristiques et commandes
Capteurs et composants électriques

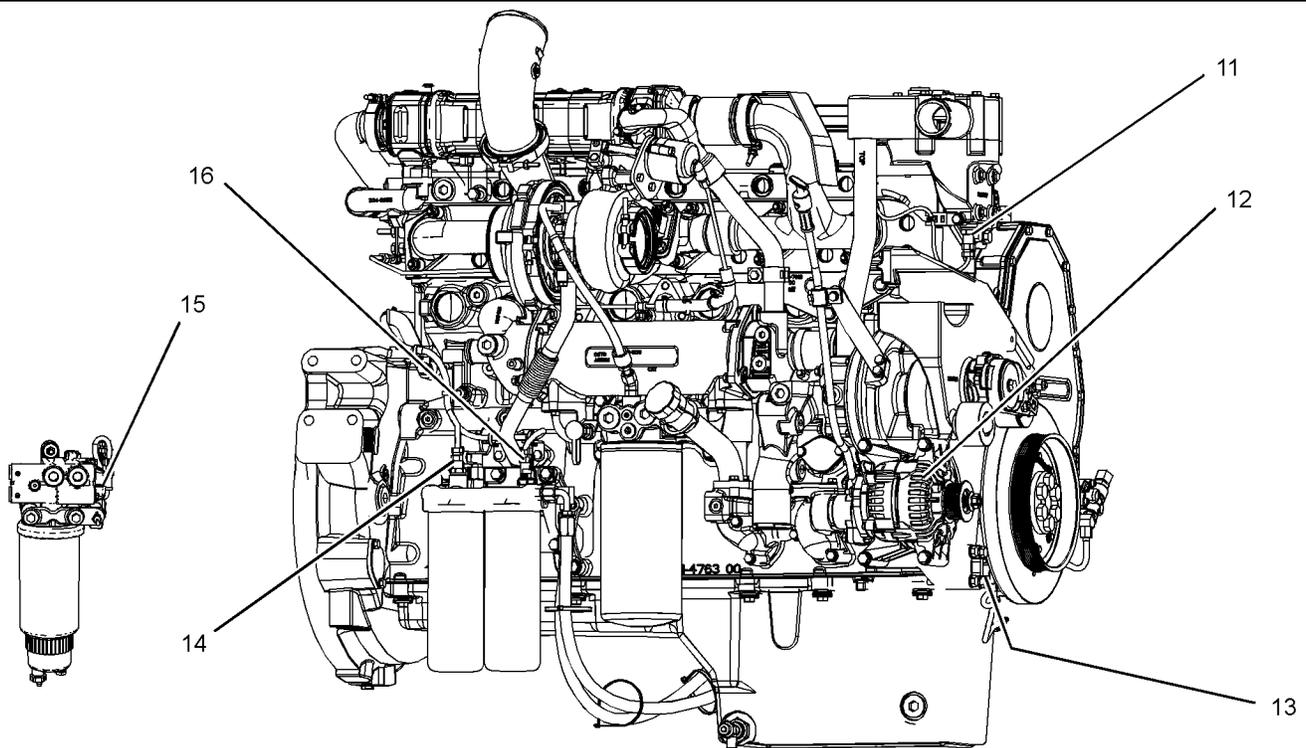


Illustration
31

g03821530

(11) Capteur de température du liquide de refroidissement
(12) Alternateur

(13) Capteur de calage du vilebrequin
(14) Capteur de pression de carburant

(15) Pompe électrique d'amorçage/
alimentation
(16) Capteur de température de carburant

Module d'émissions propres

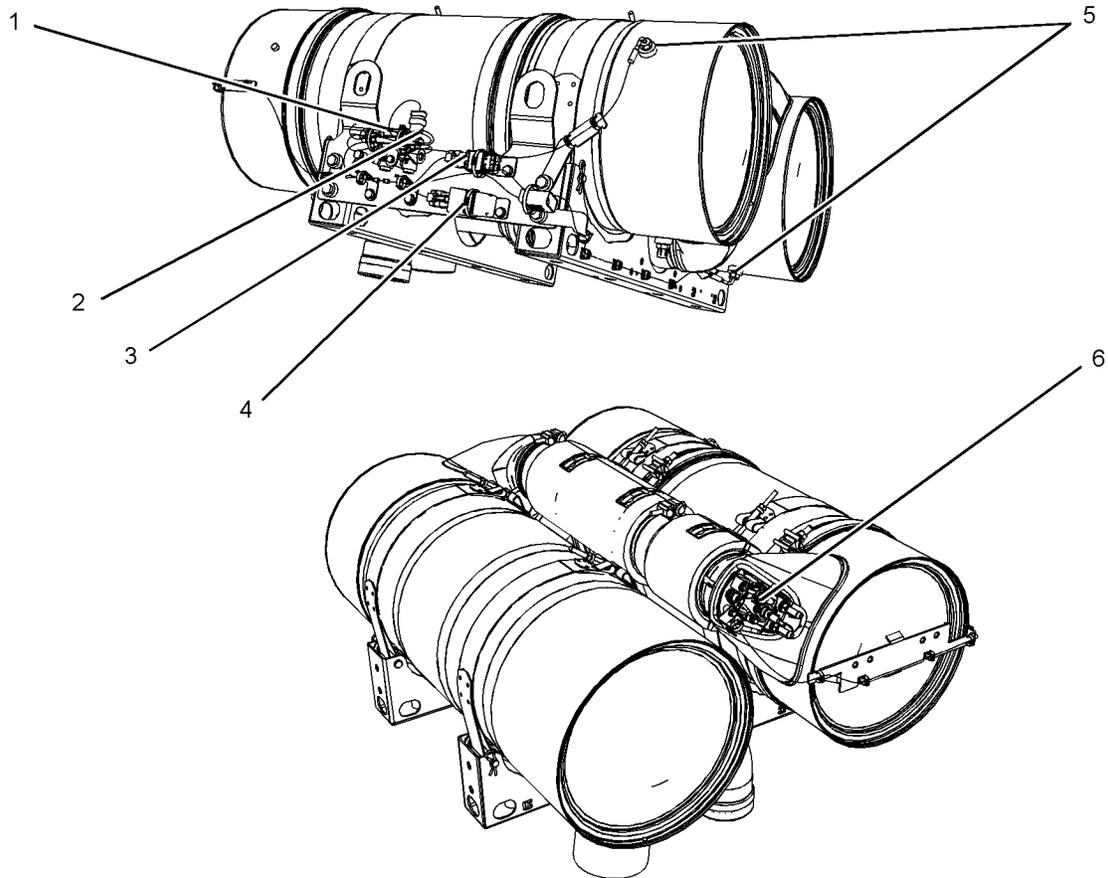


Illustration
32

g03821962

(1) Capteur de pression en sortie du filtre d'échappement diesel (DPF, Diesel Particulate Filter)

(2) Capteur de pression en entrée du DPF
(3) Capteur de température du catalyseur d'oxydation diesel

(4) Module d'identification de post-traitement
(5) Sondes du capteur de température
(6) Injecteur de liquide d'échappement diesel

Composants en vrac du post-traitement

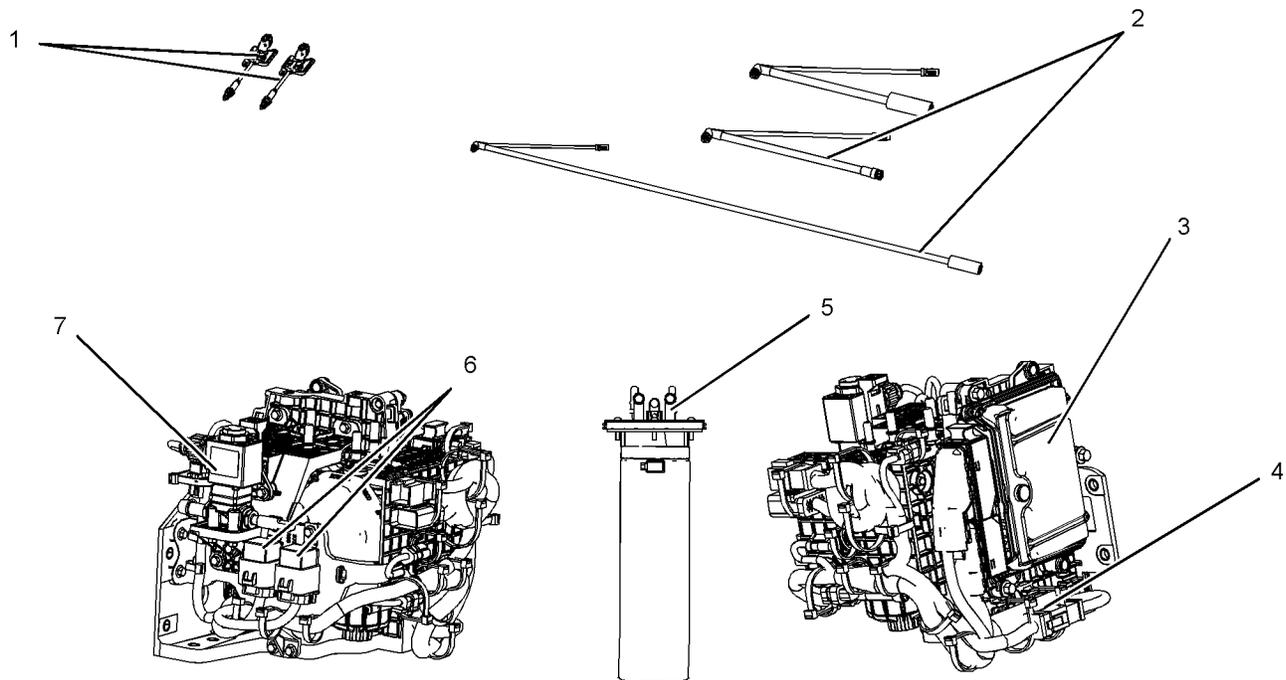


Illustration
33

g03821970

- (1) Capteurs de NOx
- (2) Canalisations chauffées de liquide d'échappement diesel (DEF, Diesel Exhaust Fluid)
- (3) Unité de commande de dosage

- (4) Module de protection de charge de tension
- (5) Réchauffeur du réservoir de DEF et jauge de niveau de DEF
- (6) Relais

- (7) Soupape de dérivation du liquide de refroidissement

Diagnostic du moteur

i05474901

Autodiagnostic

i05480984

Les moteurs électroniques Perkins intègrent une fonctionnalité permettant d'exécuter un test d'autodiagnostic. Lorsque le système détecte un problème actif, un témoin de diagnostic est activé. Les codes de diagnostic sont enregistrés dans la mémoire permanente du module de commande électronique (ECM). Les codes de diagnostic peuvent être récupérés en utilisant des appareils électroniques de diagnostic Perkins.

Certaines installations comprennent des affichages électroniques permettant de consulter directement les codes de diagnostic du moteur. Se référer au manuel fourni par le fabricant d'origine pour de plus amples informations sur la récupération des codes de diagnostic du moteur.

Les codes actifs représentent des problèmes existants. Ces problèmes doivent être traités en priorité.

Les codes consignés représentent les éléments suivants :

- Problèmes intermittents
- Incidents enregistrés
- Historique des performances

Les problèmes peuvent avoir été résolus depuis la consignation du code. Ces codes n'indiquent pas qu'une réparation s'impose. Les codes servent à signaler une anomalie. Les codes peuvent être utiles pour le dépiage des pannes.

Lorsque les problèmes ont été corrigés, les codes consignés correspondants doivent être effacés.

i04190783

Témoin de diagnostic

Le témoin de diagnostic sert à indiquer l'existence d'une anomalie active. Un code de diagnostic d'anomalie demeure actif jusqu'à ce que le problème soit résolu. Il est possible de consulter le code de diagnostic à l'aide de l'appareil électronique de diagnostic.

Consignation des défaillances

Le système permet l'enregistrement des défaillances. Lorsque le module de commande électronique (ECM) émet un code de diagnostic actif, celui-ci est consigné dans la mémoire de l'ECM. Les codes ayant été enregistrés par l'ECM peuvent être identifiés par l'appareil électronique de diagnostic. Les codes actifs ayant été enregistrés s'effacent dès que l'anomalie a été corrigée ou qu'elle n'est plus active. Les anomalies enregistrées suivantes ne peuvent pas être effacées de la mémoire de l'ECM sans mot de passe d'usine: codes de surrégime, pression de l'huile moteur faible, température du liquide de refroidissement moteur élevée et de post-traitement.

i04190769

Fonctionnement du moteur avec des codes de diagnostic actifs

Si un témoin de diagnostic s'allume lors du fonctionnement normal du moteur, cela signifie que le système a détecté une situation non conforme aux spécifications. Utiliser les outils d'entretien électroniques pour consulter les codes de diagnostic actifs.

Nota: Si le client a choisi le "DÉTARAGE" et que la pression d'huile est insuffisante, le module de commande électronique limite la puissance du moteur jusqu'à ce que le problème soit résolu. Si la pression d'huile se trouve dans la plage normale, il est possible d'utiliser le moteur au régime nominal et à la charge nominale. Toutefois, l'entretien doit être effectué dès que possible.

Le code de diagnostic actif doit faire l'objet d'une recherche. La cause du problème doit être corrigée le plus tôt possible. S'il n'y a qu'un code de diagnostic actif, le témoin de diagnostic s'éteint une fois la cause du code de diagnostic actif éliminée.

Le fonctionnement et les performances du moteur peuvent être limités suite à l'activation du code de diagnostic généré. Les taux d'accélération peuvent être notablement plus faibles. Se référer au Guide Recherche et élimination des pannes pour plus d'informations sur les relations entre ces codes de diagnostic actifs et les performances du moteur.

i01811799

Fonctionnement du moteur avec des codes de diagnostic intermittents

Si le témoin de diagnostic s'allume pendant une utilisation normale du moteur et qu'il s'arrête, une anomalie intermittente peut s'être produite. Si une anomalie s'est produite, elle sera inscrite dans la mémoire du module de commande électronique (ECM).

Dans la plupart des cas, il n'est pas nécessaire d'arrêter le moteur en raison d'un code intermittent. Toutefois, l'utilisateur doit récupérer les codes d'anomalie et noter toute information susceptible d'identifier la nature de l'anomalie. L'utilisateur doit consigner toute observation qui aurait pu faire allumer le témoin:

- Manque de puissance
- Limites du régime moteur
- Fumée excessive, etc

Ces renseignements peuvent s'avérer utiles pour le dépiage. Ces renseignements peuvent également être utilisés comme référence ultérieure. Pour plus de renseignements sur les codes de diagnostic, se référer au Guide de dépiage des pannes de ce moteur.

i06281718

Paramètres de configuration

L'ECM (Electronic Control Module, module de commande électronique) du moteur propose deux types de paramètres de configuration: les paramètres de configuration du système et les paramètres spécifiés par le client.

L'appareil électronique de diagnostic est requis pour modifier les paramètres de configuration.

Tableau
3

| Paramètres de configuration du système | |
|--|----------------|
| Paramètres de configuration | Enregistrement |
| Numéro de série du moteur | |
| Classification | |
| Réglage de pleine charge | |
| Réglage de couple maxi | |
| Date de sortie du logiciel de l'ECM | |

Paramètres de configuration du système

Les paramètres de configuration du système ont une incidence sur les émissions du moteur ou la puissance du moteur. Ils sont programmés en usine. Ils ne doivent normalement jamais être modifiés pendant toute la durée de vie du moteur. Les paramètres de configuration du système doivent être reprogrammés en cas de remplacement d'un ECM. Ils ne doivent pas être reprogrammés en cas de modification du logiciel de l'ECM. Des mots de passe d'usine sont nécessaires pour modifier ces paramètres.

Paramètres spécifiés par le client

Les paramètres spécifiés par le client permettent de configurer le moteur selon les besoins exacts de l'application.

L'appareil électronique de diagnostic est requis pour modifier les paramètres de configuration spécifiés par le client.

Il est possible de modifier les paramètres client autant que l'on souhaite au fur et à mesure de l'évolution des besoins opérationnels.

Tableau
4

| Paramètres spécifiés par le client | |
|--|------------------------|
| Paramètres spécifiés | Enregistrement |
| Limite maxi du moteur | 1900 tr/min |
| Régime de ralenti | 600 tr/min |
| Limite maxi du moteur | 2090 tr/min |
| Taux d'accélération du moteur | 2000 tr/min/s |
| Taux de rampe de décélération du régime moteur | 2000 tr/min/s |
| Configuration de l'aide au démarrage à l'éther | Non posé |
| État d'installation du capteur de pression du carter | Non posé |
| État d'installation du capteur de température de l'air ambiant | Non posé |
| Engine Idle Shutdown Enable Status (État d'activation de la coupure de ralenti du moteur) | Disabled (désactivée) |
| Délai d'arrêt du ralenti moteur | 5 min |
| État d'activation de la neutralisation de température ambiante pour la coupure de ralenti du moteur | Désactivé ou non monté |
| État d'activation de l'arrêt moteur différé | Disabled (désactivée) |
| Durée maximum d'arrêt retardé du moteur | 7 min |
| Seuil de température d'air requis pour la purge de la canalisation de dosage de DEF (Diesel Exhaust Fluid, liquide d'échappement diesel) du post-traitement n° 1 | 5°C (41°F) |
| Seuil de température des gaz d'échappement en sortie du post-traitement pour l'arrêt moteur différé | 400 °C (752 °F) |
| Configuration de la commande de diminution des performances du moteur | Non posé |
| État d'installation du contacteur de neutralisation du mode de régulateur du moteur | Non posé |
| Réinitialisation de la limite de couple par défaut de la transmission | Non réarmé |
| État d'installation du contacteur de colmatage du filtre à air | Non posé |
| Configuration du contacteur de colmatage du filtre à air | Normalement ouvert |
| Régime moteur intermédiaire | 1400 tr/min |

(suite)

Diagnostic du moteur
Paramètres de configuration

(Tableau 4, suite)

| | |
|---|-------------------------------|
| Coupure d'air | Disabled (désactivée) |
| État de pose de la détection de coupure de l'admission d'air | Non posé |
| Capteur de niveau de liquide de refroidissement | Non posé |
| Commande d'activation du ralentisseur du moteur | Disabled (désactivée) |
| État d'installation du capteur de température auxiliaire | Non posé |
| État d'installation du capteur de température auxiliaire n° 2 | Non posé |
| État d'installation du capteur de pression auxiliaire | Non posé |
| Configuration du mode principal du régulateur du moteur | Commande de vitesse |
| Configuration des entrées d'activation de la régénération du DPF (Diesel Particulate Filter, filtre à particules pour diesel) | Entrée CAN |
| Régime moteur souhaité de retour à l'atelier | 1200 tr/min |
| Taux d'accélération du régime moteur en mode retour à l'atelier | 200. tr/min/s |
| Point de consigne de durée de conduction de ralenti de l'accélérateur | 10 % |
| Point de consigne de durée de conduction de régime maxi à vide de l'accélérateur | 90 % |
| Point de consigne de la durée de conduction du régime de ralenti de la commande d'accélération n° 2 | 10 % |
| Point de consigne de la durée de conduction du régime maxi à vide de la commande d'accélération n° 2 | 90 % |
| État d'activation de l'enclenchement du mode de défaillance de l'accélérateur | Activé |
| Statisme du régime moteur pour le papillon n° 1 | 5 % |
| Statisme du régime moteur pour le papillon n° 2 | 5 % |
| Statisme du régime moteur sur la liaison de données | 5 % |
| Écart de carburant sans charges de statisme | 0 % |
| État d'installation de la fonction du verrouillage de l'accélérateur | Non posé |
| Mode PTO | Enclenchement/réenclenchement |
| Vitesse constante du moteur pour verrouillage d'accélérateur n° 1 | 600 tr/min |
| Vitesse constante du moteur pour verrouillage d'accélérateur n° 2 | 600 tr/min |
| Taux d'accroissement de régime du palier de verrouillage d'accélérateur | 400. tr/min/s |
| Taux de réduction de régime du palier de verrouillage d'accélérateur | 400 tr/min/s |
| Accroissement de régime de consigne pour le verrouillage d'accélérateur | 10. tr/min |
| Réduction de régime de consigne pour le verrouillage d'accélérateur | 10. tr/min |
| Contrôle du ventilateur du moteur | Arrêt |
| Configuration du type du ventilateur du moteur | Hydraulique variable |
| Configuration de la commande de vitesse du ventilateur de moteur | Désactivé ou non monté |
| Fonctionnement du ventilateur à pales réversibles | Disabled (désactivée) |

(suite)

(Tableau 4, suite)

| | |
|--|------------------------|
| Purge manuelle du ventilateur du moteur | Disabled (désactivée) |
| Purge en suspens du ventilateur du moteur | Disabled (désactivée) |
| Intervalle du cycle de purge du ventilateur du moteur | 1200 s |
| Durée du cycle de purge du ventilateur du moteur | 180 s |
| Activation de l'entrée de la température de sortie du refroidisseur d'air d'alimentation du ventilateur du moteur | Activé |
| Température de sortie du refroidisseur d'air d'alimentation du débit d'air maximum du ventilateur de refroidissement du moteur | 46,6 °C (116 °F) |
| Température de sortie du refroidisseur d'air d'alimentation du débit d'air minimum du ventilateur de refroidissement du moteur | 40 °C (104 °F) |
| État d'activation d'entrée de la température du liquide de refroidissement du ventilateur de refroidissement du moteur | Activé |
| Température du liquide de refroidissement du débit d'air maximum du ventilateur de refroidissement du moteur | 100 °C (212 °F) |
| Température du liquide de refroidissement du débit d'air minimum du ventilateur de refroidissement du moteur | 90 °C (194 °F) |
| État d'activation d'entrée de la température de l'huile de transmission du ventilateur de refroidissement du moteur | Disabled (désactivée) |
| État d'activation d'entrée de la température de l'huile hydraulique du ventilateur de refroidissement du moteur | Disabled (désactivée) |
| État d'activation d'entrée de la température du ventilateur de refroidissement du moteur auxiliaire n° 1 | Disabled (désactivée) |
| État d'activation d'entrée de la température du ventilateur de refroidissement du moteur auxiliaire n° 2 | Disabled (désactivée) |
| Mode indicateur d'entretien | Arrêt |
| Intervalle d'entretien préventif 1 | 2500 US gal |
| Configuration de la génération des avertissements à l'attention du conducteur | Performances réduites |
| Configuration de la réglementation des avertissements à l'attention du conducteur | Mondial |
| État d'activation de la neutralisation d'urgence des avertissements à l'attention du conducteur | Disabled (désactivée) |
| Activation de la neutralisation d'urgence des avertissements à l'attention du conducteur | Pas activé |
| Configuration du mode de neutralisation d'urgence pour les avertissements à l'attention du conducteur | Standard |
| Action d'avertissement final à l'attention du conducteur | Arrêt |
| Valeur d'étalonnage de la température d'admission d'air | Désactivé ou non monté |
| Configuration tension de fonctionnement du circuit | 12 V |
| Déport d'étalonnage du capteur de calage auxiliaire | -0,25° |
| Déport d'étalonnage du capteur de calage principal | -0,40° |

Démarrage

i02128885

Avant le démarrage du moteur

Effectuer l'entretien quotidien prescrit et toute autre opération d'entretien périodique avant de mettre le moteur en marche. Examiner le compartiment moteur. Cela peut éviter des réparations importantes. Pour obtenir davantage de renseignements, voir le Guide d'utilisation et d'entretien, "Calendrier d'entretien".

- Pour optimiser la durée de service du moteur, effectuer une vérification complète avant de faire démarrer le moteur. Rechercher les problèmes suivants: fuites d'huile, fuites de liquide de refroidissement, vis desserrées and accumulations de débris. Éliminer les débris et entreprendre les réparations au besoin.
- Vérifier s'il y a des connexions desserrées et des accumulations de débris sur le niveau du refroidisseur d'huile.
- Rechercher des fissures et des colliers desserrés sur les flexibles du circuit de refroidissement.
- Rechercher des fissures, des ruptures et d'autres dégâts sur l'alternateur et les courroies d'entraînement auxiliaires.
- Rechercher les connexions desserrées et les fils usés ou effilochés au niveau du câblage.
- Contrôler l'alimentation en carburant. Vidanger l'eau du séparateur d'eau (selon équipement). Ouvrir le robinet d'alimentation de carburant.

REMARQUE

Toutes les soupapes de la canalisation de retour de carburant doivent être ouvertes avant le lancement du moteur et pendant la marche afin d'aider à prévenir une pression de carburant excessive. Une pression de carburant excessive peut provoquer la défaillance du boîtier de filtre ou d'autres dommages.

Si le moteur n'a pas été mis en marche depuis plusieurs semaines, le carburant peut s'être écoulé du circuit de carburant. De l'air peut avoir pénétré dans le boîtier de filtre. De même, lorsque les filtres à carburant ont été remplacés, de l'air a été emprisonné dans le moteur. Le circuit de carburant doit alors être amorcé. Voir le Guide d'utilisation et d'entretien, "Circuit de carburant - Amorçage" pour obtenir davantage de renseignements sur l'amorçage du circuit de carburant.



Les gaz d'échappement des moteurs renferment des produits de combustion nocifs. Toujours faire démarrer et faire tourner le moteur dans un endroit bien aéré. Dans un local fermé, évacuer l'échappement au dehors.

- Ne pas mettre le moteur en marche et ne manipuler aucune commande si une pancarte de mise en garde "NE PAS UTILISER" ou une pancarte analogue est fixée sur le démarreur ou les commandes.
- S'assurer que les zones entourant les pièces tournantes sont dégagées.
- Toutes les protections doivent être mises en place. S'assurer que les protections ne sont ni endommagées ni manquantes. Réparer toute protection endommagée. Remplacer les protections endommagées et/ou manquantes.
- Débrancher tout chargeur de batterie non protégé contre les ponctions élevées de courant créées par la mise en marche du démarreur électrique (selon équipement). Contrôler les câbles électriques et vérifier que les connexions de batterie sont en bon état et ne sont pas corrodées.
- Réarmer tous les composants des dispositifs d'arrêt ou d'alarme.
- Contrôler le niveau d'huile de graissage du moteur. Maintenir le niveau d'huile entre les repères "ajouter" (ADD) et "plein" (FULL) de la jauge d'huile.
- Vérifier le niveau de liquide de refroidissement. Observer le niveau du liquide de refroidissement dans le vase d'expansion (selon équipement). Maintenir le niveau de liquide de refroidissement sur le repère "plein" (FULL) du vase d'expansion.
- Si le moteur n'est pas muni d'un vase d'expansion de liquide de refroidissement, le niveau doit se situer à 13 mm (0,5 in) du bas du tube de remplissage. Si le moteur est équipé d'un regard, le liquide de refroidissement doit se trouver au niveau approprié sur le regard.
- Observer l'indicateur de colmatage du filtre à air (selon équipement). Procéder à l'entretien du filtre à air lorsque la membrane jaune pénètre dans la plage rouge ou lorsque le piston rouge se bloque en position visible.
- S'assurer qu'aucun équipement entraîné n'est en prise. Réduire les charges électriques au minimum ou retirer toute charge électrique.

i04206326

i06246296

Démarrage par temps froid

Au-dessous de 10 °C (50 °F), on facilite le démarrage en utilisant un réchauffeur de liquide de refroidissement de bloc-cylindres ou tout autre moyen pour réchauffer l'huile de carter. Certaines applications du moteur utilisent un réchauffeur d'eau des chemises pour améliorer le démarrage. L'utilisation d'un réchauffeur d'eau des chemises réduit la fumée blanche et les défauts d'allumage au cours du démarrage par temps froid.

Nota: Si le moteur n'a pas tourné depuis plusieurs semaines, le carburant peut s'être écoulé du circuit de carburant. De l'air peut avoir pénétré dans le carter du filtre. De même, lorsque les filtres à carburant ont été remplacés, il reste de l'air dans le carter du filtre. Se référer au Guide d'utilisation et d'entretien, "Circuit de carburant - Amorçage" (chapitre entretien) pour de plus amples informations sur l'amorçage du circuit de carburant.

Système d'injection d'éther (si équipé)

Le système d'injection d'éther est commandé par l'ECM. L'ECM surveille la température du liquide de refroidissement, la température de l'entrée d'air, la température ambiante et la pression barométrique pour déterminer à quel moment une injection d'éther est nécessaire. Au niveau de la mer, de l'éther sera injecté si l'une des températures chute au-delà de 0° C (32° F). Cette température augmente à mesure que la pression atmosphérique augmente.

 **DANGER**

L'alcool ou les liquides de démarrage peuvent provoquer des blessures ou des dommages matériels.

L'alcool ou les liquides de démarrage sont hautement inflammables et toxiques, et pourraient occasionner des blessures ou des dommages matériels s'ils ne sont pas rangés correctement.

Suivre la procédure indiquée dans ce Guide d'utilisation et d'entretien, "Démarrer le moteur".

Démarrage du moteur

 **DANGER**

Les gaz d'échappement des moteurs renferment des produits de combustion nocifs. Toujours faire démarrer et faire tourner le moteur dans un endroit bien aéré. Dans un local fermé, évacuer l'échappement au dehors.

Démarrage du moteur

Se référer au Manuel du propriétaire fourni par le constructeur d'origine pour le type de commandes. Utiliser la méthode suivante pour mettre le moteur en marche.

1. Mettez la transmission au POINT MORT.
Désengager l'embrayage principal pour permettre au moteur de démarrer plus rapidement et pour réduire le déchargement de la batterie.

2. Tourner le contacteur d'allumage sur la position MARCHE.

Lors du placement de la clé sur la position MARCHE, tous les témoins d'avertissement s'allument pendant quelques secondes pour tester les circuits. Si certains témoins ne s'allument pas, vérifier les ampoules et les remplacer si nécessaire.

REMARQUE

Ne pas engager le démarreur lorsque le volant tourne. Ne pas faire démarrer le moteur sous charge.

Si le moteur ne démarre pas dans les 30 secondes, relâcher le bouton ou le contacteur de démarrage et laisser refroidir le démarreur pendant deux minutes avant de faire une nouvelle tentative.

3. Enfoncer le bouton de démarrage ou tourner le contacteur d'allumage en position DÉMARRAGE pour lancer le moteur.

Ne pas enfoncer ou maintenir la commande d'accélération vers le bas pendant le lancement du moteur. Le système fournit automatiquement la quantité correcte de carburant nécessaire au démarrage du moteur.

4. Si le moteur ne démarre pas au bout de 30 secondes, relâcher le bouton de démarrage ou le contacteur d'allumage. Attendre 2 minutes que le démarreur refroidisse avant de faire une nouvelle tentative de démarrage.

Démarrage

Démarrage à l'aide de câbles volants

REMARQUE

La pression d'huile doit augmenter dans les 15 secondes suivant le démarrage du moteur. Ne pas augmenter le régime du moteur tant que le manomètre d'huile n'affiche pas une pression normale. Si le manomètre n'affiche pas de pression d'huile dans les 15 secondes, NE PAS utiliser le moteur. COUPER le moteur et rechercher la cause de l'anomalie.

5. Laisser le moteur tourner au ralenti pendant 3 minutes environ. Laisser tourner le moteur au ralenti jusqu'à ce que la température commence à monter sur le thermomètre d'eau. Surveiller tous les instruments pendant la période de réchauffement.

Nota: Les pressions d'huile et de carburant devraient se situer dans la plage normale sur le tableau d'instruments. Les moteurs équipés de témoins "WARNING" (Avertissement) n'ont pas de plage de fonctionnement. Le témoin "WARNING" (Avertissement) et DIAGNOSTIC (Diagnostic)" (selon équipement) clignotera pendant que le moteur démarre. Le témoin doit s'éteindre une fois que la pression de l'huile moteur ou la pression de carburant appropriée est obtenue. Ne pas appliquer de charge sur le moteur ni augmenter son régime tant que le manomètre d'huile n'indique pas au moins une pression normale. Effectuer un contrôle des fuites et/ou bruits anormaux du moteur.

Le moteur atteindra plus vite la température normale de fonctionnement s'il tourne sous faible charge que s'il tourne au ralenti à vide. Lorsque le moteur tourne au ralenti par temps froid, augmenter le régime moteur entre 1000 et 1200 tr/min pour augmenter la température du moteur. Ne pas dépasser le régime recommandé pour que le moteur chauffe plus vite. Si le régime de ralenti n'est pas indispensable, il peut être limité à 10 minutes.

Problèmes de démarrage

Des problèmes de démarrage occasionnels peuvent être attribuables aux causes suivantes:

- Charge insuffisante de la batterie
- Manque de carburant
- Faisceau de câblage défectueux

En cas de panne sèche, remplir le réservoir de carburant et amorcer le circuit de carburant. Pour plus d'informations, se référer au Guide d'utilisation et d'entretien, "Circuit de carburant – Amorçage" (chapitre Entretien).

Si l'on soupçonne d'autres problèmes, procéder de la manière appropriée pour faire démarrer le moteur.

Problèmes de faisceau de câblage

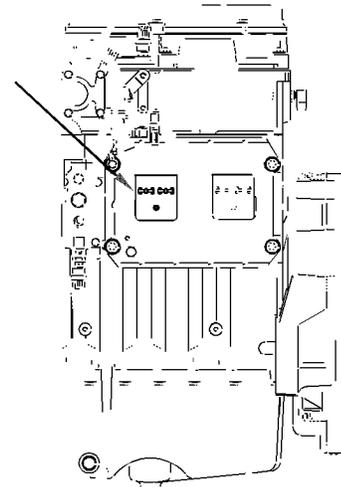


Illustration
34

g01248812

Connecteur de l'ECM J2/P2

Repérer l'ECM. Vérifier le connecteur pour s'assurer qu'il est bien fixé. Tirer légèrement sur chaque fil du faisceau du châssis.

1. Exercer une traction d'environ 4,5 kg (10 lb) sur chaque fil. Le fil doit rester dans le connecteur.
2. Si un fil est lâche, le renfoncer dans le connecteur. Tirer de nouveau le fil pour s'assurer qu'il est solidement fixé.
3. Faire démarrer le moteur. Si le moteur ne démarre pas, vérifier s'il y a un code de diagnostic et consulter le distributeur Perkins.

i06239829

Démarrage à l'aide de câbles volants

(Ne pas utiliser cette procédure dans des endroits dangereux avec des atmosphères explosives.)

⚠ DANGER

Le branchement et le débranchement des câbles de batterie à une batterie peut provoquer une explosion pouvant causer des blessures voire la mort. Le branchement et le débranchement d'autres équipements électriques peut également provoquer une explosion pouvant causer des blessures voire la mort. Les méthodes de branchement et de débranchement des câbles de batterie et d'autres équipements électriques doivent être utilisées uniquement en atmosphère non explosif.

⚠ DANGER

Le branchement incorrect des câbles volants peut provoquer une explosion dangereuse.

Veiller à ce qu'il ne se produise pas d'étincelles à proximité des batteries. Les étincelles peuvent faire exploser les vapeurs dégagées par les batteries. Veiller à ce que les extrémités des câbles volants n'entrent pas en contact entre elles ou avec le moteur.

Nota: Si possible, déterminer d'abord la raison pour laquelle le moteur refuse de démarrer. Se référer au Guide de recherche et d'élimination des pannes, "Le moteur ne démarre pas et Le démarreur tourne mais le moteur ne démarre pas" pour plus d'informations. Effectuer toutes les réparations nécessaires. Si le moteur ne démarre pas à cause de l'état de la batterie, charger la batterie ou faire démarrer le moteur à l'aide d'une autre batterie et de câbles volants.

L'état de la batterie peut être de nouveau contrôlé une fois le moteur à l'ARRÊT.

REMARQUE

Utilisation d'une source de batterie de même tension que le démarreur électrique. Pour les démarrages à l'aide de câbles volants, utiliser UNIQUEMENT la même tension. L'utilisation d'une tension plus élevée dégradera le circuit électrique.

Ne pas inverser les câbles de batterie car cela risque d'endommager l'alternateur. Le câble de masse doit être fixé en dernier et retiré en premier.

Mettre tous les accessoires électriques HORS TENSION avant de fixer les câbles volants.

Veiller à placer le commutateur général d'alimentation sur ARRÊT avant de fixer les câbles volants sur le moteur à faire démarrer.

1. Tourner le contacteur de démarrage du moteur en panne sur ARRÊT. Arrêter tous les accessoires des moteurs.
2. Brancher une extrémité positive du câble volant à la borne positive de la batterie déchargée. Brancher l'autre extrémité positive du câble volant à la borne positive de la batterie de la machine de dépannage.
3. Brancher une extrémité négative du câble volant à la borne négative de la machine de dépannage. Relier l'autre extrémité négative du câble volant au bloc-moteur ou à la masse du châssis. En procédant de cette manière, on empêche d'éventuelles étincelles d'enflammer les gaz combustibles dégagés par certaines batteries.

Nota: L'ECM du moteur doit être alimenté pour que le moteur de démarrage puisse être utilisé, faute de quoi des dommages pourraient se produire.

4. Démarrer le moteur selon la procédure d'utilisation normale. Se référer au présent Guide d'utilisation et d'entretien, "Démarrage du moteur".
5. Immédiatement après le démarrage du moteur, débrancher les câbles volants en procédant dans l'ordre inverse.

Après un démarrage avec des câbles volants, il est possible que l'alternateur ne puisse pas recharger complètement des batteries fortement déchargées. Les batteries doivent être remplacées ou chargées à la tension correcte avec un chargeur de batterie après l'arrêt du moteur. De nombreuses batteries jugées inutilisables sont en fait rechargeables. Se référer au Guide d'utilisation et d'entretien Batterie -, "Remplacement" et au document Essais et réglages, "Manual Battery - Test".

i05476171

Après le démarrage du moteur

Nota: Aux températures comprises entre 0 et 60 °C (32 et 140 °F), le réchauffage dure environ 3 minutes. Par des températures inférieures à 0 °C (32 °F), un temps de réchauffage supplémentaire peut être nécessaire.

Lorsque le moteur tourne au ralenti pendant le réchauffage, se conformer aux indications suivantes:

Démarrage

Après le démarrage du moteur

- Vérifier s'il y a des fuites d'air ou de liquide au régime de ralenti et à la moitié du régime moteur maximal (aucune charge sur le moteur), avant de faire tourner le moteur sous charge. Dans certaines applications, il n'est pas possible de faire fonctionner le moteur au régime de ralenti ou à la moitié de son régime maximal sans aucune charge.
- Laisser tourner le moteur au ralenti jusqu'à ce que tous les circuits aient atteint leur température de fonctionnement. Surveiller tous les instruments pendant la période de réchauffement.

Nota: Il convient de contrôler les instruments et d'enregistrer les données fréquemment lorsque le moteur tourne. La comparaison des données dans le temps permettra de définir les valeurs normales correspondant à chaque instrument. La comparaison des données dans le temps permettra également de détecter l'apparition de conditions de fonctionnement anormales. Il convient de procéder à une vérification en cas de changements significatifs au niveau des valeurs.

Régime de ralenti pour une période prolongée à une température ambiante froide

Il se peut que le moteur change automatiquement de vitesse lorsque le moteur tourne au ralenti à une température ambiante froide (en règle générale inférieure à 0 °C (32 °F)) pendant des périodes prolongées. Le but de ce changement de vitesse automatique est triple: maintenir l'utilisation désirée du système de réduction de NOx, maintenir l'utilisation désirée du circuit de régénération and garder le liquide de refroidissement moteur tiède. La vitesse du moteur peut s'élever jusqu'à 1600 tr/mn pour une durée pouvant aller jusqu'à 20 mn.

Le témoin de température élevée du circuit d'échappement peut s'allumer lors des conditions de ralenti prolongé. Cet allumage indique qu'une régénération du filtre à particules diesel (DPF) est en cours. Les régénérations durant les périodes prolongées de régime de ralenti à température ambiante froide peuvent durer jusqu'à 10 minutes.

Utilisation du moteur

i06281705

Utilisation

Une utilisation et un entretien appropriés sont des facteurs essentiels pour obtenir une longévité maximale du moteur et réduire les coûts. Le respect des instructions du Guide d'utilisation et d'entretien permet de ramener les coûts au minimum et d'optimiser la durée de service du moteur.

La durée nécessaire pour que le moteur atteigne la température de fonctionnement normale peut être inférieure à la durée nécessaire pour effectuer une vérification extérieure du moteur.

Le moteur peut fonctionner au régime nominal après son démarrage, une fois qu'il a atteint sa température de fonctionnement. Le moteur atteint plus rapidement sa température de fonctionnement normale s'il tourne au ralenti et sous faible charge. Cette méthode est plus efficace qu'une marche du moteur au ralenti sans charge. Le moteur devrait atteindre sa température normale de fonctionnement en quelques minutes.

Éviter de laisser tourner le moteur au ralenti pendant des périodes prolongées. Une marche à vide prolongée provoque une accumulation de carbone, des souillures d'huile sur le moteur and une accumulation de suie dans le filtre à particules diesel. Ces accumulations et souillures sont nocives pour le moteur.

Il convient de contrôler les instruments et d'enregistrer les données fréquemment lorsque le moteur tourne. La comparaison des données dans le temps permettra de définir les valeurs normales correspondant à chaque instrument. La comparaison des données dans le temps permettra également de détecter l'apparition de conditions de fonctionnement anormales. Il convient de procéder à une vérification en cas de changements significatifs au niveau des valeurs.

Fonctionnement du moteur et système de post-traitement

Les gaz d'échappement et les particules d'hydrocarbure émis par le moteur passent d'abord dans un catalyseur d'oxydation diesel (DOC, Diesel Oxidation Catalyst). Une partie des gaz et des particules sont oxydées pendant leur passage dans le DOC. Les gaz passent ensuite dans le filtre à particules diesel (DPF, Diesel Particulate Filter). Le filtre à particules diesel collecte la suie et les cendres produites par la combustion dans le moteur. Lors de la régénération, la suie est transformée en gaz et les cendres restent dans le DPF. Pour terminer, les gaz passent dans la réduction sélective catalytique (SCR). Avant que les gaz ne passent dans la SCR, du liquide d'échappement diesel (DEF) est injecté dans le flux de gaz. Le DEF est commandé par l'unité électronique de la pompe (PEU, Pump Electronic Unit). Les mélanges de DEF et des gaz d'échappement passent dans la SCR en et réduisent ainsi les NOx dans les émissions d'échappement.

Le logiciel du moteur commande la quantité de DEF nécessaire au maintien de la conformité des émissions d'échappement.

Cette conception de DPF nécessite des intervalles d'entretien. Se référer au Guide d'utilisation et d'entretien, "Calendrier d'entretien" pour plus d'informations. Le DPF est prévu pour avoir une action efficace pendant toute la durée de vie utile du moteur (période de durabilité des émissions) au sens de ce qui est défini par les réglementations sous réserve de la réalisation des entretiens requis spécifiés.

i04046169

Enclenchement des équipements menés

1. Dans la mesure du possible, faire tourner le moteur à la moitié de son régime nominal.
2. Dans la mesure du possible, activer l'équipement mené sans charge sur l'équipement.

Les démarrages interrompus exercent une contrainte excessive sur la chaîne cinématique. Les démarrages interrompus gaspillent aussi du carburant. Pour activer l'équipement mené, embrayer doucement et n'appliquer aucune charge sur l'équipement. Cette méthode permet de démarrer facilement et doucement. Le régime moteur ne doit pas augmenter et l'embrayage ne doit pas glisser.

3. S'assurer que tous les instruments affichent des mesures normales lorsque le moteur tourne à la moitié de son régime nominal. S'assurer que tous les instruments fonctionnent correctement.
4. Augmenter le régime moteur jusqu'au régime nominal. Toujours augmenter le régime moteur jusqu'au régime nominal avant d'appliquer toute charge.
5. Appliquer la charge. Commencer par charger légèrement le moteur. Vérifier le bon fonctionnement des instruments et de l'équipement. Une fois que la pression d'huile est normale et que l'instrument de température commence à osciller, le moteur peut être utilisé sous pleine charge. Vérifier fréquemment les instruments et l'équipement lorsque le moteur fonctionne sous charge.

Les périodes prolongées de fonctionnement au ralenti ou sous charge réduite feront augmenter la consommation d'huile et les dépôts de carbone dans les cylindres. Ces dépôts de carbone réduisent la puissance ou les performances du moteur.

i04190841

Économies de carburant

L'efficacité du moteur peut avoir un effet sur la consommation de carburant. La conception et la technologie de fabrication des moteurs Perkins assurent un rendement énergétique maximal dans toutes les applications. Suivre les procédures conseillées afin d'obtenir des performances optimales pendant toute la durée de vie du moteur.

- Éviter de déverser du carburant.

Le carburant se répand lorsqu'il est chaud. Le carburant peut déborder du réservoir de carburant. Vérifier que les canalisations de carburant ne présentent pas de fuites. Au besoin, réparer les canalisations de carburant.

- Tenir compte des propriétés des différents carburants. Utiliser uniquement les carburants conseillés. Se référer au Guide d'utilisation et d'entretien, "Carburant conseillé" pour plus d'informations.
- Ne pas laisser tourner inutilement le moteur à vide.

Couper le moteur au lieu de le faire tourner à vide pendant de longues périodes.

- Vérifier fréquemment l'indicateur d'entretien. Garder les éléments de filtre à air propres.
- Vérifier que le turbocompresseur fonctionne correctement. Pour plus d'informations, se référer au Guide d'utilisation et d'entretien, "Turbocompresseur - contrôle"
- Maintenir le circuit électrique en bon état.

Un élément de batterie défectueux provoque un fonctionnement excessif de l'alternateur. Cela entraîne une consommation électrique et de carburant supplémentaire.

- La courroie doit être en bon état. Se référer au document Fonctionnement des systèmes, Essais et réglages, "Test des courroies trapézoïdales" pour plus d'informations.
- S'assurer que tous les raccords de flexibles sont bien serrés. Les raccords ne doivent pas présenter de fuites.
- S'assurer que l'équipement mené est en bon état de fonctionnement.
- Un moteur froid consomme plus de carburant. Si possible, utiliser la chaleur du circuit d'eau de refroidissement des chemises et du circuit d'échappement. Maintenir les composants du circuit de refroidissement propres et en bon état. Ne jamais faire fonctionner le moteur sans thermostats. Tous ces éléments contribueront à maintenir les températures de fonctionnement.

Fonctionnement du post-traitement

i06281713

Régénération du filtre à particules diesel

Régénération

La soupape de dérivation du compresseur de turbocompresseur est connectée entre l'admission d'air du turbocompresseur et la pression de suralimentation provenant du turbocompresseur. La soupape de dérivation du compresseur de turbocompresseur s'active pour augmenter les températures d'échappement lorsque cela est nécessaire pour régénérer le système de post-traitement. La régénération comprend la conversion de la suie dans le filtre à particules diesel (DPF, Diesel Particulate Filter) en gaz, l'élimination du soufre du système de réduction catalytique sélective (SCR, Selective Catalytic Reduction) et la suppression des cristaux de l'injecteur de liquide d'échappement diesel (DEF, Diesel Exhaust Fluid).

Témoins de régénération



Régénération active – Lorsqu'il est allumé, cet indicateur indique que la régénération est active et que les températures à l'échappement sont élevées.



Filtre à particules pour diesel – Cet indicateur s'allume pour indiquer qu'une régénération est nécessaire.

Déclencheurs de régénération

La régénération peut être initiée de quatre manières différentes :

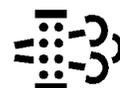
Suie : le filtre à particules diesel récolte la suie produite par le moteur. Une régénération automatique s'active pour réduire le niveau de suie.

Suppression des cristaux Une régénération est nécessaire pour supprimer les cristaux qui s'accumulent à l'intérieur de l'injecteur de DEF pendant un arrêt à chaud et/ou de longues périodes de fonctionnement à des températures ambiantes basses.

Évaporation HC Pour évaporer les hydrocarbures qui peuvent s'accumuler dans le DPF lors du fonctionnement à des températures d'échappement froides, une régénération est nécessaire. L'exécution d'évaporation des HC protège le DPF contre d'éventuels incidents thermiques.

Régénération de désulfatation Pour éviter l'accumulation de soufre dans le système de réduction catalytique sélective (SCR, Selective Catalyst Reduction) et les dépôts de DEF dans l'injecteur de DEF et dans le tube mélangeur, une régénération est nécessaire.

Témoins de mise en garde du système de régénération

Illustration
35

g02117258

L'indicateur du filtre à particules diesel s'allume en continu lorsqu'une régénération est nécessaire. Une régénération doit être effectuée dès que possible.

Nota: Dans certaines situations, le voyant du filtre à particules diesel peut rester allumé après la fin de la régénération. Le témoin allumé du filtre à particules diesel indique qu'une régénération complète **n'a pas** été réalisée. La fin d'une régénération correspond à une réduction quasi totale de la suie ou à la présence de tous les critères de l'un des autres types de régénération. Si le voyant du filtre à particules diesel reste allumé, effectuer une régénération sans interruption. Le voyant du filtre à particules diesel s'éteint à la fin d'une régénération.

Si le pourcentage de suie ou de sulfate est supérieur à un certain seuil, une régénération doit être effectuée et par conséquent l'indicateur de DPF s'allume. Si la machine continue à fonctionner sans régénération, le moteur va être détaré. Pour éviter des détarages et d'autres problèmes, la machine doit être utilisée de manière à ce que la température d'échappement s'élève suffisamment pour régénérer le système. Si une anomalie est active, l'anomalie active peut empêcher le moteur d'atteindre des températures d'échappement élevées. Rechercher et résoudre l'anomalie avant de poursuivre.

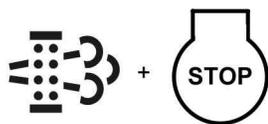


Illustration
36

g03679876

Une fois que la quantité de suie ou de soufre collectée a atteint un niveau de seuil critique, l'indicateur du DPF et le témoin d'ARRÊT rouge s'allument en continu. Les régénérations peuvent être verrouillées et nécessitent dans ce cas de faire réaliser la régénération à l'aide d'un outil d'entretien par le distributeur Perkins agréé.

i06281709

Système de mise en garde de la réduction sélective catalytique

Le système de réduction catalytique sélective (SCR) est utilisé pour réduire les émissions de NOx du moteur. Le fluide d'échappement diesel (FED) est pompé du réservoir de FED et vaporisé dans le flux d'échappement. Le FED réagit avec le catalyseur SCR afin de réduire le NOx et délivrer de l'azote et de la vapeur d'eau. Le circuit de recirculation des gaz d'échappement (EGR) refroidit, mesure et introduit des gaz d'échappement recyclés dans le collecteur d'admission pour faciliter de réduction des NOx.

REMARQUE

Un arrêt immédiat du moteur après que celui-ci ait été en charge peut entraîner une surchauffe des composants SCR.

Se référer à la procédure du Guide d'utilisation et d'entretien, "Arrêt du moteur" pour laisser le moteur refroidir et éviter des températures excessives dans le carter du turbocompresseur et dans l'injecteur de FED.

REMARQUE

Attendre au moins 2 minutes après la coupure du moteur avant de placer le coupe-batterie en position d'ARRÊT. Une déconnexion trop rapide de la batterie empêche la purge des canalisations de FED après l'arrêt du moteur.

Définitions

Respecter les définitions suivantes.

Autocorrection – État défectueux qui n'existe plus. Le code d'une anomalie active n'est plus actif.

Notification – Action prise par le système pour avertir le conducteur d'un éventuel avertissement

Avertissement – Détarages du moteur, limites de vitesse du véhicule ou autres actions destinées à avertir l'utilisateur de la nécessité d'une réparation ou d'un entretien du système de contrôle des émissions.

Catégories d'avertissement – Les avertissements sont répartis en catégories. Le niveau de DEF (Diesel Exhaust Fluid, liquide d'échappement diesel) a ses propres codes d'anomalie liés aux avertissements et est indépendant des autres catégories d'avertissement. Tandis que des avertissements de niveau de DEF reposent simplement sur le niveau de DEF, les autres catégories d'avertissement sont établies en fonction du temps écoulé. Les avertissements en fonction du temps écoulé ont toujours un code d'anomalie associé parallèlement au code d'anomalie lié à l'avertissement. L'anomalie associée est la cause profonde. Le code d'anomalie lié à un avertissement en fonction du temps écoulé est en fait un indicateur du niveau d'avertissement du moteur et du temps restant jusqu'au prochain niveau d'avertissement. Il existe trois catégories d'avertissement (deux pour l'Union européenne) qui déclenchent un code d'anomalie lié à un avertissement en fonction du temps écoulé.

Nota: Les codes associés de chacune des catégories de temps écoulé sont indiqués dans le Guide de dépiage des pannes, à la rubrique Problème au niveau du système des avertissements de la SCR (Selective Catalyst Reduction, réduction catalytique sélective).

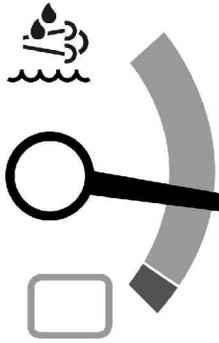
Première occurrence – Lorsqu'un code d'anomalie lié à un avertissement en fonction du temps écoulé s'active pour la première fois.

Répétition de l'occurrence – Lorsqu'un code d'anomalie lié à un avertissement en fonction du temps écoulé se réactive dans les 40 heures après la première occurrence. Le moteur doit tourner pendant 40 heures sans générer d'anomalie liée à un avertissement en fonction du temps écoulé avant de pouvoir être réinitialisé conformément aux heures de première occurrence.

Mode de sécurité (Monde entier) – Le mode sécurité correspond à une période de 20 minutes de fonctionnement du moteur pendant laquelle le moteur peut fonctionner à pleine puissance après avoir atteint un avertissement de niveau 3. Une fois le niveau d'avertissement 3 atteint, l'utilisateur peut actionner la clé et le moteur passe en mode de sécurité. Le mode de sécurité ne peut être utilisé qu'une seule fois. Le mode de sécurité n'est pas autorisé pour les avertissements de niveau de DEF avec configuration Monde entier.

Mode de sécurité (Union européenne) – Le mode sécurité correspond à une période de 30 minutes de

fonctionnement du moteur pendant laquelle le moteur peut fonctionner à pleine puissance après avoir atteint un avertissement de niveau 3. Une fois le niveau d'avertissement 3 atteint, l'utilisateur peut actionner la clé et le moteur passe en mode de sécurité. Le mode de sécurité peut être activé trois fois au maximum.

Illustration
37

g03676102

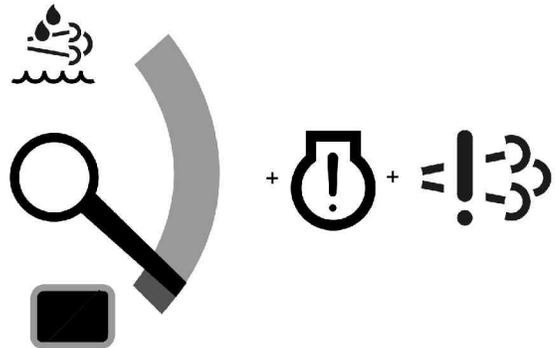
Niveau normal de FED

Stratégie d'avertissement pour le niveau du DEF (Union européenne)

Illustration
38

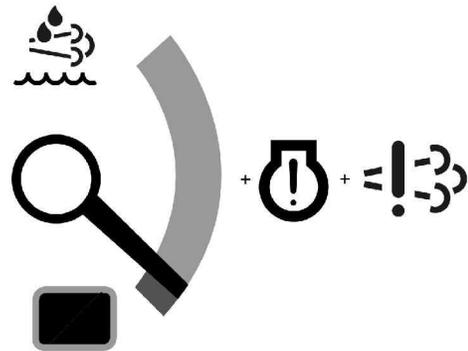
g03676107

Si le niveau de liquide d'échappement diesel chute en dessous de 20 %, un indicateur orange s'allume à côté de la jauge de niveau de DEF sur le tableau de bord. Pour éviter d'autres avertissements, tourner la clé en position ARRÊT et ajouter du DEF dans le réservoir correspondant.

Illustration
39

g03676111

Si le niveau de liquide d'échappement diesel (FED) chute en dessous de 13,5 %, un incident d'avertissement de niveau 1 est généré. Le témoin de contrôle du moteur et le témoin de dysfonctionnement du système de contrôle des émissions s'allument. Le témoin jaune situé à côté de la jauge de niveau de FED du tableau de bord reste allumé.

Illustration
40

g03676123

Performances réduites

Lorsque l'ECM (Electronic Control Module, module de commande électronique) est configuré sur l'option "Réduction de performance" et que le niveau de DEF est inférieur à 1 %, le moteur génère un avertissement de niveau 2. Le témoin de contrôle du moteur et le témoin de dysfonctionnement du système de contrôle des émissions s'allument et clignotent lentement. Le témoin orange de la jauge de niveau de DEF reste allumé. Le moteur est détaré à 50 %. Lorsque le réservoir de DEF a été vidé de tout le DEF, le moteur est détaré à 100 % et est limité à 1000 tr/min ou au régime de ralenti, la valeur la plus élevée prévalant. Aucune autre action d'avertissement ne se produit pour une configuration en mode "Réduction de performance". Le mode sécurité est autorisé pour trois cycles de clé.

Temps réduit

Lorsque l'ECM est configuré sur l'option "Réduction du temps" et le niveau de DEF est inférieur à 7,5%, le moteur génère un avertissement de niveau 2. Le témoin de contrôle du moteur et le témoin de dysfonctionnement du système de contrôle des émissions s'allument et clignotent lentement. Le témoin orange de la jauge de niveau de DEF reste allumé.

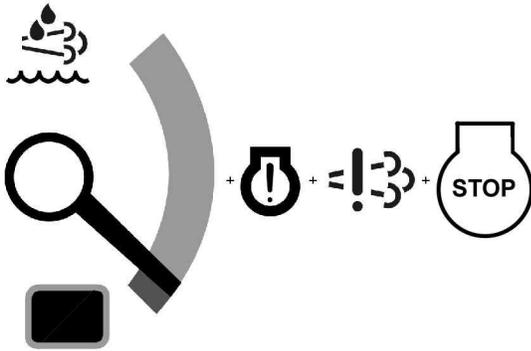


Illustration
41

g03676127

Temps réduit

Lorsque l'ECM est configuré sur l'option "Réduction de performance" et que le niveau de DEF est de 0%, le moteur génère un avertissement de niveau 3. Le témoin de contrôle du moteur et le témoin de dysfonctionnement du système de contrôle des émissions s'allument et clignotent rapidement. Un témoin d'arrêt rouge s'allume en continu. Le témoin orange de la jauge de niveau de DEF reste allumé. Le moteur est détaré à 100 % et limité à 1000 tr/min ou au régime de ralenti, la valeur la plus élevée prévalant. Si l'action d'avertissement final dans l'appareil électronique ET est réglée sur l'option "Ralenti", le moteur reste alors au ralenti en condition de détarage. Si elle est réglée sur "Shutdown (arrêt)", le moteur s'arrête au bout de 5 minutes. Le mode sécurité est autorisé pour trois cycles de clé. Lorsque le mode de sécurité est terminé, le moteur revient au régime de ralenti ou s'arrête. En configuration d'arrêt, il est possible de redémarrer le moteur mais il ne tournera que pendant 5 minutes de manière détarée avant de s'arrêter à nouveau. Cette action se poursuit jusqu'à ce que le problème soit résolu.

Nota: Tourner la clé en position ARRÊT et ajouter du DEF dans le réservoir correspondant pour réinitialiser l'avertissement de niveau de DEF.

Stratégie des avertissements correspondant aux anomalies liées à des avertissements en fonction du temps écoulé (Union européenne)

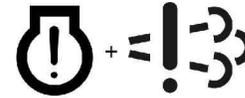


Illustration
42

g03677836

Performances réduites

Le témoin de contrôle du moteur et de dysfonctionnement des émissions s'allume pendant une anomalie liée à un avertissement de niveau 1. Il existe deux catégories d'avertissement. Si l'avertissement résulte d'une anomalie de catégorie 1, un avertissement de niveau 1 est alors généré pendant une durée de 36 heures. Si l'avertissement résulte d'une anomalie de catégorie 2, un avertissement de niveau 1 est alors généré pendant une durée de 10 heures. Il n'y a pas de répétition d'occurrence pour les anomalies de niveau 1.

Temps réduit

Le témoin de contrôle du moteur et de dysfonctionnement des émissions s'allume pendant une anomalie liée à un avertissement de niveau 1. Il existe deux catégories d'avertissement. Si l'avertissement résulte d'une anomalie de catégorie 1, un avertissement de niveau 1 est alors généré pendant une durée de 18 heures. Si l'avertissement résulte d'une anomalie de catégorie 2, un avertissement de niveau 1 est alors généré pendant une durée de 5 heures. Il n'y a pas de répétition d'occurrence pour les anomalies de niveau 1.

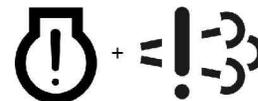


Illustration
43

g03676138

Performances réduites

Si une anomalie est présente pendant toute la durée de l'avertissement 1, la stratégie passe au niveau d'avertissement 2. Le témoin de contrôle du moteur et le témoin de dysfonctionnement du système de contrôle des émissions s'allument et clignotent lentement. Si l'avertissement résulte d'une anomalie de catégorie 1, un avertissement de niveau 2 est alors généré pendant une durée de 64 heures. Lors d'une répétition d'occurrence, une anomalie liée à un avertissement de catégorie 1 et de niveau 2 est générée pendant une durée de 5 heures.

Si l'avertissement résulte d'une anomalie de catégorie 2, un avertissement de niveau 2 est alors généré pendant une durée de 10 heures. Lors d'une répétition d'occurrence, une anomalie liée à un avertissement de catégorie 2 et de niveau 2 est générée pendant une durée de 2 heures.

Le moteur est détaré à 50 %. Si l'anomalie n'est pas corrigée avant la fin de la durée d'avertissement, le moteur est détaré à 100 % et est limité à 1000 tr/min ou au régime de ralenti, la valeur la plus élevée prévalant. Aucun autre avertissement n'est généré pour une configuration "Reduced Performance (Performances réduites)". Le mode sécurité est autorisé pour trois cycles de clé.

Temps réduit

Si une anomalie est présente pendant toute la durée de l'avertissement 1, la stratégie passe au niveau d'avertissement 2. Le témoin de contrôle du moteur et le témoin de dysfonctionnement du système de contrôle des émissions s'allument et clignotent lentement. Si l'avertissement résulte d'une anomalie de catégorie 1, un avertissement de niveau 2 est alors généré pendant une durée de 18 heures. Lors d'une répétition d'occurrence, une anomalie liée à un avertissement de catégorie 1 et de niveau 2 est générée pendant une durée de 108 minutes.

Si l'avertissement résulte d'une anomalie de catégorie 2, un avertissement de niveau 2 est alors généré pendant une durée de 5 heures. Lors d'une répétition d'occurrence, une anomalie liée à un avertissement de catégorie 2 et de niveau 2 est générée pendant une durée de 1 heure.



Illustration
44

g03676141

Temps réduit

En configuration "Reduced Time (temps réduit)" et si une anomalie existe pendant toute la durée du niveau d'avertissement 2, la stratégie passe au niveau d'avertissement 3. Les actions correspondant au niveau d'avertissement 3 sont identiques pour toutes les catégories. Le témoin de contrôle du moteur et le témoin de dysfonctionnement du système de contrôle des émissions clignotent rapidement. Un témoin d'arrêt rouge s'allume en continu. Le moteur est détaré à 100 % et limité à 1000 tr/min ou au régime de ralenti, la valeur la plus élevée prévalant. Si l'action d'avertissement final est réglée dans l'ET sur "Idle Down (ralenti)", le moteur continue à tourner au ralenti en étant détaré. Si elle est réglée sur "Shutdown (arrêt)", le moteur s'arrête au bout de 5 minutes. Un cycle de clé permet de passer en mode sécurité. Le mode de sécurité est autorisé jusqu'à trois fois. Après un mode de sécurité, le moteur sera en avertissement final de niveau 3. S'il est réglé sur "Shutdown (arrêt)", il est possible de redémarrer le moteur mais il ne tournera que pendant 5 minutes de manière détarée avant de s'arrêter à nouveau. Cette action se poursuit jusqu'à ce que le problème soit résolu.

Nota: En cas d'anomalie, contacter le distributeur Perkins à des fins de réparation.

Stratégie d'avertissement pour le niveau du DEF (Monde entier)



Illustration
45

g03676164

Si le niveau de liquide d'échappement diesel chute en dessous de 20 %, un indicateur ambre s'allume à côté de la jauge de niveau de DEF sur le tableau de bord. Pour éviter des avertissements, tourner la clé en position ARRÊT et ajouter du DEF dans le réservoir de DEF.

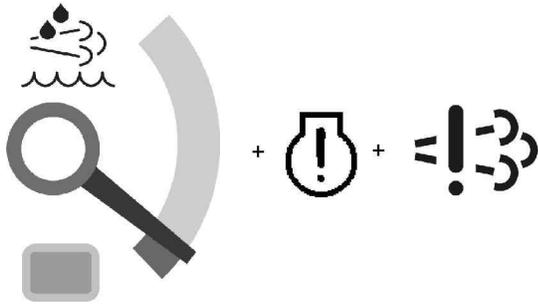


Illustration
46

g03676169

Si le niveau de liquide d'échappement diesel (FED) chute en dessous de 13,5 %, un incident d'avertissement de niveau 1 est généré. Le témoin de contrôle du moteur et le témoin de dysfonctionnement du système de contrôle des émissions s'allument. Le témoin jaune situé à côté de la jauge de niveau de FED du tableau de bord reste allumé.

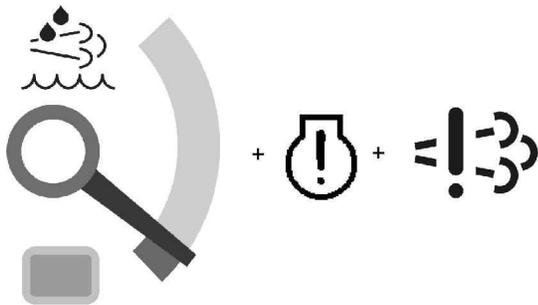


Illustration
47

g03676174

Si le niveau de liquide d'échappement diesel chute en dessous de 7,5 %, un incident d'avertissement de niveau 2 est généré. Le témoin de contrôle du moteur et le témoin de dysfonctionnement du système de contrôle des émissions s'allument et clignotent lentement. Le témoin jaune situé à côté de la jauge de niveau de FED du tableau de bord reste allumé. Si l'ECM est configuré sur l'option "Reduced Performance" (performances réduites) et que le niveau de liquide d'échappement diesel a atteint 1 %, la machine sera limitée au couple de 75 %.

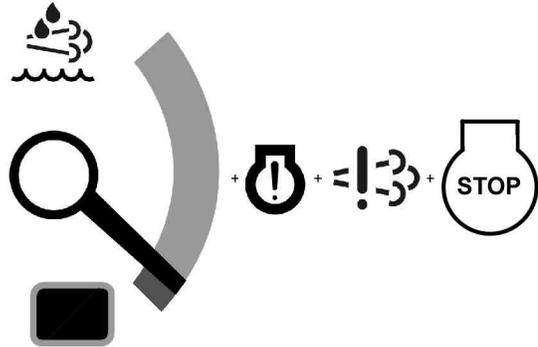


Illustration
48

g03676210

Si l'ECM est configuré sur l'option "performances réduites" et que le réservoir de DEF est totalement vide, le moteur génère un avertissement final de niveau 3. Si l'ECM est configuré sur l'option "temps réduit" et que le niveau de DEF a atteint 3 %, le moteur génère un avertissement final de niveau 3. Le témoin de contrôle du moteur et le témoin de dysfonctionnement du système de contrôle des émissions clignotent rapidement et un témoin d'arrêt rouge s'allume en continu. Le moteur est ramené au ralenti ou est arrêté. Une fois arrêté, le moteur peut être redémarré pendant des périodes de cinq minutes avec un régime et un couple réduits. S'il est réglé au régime de ralenti, le moteur tourne au ralenti indéfiniment avec un couple réduit. Le témoin jaune situé à côté de la jauge de niveau de FED du tableau de bord reste allumé.

Nota: Tourner la clé en position ARRÊT et ajouter du DEF dans le réservoir correspondant pour réinitialiser l'avertissement de niveau de DEF.

Stratégie des avertissements correspondant aux anomalies liées à des avertissements en fonction du temps écoulé (Monde entier)

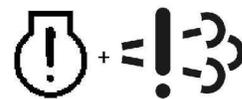


Illustration
49

g03676215

Performances réduites

Le témoin de contrôle du moteur et de dysfonctionnement des émissions s'allume pendant une anomalie liée à un avertissement de niveau 1. Il existe trois catégories d'avertissement. Si l'avertissement résulte d'une anomalie de catégorie 1, un avertissement de niveau 1 est alors généré pendant une durée de 2,5 heures. Lors d'une répétition d'occurrence, une anomalie liée à un avertissement de catégorie 1 et de niveau 1 est générée pendant une durée de 5 minutes.

Si l'avertissement résulte d'une anomalie de catégorie 2, un avertissement de niveau 1 est alors généré pendant une durée de 10 heures. Il n'y a pas de répétition d'occurrence pour les anomalies liées à des avertissements de catégorie 2 et de niveau 1.

Si l'avertissement résulte d'une anomalie de catégorie 3, un avertissement de niveau 1 est alors généré pendant une durée de 36 heures. Il n'y a pas de répétition d'occurrence pour les anomalies liées à des avertissements de catégorie 3 et de niveau 1.

Reduced Time (Temps réduit) Le témoin de contrôle moteur et de dysfonctionnement des émissions s'allume pendant une anomalie liée à un avertissement de niveau 1. Il existe trois catégories d'avertissement. Si l'avertissement résulte d'une anomalie de catégorie 1, un avertissement de niveau 1 est alors généré pendant une durée de 2,5 heures. Lors d'une répétition d'occurrence, une anomalie liée à un avertissement de catégorie 1 et de niveau 1 est générée pendant une durée de 5 minutes.

Si l'avertissement résulte d'une anomalie de catégorie 2, un avertissement de niveau 1 est alors généré pendant une durée de 5 heures. Il n'y a pas de répétition d'occurrence pour les anomalies liées à des avertissements de catégorie 2 et de niveau 1.

Si l'avertissement résulte d'une anomalie de catégorie 3, un avertissement de niveau 1 est généré pendant une durée de 18 heures. Il n'y a pas de répétition d'occurrence pour les anomalies liées à des avertissements de catégorie 3 et de niveau 1.

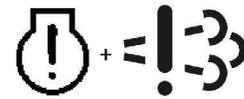


Illustration
50

g03676215

Reduced Performance (Performances réduites) Si une anomalie est présente pendant toute la durée du niveau d'avertissement 1, la stratégie passe au niveau d'avertissement 2. Le témoin de contrôle moteur et de dysfonctionnement des émissions s'allume et clignote lentement pendant une anomalie liée à un avertissement de niveau 2. Le moteur est détaré à 50 %. Si l'avertissement résulte d'une anomalie de catégorie 1, un avertissement de niveau 2 est alors généré pendant une durée de 70 minutes. Lors d'une répétition d'occurrence, une anomalie liée à un avertissement de catégorie 1 et de niveau 2 est générée pendant une durée de 5 minutes.

Si l'avertissement résulte d'une anomalie de catégorie 2, un avertissement de niveau 2 est alors généré pendant une durée de 10 heures. Lors d'une répétition d'occurrence, une anomalie liée à un avertissement de catégorie 2 et de niveau 2 est générée pendant une durée de 2 heures.

Si l'avertissement résulte d'une anomalie de catégorie 3, un avertissement de niveau 2 est alors généré pendant une durée de 64 heures. Lors d'une répétition d'occurrence, une anomalie liée à un avertissement de catégorie 3 et de niveau 2 est générée pendant une durée de 5 heures.

Temps réduit

Le témoin de contrôle moteur et de dysfonctionnement des émissions s'allume pendant une anomalie liée à un avertissement. Il existe trois catégories d'avertissement. Si l'avertissement résulte d'une anomalie de catégorie 1, un avertissement de niveau 1 est alors généré pendant une durée de 2,5 heures. Lors d'une répétition d'occurrence, une anomalie liée à un avertissement de catégorie 1 et de niveau 1 est générée pendant une durée de 5 minutes.

Si l'avertissement résulte d'une anomalie de catégorie 2, un avertissement de niveau 1 est alors généré pendant une durée de 5 heures. Il n'y a pas de répétition d'occurrence pour les anomalies liées à des avertissements de catégorie 2 et de niveau 1.

Si l'avertissement résulte d'une anomalie de catégorie 3, un avertissement de niveau 1 est généré pendant une durée de 18 heures. Il n'y a pas de répétition d'occurrence pour les anomalies liées à des avertissements de catégorie 3 et de niveau 1.



Illustration
51

g03676218

Si une anomalie est présente pendant toute la durée de l'avertissement 2, la stratégie passe au niveau d'avertissement 3. Les actions correspondant au niveau d'avertissement 3 sont identiques pour toutes les catégories. Le témoin de contrôle du moteur et le témoin de dysfonctionnement du système de contrôle des émissions clignotent rapidement. Un témoin d'arrêt rouge s'allume en continu. Le moteur est détaré à 100 % et limité à 1000 tr/min ou au régime de ralenti, la valeur la plus élevée prévalant. Si l'action d'avertissement final dans l'ET est définie sur "Idle Down (Mise au ralenti)", le moteur continue à tourner au ralenti à l'état détaré. Si elle est définie sur "Shutdown (Arrêt)", le moteur s'arrête au bout de 5 minutes. Un cycle de clé permet de passer en mode sécurité. Le mode de sécurité n'est autorisé qu'une seule fois. Après un mode de sécurité, le moteur sera en avertissement final de niveau 3. En cas de réglage sur "Shutdown (Arrêt)", il est possible de redémarrer le moteur, mais il ne tournera que pendant 5 minutes à l'état détaré avant de s'arrêter à nouveau. Cette action se poursuit jusqu'à ce que le problème soit résolu.

Nota: En cas d'anomalie, contacter le distributeur Perkins à des fins de réparation.

Utilisation par temps froid

i05934874

i05480951

Cache-radiateur

Perkins déconseille d'utiliser des dispositifs de restriction de débit d'air montés devant les radiateurs. Une restriction du débit d'air peut entraîner les conditions suivantes:

- Températures élevées à l'échappement
- Perte de puissance
- Sollicitation excessive du ventilateur
- Accroissement de la consommation de carburant

La réduction du débit d'air au niveau des composants se répercute également sur la température sous le capot. La réduction du débit peut également être à l'origine d'une augmentation de la température des surfaces en cas de régénération du système de post-traitement; elle peut aussi affecter la fiabilité des composants.

La réduction du débit peut également être à l'origine d'une augmentation de la température des surfaces en cas de régénération du système de post-traitement; elle peut aussi affecter la fiabilité des composants.

Si l'utilisation d'un dispositif d'inhibition du débit d'air est nécessaire, le dispositif doit avoir une ouverture permanente directement en ligne avec le moyeu de ventilateur. Le dispositif doit avoir une dimension d'ouverture d'au moins 770 cm² (120 in²).

Une ouverture centrée directement en ligne avec le moyeu de ventilateur permet d'empêcher l'interruption du débit d'air sur les pales de ventilateur. L'interruption du débit d'air sur les pales de ventilateur pourrait entraîner une défaillance du ventilateur.

Perkins recommande de monter un dispositif d'avertissement pour la température du collecteur d'admission ou un thermomètre de l'air d'admission. Le dispositif d'avertissement relatif à la température du collecteur d'admission doit être réglé sur 75 °C (167 °F). La température de l'air du collecteur d'admission ne doit pas dépasser 75 °C (167 °F). Si les températures dépassent cette limite, une perte de puissance et des dommages au moteur peuvent survenir.

Effets du froid sur le carburant

Nota: Utiliser uniquement des carburants de la qualité recommandée par Perkins. Se référer à ce Guide d'utilisation et d'entretien, "Liquides conseillés".

Les propriétés du carburant diesel peuvent avoir une incidence significative sur la capacité de démarrage à froid du moteur. Il est capital que les propriétés à froid du carburant diesel soient acceptables en fonction de la température ambiante minimale à laquelle il est prévu d'utiliser le moteur.

Les propriétés suivantes permettent de définir la capacité des carburants à froid:

- Point de trouble
- Point d'écoulement
- Point de colmatage du filtre à froid (CFPP, Cold Filter Plugging Point)

Le point de trouble du carburant correspond à la température à laquelle des cires se trouvant naturellement dans le carburant diesel commencent à former des cristaux. Le point de trouble du carburant doit être inférieur à la température ambiante minimale afin d'éviter le colmatage des filtres.

Le point de colmatage du filtre froid correspond à une température à laquelle un carburant particulier passe dans un dispositif de filtration standardisé. Ce point de colmatage du filtre à froid fournit une estimation de la température minimale d'exploitabilité du carburant

Le point d'écoulement correspond à la dernière température observée avant que l'écoulement du carburant ne cesse et qu'apparaisse la formation de cire dans le carburant.

Prendre en considération ces propriétés lors de l'achat du carburant diesel. Prendre en considération la température ambiante moyenne de l'air correspondant à l'application des moteurs. Les moteurs ravitaillés en carburant dans une certaine zone climatique peuvent ne pas fonctionner correctement lorsqu'ils sont expédiés dans des zones à climat plus froid. Le passage d'un climat à un autre peut engendrer des problèmes.

Avant de rechercher ou d'éliminer la cause d'un manque de puissance ou de performances médiocres en hiver, rechercher la présence de cire dans le carburant

Les composants suivants peuvent permettre de minimiser les problèmes de formation de cire dans le carburant par temps froid:

- Des réchauffeurs de carburant, qui peuvent être une option du constructeur d'origine.
- Une isolation de canalisation de carburant, qui peut être une option du constructeur d'origine.

Des qualités de carburant diesel adaptées aux climats hivernaux et arctiques sont disponibles dans les pays et territoires à hiver rude. Pour toute information complémentaire, se référer au Guide d'utilisation et d'entretien, "Carburant pour une utilisation par temps froid"

L'indice de cétane est une autre propriété importante du carburant qui peut avoir une incidence sur le démarrage et le fonctionnement à froid des moteurs diesel. Les détails et les exigences de cette propriété sont indiqués dans ce Guide d'utilisation et d'entretien, "Liquides conseillés".

i06246290

Constituants du circuit de carburant et temps froid

Réservoirs de carburant

Un condensat peut se former dans les réservoirs de carburant partiellement remplis. Retirer la partie supérieure des réservoirs de carburant après avoir fait tourner le moteur.

Les réservoirs de carburant doivent permettre la vidange de l'eau et du dépôt au fond du réservoir. Certains réservoirs de carburant sont équipés de tuyaux d'alimentation permettant à l'eau et à un dépôt de s'accumuler sous l'extrémité du tuyau d'alimentation en carburant.

Certains réservoirs de carburant possèdent des canalisations d'alimentation qui prennent directement le carburant au fond du réservoir. Si le moteur est équipé d'un tel système, il est important de l'entretenir régulièrement.

Vidanger l'eau et le dépôt des réservoirs de stockage de carburant aux intervalles suivants:

- Toutes les semaines
- Vidanges d'huile
- Ravitaillement du réservoir de carburant

Cela permet d'éliminer le risque d'aspiration d'eau ou de dépôts présents dans le réservoir de stockage de carburant et de leur introduction dans le réservoir de carburant du moteur.

Réchauffeurs de carburant

Les réchauffeurs de carburant permettent d'éviter le colmatage des filtres à carburant par temps froid dû à la formation de cristaux de paraffine. Un réchauffeur de carburant doit être monté pour réchauffer le carburant avant qu'il ne pénètre dans le filtre à carburant primaire.

Sélectionner un réchauffeur de carburant de conception mécanique simple, mais convenant à l'application désirée. Le réchauffeur de carburant doit également empêcher tout échauffement anormal du carburant. Les températures de carburant élevées réduisent les performances du moteur et la disponibilité de puissance du moteur. Choisir un réchauffeur de carburant avec une large surface de chauffage. Le réchauffeur de carburant doit être pratique de par sa taille. Les petits réchauffeurs peuvent être trop chauds à cause de leur surface limitée.

Débrancher le réchauffeur de carburant par temps chaud.

Nota: Il convient d'utiliser des réchauffeurs de carburant commandés par le thermostat ou des réchauffeurs de carburant auto-régulés avec ce moteur. Les réchauffeurs de carburant qui ne sont pas commandés par un thermostat peuvent surchauffer le carburant à plus de 65 °C (149 °F). Le moteur peut perdre de la puissance si la température d'alimentation du carburant dépasse 37 °C (100 °F).

Nota: Les réchauffeurs de carburant à échangeur thermique devraient être munis d'une dérivation pour éviter toute surchauffe du carburant par temps chaud.

Pour de plus amples informations sur les réchauffeurs de carburant, consulter le distributeur Perkins .

Arrêt du moteur

i02398183

Arrêt du moteur

REMARQUE

Si l'on coupe le moteur juste après qu'il a fonctionné sous charge, il risque de surchauffer et d'entraîner une usure prématurée de ses organes.

Ne pas accélérer avant de couper le moteur.

En évitant d'arrêter brusquement un moteur chaud, on augmente la durée de service de l'arbre et des paillers de turbocompresseur.

Nota: Les systèmes de commande peuvent différer selon les applications. S'assurer que les méthodes d'arrêt sont bien comprises. Utiliser la méthode générale suivante pour arrêter le moteur.

1. Retirer la charge du moteur. Ramener le moteur au régime de ralenti. Laisser tourner le moteur au ralenti pendant cinq minutes afin qu'il refroidisse.
2. Couper le moteur à la fin de la période de refroidissement, selon le système de coupure du moteur, et tourner la clé de contact sur la position ARRÊT. Au besoin, se reporter aux instructions fournies par le constructeur d'origine.

i05862465

Procédure d'arrêt manuel

REMARQUE

Si l'on arrête le moteur immédiatement après qu'il ait fonctionné sous charge, il risque de surchauffer et de s'user prématurément.

Si le moteur vient d'être utilisé à haut régime et/ou sous forte charge, le laisser tourner au ralenti pendant au moins trois minutes avant de l'arrêter afin d'abaisser sa température interne et de lui permettre de se stabiliser.

En évitant d'arrêter brusquement un moteur chaud, on augmente la durée de service de l'arbre et des paillers de turbocompresseur.

Nota: Des systèmes de commande différents sont utilisés en fonction des différentes applications. S'assurer d'avoir bien compris les procédures d'arrêt. Se conformer aux instructions générales suivantes pour arrêter le moteur.

1. Retirer la charge du moteur de manière à ce que le moteur présente une charge de 30 % maximum.
2. Faire tourner le moteur au régime de ralenti programmé pendant au moins 3 minutes.
3. Après la période de refroidissement, tourner le contacteur de démarrage sur la position ARRÊT.

i01469848

Après l'arrêt du moteur

Nota: Avant de contrôler l'huile moteur, laisser le moteur à l'arrêt pendant au moins 10 minutes pour permettre à l'huile moteur de revenir au carter d'huile moteur.

- Contrôler le niveau d'huile du carter moteur. Le niveau d'huile doit se situer entre les repères "ajouter" (ADD) et "plein" (FULL) de la jauge.
- Au besoin, procéder aux réglages mineurs. Réparer toute fuite et resserrer toute vis desserrée.
- Noter les heures-service du compteur d'entretien. Effectuer l'entretien prescrit dans le Guide d'utilisation et d'entretien, "Calendrier d'entretien".
- Remplir le réservoir de carburant pour contribuer à empêcher l'accumulation d'humidité dans le carburant. Ne pas trop remplir le réservoir de carburant.

REMARQUE

N'utiliser que les solutions d'antigel/liquide de refroidissement conseillées au chapitre "Circuit de refroidissement" de ce Guide d'utilisation et d'entretien, faute de quoi le moteur risque d'être endommagé.

Arrêt du moteur
Après l'arrêt du moteur

- Laisser refroidir le moteur. Contrôler le niveau du liquide de refroidissement.
- Si des températures inférieures au point de gel sont prévues, s'assurer que le liquide de refroidissement est adéquatement protégé contre le gel. Le circuit de refroidissement doit être protégé contre le gel jusqu'aux plus basses températures prévues. Au besoin, faire l'appoint avec une solution de liquide de refroidissement et d'eau appropriée.
- Effectuer la totalité de l'entretien périodique requis sur tous les équipements menés. Cet entretien est décrit dans les instructions fournies par le constructeur du matériel d'origine (OEM).

Entretien

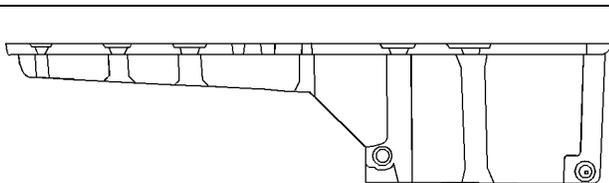
Contenances

i06246297

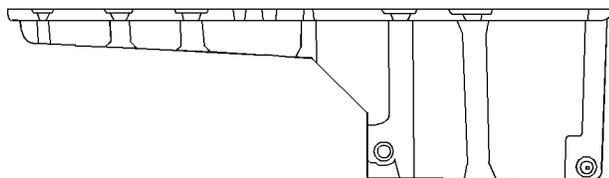
Contenances

Se référer à ce Guide d'utilisation et d'entretien, "Fluid Recommendations" (liquides conseillés) pour obtenir des informations sur les liquides compatibles avec ce moteur.

Contenance de lubrifiant



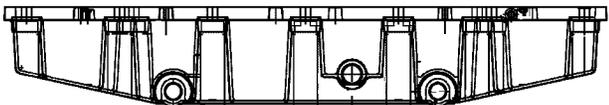
STANDARD OIL PAN



DEEP OIL PAN

Illustration 52 g02293575

Carters d'huile standard et profonds



CENTER OIL PAN

Illustration 53 g02289293

Carter d'huile central

Tableau 5

| Moteur industriel 2206 Contenances approximatives | | |
|--|--------|------------|
| Carter d'huile ⁽¹⁾ | Litres | US quarts |
| Carter d'huile standard | 32 l | 33,8 US qt |
| Carter d'huile profond | 37 l | 39,1 US qt |
| Carter d'huile central | 30 l | 31,7 US qt |

(1) Ces valeurs correspondent à la contenance approximative du carter d'huile qui comprend les filtres à huile standard montés d'usine. Les moteurs avec filtres à huile auxiliaires exigent davantage d'huile. Pour connaître la contenance du filtre à huile auxiliaire, se référer aux spécifications du constructeur d'origine.

La contenance du carter moteur comprend la contenance approximative du carter et celle des filtres à huile de série. Les circuits du filtre à huile auxiliaire exigent un supplément d'huile. Pour connaître la contenance du filtre à huile auxiliaire, se référer aux spécifications du constructeur d'origine.

Contenance en liquide de refroidissement

Pour entretenir le circuit de refroidissement, on doit en déterminer la contenance totale. La contenance totale du circuit de refroidissement varie. La contenance dépend de la dimension du radiateur (capacité). Le tableau 6 devra être complété par le client pour l'entretien du circuit de refroidissement.

Tableau 6

| Contenance approximative du circuit de refroidissement | | |
|--|--------|-----------|
| Compartiment ou circuit | Litres | US quarts |
| Contenance totale du circuit de refroidissement ⁽¹⁾ | | |

(1) La contenance totale du circuit de refroidissement inclut les composants suivants: le bloc-moteur, le radiateur and l'ensemble des flexibles et canalisations dans lesquels le liquide de refroidissement circule.

i06239834

Liquides conseillés

Généralités sur le liquide de refroidissement

REMARQUE

Ne jamais ajouter de liquide de refroidissement dans un moteur qui a chauffé. Le moteur risque d'être endommagé. Laisser le moteur refroidir au préalable.

REMARQUE

Si le moteur doit être remis, ou expédié dans une région où les températures sont inférieures au point de gel, le circuit de refroidissement doit soit être protégé en fonction de la température extérieure la plus basse, soit être vidangé complètement, pour éviter les dommages.

REMARQUE

Pour assurer une protection adéquate contre le gel et l'ébullition, contrôler fréquemment la densité du liquide de refroidissement.

Nettoyer le circuit de refroidissement pour les raisons suivantes:

- Contamination du circuit de refroidissement
 - Surchauffe du moteur
 - Écumage du liquide de refroidissement
-

REMARQUE

Il doit toujours y avoir un régulateur de température d'eau (thermostat) dans le circuit de refroidissement. Les thermostats contribuent à maintenir le liquide de refroidissement du moteur à la température voulue. En l'absence de thermostat, des problèmes de circuit de refroidissement peuvent survenir.

De nombreuses défaillances de moteur sont liées au circuit de refroidissement. Les problèmes suivants sont liés à des défaillances du circuit de refroidissement: surchauffe, fuite de la pompe à eau and radiateurs ou échangeurs thermiques bouchés.

Ces défaillances peuvent être évitées grâce à un entretien adéquat du circuit de refroidissement. L'entretien du circuit de refroidissement est aussi important que l'entretien du circuit de carburant et du circuit de graissage. La qualité du liquide de refroidissement est aussi importante que la qualité du carburant et de l'huile de graissage.

Le liquide de refroidissement se compose normalement de trois éléments: eau, additifs and glycol.

Eau

L'eau est utilisée dans le circuit de refroidissement pour assurer l'échange thermique.

Il est recommandé d'utiliser de l'eau distillée ou déionisée dans les circuits de refroidissement.

NE PAS utiliser les types d'eau suivants dans les circuits de refroidissement: eau dure, eau adoucie traitée avec du sel and eau de mer.

À défaut d'eau distillée ou déionisée, utiliser de l'eau conforme aux exigences minimales indiquées dans le tableau 7 .

Tableau
7

| Eau admise | |
|----------------------------|---------------------|
| Propriété | Limite maximale |
| Chlorure (Cl) | 40 mg/l |
| Sulfate (SO ₄) | 100 mg/l |
| Dureté totale | 170 mg/l |
| Quantité totale de solides | 340 mg/l |
| Acidité | pH entre 5,5 et 9,0 |

Pour une analyse de l'eau, consulter l'une des sources suivante:

- Compagnie locale des eaux
- Conseiller agricole
- Laboratoire indépendant

Additifs

Les additifs contribuent à protéger les surfaces métalliques du circuit de refroidissement. Un manque d'additif dans le liquide de refroidissement ou une quantité insuffisante d'additif entraîne les conséquences suivantes:

- Corrosion
- Formation de dépôts minéraux
- Rouille
- Calcaire
- Écumage du liquide de refroidissement

De nombreux additifs perdent de leur efficacité à la longue. Ces additifs doivent être remplacés régulièrement.

Les additifs doivent être ajoutés à la concentration appropriée. Une concentration excessive d'additifs peut provoquer la précipitation des inhibiteurs de la solution. Les dépôts peuvent entraîner les problèmes suivants:

- Formation de gel
- Réduction de l'échange thermique
- Fuite du joint de la pompe à eau
- Colmatage des radiateurs, des refroidisseurs et des petits conduits

Glycol

La présence de glycol dans le liquide de refroidissement protège contre les problèmes suivants:

- Ébullition
- Gel
- Cavitation de la pompe à eau

Pour atteindre des performances optimales, Perkins recommande une solution à 1:1 d'eau/glycol.

Nota: Utiliser une solution qui offre une protection contre les températures ambiantes les plus basses.

Nota: Le glycol pur à 100 % gèle à une température de $-13\text{ }^{\circ}\text{C}$ ($8,6\text{ }^{\circ}\text{F}$).

La plupart des antigels classiques utilisent de l'éthylène-glycol. Du propylène glycol peut également être utilisé. Dans la solution à 1:1 d'eau et de glycol, l'éthylène et le propylène glycol ont des propriétés similaires en ce qui concerne la protection contre le gel et l'ébullition. Se référer aux tableaux 8 et 9.

Tableau
8

| Éthylène glycol | |
|-----------------|---|
| Concentration | Protection contre le gel |
| 50 % | $-36\text{ }^{\circ}\text{C}$ ($-33\text{ }^{\circ}\text{F}$) |
| 60 % | $-51\text{ }^{\circ}\text{C}$ ($-60\text{ }^{\circ}\text{F}$) |

REMARQUE

Ne pas utiliser le propylène-glycol dans des concentrations supérieures à 50 % de glycol en raison des capacités de transfert thermique réduites du propylène-glycol. Lorsqu'une meilleure protection contre l'ébullition ou le gel est requise, utiliser de l'éthylène-glycol.

Tableau
9

| Propylène glycol | |
|------------------|---|
| Concentration | Protection contre le gel |
| 50 % | $-29\text{ }^{\circ}\text{C}$ ($-20\text{ }^{\circ}\text{F}$) |

Pour contrôler la concentration de glycol dans le liquide de refroidissement, mesurer la densité du liquide de refroidissement.

Liquides de refroidissement conseillés

- ELC _____ Liquide de refroidissement longue durée
- SCA _____ Additif pour liquide de refroidissement
- ASTM _____ American Society for Testing and Materials

Les deux types de liquides de refroidissement suivants peuvent être utilisés dans les moteurs diesel Perkins :

Recommandé – Liquide de refroidissement longue durée Perkins

Acceptable – Un antigel à usage intensif du commerce conforme à la spécification "ASTM D6210"

REMARQUE

Les moteurs industriels Perkins doivent fonctionner avec une solution à 1:1 d'eau et de glycol. Cette concentration permet au système de réduction NOx de fonctionner correctement dans les environnements où les températures sont élevées.

REMARQUE

Ne pas utiliser un liquide de refroidissement/antigel commercial qui serait conforme uniquement à la spécification ASTM D3306. Ce type de liquide de refroidissement/antigel est réservé aux applications automobiles légères.

Perkins recommande une solution à 1:1 d'eau et de glycol. Cette solution de glycol et d'eau offre les performances optimales d'un antigel à usage industriel. Pour une protection supplémentaire contre le gel, la solution peut passer à un rapport de 1:2 d'eau et de glycol.

Un mélange d'inhibiteur SCA et d'eau est acceptable mais ne donne pas le même niveau de protection contre la corrosion, l'ébullition et le gel que l'ELC. Perkins recommande une concentration de 6 à 8 % d'additif dans ces circuits. L'emploi d'eau distillée ou déionisée est préconisée. Normes ASTM D1384, d2570 et D4340 exigées

Tableau
10

| Durée de service du liquide de refroidissement | |
|--|---------------------------------|
| Type de liquide de refroidissement | Durée de service ⁽¹⁾ |
| | |

(suite)

(Tableau 10, suite)

| | |
|---|----------------------------------|
| Liquide de refroidissement longue durée Perkins | 6000 heures-service ou trois ans |
| Antigel à usage intensif du commerce conforme à la norme "ASTM D6210" | 3000 heures-service ou deux ans |
| Eau et inhibiteur SCA du commerce | 3000 heures-service ou un an |

(1) Utiliser le premier intervalle qui se présente. Le circuit de refroidissement doit également être rincé à ce moment.

Liquide de refroidissement longue durée

Perkins fournit le liquide de refroidissement longue durée (ELC) devant être utilisé dans les applications suivantes:

- Moteurs à gaz lourds à allumage par bougies
- Moteurs diesel extra-robustes
- Applications automobiles

Le complexe d'additifs anticorrosion du liquide de refroidissement longue durée diffère de celui des autres liquides de refroidissement. Le liquide de refroidissement longue durée est un liquide de refroidissement à base d'éthylène glycol. Toutefois, le liquide de refroidissement longue durée contient des inhibiteurs de corrosion et des agents antimousse ayant une faible teneur en nitrite. Le liquide de refroidissement longue durée Perkins contient la proportion correcte de ces additifs afin d'assurer une protection supérieure contre la corrosion de tous les métaux des circuits de refroidissement des moteurs.

Le liquide de refroidissement longue durée est disponible en solution de refroidissement prémélangée avec de l'eau distillée. Le liquide de refroidissement longue durée est un mélange à 1:1. Le liquide de refroidissement longue durée prémélangé protège contre le gel jusqu'à -36°C (-33°F). Le liquide de refroidissement longue durée prémélangé est recommandé pour le remplissage initial du circuit de refroidissement. Le liquide de refroidissement longue durée prémélangé est également recommandé pour faire l'appoint du circuit de refroidissement.

Des récipients de plusieurs formats sont disponibles. Consulter le distributeur Perkins pour connaître les numéros de pièce.

Entretien du circuit de refroidissement avec du liquide de refroidissement longue durée

Appoints corrects pour le liquide de refroidissement longue durée

REMARQUE

Utiliser uniquement des produits Perkins pour les liquides de refroidissement prémélangés ou concentrés.

Si l'on mélange le liquide de refroidissement longue durée à d'autres produits, on abrègera la durée de service du liquide de refroidissement. Faute d'observer ces recommandations, on risque de compromettre la durée de service des pièces du circuit de refroidissement, à moins que l'on ne prenne des mesures correctives appropriées.

Pour assurer l'équilibre correct entre antigel et additifs, veiller à maintenir la concentration voulue de liquide de refroidissement longue durée. En diminuant la proportion d'antigel, on abaisse la proportion d'additif. Abaisser la capacité du liquide de refroidissement à protéger le circuit entraînera la formation de piqûres sous l'effet de la cavitation, de l'érosion et des dépôts.

REMARQUE

Ne pas utiliser de liquide de refroidissement classique pour faire l'appoint dans un circuit qui est rempli de liquide de refroidissement longue durée.

Ne pas utiliser d'additif standard (SCA).

Lorsque l'on utilise du liquide de refroidissement longue durée Perkins, ne pas avoir recours à des additifs ou des filtres SCA standard.

Nettoyage du circuit de refroidissement avec du liquide de refroidissement longue durée

Nota: Si le circuit de refroidissement utilise déjà le liquide de refroidissement longue durée, aucun produit de nettoyage n'est requis à l'intervalle spécifié de renouvellement du liquide de refroidissement. Des produits de nettoyage ne sont exigés que si le circuit a été contaminé par l'adjonction d'un autre type de liquide de refroidissement ou par des dommages infligés au circuit de refroidissement.

L'eau propre est le seul produit de nettoyage à utiliser lors de la vidange d'ELC du circuit de refroidissement.

Avant de remplir le circuit de refroidissement, la commande de chauffage (selon équipement) doit être réglée sur la position CHAUD. Consulter le constructeur d'origine pour régler la commande de chauffage. Après avoir vidangé le circuit de refroidissement et l'avoir à nouveau rempli, faire tourner le moteur jusqu'à ce que le niveau de liquide de refroidissement atteigne la température normale de fonctionnement et jusqu'à ce qu'il se stabilise. Au besoin, faire l'appoint de solution de refroidissement jusqu'au niveau approprié.

Remplacement par du liquide de refroidissement longue durée Perkins

Pour passer de l'antigel à usage intensif au liquide de refroidissement longue durée Perkins, effectuer les opérations suivantes:

REMARQUE

Veiller à ne pas laisser les liquides se répandre pendant le contrôle, l'entretien, les essais, les réglages et les réparations du moteur. Prévoir un récipient adéquat pour recueillir les liquides avant d'ouvrir un compartiment ou de démonter une composant contenant des liquides.

Évacuer tous les liquides vidangés conformément à la réglementation locale.

1. Laisser le liquide de refroidissement s'écouler dans un récipient adéquat.
2. Évacuer le liquide de refroidissement conformément aux réglementations locales.
3. Remplir le circuit de refroidissement avec une solution à 33% de liquide de refroidissement longue durée Perkins et faire tourner le moteur, puis s'assurer que le thermostat s'ouvre. Couper le moteur et le laisser refroidir. Vidanger le liquide de refroidissement.

Nota: Utiliser de l'eau distillée ou déionisée dans la solution.

4. Remplir à nouveau le circuit de refroidissement avec une solution à 33% de liquide de refroidissement longue durée Perkins et faire tourner le moteur, puis s'assurer que le thermostat s'ouvre. Couper le moteur et le laisser refroidir.
5. Vidanger le circuit de refroidissement.

REMARQUE

Un rinçage incorrect ou incomplet du circuit de refroidissement peut endommager les pièces en cuivre ou d'un autre métal.

6. Remplir le circuit de refroidissement avec du liquide de refroidissement longue durée prémélangé Perkins. Faire tourner le moteur. S'assurer que toutes les soupapes de liquide de refroidissement s'ouvrent et couper le moteur. Une fois refroidi, vérifier le niveau de liquide de refroidissement.

Contamination du circuit de refroidissement avec du liquide de refroidissement longue durée

REMARQUE

Le mélange de liquide de refroidissement longue durée avec d'autres produits limite son efficacité et sa durée de service. Utiliser uniquement des produits Perkins pour les liquides de refroidissement prémélangés ou concentrés. L'inobservation de ces recommandations peut entraîner une réduction de la durée de service des composants du circuit de refroidissement.

Un circuit contenant du liquide de refroidissement longue durée peut tolérer une contamination à un maximum de 10 % d'antigel classique à usage intensif ou d'additif. Si la contamination dépasse 10 % de la capacité totale du circuit, effectuer l'UNE des procédures suivantes:

- Vidanger le circuit de refroidissement dans un récipient adéquat. Évacuer le liquide de refroidissement conformément aux réglementations locales. Rincer le circuit avec une solution de 5 à 10% de liquide de refroidissement longue durée Perkins. Remplir le circuit avec du liquide de refroidissement longue durée Perkins.
- Vidanger une partie du circuit de refroidissement dans un récipient adéquat conformément aux réglementations locales. Remplir ensuite le circuit de refroidissement avec du liquide de refroidissement longue durée prémélangé. Cette procédure réduit le taux de contamination à moins de 10 %.
- Entretien le circuit comme un circuit avec liquide de refroidissement classique à usage intensif. Traiter le circuit avec un additif. Vidanger le liquide de refroidissement à l'intervalle de vidange conseillé pour le liquide de refroidissement classique à usage intensif.

Antigel à usage intensif du commerce et additif

REMARQUE

Il ne faut pas utiliser un liquide de refroidissement commercial à usage intensif qui contient des amines comme protection contre la corrosion.

REMARQUE

Ne jamais utiliser un moteur dont le circuit de refroidissement n'est pas équipé de thermostats. Les thermostats contribuent à maintenir le liquide de refroidissement à la température de fonctionnement correcte. En l'absence de thermostats, des problèmes pourraient survenir dans le circuit de refroidissement.

Contrôler l'antigel (concentration de glycol) pour assurer une protection adéquate contre l'ébullition ou le gel. Perkins recommande l'utilisation d'un réfractomètre pour contrôler la concentration de glycol. Ne pas utiliser d'hydromètre.

La concentration d'additif doit être contrôlée toutes les 500 heures-service dans les circuits de refroidissement des moteurs Perkins .

L'adjonction d'additif est basée sur les résultats du contrôle. Il peut être nécessaire d'utiliser de l'additif liquide à l'intervalle de 500 heures.

Adjonction d'additif au remplissage initial de liquide de refroidissement à usage intensif

Utiliser l'équation du tableau 11 pour déterminer la quantité d'additif requise lors du remplissage initial du circuit de refroidissement.

Tableau
11

| Équation pour déterminer la quantité d'additif à ajouter lors du remplissage initial avec du liquide de refroidissement à usage intensif |
|--|
| $V \times 0,045 = X$ |
| V représente la contenance totale du circuit de refroidissement. |
| X représente la quantité d'additif à ajouter. |

Le tableau 12 montre l'utilisation de l'équation du tableau 11 .

Tableau
12

| Exemple de l'équation pour déterminer la quantité d'additif à ajouter lors du remplissage initial avec du liquide de refroidissement à usage intensif | | |
|---|---------------------------|----------------------------------|
| Contenance totale du circuit de refroidissement (V) | Facteur de multiplication | Quantité d'additif à ajouter (X) |
| 15 l (4 US gal) | × 0,045 | 0,7 l (24 oz) |

Adjonction d'additif dans le liquide de refroidissement à usage intensif pour l'entretien

Tous les types d'antigel à usage intensif EXIGENT des appoints périodiques d'additif.

Contrôler régulièrement la concentration d'additif de l'antigel. Pour connaître l'intervalle, se référer au Guide d'utilisation et d'entretien, "Calendrier d'entretien"(chapitre Entretien). Additif pour circuit de refroidissement - Contrôle/appoint.

L'adjonction d'additif est basée sur les résultats du contrôle. La taille du circuit de refroidissement détermine la quantité d'additif nécessaire.

Utiliser l'équation du tableau 13 pour déterminer la quantité d'additif requise, au besoin:

Tableau
13

| Équation pour déterminer la quantité d'additif à ajouter au liquide de refroidissement à usage intensif pour l'entretien |
|--|
| $V \times 0,014 = X$ |
| V représente la contenance totale du circuit de refroidissement. |
| X représente la quantité d'additif à ajouter. |

Le tableau 14 montre l'utilisation de l'équation du tableau 13 .

Tableau
14

| Exemple de l'équation pour déterminer la quantité d'additif à ajouter au liquide de refroidissement à usage intensif pour l'entretien | | |
|---|---------------------------|----------------------------------|
| Contenance totale du circuit de refroidissement (V) | Facteur de multiplication | Quantité d'additif à ajouter (X) |
| 15 l (4 US gal) | × 0,014 | 0,2 l (7 oz) |

Nettoyage du circuit avec de l'antigel à usage intensif

- Nettoyer le circuit de refroidissement après la vidange du liquide de refroidissement usé ou avant son remplissage avec du liquide de refroidissement neuf.
- Nettoyer le circuit de refroidissement lorsque le liquide de refroidissement est contaminé ou qu'il écume.

i06281728

Liquides conseillés (Généralités sur les carburants)

- **Glossaire**
- ISO_____ Organisation internationale de normalisation
- ASTM_____ American Society for Testing and Materials
- HFRR_____ Équipement alternatif haute fréquence destiné aux essais de pouvoir lubrifiant des carburants diesel
- FAME_____ Esters méthyliques d'acide gras
- CFR_____ Comité de coordination de la recherche sur le carburant
- ULSD_____ Diesel à très faible teneur en soufre
- RME_____ Ester méthylique à base de colza
- SME_____ Ester méthylique à base de soja
- EPA_____ Agence américaine pour la protection de l'environnement
- PPM_____ Parties par million
- DPF _____ Filtre à particules diesel

Généralités

REMARQUE

La société fait tout son possible pour fournir des informations précises et à jour. En utilisant le présent document, vous convenez que Perkins Engines Company Limited n'est pas responsable des erreurs ou des omissions.

REMARQUE

Ces recommandations sont susceptibles d'être modifiées sans préavis. Pour les recommandations les plus récentes, contacter le distributeur Perkins local.

Exigences relatives au carburant diesel

Perkins n'est pas en mesure d'évaluer et de surveiller en permanence toutes les spécifications de carburant diesel léger publiées par les gouvernements comme par les sociétés technologiques.

La spécification Perkins en matière de carburants diesel légers fournit une base fiable pour évaluer les performances attendues des carburants diesel légers dérivés de sources conventionnelles.

Pour des performances moteur satisfaisantes, il est impératif d'utiliser un carburant de bonne qualité. L'usage d'un carburant de bonne qualité donne les résultats suivants: longévité du moteur and niveaux d'émissions acceptables. Le carburant doit satisfaire aux exigences minimales indiquées dans le tableau 15 .

REMARQUE

Les renvois constituent l'élément central du tableau des spécifications Perkins en matière de carburants diesel légers. Lire TOUS les renvois.

Contenances
Liquides conseillés

Tableau
15

| Spécifications Perkins en matière de carburants diesel légers ⁽¹⁾ | | | | |
|---|--------------------------|--|------------------------------------|------------------------------------|
| Propriété | UNITÉS | Exigences | Test "ASTM" | Test "ISO" |
| Composés aromatiques | %Volume | 35 % maximum | D1319 | "ISO"3837 |
| Cendres | % du poids | 0,01 % maximum | D482 | "ISO"6245 |
| Résidus de carbone sur dépôt de 10 % | % du poids | 0,35 % maximum | D524 | "ISO"4262 |
| Indice de cétane ⁽²⁾ | - | 40 minimum | D613/D6890 | "ISO"5165 |
| Point de trouble | °C | Le point de trouble ne doit pas dépasser la température ambiante minimale prévue. | D2500 | "ISO"3015 |
| Corrosion à la lame de cuivre | - | N° 3 maximum | D130 | "ISO"2160 |
| Masse volumique à 15 °C (59 °F) ⁽³⁾ | kg/m ³ | 801 minimum et 876 maximum | Pas de méthode d'essai équivalente | "ISO 3675" "ISO 12185" |
| Distillation | °C | 10 % à 282 °C (539,6 °F) maximum 90 % à 360 °C (680 °F) maximum | D86 | "ISO"3405 |
| Température d'inflammation spontanée | °C | Limite légale | D93 | "ISO"2719 |
| Stabilité thermique | - | Minimum de 80 % de pouvoir réflecteur après vieillissement pendant 180 minutes à 150 °C (302 °F) | D6468 | Pas de méthode d'essai équivalente |
| Point d'écoulement | °C | 6 °C (42,8 °F) minimum en dessous de la température ambiante | D97 | "ISO"3016 |
| Soufre ⁽¹⁾ | %masse | 0,0015 | D5453/D26222 | "ISO 20846" "ISO 20884" |
| Viscosité cinématique ⁽⁴⁾ | mm ² /s (cSt) | Viscosité du carburant à l'admission dans la pompe d'injection. "1,4 minimum/ 4,5 maximum" | D445 | "ISO"3405 |
| Eau et dépôt | % du poids | 0,1 % maximum | D1796 | "ISO"3734 |
| Eau | % du poids | 0,1 % maximum | D1744 | Pas de méthode d'essai équivalente |
| Dépôt | % du poids | 0,05 % maximum | D473 | "ISO"3735 |
| Gommes et résines ⁽⁵⁾ | mg/100 ml | 10 mg/100 ml maximum | D381 | "ISO"6246 |
| Diamètre d'usure corrigé en fonction du pouvoir lubrifiant à 60 °C (140 °F). ⁽⁶⁾ | mm | 0,52 maximum | D6079 | "ISO"12156-1 |

(1) Cette spécification comprend les exigences en matière de carburants diesel à teneur en soufre ultra faible (ULSD). Le carburant ULSD a une teneur en soufre inférieure à 15 ppm (0,0015 %). Se référer aux méthodes d'essai des normes "ASTM D5453", "ASTM D2622" ou "ISO 20846, ISO 20884".

(2) Un carburant à indice de cétane supérieur est recommandé lors du fonctionnement à une altitude supérieure ou par temps froid.

(3) "Dans les tableaux de normalisation, la densité API équivalente à la masse volumique minimum de 801 kg/m³ (kilogrammes par mètre cube) est de 45; pour la masse volumique maximum de 876 kg/m³, elle est de 30".

(Tableau 15, suite)

- (4) Les valeurs de viscosité du carburant correspondent les valeurs à l'admission dans les pompes d'injection. Le carburant doit également respecter les exigences de viscosité minimum et être conforme aux exigences de viscosité maximum à 40 °C (104 °F) de la méthode d'essai "ASTM D445" ou de la méthode d'essai "ISO 3104". Si l'on utilise un carburant à faible viscosité, il faudra éventuellement le refroidir pour maintenir une viscosité de "1,4 cSt" ou plus au niveau de la pompe d'injection. Les carburants à haute viscosité peuvent nécessiter des réchauffeurs de carburant afin de ramener la viscosité à "1,4 cSt" à la pompe d'injection.
- (5) Suivre les conditions d'essai et les méthodes pour l'essence (moteur).
- (6) Les carburants à basse teneur en soufre posent souvent des problèmes de pouvoir lubrifiant. Pour déterminer le pouvoir lubrifiant du carburant, réaliser l'essai "ISO 12156-1 ou ASTM D6079 sur un équipement alternatif haute fréquence (HFRR)". Si le pouvoir lubrifiant d'un carburant n'est pas conforme aux exigences minimales, consulter le fournisseur du carburant. Ne pas traiter le carburant sans avoir d'abord consulté son fournisseur. Certains additifs sont incompatibles et risquent d'engendrer des problèmes dans le circuit de carburant.

Les moteurs que fabrique Perkins sont certifiés avec le carburant prescrit par l'EPA. Les moteurs que fabrique Perkins sont certifiés avec le carburant prescrit pour l'homologation européenne. Perkins ne fait homologuer ses moteurs diesel avec aucun autre carburant.

Les spécifications de carburant répertoriées dans le tableau 16 peuvent être utilisées pour tous les Moteurs de la série 2206F.

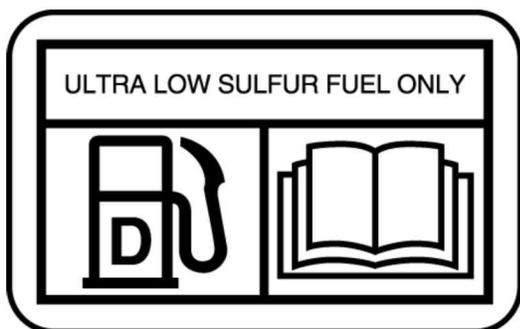
Nota: Il incombe au propriétaire et à l'utilisateur du moteur d'utiliser le carburant prescrit par l'EPA et d'autres organismes de réglementation appropriés.

REMARQUE

L'utilisation de carburants qui ne respectent pas les recommandations de Perkins peut avoir les conséquences suivantes: difficultés de démarrage, réduction de la durée de service du circuit de carburant, mauvaise combustion, dépôts dans l'injecteur, réduction significative de la durée de service du circuit de carburant, dépôts dans la chambre de combustion and réduction de la durée de service du moteur.

REMARQUE

Du diesel à très basse teneur en soufre doit être utilisé dans les Moteurs diesel de la série 2206F Perkins . Le taux de soufre de ce carburant doit être inférieur à 15 ppm. Ce carburant respecte les normes antipollution de l'Agence américaine pour la protection de l'environnement.



L'illustration 54 représente l'étiquette apposée à côté du bouchon de remplissage du réservoir de carburant de l'application.

Tableau
16

| Spécifications de carburant acceptables pour les Moteurs de la série 2206F ⁽¹⁾ | |
|---|--|
| Spécification du carburant | Commentaires |
| EN590 | Carburant diesel pour automobile en Europe (DERV) |
| "ASTM D975 CLASSE 1D S15" | "Carburant diesel léger pour l'Amérique du nord avec un niveau de soufre inférieur à 15 ppm" |
| "ASTM D975 GRADE 2D S15" | "Carburant diesel moyen normal pour l'Amérique du nord avec un niveau de soufre inférieur à 15 ppm" |
| "JIS K2204" | "Carburant diesel japonais" Doit être conforme aux exigences répertoriées au chapitre "Propriétés lubrifiantes". |
| "BS 2869: 2010 CLASSE A2 ou équivalent UE" | "Carburant diesel pour chantier UE. Acceptable à partir de 2011 DOIT avoir un taux de soufre inférieur à 10 ppm" |

⁽¹⁾ Tous les carburants doivent respecter les spécifications du tableau des spécifications Perkins en matière de carburants diesel légers.

Caractéristiques du carburant diesel

Indice de cétane

Un carburant à indice de cétane élevé réduira le délai d'allumage. Un niveau de cétane améliore la qualité de l'allumage. Les indices de cétane des carburants sont établis en fonction de proportions de cétane et d'heptaméthylnonane pour le moteur standard CFR. Se référer à la norme "ISO 5165" pour la description de la méthode d'essai.

Les utilisateurs s'attendent généralement qu'un carburant diesel actuel présente un indice de cétane supérieur à 45. Des carburants à indice de cétane de 40 sont néanmoins proposés dans certaines régions. Les États-Unis sont l'une des régions où l'on rencontre un faible indice de cétane. Un indice de cétane minimum de 40 est nécessaire dans des conditions de démarrage normales. Un indice de cétane élevé est recommandé pour toute utilisation à haute altitude ou par temps froid.

Un carburant à un indice de cétane faible peut entraîner des problèmes de démarrage à froid.

Viscosité

La viscosité désigne la résistance au cisaillement ou à l'écoulement d'un liquide. La viscosité diminue lorsque la température augmente. Cette diminution respecte une progression logarithmique pour les carburants fossiles conventionnels. Lorsque l'on parle de viscosité, on fait généralement référence à la viscosité cinématique. Cette dernière est le quotient de la viscosité dynamique divisé par la masse volumique. On détermine le plus souvent la viscosité cinématique à l'aide de viscosimètres à écoulement par gravité à des températures standard. Se référer à la norme "ISO 3104" pour la description de la méthode d'essai.

La viscosité du carburant est essentielle, car il sert à lubrifier les pièces du circuit de carburant. Le carburant doit présenter une viscosité suffisante pour lubrifier le circuit de carburant à très basse, mais aussi à très haute température. Un carburant présentant une viscosité cinématique inférieure à "1,4 cSt" à la pompe d'injection risque d'endommager cette dernière, provoquant par exemple une érosion ou un grippage excessifs. Une faible viscosité peut se traduire par des difficultés de redémarrage à chaud, des calages et une perte de performances. Une haute viscosité peut entraîner le grippage de la pompe.

Perkins recommande des viscosités cinématiques comprises entre 1,4 et 4,5 mm²/s à la pompe d'injection. Si l'on utilise un carburant à faible viscosité, il faudra éventuellement le refroidir pour maintenir une viscosité de 1,4 cSt ou plus au niveau de la pompe d'injection. Les carburants de haute viscosité peuvent nécessiter des réchauffeurs de carburant afin de ramener la viscosité de 4,5 cSt à la pompe d'injection.

Masse volumique

La masse volumique est la masse du carburant par unité de volume à une température donnée. Ce paramètre influe directement sur les performances du moteur et sur les émissions. Cette influence est déterminée par le chauffage en fonction du volume de carburant injecté. Ce paramètre est exprimé en kg/m³ à 15 °C (59 °F).

Perkins recommande une masse volumique de 841 kg/m³ pour obtenir la puissance correcte. Les carburants plus légers sont autorisés, mais ils ne fourniront pas la puissance nominale.

Soufre

Le niveau de soufre est régi par les normes antipollution. La réglementation régionale, nationale ou internationale peut exiger un carburant à teneur en soufre limité. La teneur en soufre du carburant et la qualité du carburant doivent satisfaire à l'ensemble des réglementations antipollution locales applicables.

Les Moteurs diesel de la série 2206F Perkins ne peuvent fonctionner qu'avec du carburant ULSD. Si les méthodes de test "ASTM D5453, ASTM D2622 ou ISO 20846 ISO 20884" sont utilisées, la teneur en soufre du carburant diesel à très faible teneur en soufre doit être inférieure à 15 ppm (mg/kg) ou à 0,0015 % de la masse.

REMARQUE

L'utilisation de carburant diesel contenant plus de 15 ppm de soufre dans ces moteurs peut endommager (parfois irrémédiablement) les systèmes de contrôle antipollution ou réduire l'intervalle de service.

Propriétés lubrifiantes

Le pouvoir lubrifiant est la capacité du carburant à empêcher l'usure de la pompe. Le pouvoir lubrifiant d'un liquide décrit son à réduire la friction entre des surfaces soumises à une charge. Cette aptitude réduit les dégâts occasionnés par cette friction. Les propriétés lubrifiantes du carburant sont importantes pour les circuits d'injection. Avant que la teneur en soufre maximum dans le carburant ne soit réglementée, on estimait généralement que le pouvoir lubrifiant du carburant était fonction de sa viscosité.

Le pouvoir lubrifiant est particulièrement important pour le carburant à faible teneur en soufre, mais aussi pour les carburants fossiles à faible teneur en composés aromatiques. Ces carburants visent à répondre à des normes antipollution très exigeantes.

Le diamètre d'usure avec ces carburants (mesure du pouvoir lubrifiant) ne doit pas dépasser 0,52 mm (0,0205 in). L'essai de pouvoir lubrifiant du carburant doit être réalisé sur un équipement alternatif haute fréquence (HFRR), fonctionnant à 60 °C (140 °F). Se référer à "ISO 12156-1".

REMARQUE

Le circuit de carburant a été qualifié avec des carburants de pouvoir lubrifiant tel que le diamètre d'usure ne dépasse pas 0,52 mm (0,0205 in), selon les essais "ISO 12156-1". Les carburants affichant un diamètre d'usure supérieur à 0,52 mm (0,0205 in) provoquent une réduction de la durée de service et des défaillances prématurées du circuit de carburant.

Des additifs peuvent renforcer le pouvoir lubrifiant d'un carburant. Contacter le fournisseur de carburant lorsque des additifs sont requis. Le fournisseur de carburant peut recommander les additifs adéquats et le niveau approprié de traitement.

Distillation

La distillation montre la proportion des différents hydrocarbures dans le carburant. Un taux élevé d'hydrocarbures légers peut avoir une incidence sur les caractéristiques de combustion.

Recommandations applicables au Biodiesel et à l'utilisation de carburant B20

Le carburant biodiesel est un ester mono-alkyle d'acides gras. Le biodiesel peut être fabriqué à partir de différentes matières premières. Le biodiesel le plus courant en Europe est l'ester méthylique à base de colza (RME, Rape Methyl Ester). Ce biodiesel provient de l'huile de colza. L'ester méthylique à base de soja (SME) est le biodiesel le plus couramment utilisé aux États-Unis. Ce biodiesel provient de l'huile de soja. L'huile de soja ou l'huile de colza constituent les principales matières premières. Tous ces carburants sont appelés esters méthyliques d'acide gras (FAME).

Les huiles végétales pressées à l'état brut NE sont PAS autorisées comme carburant à quelque concentration que ce soit dans les moteurs à compression. Sans estérification, ces huiles se solidifient dans le carter et le réservoir de carburant. Ces carburants pourraient s'avérer incompatibles avec plusieurs des élastomères utilisés dans les moteurs qui sont construits de nos jours. Sous leur forme initiale, ces huiles ne sont pas adaptées à une utilisation en tant que carburant dans les moteurs à compression. D'autres biodiesels peuvent comprendre de la graisse animale, des huiles de cuisson usagées ou divers autres produits de départ. Pour être utilisés comme carburant, ces produits doivent être estérifiés.

Le carburant composé à 100 % de FAME est généralement appelé biodiesel B100 ou biodiesel pur.

Le biodiesel peut être mélangé avec du carburant diesel léger. Les mélanges peuvent être utilisés comme carburant. Les biodiesels les plus courants sont le B5, composé de 5 % de biodiesel et de 95 % de carburant diesel léger, et le B20, composé de 20 % de biodiesel et de 80 % carburant diesel léger.

Nota: Les pourcentages donnés sont exprimés en volume.

Aux États-Unis, la norme "ASTM D975-09a" définissant les caractéristiques du carburant diesel distillé prévoit l'intégration de 5 % de biodiesel au maximum (B5).

En Europe, la norme sur les caractéristiques du carburant diesel léger EN590: 2010 prévoit l'intégration de 7 % de biodiesel au maximum (B7).

Nota: Les moteurs fabriqués par Perkins sont homologués avec les carburants conseillés par l'Agence américaine de protection de l'environnement (EPA) et par l'organisme d'homologation européenne. Perkins ne fait homologuer ses moteurs avec aucun autre carburant. Il incombe à l'utilisateur du moteur d'utiliser le carburant approprié, recommandé par le constructeur et agréé par l'EPA ou les autres organismes de réglementation compétents.

Exigences de la spécification

Le biodiesel pur doit respecter les toutes dernières normes "EN14214 ou ASTM D6751" (aux États-Unis). Les mélanges de biodiesel ne peuvent pas dépasser 20 % de biodiesel (en volume) dans du carburant diesel minéral acceptable selon la version la plus récente des normes "EN590 ou ASTM D975 S15".

Aux États-Unis, les mélanges de biodiesel de B6 à B20 doivent respecter les exigences répertoriées dans la dernière version de la spécification "ASTM D7467" (B6 à B20) et doivent présenter une densité API de 30-45.

En Amérique du Nord, le biodiesel et les mélanges de biodiesel doivent être achetés auprès de producteurs agréés BQ-9000 ou de distributeurs certifiés BQ-9000.

Dans les autres régions du monde, l'utilisation de biodiesel accrédité et certifié, soit par le BQ-9000, soit par un organisme comparable, comme respectant des normes de qualité de biodiesel similaires est exigée.

Exigences d'entretien du moteur

Les propriétés agressives des carburants biodiesel peuvent être à l'origine de débris dans le réservoir et les canalisations de carburant. Du fait de leurs propriétés, ces carburants nettoient le réservoir et les canalisations de carburant. Ce nettoyage du circuit de carburant peut obstruer de façon prématurée les filtres à carburant. Perkins recommande de remplacer les filtres à carburant au bout de 50 heures après la première utilisation d'un mélange de biodiesel B20.

Les glycérides présents dans le carburant biodiesel provoquent eux aussi un colmatage plus rapide des filtres à carburant. L'intervalle de service normal doit donc être ramené à 250 heures.

Lorsqu'un carburant biodiesel est utilisé, l'huile du carter et les dispositifs de post-traitement peuvent en subir l'influence. Ce phénomène tient à la composition chimique et aux propriétés du carburant biodiesel, par exemple sa masse volumique et sa volatilité, ainsi qu'aux polluants chimiques que peut contenir ce carburant, notamment l'alcali et les métaux alcalins (sodium, potassium, calcium et magnésium).

- La dilution du carburant dans l'huile du carter peut être plus importante lorsque du biodiesel ou des mélanges de biodiesel sont utilisés. La dilution plus forte du biodiesel ou des mélanges de biodiesel résulte de la volatilité généralement plus faible du biodiesel. Les stratégies de contrôle des émissions dans les cylindres appliquées dans bon nombre de conceptions de moteurs récentes peuvent entraîner une plus haute concentration de biodiesel dans le carter. L'effet à long terme de la concentration de biodiesel dans l'huile du carter est actuellement indéterminé.
- Perkins recommande une analyse de l'huile afin de vérifier la qualité de l'huile moteur, si du carburant biodiesel est utilisé. S'assurer que le niveau de biodiesel dans le carburant est relevé lors de la prise de l'échantillon d'huile.

Problèmes liés aux performances

À cause de sa teneur énergétique inférieure à celle du carburant diesel standard, le biodiesel B20 provoque une baisse de puissance de l'ordre de 2 à 4 %. Au fil du temps, la puissance peut baisser davantage du fait de la présence de débris dans les injecteurs.

Le biodiesel et les mélanges de biodiesel augmentent la formation de dépôts dans le circuit de carburant, les plus importants d'entre eux se trouvant au niveau de l'injecteur. Ces dépôts peuvent entraîner une perte de puissance due à une injection de carburant réduite ou modifiée ou causer d'autres problèmes de fonctionnement.

Nota: Le produit de nettoyage pour circuit de carburant Perkins T400012 est un produit très efficace pour le nettoyage et la prévention de la formation de dépôts. L'additif pour carburant diesel Perkins permet de limiter les problèmes de dépôts, car il améliore la stabilité du biodiesel et des mélanges de biodiesel. Pour plus d'informations, se référer à la description du produit de nettoyage pour circuit de carburant diesel "Produit de nettoyage pour circuit de carburant diesel Perkins".

Le carburant biodiesel contient des polluants métalliques (sodium, potassium, calcium ou magnésium) qui forment des cendres lors de la combustion dans le moteur diesel. Les cendres peuvent avoir un impact sur la durée de service et les performances des dispositifs de post-traitement (dispositifs antipollution) et s'accumuler dans le filtre à particules diesel. L'accumulation des cendres peut obliger l'utilisateur à nettoyer plus fréquemment ces dernières ou entraîner une baisse des performances.

Exigences générales

La résistance à l'oxydation du biodiesel est faible, ce qui peut entraîner des problèmes de stockage à long terme. Le carburant biodiesel doit être utilisé dans les 6 mois qui suivent sa fabrication. L'équipement ne doit pas être stocké pendant plus de 3 mois avec un mélange de biodiesel B20 dans le circuit de carburant.

En raison d'une résistance à l'oxydation réduite et d'autres problèmes potentiels, il est fortement recommandé d'interdire les mélanges de biodiesel B20 ou, si un certain risque est acceptable, de se limiter au biodiesel B5 dans les moteurs utilisés ponctuellement. Exemples d'applications devant limiter l'utilisation de biodiesel: générateurs de secours et certains véhicules d'urgence.

Avant toute période d'arrêt prolongée, il est fortement recommandé de rincer les circuits de carburant des moteurs utilisés de façon saisonnière, réservoirs compris, avec du carburant diesel classique. Il est ainsi recommandé de vidanger le circuit de carburant des moissonneuses-batteuses à la fin de la saison.

La croissance et la propagation des microbes peuvent provoquer de la corrosion dans le circuit de carburant et un colmatage prématuré du filtre à carburant. Consulter le fournisseur de carburant pour obtenir une aide à la sélection d'un additif anti-microbien adapté.

L'eau accélère la croissance et la propagation des microbes. Lorsque l'on compare le biodiesel aux carburants distillés, il est plus probable que l'eau soit présente naturellement dans le biodiesel. Il est donc essentiel de contrôler fréquemment et, si nécessaire, de vidanger le séparateur d'eau.

Des métaux tels que le bronze, le cuivre, le plomb, l'étain et le zinc accélèrent l'oxydation du carburant biodiesel. L'oxydation peut provoquer l'apparition de dépôts; ces matériaux doivent donc être proscrits dans les réservoirs et les canalisations de carburant.

Conseils pour l'utilisation par temps froid

La norme européenne "EN590" comporte des exigences suivant le climat et une gamme d'options. Les options peuvent être appliquées différemment dans chaque pays. Cinq classes sont données pour les climats arctiques et pour les hivers rigoureux. 0, 1, 2, 3 and 4.

Le carburant conforme à la norme "EN590" CLASSE 4 peut être utilisé à des températures allant jusqu'à -44 °C (-47,2 °F). Se référer à la norme "EN590" pour une appréciation détaillée des propriétés physiques du carburant.

Le carburant diesel "ASTM D975 1-D" utilisé aux États-Unis peut être utilisé à de très basses températures inférieures à -18 °C (-0,4 °F).

Additifs pour carburant du commerce

Les additifs pour carburant diesel ne sont pas recommandés en règle générale, en raison du risque d'endommagement du circuit de carburant ou du moteur. Le fabricant ou le fournisseur de carburant ajoutera les additifs pour carburant diesel appropriés.

Perkins reconnaît que des additifs peuvent se révéler nécessaires dans certaines circonstances particulières.

Nota: Certains additifs anti-corrosion risquent d'encrasser l'injecteur et d'entraîner ainsi un fonctionnement incorrect de l'injecteur.

Contactez le fournisseur de carburant lorsque des additifs sont requis. Le fournisseur de carburant peut recommander l'additif pour carburant approprié et le bon niveau de traitement.

Nota: Pour des résultats optimaux, le fournisseur de carburant doit traiter le carburant lorsque des additifs sont requis. Le carburant traité doit respecter les exigences définies dans le tableau 15.

Produit de nettoyage pour circuit de carburant diesel Perkins

Le produit de nettoyage pour circuit de carburant diesel Perkins T400012 est le seul produit de nettoyage recommandé par Perkins.

Si du biodiesel ou des mélanges de biodiesel sont utilisés, Perkins impose l'utilisation du produit de nettoyage Perkins. Le produit permet de nettoyer les dépôts issus de l'utilisation du biodiesel, présents dans le circuit de carburant. Pour plus d'informations sur l'utilisation de biodiesel et de mélanges de biodiesel, se référer à "Recommandations applicables au Biodiesel et à l'utilisation de carburant B20".

Le produit de nettoyage Perkins supprime les dépôts susceptibles de se former dans le circuit de carburant lorsque l'on utilise du biodiesel ou un mélange de biodiesel. Ces dépôts peuvent diminuer la puissance et les performances du moteur.

Une fois le produit de nettoyage ajouté au carburant, les dépôts présents dans le circuit disparaissent après 30 heures d'utilisation du moteur. Pour optimiser les résultats, continuer à utiliser le produit de nettoyage pendant 80 heures. Le produit de nettoyage pour circuit de carburant diesel Perkins peut être utilisé en continu; il n'a aucun effet défavorable sur la longévité du circuit de carburant ou du moteur.

Des instructions détaillées sur le taux d'utilisation du produit de nettoyage figurent sur le bidon.

Nota: Le produit de nettoyage Perkins est compatible avec les catalyseurs et les filtres à particules antipollution pour moteurs diesel de chantier EPA Tier4 et existants. Le produit de nettoyage pour circuit de carburant Perkins contient moins de 15 ppm de soufre; il est compatible avec le carburant diesel à très faible teneur en soufre.

i06281727

Liquides conseillés

Généralités sur les lubrifiants

En application des règlements gouvernementaux sur l'homologation des émissions d'échappement des moteurs, les recommandations concernant les lubrifiants doivent être respectées.

- API_____American Petroleum Institute (Institut américain du pétrole)
- SAE_____Society Of Automotive Engineers Inc. (Société des ingénieurs automobiles)
- ACEA_____Association des Constructeurs Européens Automobiles.
- ECF-3_____Liquide de carter moteur

Licence

Le système de certification et de licence des huiles moteur de l'API et de l'ACEA est reconnu par Perkins. Pour des informations détaillées sur ce système, se référer à la version la plus récente de la "publication API n° 1509". Les huiles moteur portant le symbole API bénéficient de la licence API.

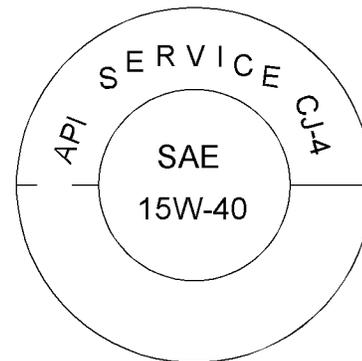


Illustration
55

g01987816

Symbole API type

Terminologie

Certaines abréviations suivent la nomenclature de la norme "SAE J754". Certaines classifications suivent les abréviations de la norme "SAE J183" et certaines suivent les "recommandations de l'EMA sur l'huile pour moteur diesel". Outre les définitions de Perkins, il existe d'autres définitions qui sont utiles pour l'achat de lubrifiants. On peut trouver les viscosités d'huiles recommandées dans la présente Publication, "Liquides conseillés/Huile moteur (chapitre Entretien)".

Huile moteur

Huiles du commerce

REMARQUE

Perkins requiert que soit utilisée la spécification suivante pour l'huile moteur. Le fait de ne pas utiliser la spécification appropriée pour l'huile moteur peut réduire la durée de vie du moteur. Le fait de ne pas utiliser la spécification appropriée pour l'huile moteur peut également réduire la durée de vie du système de post-traitement.

Tableau
17

| Spécifications de l'huile |
|------------------------------|
| API CJ-4 ACEA E9 ECF-3 |

Les limites chimiques des catégories d'huile API CJ-4 et ACEA E9 sont les suivantes:

- 0,1 % maximum de cendres sulfatées
- 0,12 % maximum de phosphore
- 0,4 % maximum de soufre

Les limites chimiques visent à garantir la durée de service du système de post-traitement du moteur. L'utilisation d'une huile non répertoriée dans le tableau 17 peut nuire fortement aux performances du système de post-traitement du moteur.

La durée de service du système de post-traitement dépend de l'accumulation de cendres sur la surface du filtre. Les cendres constituent la partie inerte des particules. Le système a été conçu pour collecter ces particules. Il reste un très faible pourcentage de particules une fois les suies brûlées. Ces particules finissent par colmater le filtre, ce qui provoque une baisse de performances et une hausse de la consommation de carburant. Dans leur majorité, les cendres sont issues de l'huile moteur graduellement consommée pendant l'utilisation normale du moteur. Ces cendres traversent l'échappement. Pour que le produit fonctionne pendant toute sa durée de service prévue, il est essentiel d'utiliser une huile moteur appropriée. Les spécifications d'huile répertoriées dans le tableau 17 se caractérisent par un faible niveau de cendres.

Intervalles d'entretien pour les moteurs utilisant du biodiesel – L'utilisation de biodiesel peut avoir une incidence sur l'intervalle de vidange d'huile. Utiliser l'analyse S·O·S des huiles pour surveiller l'état de l'huile moteur. Utiliser l'analyse S·O·S des huiles également pour déterminer l'intervalle de vidange d'huile optimal.

Nota: Ces huiles moteur, non approuvées par Perkins, ne doivent pas être utilisées: CC, CD, CD-2, CF-4, CG-4, CH-4 and CI-4.

Viscosités conseillées du lubrifiant pour les moteurs diesel à injection directe

La viscosité SAE appropriée de l'huile est déterminée par la température ambiante minimum au moment du démarrage d'un moteur froid et la température ambiante maximum pendant la marche du moteur.

Se référer à l'illustration 56 (températures minimales) pour déterminer la viscosité requise au démarrage d'un moteur froid.

Se référer à l'illustration 56 (températures maximales) pour choisir la viscosité d'huile adaptée au fonctionnement du moteur à la température ambiante la plus élevée prévue.

En règle générale, utiliser la viscosité la plus élevée qui convient pour le démarrage aux températures indiquées.

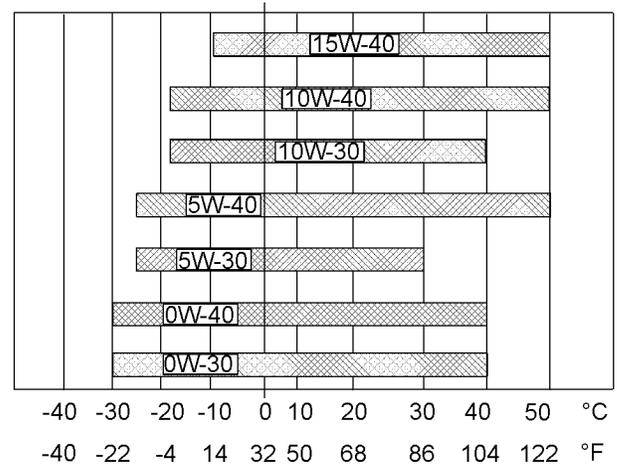


Illustration
56

g03329707

Viscosités conseillées

Un chauffage supplémentaire est conseillé pour démarrer les moteurs complètement refroidis lorsque la température ambiante est inférieure à la température minimale. Un chauffage supplémentaire peut être requis pour lancer les moteurs complètement refroidis dont la température est au-dessus du minimum indiqué, suivant la charge parasite et d'autres facteurs. Un moteur complètement refroidi est un moteur n'ayant pas tourné pendant un certain temps. Cet intervalle rend l'huile plus visqueuse en raison des températures ambiantes plus froides.

Additifs du commerce

Perkins ne recommande pas l'emploi d'additifs du commerce dans l'huile. Il n'est pas nécessaire d'utiliser des additifs du commerce pour obtenir la durée de service maximum des moteurs ou leur rendement nominal. Les huiles entièrement formulées et finies sont composées d'huiles de base et de complexes d'additif du commerce. Ces ensembles d'additifs sont mélangés aux huiles de base à des pourcentages précis pour donner des huiles finies avec des caractéristiques de rendement conformes aux normes de l'industrie.

Il n'existe pas de tests industriels standard pour évaluer la performance ou la compatibilité des additifs du commerce dans une huile finie. Il est possible que les additifs ne soient pas compatibles avec le complexe d'additifs de l'huile finie, ce qui pourrait réduire les performances de cette dernière. Il est possible que l'additif ne se mélange pas avec l'huile finie. Cela peut produire de la boue dans le carter moteur. Perkins déconseille l'utilisation d'additifs du commerce dans les huiles finies.

Pour obtenir le meilleur rendement d'un moteur Perkins, respecter les directives suivantes:

- Se référer à la section "Viscosités conseillées" appropriée. Se référer à l'illustration 56 pour connaître la viscosité conseillée d'un moteur.
- Effectuer l'entretien du moteur à l'intervalle spécifié. Utiliser de l'huile neuve et monter un filtre à huile neuf.
- Effectuer l'entretien aux intervalles spécifiés dans le Guide d'utilisation et d'entretien, "Calendrier d'entretien".

Analyse des huiles

Certains moteurs peuvent être équipés d'un robinet de prélèvement d'huile. Si une analyse des huiles est requise, on utilise le robinet de prélèvement pour recueillir des échantillons d'huile moteur. L'analyse des huiles vient en complément du programme d'entretien préventif.

L'analyse des huiles est un outil de diagnostic permettant de déterminer les performances de l'huile et les taux d'usure des composants. Il est possible d'identifier et de mesurer la pollution grâce à une analyse de l'huile. L'analyse des huiles comprend les essais suivants:

- L'analyse du taux d'usure surveille l'usure des métaux des moteurs. La quantité et le type de métaux d'usure présents dans l'huile sont analysés. Il est aussi important de vérifier si le taux de métaux d'usure est en augmentation que d'identifier la quantité de métaux d'usure présents dans l'huile.
- Des essais sont conduits pour détecter la contamination de l'huile par de l'eau, du glycol ou du carburant.
- L'analyse de l'état de l'huile permet de déterminer la perte des propriétés lubrifiantes des huiles. Une analyse infrarouge est utilisée pour comparer les propriétés de l'huile neuve avec celles de l'échantillon d'huile usagée. Cette analyse permet aux techniciens de mesurer la détérioration de l'huile en cours d'utilisation. Elle leur permet également de s'assurer que l'huile fournit les performances spécifiées pendant tout l'intervalle de vidange d'huile.

i05934856

Liquides conseillés (Liquide d'échappement diesel (DEF, Diesel Exhaust Fluid))

Généralités

Le liquide d'échappement diesel (DEF) est un liquide qui est injecté dans le système de post-traitement en amont de la réduction sélective catalytique (SCR). Ce système d'injection du DEF dans l'échappement provoque une réaction dans le système de réduction catalytique sélective. Les molécules d'oxyde d'azote (NOx) dans l'échappement sont converties en azote élémentaire et en eau. Cette conversion réduit les émissions du moteur.

Caractéristiques

La qualité du DEF utilisé dans les moteurs Perkins doit être conforme à la spécification ISO 22241-1. Les exigences de la spécification ISO 22241-1 sont satisfaites par de nombreuses marques de DEF, notamment celles portant la certification "AdBlue ou API".

La série de documents afférente à la norme ISO 22241 fournit des informations sur les exigences de qualité, les méthodes d'essai, la manipulation, le transport, le stockage et l'interface de remplissage.

Déversement

Des précautions doivent être prises lorsque le DEF est dispensé. Nettoyer les déversements immédiatement. Toutes les surfaces doivent être parfaitement essuyées et rincées à l'eau.

Le DEF répandu se cristallise lorsque l'eau dans le liquide s'évapore. Un déversement de DEF attaque la peinture et le métal. En cas de déversement de DEF, laver la surface à l'eau.

Prendre des précautions lorsque le DEF est dispensé à proximité d'un moteur récemment en fonctionnement. Éclabousser du DEF sur des composants brûlants peut provoquer un dégagement de vapeurs d'ammoniac. Ne pas inspirer les vapeurs d'ammoniac. Ne pas nettoyer les éclaboussures à l'eau de Javel.

Remplissage du réservoir de DEF

Le bouchon de remplissage du réservoir de DEF doit être de couleur bleue. Le niveau de DEF est important, un fonctionnement avec un réservoir de DEF présentant un niveau bas ou vide peut avoir une incidence sur les performances du moteur. En raison de la nature corrosive du liquide d'échappement diesel, il faut utiliser les matériaux appropriés lors du remplissage d'un réservoir de liquide d'échappement diesel.

Qualité du DEF

La qualité du DEF peut être mesurée à l'aide d'un réfractomètre. Le DEF doit être conforme à la norme ISO 22241-1 avec la solution d'urée de 32,5 %. Perkins propose un réfractomètre T400195 permettant de contrôler la concentration du liquide d'échappement diesel.

Propreté

Des impuretés peuvent détériorer la qualité et la durée de vie du FED. Le filtrage du FED est recommandé lors du remplissage du réservoir de FED. Les filtres doivent être compatibles au FED et utilisés exclusivement avec le FED. Contacter le fournisseur pour vérifier la compatibilité du filtre avec le FED. Il est conseillé d'utiliser des filtres en forme de maille utilisant des métaux compatibles tels que l'acier inoxydable. Il n'est pas conseillé d'utiliser les matériaux en papier (cellulose) et certains matériaux filtrants synthétiques à cause des risques de dégradation pendant leur utilisation.

Des précautions doivent être prises lorsque le FED est dispensé. Nettoyer les déversements immédiatement. Les surfaces de la machine et du moteur doivent être proprement essuyées et rincées à l'eau. Prendre des précautions lorsque le FED est dispensé à proximité d'un moteur récemment en fonctionnement. Les déversements du FED sur des composants chauds créent des vapeurs nocives.

Stockage

Ne pas stocker le liquide d'échappement diesel dans des endroits directement exposés au soleil.

Tableau
18

| Température de stockage | Durée de vie du FED escomptée |
|-------------------------------|---------------------------------------|
| En dessous de 25° C (77° F) | 18 mois |
| 25° C (77° F) à 30° C (86° F) | 12 mois |
| 30° C (86° F) à 35° C (95° F) | 6 mois |
| Au dessus de 35° C (95° F) | tester la qualité avant de l'utiliser |

Perkins recommande de contrôler tous les DEF déstockés afin de vérifier que le DEF est conforme à la norme ISO 22241-1.

Compatibilité des matériaux

Le DEF est corrosif. Pour éviter les risques de corrosion, le FED doit être stocké dans des réservoirs construits avec les matériaux appropriés. Matériaux de stockage recommandés :

Aciers inoxydables :

- 304 (S30400)
- 304L (S30403)
- 316 (S31600)
- 316L (S31603)

Aciers spéciaux et métaux :

- Chrome-nickel (CrNi)
- Chrome-nickel-molybdène (CrNiMo)
- Titane

Matériaux non-métalliques :

- Polyéthylène
- Polypropylène.
- Polyisobutylène
- Téflon (PFA)
- Polyfluoroéthylène (PFE)
- Fluorure de polyvinylidène (PVDF)
- Polytétrafluoroéthylène (PTFE)

Les matériaux qui ne sont PAS compatibles avec le FED comprennent l'aluminium, le magnésium, le zinc, les revêtements en nickel, l'argent and l'acier au carbone et les brasures tendres contenant un des éléments susmentionnés. Des réactions imprévues pourraient se produire si le FED entre en contact avec un matériau incompatible ou des matériaux inconnus.

Recommandations d'entretien

i02919647

Détente de la pression du circuit

Circuit de refroidissement



Circuit sous pression: le liquide de refroidissement chaud peut provoquer de graves brûlures. Avant de retirer le bouchon, couper le moteur et attendre que le radiateur ait refroidi. Dévisser ensuite lentement le bouchon pour détendre la pression.

Pour détendre la pression du circuit de refroidissement, arrêter le moteur. Laisser refroidir le bouchon de pression du circuit de refroidissement. Retirer lentement le bouchon de pression du circuit de refroidissement pour détendre la pression.

Circuit de carburant

Pour détendre la pression du circuit de carburant, arrêter le moteur.

Canalisations de carburant haute pression (selon équipement)



Tout contact avec du carburant sous haute pression présente des risques de pénétration percutanée et de brûlure. Des projections de carburant sous haute pression peuvent déclencher un incendie. Le non respect des consignes de contrôle et d'entretien peut entraîner des blessures, voire la mort.

Les canalisations de carburant haute pression vont de la pompe d'alimentation haute pression au collecteur de carburant haute pression et du collecteur de carburant à la culasse. Ces canalisations de carburant sont différentes par rapport à celles sur les autres circuits de carburant.

Cela s'explique par les différences suivantes:

- Les canalisations de carburant haute pression sont sans arrêt chargées de haute pression.
- Les pressions internes des canalisations de carburant haute pression sont supérieures à celles d'autres types de circuit de carburant.

Avant d'effectuer tout entretien ou réparation sur les canalisations de carburant du moteur, effectuer les opérations suivantes:

1. Arrêter le moteur.
2. Attendre dix minutes.

Ne pas desserrer les canalisations de carburant haute pression pour détendre la pression d'air du circuit de carburant.

Huile moteur

Pour détendre la pression du circuit de graissage, arrêter le moteur.

i05480971

Soudage sur moteurs avec commandes électroniques

REMARQUE

La résistance de la structure cadre peut diminuer. Aussi, certains constructeurs déconseillent l'utilisation de soudage sur la structure du châssis ou sur la rampe. Consulter le constructeur d'origine de l'équipement ou le concessionnaire Perkins sur l'opportunité d'utiliser le soudage sur la structure du châssis ou sur la rampe.

Les méthodes de soudage appropriées doivent être utilisées pour éviter d'endommager l'ECM, les capteurs et les pièces connexes du moteur. Autant que possible, retirer la pièce du module avant de la souder. S'il n'est pas possible de déposer la pièce, utiliser la méthode suivante pour effectuer des soudures sur un module équipé d'un moteur électronique. La méthode suivante est considérée comme la plus sûre pour souder une pièce. Cette méthode doit garantir un risque minimum d'endommagement des composants électroniques.

REMARQUE

Pour la mise à la masse du poste de soudage, ne pas utiliser des composants électriques comme l'ECM ou les capteurs. Une mise à la masse inadéquate peut endommager les coussinets de la transmission, les composants hydrauliques, électriques et autres.

Attacher le câble de masse du poste de soudage sur le composant à souder. Prévoir la mise à la masse aussi près que possible de la zone de soudage. Cela diminuera les risques de dégâts.

Nota: Effectuer le soudage dans les zones où il n'y a pas de risque d'explosion.

1. Couper le moteur. Tourner l'alimentation commutée sur la position ARRÊT.
2. S'assurer que l'alimentation en carburant du moteur est FERMÉE.
3. Débrancher le câble négatif de la batterie. Si un coupe-batterie est monté, le placer sur la position ouverte.
4. Débrancher tout composant électronique connecté aux faisceaux de câblage. Inclure les composants suivants:
 - Composants électroniques de l'équipement mené
 - ECM
 - Sensors (Capteurs)
 - Pompe d'alimentation à commande électrique
 - Soupapes à commande électronique
 - Relais
 - Module d'ID de post-traitement

REMARQUE

Ne pas utiliser les composants électriques (ECM ou capteurs de l'ECM) ou les points de masse des composants électriques pour la mise à la masse du poste de soudage.

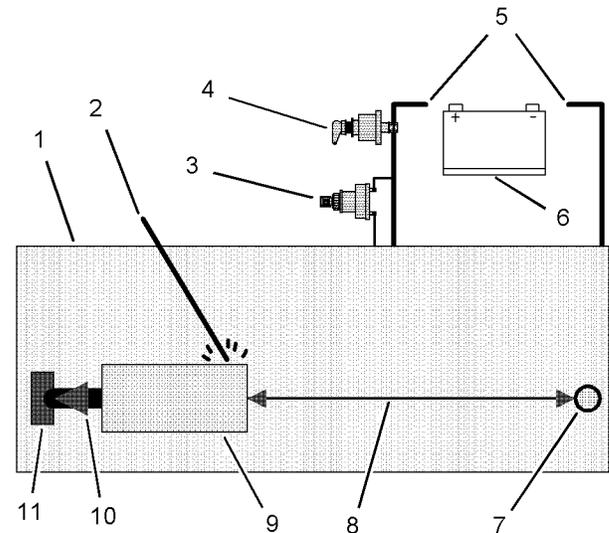


Illustration
57

g01075639

Utiliser l'exemple ci-dessus. Le courant qui circule entre le poste de soudure et sa prise de masse ne provoque pas de dégâts au niveau des pièces connexes.

- (1) Moteur
- (2) Électrode de soudage
- (3) Contacteur sur la position ARRÊT
- (4) Coupe-batterie sur la position ouverte
- (5) Câbles de batterie débranchés
- (6) Batterie
- (7) Composant électrique/électronique
- (8) Distance maximale entre le composant devant être soudé et tout composant électrique/électronique
- (9) Le composant à souder
- (10) Trajet du courant de la machine à souder
- (11) Pince de masse de la machine à souder

5. Brancher directement le câble de masse de soudage sur la pièce à souder. Placer le câble de masse aussi près que possible de la soudure afin de réduire le risque de dommages provoqués par le courant de soudage aux composants suivants. Roulements, composants hydrauliques, composants électrique et tresses de masse.

Nota: Le courant du poste de soudure risque d'endommager gravement la pièce si des composants électriques/électroniques sont utilisés comme masse pour le poste de soudure ou se trouvent entre la masse du poste de soudure et la soudure.

6. Protéger les faisceaux de fils électriques des éclaboussures et des débris de soudure.
7. Utiliser des méthodes de soudage standard pour souder les matériaux.

i05480964

Application intensive

On parle de service intensif lorsqu'un moteur est exploité au-delà des normes courantes publiées pour ce moteur. Les normes Perkins couvrent les paramètres suivants du moteur:

- Performances telles que plage de puissance, plage de régimes et consommation de carburant
- Qualité du carburant
- Altitude de travail
- Calendrier d'entretien
- Choix de l'huile et entretien apporté au circuit de graissage
- Choix du liquide de refroidissement et entretien apporté au circuit de refroidissement
- Milieu d'utilisation
- Pose
- Température du liquide dans le moteur

Se référer aux normes applicables au moteur ou consulter le concessionnaire Perkins ou le distributeur Perkins pour déterminer si le moteur est exploité conformément aux paramètres définis.

Une utilisation intensive peut accélérer l'usure des composants. Les moteurs utilisés dans des conditions de service intensif devront éventuellement être entretenus plus fréquemment afin de bénéficier d'une fiabilité et d'une longévité maximales.

En raison des applications individuelles, il n'est pas possible d'identifier tous les facteurs qui peuvent contribuer à un service intensif. Consulter le concessionnaire Perkins ou le distributeur Perkins pour connaître l'entretien requis par le moteur.

Des facteurs tels que le milieu d'utilisation ainsi que des méthodes d'utilisation et d'entretien inappropriées peuvent contribuer à créer des conditions de service intensif.

Milieu d'utilisation

Températures ambiantes – Probabilité de fonctionnement prolongé du moteur dans des environnements extrêmement froids ou chauds. Si le moteur est démarré et arrêté fréquemment à des températures très froides, les composants de

soupape risquent d'être endommagés par des dépôts de carbone. Une température extrêmement élevée de l'air d'admission réduit les performances du moteur.

Qualité de l'air – Le moteur peut être exposé à de longues périodes de fonctionnement dans un milieu sale ou poussiéreux, à moins que l'équipement soit régulièrement nettoyé. De la boue, de la poussière et de la saleté peuvent recouvrir les composants. L'entretien peut s'avérer très difficile. Les dépôts peuvent contenir des produits chimiques corrosifs.

Accumulation – Les composés, les éléments, les produits chimiques corrosifs et le sel peuvent endommager certains composants.

Altitude – Des problèmes peuvent survenir lorsque le moteur est exploité à des altitudes supérieures aux réglages qui sont prévus pour l'application. Il faut procéder aux modifications nécessaires.

Méthodes d'utilisation incorrectes

- Longues périodes de fonctionnement au ralenti
- Fréquents arrêts à chaud
- Exploitation sous charges excessives
- Exploitation à des régimes excessifs
- Application autre que celle qui est prévue pour le moteur

Méthodes d'entretien incorrectes

- Intervalles d'entretien trop espacés
- Non-utilisation des carburants, lubrifiants et liquides de refroidissement/antigel recommandés

i06281733

Calendrier d'entretien

Si nécessaire

| | |
|---|-----|
| “Batterie - Recyclage” | 87 |
| “Batterie - Remplacement” | 88 |
| “Batterie ou câble de batterie - Débranchement” | 89 |
| “Tamis de remplissage du liquide d'échappement diesel - Nettoyage” | 94 |
| “Liquide d'échappement diesel - Remplissage ” | 97 |
| “Moteur - Nettoyage” | 99 |
| “Élément du filtre à air du moteur (élément double) -Contrôle/Nettoyage/Remplacement” | 99 |
| “Élément du filtre à air du moteur (élément simple) -Contrôle/Nettoyage/Remplacement” | 102 |
| “Huile moteur - Prélèvement d'un échantillon” | 105 |
| “Circuit de carburant - Amorçage” | 107 |
| “Radiateur - Nettoyage” | 116 |

Tous les jours

| | |
|---|-----|
| “Réservoir pneumatique - Purge de l'eau et des dépôts” | 87 |
| “Niveau de liquide de refroidissement - Contrôle” ... | 92 |
| “Équipement mené - Contrôle” | 99 |
| “Filtre à air - Contrôle de l'indicateur de colmatage” | 103 |
| “Niveau d'huile moteur - Contrôle” | 104 |
| “Filtre à carburant primaire/séparateur d'eau -Vidange” | 109 |
| “Embrayage de prise de force – Vérification” | 116 |
| “Vérifications extérieures” | 117 |

Toutes les 50 heures-service ou toutes les semaines

| | |
|--|-----|
| “Réservoir de carburant - Vidange” | 111 |
|--|-----|

Toutes les 250 heures-service

| | |
|---|----|
| “Courroies - Contrôle/remplacement” | 89 |
|---|----|

Au bout des 500 premières heures-service

| | |
|---|-----|
| “Jeu des soupapes du moteur - Contrôle” | 107 |
|---|-----|

Toutes les 500 heures-service

| | |
|---|-----|
| “Niveau d'électrolyte de batterie - Contrôle” | 88 |
| “Huile moteur et filtre - Vidange/remplacement” ... | 106 |
| “Flexibles et colliers - Contrôle/remplacement” | 114 |

Toutes les 500 heures-service ou tous les ans

| | |
|--|-----|
| “Additif pour circuit de refroidissement - Contrôle/ appoint” | 93 |
| “Élément de filtre à carburant primaire (séparateur d'eau) - Remplacement” | 108 |
| “Filtre à carburant secondaire - Remplacement” ... | 110 |
| “Goujon de masse - Contrôler/Nettoyer/Serrer” | 113 |

Toutes les 2000 heures-service

| | |
|---|----|
| “Dispositif de coupure d'air - Essai” | 87 |
|---|----|

Toutes les 2000 heures-service ou tous les ans

| | |
|--|-----|
| “Reniflard du carter moteur - Nettoyage” | 103 |
| “Élément de filtre d'évacuation des gaz du carter -Remplacement” | 111 |

Toutes les 2500 heures-service

| | |
|---|-----|
| “Jeu des soupapes du moteur - Contrôle” | 107 |
|---|-----|

Toutes les 3000 heures-service ou tous les 2 ans

| | |
|---|----|
| “Liquide de refroidissement (DEAC) - Vidange” | 89 |
|---|----|

Toutes les 4000 heures-service

| | |
|--|-----|
| “Compresseur d'air – Vérification” | 86 |
| “Ancrages du moteur - Contrôle” | 104 |
| “Démarreur - Contrôle” | 117 |

Toutes les 5000 heures-service

| | |
|---|-----|
| “Filtre de fluide d'échappement diesel -Remplacement” | 97 |
| “Filtre à particules diesel - Nettoyage” | 98 |
| “Injecteur (liquide d'échappement diesel) -Remplacement ” | 115 |

**Toutes les 6000 heures-service ou
tous les 3 ans**

“Prolongateur pour liquide de refroidissement (longue durée) - Ajout”92

Toutes les 10 000 heures-service

“Filtres de collecteur de FED - Remplacer”95

“Renseignements sur la révision générale”116

**Toutes les 12 000 heures-service ou
tous les 6 ans**

“Liquide de refroidissement (longue durée)
-Changement”91

i06246272

**Compresseur d'air –
Vérification
(Selon équipement)****⚠ DANGER**

Ne pas débrancher la canalisation d'air provenant du régulateur de compresseur d'air sans avoir purgé le frein pneumatique et les circuits pneumatiques auxiliaires. Il y a risque de blessures si l'on néglige de purger le frein pneumatique et les circuits pneumatiques auxiliaires avant de déposer le compresseur d'air et/ou les canalisations d'air.

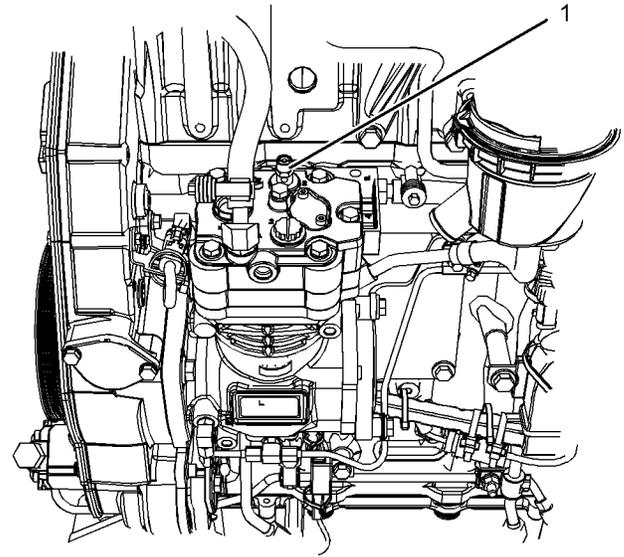


Illustration
58

g03813903

Exemple type

(1) Clapet de décharge de pression

⚠ DANGER

Si le clapet de décharge du compresseur d'air qui est monté sur la culasse du compresseur laisse s'échapper de l'air comprimé, c'est que le circuit pneumatique ne fonctionne pas correctement et qu'il est peut-être colmaté par de la glace. Dans ces conditions, il se peut qu'il n'y ait pas suffisamment d'air pour le freinage normal.

Ne pas utiliser le moteur tant que la cause du passage d'air n'a pas été identifiée et éliminée. Il y a risque de dégâts matériels et d'accidents corporels ou mortels pour l'utilisateur ou les autres personnes alentour si l'on ne se conforme pas à cette consigne.

Le clapet de décharge de pression a pour fonction de laisser l'air s'échapper en cas de mauvais fonctionnement du circuit de compresseur d'air.

Le clapet de décharge de pression du compresseur d'air relâche de l'air à 1723 kPa (250 psi). Lorsque l'air s'échappe du clapet de décharge de pression du compresseur d'air, tout le personnel doit se tenir à l'écart du compresseur d'air. On doit aussi se tenir à l'écart du compresseur d'air lorsque le moteur tourne et que le compresseur d'air est exposé.

Consulter le distributeur Perkins pour obtenir de l'aide.

i06246305

Dispositif de coupure d'air - Essai

Pour garantir que la soupape d'arrêt d'air se ferme toujours quand le moteur reçoit des fumées chargées de gaz, effectuer le test ci-dessous à chaque remplacement d'huile. Un échec du test peut indiquer une usure de la plaque d'obturation, de l'interface de corps de soupape et/ou de son système de support.

1. Faire tourner le moteur au ralenti lent. S'assurer que tous les accessoires normalement utilisés pour cette application, tel qu'un ventilateur, ou des prises d'alimentation, sont utilisés.
2. Actionner manuellement l'arrêt d'air. Sur les arrêts d'air actionnés électriquement, utiliser une alimentation électrique adéquate ou des câbles volants raccordés à la batterie pour exciter le solénoïde d'arrêt d'air. S'assurer que le solénoïde reçoit un signal momentané pour éviter une surchauffe. Sur les arrêts d'air actionnés hydrauliquement, que l'on trouve sur certaines unités utilisées dans des zones dangereuses, effectuer l'actionnement en tirant sur la poignée d'arrêt d'urgence.
3. S'assurer que l'arrêt d'air a été actionné et que le moteur s'est complètement arrêté.

Nota: Comme chaque application est sujette à des inerties et des charges parasites différentes, la durée d'occurrence du problème ne peut être spécifiée. Toutefois, si le moteur tousse ou semble vouloir continuer à tourner, de tels symptômes peuvent être une indication de composants usés qui sont peut-être à remplacer.

REMARQUE

L'actionnement de la soupape d'arrêt d'air peut provoquer une fuite d'huile après le joint d'arbre dans certains cas. Un actionnement répété de la soupape d'arrêt d'air pendant le fonctionnement du moteur peut causer des dommages mécaniques au turbo-compresseur et en altérer la durée de vie.

i02359679

Réservoir pneumatique - Purge de l'eau et des dépôts (selon équipement)

La présence d'humidité et de sédiments dans le système de démarrage pneumatique peut provoquer les ennuis ci-dessous:

- gel,
- corrosion des pièces internes,
- mauvais fonctionnement du système de démarrage pneumatique.

DANGER

Avant d'ouvrir le robinet de vidange, porter des gants, un masque, des vêtements et des chaussures de protection. L'air comprimé risque de projeter les débris pouvant provoquer des blessures corporelles.

1. Ouvrir le robinet de vidange au bas du réservoir pneumatique. Laisser sortir l'humidité et les sédiments.
2. Fermer le robinet de vidange.
3. Contrôler la pression d'arrivée d'air. Le démarreur pneumatique exige une pression minimum de 620 kPa (90 psi) pour fonctionner correctement. La pression d'air maximum ne doit pas dépasser 1550 kPa (225 psi). La pression normale se situe entre 758 et 965 kPa (110 et 140 psi).

i02059809

Batterie - Recyclage

Toujours recycler les batteries. Ne jamais mettre une batterie usagée au rebut. Toujours envoyer les batteries usagées à l'un des endroits suivants:

- Un fournisseur de batteries
- Une installation agréée pour la récupération des batteries
- Un établissement de recyclage

i02060028

Batterie - Remplacement

DANGER

Les batteries dégagent des gaz combustibles qui peuvent exploser. Une étincelle peut enflammer les gaz combustibles. Ceci peut causer des blessures personnelles graves ou la mort.

Assurer une aération appropriée pour les batteries qui se trouvent dans un endroit fermé. Suivre les méthodes appropriées pour aider à empêcher que des arcs électriques et/ou des étincelles n'atteignent les batteries. Ne pas fumer lors de l'entretien des batteries.

DANGER

Les câbles de batterie ou les batteries ne doivent pas être retirés avec le couvercle de batterie en place. Le couvercle de batterie doit être retiré avant toute tentative d'entretien.

La dépose des câbles de batterie ou des batteries avec le couvercle en place peut provoquer une explosion de la batterie entraînant des blessures.

1. Tourner la clé de contact en position ARRÊT.
Couper toutes les charges électriques.
2. Mettre tous les chargeurs de batteries hors service.
Débrancher tous les chargeurs de batteries.
3. Le câble NÉGATIF “-” se branche entre la borne NÉGATIVE “-” de la batterie et la borne NÉGATIVE “-” du démarreur. Débrancher le câble de la borne NÉGATIVE “-” de la batterie.
4. Le câble POSITIF “+” se branche entre la borne POSITIVE “+” de la batterie et la borne POSITIVE “+” du démarreur. Débrancher le câble de la borne POSITIVE “+” de la batterie.

Nota: Toujours recycler les batteries. Ne jamais mettre une batterie usagée au rebut. Retourner les batteries usagées à un centre de recyclage approprié.

5. Retirer la batterie usagée.

6. Monter la batterie neuve.

Nota: Avant de brancher les câbles, s'assurer que la clé de contact est bien sur ARRÊT.

7. Brancher le câble entre le démarreur et la borne POSITIVE “+” de la batterie.

8. Brancher le câble entre la borne NÉGATIVE “-” du démarreur et la borne NÉGATIVE “-” de la batterie.

i02766095

Niveau d'électrolyte de batterie - Contrôle

Lorsque le moteur reste inutilisé pendant de longues périodes ou s'il n'est utilisé que sur de courtes périodes, les batteries risquent de ne pas se recharger complètement. Veiller à ce que les batteries soient correctement chargées afin de les protéger contre le gel. Si les batteries sont correctement chargées, l'ampèremètre doit marquer très près du zéro lorsque le moteur est en marche.

DANGER

Toutes les batteries acide-plomb contiennent de l'acide sulfurique qui peut brûler la peau et les vêtements. Toujours porter un masque serre-tête et des vêtements de protection lorsqu'on travaille sur des batteries ou à proximité.

1. Retirer les bouchons de remplissage. Maintenir le niveau d'électrolyte sur le repère “plein” (FULL) de la batterie.

S'il faut ajouter de l'eau, utiliser de l'eau distillée. À défaut d'eau distillée, utiliser de l'eau propre faiblement minéralisée. Ne pas utiliser d'eau adoucie artificiellement.
2. Vérifier l'électrolyte à l'aide d'un contrôleur de batterie approprié.
3. Monter les bouchons.
4. Les batteries doivent rester propres.

Nettoyer le boîtier de batterie avec l'une des solutions de nettoyage suivantes:

- Un mélange de 0,1 kg (0,2 lb) de bicarbonate de soude et d'1 l (1 US qt) d'eau propre.
- Utiliser un mélange d'hydroxyde d'ammonium.

Rincer soigneusement le boîtier de batterie à l'eau propre.

i05474892

i06246287

Batterie ou câble de batterie - Débranchement



Les câbles de batterie ou les batteries ne doivent pas être retirés avec le couvercle de batterie en place. Le couvercle de batterie doit être retiré avant toute tentative d'entretien.

La dépose des câbles de batterie ou des batteries avec le couvercle en place peut provoquer une explosion de la batterie entraînant des blessures.

1. Tourner le contacteur de démarrage sur ARRÊT. Tourner le contacteur d'allumage (selon équipement) sur la position ARRÊT, retirer la clé de contact et couper toutes les charges électriques.

Nota: Une fois le moteur arrêté, attendre deux minutes avant de débrancher l'alimentation afin de laisser les conduites de liquide d'échappement diesel se purger.

2. Débrancher la borne de batterie négative. Veiller à ce que le câble ne puisse pas toucher la borne. Lorsque quatre batteries de 12 V sont impliquées, il faut débrancher deux connexions négatives.
3. Retirer la connexion positive.
4. Nettoyer toutes les bornes et connexions de batterie débranchées.
5. Utiliser du papier de verre à grain fin pour nettoyer les bornes et colliers de câble. Nettoyer ces éléments jusqu'à ce que leur surface brille. NE PAS éliminer le matériau en quantité excessive. Une élimination excessive du matériau peut entraîner un mauvais ajustage des colliers. Enduire les colliers et les bornes avec un lubrifiant silicone approprié ou de vaseline.
6. Envelopper les connexions de câble avec du ruban pour éviter tout démarrage accidentel.
7. Effectuer les réparations nécessaires sur le circuit.
8. Pour brancher la batterie, brancher la connexion positive avant la connexion négative.

Courroies - Contrôle/ remplacement (Courroie trapézoïdale à rainures multiples)

Pour optimiser les performances du moteur, vérifier l'absence d'usure et de fissures sur la courroie. Remplacer la courroie si elle est usée ou endommagée.

- Vérifier que la courroie ne comporte pas de fissures, de fentes, de glaçage ni de graisse, qu'elle est bien en place et qu'elle ne présente aucun signe de contamination par des liquides.

La courroie doit être remplacée dans les cas suivants.

- Plusieurs nervures de la courroie sont fissurées.
- Plusieurs sections de la courroie sont déboîtées dans une nervure d'une longueur maximum de 50,8 mm (2 in).

Pendant le remplacement de la courroie, vérifier le tendeur de courroie automatique n'est ni usé ni endommagé. S'assurer que tous les galets et la poulie à l'intérieur du convoyeur à bande sont bien montés et que les poulies et le galet peuvent tourner librement.

Pour remplacer la courroie, se référer au document Démontage et montage, "Courroie d'alternateur - Dépose et pose". Au besoin, remplacer le tendeur de courroie. Se référer au document Démontage et montage, "Courroie d'alternateur - Dépose et pose" pour connaître la procédure à suivre.

i06246279

Liquide de refroidissement (DEAC) - Vidange

Nettoyer et rincer le circuit de refroidissement avant l'intervalle d'entretien recommandé dans les cas suivants:

- Surchauffe fréquente du moteur.
- Présence d'écume.
- Présence d'huile dans le circuit de refroidissement et contamination du liquide de refroidissement.
- Présence de carburant dans le circuit de refroidissement et contamination du liquide de refroidissement.

Nota: Une fois que le circuit de refroidissement est vidangé, contrôler la pompe à eau et le thermostat.

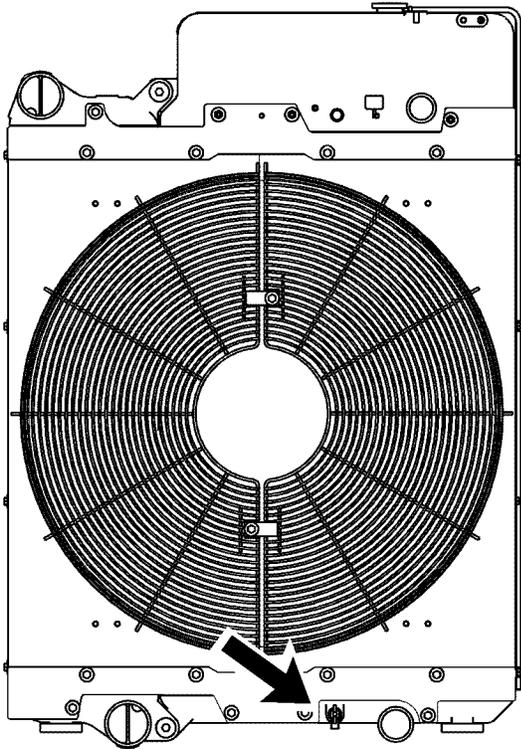


Illustration
59

g02351659

Le robinet de vidange du circuit de refroidissement se situe vers le bas du radiateur.

Vidange



Circuit sous pression: Le liquide de refroidissement chaud peut provoquer de graves brûlures. Avant de dévisser le bouchon de remplissage du circuit de refroidissement, couper le moteur et attendre que les pièces du circuit de refroidissement aient refroidi. Dévisser ensuite lentement le bouchon de remplissage du circuit de refroidissement pour détendre la pression.

1. Couper le moteur et le laisser refroidir. Desserrer lentement le bouchon de remplissage du circuit de refroidissement pour détendre la pression. Retirer le bouchon de remplissage du circuit de refroidissement.
2. Ouvrir le robinet de vidange du circuit de refroidissement.

Laisser le liquide de refroidissement s'écouler.

Rinçage

1. Rincer le circuit de refroidissement à l'eau propre pour évacuer tous les débris.
2. Refermer le robinet de vidange.

REMARQUE

Remplir le circuit de refroidissement à raison de 19 l (5 US gal) maximum par minute pour éviter la formation de poches d'air.

3. Remplir le circuit de refroidissement avec de l'eau propre et faire tourner le moteur, s'assurer que le thermostat s'ouvre. Couper le moteur et le laisser refroidir.
4. Vidanger le circuit de refroidissement.
5. Remplir le circuit de refroidissement avec de l'eau propre et faire tourner le moteur jusqu'à ce que sa température atteigne 82 °C (180 °F).
6. Couper le moteur et le laisser refroidir. Vidanger le circuit de refroidissement.

Remplissage

REMARQUE

Remplir le circuit de refroidissement à raison de 19 l (5 US gal) maximum par minute pour éviter la formation de poches d'air.

1. Remplir le circuit de refroidissement avec du liquide de refroidissement ou de l'antigel. Se référer à l'article de ce Guide d'utilisation et d'entretien, "Liquides conseillés" pour plus d'informations sur les caractéristiques du circuit de refroidissement. Ne pas monter le bouchon de remplissage du circuit de refroidissement.
2. Mettre le moteur en marche et le laisser tourner au ralenti. Augmenter le régime moteur à 1500 tr/min. Laisser tourner le moteur au régime maxi à vide pendant une minute pour purger l'air des cavités du bloc-moteur. Couper le moteur.
3. Contrôler le niveau de liquide de refroidissement. Le niveau de liquide de refroidissement doit se situer à moins de 13 mm (0,5 in) du fond du tuyau de remplissage. Le niveau de liquide de refroidissement doit se situer à moins de 13 mm (0,5 in) au niveau approprié sur le regard de niveau.

4. Nettoyer le bouchon de remplissage du circuit de refroidissement. Examiner le joint statique du bouchon de remplissage du circuit de refroidissement. Si le joint statique situé sur le bouchon de remplissage du circuit de refroidissement est endommagé, le jeter et monter un bouchon de remplissage neuf. Si le joint statique du bouchon de remplissage du circuit de refroidissement n'est pas endommagé, procéder à un contrôle de pression. La pression correcte du bouchon de remplissage du circuit de refroidissement est indiquée sur le bouchon. Si le bouchon de remplissage du circuit de refroidissement ne maintient pas la pression correcte, le remplacer par un bouchon neuf.
5. Faire démarrer le moteur. Rechercher la présence d'éventuelles fuites dans le circuit de refroidissement et vérifier sa bonne température de fonctionnement.

i06246286

Liquide de refroidissement (longue durée) - Changement

REMARQUE

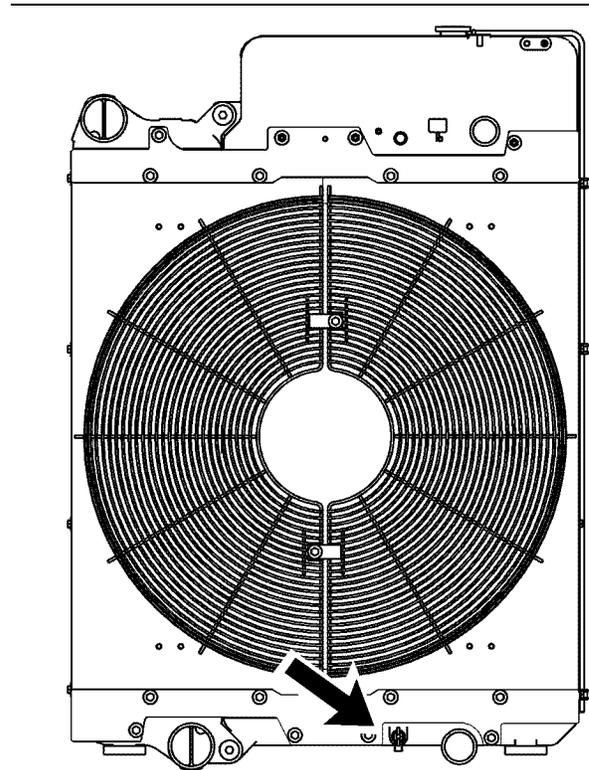
Pour atteindre 12 000 heures de fonctionnement, l'ELC (liquide de refroidissement longue durée) Perkins doit être utilisé avec un prolongateur. Pour toute information complémentaire sur les prolongateurs adéquats, contacter le distributeur Perkins.

Nettoyer et rincer le circuit de refroidissement avant l'intervalle d'entretien recommandé dans les cas suivants:

- Surchauffe fréquente du moteur.
- Présence d'écume.
- Présence d'huile dans le circuit de refroidissement et contamination du liquide de refroidissement.
- Présence de carburant dans le circuit de refroidissement et contamination du liquide de refroidissement.

Nota: Pour le nettoyage du circuit de refroidissement, seule de l'eau propre est requise lorsque le liquide de refroidissement longue durée est vidangé et renouvelé.

Nota: Une fois que le circuit de refroidissement est vidangé, contrôler la pompe à eau et le thermostat.

Illustration
60

g02351659

Vidange

⚠ DANGER

Circuit sous pression: Le liquide de refroidissement chaud peut provoquer de graves brûlures. Avant de dévisser le bouchon de remplissage du circuit de refroidissement, couper le moteur et attendre que les pièces du circuit de refroidissement aient refroidi. Dévisser ensuite lentement le bouchon de remplissage du circuit de refroidissement pour détendre la pression.

1. Couper le moteur et le laisser refroidir. Desserrer lentement le bouchon de remplissage du circuit de refroidissement pour détendre la pression. Retirer le bouchon de remplissage du circuit de refroidissement.

2. Ouvrir le robinet de vidange du circuit de refroidissement.

Laisser le liquide de refroidissement s'écouler.

Rinçage

1. Rincer le circuit de refroidissement à l'eau propre pour évacuer tous les débris.

2. Refermer le robinet de vidange.

REMARQUE

Remplir le circuit de refroidissement à raison de 19 l (5 US gal) maximum par minute pour éviter la formation de poches d'air.

3. Remplir le circuit de refroidissement avec de l'eau propre. Monter le bouchon de remplissage du circuit de refroidissement.
4. Mettre le moteur en marche et le laisser tourner au ralenti jusqu'à ce que la température se situe entre 49 et 66 °C (120 et 150 °F).
5. Couper le moteur et le laisser refroidir. Desserrer lentement le bouchon de remplissage du circuit de refroidissement pour détendre la pression. Retirer le bouchon de remplissage du circuit de refroidissement. Ouvrir le robinet de vidange. Laisser l'eau s'écouler. Rincer le circuit de refroidissement à l'eau propre. Refermer le robinet de vidange.

Remplissage

REMARQUE

Remplir le circuit de refroidissement à raison de 19 l (5 US gal) maximum par minute pour éviter la formation de poches d'air.

1. Remplir le circuit de refroidissement de liquide de refroidissement longue durée (ELC). Se référer à ce Guide d'utilisation et d'entretien, "Liquides conseillés" pour plus d'informations sur les caractéristiques du circuit de refroidissement. Ne pas monter le bouchon de remplissage du circuit de refroidissement.
2. Mettre le moteur en marche et le laisser tourner au ralenti. Augmenter le régime moteur jusqu'au régime maxi à vide. Laisser tourner le moteur au régime maxi à vide pendant une minute pour purger l'air des cavités du bloc-moteur. Couper le moteur.
3. Contrôler le niveau de liquide de refroidissement. Le niveau de liquide de refroidissement doit se situer à moins de 13 mm (0,5 in) du fond du tuyau de remplissage. Le niveau de liquide de refroidissement doit se situer à moins de 13 mm (0,5 in) au niveau approprié sur le regard de niveau.

4. Nettoyer le bouchon de remplissage du circuit de refroidissement. Examiner le joint statique du bouchon de remplissage du circuit de refroidissement. Installer le bouchon de remplissage usagé uniquement si le joint statique n'est pas endommagé. Tester le bouchon pour connaître la pression correcte. La pression correcte du bouchon de remplissage du circuit de refroidissement est indiquée sur le bouchon. Si le bouchon de remplissage du circuit de refroidissement ne maintient pas la pression correcte, le remplacer par un bouchon neuf.
5. Faire démarrer le moteur. Rechercher la présence d'éventuelles fuites dans le circuit de refroidissement et vérifier sa bonne température de fonctionnement.

i05405205

Prolongateur pour liquide de refroidissement (longue durée) - Ajout

Pour que le liquide longue durée Perkins puisse atteindre 12 000 heures, il faut ajouter un prolongateur à 6000 heures. Pour connaître le prolongateur approprié, consulter les concessionnaire ou le distributeur Perkins.

i04115915

Niveau de liquide de refroidissement - Contrôle

Contrôler le niveau de liquide de refroidissement lorsque le moteur est arrêté et froid.

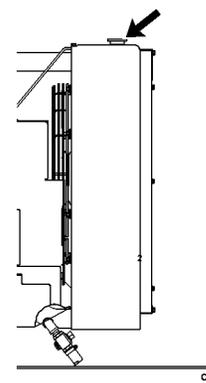


Illustration
61

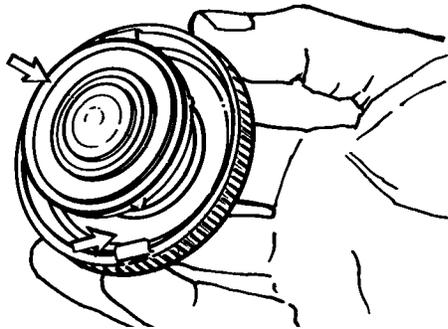
g00285520

Bouchon de remplissage du circuit de refroidissement

! DANGER

Circuit sous pression: Le liquide de refroidissement chaud peut provoquer de graves brûlures. Avant de dévisser le bouchon de remplissage du circuit de refroidissement, couper le moteur et attendre que les pièces du circuit de refroidissement aient refroidi. Dévisser ensuite lentement le bouchon de remplissage du circuit de refroidissement pour détendre la pression.

1. Déposer lentement le bouchon de remplissage du circuit de refroidissement pour relâcher la pression.
2. Le niveau de liquide de refroidissement doit se situer au maximum à 13 mm (0,5 in) du bas du tube de remplissage. Si le moteur est équipé d'un regard, le liquide de refroidissement doit se trouver au niveau approprié sur le regard.

Illustration
62

g00103639

Joint statiques types de bouchon de remplissage

3. Nettoyer le bouchon de remplissage du circuit de refroidissement et contrôler l'état des joints statiques du bouchon de remplissage. Remplacer le bouchon de remplissage du circuit de refroidissement si les joints statiques du bouchon de remplissage sont endommagés. Remonter le bouchon de remplissage du circuit de refroidissement.
4. Rechercher l'éventuelle présence de fuites dans le circuit de refroidissement.

i03826067

Additif pour circuit de refroidissement - Contrôle/appoint

! DANGER

L'additif pour circuit de refroidissement contient des produits caustiques. Éviter tout contact avec la peau et les yeux et ne pas ingérer.

Contrôle de la concentration d'additif

Antigel/liquide de refroidissement à usage intensif et additif

REMARQUE

Ne pas dépasser la concentration d'additif de 6% conseillée.

Utiliser un kit d'essai d'additif pour liquide de refroidissement afin de contrôler la concentration d'additif.

Ajout d'additif, si besoin

REMARQUE

Ne pas dépasser la concentration d'additif conseillée. Une concentration excessive d'additif favorisera la formation de dépôts sur les surfaces les plus chaudes du circuit de refroidissement, d'où une diminution des caractéristiques de transfert thermique du moteur. Compte tenu de la moins bonne dissipation de la chaleur, la culasse et d'autres pièces soumises à des températures élevées risquent de se fissurer. Une concentration excessive d'additif risque également d'entraîner un colmatage des tubes du radiateur, des surchauffes et/ou une usure rapide du joint de la pompe à eau. Ne jamais utiliser simultanément de l'additif liquide et un élément d'additif à visser (le cas échéant). L'emploi conjugué de ces additifs pourrait entraîner une concentration d'additif supérieure à la concentration maximum conseillée.

! DANGER

Circuit sous pression: Le liquide de refroidissement chaud peut provoquer de graves brûlures. Avant de dévisser le bouchon de remplissage du circuit de refroidissement, couper le moteur et attendre que les pièces du circuit de refroidissement aient refroidi. Dévisser ensuite lentement le bouchon de remplissage du circuit de refroidissement pour détendre la pression.

REMARQUE

Réaliser les entretiens ou les réparations du circuit de refroidissement du moteur en prenant soin de vérifier que le moteur se trouve sur un sol horizontal. Il sera ainsi possible de réaliser un contrôle précis du niveau de liquide de refroidissement. Cela évitera également le risque d'introduction de poches d'air dans le circuit de liquide de refroidissement.

1. Desserrer lentement le bouchon de remplissage du circuit de refroidissement pour décharger la pression. Retirer le bouchon de remplissage du circuit de refroidissement.

Nota: Toujours évacuer les liquides vidangés conformément aux réglementations locales.

2. Si nécessaire, vidanger un peu de liquide de refroidissement du circuit de refroidissement dans un récipient adéquat afin de pouvoir ajouter l'additif.
3. Ajouter la quantité appropriée d'additif. Pour toute précision sur la spécification des besoins en additif, se référer au Guide d'utilisation et d'entretien Contenances et recommandations, ""
4. Nettoyer le bouchon de remplissage du circuit de refroidissement et vérifier l'état du joint statique. Si le joint statique est endommagé, jeter l'ancien bouchon de remplissage et monter un bouchon de remplissage neuf. Si le joint statique n'est pas endommagé, effectuer un test de pression du bouchon de remplissage au moyen d'une pompe de pressurisation adaptée. La pression correcte est gravée sur la face du bouchon de remplissage. Si le bouchon de remplissage ne maintient pas la pression correcte, monter un bouchon de remplissage neuf.

i05934853

Tamis de remplissage du liquide d'échappement diesel - Nettoyage

REMARQUE

S'assurer que le moteur est coupé avant toute intervention ou réparation.

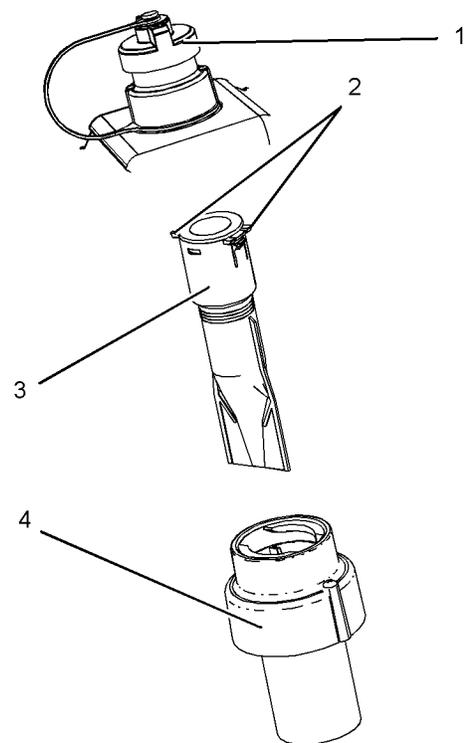


Illustration
63

g03725939

Exemple type

1. S'assurer que le pourtour du bouchon du réservoir de liquide d'échappement diesel (DEF, Diesel Exhaust Fluid) est propre. Déposer le bouchon (1).
2. À l'aide d'un outil adéquat, appuyer sur les ergots (2) pour les dégager. Une fois que les ergots sont dégagés, retirer la crépine de filtre (3) de l'adaptateur de la goulotte du réservoir de liquide d'échappement diesel (4).

3. La crépine de filtre peut être nettoyée à l'eau propre et séchée à l'air comprimé. Pour toute information sur l'utilisation d'air comprimé, se référer à ce Guide d'utilisation et d'entretien, "Généralités liées aux dangers".
4. S'il s'avère impossible de nettoyer la crépine de filtre ou si elle est endommagée, il faut alors remplacer la crépine de filtre.
5. Monter la crépine de filtre (3) dans l'adaptateur de la goulotte du réservoir de liquide d'échappement diesel (4). Enfoncer la crépine de filtre dans l'adaptateur de la goulotte et s'assurer que les ergots (2) sont placés correctement. Monter le bouchon (1).

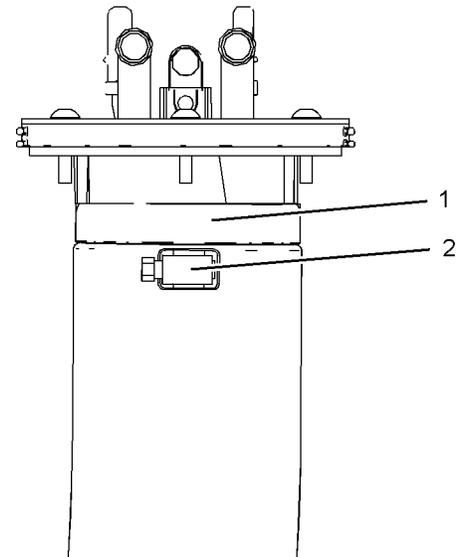
i06281725

Filtres de collecteur de FED - Remplacer

REMARQUE

S'assurer que le moteur est coupé avant toute intervention ou réparation.

1. Pour connaître la procédure appropriée de dépose du collecteur, se référer au cahier Démontage et montage, "Collecteur (Réchauffeur de DEF) - Dépose et pose".

Illustration
64

g03806578

Recommandations d'entretien
Filtres de collecteur de FED - Remplacer

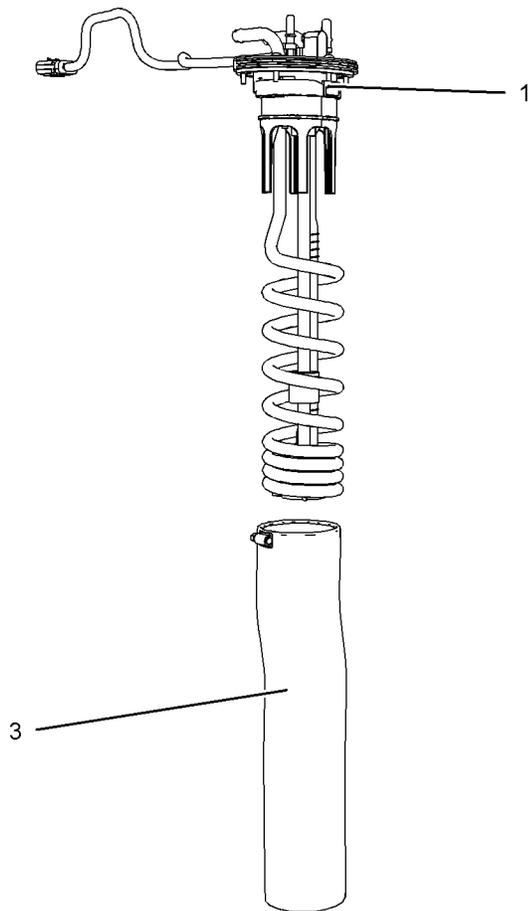


Illustration 65 g03806580

2. Retirer le collier à bande (2) de l'embase du filtre (1).
3. Déposer le filtre (3) de l'embase du filtre (1).

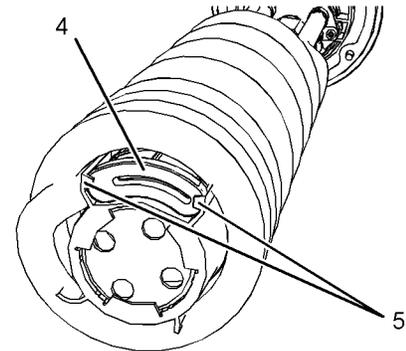


Illustration 66 g03806581

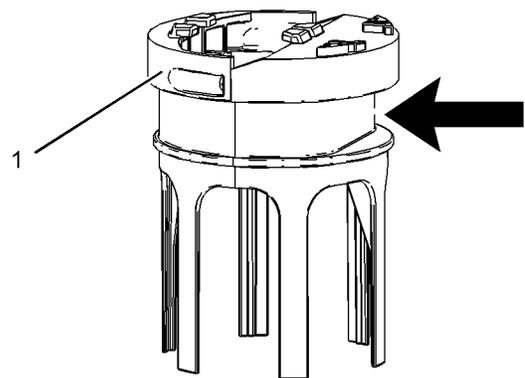
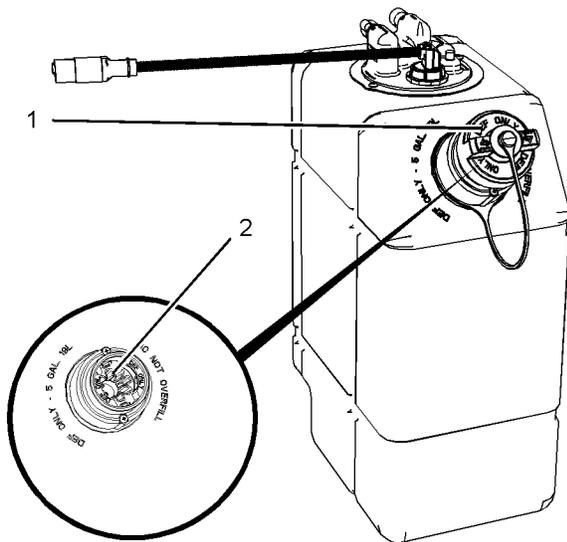


Illustration 67 g03806583

4. Retirer le filtre d'aspiration (4) situé dans la partie inférieure des bobines du vase d'expansion en tirant les ergots (5). Le remplacer par un filtre d'aspiration neuf.
5. Poser un nouveau filtre en tirant le filtre par-dessus les bobines de collecteur jusqu'à la base de l'embase du filtre assemblé.
6. Serrer le collier à bande à $4,5 \pm 0,7$ Nm (40 ± 6 lb in), en vérifiant qu'il est aligné avec la surface plane de l'embase du filtre (1) comme indiqué dans l'illustration 67. S'assurer que le filtre ne se retousse pas lors du serrage du collier à bande.
7. Pour connaître la procédure appropriée de pose du collecteur, se référer au cahier Démontage et montage, "Collecteur (Réchauffeur de DEF) - Dépose et pose".

i06239827

Liquide d'échappement diesel - Remplissage

Illustration
68

g03714036

Exemple type

Vérifier que le liquide d'échappement diesel (DEF, Diesel Exhaust Fluid) utilisé présente la spécification correcte. Vérifier la propreté du liquide d'échappement diesel, pour toute information complémentaire, se référer à ce Guide d'utilisation et d'entretien, "Liquides conseillés".

Des précautions doivent être prises lorsque le FED est dispensé. Nettoyer les déversements immédiatement. Toutes les surfaces doivent être parfaitement essuyées et rincées à l'eau.

Le DEF répandu se cristallise lorsque l'eau dans le liquide s'évapore. Tout déversement de liquide d'échappement diesel attaque la peinture et le métal. En cas de déversement de DEF, laver la surface à l'eau.

Prendre des précautions lorsque le FED est dispensé à proximité d'un moteur récemment en fonctionnement. Éclabousser du FED sur des composants brûlants peut provoquer un dégagement de vapeurs d'ammoniac. Ne pas inspirer les vapeurs d'ammoniac. Ne pas nettoyer les éclaboussures à l'eau de Javel.

Vérifier que le réservoir de liquide d'échappement diesel est plein avant de débuter le travail.

1. Avant de remplir le réservoir de liquide d'échappement diesel, s'assurer que les canalisations de liquide d'échappement diesel ont été purgées. La purge des canalisations de liquide d'échappement diesel s'effectue après l'arrêt du moteur. Le réservoir de liquide d'échappement diesel ne doit être rempli qu'après la purge des canalisations de liquide d'échappement diesel. Pour toute information complémentaire sur la durée nécessaire à la purge des canalisations de liquide d'échappement diesel, se référer à ce Guide d'utilisation et d'entretien, "Coupe-batterie".
2. S'assurer que le bouchon de DEF (1) et son pourtour soient propres et exempts de saletés. S'assurer que tous les équipements utilisés pour le remplissage du réservoir sont propres et exempts de saletés.
3. Déposer le bouchon de DEF du réservoir.
4. Remplir le réservoir avec la quantité de DEF requise. Veiller à ne pas introduire de saletés dans le réservoir en cours de remplissage. Ne pas remplir excessivement le réservoir. Le liquide d'échappement diesel nécessite un espace en raison de la dilatation.

Nota: Toujours remplir le réservoir de liquide d'échappement diesel sur un sol plat. Un temps froid peu avoir une incidence sur le liquide d'échappement diesel, pour toute information complémentaire, se référer à ce Guide d'utilisation et d'entretien, "Liquide d'échappement diesel par temps froid".

5. L'ouverture du réservoir de DEF (2) a un diamètre spécial. Veiller à utiliser la buse correcte lors du remplissage du réservoir de DEF.

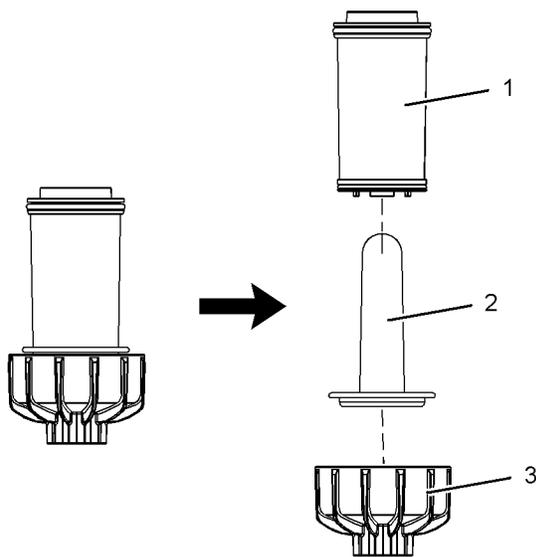
Nota: Une clé sur la jauge de niveau de liquide d'échappement diesel indiquera le dernier niveau de liquide d'échappement connu et passera au nouveau niveau de liquide d'échappement.

6. Remonter le bouchon de DEF. Rechercher visuellement des traces de fuite au niveau du réservoir de liquide d'échappement diesel.

i06281732

Filtre de fluide d'échappement diesel - Remplacement

- Liquide d'échappement diesel _____ (DEF, Diesel Exhaust Fluid)

Illustration
69

g03332612

Exemple type

DANGER

Une mauvaise manipulation des produits chimiques peut entraîner des blessures.

Veiller à utiliser tous les équipements de protection nécessaires à ce type de manipulation.

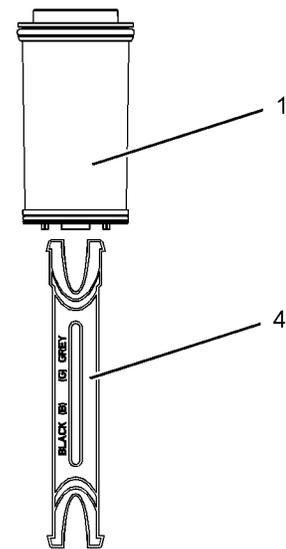
Veiller à lire et comprendre l'ensemble des instructions et des dangers indiqués sur les étiquettes et les fiches techniques santé-sécurité de toute substance chimique utilisée.

Respecter toutes les consignes de sécurité recommandées par le fabricant de produits chimiques en matière de manutention, de stockage et de mise au rebut de substances chimiques.

REMARQUE

S'assurer que le moteur est coupé avant toute intervention ou réparation.

1. Retirer le bouchon du filtre de DEF (3) avec une douille bi-hexagonale de 27 mm.
2. Déposer la garniture de cône en caoutchouc (2) du filtre de liquide d'échappement diesel (1).

Illustration
70

g03332637

Exemple type

3. Insérer l'outil de dépose du filtre de liquide d'échappement diesel (4) dans le filtre de liquide d'échappement diesel (1) puis déposer le filtre de liquide d'échappement diesel (1).

Nota: Éviter de tordre le filtre de DEF (1) lors de sa dépose. Toute torsion peu entraîner une déchirure.

4. Nettoyer le pourtour du boîtier du filtre.
5. Lubrifier les joints du filtre de DEF neuf (1) avec du liquide d'échappement diesel ou de l'eau distillée.
6. Monter le filtre de liquide d'échappement diesel neuf (1) et la garniture de cône en caoutchouc.

Nota: Éviter de tordre le filtre de DEF (1) lors de sa pose. Toute torsion peu entraîner une déchirure.

7. Monter le bouchon (3). Serrer le bouchon au couple de 20 Nm (177 lb in).

i06281708

Filtre à particules diesel - Nettoyage

Lorsque le filtre à particules diesel doit être nettoyé, consulter le distributeur Perkins pour connaître les options disponibles.

La centrale de surveillance des cendres installée dans le module de commande électrique devra être réinitialisée.

i02227077

Équipement mené - Contrôle

Se référer aux spécifications du constructeur d'origine pour obtenir davantage de renseignements sur les recommandations d'entretien suivantes de l'équipement mené:

- Contrôle
- Réglage
- Graissage
- Autres recommandations d'entretien

Effectuer tout entretien sur l'équipement mené recommandé par le constructeur d'origine.

i04190778

Moteur - Nettoyage



Une source haute tension peut provoquer des blessures, voire la mort.

L'humidité peut créer des chemins conducteurs d'électricité.

S'assurer que le circuit électrique est coupé (OFF). Verrouiller les commandes de démarrage et s'assurer que les étiquettes "NE PAS UTILISER" (DO NOT OPERATE) sont bien attachées.

REMARQUE

Les accumulations de graisse et d'huile sur un moteur constituent un risque d'incendie. Veiller à la propreté du moteur. Enlever les débris et nettoyer les éclaboussures de liquide chaque fois qu'une quantité importante s'accumule sur le moteur.

Un nettoyage périodique du moteur est recommandé. Un nettoyage à la vapeur du moteur permet d'éliminer les accumulations d'huile et de graisse. Un moteur propre offre les avantages suivants:

- Détection facile des fuites de liquide
- Transfert de chaleur optimal
- Facilité d'entretien

Nota: Prendre les précautions qui s'imposent pour éviter que les composants électriques soient endommagés par un excès d'eau lors du nettoyage du moteur. Les nettoyeurs haute pression ou les nettoyeurs à vapeur ne doivent pas être dirigés sur les connecteurs électriques ni sur les branchements de câbles à l'arrière des connecteurs. Éviter les composants électriques comme l'alternateur, le démarreur et l'ECM. Protéger la pompe d'injection contre les liquides lors du nettoyage du moteur.

Post-traitement

Lors du processus de nettoyage du moteur, s'assurer que ni l'eau ni les liquides de nettoyage ne peuvent pénétrer dans le système de post-traitement. Cela pourrait en effet endommager le système de post-traitement.

i05480952

Élément du filtre à air du moteur (élément double) - Contrôle/Nettoyage/Remplacement

REMARQUE

Ne jamais faire tourner le moteur sans élément de filtre à air ou avec un élément de filtre à air endommagé. Ne pas utiliser d'élément de filtre à air dont les plis, les garnitures ou les joints sont endommagés. La pénétration de saletés dans le moteur provoque une usure prématurée des pièces du moteur et les endommage. L'élément de filtre à air prévient la pénétration de saletés dans le moteur.

REMARQUE

Ne jamais procéder à l'entretien du filtre à air pendant que le moteur tourne sous peine de laisser pénétrer des saletés dans le moteur.

Entretien des éléments de filtre à air

Nota: Le circuit de filtre à air n'est pas nécessairement fourni par Perkins. La procédure présentée ci-dessous concerne un circuit de filtre à air type. Se référer à la documentation du constructeur d'origine pour connaître la procédure correcte.

Si l'élément de filtre à air s'obstrue, l'air peut déchirer le matériau filtrant. La pénétration d'air non filtré accélère considérablement l'usure interne du moteur. Se référer à la documentation du constructeur d'origine pour savoir quels éléments de filtre à air conviennent à l'application.

- Rechercher tous les jours les éventuelles accumulations de saletés et débris dans le préfiltre (selon équipement) et dans le bac à poussière. Le cas échéant, enlever toute accumulation de saletés et de débris.
- Une utilisation dans un environnement sale peut nécessiter un entretien plus fréquent de l'élément de filtre à air.
- L'élément de filtre à air doit être remplacé au moins une fois par an. Cet élément doit être remplacé quel que soit le nombre de nettoyages effectués.

Remplacer les éléments de filtre à air sales par des éléments propres. Avant le montage, examiner soigneusement les éléments de filtre à air pour s'assurer que le matériau filtrant n'est ni déchiré ni perforé. S'assurer que le joint statique ou le joint de l'élément de filtre à air n'est pas endommagé. Prévoir des éléments de filtre à air de rechange adaptés.

Filtres à air à deux éléments

Le filtre à air à deux éléments contient un élément primaire de filtre à air et un élément secondaire de filtre à air.

L'élément primaire de filtre à air peut être utilisé au maximum six fois si les nettoyages et les contrôles sont correctement effectués. L'élément primaire de filtre à air doit être remplacé au moins une fois par an. Cet élément doit être remplacé quel que soit le nombre de nettoyages effectués.

L'élément secondaire de filtre à air ne peut être ni entretenu, ni nettoyé. Se référer à la documentation du constructeur d'origine pour connaître les consignes de remplacement de l'élément secondaire.

Si le moteur est utilisé dans un milieu où des poussières ou des saletés sont présentes, il faudra éventuellement remplacer plus fréquemment les éléments de filtre à air.

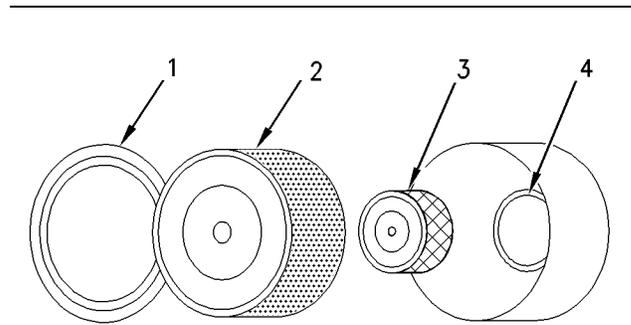


Illustration
71

g00736431

- (1) Couvercle
(2) Élément primaire de filtre à air
(3) Élément secondaire de filtre à air
(4) Admission d'air

1. Déposer le couvercle. Déposer l'élément primaire de filtre à air.
 2. L'élément secondaire de filtre à air doit être déposé et mis au rebut tous les trois nettoyages de l'élément primaire de filtre à air.
- Nota:** Se référer à la rubrique "Nettoyage des éléments primaires de filtre à air".
3. Couvrir l'admission d'air avec du ruban adhésif pour empêcher la saleté de pénétrer.
 4. Nettoyer l'intérieur du couvercle et du corps de filtre à air avec un chiffon propre et sec.
 5. Retirer le ruban adhésif de l'admission d'air. Monter l'élément secondaire de filtre à air. Monter un élément primaire de filtre à air neuf ou nettoyé.
 6. Monter le couvercle du filtre à air.
 7. Réarmer l'indicateur d'obstruction du filtre à air.

Nettoyage des éléments primaires de filtre à air

Se référer à la documentation du constructeur d'origine pour déterminer le nombre de nettoyages admis de l'élément primaire de filtre. Lors du nettoyage de l'élément primaire de filtre à air, rechercher des trous ou des déchirures dans le matériau filtrant. L'élément primaire de filtre à air doit être remplacé au moins une fois par an. Cet élément doit être remplacé quel que soit le nombre de nettoyages effectués.

REMARQUE

Ne pas frapper ni heurter l'élément de filtre à air.

Ne pas laver l'élément primaire de filtre à air.

Utiliser de l'air comprimé à faible pression (207 kPa; 30 psi maximum) ou un aspirateur pour nettoyer l'élément primaire de filtre à air.

Faire extrêmement attention pour éviter d'endommager les éléments de filtre à air.

Ne pas utiliser d'éléments de filtre à air dont les plis, les garnitures ou les joints sont endommagés.

Se référer à la documentation du constructeur d'origine pour déterminer le nombre de nettoyages admis de l'élément primaire de filtre à air. Ne pas nettoyer l'élément primaire de filtre à air plus de trois fois. L'élément primaire de filtre à air doit être remplacé au moins une fois par an.

Le nettoyage de l'élément de filtre à air ne permettra pas d'en prolonger la durée de service.

Contrôler visuellement l'élément primaire de filtre à air avant de le nettoyer. Contrôler l'état des plis, des joints, des garnitures et du couvercle extérieur des éléments de filtre à air. Mettre au rebut tout élément de filtre à air endommagé.

Deux méthodes peuvent être utilisées pour nettoyer l'élément primaire de filtre à air:

- Air comprimé
- Nettoyage à l'aspirateur

Air comprimé

L'air comprimé peut provoquer des blessures.

Le non-respect des procédures appropriées peut provoquer des blessures. Pendant l'utilisation d'air comprimé, porter un masque et des vêtements de protection.

La pression d'air maximum au niveau de la buse doit être inférieure à 205 kPa (30 psi) pour le nettoyage.

Il est possible d'utiliser de l'air comprimé pour nettoyer les éléments primaires de filtre à air qui ont été nettoyés au maximum trois fois. L'air doit être filtré et sec et la pression ne doit pas dépasser 207 kPa (30 psi). L'air comprimé n'élimine pas les dépôts de carbone et d'huile.

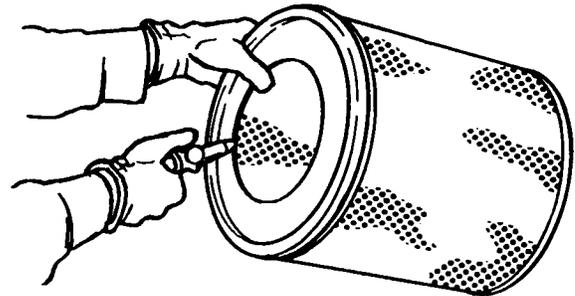


Illustration
72

g00281692

Nota: Lors du nettoyage des éléments primaires de filtre à air, toujours commencer par le côté propre (intérieur) pour expulser les particules de saleté vers le côté sale (extérieur).

Diriger le flexible d'air afin que l'air s'écoule dans le sens de la longueur du filtre. Suivre le sens des plis en papier pour éviter d'endommager les plis. Ne pas diriger le jet d'air directement à la face des plis en papier.

Nota: Se référer à la rubrique "Contrôle des éléments primaires de filtre à air".

Nettoyage à l'aspirateur

Le nettoyage à l'aspirateur est une bonne méthode pour éliminer la saleté accumulée du côté sale (extérieur) d'un élément primaire de filtre à air. Le nettoyage à l'aspirateur convient bien pour le nettoyage des éléments primaires qui doivent être nettoyés tous les jours en raison d'un environnement sec et poussiéreux.

Il est recommandé de nettoyer le côté propre (intérieur) à l'air comprimé avant de procéder au nettoyage à l'aspirateur du côté sale (extérieur) d'un élément primaire de filtre à air.

Nota: Se référer à la rubrique "Contrôle des éléments primaires de filtre à air".

Contrôle des éléments primaires de filtre à air

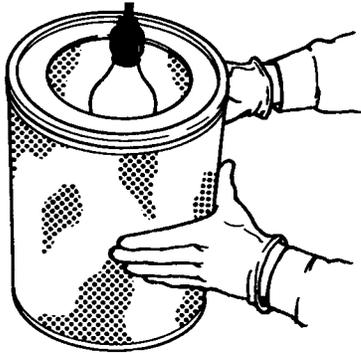


Illustration
73

g00281693

Contrôler l'élément primaire de filtre à air lorsqu'il est propre et sec. Utiliser une ampoule bleue de 60 watts dans une chambre noire ou un autre endroit sombre. Placer l'ampoule bleue à l'intérieur de l'élément primaire de filtre à air. Faire tourner l'élément primaire de filtre à air. Rechercher l'éventuelle présence de déchirures ou de trous dans l'élément primaire de filtre à air. Vérifier si la lumière passe au travers du matériau filtrant. Au besoin, afin de confirmer les résultats du contrôle, comparer l'élément primaire de filtre à air à un élément neuf ayant le même numéro de pièce.

Ne pas utiliser un élément primaire de filtre à air dont le matériau filtrant est déchiré ou percé. Ne pas utiliser un élément primaire de filtre à air dont les plis, les joints statiques ou les joints sont endommagés. Mettre au rebut les éléments primaires de filtre à air endommagés.

i04504929

Élément du filtre à air du moteur (élément simple) - Contrôle/Nettoyage/Remplacement

Exécuter la procédure Guide d'utilisation et d'entretien, "Indicateur de service du filtre à air moteur-Contrôler" et la procédure Guide d'utilisation et d'entretien, "Préfiltre à air moteur - Vérifier/Nettoyer" (selon équipement) avant d'exécuter la procédure suivante.

REMARQUE

Ne jamais faire tourner le moteur sans élément de filtre à air ou avec un élément de filtre à air endommagé. Ne pas utiliser d'élément de filtre à air dont les plis, les garnitures ou les joints sont endommagés. La pénétration de saletés dans le moteur provoque une usure prématurée des pièces du moteur et les endommagement. L'élément de filtre à air prévient la pénétration de saletés dans le moteur.

REMARQUE

Ne jamais procéder à l'entretien du filtre à air pendant que le moteur tourne sous peine de laisser pénétrer des saletés dans le moteur.

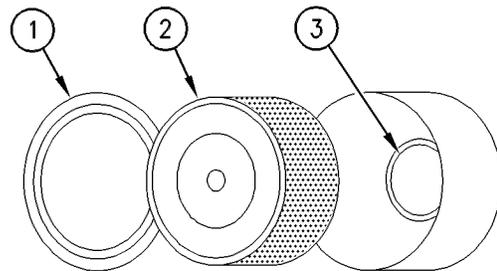


Illustration
74

g00310664

- (1) Couvercle du filtre à air
- (2) Élément de filtre à air
- (3) Admission d'air

1. Retirer le couvercle du filtre à air (1) et l'élément de filtre à air (2).
2. Couvrir l'admission d'air (3) avec du ruban adhésif ou un linge propre pour empêcher la pénétration de débris.
3. Nettoyer l'intérieur du couvercle du filtre à air (1). Nettoyer le corps qui maintient l'élément de filtre à air.
4. Contrôler les points suivants de l'élément de rechange: dommages, saleté and débris.
5. Retirer le joint de l'ouverture de l'admission d'air.
6. Monter un élément de filtre à air propre et en bon état (2).
7. Monter le couvercle du filtre à air (1).
8. Réarmer l'indicateur d'obstruction du filtre à air.

i06136010

Filtre à air - Contrôle de l'indicateur de colmatage (Selon équipement)

Certains moteurs peuvent être équipés d'un indicateur de colmatage différent.

Certains moteurs sont équipés d'un manomètre de pression différentielle d'air d'admission. Le manomètre différentiel de pression de l'air d'admission affiche la différence de pression qui est mesurée en aval et en amont de l'élément de filtre à air. À mesure que l'élément de filtre à air se colmate, le différentiel de pression augmente. Si le moteur est équipé d'un indicateur de colmatage différent, suivre les recommandations du constructeur d'origine (OEM) pour l'entretien de l'élément de filtre à air.

L'indicateur de colmatage peut être monté sur le côté propre du carter de filtre à air ou à distance.

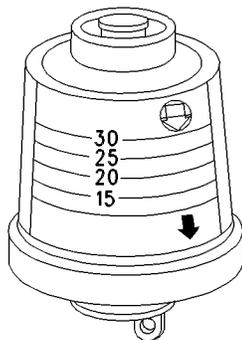


Illustration
75

g00103777

Indicateur de colmatage type

Observer l'indicateur de colmatage. L'élément de filtre à air doit être nettoyé ou remplacé lorsque l'une des conditions suivantes est présente:

- La membrane jaune entre dans la zone rouge.
- Le piston rouge se bloque en position visible.

Essai de l'indicateur de colmatage

L'indicateur de colmatage est un instrument important.

- Contrôler la facilité de réarmement. Il ne faut pas devoir enfoncer l'indicateur de colmatage plus de trois fois pour le réarmer.
- Vérifier le mouvement du faisceau de l'indicateur de colmatage lorsque le moteur tourne au régime de pleine charge. Le faisceau devrait s'arrêter environ au niveau de la plus grande dépression qui est atteinte.

Si l'indicateur de colmatage ne se réarme pas facilement ou si le faisceau ne s'arrête pas au niveau de la plus grande dépression, il faut remplacer l'indicateur de colmatage. Si le nouvel indicateur de colmatage ne peut être réarmé, c'est que l'orifice de l'indicateur de colmatage est peut-être obstrué.

Remplacer le cas échéant plus fréquemment l'indicateur de colmatage s'il est utilisé dans un environnement fortement poussiéreux. Dans tous les cas, remplacer l'indicateur de colmatage tous les ans. Remplacer l'indicateur de colmatage à l'occasion de la révision du moteur et chaque fois que des composants importants du moteur doivent être remplacés.

Nota: Un serrage excessif lors du montage d'un indicateur de colmatage neuf peut fissurer sa partie supérieure. Serrer l'indicateur de colmatage au couple de 2 N·m (18 lb in).

i06246311

Reniflard du carter moteur - Nettoyage

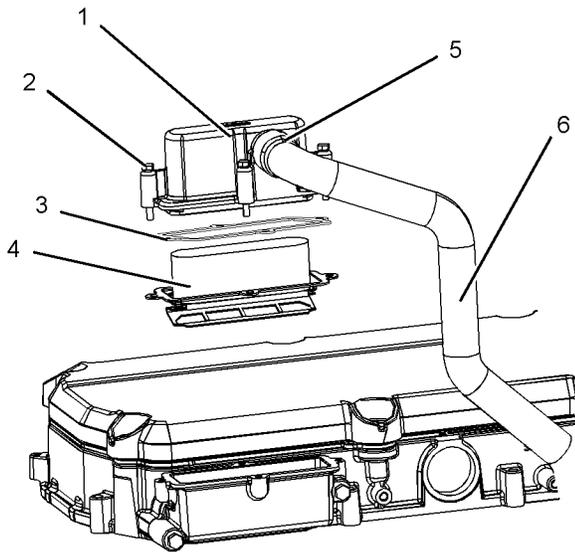
! DANGER

L'huile et les pièces chaudes peuvent provoquer des brûlures. Éviter tout contact de l'huile ou des pièces chaudes avec la peau.

REMARQUE

S'assurer que le moteur est coupé avant toute intervention ou réparation.

Avant de déposer des pièces, s'assurer que l'ensemble reniflard est propre.

Illustration
76

g03810243

1. Desserrer l'attache (5) puis déposer le flexible de sortie (6). S'assurer que l'intérieur du flexible est propre et en bon état.
2. Déposer les boulons (2) et le couvercle (1). Retirer le joint statique (3).
3. Déposer l'élément (4).
4. Monter un élément neuf (4) et un joint statique neuf (3).
5. Monter le couvercle (1) et les boulons (2). Serrer les boulons (2) au couple de 12 N·m (106 lb in).
6. Monter le flexible (6) avec l'attache (5), bien serrer l'attache.

i02398868

Ancrages du moteur - Contrôle

Nota: Les supports du moteur n'ont pas été nécessairement fournis par Perkins pour ce modèle. Pour plus d'informations sur les supports du moteur et le couple de serrage correct des vis, se référer à la documentation du constructeur d'origine.

Rechercher des signes de détérioration sur les ancrages du moteur et vérifier que les vis sont serrées au couple correct. Les vibrations du moteur peuvent être provoquées par les situations suivantes:

- Un montage incorrect du moteur
- Une détérioration des supports du moteur
- Supports du moteur desserrés

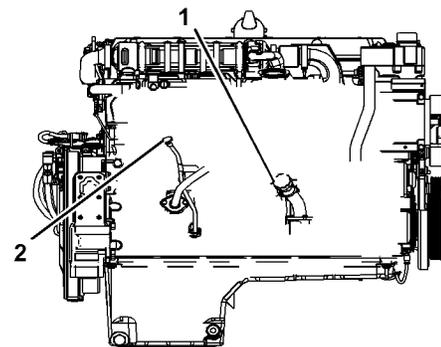
On doit remplacer tout support du moteur qui présente des signes de détérioration. Pour les couples de serrage recommandés, voir la documentation du constructeur d'origine.

i04794339

Niveau d'huile moteur - Contrôle



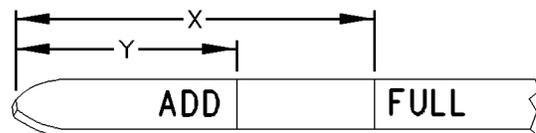
L'huile chaude et les pièces chaudes peuvent provoquer des blessures. Éviter que de l'huile chaude ou des pièces chaudes n'entrent en contact avec la peau.

Illustration
77

g02455244

Montage type de la jauge de niveau d'huile

- (1) Bouchon de remplissage d'huile
(2) Jauge de niveau d'huile

Illustration
78

g00110310

Vue partielle de la jauge de niveau d'huile

- (O) Repère "ADD" (ajouter)
(X) Repère "FULL" (plein)

REMARQUE

Procéder à cette opération lorsque le moteur est arrêté.

REMARQUE

Le moteur peut subir des dégâts si le niveau d'huile dans le carter dépasse le repère "plein" (FULL) de la jauge de niveau d'huile.

Avec un carter trop rempli, le vilebrequin risque de baigner dans l'huile. De ce fait, la puissance développée sera réduite et des bulles d'air seront entraînées dans l'huile. Ces bulles (mousse) peuvent entraîner les problèmes suivants: réduction des propriétés lubrifiantes de l'huile, réduction de la pression d'huile, refroidissement inadéquat, soufflage d'huile par les reniflards du carter and consommation excessive d'huile.

Une consommation excessive d'huile se traduira par la formation de dépôts sur les pistons et dans la chambre de combustion. Des dépôts dans la chambre de combustion entraîneront les problèmes suivants: érosion des soupapes, accumulation de carbone sous les segments de piston and usure des chemises de cylindre.

Si le niveau d'huile dépasse le repère "plein" (FULL) sur la jauge de niveau d'huile, vidanger de l'huile immédiatement.

1. Retirer le bouchon de remplissage d'huile et contrôler le niveau d'huile. Maintenir le niveau d'huile entre les repères "ADD" (ajouter) (Y) et "FULL" (plein) (X) sur la jauge de niveau d'huile (1). Ne pas remplir le carter au-dessus du repère "FULL" (plein) (X).
2. Se référer à ce Guide d'utilisation et d'entretien, "Liquides conseillés" afin de choisir le type d'huile appropriée pour ce moteur.
3. Nettoyer le bouchon de remplissage d'huile. Monter le bouchon de remplissage d'huile.
4. Noter le volume d'huile ajouté. Inclure le volume d'huile total qui a été ajouté depuis le dernier prélèvement lors du prochain prélèvement et de la prochaine analyse d'huile. Garder trace de ces informations permet de fournir une analyse des huiles la plus précise possible.

i01964722

Huile moteur - Prélèvement d'un échantillon

Le contrôle de l'état de l'huile de graissage du moteur à intervalles réguliers fait partie du programme d'entretien préventif. Perkins inclut un robinet de prélèvement d'huile comme option. Le robinet de prélèvement d'huile (selon équipement) est inclus pour prélever régulièrement des échantillons d'huile de graissage du moteur. Le robinet de prélèvement d'huile se trouve sur la tête du filtre à huile ou sur le bloc-cylindres.

Perkins recommande l'utilisation d'un robinet de prélèvement pour prélever les échantillons d'huile. L'utilisation d'un robinet de prélèvement améliore la qualité et l'uniformité des échantillons. Le robinet se trouve à un emplacement qui permet d'effectuer le prélèvement à même l'huile qui circule sous pression lorsque le moteur tourne normalement.

Prélèvement de l'échantillon et analyse



L'huile et les pièces chaudes peuvent provoquer des brûlures. Éviter tout contact de l'huile ou des pièces chaudes avec la peau.

Pour obtenir l'analyse la plus exacte possible, noter les informations suivantes avant tout prélèvement:

- Date du prélèvement de l'échantillon
- Modèle du moteur
- Numéro de série du moteur
- Heures-service du moteur
- Nombre d'heures cumulées depuis la dernière vidange d'huile
- Volume d'huile ajouté depuis la dernière vidange

S'assurer que le récipient destiné à l'échantillon est propre et sec. S'assurer également que le récipient destiné à l'échantillon est clairement étiqueté.

Pour s'assurer que l'échantillon est représentatif de l'huile présente dans le carter, procéder au prélèvement lorsque l'huile est chaude et bien brassée.

Afin de ne pas contaminer les échantillons d'huile, les outils et fournitures utilisés pour le prélèvement doivent être propres.

On peut effectuer les recherches suivantes sur l'échantillon: la qualité de l'huile, la présence de liquide de refroidissement dans l'huile, la présence de particules de métal ferreux dans l'huile and la présence de particules de métal non ferreux dans l'huile.

i06281722

Huile moteur et filtre - Vidange/ remplacement



L'huile et les pièces chaudes peuvent provoquer des brûlures. Éviter tout contact de l'huile ou des pièces chaudes avec la peau.

REMARQUE

Veiller à ne pas laisser les liquides se répandre pendant le contrôle, l'entretien, les essais, les réglages et les réparations du produit. Prévoir un récipient adéquat pour recueillir les liquides avant d'ouvrir un compartiment ou de démonter une composant contenant des liquides.

Évacuer tous les liquides vidangés conformément à la réglementation locale.

REMARQUE

Garder toutes les pièces propres.

Les contaminants peuvent causer une usure rapide et réduire la durée de service des pièces.

Ne pas vidanger l'huile de graissage du moteur lorsque le moteur est froid. Lorsque l'huile de graissage du moteur refroidit, les particules résiduelles en suspension se déposent au fond du carter d'huile. Les particules résiduelles ne sont pas éliminées lorsque l'huile froide est vidangée. Vidanger le carter d'huile, moteur à l'arrêt. Vidanger le carter d'huile tandis que l'huile est chaude. Cette méthode assure l'élimination complète des particules qui restent en suspension dans l'huile.

Si la méthode conseillée n'est pas appliquée, les particules sont réinjectées dans le circuit de graissage du moteur avec l'huile neuve.

Vidanger l'huile de graissage du moteur

Nota: S'assurer que le navire utilisé est suffisamment grand pour recueillir l'huile usagée.

Couper le moteur une fois qu'il a fonctionné à la température de fonctionnement normale. Utiliser l'une des méthodes suivantes pour vidanger le carter d'huile du moteur:

- Si le moteur est équipé d'un robinet de vidange, le tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour laisser l'huile s'écouler. Une fois la vidange de l'huile terminée, fermer le robinet en le tournant dans le sens des aiguilles d'une montre.
- Si le moteur n'est pas équipé d'un robinet de vidange, déposer le bouchon de vidange d'huile pour permettre à l'huile de s'écouler.

Une fois que l'huile a été vidangée, nettoyer le bouchon de vidange d'huile. Remplacer si nécessaire le joint torique et monter le bouchon. Serrer le bouchon de vidange à 35 Nm (26 lb ft).

Remplacement du filtre à huile

REMARQUE

Les filtres à huile Perkins sont fabriqués selon les spécifications Perkins. L'utilisation d'un filtre à huile qui n'est pas recommandé par Perkins peut endommager gravement les paliers du moteur et le vilebrequin. En effet, de plus grosses particules provenant de l'huile non filtrée risquent d'entrer dans le circuit de graissage du moteur. Utiliser uniquement des filtres à huile recommandés par Perkins.

1. Retirer le filtre à huile à l'aide d'un outil approprié.

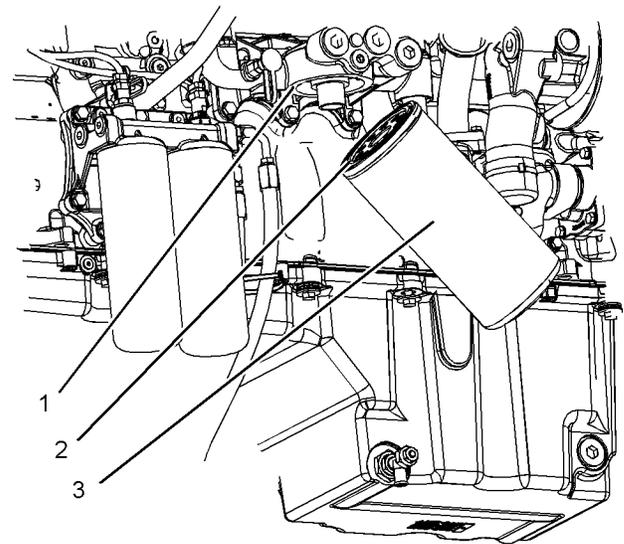


Illustration
79

g03806896

2. Nettoyer la surface jointive (1).

- Appliquer de l'huile moteur propre sur le joint torique (2) du filtre à huile neuf (3).

REMARQUE

Ne pas remplir le filtre à huile avec de l'huile avant de le monter. Cette huile ne serait pas être filtrée et risquerait d'être contaminée. Une huile contaminée peut entraîner une usure accélérée des composants du moteur.

- Monter le filtre à huile neuf (3). Visser le filtre à huile jusqu'à ce que le joint torique touche la surface jointive (2). Faire ensuite tourner le filtre à huile 1 d'un tour complet. Retirer le conteneur et mettre au rebut l'huile usagée conformément aux dispositions en vigueur.

Remplir le carter d'huile

- Retirer le bouchon de remplissage d'huile. Se référer au Guide d'utilisation et d'entretien, "Liquides conseillés" pour plus d'informations sur les huiles appropriées. Remplir le carter d'huile d'une quantité appropriée d'huile de graissage moteur neuve. Se référer au présent Guide d'utilisation et d'entretien, "Contenances" pour plus d'informations.
- Mettre le moteur en marche et le laisser tourner au régime LOW IDLE (Ralenti) pendant 2 minutes. Procéder ainsi afin que le circuit de graissage et les filtres à huile se remplissent d'huile. Rechercher d'éventuelles fuites au niveau du filtre à huile.
- Arrêter le moteur et laisser l'huile revenir dans le carter d'huile pendant au moins 10 minutes.
- Retirer la jauge de niveau d'huile pour contrôler le niveau d'huile. Maintenir le niveau d'huile entre les repères ADD (Ajouter) et FULL (Plein) figurant sur le côté de la jauge de niveau d'huile.

i06043831

Jeu des soupapes du moteur - Contrôle

Le réglage initial du jeu de soupapes sur des moteurs neufs, rénovés ou remanufacturés est recommandé lors de la première vidange d'huile prévue. Le réglage est nécessaire en raison de l'usure initiale et du rodage des composants de la culbuterie.

Cet entretien est recommandé par Perkins dans le cadre du calendrier de graissage et d'entretien préventif, afin d'aider à obtenir une durée de service maximale du moteur.

REMARQUE

Cet entretien ne doit être confié qu'à du personnel qualifié. Voir le Manuel d'atelier ou consulter le concessionnaire Perkins agréé ou le distributeur Perkins pour connaître la méthode complète de réglage du jeu de soupapes.

L'utilisation de moteurs Perkins avec un jeu de soupapes incorrect peut limiter le rendement du moteur et la durée de service de ses organes.

DANGER

S'assurer que le moteur ne risque pas d'être mis en marche pendant cette intervention. Pour éviter tout risque d'accident, ne pas utiliser le démarreur pour faire tourner le volant.

Les pièces chaudes du moteur peuvent provoquer des brûlures. Laisser refroidir le moteur suffisamment longtemps avant de mesurer/régler le jeu des soupapes.

S'assurer que le moteur est arrêté avant de mesurer le jeu de soupapes. Pour obtenir une mesure précise, laisser refroidir les soupapes avant d'effectuer l'entretien.

Pendant le réglage des soupapes, rechercher des traces d'usure ou de détérioration sur la culbuterie.

Se référer à Fonctionnement des systèmes, Essais et réglages, "Jeu de soupapes du moteur - Contrôle/ Réglage" pour plus d'informations.

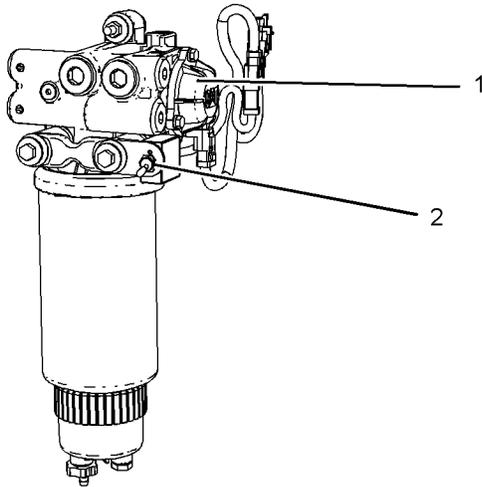
i06281721

Circuit de carburant - Amorçage

REMARQUE

Ne pas laisser pénétrer de saletés dans le circuit de carburant. Nettoyer soigneusement le pourtour des composants du circuit de carburant avant de les débrancher. Recouvrir de façon appropriée tout composant du circuit de carburant que l'on débranche.

i06281731

Illustration
80

g03820371

- (1) Pompe d'amorçage du carburant
(2) Contacteur d'amorçage de carburant

1. Le circuit de carburant peut être amorcé via le contacteur ou un contacteur monté à distance (2).
2. Tourner le contacteur d'amorçage de carburant (2) sur la position MARCHE. Maintenir le contacteur d'amorçage de carburant sur la position MARCHE pendant 2 minutes.
3. Vérifier que le séparateur d'eau est plein de carburant.
4. Si le séparateur d'eau n'est pas plein de carburant, tourner le contacteur d'amorçage de carburant sur la position ARRÊT puis tourner le contacteur de démarrage du moteur sur la position MARCHE. Cela actionne de nouveau la pompe d'amorçage de carburant.
5. Lorsque le séparateur d'eau est plein de carburant, essayer de démarrer le moteur. Si le moteur démarre mais ne tourne pas rond ou a des ratés, passer au ralenti jusqu'à ce qu'il tourne rond. Si le moteur ne démarre pas ou continue d'avoir des ratés ou de fumer, répéter l'étape 1.

Le circuit de carburant peut également être amorcé via le contacteur. Tourner la clé sur la position MARCHE pendant 2 minutes. Après 2 minutes, le circuit de carburant devrait être amorcé. Si nécessaire, tourner le contacteur sur la position ARRÊT puis sur MARCHE, pour amorcer à nouveau le circuit pendant 2 minutes.

Élément de filtre à carburant primaire (séparateur d'eau) - Remplacement

! DANGER

Le carburant répandu sur des surfaces chaudes ou des pièces électriques peut provoquer des incendies. Pour prévenir tout risque d'accident, couper le contacteur de démarrage pendant le remplacement des filtres à carburant ou des éléments de séparateur d'eau. Nettoyer immédiatement le carburant répandu.

REMARQUE

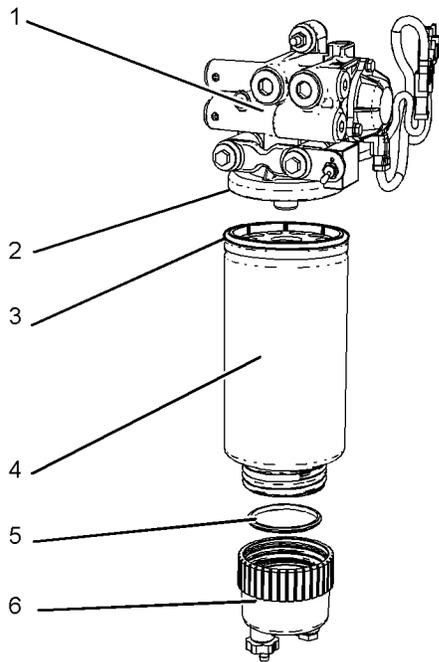
Ne pas laisser pénétrer de saletés dans le circuit de carburant. Nettoyer soigneusement le pourtour des composants du circuit de carburant avant de les débrancher. Recouvrir de façon appropriée tout composant du circuit de carburant que l'on débranche.

REMARQUE

Ne pas remplir les filtres à carburant avant de les monter. Le carburant ne serait pas filtré et pourrait être contaminé. Le carburant contaminé provoquera une usure accélérée des pièces du circuit de carburant. Le circuit de carburant doit être amorcé avant le démarrage du moteur.

La présence d'eau dans le carburant peut provoquer une marche irrégulière du moteur. La présence d'eau dans le carburant peut provoquer une défaillance de l'injecteur-pompe électronique. Si de l'eau a contaminé le carburant, remplacer l'élément avant l'intervalle d'entretien normal.

Le filtre primaire/séparateur d'eau permet également une filtration en vue de prolonger la durée de service du filtre à carburant secondaire. L'élément doit être remplacé régulièrement. Si un manomètre à vide est monté, le filtre primaire/séparateur d'eau doit être remplacé entre 50 à 70kPa (15 à 20inHg).

Illustration
81

g03860980

1. Fermer le robinet principal d'alimentation en carburant.
2. Placer un récipient adéquat sous le filtre à carburant primaire pour recueillir le liquide qui pourrait se répandre. Nettoyer tout liquide déversé.
3. Nettoyer l'extérieur du filtre à carburant primaire.
4. Déposer la cuve (6) et le joint torique (5). À l'aide d'un outil adéquat, retirer le filtre à visser (4).
5. Vérifier que la surface du joint (2) est propre. Appliquer du carburant diesel propre sur le joint torique (3) du filtre à visser neuf.
6. Monter le filtre à visser neuf sur l'embase du filtre (1). Visser le filtre à huile jusqu'à ce que le joint torique (3) touche la surface jointive (2). Ensuite, tourner le filtre à visser à 3/4 d'un tour complet.
7. Vérifier que la cuve (6) est propre. Monter si nécessaire un joint torique neuf (5) dans la cuve (6) et monter la cuve sur l'ensemble filtre.
8. Serrer la cuve à la main, le couple maximal pour la cuve correspond à 10 Nm (88 lb in).

9. Le filtre à carburant secondaire doit être remplacé en même temps que le filtre à carburant primaire. Pour plus de renseignements, se référer au Guide d'utilisation et d'entretien, "Filtre secondaire du circuit de carburant - Remplacement".

10. Mettre au rebut le liquide et le filtre usagé conformément aux réglementations locales.

i06281712

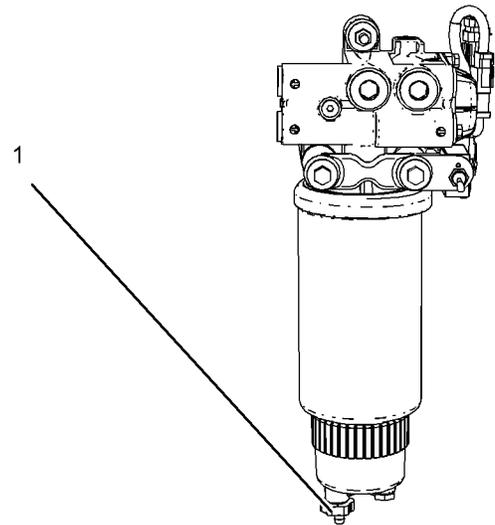
Filtre à carburant primaire/ séparateur d'eau - Vidange

! DANGER

Le carburant répandu sur des surfaces chaudes ou des pièces électriques peut provoquer des incendies. Pour prévenir tout risque d'accident, couper le contacteur de démarrage pendant le remplacement des filtres à carburant ou des éléments de séparateur d'eau. Nettoyer immédiatement le carburant répandu.

REMARQUE

Ne pas laisser pénétrer de saletés dans le circuit de carburant. Nettoyer soigneusement le pourtour des composants du circuit de carburant avant de les débrancher. Recouvrir de façon appropriée tout composant du circuit de carburant que l'on débranche.

Illustration
82

g03807817

1. S'assurer que le moteur est arrêté. Ouvrir le robinet de vidange (1). Le robinet de vidange est à aération automatique. Recueillir l'eau de vidange dans un récipient adéquat. Évacuer l'eau de façon adéquate.
2. Fermer le robinet de vidange (3).

REMARQUE

Le séparateur d'eau est sous aspiration pendant le fonctionnement normal du moteur. S'assurer que le robinet de vidange est soigneusement fermé afin d'empêcher l'entrée d'air dans le circuit de carburant.

i06281716

Filtre à carburant secondaire - Remplacement

 **DANGER**

Le carburant répandu sur des surfaces chaudes ou sur des pièces électriques peut provoquer un incendie. Pour prévenir les risques de blessures, couper le contact lors du remplacement des filtres à carburant ou des éléments du séparateur d'eau. Nettoyer immédiatement le carburant répandu.

REMARQUE

Ne pas laisser pénétrer de saletés dans le circuit de carburant. Nettoyer soigneusement le pourtour des pièces du circuit de carburant qui seront débranchées. Placer un couvercle approprié sur toutes les pièces débranchées du circuit de carburant.

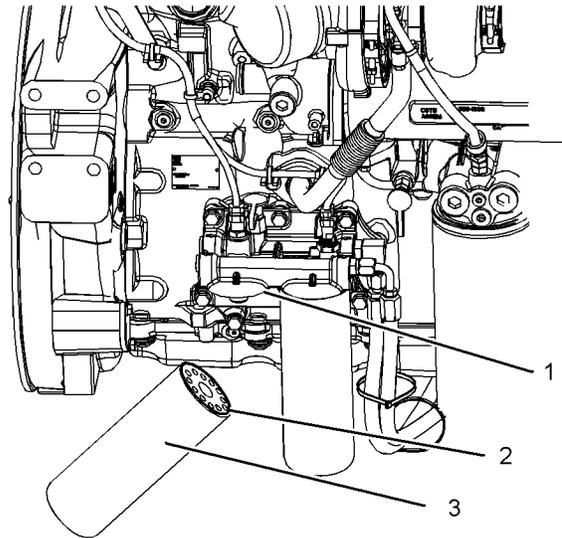
REMARQUE

S'assurer que le moteur est coupé avant toute intervention ou réparation.

Se référer au document Fonctionnement des systèmes, Essais et réglages, "Propreté des constituants du circuit de carburant" pour plus d'informations sur les normes de propreté à observer lors de TOUTE intervention sur le circuit de carburant.

1. Mettre HORS TENSION le robinet d'alimentation en carburant (selon équipement) avant d'effectuer cet entretien.

2. Placer un récipient adéquat sous les filtres à carburant pour recueillir le carburant qui pourrait se répandre. Nettoyer le carburant répandu. Nettoyer le corps extérieur des deux filtres à carburant.

Illustration
83

g03808756

Nota: Le circuit de carburant comporte deux filtres secondaires, les deux doivent être remplacés.

3. Il faut peut-être décharger la pression de carburant résiduelle dans le circuit de carburant. Attendre de 1 à 5 mn jusqu'à ce que la pression de carburant ait diminué.
4. À l'aide d'un outil adéquat, déposer le filtre à carburant à visser (3).
5. S'assurer que la surface jointive (1) est propre. Lubrifier le joint torique (2) du filtre à visser neuf avec du carburant diesel propre.
6. Monter le filtre à visser neuf (3) sur l'embase du filtre. Visser le filtre jusqu'à ce que le joint torique (2) touche la surface jointive (1). Ensuite, tourner le filtre à visser d'un tour complet.
7. Remplacer l'autre filtre à carburant secondaire, se référer aux étapes 2 à 6.
8. Ouvrir le robinet d'alimentation en carburant. Mettre au rebut le liquide et les filtres usagés conformément aux réglementations locales.

9. Le filtre à carburant primaire et le filtre à carburant secondaire doivent être remplacés simultanément. Se référer au Guide d'utilisation et d'entretien, "Élément principal de filtre à carburant (séparateur d'eau) - Remplacement". Il est nécessaire de purger l'air du moteur. En cas de remplacement de filtres à carburant primaire et secondaire, se référer au Guide d'utilisation et d'entretien, "Amorçage du circuit de carburant".

i02398187

Réservoir de carburant - Vidange

REMARQUE

On agira de manière à retenir les liquides lors du contrôle, de l'entretien, de l'essai, du réglage and de la réparation du produit. Prévoir un récipient adéquat pour recueillir les liquides avant d'ouvrir un compartiment ou de démonter une composant contenant des liquides.

Évacuer tous les liquides vidangés conformément à la réglementation locale.

Réservoir de carburant

La qualité du carburant est essentielle au rendement et à la durée de service du moteur. La présence d'eau dans le carburant peut provoquer une usure excessive du circuit de carburant.

De l'eau peut pénétrer dans le réservoir de carburant lors du remplissage de celui-ci.

De la condensation se forme pendant le réchauffage et le refroidissement du carburant. De la condensation se forme alors que le carburant circule dans le circuit de carburant et retourne au réservoir de carburant. Ceci engendre une accumulation d'eau dans les réservoirs de carburant. Pour aider à éliminer l'eau dans le carburant, vidanger régulièrement le réservoir et s'approvisionner en carburant auprès de sources fiables.

Vidange de l'eau et des dépôts

Les réservoirs de carburant doivent comporter un dispositif permettant de vidanger l'eau et les dépôts par le bas du réservoir de carburant.

Ouvrir le robinet de vidange au bas du réservoir de carburant pour vidanger l'eau et les dépôts. Fermer le robinet de vidange.

Contrôler le carburant tous les jours. Une fois le réservoir rempli, attendre cinq minutes avant de vidanger l'eau et les dépôts.

Faire le plein du réservoir de carburant après l'utilisation du moteur pour chasser l'humidité. Cela contribuera à empêcher la condensation. Ne pas remplir totalement le réservoir. Le carburant se dilate à mesure qu'il se réchauffe. Le réservoir pourrait déborder.

Certains réservoirs de carburant comportent des tuyaux d'alimentation qui permettent à l'eau et aux dépôts de s'accumuler en dessous de l'extrémité du tuyau d'alimentation en carburant. Certains réservoirs de carburant utilisent des canalisations d'alimentation qui prélèvent le carburant directement du fond du réservoir. Si le moteur est équipé d'un tel système, un entretien régulier du filtre à carburant s'impose.

Cuves de stockage de carburant

Vidanger l'eau et les dépôts de la cuve de stockage de carburant selon les intervalles suivants:

- toutes les semaines
- aux intervalles d'entretien
- au moment de refaire le plein du réservoir

Cela empêchera l'eau ou les dépôts de passer de la cuve de stockage au réservoir de carburant du moteur.

Lorsqu'une cuve de stockage vient d'être remplie ou déplacée, prévoir suffisamment de temps pour que les dépôts se stabilisent au fond de la cuve avant de remplir le réservoir de carburant du moteur. Des cloisons internes dans la cuve de stockage contribueront aussi à retenir les dépôts. Le filtrage du carburant qui est pompé de la cuve de stockage contribue à assurer la qualité du carburant. Autant que possible, des séparateurs d'eau doivent être utilisés.

i06281717

Élément de filtre d'évacuation des gaz du carter - Remplacement (Selon équipement)

 **DANGER**

L'huile et les pièces chaudes peuvent provoquer des brûlures. Éviter tout contact de l'huile ou des pièces chaudes avec la peau.

REMARQUE

S'assurer que le moteur est coupé avant toute intervention ou réparation.

REMARQUE

Veiller à ne pas laisser les liquides se répandre pendant le contrôle, l'entretien, les essais, les réglages et les réparations du produit. Prévoir un récipient adéquat pour recueillir les liquides avant d'ouvrir un compartiment ou de démonter une composant contenant des liquides.

Évacuer tous les liquides vidangés conformément à la réglementation locale.

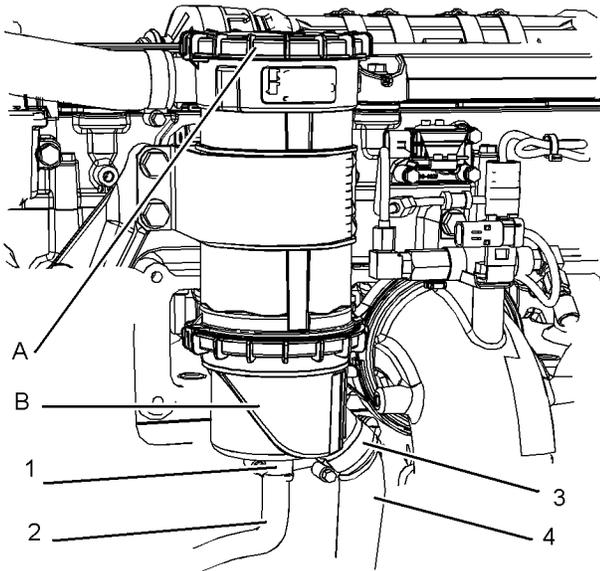


Illustration
84

g03814471

(A) Bouchon
(B) Bouchon

Entretien d'élément

Pour entretenir l'élément de filtre, retirer le bouchon (A) ou le bouchon (B). S'assurer que la sortie du flexible (4) est propre et exempte de débris.

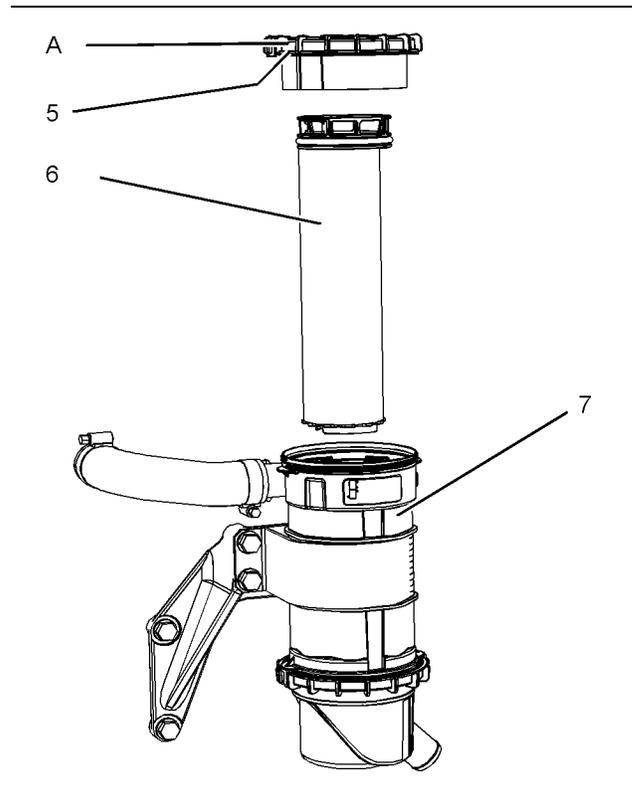
Bouchon A

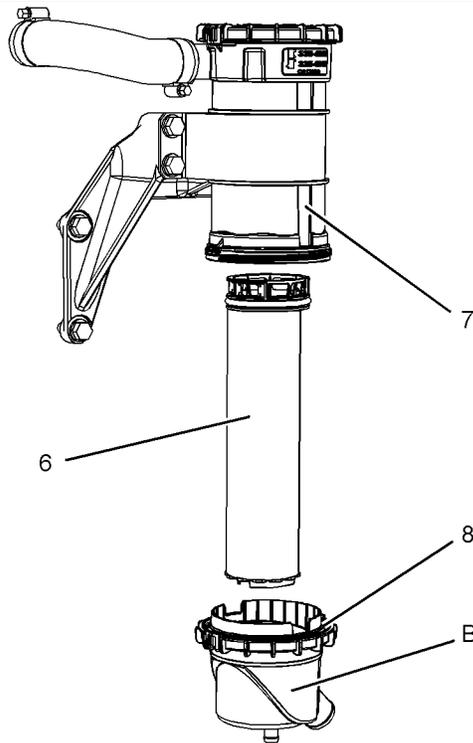
Illustration
85

g03814811

1. Retirer le bouchon (A) du corps de reniflard (7). Déposer l'élément de filtre (6) du corps de reniflard. Mettre au rebut l'élément de filtre usagé.
2. Retirer si nécessaire le joint torique (5) et le mettre au rebut.
3. Vérifier la bonne orientation de l'élément de filtre neuf (6) et monter l'élément de filtre dans le corps de reniflard. Monter si nécessaire un joint torique neuf sur le bouchon (A).
4. Monter le bouchon (A) en le serrant à la main uniquement.

Bouchon B

i06043859

Illustration
86

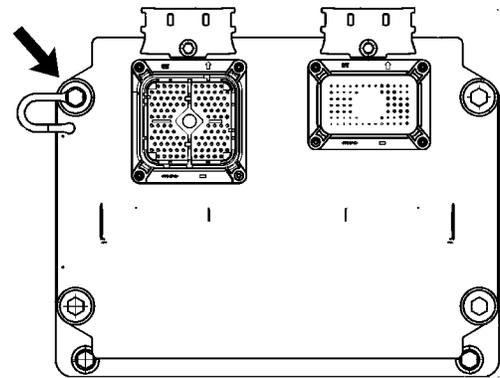
g03814824

1. Desserrer l'attache (1) puis déposer le flexible (2). Desserrer l'attache (3) puis déposer le flexible (4). Se référer à l'illustration 84 .
2. Retirer le bouchon (B) du corps de reniflard (7). Retirer si nécessaire le joint torique (8) et le mettre au rebut.
3. Déposer l'élément de filtre (6) du corps de reniflard et mettre au rebut l'élément de filtre usagé.
4. Si nécessaire, monter un joint torique neuf (8).
5. Vérifier la bonne orientation de l'élément de filtre neuf (6) et monter l'élément de filtre dans le corps de reniflard.
6. Monter le bouchon (B) en le serrant à la main uniquement.
7. Monter le flexible (4) et bien serrer l'attache (3). Monter le flexible (2) et bien serrer l'attache (1).

Goujon de masse - Contrôler/ Nettoyer/Serrer

⚠ DANGER

Le branchement et le débranchement des câbles de batterie à une batterie peut provoquer une explosion pouvant causer des blessures voire la mort. Le branchement et le débranchement d'autres équipements électriques peut également provoquer une explosion pouvant causer des blessures voire la mort. Les méthodes de branchement et de débranchement des câbles de batterie et d'autres équipements électriques doivent être utilisées uniquement en atmosphère non explosif.

Illustration
87

g01376112

Le goujon de mise à la masse électronique se trouve dans le coin supérieur gauche du module de commande du moteur.

Vérifier l'état des connexions du faisceau de câblage du constructeur d'origine. Vérifier l'état du faisceau de câblage du constructeur d'origine.

Le goujon de masse de l'électronique doit être relié à la batterie par un câble de masse. Resserrer le goujon de masse de l'électronique lors de chaque vidange d'huile. Les fils et tresses de masse doivent être combinés à la masse du moteur. Toutes les mises à la masse doivent être bien serrées et exemptes de corrosion.

- Nettoyer le goujon de masse de l'électronique et les bornes de la tresse de masse avec un chiffon propre.
- Si les connexions sont corrodées, les nettoyer avec une solution de bicarbonate de soude et d'eau.
- Veiller à la propreté du goujon et de la tresse de masse de l'électronique et les enduire de graisse MPGM ou de vaseline.

i06246283

Flexibles et colliers - Contrôle/remplacement



Tout contact avec du carburant sous haute pression présente des risques de pénétration percutanée et de brûlure. Des projections de carburant sous haute pression peuvent déclencher un incendie. Le non respect des consignes de contrôle et d'entretien peut entraîner des blessures, voire la mort.

Si le contrôle se fait moteur en marche, employer systématiquement la méthode de contrôle qui convient afin d'éviter tout risque de pénétration de liquide. Se référer au Guide d'utilisation et d'entretien, "Généralités".

Contrôler tous les flexibles en recherchant des fuites dues aux conditions suivantes :

- Fissuration
- Fragilisation
- Le desserrage des colliers.

Remplacer les flexibles fissurés ou trop souples. Serrer les colliers desserrés.

Rechercher l'existence éventuelle des problèmes suivants:

- Raccords endommagés ou présentant des fuites
- Revêtement extérieur éraillé ou coupé
- Fils de renforcement dénudés
- Revêtement extérieur boursoufflé par endroits
- Partie souple du flexible coudée ou écrasée
- Gaine de protection incrustée dans le revêtement extérieur

Remplacer un collier de flexible standard par un collier de flexible à couple constant. S'assurer que le collier de flexible à couple constant est de taille identique à celle du collier standard.

En raison des variations importantes de température, le flexible durcit. Le durcissement des flexibles provoque le desserrage des colliers. Le durcissement peut entraîner des fuites. Les colliers de flexible à couple de serrage constant risquent moins de se desserrer.

La pose peut être différente pour chaque application. Les différences dépendent des facteurs suivants:

- type de flexible;
- matériau des raccords;
- dilatation ou contraction prévisible du flexible;
- dilatation ou contraction prévisible des raccords.

Remplacer les flexibles et les colliers

Se référer à la documentation du constructeur d'origine pour obtenir davantage de renseignements sur la dépose et le remplacement des flexibles de carburant (selon équipement).

Le texte ci-dessous décrit la méthode type de remplacement des flexibles de liquide de refroidissement. Se référer à la documentation du constructeur d'origine pour obtenir d'autres informations sur le circuit de refroidissement et ses flexibles.



Circuit sous pression: Le liquide de refroidissement chaud peut provoquer de graves brûlures. Avant de dévisser le bouchon de remplissage du circuit de refroidissement, couper le moteur et attendre que les pièces du circuit de refroidissement aient refroidi. Dévisser ensuite lentement le bouchon de remplissage du circuit de refroidissement pour détendre la pression.

1. Couper le moteur. Laisser refroidir le moteur.
2. Desserrer lentement le bouchon de remplissage du circuit de refroidissement pour détendre la pression. Retirer le bouchon de remplissage du circuit de refroidissement.

Nota: Vidanger le liquide de refroidissement dans un conteneur adéquat et propre. Le liquide de refroidissement peut être réutilisé.

3. Vidanger le liquide de refroidissement jusqu'à ce que le niveau se trouve en dessous du flexible à remplacer.

i05862458

4. Déposer les colliers du flexible.
5. Débrancher le flexible usagé.
6. Remplacer le flexible usagé par un flexible neuf.
7. Poser les colliers de flexible à l'aide d'une clé dynamométrique.

Nota: Pour connaître le liquide de refroidissement devant être utilisé, se référer à ce Guide d'utilisation et d'entretien, "Liquides conseillés".

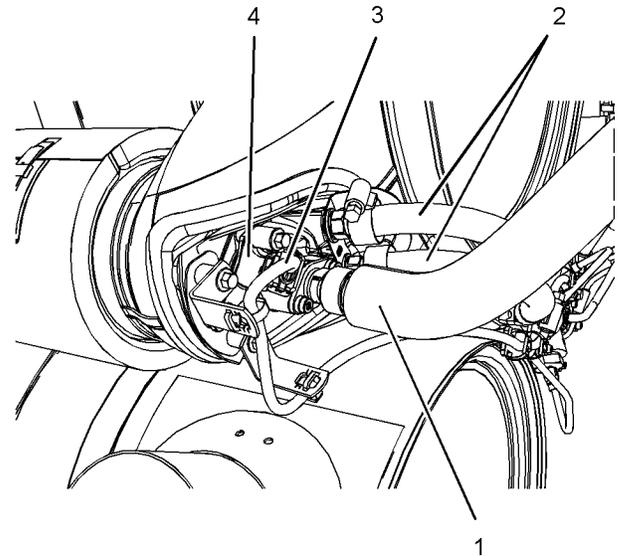
8. Remplir le circuit de refroidissement. Se référer à la documentation du constructeur d'origine pour obtenir davantage de renseignements sur le remplissage du circuit de refroidissement.
9. Nettoyer le bouchon de remplissage du circuit de refroidissement. Contrôler les joints des bouchons de remplissage du circuit de refroidissement. Si les joints sont endommagés, remplacer le bouchon de remplissage du circuit de refroidissement. Monter le bouchon de remplissage du circuit de refroidissement.
10. Faire démarrer le moteur. Rechercher la présence d'éventuelles fuites dans le circuit de refroidissement.

Circuit de carburant

Le circuit de carburant est divisé en deux sections différentes, haute pression et basse pression. S'assurer que la pression de carburant ait été purgée de desserrer ou de remplacer des pièces.

Vérifier que les connexions et les flexibles sont bien fixés et rechercher d'éventuelles fuites. Si les pièces doivent être déposées ou serrées, se référer au cahier Démontage et montage pour toute information complémentaire.

Injecteur (liquide d'échappement diesel) - Remplacement

Illustration
88

g03363165

Exemple type représenté

1. Déposer la canalisation de liquide d'échappement diesel (1) de l'injecteur (4).
2. Déposer les canalisations de liquide de refroidissement (2) de l'injecteur.
3. Déposer le connecteur électrique (3) de l'injecteur.
4. Retirer les boulons de l'injecteur puis déposer l'injecteur.
5. Remplacer le joint statique. La face en acier du joint statique doit être orientée vers le sortie du filtre à particules diesel (DPF).
6. Remplacer l'injecteur.
7. Appliquer de l'antigrippant sur les filets des boulons.
8. Serrer les boulons de l'injecteur au couple de 5 N.m (3,7 lb ft). Serrer à nouveau tous les boulons à 5 N.m (3,7 lb ft), puis de 90° supplémentaires.
9. Brancher le connecteur électrique.

10. Brancher les canalisations de liquide de refroidissement.
11. Brancher la canalisation de liquide d'échappement diesel.

i06043807

Renseignements sur la révision générale

Pour une solution de révision générale, contacter le distributeur Perkins .

i04115917

Embrayage de prise de force – Vérification

REMARQUE

Avant de mettre en service une prise de force neuve, on doit faire contrôler le réglage de l'embrayage. Le réglage de l'embrayage doit être contrôlé à nouveau au bout des premières dix heures de fonctionnement. Les plateaux d'embrayage neufs ont une période de "rodage", et plusieurs réglages de l'embrayage seront éventuellement nécessaires pour que les plateaux neufs soient "rodés".

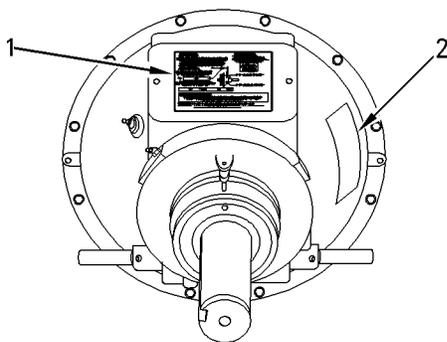


Illustration
89

g00781502

- (1) Plaque d'instructions
(2) Plaque de numéro de série

Vérifier régulièrement le "réglage de l'embrayage" après son rodage. Les applications intensives, qui nécessitent des engagements fréquents et de longues périodes de patinage, impliquent de régler plus souvent l'embrayage que les applications légères. Le couple de fonctionnement doit être mesuré pour déterminer si un réglage de l'embrayage est nécessaire.

Se référer à la plaque d'instructions (1) et aux autres supports d'informations du constructeur d'origine pour en savoir plus sur la lubrification, le réglage et obtenir d'autres recommandations d'entretien. Effectuer l'entretien tel que spécifié sur la plaque d'instructions.

⚠ DANGER

Ne pas faire tourner le moteur alors que la plaque-couvercle d'instructions est déposée de l'embrayage. Il y a risque de blessures.

Si l'embrayage est endommagé au point qu'une défaillance risque d'en provoquer l'éclatement, les projections peuvent blesser toute personne se trouvant à proximité. On doit prendre les précautions qui s'imposent afin de prévenir les accidents.

i04117338

Radiateur - Nettoyage

Nota: Adapter la fréquence des nettoyages en fonction de l'environnement de travail.

Contrôler les points suivants sur le radiateur : ailettes endommagées, corrosion, saleté, graisse, insectes, feuilles, huile and autres débris. Au besoin, nettoyer le radiateur.

⚠ DANGER

L'emploi d'air comprimé peut provoquer des blessures.

Faute d'utiliser la méthode appropriée, on s'expose à des blessures. Lors de l'emploi d'air comprimé, porter un masque serre-tête, des vêtements et des chaussures de protection.

La pression d'air maximale pour le nettoyage doit être inférieure à 205 kPa (30 psi) lorsque la buse a un débit nul.

Il est préférable d'utiliser de l'air comprimé pour retirer les débris qui ne collent pas. Diriger l'air dans le sens inverse du débit d'air. Maintenir la buse d'air à environ 6 mm (0,25 in) des ailettes. Déplacer lentement la buse d'air parallèlement aux tubes. Ceci déloge les débris présents entre les tubes.

On peut également utiliser de l'eau sous pression pour le nettoyage. La pression d'eau maximale pour le nettoyage doit être inférieure à 275 kPa (40 psi). Utiliser de l'eau sous pression pour ramollir la boue. Nettoyer le noyau des deux côtés.

Utiliser un dégraissant et de la vapeur pour éliminer l'huile et la graisse. Nettoyer les deux côtés du noyau. Laver le noyau au détergent et à l'eau chaude. Rincer soigneusement le noyau à l'eau propre.

Après le nettoyage, mettre le moteur en marche et accélérer jusqu'au régime maxi à vide. Ceci contribuera à éliminer les débris et à sécher le noyau. Couper le moteur. Utiliser une ampoule placée derrière le noyau pour contrôler la propreté de ce dernier. Répéter au besoin le nettoyage.

Vérifier si les ailettes sont endommagées. On peut ouvrir les ailettes pliées à l'aide d'un "peigne". Contrôler le bon état de ces éléments : soudures, supports de fixation, conduites d'air, connexions, brides and joints. Procéder au besoin à des réparations.

i02592001

Démarrateur - Contrôle

Perkins recommande un contrôle périodique du démarreur. En cas de défaillance du démarreur, le moteur pourrait ne pas démarrer en cas d'urgence.

Vérifier le bon fonctionnement du démarreur. Contrôler et nettoyer les connexions électriques. Pour davantage de renseignements au sujet de la méthode de contrôle et pour les spécifications, se reporter au Manuel d'atelier ou faire appel aux distributeurs Perkins.

i06281726

Vérifications extérieures

Vérifier l'absence de fuites et de connexions desserrées au niveau du moteur.

Les vérifications extérieures ne doivent durer que quelques minutes. Prendre le temps d'effectuer ces vérifications permet d'éviter les réparations coûteuses et les accidents.

Pour une durée de service maximum du moteur, effectuer un contrôle complet du compartiment moteur avant de faire démarrer le moteur. Rechercher les fuites d'huile et de liquide de refroidissement, les fixations et les connexions desserrées, les courroies usées et les accumulations de débris. Effectuer les réparations nécessaires:

- Les protections doivent être en place. Réparer les protections endommagées ou remplacer celles qui sont manquantes.
- Nettoyer tous les chapeaux et bouchons avant de procéder à l'entretien pour réduire les risques de contamination du système.

REMARQUE

Quel que soit le type de fuite (liquide de refroidissement, huile ou carburant) toujours nettoyer le liquide répandu. Si l'on constate une fuite, localiser l'origine de la fuite et réparer. Si l'on soupçonne une fuite, contrôler les niveaux de liquide plus fréquemment qu'indiqué jusqu'à ce que la fuite ait été trouvée et éliminée, ou que les soupçons s'avèrent non fondés.

REMARQUE

Les accumulations de graisse et/ou d'huile sur un moteur ou une plate-forme constituent un risque d'incendie. Nettoyer ces débris à la vapeur ou à l'eau sous pression.

- S'assurer que les canalisations de refroidissement sont fixées correctement et bien serrées. Rechercher d'éventuelles fuites. Contrôler l'état de tous les tuyaux.
- Rechercher d'éventuelles fuites de liquide de refroidissement au niveau des pompes à eau.

Nota: Le joint de pompe à eau est lubrifié par le liquide du circuit de refroidissement. Il est normal que de petites fuites se produisent lorsque le moteur refroidit et que les pièces se contractent.

Des fuites excessives de liquide de refroidissement pourraient indiquer le besoin de remplacer le joint de pompe à eau. Pour la dépose des pompes à eau et la pose des pompes à eau et/ou des joints, se référer au Manuel d'atelier du moteur ou consulter le distributeur Perkins .

- Rechercher les fuites du circuit de graissage au niveau du joint avant de vilebrequin, du joint arrière de vilebrequin, du carter d'huile, des filtres à huile et du cache-soupapes.
- Rechercher les fuites du circuit de carburant. Rechercher des colliers de canalisation de carburant desserrés ou des attaches de canalisation de carburant desserrées.
- Rechercher les fuites et les colliers desserrés au niveau de la tuyauterie et des coudes du circuit d'admission d'air. S'assurer que les flexibles et les tubes ne sont pas en contact avec d'autres flexibles, tubes, faisceaux de câblage.
- Rechercher les fissures, les ruptures et autres dommages au niveau de la courroie d'alternateur et des courroies d'entraînement auxiliaires.

Les courroies des poulies à multiples cannelures doivent être remplacées en tant qu'ensembles assortis. Si une seule courroie est remplacée, la courroie recevra plus de charge que les courroies qui ne sont pas remplacées. Les courroies plus anciennes sont distendues. La charge supplémentaire peut entraîner la rupture de la courroie neuve.

- Vidanger l'eau et les dépôts des réservoirs de carburant tous les jours pour garantir que seul du carburant propre entre dans le circuit de carburant.
- Vérifier qu'il n'y a pas de connexions desserrées au niveau du câblage et des faisceaux de câblage et rechercher les câbles usés ou effilochés.
- S'assurer que la tresse de masse est en bon état et qu'elle est bien connectée.
- S'assurer que la tresse de masse entre l'ECM (Electronic Control Module, module de commande électronique) et la culasse est bien branchée et en bon état.
- Débrancher tout chargeur de batterie non protégé contre les ponctions de courant du démarreur. Vérifier l'état et le niveau d'électrolyte des batteries, sauf si le moteur est équipé d'une batterie sans entretien.
- Contrôler l'état des indicateurs. Remplacer les indicateurs fissurés. Remplacer tout indicateur qui ne peut pas être étalonné.

Systeme de post-traitement

Contrôler l'état des canalisations de liquide de refroidissement, des canalisations de liquide d'échappement diesel (DEF, Diesel Exhaust Fluid) et des connexions électriques. Vérifier que l'ensemble des colliers, clips et attaches sont bien fixés et en bon état. Vérifier que le bouchon de remplissage de liquide d'échappement diesel est bien fixé et que le bouchon est propre et exempt de saletés.

Vérifier que le niveau de DEF dans le réservoir est suffisant pour le fonctionnement prévu et remplir le cas échéant le réservoir de DEF.

Garantie

Garantie

i05934870

Renseignements concernant la garantie antipollution

Le constructeur du moteur garantit à l'acheteur final et à chaque acheteur subséquent que :

1. Les moteurs diesel de chantier et les moteurs diesel fixes de moins de 10 l par cylindre (y compris les moteurs marins Tier 1 et Tier 2 < 37 kW, mais excepté les locomotives et autres moteurs marins) utilisés et entretenus aux États-Unis et au Canada, y compris toutes les pièces de leurs systèmes de contrôle des émissions ("composants liés aux émissions"), sont:
 - a. Conçus, fabriqués et équipés de manière à respecter, au moment de la vente, les normes antipollution en vigueur publiées par l'agence américaine pour la protection de l'environnement (United States Environmental Protection Agency, EPA).
 - b. Exempts de défauts, tant au niveau des pièces que de la main-d'œuvre, sur les composants liés aux émissions, défauts susceptibles de rendre le moteur non conforme aux normes antipollution en vigueur pendant la période de garantie.
2. Les moteurs diesel non routiers vendus neufs, y compris les moteurs de propulsion marine Tier 1 et Tier 2 < 37 kW et moteurs marins auxiliaires Tier 1 à Tier 4 < 37 kW, mais à l'exception des moteurs de locomotive et autres moteurs marins) utilisés et entretenus dans l'état de Californie, y compris toutes les pièces des systèmes de contrôle des émissions ("composants liés aux émissions"), sont :
 - a. Conçus, fabriqués et équipés de manière à respecter, au moment de la vente, tous les règlements en vigueur adoptés par le conseil californien de gestion de l'air (California Air Resources Board, ARB).

- b. Exempts, tant au niveau des pièces que de la main-d'œuvre, de défauts susceptibles d'entraîner la non-conformité, en quelque façon que ce soit, d'un composant lié aux émissions à la description dudit composant dans la demande de certification de Perkins pour la période de garantie.

Le système de post-traitement a été conçu pour fonctionner correctement pendant toute la durée de vie du moteur (période de conformité par rapport aux émissions polluantes) sous réserve de respect des consignes d'entretien prescrites.

Une explication détaillée de la garantie liée au contrôle des émissions est disponible pour consultation sur le site de service et support Perkins.com.

Documentation de référence

Documents de référence

i05480959

Dossiers d'entretien

Perkins recommande de conserver des enregistrements d'entretien précis. Des enregistrements d'entretien précis peuvent être utilisés aux fins suivantes:

- Déterminer les charges d'exploitation.
- Établir des calendriers d'entretien pour d'autres moteurs utilisés dans le même environnement.
- Prouver la conformité aux pratiques et intervalles d'entretien requis.

Les enregistrements d'entretien peuvent également être utilisés lors de diverses décisions de gestion liées à l'entretien des moteurs.

Les enregistrements d'entretien sont un élément clé de la gestion correcte d'un programme d'entretien. Des enregistrements d'entretien précis peuvent aider le concessionnaire Perkins à ajuster les intervalles d'entretien recommandés en fonction des conditions d'exploitation spécifiques. Cela devrait permettre une réduction des charges d'exploitation du moteur.

Les enregistrements liés aux éléments suivants devraient être conservés:

Consommation de carburant – Un enregistrement de la consommation de carburant est capital pour déterminer le moment où les composants sensibles à la charge doivent être contrôlés ou réparés. La consommation de carburant détermine également les intervalles de révision générale.

Heures de service – Un enregistrement des heures de fonctionnement est capital pour déterminer le moment où les composants sensibles à la vitesse doivent être contrôlés ou réparés.

Documents – Ces éléments devraient être facilement accessibles et conservés dans le fichier de l'historique des données du moteur. Tous les documents devraient indiquer mes informations suivantes: date, heures de fonctionnement, consommation de carburant, numéro de l'unité and numéro de série du moteur. Les types de documents suivants devraient être conservés comme preuve d'entretien ou de réparation à des fins de garantie:

Conserver les types de documents suivants comme preuve d'entretien à des fins de garantie. Conserver également ces types de documents comme preuve de réparation à des fins de garantie:

- Ordres de travail et factures détaillées du concessionnaire
- Coûts de réparation du propriétaire
- Reçus du propriétaire
- Registre des entretiens

i05480966

Documents de référence (Contrats d'entretien étendus)

Contrats d'entretien étendus: quelques minutes pour l'achat, plusieurs années de protection.

Grâce aux contrats d'entretien étendus (ESC, Extended Service Contracts), il n'y a plus de souci à se faire en cas de réparation imprévue: les frais de remise en état du moteur sont couverts. Contrairement à d'autres garanties étendues, le contrat ESC Perkins Platinum couvre toutes les pannes de composants.

Avec les contrats ESC, la tranquillité d'esprit ne coûte que 0,03 £/0,05 \$/ 0,04 euro par jour.

Pourquoi souscrire un contrat d'entretien étendu?

1. Pas de mauvaise surprise: les frais de réparation sont entièrement couverts (pièces, main-d'œuvre et déplacements).
2. Le réseau mondial de Perkins assure un support produit prolongé.
3. Les pièces Perkins sont garanties d'origine: le maintien des performances moteur est garanti.
4. Les réparations sont effectuées par des techniciens compétents.
5. La couverture peut être transférée en cas de revente de la machine.

La couverture flexible apporte exactement le bon niveau de protection pour les moteurs Perkins. La couverture peut aller de 2 ans/1000 heures à 10 ans/40 000 heures.

Il est possible d'acheter un ESC à n'importe quel moment de la garantie standard - même le dernier jour!

Chaque distributeur Perkins emploie des techniciens de support produit Perkins qualifiés et expérimentés. Les équipes de support produit disposent de tout l'équipement nécessaire et sont disponibles en permanence pour réparer les moteurs et réduire les immobilisations au minimum. Acheter un ESC, c'est accéder à tous ces avantages.

Cet achat est rapide et simple! Contacter le distributeur Perkins local permet de recevoir un devis en quelques minutes. Les coordonnées du distributeur Perkins le plus proche sont disponibles sur le site

www.perkins.com

REMARQUE

Selon le type de moteur et l'application.

i06246306

Retrait du service et mise au rebut

Les modalités de mise hors service du produit varient selon les réglementations locales. Les modalités de mise au rebut du produit varient également en fonction des réglementations locales. Consulter le distributeur Perkins le plus proche pour obtenir des renseignements supplémentaires.

Index

A

| | |
|---|--------|
| Additif pour circuit de refroidissement - | |
| Contrôle/appoint | 93 |
| Ajout d'additif, si besoin | 93 |
| Contrôle de la concentration d'additif..... | 93 |
| Ancrages du moteur - Contrôle..... | 104 |
| Application intensive..... | 84 |
| Méthodes d'entretien incorrectes..... | 84 |
| Méthodes d'utilisation incorrectes..... | 84 |
| Milieu d'utilisation..... | 84 |
| Après l'arrêt du moteur | 63 |
| Après le démarrage du moteur..... | 49 |
| Régime de ralenti pour une période prolongée à une température ambiante froide | 50 |
| Arrêt du moteur..... | 16, 63 |
| Autocollant d'homologation du dispositif antipollution..... | 26 |
| Autodiagnostic..... | 41 |
| Avant le démarrage du moteur | 15, 46 |
| Avant-propos | 4 |
| Calendrier d'entretien..... | 4 |
| Entretien..... | 4 |
| Généralités..... | 4 |
| Projet de mise en garde 65 de l'État de Californie..... | 4 |
| Révision générale | 4 |
| Sécurité..... | 4 |
| Utilisation | 4 |

B

| | |
|---|----|
| Batterie - Recyclage | 87 |
| Batterie - Remplacement..... | 88 |
| Batterie ou câble de batterie - Débranchement..... | 89 |

C

| | |
|---|----|
| Cache-radiateur..... | 61 |
| Calendrier d'entretien | 85 |
| Au bout des 500 premières heures-service | 85 |
| Si nécessaire | 85 |
| Tous les jours | 85 |
| Toutes les 10 000 heures-service | 86 |
| Toutes les 12 000 heures-service ou tous les 6 ans | 86 |
| Toutes les 2000 heures-service | 85 |

| | |
|---|-----|
| Toutes les 2000 heures-service ou tous les ans | 85 |
| Toutes les 250 heures-service | 85 |
| Toutes les 2500 heures-service | 85 |
| Toutes les 3000 heures-service ou tous les 2 ans | 85 |
| Toutes les 4000 heures-service | 85 |
| Toutes les 50 heures-service ou toutes les semaines..... | 85 |
| Toutes les 500 heures-service | 85 |
| Toutes les 500 heures-service ou tous les ans | 85 |
| Toutes les 5000 heures-service | 85 |
| Toutes les 6000 heures-service ou tous les 3 ans | 86 |
| Capteurs et composants électriques | 36 |
| Composants en vrac du post-traitement | 40 |
| Module d'émissions propres | 39 |
| Vues du moteur..... | 37 |
| Caractéristiques et commandes..... | 35 |
| Centrale de surveillance | 35 |
| Indicateurs de la centrale de surveillance.... | 35 |
| Circuit de carburant - Amorçage..... | 107 |
| Circuit électrique..... | 16 |
| Méthodes de mise à la masse | 16 |
| Circuit électronique..... | 16 |
| Compresseur d'air – Vérification (Selon équipement)..... | 86 |
| Consignation des défaillances..... | 41 |
| Constituants du circuit de carburant et temps froid | 62 |
| Réchauffeurs de carburant | 62 |
| Réservoirs de carburant..... | 62 |
| Contenances | 65 |
| Contenance de lubrifiant..... | 65 |
| Contenance en liquide de refroidissement... | 65 |
| Coupe-batterie (Selon équipement) | 35 |
| Courroies - Contrôle/remplacement (Courroie trapézoïdale à rainures multiples).. | 89 |

D

| | |
|---|--------|
| Démarrage..... | 46 |
| Démarrage à l'aide de câbles volants (Ne pas utiliser cette procédure dans des endroits dangereux avec des atmosphères explosives.)..... | 48 |
| Démarrage du moteur..... | 15, 47 |

| | |
|---|-----|
| Démarrage du moteur..... | 47 |
| Problèmes de démarrage | 48 |
| Problèmes de faisceau de câblage..... | 48 |
| Démarrage par temps froid..... | 47 |
| Système d'injection d'éther (si équipé) | 47 |
| Démarreur - Contrôle..... | 117 |
| Description du produit..... | 21 |
| Caractéristiques électroniques du moteur ... | 22 |
| Durée de service du moteur..... | 22 |
| Produits du commerce et moteurs Perkins | 22 |
| Spécifications du moteur..... | 21 |
| Détente de la pression du circuit | 82 |
| Circuit de carburant..... | 82 |
| Circuit de refroidissement | 82 |
| Huile moteur..... | 82 |
| Diagnostic du moteur..... | 41 |
| Dispositif de coupure d'air - Essai..... | 87 |
| Documentation de référence | 120 |
| Documents de référence | 120 |
| Documents de référence (Contrats d'entretien étendus) | 122 |
| Dossiers d'entretien..... | 120 |

E

| | |
|---|-----|
| Économies de carburant..... | 52 |
| Effets du froid sur le carburant..... | 61 |
| Élément de filtre à carburant primaire (séparateur d'eau) - Remplacement | 108 |
| Élément de filtre d'évacuation des gaz du carter - Remplacement (Selon équipement)..... | 111 |
| Entretien d'élément..... | 112 |
| Élément du filtre à air du moteur (élément double) - Contrôle/Nettoyage/Remplacement..... | 99 |
| Entretien des éléments de filtre à air..... | 99 |
| Nettoyage des éléments primaires de filtre à air | 100 |
| Élément du filtre à air du moteur (élément simple) - Contrôle/Nettoyage/Remplacement..... | 102 |
| Embrayage de prise de force – Vérification.... | 116 |
| Emplacements des plaques et des autocollants..... | 24 |
| Unité de réservoir de l'électronique de la pompe (PETU, Pump Electronic Tank Unit) et unité électronique de la pompe (PEU, Pump Electronic Unit)..... | 25 |
| Enclenchement des équipements menés | 51 |

| | |
|---------------------------------|----|
| Entretien | 65 |
| Équipement mené - Contrôle..... | 99 |

F

| | |
|--|-----|
| Filtre à air - Contrôle de l'indicateur de colmatage (Selon équipement)..... | 103 |
| Essai de l'indicateur de colmatage..... | 103 |
| Filtre à carburant primaire/séparateur d'eau - Vidange..... | 109 |
| Filtre à carburant secondaire - Remplacement..... | 110 |
| Filtre à particules diesel - Nettoyage | 98 |
| Filtre de fluide d'échappement diesel - Remplacement..... | 97 |
| Filtres de collecteur de FED - Remplacer..... | 95 |
| Flexibles et colliers - Contrôle/remplacement..... | 114 |
| Circuit de carburant..... | 115 |
| Remplacer les flexibles et les colliers | 114 |
| Fonctionnement du moteur avec des codes de diagnostic actifs | 41 |
| Fonctionnement du moteur avec des codes de diagnostic intermittents..... | 42 |
| Fonctionnement du post-traitement..... | 53 |

G

| | |
|--|-------|
| Garantie..... | 119 |
| Généralités | 7, 18 |
| Air comprimé et eau sous pression..... | 9 |
| Danger d'électricité statique lors du remplissage avec du carburant diesel à très basse teneur en soufre | 10 |
| Évacuation correcte des déchets..... | 11 |
| Fluide d'échappement diesel | 11 |
| Inhalation | 10 |
| Pénétration de liquides | 9 |
| Prévention des déversements de liquides ... | 10 |
| Goujon de masse - Contrôler/Nettoyer/Serrer..... | 113 |

H

| | |
|---|-----|
| Huile moteur - Prélèvement d'un échantillon | 105 |
| Prélèvement de l'échantillon et analyse.... | 105 |
| Huile moteur et filtre - Vidange/remplacement | 106 |
| Remplir le carter d'huile | 107 |

| | | | |
|---|--------|---|-----|
| Vidanger l'huile de graissage du moteur..... | 106 | Exigences relatives au carburant diesel | 71 |
| I | | Généralités..... | 71 |
| Identification produit | 24 | Liquides conseillés (Liquide d'échappement diesel (DEF, Diesel Exhaust Fluid))..... | 80 |
| Informations de référence..... | 26 | Généralités..... | 80 |
| Dossier de référence..... | 26 | M | |
| Informations importantes sur la sécurité..... | 2 | Mises en garde | 5 |
| Informations produit..... | 18 | Brûlure par acide sulfurique (2)..... | 6 |
| Injecteur (liquide d'échappement diesel) - | | Mise en garde universelle (1)..... | 6 |
| Remplacement..... | 115 | Moteur - Nettoyage | 99 |
| J | | Post-traitement..... | 99 |
| Jeu des soupapes du moteur - Contrôle..... | 107 | N | |
| Journal d'entretien | 121 | Niveau d'électrolyte de batterie - Contrôle..... | 88 |
| L | | Niveau d'huile moteur - Contrôle | 104 |
| Levage du produit..... | 27 | Niveau de liquide de refroidissement - | |
| Levage du module d'émissions propres (CEM) | | Contrôle | 92 |
| | 31 | P | |
| Levage du moteur, du module d'émissions | | Paramètres de configuration | 42 |
| propres (CEM, Clean Emissions Module) et | | Paramètres de configuration du système | 42 |
| du radiateur | 27 | Paramètres spécifiés par le client | 43 |
| Moteur seulement | 30 | Pour monter et descendre | 15 |
| Radiateur uniquement..... | 30 | Prévention des brûlures..... | 11 |
| Levage et remisage | 27 | Batteries..... | 12 |
| Liquide d'échappement diesel - | | Carburant diesel..... | 12 |
| Remplissage | 97 | Huiles | 12 |
| Liquide de refroidissement (DEAC) - | | Liquide de refroidissement..... | 11 |
| Vidange..... | 89 | Moteur et système de post-traitement..... | 12 |
| Remplissage | 90 | Prévention des incendies ou des explosions .. | 12 |
| Rinçage..... | 90 | Conduites, canalisations et flexibles..... | 14 |
| Vidange..... | 90 | Éther | 14 |
| Liquide de refroidissement (longue durée) - | | Extincteur..... | 14 |
| Changement | 91 | Procédure d'arrêt manuel | 63 |
| Remplissage | 92 | Prolongateur pour liquide de | |
| Rinçage..... | 91 | refroidissement (longue durée) - Ajout..... | 92 |
| Vidange..... | 91 | R | |
| Liquides conseillés | 65, 78 | Radiateur - Nettoyage..... | 116 |
| Entretien du circuit de refroidissement avec du | | Recommandations d'entretien..... | 82 |
| liquide de refroidissement longue durée | 68 | Régénération du filtre à particules diesel..... | 53 |
| Généralités sur le liquide de refroidissement | | Déclencheurs de régénération..... | 53 |
| | 65 | Régénération | 53 |
| Généralités sur les lubrifiants..... | 78 | Témoins de mise en garde du système de | |
| Huile moteur..... | 78 | régénération..... | 53 |
| Liquides conseillés (Généralités sur les | | | |
| carburants)..... | 71 | | |
| Caractéristiques du carburant diesel | 74 | | |

| | |
|--|-----|
| Témoins de régénération..... | 53 |
| Remisage du produit (Moteur et post- traitement)..... | 31 |
| Conditions d'entreposage..... | 31 |
| Reniflard du carter moteur - Nettoyage | 103 |
| Renseignements concernant la garantie antipollution..... | 119 |
| Renseignements sur la révision générale | 116 |
| Réservoir de carburant - Vidange..... | 111 |
| Cuves de stockage de carburant..... | 111 |
| Réservoir de carburant | 111 |
| Vidange de l'eau et des dépôts..... | 111 |
| Réservoir pneumatique - Purge de l'eau et des dépôts (selon équipement) | 87 |
| Retrait du service et mise au rebut..... | 122 |
| Risques d'écrasement et de coupure | 14 |

S

| | |
|--|----|
| Sécurité | 5 |
| Soudage sur moteurs avec commandes électroniques | 82 |
| Système de mise en garde de la réduction sélective catalytique..... | 54 |
| Définitions | 54 |
| Stratégie d'avertissement pour le niveau du DEF (Monde entier)..... | 57 |
| Stratégie d'avertissement pour le niveau du DEF (Union européenne)..... | 55 |
| Stratégie des avertissements correspondant aux anomalies liées à des avertissements en fonction du temps écoulé (Monde entier)... | 58 |
| Stratégie des avertissements correspondant aux anomalies liées à des avertissements en fonction du temps écoulé (Union européenne)..... | 56 |

T

| | |
|---|----|
| Table des matières..... | 3 |
| Tamis de remplissage du liquide d'échappement diesel - Nettoyage | 94 |
| Témoin de diagnostic | 41 |

U

| | |
|--|--------|
| Utilisation..... | 27, 51 |
| Fonctionnement du moteur et système de post-traitement..... | 51 |
| Utilisation du moteur..... | 51 |

| | |
|-----------------------------------|----|
| Utilisation par temps froid | 61 |
|-----------------------------------|----|

V

| | |
|--|-------|
| Vérifications extérieures | 117 |
| Vérifier l'absence de fuites et de connexions desserrées au niveau du moteur..... | 117 |
| Vues du modèle..... | 18 |
| Composants extérieurs au moteur..... | 20–21 |
| Vues du moteur..... | 18 |

Informations produit et concessionnaire

Nota: Voir

l'emplacement de la plaque signalétique du produit au chapitre "Informations produit" du guide d'utilisation et d'entretien.

Date de livraison: _____

Informations produit

Modèle: _____

Numéro d'identification produit: _____

Numéro de série du moteur: _____

Numéro de série
de la boîte de vitesses: _____

Numéro de série
de l'alternateur: _____

Numéros de série d'équipement: _____

Informations sur l'équipement: _____

Numéro matériel
client: _____

Numéro matériel concessionnaire: _____

Informations concessionnaire

Nom: _____ Agence: _____

Adresse: _____

Contact
concessionnaire

Numéro
de téléphone

Heures

Ventes: _____

Pièces: _____

Service: _____

